



Steyr-Puch 500

- 1. Helt nya Ford Capri**
- 2. Första åkturen med Peugeot E-5008**
- 3. Hennessey Venom F5 kraschar i över 400 km/h**
- 4. Vill stoppa Toyotas vätgasfordon under OS i Paris**
- 5. BMW:s nya besked om Northvolt**
- 6. Xpeng bibehåller priserna trots EU-kommissionens tullhöjning**
- 7. Så rundar BYD EU:s tullar ihop med Erdogan**
- 8. Nascar visar upp en elbil i samarbete med ABB**
- 9. Scantias ägare ökar batteritillverkning**
- 10. BMW:s legend nu med starkaste boxern någonsin**
- 11. När Volvo sade nej och Citroën sade ja**
- 12. Dodge Challenger R/T Hemi**
- 13. Den bästa Fiat 500-varianten var Steyr-Puch 500**
- 14. Mercedes 180 var dyr men fantastiskt hållbar**

1. Det här är nya Ford Capri

Av Roger Åberg 2024-07-10 kl 15:00

Nu i suv-form.



FILM: <https://youtu.be/ge3XhnmdMNA>

Så var den då här, Ford Capri. Och som vi har berättat om tidigare handlar det här inte om en låg och cool bil, utan en coupé-suv. Bilen är, precis som Ford Explorer, byggd på MEB-plattformen som man har lånat från Volkswagen. Detta är alltså ett syskon till Volkswagen ID.5 och Skoda Enyaq Coupé.

Bilen har en helt annan look än Explorer, vilket vi uppskattar. Det är så klart en "coupé", men det är inte bara en Explorer som har kapat bakdelen på. Likheterna med originalet finns där, om man kisar. Ford beskriver denna som cool, atletisk och rebellisk, men av det ser jag inte någonting alls faktiskt.

Tre varianter kommer att gå att välja mellan. Billigast är **Standard Range RWD** som har bakhjulsdrift, en motor på 125 kW och ett batteri på 52 kWh. Prislappen på denna ligger på 514.900 kronor.

Väljer man **Long range RWD** så får man istället 210 kW från motorn och då går 0-100 km/h på 6,4 sekunder. Batteriet är på 77 kWh. Pris 564.900 kronor.

Sen så finns det en **Long Range AWD**. Då får man fyrhjulsdrift och två motorer som levererar 250 kW och 0-100 km/h på 5,3 sekunder. Batteriet i denna är på 79 kWh.

Två utrustningsnivåer kommer, Capri och Capri Premium. I premiumversionen får man 20-tummare istället för 19-tummare, bättre ljud från B&O, och matrix-ljus. Premium kostar 40.000 kronor extra. Värmepump ingår inte utan kostar 17.000 kronor extra.

Man kan redan idag **beställa sin Capri**. media.ford.com



FILM: https://youtu.be/vI9_3Z8Fm5o



Roger Åberg



2. Första åkturen: Peugeot E-5008 med plats för sju personer

Av redaktören bytbil.com 2024-07-07 Text Morten Bek

Nya storebror till E-3008 kommer inte bara med sju säten som standard, utan även en räckvidd upp till 660 kilometer.



Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som var inbjudna till Sverige av Peugeot. Jag har inte räknat hur många gånger jag har besökt Teslas hemsida för att se om **Model Y** äntligen kommer med sju säten. Det är många gånger, och nej, den kan fortfarande inte fås med sju säten i Norden, även om det är en möjlighet i USA. Det är egentligen inget särskilt med att **Model Y** inte kan fås med sju platser. Det finns bara mycket få elektriska SUV:ar som erbjuder detta. **Mercedes-Benz EQB** är en sådan. Men de två sätena på rad tre är mikroskopiska, och de kostar faktiskt en del extra.





Det finns alltså ingen elektrisk SUV med sju säten för nordbor med vanlig inkomst. Just nu finns det ingen bil som passar denna beskrivning, men det kommer det att göra i slutet av augusti. När sommarlovet är slut kan man med den nya Peugeot E-5008 börja planera nästa utflykt.

E-5008 är stor, men inte överdrivet stor, och även den billigaste har sju säten och en räckvidd på cirka 500 kilometer. I början av 2025 kommer den att kunna fås med ett större batteri och en räckvidd på cirka 660 kilometer. Det gör E-5008 till något av en unik bil.

Sätena är inte bara för barn

E-5008 är, liksom den mindre **Peugeot E-3008**, baserad på en plattform som först och främst är gjord för elbilar. Peugeot har sträckt plattformen till bristningsgränsen, så att hjulbasen på 2,9 meter är 20 centimeter längre än i **E-3008**. Den 479 centimeter långa E-5008 framstår som en större bil än den är. Designerna har ersatt den platta bakdelen på E-3008 med en stor låda på E-5008, så att den kan rymma mycket mer. Bland annat de sju sittplatserna. I ombyggnaden har designerna skapat en SUV som är mer harmonisk än **E-3008**; de två modellerna har, tråkigt nog, exakt samma frontdesign, men E-5008 är den eleganta av de två.

I en SUV som är fyra centimeter längre än **Model Y** har Peugeot hittat imponerande mycket utrymme. Utrymmet på framsätena och rad två är lyxigt och rymligt, och sätena på dessa rader är förbluffande bekväma att köra långt i. Även tredje sätesraden kan användas av vuxna, om de två främre sätesraderna trycker ihop sig lite genom att köra sätena lite framåt. För barn och inte alltför långa tonåringar är tredje sätesraden minst lika bra som i den större Kia EV9.

Två eller tre små rullväskor kan få plats i bagageutrymmet, även när alla säten är i bruk. Detta trots att man samtidigt har laddkabel och bagageskydd packade i golvet. Praktiskt. Verkligen praktiskt. Mindre praktiskt är att dragvikten är reducerad jämfört med **E-3008**; E-5008 får bara dra 1 000 kilo på en krok, medan **E-3008** klarar 1 250 kilo.



Hyfsat luftmotstånd

Om E-5008 ser ut som en elektrisk SUV som ska pressa väldigt mycket luft förbi sig när den kör, så säger Peugeot att det inte alls är så. Det är en modifierad sanning, för självklart har den inte så lågt luftmotstånd som en **Model Y** eller en **Mercedes EQB**. Men den är effektiv, lovar Peugeot. Med en genomsnittlig förbrukning på cirka 17,7 kWh per 100 kilometer ligger den nära EQB i effektivitet och långt över EV9. Med en batteristorlek på 73 kWh är WLTP-räckvidden upp till 500 kilometer (beroende på utrustningsvariant), vilket är bara 25 kilometer kortare än den motsvarande E-3008.

I början av 2025 kommer det, som nämnts ovan, ännu längre räckvidd. Ett batteri på 96 kWh förväntas ge en räckvidd på 660 kilometer. Viktökningen med det stora batteriet ska hålla sig omkring 54 kilo, vilket knappast kommer att förstöra körupplevelsen. För säkerhets skull får det stora batteriet 20 hk extra jämfört med de 210 hk som skickas med standardbatteriet.

Som för Kia EV9 med bakhjulsdrift och endast 203 hk, ska man inte låta sig avskräckas av en till synes långsam 0-100-prestation i E-5008 med 210 hk. 9,7 sekunder. Med tre vuxna på tur med några väskor och ryggsäckar kommer E-5008 snabbt upp i fart, och den når snabbare än förväntat de svenska hastighetsgränserna.





Avslappnad, men också bekväm

E-3008 har fått kritik för en fjädring som inte helt är helt bekväm. Jag har provat den med de stora 20-tums hjulen, som är standard på de dyrare versionerna, och jag håller med om att den kunde vara bättre när det kommer till fjädringskomfort. Den är ingen Audi Q4 E-Tron. Jag har **E-3008** GT i färskt minne, vilket är mycket lyckligt, eftersom bilen jag kör vid presspresentationen i Sydsverige är en E-5008 GT med 20-tums hjul.

20 cm mer hjulbas och en avstämning av fjädringen till den extra vikten i den större kassen gör E-5008 till den mer bekväma av de två elbilarna från Peugeot. Jag är extra kritisk, eftersom **E-3008** har fått kritik, och jag hittar inget med fjädringen att anmärka på i E-5008. Det är lustigt hur en bättre fjädring kan få en bil att kännas mer lyxig.

E-5008 är mer utmanade i kurvor vs än **E-3008**, men inte särskilt mycket. E-5008 osar lugn och uppmuntrar till att man själv tar det lugnt. Styrningen är bra för det mesta, men i ytterlägena, på väg in i en skarp kurva, visar den inte upp sin bästa sida.

En uppnåelig dröm för de barnrika familjerna

På något sätt är Peugeots konsekventa användning av en mycket liten ratt och högt placerade instrumentpaneler fortfarande kontroversiellt. Tillsammans med något för framskjutna pedaler har det gjort sittställningen i tidigare modeller problematisk – beroende på kroppsbyggnad, förstås. Med **E-3008** och nu E-5008 finns pedalerna längre bak, och ratte kan justeras vitt och brett. Instrumentpanelen är nu enklare att se, eftersom den stora panelen inte i samma grad täcks av rattens ovansida.

Jag blir alltid glad när jag sätter mig i en bil med tygklädsel på säten och paneler. E-5008 har grått tyg på panelerna och på toppen av framsätetryggen, och GT-varianter har samtidigt präglade aluminiumpaneler som inslag i instrumentbrädan och dörrarna, som, när stämningsbelysningen faller på dem, är direkt vackra. De ser dyra ut. Tygpanelerna, som låter tunna när man knackar på dem, kunde dock ha varit lite mer påkostade.

E-5008 kan därmed nå en publik som önskar sig en rymlig elbil med sju säten och bra räckvidd. Det finns helt säkert mer än några få familjer i Danmark och Sverige med platsbehov som drömmer om just en sådan bil. Med E-5008 är det nu äntligen möjligt.

Specifikationer:**Peugeot E-5008 GT 73 kWh**

- **Motor:** Elmotor (fram)
- **Effekt:** 210 hk/345 Nm
- **0-100 km/h:** 9,7 sekunder
- **Toppfart:** 170 km/h
- **Förbrukning:** 17,7 kWh/100 km
- **Räckvidd:** Cirka 500 kilometer
- **Batteristorlek:** 73 kWh
- **Laddkapacitet:** 160 kW
- **Mått:** 479/189/169 cm
- **Körklar vikt:** 2 218 kilo
- **Dragvikt:** 1 000 kilo
- **Bagagevolym:** 259-1 815 liter
- **Pris:** Ej kommunicerat

Relaterade artiklar

[Peugeot E-5008 får sju säten och kan köras upp till 660 km på en enda laddning](#)



[Första åkturen: Är Cupra Tavascan den coola kusinen man förväntar sig](#)



[Första bilderna av elektriska Peugeot E-3008 med 700 km räckvidd](#)



[Ny BMW X3-generation kommer utan iX3](#)



3. Hennessey Venom F5 kraschar i över 400 km/h

Publicerad av Christoffer Lindén 2024-07-08 Uppdaterad 2024-07-08

Hennessey Performance testade sin hyperbil Venom F5 på Kennedy Space Center när bilen förlorade marktrycket och föraren tappade kontrollen under en högfartskörning.



Bilen i händelsen är en banvariant av Venom F5.

En dramatisk incident inträffade nyligen när Hennessey Performance testade en ny aerodynamisk setup för sin hyperbil Venom F5 på NASA Kennedy Space Center. Under en högoktanig testkörning accelererade bilen från stillastående till över 400 km/h på bara 1 200 meter innan den förlorade marktrycket och föraren tappade kontrollen. Lyckligtvis kunde föraren gå därifrån oskadd, men bilen blev allvarligt skadad.

Venom F5 Revolution, den bil som var inblandad i olyckan, är en banfokuserad variant med mindre vikt, specialanpassad fjädring och ett unikt aerodynamiskt paket. Den har bland annat en stor främre splitter och en fullbredd bakvinge för att maximera marktrycket vid höga hastigheter. Dessutom har bilen ett ramluftintag på taket för att förbättra kylningen.

På grund av den skrämmande händelsen har Hennessey Performance meddelat att de noggrant kommer att utvärdera den aerodynamiska datan för att förstå vad som gick fel. Företaget har också uttryckt sin tacksamhet till räddningspersonalen och personalen vid Kennedy Space Center för deras snabba och professionella agerande.

Den här incidenten påminner oss om de stora risker och utmaningar som finns i utvecklingen av hyperbilar. Venom F5 är en exceptionell bil med en toppfart på över 400 km/h, och varje komponent måste fungera perfekt för att säkerställa både prestanda och säkerhet.

Även om Hennessey Performance inte har avslöjat några specifika detaljer om den nya aerodynamiska setupen, är det tydligt att deras strävan att tänja på gränserna för hastighet och prestanda fortsätter.



Interiören av hyperbilen som föraren kunde ta sig ur tämligen oskadd.



Christoffer Lindén





4. Vill stoppa Toyotas vätgasfordon under OS i Paris

Posted by Kristofer Rask juli 9, 2024

Hindrar grön omställning



Toyota Mirai – en vätgasbil.

Toyota kommer att marknadsföra vätgasbilar, bussar och andra vätgasfordon som en lösning på klimatförändringarna vid Olympiska spelen i Paris. Nu uppmanar 120 akademiker, vetenskapsmän och ingenjörer kommittén att sätta stopp för Toyotas planer.

I det öppna brevet menar man att vätgasfordon hindrar den gröna energiomställningen och inte bör främjas av Toyota vid OS i Paris. En av anledningarna är att vätgasdrivna fordon kräver tre gånger mer el än motsvarande batteridrivna fordon.

– Vi anser att Toyotas marknadsföring av vätgasfordon på detta sätt är mycket skadligt för internationella ansträngningar för att minska koldioxidutsläppen i transporter, eftersom miljarder människor runt om i världen som tittar på OS kommer att utsättas för falsk och vilseledande information, [står det att läsa i brevet](#).

– Det är nu internationellt accepterat inom industri och akademi att elektrifiering av fordon är den mest effektiva metoden för att minska koldioxidutsläppen i transportsektorn, lyder ett andra stycke.

Brevet har lämnats över till ordförande för Internationella olympiska kommittén, presidenten för OS i Paris 2024 och transportdirektören för Paris 2024.



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. BMW:s nya besked om Northvolt: ”Kanske senare”

Av Maths Nilsson 7 juli 2024 kl 07:02

Northvolt missar batterileveranser till BMW:s nya hypermoderna elbil. Efter att BMW rivit en order på 22 miljarder kronor var planen att istället leverera till nya Neue Klasse. Men BMW Neue Klasse kommer att börja levereras utan Northvolt-batterier, kan Carup avslöja. – Northvolt kommer inte att leverera vid lanseringen, kanske senare, säger Peter Müller, chef för product management för BMW i.



Nyligen rev BMW en order på 22 miljarder kronor på batterier från svenska batteritillverkaren Northvolt. Batterierna skulle ha suttit i elbilarna BMW iX och i4. Men BMW hade tröttnat på att vänta på batterier till sina modeller i4 och iX, enligt Manager Magazin. Den rivna ordern skapat oro för Northvolts framtid och rest frågor hur säker orderstocken på 600 miljarder kronor är.

Enligt Northvolt och BMW skulle de istället fokusera på att leverera batterier till nya elbilen BMW Neue Klasse Neue Klasse, i stället för dagens generation av elbilar.

– Northvolt och BMW Group har tillsammans beslutat att fokusera Northvolts verksamhet på ambitionen att utveckla nästa generations battericeller, uppgav Northvolt och BMW gemensamt.

BMW Neue Klasse hade Sverigepremiär i går i Båstad. Bilen börjar tillverkas nästa år – utan batterier från Northvolt.

Neue Klasse hade Sverigepremiär i helgen. Nu kan Carup avslöja att Northvolt inte kommer att leverera batterier till BMW Neue Klasse när bilen börjar produceras under 2025. Neue Klasse är BMW:s nya hypermoderna plattform för de kommande elbilarna. Bilen kommer istället ha batterier från en annan leverantör än Northvolt när den börjar tillverkas nästa år.



*BMW Neue Klasse hade Sverigepremiär i går i Båstad.
Bilen börjar tillverkas nästa år utan batterier från Northvolt.*

– Northvolt kommer inte att leverera vid lanseringen, kanske senare. Vi får se vad som händer, det finns utmaningar för Northvolt som de måste lösa, säger Peter Müller, chef för product management BMW i när Carup träffar honom under Sverigepremiären för BMW Neue Klasse Neue Klasse på bileventt The Aurora i Båstad.

Northvolt tillverkar just nu platta, så kallade prismatiska, celler i sin fabrik i Skellefteå, men har fortfarande stora problem med upptrappningen av produktionen. BMW och flera andra tillverkare går nu över till cylindriska celler för att kunna ge bilarna bättre räckvidd. Av sekretesskäl vill Peter Müller inte berätta vilken batteritillverkare de använder från start.

– Det handlar om att vi kan packa battercellerna bättre, vi får plats med mer energi med samma plats, säger Peter Müller.

Northvolt bekräftar för Carup att deras batterier inte kommer att sitta i BMW Neue Klasse från start.

– Det är korrekt. Vi har varit tydliga med att vi fortfarande ligger i utvecklingsstadiet för den produkten, uppger kommunikationschefen Matti Kataja för Carup.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Larmet: Europa totalt frånåkta på batterier av Kina



Northvolts smäll: BMW river order på 22 miljarder



Northvolt lånar 51 miljarder – Riksgälden ger garanti



Skräcksiffror för Northvolt – blöder 11 miljarder



Därför skjuter Northvolt upp sin börsnotering



Northvolts jättelån – tar in 13 miljarder kronor



6. Xpeng bibehåller priserna trots EU-kommissionens tullhöjning

Publicerad av Christoffer Lindén 2024-07-08 Uppdaterad 2024-07-08

Svenska kunder får oförändrade priser på sina elbilar trots nya tullar från EU.



Xpeng G9 har samma prislapp trots tullhöjningen.

EU-kommissionen meddelade i juni att högre tullar på kinatillverkade elbilar skulle införas, vilket skapar oro bland svenska konsumenter som väntar på bilar från detta land.

Trots de nya tullarna har Xpeng nu meddelat att de kommer att bibehålla sina nuvarande priser på alla modeller i Sverige, ett beslut som syftar till att stärka deras position på marknaden och erbjuda sina kunder stabilitet och trygghet.

Xpeng har försäkrat sina kunder att de som redan fått sin bil levererad eller som väntar på leverans inte kommer att påverkas av tullhöjningarna. Företaget behåller sina överenskomna priser och har lovat att de nuvarande priserna gäller för alla framtida kunder, trots de ekono-miska utmaningarna som högre tullar medför.

Priserna på Xpengs modeller i Sverige är följande:

- **Xpeng P7**

- Long Range: 599 900 kronor
- Performance: 669 900 kronor
- Wing Edition: 799 900 kronor
- Tillval: Premiumkomfort & ljudpaket: 39 900 kronor, Färgval: 11 900 kronor

- **Xpeng G9**

- Standard Range: 719 900 kronor
- Long Range: 769 900 kronor
- Performance: 849 900 kronor
- Tillval: Premiumkomfort & ljudpaket: 39 900 kronor, Färgval: 12 900 kronor, Dragkrok: 12 900 kronor

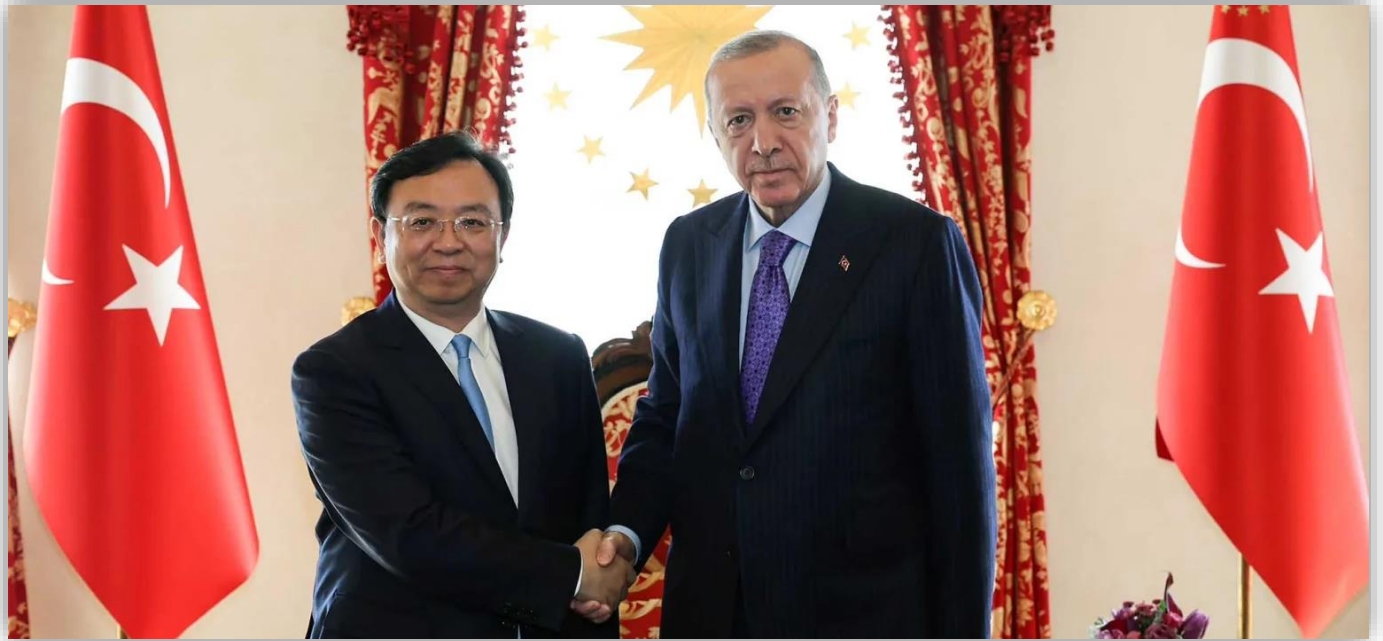
- **Xpeng G6**

- Standard Range: 529 900 kronor
- Long Range: 579 900 kronor
- Performance: 619 900 kronor
- Tillval: Färgval: 10 000 kronor, Dragkrok: 11 900 kronor

7. Så rundar BYD EU:s tullar ihop med Erdogan

Av Maths Nilsson 9 juli 2024 kl 06:20

BYD rundar EU:s strafftullar mot kinesiska elbilar med hjälp av en ny satsning. De investerar 10,5 miljarder kronor i en ny fabrik i Turkiet. Affären presenterades av president Erdogan och BYD:s grundare Wang Chuanfu under måndagen.



BYD har hittills haft marginella framgångar i EU, men riskerar att inte få fotfäste på grund av EU:s tullar mot tillverkaren på totalt 27,4 procent. Nu gör BYD en ny satsning i Turkiet för att runda de nya strafftullarna, [uppger Reuters](#).

De har kommit överens med turkiska regeringen om att bygga en ny bilfabrik för 150 000 fordon i Turkiet. Fabriken ska tillverka elbilar och hybrider. Turkiet ingår i EU:s tullunion och bilarna slipper därmed alla strafftullar. Sedan tidigare är det klart att BYD etablerar en fabrik i Ungern.

Turkiets president Recep Tayyip Erdogan och BYD-grundaren Wang Chuanfu träffades under måndagen i en ceremoni där de undertecknade avtalet om den nya fabriken uppger turkiska statliga medier. Bilden ovan är tagen av presidents presstab.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Här försöker Erdogan charma Elon och X Æ A-12 Musk



EU skjuter upp beslut om tullar på kinesiska bilar



Så otroligt höga behöver tullar på Kina-bilar vara



EU: Bevis för chockhöjd tull på bilar från Kina



BYD bygger fabrik i Ungern – vill bli störst i Europa



Krav i USA på tullchock mot kinesiska bilar



8. Nascar visar upp en elbil i samarbete med ABB

Posted by Kristofer Rask juli 8, 2024

Nu satsar Nascar på elbilar och i samarbete med partnern ABB visar man nu upp den nya elbilsprototypen. Bilen har bland annat två motorer som tillsammans levererar över 1000 kW i motoreffekt och ett batteri på 78 kWh.



FILM: <https://youtu.be/Nq-uUyvdSmA>

Prototypen är utvecklad tillsammans med Nascars bilpartners Chevrolet, Ford och Toyota. Själva syftet är inte att man ska ersätta de fossilbilsdrivna tävlingsbilarna rakt av. Istället är det här ett ställningstagande för att Nascar ska minska sina fossila utsläpp. Till 2035 ska man vara koldioxidneutrala.

Men som en långsiktig plan så kommer man att "sluta bränna bränslen, och gå över till eldrift". Till 2028 ska Nascar bland annat bygga upp ett nätverk av snabbbladdare vid sina egna tävlingsbanor.

– Syftet med samarbetet mellan Nascar, ABB i USA och NASCAR-industrin är att tänja på gränserna för elektrifieringsteknik, från elbilsracing till långdistanstransporter till anläggningsdrift, kommenterar Ralph Donati, vice-VD för ABB.



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.](#)



9. Tredje anläggning – Scania's ägare ökar batteritillverkning

8 jul 2024

Inför Scania's storsatsning på eldrivna lastbilar pausades arbetet vid fabriken i Södertälje hela förra sommaren. Under tiden anpassades arbetet där för eldrift och den nya anläggningen för montering av batteripaket togs i bruk. Just arbetet med batterierna har däremot bromsats av att batteritillverkaren Northvolt inte kunnat leverera tillräckligt många battericeller.



Men elektrifieringen fortsätter ändå framåt, både hos Scania och dess ägare Traton som är en del av Volkswagenkoncernen. Traton uppges nu planera en tredje fabrik för batterimontering som då ska leverera batteripaket både till Scania och MAN. Utöver monteringen av batteripaket hos Scania i Södertälje pågår arbetet med en liknande anläggning i tyska Nürnberg.

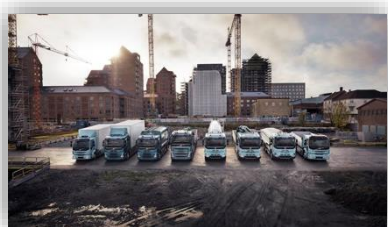
Var den nya anläggningen hamnar är ännu inte beslutat. Enligt nyhetsbyrån DPA står det mellan Tyskland, Polen eller Nederländerna. Kapaciteten uppges vara planerad till 100.000 batteripaket om året, vilket är tillräckligt för omkring 20.000 eldrivna lastbilar.

Var battericellerna ska komma ifrån och om även här Northvolt är tänkt som leverantör framgår inte. Någon egen cellproduktion handlar det inte om, det bygger Volkswagen däremot upp i tyska Salzgitter vilket talar för att den tredje anläggningen för batterimontering kan komma att hamna där.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Volvos eldrivna lastbilar har kört 2.000 varv runt jorden 25 jun 2024



Scania lanserar nytt bolag för laddlösningar 11 jun 2024



Scania får rekordorder på eldrivna lastbilar 3 jun 2024



Northvolt försenar Scanias satsning på eldrivna lastbilar 6 mar 2024



Mercedes breddar utbudet av eldrivna lastbilar 13 feb 2024



50 mils räckvidd med Scanias nya elbussar 6 okt 2023

10. BMW:s legend – nu med starkaste boxern någonsin

Av Andreas Jemn

8 juli 2024 kl 16:00

BMW har släppt en ny modell av sin legendariska äventyrshoj Nya R1300 GS har BMW:s starkaste boxermotor någonsin. Men kritikerna tycker att bränsletanken liknar en le-gokloss.



I två decennier har BMW byggt sina legendariska Adventurehojar för de allra tuffaste körutmaningarna. Nu har de släppt sin nya modell. BMW R1300 GS är ett monsteråk för alla som vill ha en körupplevelse utanför landsvägarna.

– Målet är att **motorcykeln** ska bli ett riktmärke för äventyrsmotorcyklar. Aldrig förr har komfort och väderskydd kombinerats på det här viset, säger Christof Lischa, utvecklingschef på BMW **motorcyklar**.

Han och företaget har tagit fram en hoj som ska kunna klara värsta tänkbara terräng, som genomkorsning av Sahara eller turer kring Himalaya. För det har man vidareutvecklat sin klassiska tvåcylindriga 1,3 liters boxermotor med en ny kamaxeldrivning. **Motorn** är en tvåcylindrig, 1,3-liters boxer som utvecklar 145 hk vid 7 750 rpm, med ett vridmoment på 149 Nm vid 6 500 rpm, det gör den till historiens starkaste boxer-BMW.

Vidare har BMW utvecklat fjädringen med sin Dynamic Suspension Adjustment så att den ska kunna hantera alla tänkbara hinder. Man ska också kunna packa tungt på **motorcykeln** utan att det innebär hinder vid körningen. När föraren svänger av från den stora vägen och tränger in i vildmarken finns ett enduroläge som man kan slå på. Då förvandlas den från en vanlig **motorcykel** till en endurohoj med samma egenskaper som tävlingshojarna.



Om det är något som varit omdiskuterat så är det designen. När BMW släppte den här modellen nyligen var den baserad på landsvägshojen R1300 GS som kom i höstas. Många kritiker var snabba med att ventilera sina åsikter och en hel del tyckte att den liknade en Legomodell med sin fyrkantiga bränsletank. Men kanske är inte utseendet det allra viktigaste för entusiaster som planerar sin motorcykelresa ut i vildmarken. Då är det andra egenskaper som spelar roll.

– Den kommer säkert att väcka uppmärksamhet för sin läckra design, säger Christof Lischa.

LÄS MER:

- [Nya BMW 7-serie kan få enorm grill – starkaste...](#)
- [Farväl till W16 – den allra sista Bugatti Chiron](#)
- [Volvos turbofyra trimmad för stordåd i Pikes Peak](#)
- [Fabriksny BMW från 1974 hittad – se otroliga tidskapseln](#)
- [Testas i Sverige: Porsches svar på Tesla Plaid får...](#)
- [Var det här så smart av Smart?](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.



11. När Volvo sade nej – men Citroën sade ja

Uppdaterad 09 juli 2024 Publicerad 09 juli 2024

Volvo sade nej till italienska Bertones förslag på en ny modern combicoupé. Då fick istället Citroën frågan. Och sade ja.



När Bertone fick uppdraget av Volvo att rita en ny modern familjebil tog de Volvo på orden. Kanske lite väl mycket...

Efter att Volvo köpt personbilsdelen av holländska Daf, hade de fått tillgång till den europeiska småbilsmarknaden.

Parallellt med den egna tillverkningen av 240 byggdes nu Volvo även i Nederländerna med **Volvo 66** som första modell med svenskt märke på huven.

I slutet på 1970-talet ville den svenska biltillverkaren skapa en ny modern småbil då Volvo 66 var ett arv från gamla Daf-modeller och behövde en modern ersättare.

Bertone fick uppdraget

Uppdraget att rita en ny liten familjebil gick till italienska Bertone och designern **Marcello Gandini**, som Volvo tidigare hade haft gott samarbete med, bland annat kring den vackra coupémodellen 262 C som släppts några år tidigare.

Men nu var det en smidig familjebil det handlade om. En fyrdörrars combicoupé var det som stod på önskelistan.

Designen skulle matcha företagets framtidsvisioner och eftersom detta var i en tid då arbetet med storprojektet 740 pågick som bäst, fick Bertone gärna tänka ganska så fyrkantigt när linjerna på den nya bilen skulle dras upp.



Volvo 66 var egentligen en Daf i grunden men som utseendetrimmats till en Volvo.

Nej tack!

Och fyrkantig blev den. När Bertone kom tillbaka till Torslanda med sitt förslag, satte ledningen både kaffet och mackan i halsen.

Detta var något nytt. Kanske lite för nytt?



***Marcello Gandini** var inte blyg när an drog upp linjerna till den bil som han trodde skulle bli Volvos nästa.*



Volvo-ledningen satte minst sagt kaffet i vrångstrupen när Bertone presenterade sitt förslag.

Designen var minst sagt kubistisk. Ledningen i Torslanda vände och vred på designen, men enades slutligen om att en bil som såg ut som denna, var visserligen modern, men skulle bli alltför svår att sälja in till barnfamiljerna.

Marcello Gandini fick vända hem med ritningsrullen under armen. Men eftersom de svenska sura direktörerna inte köpt deras designförslag, var de fria att försöka sälja in den till någon annan i branschen.

Det blev Citroën.

Den franska biltillverkaren var ekonomiskt på dekis och behövde våga för att vinna.

Bertones refuserade förslag accepterades med några små ändringar och 1982 kunde den helt nya och supermodernt **Citroën BX** släppas på marknaden.



Efter några smärre ändringar presenterades designen istället med Citroëns logga på huven. BX fick modellen heta och kom att bli en succé.

Det blev succé.

Mellan åren 1982 och 1994 såldes 2,4 miljoner exemplar av BX. Citroën fick sin så efterlängtnade storsäljare och Bertone fick sin revansch på Volvo.



Anders Værnéus

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

12. Dodge Challenger R/T Hemi 1970



Utvecklingen av Dodge Challenger började i slutet av 1966, med ett tidigt designarbete som leddes av Bill Brownlie, som föreställde sig en ren, formell coupé som var ganska lik den övergripande designen av Mercury Cougar. Även om man tog hänsyn till de designstudier som lämnats in av Brownlies personal, var Brownlies ursprungliga arbete den design som kom till produktion, liksom hans val av namnet "Challenger" för den nya bilen. Challengers bestående attraktionskraft beror inte bara på dess mycket stiliga stil, utan också på dess förmåga att rymma hela Chrysler-motorutbudet. Resten är bilhistoria.





Chrysler E-karosserna (Dodge Challenger och Plymouth Barracuda) kan ha varit sena med att ge sig in i Detroit's ponnybilsspel. Även om kritiker hävdar att de bästa sparades till sist med dessa bilar, vilket gjorde deras introduktion mer än fem år efter att den första Mustangen släpptes. Med en formel som liknade Ford och Chevrolet baserades Challenger på en utsträckt, kompakt Dart-plattform, vilket gjorde bilen till en omedelbar försäljnings-succé. White Hat Boys på Dodge placerade bilen som en del av "Scat Pack", prydde bilarna med humleränder och erbjöd dem med ett komplett utbud av alternativ och nästan alla motorer som Chrysler byggde, inklusive den skräckinjagande 426-cid, 425-hk Hemi, som finns i den här bilen.





Efter 1971 skulle det eftertraktade Hemi-motoralternativet försvinna för denna bil. R/T-modellerna hade skålade säten med högt ryggstöd, kraftiga bromsar, ett R/T-hanteringspaket och upphöjda vita brevdäck. Med ett baspris på 3 266 dollar lade Hemi-alternativet till häpnadsväckande 778,75 dollar till slutresultatet, vilket i slutändan ledde till låga produktionsiffror och gjorde dem ganska önskvärda för dagens samlare.

Denna enastående 1970 Challenger Hemi har omsorgsfullt restaurerats till en mycket hög standard och inspekterades och verifierades nyligen av Dave Wise som ett original E74-kod Hemi/4-växlat matchande nummer. Presenteras i sina originalfärger av EV2 High Impact Hemi Orange lackerad över svart klädsel och utrustad med den supercoola växelspaken med pistolgrepp. Dessutom beställdes denna fängslande Challenger med det mycket eftertraktade A33 Track Package, bestående av en 9 3/4 Dana 60 Sure Grip-bakaxel, 7-bladig momentdriven fläkt och 26" kylare med kåpa som endast fanns i 440 och 426 Hemi-bilar utrustade med 4-växlade växellådor. Bland extrautrustningen som listas på bilens karossskylt finns D21 fyrväxlad manuell växellåda med Hurst-pistolgrepp, EV2 Hemi Orange-lack, V68 längsgående randborttagning, N85 varvräknare och A62 Rallye Cluster och N95 California emissionssystem. Övrig utrustning inkluderar AM/FM-radio, sporthuv, huvstift, kromade avgasrör och hopfällbart reservdäck, rallyhjul utrustade med korrekta Goodyear F60-15 Polyglas GT vita bokstavsdeck. En kopia av Wise Elite Level Vehicle Inspection Report ingår i försäljningen och finns tillgänglig för granskning.

Det fanns bara 287 Dodge Challenger R/T Hemi 426 Hardtops från 1970 som byggdes för amerikanska specifikationer – 137 med fyrväxlad manuell växellåda och 150 extra bilar med automatisk växellåda. Med aggressiv styling, de rätta alternativen, en fantastisk restaurering och Wise Verification, är denna äkta matchande nummer Hemi Challenger ett måste för alla som söker ett superlativ, restaurerat exemplar av en av Chrysler Corporations mest ikoniska skapelser.



DODGE



13. Den bästa Fiat 500-varianten var Steyr-Puch 500

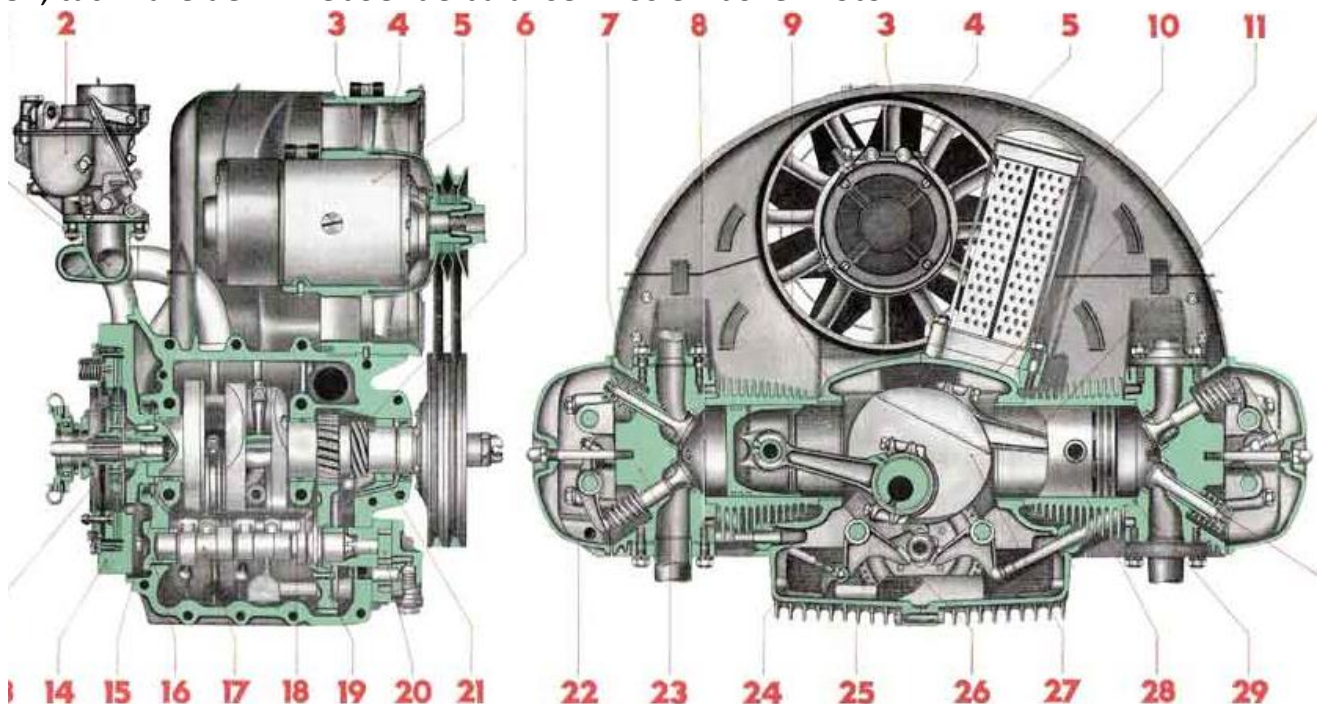
Av Jason Torchinsky den 6 juli 2023 kl 07:00

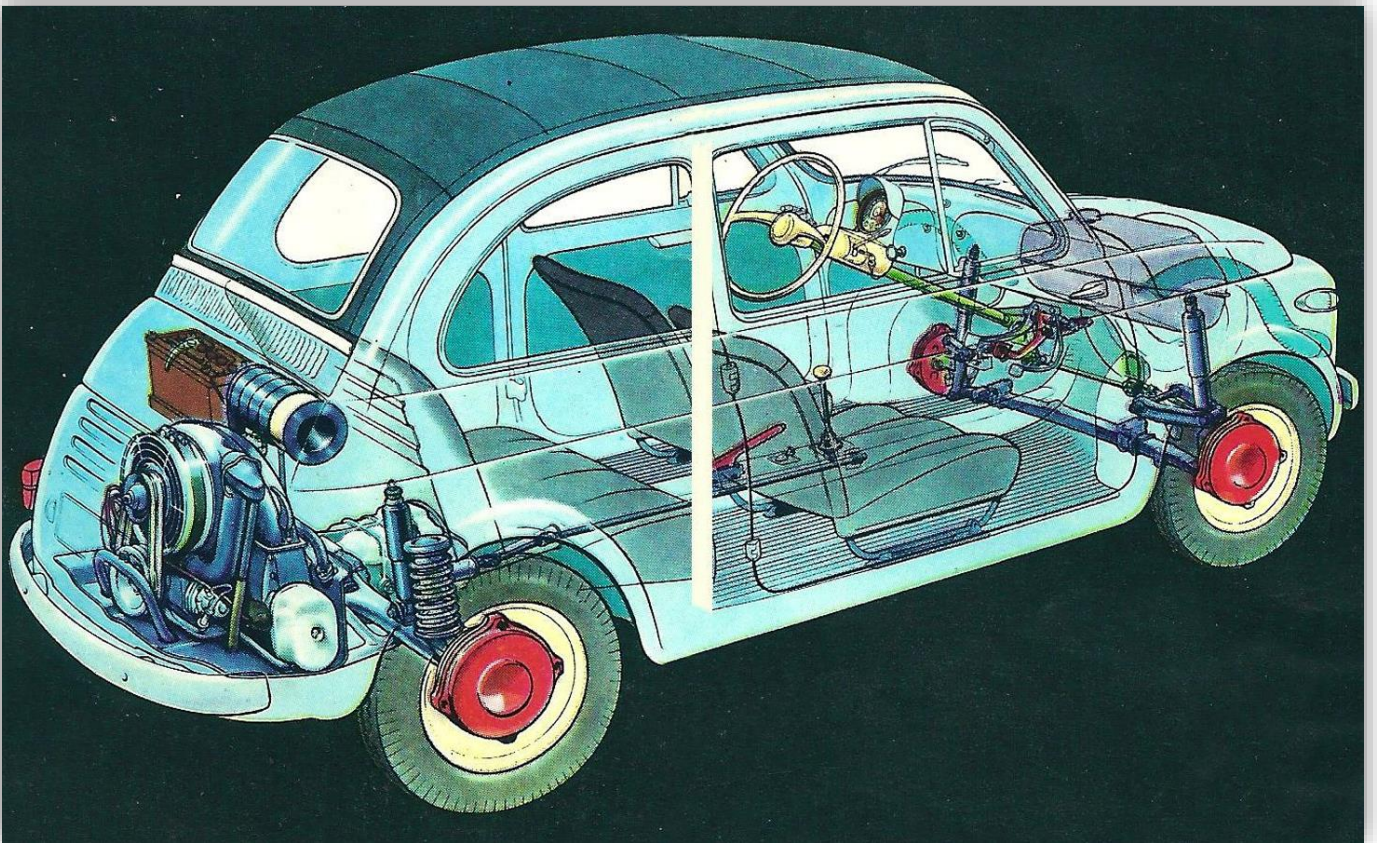
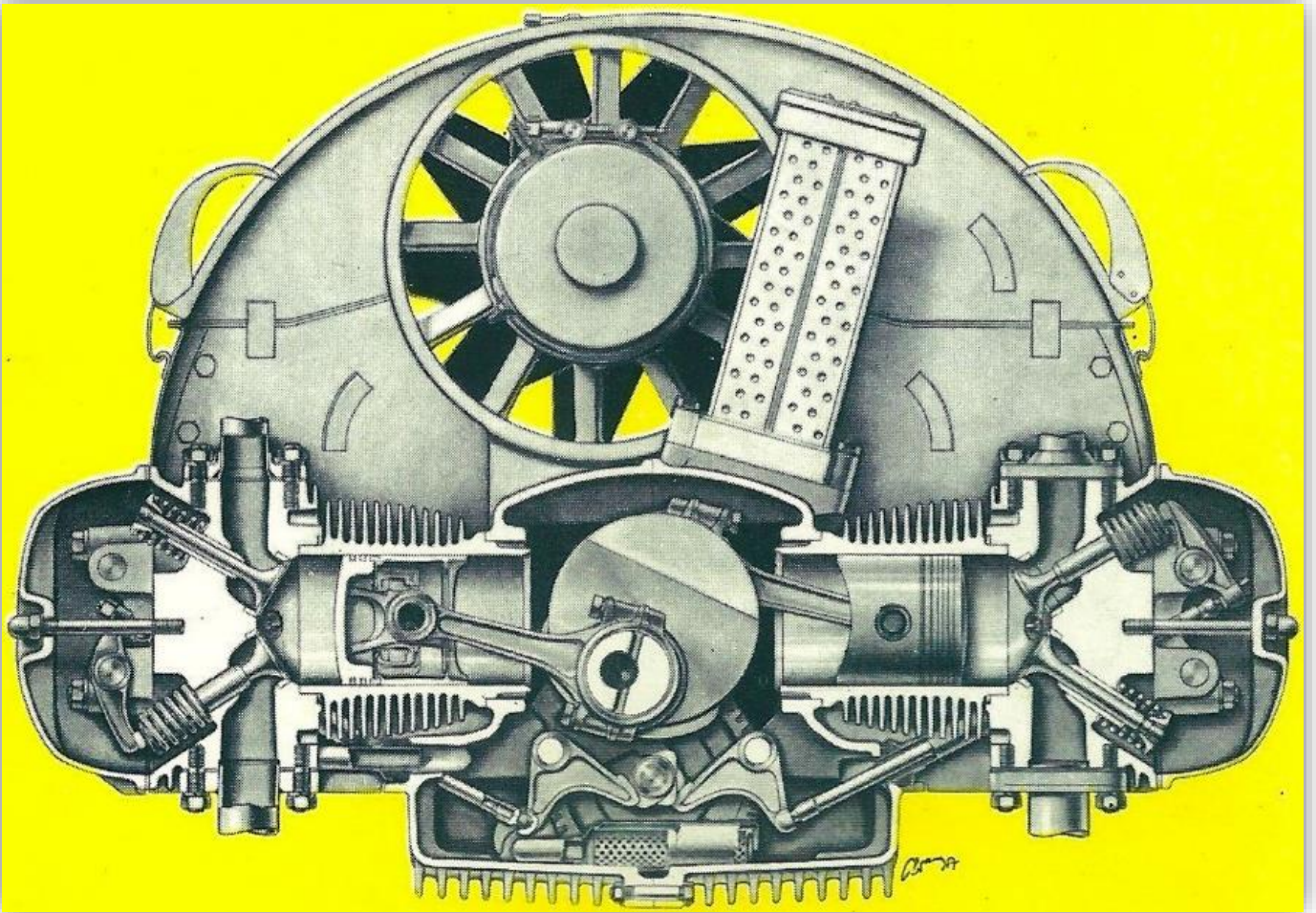
Steyr-Puch 500 gjorde en fantastisk 500-variant.



Steyr-Puch 500 DL 1959.

Den största skillnaden på Steyr-Puch 500 var motorn, vilket är en ganska stor förändring för en licensbyggd bil. Istället för den raka twin som används på nästan alla 500:or installerade Steyr-Puch en smart liten flat-twin med en upprätt fläkt i ett böjt hölje som verkligen liknade en halverad VW-fyra eller en Porsche 356-motor. Denna motor gav 16 hästkrafter, en hel tre hästar mer än Fiat-motorn, och var mycket jämnare i gången än den raka twinen, tack vare den inneboende balansen hos en boxermotor.





Den bakre motorkåpan var den enda riktiga plåtskillnaden, med horisontella luftintags-
 slitsar som var större än de ursprungliga 500:orna. Fronten hade naturligtvis också Steyr-
 Puch-märket och hade ett lite annorlunda utseende.



Titta också hur många stora resväskor du kan klämma in i den här saken genom den vidöppna självmordsdörren! Rör den här killen på sig? Vart är han på väg? Vad finns i lådorna? Något är på gång här, helt klart.



Jason Torchinsky

Jag är en av grundarna av Autopian, sajten du är på JUST NU! Jag är här för att prata med dig om baklyktor tills du gråter och ber mig att sluta, vilket jag absolut inte kommer att göra. Kram? Också Davids vän.



14. Mercedes 180 var dyr men fantastiskt hållbar

Publicerad 26 september 2021 Text Jon Remmers

Småknubbig, genomtänkt och en smula försynt. Mercedes 180 var dyr som ny för att den höll längst.



Det vilar ett lugn över Mercedes 180. Inredningen är måttfull och sval. Ljuden som reglage och dörrar ger ifrån sig är dämpade. Dofterna är mjuka, materialvalen vittnar om en tid med helt andra prioriteringar än i dag.

Mercedes 180 var dyra vagnar. Ändå ansågs modellen vara hyfsat prisvärd. Driftsekonomi var inte uträknad på månader efter inköpet, snarare på decennier av jämnhårt brukande.

När Mercedes 180 började säljas 1953 fick karosstypen mycket snabbt namnet "pontonkaross". Exakt vad som gav upphov till namnet har aldrig blivit helt klarlagt. En teori är att skärmarna som var ihopsmälta med huvar och dörrar svagt påminde om pontonerna på provisoriska sjöfarkoster från kriget.

Mercedes 180 var märkets första egentliga efterkrigskonstruktion. När produktionen upphörde 1962 hade nästan en halv miljon bilar tillverkats i olika utföranden. Över 80 procent av Mercedes totala produktion under tiden.

Det finns en hel del tekniskt raffinemang. De dubbla värmepaketerna. Den gummiupphängda generatoren. Den gummiupphängda startmotorn. Den gummiupphängda hjälpramen i vilken både motor och styrinrättning är monterad. Det finns så oändligt mycket att titta på och förundras över. Hjulkaaplarna hålls på plats med små fjäderbelastade stift som löper i cylindrar. En konstruktion som håller för att ta av och på kaaplarna lika många gånger som en modern bildörr tål att stängas.



Titta var du vill och gärna bakom. Tumma på vad du vill. Att 180 var Mercedes instegsmodell märks inte i materialen. Det är byggt för att hålla – och det gjorde det också.

De första åren hängde sidventilsmotorn från Mercedes 170 med. 1954 började modellen säljas med dieselmotorn, även den hämtad från föregångaren. Mercedes hade inte resurser att ta jättekivet från förkrig till efterkrig i ett enda steg. Men från 1957 fick 180 samma motor som sitt dyrare syskon 190 om än i något nedtrimmat utförande.



MERCEDES-BENZ 180 1960**Nypris:** 13 350 kronor.**Värde idag:** 75 000–100 000 kr.**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. För-gasare. Vattenkylning. Volym 1 897 cm³. Max effekt 68 hk DIN (78 hk SAE) vid 4 400 (4 500) v/min. Max vridmoment 129 Nm vid 2 500 v/min.**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad, helsynkroniserad, manuell låda. Rattspak.**Mått:** L 450/B 174/H 150 cm.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak pendelaxel. Teleskopstötdämpare och krängningshämmare fram och bak.**Styrning:** Skruv och rulle. Vändcirkel 10,7 m.**Bromsar:** Trummor fram/bak.**Fartresurser:** Toppfart 135 km/tim. Acc 0–80 km/tim 13,6 s.**Förbrukning:** 1,2 l/mil.**LIVSCYKELN****1951** Konstruktionsarbetet börjar på vad som ska bli 180-modellen, internt kallad W120.**1953** 180 börjar säljas med motor och bakaxel från 170.**1954** Taxiåkarnas drömvagn! 180D med dieselmotor från gamla 170S-D. Hög utväxling gör att bilarna kan köras på under 0,6 liter per mil.**1955** Enkelledad pendelaxel bak.**1956** Mercedes 190 börjar tillverkas. En något glassigare 180 med nedtrimmad toppventilmotor från sportkupén 190SL. Kedjedriven överliggande kamaxel och 75 hästkrafter.**1957** En ytterligare något nedtrimmad version av motorn från 190. 0–100-tiden kapas från 31 s till 21. Bredare kylargrill på "180 a".**1958** Vridbara ventilationsrutor i framdörrarna.**1959** Lägre kylargrill av samma typ som 220b. Ratt med polstrat centrum, blinkreglaget får egen spak. Kraftigare kofångare och 68 hk.**1961** Under namnet 180 c fortsätter modellen byggas ett år till, som ekonomimodell. Ny förgasare förbättrar driftsekonomin, bredare spårvidd bak ger något bättre vägegenskaper.**Roger Warolin**