



EMF "30" 1911

- 1. Test Mercedes-AMG GT**
- 2. Provkörning av KGM Musso Grand 2,2 e-XDi 4x4 CNG**
- 3. Första priserna på Kia EV3**
- 4. Så många har förbokat Rivian R2**
- 5. Enorm skärm tar över Hyundais nya cockpit**
- 6. Nu testas pickupen Toyota Hilux med bränsleceller**
- 7. Kawasaki har provkört sin vätgasdrivna motorcykel**
- 8. Grattis Daf Daffodil**
- 9. Glas 04**
- 10. EMF 30 1911**



1. Test: Mercedes-AMG GT låter som en hel symfoni

Av redaktören bytbil.com 2024-07-29 Text & foto Jacob Dalby

Den kompromisslösa Mercedes-AMG GT är i senaste tappningen mildare och mer praktisk men under huven väntar åska och dunder.



Vi kan prata hur mycket som helst om körglädje i elbilar, men en sak är helt säker. Jösses vad vi kommer sakna ljudet från en AMG-V8. Det är bokstavligen talat berusande och otroligt beroendeframkallande. Ta bara den nya C63 AMG med 4-cylindrig motor. Ett teknologiskt underverk och absurd snabb – men den låter ingenting, vilket tar bort hela AMG-magin. Det är långt ifrån fallet med den splitternya **Mercedes-AMG GT**.





Designen har blivit mer avrundad och balanserad, och överlag är den nya modellen mycket mer praktisk och användbar. Du kan till och med få den med baksäten. Men lyckligtvis kan vi fortfarande njuta av mullret från de åtta cylindrarna. Även på tomgång får avgaserna hjärtat att slå snabbare med sitt djupa dån.

Trots att designen är mindre karaktäristisk än föregångaren, är det enligt min mening en vackrare bil. Den långa huven och proportionerna i allmänhet harmoniserar fint utan att bli överdrivna. Testbilen har en av standardfärgerna som kallas Solgul och är kanske lite för iögonfallande. Sällan har jag kört en bil som får så mycket uppmärksamhet.

Hjärtat bankar

Låt oss börja med bilens hjärta, som verkligen väcker uppmärksamhet. Inte bara från förbipasserande, utan också från föraren. Testbilen här är **AMG GT 63** med den välkända 4-liters V8. Här levererar den 585 hk och 800 Nm. Samma motor finns i AMG GT 55 men med 476 hk och 700 Nm och så finns det den minsta varianten AMG GT 43. Den är utrustad med en 4-cylindrig bensinmotor med 395 hk och 630 Nm.

Den 4-cylindriga är betydligt billigare än resten av motorprogrammet. Faktum är att du måste betala drygt en miljon kronor för att uppgradera från fyra till åtta cylindrar. Men även om vi inte har testat den, kan vi redan nu avslöja att du ska hålla dig borta från den 4-cylindriga. Det är nämligen de åtta cylindrarna som gör **AMG GT** särskilt unik, och det är ljudet från de åtta cylindrarna som gör **AMG GT** ytterst attraktiv. Det ljudet får du däremot även i den vildaste och dyraste varianten; AMG GT 63 S. Den är också utrustad med 4-liters V8-motor, men i S-varianten är den utrustad med plug-in-teknologi, så effekten uppgår till 816 hk och astronomiska 1 170 Nm! Vi har inte testat den, men det måste vara något alldeles speciellt.

Startpriserna sträcker sig från 1 200 000 kr för AMG GT 43 till 2 385 000 kr för GT 63 S.



Plats för barnstolar

Låt oss komma ner på jorden igen. För även om V8 dånar och brusar, är huvudrubriken för nya **AMG GT** faktiskt ökad flexibilitet och praktikalitet. Det visade sig nämligen att mycket få kunder faktiskt tog sin **AMG GT** till banan. Nu har utrymmet i kupén har blivit större och det är till och med möjligt att köpa till baksäten för 21 900 kr. Baksätesspassagerarna bör dock helst inte vara längre än 150 cm och barnstolarna måste vara ganska små för att de små fötterna inte ska slå i framsätena.

Du hade nog inte trott att du skulle läsa om bagageutrymme när du började läsa, men det är faktiskt viktigt. Just utrymme i bagageutrymmet är något tidigare ägare har saknat, så nu har det vuxit till 321 liter. Gott om plats för golfutrustningen. Och väljer du den med baksäten kan de fällas ner så att det finns hela 675 liter att breda ut sig på.

Om det är något som saknades i den gamla, är det överblick. Det är verkligen svårt att överblicka den långa huven på trånga gator. Det är mycket enklare nu när framsätena har flyttats 20 cm längre fram och vindrutan har blivit större, vilket ger bättre sikt. Den stora praktiska optimeringen har dock knappast optimerat vikten. **AMG GT** väger nu strax under två ton. Men det sagt är den fortfarande väldigt, väldigt snabb.

Dånande acceleration

Fyrhjulsdraft är standard från AMG GT 55 och uppåt. Testbilen här, AMG GT 63, klarar därför accelerationen till 100 km/h på bara 3,2 sekunder. Och det med en launch control så intensiv att du måste samla dig lite innan du släpper bromsen. Med Sport+ läge aktiverat och både gas och broms tryckta i botten dånar det så att hela bilen skakar. Och när du sedan släpper bromsen blir du ordentligt tillbakatryckt i sätet till tonerna av en ljuvlig symfoni. För övrigt klarar den kraftfulla AMG GT 63 S spurten till 100 km/h på 2,8 sekunder.



Ljudet från V8-motorn är en stor del av körupplevelsen, och det är precis vad vi förväntar oss av en AMG. Och det ljudet är verkligen beroendeframkallande. På tomgång mullrar den stilla, och när du accelererar ut på en landsväg fräser den mot dig på ett perfekt sätt. Den smäller till och med från avgaserna när du släpper gasen vid höga varv. Återigen... det är mycket beroendeframkallande.

Komforten är välkommen

Men jämfört med föregångaren är nya **AMG GT** mycket mer förlåtande. Den gamla biter ifrån om du inte tämjer den ordentligt genom kurvorna. Det samma gäller när vi pratar komfort. Den nya är mer komfortabelt inställd, mycket mer raffinerad. Den 9-växlade växellådan ger samtidigt mycket låga varvtal vid motorvägshastigheter, så bullret är minimalt.

Även om den väger två ton, märker du inte det på allmän väg. Vi har dock ännu inte provat **AMG GT** på bana, där vikten naturligtvis kommer att begränsa. Men tro mig, på allmän väg kommer du att uppskatta den extra komforten. Ut genom en slingrig landsväg känns den omänskligt snabb och känslan av att det alltid finns ett överskott av kraft är ytterst tillfredsställande.

Hård konkurrens i kulisserna

Priset för nya **AMG GT** är svindlande, och det betyder att konkurrenterna inkluderar prestigefulla märken. Ärkerivalen heter Porsche 911 Turbo men även Aston Martin DB12 och Ferrari Roma ligger i liknande prisklass.

Så vad väljer du? Oavsett har **Mercedes-AMG GT** utvecklats till att vara mer än bara en sportbil; den har blivit mer rymlig, mer komfortabel och mycket mer förlåtande. Den kombinerar nu lyx med praktisk användbarhet och inte minst den underbara V8-motorn. Det garanterar både ordentlig prestanda och högre användbarhet.

Jag hoppas verkligen att det fortfarande kommer att presenteras nya bilar som **Mercedes-AMG GT** många, många år framöver.

SPECIFIKATIONER

Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ Coupé

Motor: Bensin, V8, 3.982 ccm

Effekt: 585 hk/800 Nm

0-100 km/h: 3,2 sekunder

Toppfart: 315 km/h

Förbrukning: 14,1 l/100 km

Mått (L/B/H): 473/210/135 cm

Tjänstevikt: 1 970 kilo

Max släpvagnsvikt: 0 kilo

Bagageutrymme: 321 liter

Pris: Från 2 050 000 kr (Mercedes-AMG GT Coupé startar på 1 200 000 kr)

Relaterade artiklar:



Test: Mercedes-Benz CLE Coupé – en skönhet med kompromisser



Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt



Test: BMW M2 är en M-modell baserad på originalreceptet



Test: Audi Q8 e-tron Sportback med längre räckvidd

Teknikens Värld

2. Provkörning av KGM Musso Grand 2,2 e-XDi 4x4 CNG

Publicerad 30 jul 2024 kl 19.00

Du må vara förlåten om du inte känner till KGM. Men trots att namnet är nytt så är det inte någon nykomling det rör sig om. Tvärt om är mycket av det bekanta slaget.



*Ny nos och nytt förnamn har kommit med ansiktslyftningen.
Av Musso Grand alltså, inte av Erik Andrén.*

Det finns bilmärken med en rak, tydlig och allmänt bekymmersfri historik. Och så finns biltillverkare som är helt på andra änden av skalan. Koreanska **Ssangyong** till exempel, vars snåriga historik är allt annat än lättutredd, kantad av konkurser och ägarbyten. Även på den svenska marknaden har Ssangyong, eller numera **KG Mobility**, haft en, låt säga, halvdan kontinuitet, med flera olika importörer som tagit hit märket i omgångar.

När vi nu får hämta ut 2024 års modell av **KGM Musso Grand** från importören RSA i Uppsala är det dock ändå några nyheter gentemot när bilen kom hit förra gången. En av dem är att dagens modell har tillägget Grand. Det innebär att den är större, och då framför allt har ett större flak.



Bakom ratten känns Musso Grand precis som det arbetsfordon det är. Uppe i fart finns här två hastighetsmätare. En i instrumentklustret, och en i navigationssystemet. Synd bara att de visar olika.

Det här är nytt

Namn och storlek

Namnet KGM är nytt, och med tilläggsnamnet Grand är Musso snäppet större än senast.

Gasdrift

Eller ja, gasinblandning, gör att skatten blir beskedlig. Men lite synd att den inte går att köra på enbart gas.

Interiör och förarstöd

Jämfört med förra gången Musso fanns i Sverige har ett ansiktslyft genomförts, som inneburit nya förarstödssystem och nytt infotainmentdito.

En annan nyhet, och något som är specifikt för den svenska marknaden, är att Musso Grand erbjuds med gasdrift. Eller gasinblandning, kanske man ska säga. Det är nämligen inte möjligt att köra på endast gas. Inkopplingen av gasen sker via en liten diodförsedd knapp längst ner i mittkonsolen, bredvid cigarettändaren (och ja, Musso Grand har en riktig cigarettändare!) och ett högljutt pip förkunnar när man kopplat på gasdrift. Ett ännu mer högljutt pip förkunnar när man kört slut på gas.

Däremellan är det under vår provkörning runt 24 mil, men under den sträckan har Musso även sörplat i sig en försvarlig del diesel. Inblandningen blir ungefär hälften-hälften. Die selförbrukningen går ner från runt litern milen till halvlitern, och i gengäld dras ungefär 0,2–0,3 kg gas per samma distans. Räckvidden på endast gas är, teoretiskt sett, i runda slängar tio-tolv mil. Inte för att man kan köra så, dock, alltså. Men siffran är ändå relevant som förlängningen av totalräckvidden med alla tankar fyllda. Och även om Musso Grand alltså aldrig är rent gasdriven så åtnjuter den ändå de skattelättnader som ges med gas.

Till övriga nyheter hör en ny interiör, med ett nytt infotainmentsystem, och – i den högre utrustningsnivån – digitalt mätarkluster framför ratten. Och generellt fungerar det bra.



Helläder förhöjer känslan i kupén, men särskilt personbilslikt blir det ändå inte i Musso Grand.

Musso Grand tillhör också en av få bilar med två hastighetsmätare, som visar två olika hastigheter. I mätarklustret visas en hastighet och i mittkonsolens tolvtumsskärm, jämte vägens hastighetsbegränsning, visas en annan hastighet – som är runt fem – sex procent lägre. När jag kör i 100 km/h enligt instrumentklustret, så kör jag i 94 km/h enligt mittkonsolen. Förvirrande, men förklaringen är att det som visas i mittkonsolen är GPS-mätt fart medan det som visas framför föraren är... en helt vanlig hastighetsmätare, mätt på hjulen.

När vi ändå pratar om körupplevelsen så vill KGM hävda att Musso Grand ska vara personbilslik till sin karaktär. Jämfört med en Boeing 747 eller Stena Line-färja stämmer det absolut, men i jämförelse med just personbilar så känns Musso Grand precis som den stora pickup den är. Dieselknattret är påtagligt, man sitter högt och vägens skarvar fortplantar sig obönhörligen genom bilen, särskilt utan last på flaket. Det liksom rister i den rambyggda konstruktionen. Instegsversionen av Musso Grand kommer med bladfjädring bak, medan den högre nivån – som vi kör, och som KGM tror blir vanligast i Sverige – kommer med skruvfjädring.

Man skryter också om att bakaxeln är av "femlänkstyp". Det låter mer avancerat än vad det är, och ska inte förväxlas med någon form av multilänkupphängning. I stället rör det sig om en klassisk stel axel, förvisso upphängd i fem länkar, varav en är det tvärgående panhardstaget. Knappast personbilslikt, men å andra sidan bra just för arbetsfordon, och framför allt då fyrhjulsdrivna sådana, med terrängduglighet. Hit hör KGM Musso Grand, ty det erbjuds både inkopplingsbar permanent fyrhjulsdrift och lågväxel. Släpvikten på 3 000 kg och maxlasten på 715 kg (för den gasdrivna varianten) tillhör dock inte marknadens högsta.

Tillbaka inne i kupén är kvalitetsintrycket... rätt okej. Vissa ytor är plastiga och i provexemplaret verkar det som att vissa täcklock inte tryckts dit ordentligt, exempelvis på handtagen på A-stolparna. Dock har den riktig läderklädsel, och ett rymligt baksäte med eget AC-utblås.



*Notera fyrhjulsdriftsvredet, den eftermonterade gasknappen samt en riktig cigarettändare.
När såg du det senast?*

Apple CarPlay finns, men fungerar endast med sladd, och ljudnivån via CarPlay blir väldigt låg. Jag lyssnar på en podcast, och tvingas maxa medievolymen för att – nästan – höra vad som sägs. Högsta nivån på volymen är förresten nivå 31, vilket kan tyckas som ett märkligt maxvärde, men som förmodligen har att göra med att värdet lagras i ett 32-bitarssystem. Siffrorna 0–31 blir 32 olika värden. Volymkontrollen sker förresten, vad jag kan hitta, endast på ratten, och ljudvolymen nollställs till en halvlåg nivå så snart man startar om. Störigt.

Många av de förarstödssystem vi vant oss vid finns till Musso Grand – automatiskt avbländande helljus, adaptiv farthållare, och filhållningsassistans. De två sistnämnda funkar riktigt bra, de stör sällan körningen, gör sitt jobb och tar hänsyn till filbyten.



Gas fylls på dolt bakom nummerplåten.

Snyggt men opraktiskt om slangen – som här – är lite kort. Då får man backa in snett.

Många andra system på marknaden, från långt mer namnkunniga tillverkare, har värre olater. Det automatiska helljuset är dock, liksom en del andra sådana system, inte alltid världsbäst på att känna av varken framförvarande eller möten. Tack och lov går det lätt att stänga av på rattspaken. En annan egenhet som körupplevelsen i Musso Grand bjuder på är att (den eluppvärmda) ratten har varierande tjocklek. Ju längre upp på ratten man kommer, desto smalare blir rattkranen. Det känns lite udda i början, men man vänjer sig.

Men det är flaket som är grejen med Musso Grand. Det är stort, oömt och har bra lastkrokar. Måtten är i runda slängar 1,6 gånger 1,6 meter, vilket är bland de större i klassen. Baklemmen är låsbar, och låses samtidigt med resten av bilen, och som extramonterat tillval erbjuder KGM även ett täckjalusi från danska MountainTop (lite ironiskt namn för ett företag som kommer från ett land som saknar berg).

Vem ska då köpa KGM Musso Grand? Det känns inte självklart. Även om pickupvärlden har glesats ut över tid, så finns många långt namnkunniga konkurrenter. Den har förvisso några tydliga uppsidor i flakets dimensioner och viss utrustning, men prisnivån är inte märkbart lägre än konkurrenterna. Instegsversionen går på 462 375 kronor inklusive moms. Men den kommer väldigt få köpa. I praktiken kommer den högre nivån för 524 875 kronor, kallad Black Line, vara den som säljs. De flesta kommer dessutom välja till gaskonverteringen för 62 488 kronor – pengar som tjänas in på den lägre skatten – samt dragkrok för dryga 9 000 kronor. Då landar priset på ganska exakt 600 000 kronor. Alla dessa priser är med moms, men den stora majoriteten av kunderna lär vara företagskunder, och bry sig mer om priset utan moms.

KGM:s importör nämner kommuner och företag som potentiella köpare med krav på att tanka miljöbränslen. För dem riskerar det dock vara ett problem att Musso Grand inte blir rent gasdriven. Frågan är om tidigare kunder är lojala nog att hitta tillbaka till ett märke som varit borta från Sverige under ett halvt decennium och hunnit byta namn. Särskilt som märkets historik varit allt annat än självklar.



Flaket är rymligt, men täckjalusiet, som är tillval, är bökigt att ha att göra med.

KGM Musso Grand 2,2 e-XDi 4x4 CNG

Pris: 587 363 kronor.

Motor: Diesel-Gas. 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 86,2/92,4, cylindervolym 2 157 cm³. Max effekt 202 hk (149 kW) vid 3 800 r/min, max vridmoment 441 Nm vid 1 600–2 600 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram dubbla triangellänkar. Bak stel axel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 255/60 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 321, längd 542, bredd 195, höjd 189, spårvidd f/b 164/164. Markfrigång 22. Tjänstevikt 2 275, maxlast 715, max släpvagnsvikt 3 000. Tank 75. Bagagevolym (VDA-liter) i.u. liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 10,7 s, toppfart 172 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,92 l/mil. CO₂ 214 g/km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 6 år, lack 5 år.

Skatt: 1 493 kronor per år de första tre åren, därefter 1 493 kronor per år.



Rivaler:



Isuzu D-Max Double Cab XLM CNG

Numera är Isuzu en etablerad spelare i pickusegmentet, och D-Max är en direkt konkurrent till Musso Grand såtillvida att den också kommer med samma slags gaskonvertering. Dessutom var den bäs... minst dålig i vårt pickuptest förra våren. Får dra ett halvt ton mer.

Pris: 587 250 kronor.



Toyota Hilux 2,8D D-Cab

När det kommer till pickuper är det svårt att bortse från Toyota Hilux, även om den varken är billigast eller bäst. Dock över tonnet i maxlast och 3,5 i dragvikt, och likartad flakstorlek som Musso Grand. Kalkylen äts upp av malusskatt på nära 25 000 kronor per år.

Pris: 596 875 kronor.



Erik Andrén



3. Första priserna på Kia EV3 – säljs i fem versioner

Publicerad av Magnus Fröderberg 2024-07-30 Uppdaterad 2024-07-30

Kia EV3 blir en tuff konkurrent till Volvo EX30. Nu har de första priserna kommit. EV3 säljs i fem utrustningsnivåer och med två olika batteristorlekar – till en början.



Varför Kia UK väljer denna registreringsskylt för sina pressbilder kan vi undra, men antagligen har de inte full koll på svensk slang.

Kia EV3 säljs redan i delar av Asien och kommer att börja levereras i Europa under årets fjärde kvartal. Om Sverige kommer att vara med i den första europeiska omgången är inte klart. Vi har fått priser från **Storbritannien** och **Nederländerna**, men ännu inte från Sverige.

Kia EV3 delar samma moderna kantiga formspråk som sina storasyskon **Kia EV5** och **Kia EV9**. Längden är 4,3 meter vilket gör att Kia EV3 direkt konkurrerar med **Volvo EX30**, **Zeekr X**, **MG4** och **Smart #1** med flera.

Den maximala dragvikten är 750 kg med lilla batteriet och 1 000 kg med det större. Förhoppning blir det bättre med den fyrhjulsdrivna versionen.

Modern plattform ger praktiska funktioner

Storleken hamnar alltså nära syskonet **Kia Niro EV**, den stora skillnaden är att Kia EV3 får modernare teknik tack vare den nya plattformen E-GMP. Det blir dock en snålvariant med 400-voltsteknik i stället för extra snabbbladdande 800 volt.

Den nya plattformen bjuder dock på finesser som V2L, V2H och V2G. Kia var tidigare med V2L (Vehicle-to-Load) som gör det möjligt att driva kraftiga verktyg eller att ladda en annan bil. Kia EV3 får även V2H (Vehicle-to-Home) och (Vehicle-to-Grid). Det gör att bilen kan användas för att lastbalansera hemma så att man bara behöver köpa el när elpriset är som lägst.



Kia har inte snålat med skärmar (till skillnad mot en konkurrent som börjar på V ...

Kia EV3 ger 60 mils räckvidd

Kia EV3 säljs med två olika batteristorlekar. Det mindre på 58,3 kWh ger en räckvidd på upp till 429 km och kan laddas med 102 kW. Det större på 81,4 kWh ger en räckvidd på upp till 600 km och kan laddas med 128 kW. Laddkurvorna uppges vara relativt plana.

Oavsett batteri har Kia EV en 204-hästars elmotor som driver på framhulen. 0–100 km/h går på 7,5 respektive 7,7 sekunder. Fyrhjulsdrivna versioner kommer under 2026.

Kia EV3 säljs i tre olika utrustningsnivåer med det lilla batteriet (Air, Plus, Plus Advanced). Med det stora batteriet finns hela fem versioner att välja mellan (Air, Plus, Plus Advanced, GT-Line, GT-PlusLine). Om alla kommer att vara valbara i Sverige låter vi vara osagt tills vidare.

Kia EV3 kan bli billigare än Volvo EX30

Priserna för Kia EV3 börjar på 29 793 euro exklusive moms med det lilla batteriet (58,3 kWh), vilket motsvarar ungefär 435 000 kronor med moms. Det kan jämföras med 449 000 kronor för den instegsmodellen Volvo EX30 Core med batteri på 51 kWh.





*Lastutrymmet är 460 liter under insynsskyddet och 1 251 liter med baksätet nedfällt.
Det finns också en frunk på 25 liter.*



4. Stort intresse – så många har förbokat Rivian R2

29 jul 2024

Amerikanska Rivian presenterade den kommande modellen R2 tidigare i år.



Med en längd på 4,72 meter och ett pris på den amerikanska marknaden från 45.000 dollar vill Rivian med den ge sig in i volymsegmentet. Och intresset verkar det inte råda någon brist på, för nu meddelas att företaget har tagit emot 100.000 förbokningar av R2. Det kom fram i samband med att Rivian höll öppet hus vid sin fabrik i Normal, Illinois i helgen.

Redan ett dygn efter att R2 hade presenterats uppgav Rivians vd RJ Scaringe att de fått in 68.000 förbokningar av modellen. Även nu när antalet passerat 100.000 fortsätter beställningarna att komma in, enligt företagets tillverkningschef Tim Fallon. För att boka ett exemplar krävs det en avgift på 100 dollar, som går att få tillbaka om köpet avbryts. Om alla förbokningar även leder till ett slutfört köp återstår alltså att se. Säkert är att de potentiella kunderna måste ha en del tålamod. Först 2026 är Rivian R2 tänkt att komma ut i USA.

Rivian har också bekräftat att R2 ska lanseras här i Europa, då med start i Storbritannien. När den kommer dit och när bli kan räkna med att se den våra svenska vägar har ännu inte bekräftats. Ännu så länge säljs Rivians nuvarande modeller R1T och R1S inte utanför Nordamerika. Vi har ändå kunnat provköra pick-upen R1T på svenska vägar, vilket du kan [se en film ifrån här](#).



Carl Undéhn



5. Enorm skärm tar över Hyundais nya cockpit

Uppdaterad 30 juli 2024

Publicerad 30 juli 2024

Vem vill inte ha 27 tum skärm i bilen? Nu kan du snart få det i en Hyundai. De har precis presenterat M.VICS 5.0.



Så här tänker Hyundai att framtiden ser ut. En enda stor skärm som tar upp hela fronten.

Hyundai Mobis har precis presenterat den senaste versionen av sitt digitala cockpit-system, kallat M.VICS 5.0. Den här nya versionen är inte bara en uppdatering, utan kanske en liten revolution inom förardisplayteknologi?

Med M.VICS 5.0 tar **Hyundai** Mobis ett stort kliv framåt. Genom att integrera hela frontpanelen, från vänster till höger pelare, till en enda bred skärm. Det här bidrar ju till en sömlös och futuristisk körupplevelse där föraren och passagerarna får all information de behöver på ett ställe.

Tyvärr har de bara släppt en enda bild så ni får hålla tillgodo med det.

Fem skärmar

Systemet smälter snyggt samman fem skärmar i en enda lång enhet. Det är en imponerande 27-tumsskärm som fungerar som instrumentbräda och visar navigering och medieinnehåll. En 12,3-tumsskärm i högupplösning för passageraren samt en 7-tumsskärm som visar olika fordonstatusar. Allt på samma ställe, fast jättelångt.

Minskar åksjuka

Men det är inte bara skärmarnas storlek och upplösning som imponerar på oss. Hyundai Mobis har också inkluderat en rad avancerade teknologier för att förbättra säkerheten och komforten. Till exempel, ljusvarningar på båda sidor om bilen varnar för potentiella kollisioner bakifrån när du stiger in i fordonet, vilket ger en extra nivå av trygghet.

Dessutom har M.VICS 5.0 färgscenarier som kan anpassas för att hjälpa till att minska åksjuka, något som kan vara särskilt användbart under långa resor.

Föraren är övervakad

Men det slutar så klart inte där. Systemet har också kameror monterade på ratten och ovanför förarsätet för att övervaka förarens tillstånd i realtid. Dessa kameror kan upptäcka tecken på trötthet och ouppmärksamhet. Om systemet upptäcker att föraren börjar bli trött eller distraherad, kan det ge varningar och rekommendationer för att hålla föraren alert och fokuserad på vägen.



Hyundai nådde rekordvinst

Hyundai nådde rekordvinst tack vare gynnsamma växelkurser och ökad efterfrågan på exklusiva fordon. Företaget rapporterade högsta kvartalsvinsten.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

6. Nu testas pickupen Toyota Hilux med bränsleceller

Av Carl Undéhn 4 juni 2024

Toyota satsar som bekant på en mix av drivlinor, med tillverkarens framgångsrika hybriddrivlina i centrum.



Efter den första elbilen bZ4X ska en nya satsning komma med en ny generation elbilar från 2026. I mixen ryms också vätgas och bilar med bränsleceller. Hittills med modellen Mirai, men satsningen ska utökas med en vätgasdriven version av märkets pickup Hilux.

Nu har tio exemplar av vätgasdrivna Hilux rullat av bandet i fabriken vid Burnaston i Storbritannien. Vi på Elbilen kollade in den under det årliga eventet Kenshiki Forum i slutet av förra året. Toyota sade då att den huvudsakliga tanken med vätgasdrivna Hilux är att testa det vid till exempel gruvor. Nu meddelas att fem av exemplar ska genomgå tester i verkliga situationer för att utvärdera deras prestanda och säkerhet. Övriga fem kommer skickas över Engelska kanalen till OS i Paris, där de ska visas upp.

Storleksmässigt och utseendemässigt är vätgasdrivna Hilux samma som den fossildrivna versionen. Det betyder en pickup med en längd på 5,33 meter och en lastyta som är mellan 1,5 och 2,3 meter lång, beroende på utförande. Under karossen hittas två tankar som var och en rymmer 2,6 kilo vätgas som ger bilen en räckvidd på upp till 60 mil. Drivning sker med en elmotor på bakaxeln med en effekt på 134 kW, eller 182 hästkrafter, och ett vridmoment på 300 Nm. Något kraftmonster är det alltså inte tal om.

Utöver Mirai och Hilux arbetar Toyota på att ta fram en ny generation bränsleceller som ska vara enklare att skapa upp. Genom det tänker sig tillverkaren olika användningsområden utöver personbilar, till exempel tåg.

Feber

7. Kawasaki har provkört sin vätgasdrivna motorcykel

Bobby Green 2024-07-29 kl 13:00

Ska lanseras om några år



FILM: <https://youtu.be/uhrvJf66-VE>

För ett år sedan visade Kawasaki upp en motorcykel som går på vätgas. Den baseras på modellen Ninja H2 och ser ganska så spejsad ut med sin stora bakdel där vätgastankarna befinner sig. Nyligen genomfördes den första publika visningen av hojen där den kördes runt på Suzuka-banan i Japan. Under kåporna finns en kompressormatad radfyra på 998 kubik som har modifierats för att kunna köras på vätgas istället för bensin. Vätgasen sprutas direkt in i cylindrarna och hojen ska bjuda på samma körupplevelse som en bensindriven motsvarighet.

Kawasakis mål är att erbjuda en vätgasdriven motorcykel till folket i början av nästa årtionde.



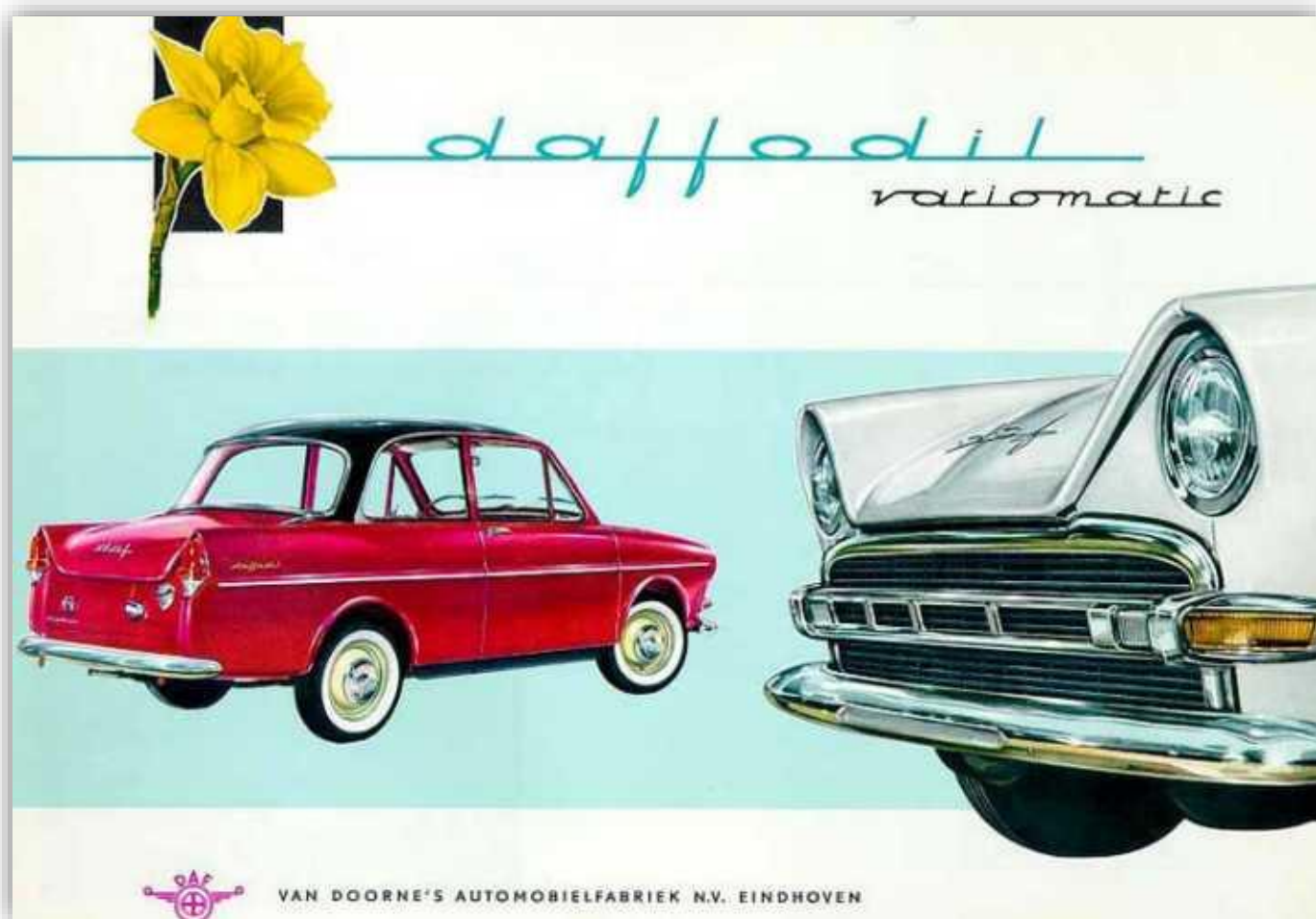
Bobby Green

Klassiker

8. Grattis Daf Daffodil!

Publicerad 7 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn i Klassikerkalendern. Idag när Dennis och Denise får blommor vill vi uppmärksamma Daffodil!



Det var en stor liten nyhet som avtäcktes på bilsalongen i Amsterdam i februari 1958: En flärdfull småbil med en helt ny typ av automatlåda - dessutom konstruerad och tillverkad i Holland! Mer än 4 000 kunder nappade redan under utställningsdagarna och tecknade sig för ett exemplar av nya Daf 600.

Hub van Doorne, en av grundarna och ägarna av lastbilstillverkaren Daf, älskade enligt legenden automatlådan i sin Buick. Samtidigt såg han vilket sug det fanns efter små, billiga familjebilar i Europa efter kriget. Varför inte konstruera en liten bil med automat? En riktig automatlåda skulle bli för tung och dyr men van Doornes idé med remdrift och variabel utväxling kanske skulle funka?

Utvecklingsarbetet påbörjades 1955 och en Lloyd LP400 användes som "mula" för den nya transmissionen samtidigt som W. Van den Brink filade på designen av den nya lilla fyrsitsiga bilen.

I september 1956 var den första prototypen klar och 1957 påbörjades produktionen av förseriebilar. Våren 1959 startade serieproduktionen - allt hade verkligen gått på rekordtid.



Daffodil fick en mildare facelift till 1963, bakom arbetet låg italienaren Giovanni Michelotti.

Med tvåcylindrig luftkyld boxermotor på 590 kubik och 22 hk var inte Daf 600 den snabbaste bilen på marknaden. Men den var lättkörd som få. Växelspaken hade bara tre lägen, framåt, bakåt och neutral - superenkelt.

Från början fanns två utföranden: Standard och Luxe, den förra var så sparsmakat utrustad att nästan ingen valde den. Med tvåfärgslackering, kromade stötfångare och vita däcksidor blev det ju så mycket roligare.

I september 1961 presenterades 750-modellen. Den var i princip identisk med 600:an men hade begåvats med 30 hk stark version av den ursprungliga boxermotorn. Toppfarten kunde därmed pressas över den magiska 100-gränsen, från 90 till 110 km/h!

Lyxversionen av 750 fick namnet Daffodil - påsklilja på engelska. Den hade en lite argare grill, större bakljus och lite annan inredning men samma motor som 750-modellen.

Daffodil-versionen sålde bättre än den enklare 750 som snart lades ned medan Daffodil som namn levde kvar till 1967 då Daf 33 ersatte modellen.



Till 1965 var det dags igen för en facelift, återigen var det Michelotti som fixade linjerna. Han skulle sedan fortsätta arbeta med Daf fram till Volvos övertagande i mitten av 1970-talet.



9. Glas 04



Glas S1004.

Denna oansenliga bil har en mycket kort hjulbas i förhållande till sin totala längd. På den tiden kallades den "hot rod" för att den presterade bättre än genomsnittet. Den ganska känsliga, men tekniskt intressanta motorn använder en överliggande kamaxel som drivs av en **kuggrem**. Det finns fyra karosstyper: 2 plus 2 coupé (maj 1962 till 1965), tvådörrars limousine (januari 1963 till slutet av 1967), tvåsitsig cabriolet (våren 1963 till 1967), halv-kombi CL (september 1966 till slutet av 1967).

Motorer: 1004 (1000 cc) från maj 1962, 1204 (1200 cc) från januari 1963, 1004 TS och 1204 TS från november 1963, 1304 TS (1300 cc) från mars 1963, 1304 från september 1965. Totalt byggdes 40 703 bilar av denna typ. Bilarna kostade mellan 1 210 och 1 980 dollar.



GLAS 1004

Limousine, 2 dörrar (även 2+2 coupé; 2-dörrars cabriolet; CL = halvkombi, 3 dörrar), 4-cylindrig, 4-takts rak vattenkyld motor, 992 cc, 40 DIN Hp, en 32 PICB downdraft-förgasare från Solex, 4-växlad manuell växellåda, enkelskivig torrkoppling, bakhjulsdrift, unibody-konstruktion helt i stål, individuell framhjulsupphängning och fast axel med bladfjädrar bak, hydrauliska trumbromsar runt om, 6 volt elsystem, längd: 3835mm, bredd: 1500mm, höjd: 1370mm (coupé och cabriolet: höjd: 1355mm), hjulbas: 2100mm, spårvidd: 1230 fram + 1200mm bak, däck 5,50 - 13/4 PR, tjänstevikt: 760kg (coupé 750kg, cabriolet 775kg, CL 800kg), totalvikt: 1130kg (coupé och cabriolet: 1100kg, cl: 1170kg), toppfart: 130km/h, bränsleförbrukning: 10 liter/100km, tankkapacitet: 40 liter

**GLAS 1004 TS**

Coupé, 2+2 säten (även 2-dörrars cabriolet), 4-cylindrig, 4-takts inline vattenkyld motor, 992 cc, 64 DIN Hp, två 35 RH sidraft-förgasare från Solex, 4-växlad manuell växellåda, torrkoppling med en skiva, bakhjulsdrift, unibody-konstruktion helt i stål, oberoende framhjulsupphängning och fast bakaxel med bladfjädrar och Panhard stabilisatorlänk, Hydrauliska skivbromsar fram och trumbromsar bak, 6 volts elsystem, längd: 3835mm, bredd: 1500mm, höjd: 1355mm, hjulbas: 2100mm, spårvidd: 1230 fram + 1200mm bak, däck 5,50 - 13/4 PR, tjänstevikt: 750kg (cabriolet 775kg), totalvikt: 1100kg, toppfart: 150km/h, bränsleförbrukning: 10 liter/100km, tankkapacitet: 40 liter

**GLAS 1204**

Limousine, 2 dörrar (även 2+2 coupé; 2-dörrars cabriolet), 4-cylindrig, 4-takts inline vattenkyld motor, 1189 cc, 53 DIN Hp, en 32 PICB downdraft-förgasare från Solex, 4-växlad manuell växellåda, enkelskivig torrkoppling, bakhjulsdrift, unibody-konstruktion helt i stål, oberoende framhjulsupphängning och fast axel med bladfjädrar bak, Hydrauliska trumbromsar runt om, 6 volts elsystem, längd: 3835mm, bredd: 1500mm, höjd: 1370mm (coupé och cabriolet: höjd: 1355mm), hjulbas: 2100mm, spårvidd: 1230 fram + 1200mm bak, däck 5,50 - 13, tjänstevikt: 760kg (coupé 750kg, cabriolet 775kg, cl 800kg), totalvikt: 1130kg (coupé och cabriolet: 1100kg, cl: 1170kg), toppfart: 140km/h, bränsleförbrukning: 9 liter/100km, Tankkapacitet: 40 liter



GLAS 1204 TS

Limousine, 2 dörrar (även 2+2 coupé; 2-dörrars cabriolet), 4-cylindrig, 4-takts inline vattenkyld motor, 1189 cc, 70 DIN Hp, två 35 RH sidedraft-förgasare från Solex, 4-växlad manuell växellåda, enkelskiva torrkoppling, bakhjulsdrift, unibody-konstruktion helt i stål, oberoende framhjulsupphängning och fast bakaxel med bladfjädrar och Panhard stabilisatorlänk, Hydrauliska skivbromsar fram och trumbromsar bak, 6 volts elsystem, längd: 3835mm, bredd: 1500mm, höjd: 1355mm, hjulbas: 2100mm, spårvidd: 1230 fram + 1200mm bak, däck 5,50 - 13, tjänstevikt: 750kg (coupé 750kg, cabriolet 775kg), totalvikt: 1130kg (coupé och cabriolet: 1100kg), toppfart: 160km/h, bränsleförbrukning: 10,5 liter/100km, tankkapacitet: 40 liter



GLAS 1304

Limousine, 2 dörrar (även 2-dörrars cabriolet; CL = halvkombi, 3 dörrar), 4-cylindrig, 4-takts inline vattenkyld motor, 1290 cc, 60 DIN Hp, en 32 PICB downdraft förgasare från Solex, 4-växlad manuell växellåda, enkelskiva torrkoppling, bakhjulsdrift, helt i stål unibody-konstruktion, oberoende framhjulsupphängning och fast axel med bladfjädrar bak, hydrauliska skivbromsar fram och trumbromsar bak, 6 V elsystem, längd: 3835mm, bredd: 1500mm, höjd: 1370mm (cabriolet: höjd: 1355mm), hjulbas: 2100mm, spårvidd: 1230 fram + 1200mm bak, däck 5,50 - 13, tjänstevikt: 760kg (cabriolet 775kg, CL 800kg), totalvikt: 1130kg (CL: 1200kg), toppfart: 148km/h, bränsleförbrukning: 9,5 liter/100km, tankkapacitet: 40 liter



GLAS 1304 TS

Limousine, 2 dörrar, 4 cylindrig, 4-takts inline vattenkyld motor, 1299 cc, 85 DIN Hp, två 35 RH sidedraft förgasare från Solex, 4-växlad manuell växellåda, enkelskiva torrkoppling, bakhjulsdrift med delad drivaxel, helt i stål unibody-konstruktion, oberoende framhjulsupphängning och fast bakaxel med bladfjädrar och Panhard stabilisatorlänk, Hydrauliska skivbromsar fram och trumbromsar bak, 6 volts elsystem, längd: 3835mm, bredd: 1500mm, höjd: 1370mm, hjulbas: 2100mm, spårvidd: 1230 fram + 1200mm bak, däck 155 SR 13, tjänstevikt: 790kg, totalvikt: 1130kg, toppfart: 168km/h, bränsleförbrukning: 11 liter/100km, tankkapacitet: 40 liter eller 60 liter



Glas 1700 GT Coupé 1966.



10. EMF "30" 1911

Text av Robbe Arno

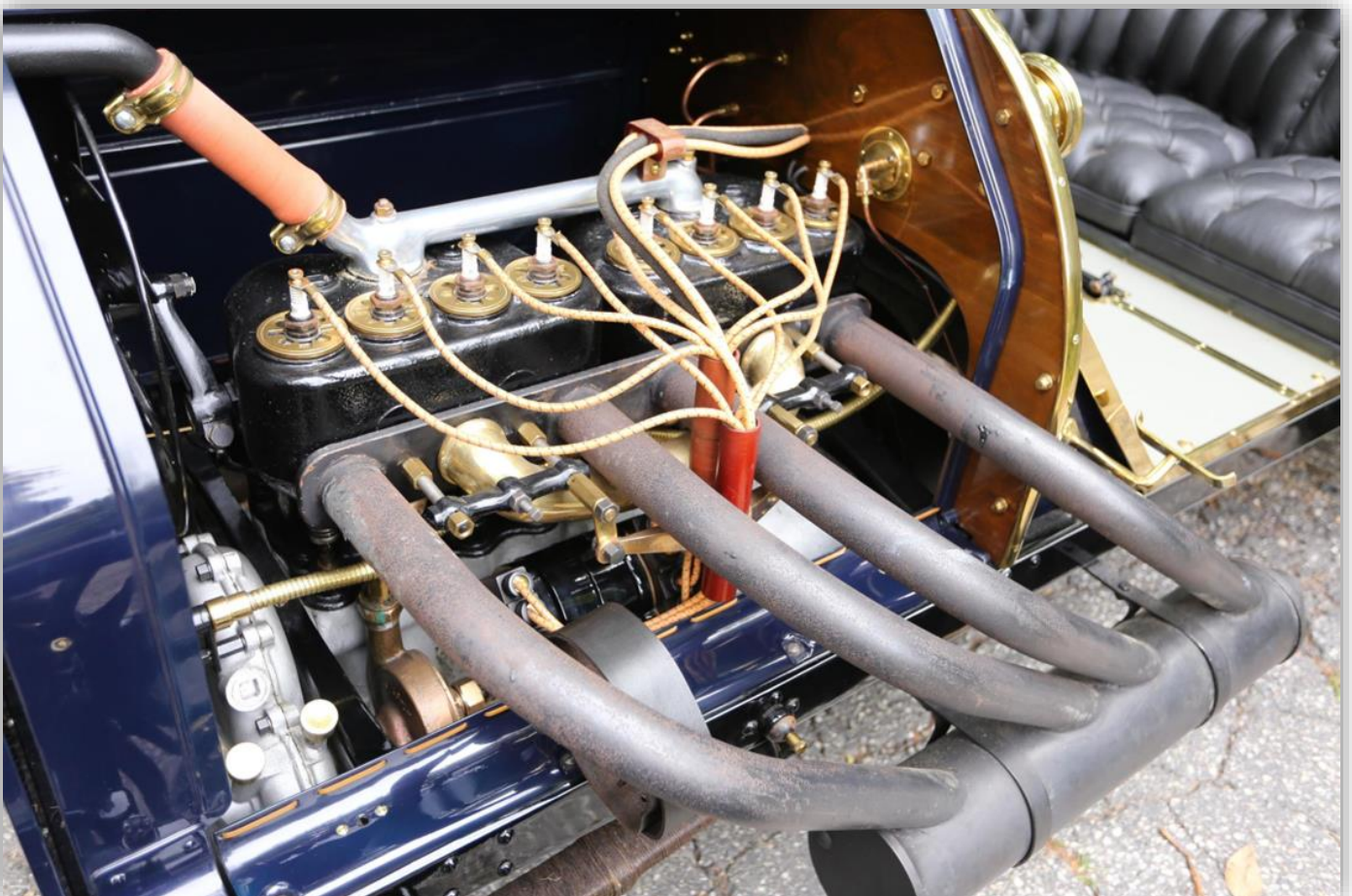


Det tidiga 1900-talet kan ha varit en av de viktigaste perioderna i bilhistorien, men det är så förbisett att många knappt vet något om det. Jag måste erkänna att jag inte skiljer mig så mycket från de flesta. Jag tror att bilar från femtiotalet, sextiotalet och senare har så mycket mer charm bara för att de är ute ur det "utvecklingsstadiet" där de kan börja experimentera med olika former för att skapa ett mer varierat utbud.





Vi får dock inte glömma dessa pionjärer. Det är därför jag valde att skriva om denna EMF från 1911. Det är inte en speciell speciell bil, inte riktigt känd eller revolutionerande. Märket EMF upphörde till och med att existera bara ett år efter att den här bilen byggdes, men jag tycker fortfarande att det här företags svanesång förtjänar en hyllning.





EMF 30 började sitt liv som en vanlig gatbil. Även om inte många har hört talas om detta märke var det den näst mest sålda bilen i Nordamerika vid den tiden, endast slagen av Fords Model T. Ändå ville grundarna av företaget öka försäljningen ännu mer och bestämde sig för att de skulle delta i ett lopp. Den mest populära typen av racing på den tiden var med specialdesignade racerbilar med stora motorer - där denna lilla 30 hk bil tyvärr inte hade någon chans.



MOTORNYTT

Som tur var för dem var en ny form av lätt stock car-racing på väg upp i Amerika där "30" hade en chans. En av de mest prestigefyllda tävlingarna på den tiden i den klassen ägde rum i en liten stad som heter Savannah i Georgia. De ville inte slösa bort sin chans och förberedde tre bilar genom att helt skala ner dem till ett minimum. Varje förådrad del av karossen togs bort och ytterligare reservdelar och instrument lades till. Tävlingen blev en enorm succé för EMF-killarna, då de tre bilarna vann plats 1, 2 och 3 och nästan slog den tidens världsrekord. Även om resultatet inte kunde rädda företagets förmögenhet, satte det konkurrenterna under press och drev därmed innovation. All framgång kan inte mätas i valuta.

Bilen på bilden här är en av de vinnare som har restaurerats minutiöst och är till salu på [Bonhams](#), du är intresserad av att lägga till denna bit av bilhistoria till din samling.



Robbe Arno



Roger Warolin