



Wiesmann GT MF4-S

1. Ford Explorer testad
2. Provkörning av Audi A5 Avant TDI 150 kW quattro
3. MG Cyberster hann före Tesla Roadster
4. Eldrivna minibussen Zeekr Mix lanserad
5. Scout Motors lanserar två rejäla elbilar
6. Köpa begagnad Kia Ceed
7. Mexiko ska bygga egen elbilsfabrik efter sveket från Tesla
8. EU:s strafftullar på elbilar från Kina införs på torsdag
9. Polestars bilar förbjuds med nya reglerna
10. Experten: Okända missen som förstör dina bilstolar
11. Nya fartkameror invigs
12. Test Wiesmann GT MF4-S
13. Grattis Panther Solo
14. Citroen DS21 Décapotable



1. Ford Explorer testad

2024-10-20 08:00

Ford kunde utforskat lite mer.



FILM: <https://youtu.be/msCcbxF3Goo>

Se även:



FILM: <https://www.youtube.com/shorts/Gpyt1-z2R4g?feature=share>



Teknikens Värld

2. Provkörning av Audi A5 Avant TDI 150 kW quattro

Publicerad av Erik Andrén 23 okt 2024 kl 00.01 Uppdaterad kl 12.06

Audi uppdaterar nomenklaturen, men låter grundreceptet vara intakt. Vi kör nya A5, som ersätter A4 i dess bensin- och dieseldrivna varianter. Men modell- och motorutbudet är sparsmakat, och frågan är om det räcker till ett välbehövligt uppsving?



Teknikens Världs Erik Andrén invid nya Audi A5 Avant. Vem har hållit stilen bäst?

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-nya-dieseldrivna-audi-a5-avant/>

Spola tillbaka bandet tio-femton år. Säg att året är 2012. Elbilar var en kuriositet, suvar en begränsad del av marknaden och dieseln det självklara valet för en tjänstebilsköpare. **Audi A4** låg på plats tio i svenska nybilsstatistiken. Ärkerivalen från München – **BMW 3-serie** – låg två hack högre, på plats åtta. **I en lista** som lika självklart toppades av Volvo V70 och Volkswagen Passat. En helt ny A4, eller 3-serie, var en stor grej. Spola nu fram till nutid igen. Året är 2024 och **nybilsstatistiken för senaste helåret**, 2023, toppas av en för tio år sen tämligen okänd elbilstillverkare från Kalifornien. Den tyska bilindustrin är i kris. BMW 3-serie ligger på plats 45 i nybilsförsäljningen, och för att hitta Audi A4, ja, då måste vi bläddra ner ända till plats 74. Vad var det egentligen som hände? Och varför?



Erik Andrén bakom ratten på nya Audi A5

Det här är nytt

Ny nomenklatur

Udda siffror indikerar numera förbränningsmotor. Därför heter nya A4 just A5.

Beprövat recept

A5 är en helt ny bil, med allt vad det innebär, men grundreceptet är beprövat. Minst sagt.

”Mildhybrid Plus”

A5 ska kunna köras – i högst begränsad omfattning – på enbart el. Dock knappast lika nymodigt som Audi vill få det till.

För att förstå förändringen måste vi kunna hålla flera tankar i huvudet samtidigt. På engelska finns uttrycket ”fat and happy”, vilket bokstavligt översätts till fet och lycklig. Det är rätt lätt att visualisera. Tänk dig dåvarande Volkswagen-chefen **Martin Winterkorn** som en slags tysk Edvard Persson. Mindre Mårten Gås och spettekaka, mer schweinshaxe och spätsle. Samma kroppshydda. Allt rullade på, pengar kom in, rekord slogs. Bilar hade blivit en vetenskap, som de tyska tillverkarna excellerade på. För varje generation av en modell som Audi A4 var förbättringarna inkrementella. Den blev ännu lite bättre, men grundkonceptet ändrades inte. Varför pilla för mycket på något som redan var så gott som fulländat? Man tittade på siffrorna. Var nöjda. Men också helt oförberedda på de dramatiska förändringar som väntade runt hörnet.

Det som hände var flera saker. Inte bara blev elbilarnas intåg och frammarsch en faktor som förändrade bilmarknaden i grunden. Ungefär samtidigt slog en skandal ned som en bomb, där det uppdagades i USA att just Volkswagen-ingenjörer fuskat med dieselmotors utsläpp, så att de kände av ifall de var i en laboriemiljö, och då aktiverade särskilda mjukvaror. Winterkorn ställdes inför rätta, i ett mål som bara nu i dagarna, när detta skrivs, ska **avgöras i domstol**. Ett mångårigt fängelsestraff finns på bordet. Lägg på den digitala teknikutvecklingen, där länder som Sydkorea, Kina, och även USA, haft rejäla försprång, och det är lätt att inse den problematik som nu gör att tyska bilindustrin sitter i krismöten med regeringen. Bara lite, lite till vill man att ens traditionella modeller ska få säljas och inbringa pengar. Man har förvisso elbilar, men de säljer för dåligt. Visst, att marknadens intresse och förändringstakt kanske har överskattats, men framför allt har de varit för... mediokra.



Interiören är fylld av skärmar. Ändå är intrycket... bekant.

När vi nu befinner oss i södra Frankrike för att köra nya Audi A4... förlåt, **A5**, finns allt detta i bakhuvudet. Och känslan är på ett sätt att vi transporterar oss tillbaka till det tidiga 10-talet. När den största nyheten, det som alla pratar om (om de nu ens pratar om bilen i fråga alls) är att namnet ändrats, då är receptet är ganska mycket sammalika som tidigare. Det enda motoralternativ som, till att börja med, är aktuellt för Sverige är dessutom just en tvålitersdiesel. Det ska komma laddhybrider, två till antalet, på 299 respektive 367 hästkrafter. Nästa år. Förhoppningsvis innan halvårsskiftet. Och de finns heller inte tillgängliga för oss att köra nu.

Följaktligen blir det just 2,0 TDI som vi sätter oss bakom ratten på. Och genast känns det bekant. Även om man fyllt kupén med mer eller mindre stora skärmar – för instrumentklustret, för infotainmentsystemet och, som tillval, för passageraren – så kommer knappast någon befintlig A4-förare bli förvånad. Det känns som en modern variant av något väldigt bekant. Även utseendet exteriört är omisskännligt. A5 må vara något större än utgående A4 – det skiljer knappt sju centimeter i längd – och även om undertecknad tycker linjerna är stilfulla, så kommer få att vända sig om på gatan efter en A5. Kanske inte ens notera att grannen bytt bil, om de bytt från en A4.

Motormässigt rör det sig i allt väsentligt om en helt vanlig, klassisk diesel, med endast lätt elektrifiering i form av ett mildhybridsystem. Eller "mildhybrid plus", som Audi vill kalla det, då den lilla elmotorn faktiskt kan driva bilen ensam i väldigt låga farter och begränsade sträckor. Audi nämner parkeringshus, och ja, är du inte tillräckligt nöjd med hur diskret du är redan till utseendet, så hjälper det kanske att smyga iväg från grannarna. Och dölja att du köpt just en ny diesebil. Men du måste vara otroligt lätt på gasfoten, minsta extrarörelse får dieselmotorn att kicka igång. Nej, det är inte att räkna som en riktig hybrid.



*Andrén har inga problem att sitta "bakom sig själv".
Den ökade längden har kommit baksätet till godo.*

Det som mildhybridsystemet gör för körbarheten i alla normala situationer är viktigare, nämligen att det ger A5 en extra skjuts vid acceleration. Elmotorn levererar hela 230 newtonmeter i vridmoment, vilket gör körupplevelsen pigg. Chassit är också väl avstämt i kurvorna, men tyvärr är chassisättningen i hårdaste laget. Vägens ojämnheter fortplantas obönhörligen in i bilen, i stolen och i kroppen. Stolarna är okej, men sittdynan är rätt kort och sidostödet inte det allra bästa. S5, som inte kommer till Sverige, har bättre stolar med justerbar längd på dynan och bättre sidostöd. I dess stolar ingår dessutom en nyhet i det lilla, men som ger en oväntat stor skillnad. I nackstöden har man nämligen integrerat högtalare, som används till exempelvis navigering och telefonsamtal. Och det ger faktiskt en helt annan, långt tydligare ljudbild för den som sitter bakom ratten, jämfört med motsvarande instruktioner när ljudet pausas i vanliga högtalarsystemet. Det som dock stör körställningen i båda stolstyperna är att ratten, för min del, inte kan justeras nog lågt. Och ändå täcker rattkransen delar av instrumentskärmen, däribland varningsikoner som är rätt vettiga att kunna se. Under provkörningen tändes motorlampan, vilket kanske hade varit bra att notera. Som ett exempel.

Audi använder Android Automotive, men med ett kraftigt egendesignat lager ovanpå. Det funkar rätt bra.

I baksätet är utrymmet generöst, även om dynan är lite platt. Här märks det extra axelavståndet och bilens längd. Bagageutrymmet är också adekvat till storleken, om än något mindre än hos föregångaren, men... något saknas. Detta något är utrymmet under golvet, som många – ja, de flesta – konkurrenter har. Här finns endast en liten lucka för den löstagbara dragkroken. Resten av utrymmet tas upp av mildhybridsystemets batteri, liksom det vanliga 12-voltsbatteriet. För att vara en helt nyutvecklad plattform, i alla fall vad Audi hävdar, med just den här typen av mildhybrid- och laddhybridsystem i åtanke, så känns det som en ganska dålig paketering.



Avsaknaden av utrymme under golvet har gjort att diverse tillbehör som normalt sett bor där i stället placeras längs väggarna i bagageutrymmet. Plattformen kallas förresten PPC, vilket ska utläsas "Premium Platform Combustion", och den kommer även att ligga till grund för nya **Q5** liksom den icke-elektriska A6-efterträdaren **A7**.

Hur är det med det digitala då? Ja, Audi har valt en annan väg än moderbolaget Volkswagen. I stället för att låta skärminnehållet vara ett derivat av det Volkswagen Group-gemensamma gränssnitt som Volkswagen och Cupra använder, så har man accepterat sina tillkortakommanden och tagit hjälp av Google. På samma sätt som hos Volvo och Renault, bland annat, så är Audis system byggt på Android Automotive. Det innebär en appbutik med tredjepartsappar, liksom att Googles erkänt bra kartor och navigation är väl integrerade. Audi har dock lagt ett ganska kraftigt eget lager ovanpå. Huvudmenyn ligger exempelvis i skärmens vänsterkant, inte upptill som i Volvo och Renault. Och det funkar på det hela taget... i alla fall rätt hyfsat. Menyerna är inte alltid självklara, och inte heller navigeringen mellan olika vyer. Att kunna gå bakåt på fler ställen, och inte känna att man ska börja om från början, hade varit önskvärt. Därtill finns en utdragbar meny i vänsterkanten, som har ett rätt märkligt beteende då den göms bakom andra element tills man kommit en bit in på skärmen. Hur ska man veta att man behöver dra så långt? Även touchpanelerna på ratt och, framför allt, dörren, där hel- och halvljus kontrolleras, lämnar en del att önska.

Men allt det är detaljer. Tar vi ett steg tillbaka så, nej, **A5** är inte modellen som kommer ta **Audi** tillbaka till topp tio i försäljningslistorna. Samtiden har gått vidare. Och Audi själva är nog väldigt medvetna om det. Modellvarianter så som coupé och Allroad har strukits, och sedanmodellen har slagits ihop med halvkombin Sportback till en sedanliknande halvkombi – som till att börja med heller inte kommer till Sverige. Det är ett bantat utbud. Men för vad den är är ändå A5 ett habilt alternativ. Ett baspris på 559 900 kronor är på dagens bilmärknad knappast svindyrt, och då ingår en hel del utrustning. Till viss del kan det väga upp för skatten och förmånsvärdet, som är akilleshälar för dieseln. Den tidigare så viktiga tjänstebilsmarknaden lär vänta på laddhybriderna – som inte är prissatta än. Men det finns ju måhända även andra kunder – bara inte lika många – som uppskattar en bil som är bra, men i mångt och mycket representerar hur vi såg på framtiden förr.

Audi A5 Avant TDI 150 kW quattro

Pris: 559 900 kronor

Motor: Diesel, mildhybrid 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 81,0/95,5, cylindervolym 1 968 cm³. Max effekt 204 hk (150 kW) vid 3 800–4 200 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 750–3 250 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 225/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 483, bredd 186, höjd 148, spårvidd f/b 162/160. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 1 975, maxlast 515, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 60. Bagagevolym (VDA-liter) 448–1396 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,9 s, toppfart 236 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,51 l/mil. CO₂ 135 g/km.

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

Skatt: 9 105 kronor per år de första tre åren, därefter 2 963 kronor per år.

Rivaler:



BMW 320d xDrive Touring

Den ständiga utmanaren från München. Jämförbart pris, men nästan två decimeter kortare totallängd. 3-serien har nyligen uppdaterats. Priset gäller utgående modell.

Pris: från 552 300 kronor.



Mercedes C 220 d 4Matic Kombi

Avrundar trojkan av de tyska premiumkombattanterna. C-klassen i kombitappning, med diesel, är i grundutförande ett gott stycke billigare. Men också mindre.

Pris: från 535 900 kronor.



3. MG Cyberster hann före Tesla Roadster!

Av Roger Åberg 2024-10-23 kl 08:00

MG Cyberster kostar från 799 900 kronor och säljs nu.



När den visades upp första gången trodde jag att det var ett koncept mest på skoj, men nu är den här. MG Cyberster. Förutom det rätt dåliga namnet är den lockande faktisk. Det handlar alltså om en eldriven roadster som kan komma till 100 km/h på 3,2 sekunder och har en räckvidd på 50 mil. Ändå imponerande siffror. Nu är de där siffrorna hämtade från två olika modeller, det ska jag vara ärlig med. Den billiga versionen är bakhjulsdriven, har en effekt på 250 kW och gör 0-100 km/h på 5 sekunder. Det är denna som har en räckvidd på 50 mil. Denna kostar 799 900 kronor.

Jämför de två versionerna av MG Cyberster

För 849.900 kronor får man GT-versionen som har två motorer, är fyrhjulsdriven, gör 0-100 km/h på 3,2 sekunder och har en räckvidd på 44 mil. Ändå rätt ok för det här formatet. Det finns inte jättemycket plats för batterier om man säger så. Någon viskade att man hade sålt 100-150 stycken i Norge och att det redan finns 100 intressenter i Sverige. Bra för en "rätt" udda bil. MG Cyberster börjar säljas idag.



Roger Åberg

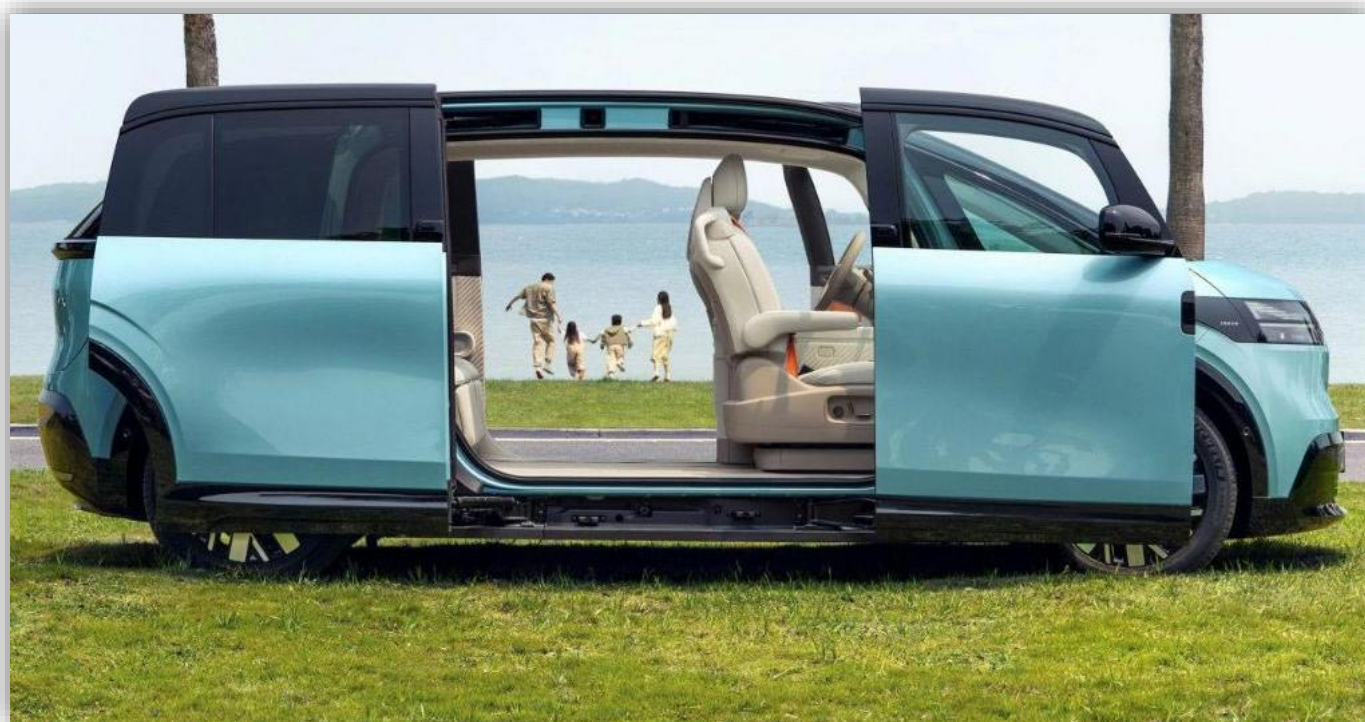


4. Eldrivna minibussen Zeekr Mix lanserad

Posted by Kristofer Rask

oktober 23, 2024

Vardagsrum på hjul.



Idag har Zeekr officiellt lanserat sin eldrivna minibuss Zeekr Mix. Det här är något som ska vara mycket mer än bara en vanlig minibuss – eller kanske mycket mindre? Zeekr Mix har nämligen bara fem sittplatser. Zeekr beskriver den som en revolutionerande kapsel som summerar märkets vision om framtidens mobilitet – ett intelligent vardagsrum på hjul.

En främre stolsrad som kan vridas 270 grader och en flyttbar mittkonsol är några av sakerna som Zeekr lyfter fram interiört. Stora dubbla skjutdörrar med en öppning på hela 1,48 m ska göra det enkelt att kliva in i bilen, vars golvhöjd är 390 mm.

Zeekr Mix mäter 4688 mm på längden och har en hjulbas på hela 3008 mm. Kupéns takhöjd är 1350 mm.

Minibussen är baserad på Geelys SEA-M-arkitektur och plattformen består av ett 800V-systemet. Zeekr kommer erbjuda två olika batterityper. Ett mindre LFP-batteri på 76 kWh och ett större NMC-batteri på 102 kWh.

Räckvidden enligt kinesiska körcykeln CLTC är 550 respektive 700 kilometer. Noterbart är att LFP-batteriet ska kunna snabbladdas från 10 till 80 procent på bara 10,5 minuter. Det större NMC-batteriet behöver en kvart.

Än så länge har Zeekr Mix bara lanserats i Kina, där kostar den motsvarande 420 000 kronor.



FILM: <https://youtu.be/JWnUry6mCxs>



Kristofer Rask



5. VW-backade Scout Motors lanserar två rejäla elbilar

Posted by Kristofer Rask oktober 25, 2024

Scout är ett gammalt amerikansk bilmärke som slutade tillverka bilar för nästan 45 år sedan. Nu kommer märket tillbaka, uppbackat av Volkswagen.



Idag presenterade Scout Motors två elbilar som ska lanseras på den amerikanska marknaden. Målet är att återlansera den amerikanska ikonen och allt den stod för men i en modern tappning med respekt för originalet. Det vi får se är pickusen Scout Terra och suven Scout Traveler.

– Efter två års arbete har slutligen dagen kommit att dela med oss av nästa generationen av Scout-fordon till världen. Den ursprungliga kärnideén, robusta, mångsidiga fordon kapabla till både terrängäventyr och familjeanvändning är mer relevanta än någonsin. Vi kunde inte vara mer stolta över att revitalisera detta ikoniska amerikanska varumärke, skapa tusentals amerikanska arbetstillfällen och sätta den amerikanska påhittigheten tillbaka i arbete, sa Scott Keogh, VD och koncernchef för Scout Motors.

Scout Traveler och Scout Terra ska vara utformade som mångsidiga multiverktyg med bra och generösa lastutrymmen och funktioner.



Scout Traveler, med robusta hjul på 35 tum.



Båda bilarna kommer med en rymlig frunk fram med plats för en golfväska. Här finns både ett 120V-uttag och USB C-uttag.

FILM: <https://youtu.be/ukoD8nGhrjw>



Scout Terra får en lastbädd som är 1,7 meter lång. Här finns både två 120V och ett 240V uttag. Det för att driva verktyg på arbetsplatsen, eller campingutrustningen under äventyret.



Scout Terra.

Scout Traveler och Scout Terra kommer att byggas på en helt ny och egenutvecklad plattform med en fast bakaxel som är utformad för att leverera maximal prestanda och god terrängkörning. På kroken väntas Terra få drar omkring 4,5 ton medan Traveler får dra runt 3,2 ton. På flaket eller i bagaget är det möjligt att lasta upp till 900 kg.



Scout har utformat en interiör med fokus på fysiska knappar samtidigt som man bevarar linjerna från de ursprungliga Scout. De digitala skärmarna kan i stor utsträckning styras från just de fysiska knapparna. Men det är klart att Scout tillåtit sig att också plocka in en del nymodigheter. Här finns både mobil laddplats, iPad-hållare och kylskåp i mittkonsolen.



*Den främre raden går också att få med tre sittplatser fram.
Men då tappar man den rejäla mittkonsolen.*

Tekniska detaljer

Under presentationen delade Scout inte med sig av så mycket av de tekniska detaljerna. Men känt är i alla fall att den bygger på en 800-voltsplattform. Man väljer också att ta till sig Tesla amerikanska laddningsstandard NACS på den Nordamerikanska marknaden.

Räckvidden är upp till 565 kilometer på en laddning, men hur stort batteriet är framkommer. Modellen kommer också erbjudas med en räckviddsförlängare i form av en bensinmotor som kan ladda högvoltbatteriet. Då kan räckvidden bli 805 kilometer. Prestandamässigt avslöjades det också att bilen ska klara 0 till 96 km/h (0-60 mph) på 3,5 sekunder. Motoreffekten är dock okänd.

Tillverkningen ska starta 2027. Priserna i USA kommer att starta på 60 000 dollar.



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. Guide och tips: Köpa begagnad Kia Ceed

Av William Karlsson 22 oktober 2024 kl 15:46

Här är guiden som hjälper dig när du ska köpa en begagnad Kia Ceed. Kia är ett av de mest felfria bilmärkena så detta brukar vara ett tryggt begagnatköp. Modellen har blivit en av Sveriges populäraste bilar på senare år.



När Kia lanserades i Sverige på 90-talet tillverkade de riktiga budgetbilar som byggdes på gammal Mazdateknik. I dag har bilmärket gjort en enorm varumärkesresa och tillverkar flera modeller som befinner sig på den svenska säljtoppen. Bakom succén ligger Kias höga kvalitet och sju års nybilsgaranti som många kunder uppskattar.

En av Kias toppsäljare är **Kia Ceed** som är populär på nybilsmarknaden och begagnatmarknaden. Vi ska nu ta en närmare titt på modellens senaste upplaga som började säljas 2018.

Modell: Begagnad Kia Ceed

Kia Ceed's senaste generation är både större i längd och bredd än sin föregångare. Bilen är utrustad med den senaste tekniken och en stor touchskärm. En av framgångsfaktorerna bakom modellens popularitet i Sverige har förmodligen med dess stora utrymme att göra.

När det kommer till modellens köregenskaper är Ceed inte den roligaste, men väldigt snål. Bilen kan uppfattas som bullrig under de längre resorna, men på det stora hela är det oftast en härlig bil att sitta i.

Motor begagnad Kia Ceed

Kia Ceed erbjuder tre olika bensinalternativ när det kommer till motorer. De tre alternativen är följande: en 1,0 T-GDi-motor på 120 hästkrafter, en 1,4 T-GDi på 140 hästkrafter och en GDi-motor på 160 hästkrafter.

Alla tre fungerar bra och är ungefär lika snåla. En som blivit mer populär med åren är laddhybriden på 141 hästkrafter. Den har fem mils elektrisk räckvidd, men bensinmotorn måste hjälpa till när bilen ska värmas eller kylas ner.



Problem begagnad Kia Ceed

Enligt de flesta mätningarna ligger Kia i toppen av de mest felfria bilmärkena. Därför utsätter du dig inte för en jättestor risk ifall du köper en begagnad Kia Ceed. Det som kan vara viktigt är att se att den tidigare ägaren följt serviceplanen så att den sjuåriga garantin fortfarande gäller. Modellen är problemfri att äga, men inte lika rolig att köra.

Ekonomi begagnad Kia Ceed

Kia Ceed är ett säkert köp som kommer med sju års nybilsgaranti upp till 15 000 mil, vilket gör att ifall du köper den som begagnad är chansen stor att även du omfattas av garantin. Ägandekostnaderna för Kia Ceed ligger på en låg nivå då andrahandsvärdet och de låga driftkostnaderna är stabila. Bilmodellen är en av de säkraste bilarna som finns, vilket gör att du med stor sannolikhet inte kommer bli ruinerad av att äga en Kia Ceed.





William Karlsson

LÄS MER:



Här är nya Sverige-ettan – när privatpersoner köper bil



Tips och guide: Köpa begagnad Audi A6



BMW anklagas för att ha kopierat Kia



Guide: Köpa begagnad Volkswagen Passat



Guide: Köpa begagnad Toyota RAV4



Ford chocksänker privatleasing-priset på laddhybriden Kuga



7. Mexiko ska bygga egen elbilsfabrik efter sveket från Tesla

Posted by Kristofer Rask oktober 27, 2024

Tesla hade långtgående planer på att börja bygga elbilar i Mexiko. Här skulle Tesla bygga en helt ny fabrik på 1700 hektar som skulle sysselsätta upp till 7000 personer. Tesla skulle tillverka elbilar baserade på nästa generationen elbilsplattform, hette det 2023.



Mexikos president Claudia Sheinbaum.

Men i somras kom beskedet att Tesla pausade alla planer på den nya fabriken i Mexiko fram till utfallet på det amerikanska presidentvalet, det eftersom Donald Trump sa att han ville införa importtullar på 100 procent på bilar från Mexiko om han vann valet.

Sedan dess har Elon Musk visat sitt stöd för Donald Trump – och om Tesla-chefen får som han önskar så kommer Trump vinna valet. Infriar Trump sitt löfte om tullarna lär Tesla inte heller fullfölja planerna på en fabrik i Mexiko.

Mexiko satsar på eget

Tesla skulle ha tillverkat en ny typ av elbil i Mexiko.

Beskedet har fått Mexikos nyttillträdda president Claudia Sheinbaum att lova en egen elbilsfabrik.

I ett uttalande säger Claudia Sheinbaum att Teslas bilar ända är för "tungande" och dyra för den mexikanska marknaden. Hon meddelande istället att regeringen ska samla mexikanska företag och forskare för att producera en egen "kompakt, billig elbil."

– Tanken är att använda mexikanska företag och mexikanska forskares uppfinningsrikedom för att föra dem samman för att förverkliga den här elbilen. Tanken är att skapa produktionskedjor så att hela den här elbilen tillverkas i vårt land, sa Sheinbaum.

På senare tid har den mexikanska marknaden översvämmats av billiga bilar och motorcyklar från Kina och Indien. Det vill man sätta stopp för med en egen fordonstillverkning.



**Globala elbilsförsäljningen ökade nästan 31 procent
Kina satte rekord för el- och laddhybrid-leveranser**



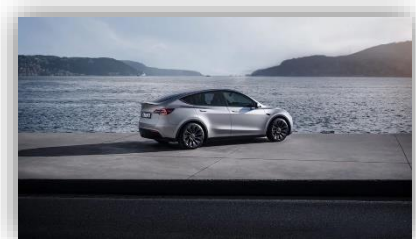
**EU justerar straffullarna för elbilar som tillverkas i Kina igen
Kina öppna för förhandling**



**Kanada inför 100 procent straffull för kinesiska elbilar
Följer USA:s exempel**



**Lotus kapar produktionsmålen med 78 procent
Skyller på straffullen USA har infört**



**Tullen för Tesla och några kinesiska elbilstillverkare sänks
EU-kommissionen har reviderat tullsatserna**



8. EU:s straffullar på elbilar från Kina införs på torsdag

Posted by Kristofer Rask

oktober 30, 2024

Beskedet om att EU ska införa straffullar på elbilar tillverkade i Kina har det rapporterats om sedan sommaren. Sedan dess har de justerats några procentenheter samtidigt som Kina vädjat om att EU ska tänka om.



Nu kommer det definitiva beskedet för när tullarna börjar gälla. De träder i kraft på torsdag den 31 oktober. Tullarna varierar från 7,8 procent för Tesla upp till 35,5 procent för SAIC Motors. På det adderas den tidigare skatten om 10 procent för bilimport.

Kina har kallat straffullarna för protektionistiska och något som kommer skada relationerna mellan EU och Kina, men även bilindustrin på båda marknaderna. Kina har försökt förhandla med EU under hösten för att hitta alternativa lösningar. Men det utan framgång.

Nyligen gick Kina ut med uppmaningen till landets elbilstillverkare om att avvakta med reaktioner på straffullarna med hopp om att man skulle nå någon typ av överenskommelse. Flera biltillverkare har sagt att man ska satsa på lokal produktion inom EU. BYD bygger bland annat en fabrik i Ungern och nyligen efter en investering från Stellantis ska kinesiska Leapmotor tillverka kinesiska elbilar i Polen.

Bakgrunden till tullarna är att EU anser att den kinesiska staten subventioner landets elbilstillverkare vilket har gett dem orättvisa fördelar på den europeiska marknaden.

9. Polestar: Våra bilar förbjuds med nya reglerna

Publicerad 2024-10-29 kl 8:36 (uppdaterad 2024-10-29 kl 14:55) Text Erik Söderholm

Ett amerikanskt förslag riskerar att leda till totalförbud mot bland andra Polestars elbilar.



Ett nytt förslag från den amerikanska regeringen som går ut på att **förbjuda kinesisk hårdvara och mjukvara** kommer i praktiken innebära ett totalt försäljningsstopp för Polestars bilar i USA.

Det uppger elbilstillverkaren i en protest till amerikanska handelsdepartementet, enligt nyhetsbyrån **Reuters**.

Polestar behöver öka försäljningen, och en mycket viktig pusselbit är att sälja suven Polestar 3 i USA. Den tillverkas redan i en fabrik i South Carolina.

Förslaget innebär att uppkopplade bilar som har teknik från Kina förbjuds, både när det gäller försäljning och import. I första skedet, till modellår 2027, är det själva mjukvaran som förbjuds. I nästa skede, till modellår 2030, förbjuds även hårdvaran – alltså själva bilen.

Enligt USA utgör bilarna ett "akut hot" mot den nationella säkerheten.

Uppdatering 14.50: Polestar uppger i ett uttalande till Vi Bilägare att tillverkaren redan jobbar med att framtida årsmodeller ska ha komponenter och mjukvara som ska uppfylla reglerna. Du kan läsa kommentaren nedan.

Polestars kommentar

"Polestar arbetar redan med att säkerställa att framtida årsmodeller inkluderar komponenter och mjukvara för att vara kompatibla med de föreslagna reglerna, för att säkerställa att kunder i USA kommer att kunna fortsätta köpa Polestar-bilar, inklusive Polestar 3, som nu tillverkas i South Carolina.

Vår kommunikation till BIS (Bureau of Industry and Security) belyser att vi anser att var någonstans som ett företag bedriver mjukvaruutveckling och tillverkning bör beaktas, snarare än att bara titta på ett företags ägarstruktur, som är en del av det nuvarande förslaget.”



Mer från Vi Bilägare:



Uppkopplade Kinabilar totalförbjuds: "Akut hot"



Hit skickas dina hemligheter: MG kommunicerar med Kina

10. Experten: Okända missen som förstör dina bilstolar

Av William Karlsson 27 oktober 2024 kl 09:44

Kända mekanikern Fredrik Grufman går ut med en tydlig varning om en miss de flesta bilägare gör i dag. Enligt honom gör många fel när de ska tvätta sina bilstolar.– Den här typen av fläckar beror normalt sett inte på bristande hygien, skriver han.



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

Innehåll i denna artikel:

Hur du bäst tar bort fläckar från bilklädseln:

- **Choklad**
- **Kaffe**
- **Tuggummi**
- **Svett**

Fredrik Grufman från verkstaden **Grufman Bil** kommer ofta med fyndiga tips till sina följare på Facebook. Tidigare har motorexperterna delat med sig av sin visdom att vara försiktig med att **lita på felkodsläsaren** och nu senast kommer han med ett smart råd gällande bilstolar som många inte känner till.

– Det förefaller som att kunskapen när det gäller dessa återaktiverade klädseltvättar är bristfällig, **skriver han på Facebook**.

Grufman hävdar att de flesta fläckarna som bildas på bilstolars klädsel oftast inte beror på bristande hygien. I stället bildas de av att man tidigare tvättat stolen med klädseltvätt.

– När man sedan suger upp fukten och smutsen så stannar en del av tvättmedlet kvar i tyget – som sedan återaktiveras vid normal fukt. Nya äckliga smutsringar sprider sig därefter, skriver Grufman.

Han frågar sedan sina följare om tips på hur man lättast får bort det kvarliggande tvättmedlet och får ett gäng med fyndiga svar.

– Har jobbat med rekond till och från i 30 år. som några skriver så har man bara rent vatten i maskinen. Sprayar lite textiltvättmedel på klädseln och låter verka någon minut. Borstar försiktigt på fläckar med mjuk borste. Sedan sköljer man igenom klädseln flera gånger med maskinen, skriver en person under inlägget.

– Som många redan svarat..skölj alltid med rent vatten (ej kem) i renvattentanken i kläd-seltvättmaskinen. Dock är det så att många ”i branschen” överdoserar rengöringsmedel och då får man följdproblemet att man måste skölja/suga ur så länge och med mycket vatten för att neutralisera allt kem. skriver en annan.

Hur du bäst tar bort fläckar från bilklädseln:

Choklad

Använd en plastsked och skrapa bort så mycket av chokladen som möjligt och produkter. Använd sedan en mild tvållösning och applicera den på fläcken. Arbeta in den med en mjuk borste eller trasa. Torka av med en ren, fuktig trasa tills fläcken försvinner.

Kaffe

Använd en blöt trasa och försök att blöta ner kaffet så mycket det går. Blanda sedan en mild tvållösning och applicera den på fläcken. Arbeta in lösningen försiktigt och torka sedan av med en ren, fuktig trasa. Om fläcken är envis kan du använda en speciell fläckborttagningsprodukt för textilier.

Tuggummi

För att ta bort tuggummi från bilklädseln kan försöka frysa det med en ispåse. När tuggummit är hårt kan du försöka skrapa bort det försiktigt med en plastskrapa eller en kniv. Var försiktig så att du inte skadar klädseln.

Svett

Applicera en blandad mild tvållösning och lägg den på svettfläcken. Använd sedan en mjukborste och arbeta in lösningen försiktigt. Torka sedan av fläcken med en ren fuktig trasa till den är borta.

LÄS MER:

- **Experten: Därför är garantin på batterier för kort**
- **Grufman: Vanliga missen gör att du byter fel bildel**
- **Grufman: Så hög är snittnotan för Tesla i verkstaden**
- **Expertens varning: Missarna när du serverar själv**
- **Grufmans larm: Farligt bromsfel dolt på Tesla**
- **Experten varnar: Därför är piratrutor livsfarliga**



11. Nya fartkameror invigs – så tas farten och bilden

av Andreas Jemn

23 oktober 2024 kl 17:04

Fartkamerorna växer som svampar ur marken. Trafikverket avtäckar 58 nya spridda över hela landet. Radar i kameraskåpet mäter din hastighet på ett visst avstånd – när du är ännu närmare kameran tas bilden.



FILM: https://youtu.be/Quy1zT_NPnA

Ett stort antal nya fartkameror har dykt upp runt om i Sverige. I dagarna avtäcktes 24 fartkameror i Norrbotten. Av dem kommer 14 att stå i Piteå, medan övriga tio ska placeras längs sträckan mellan Älvsbyn och Visträsk. Snart har Sverige 2700 fartkameror.

– Vi ska bygga ut med 200 platser årligen, det blir omkring 50 mil och som det ser ut nu fortsätter det till 2030, säger Eva Lundberg.

Även den klassiskt vackra Väg 9 som går utmed sydkusten mellan Trelleborg och Brösarp på Österlen kommer att få ett ordentligt tillskott. Här planerar Trafikverket att snart öppna hela 20 kameror, med ett intervall på bara fem kilometer mellan varje.

– Det här görs för att öka trafiksäkerheten. Men det går inte att säga var vi ska sätta upp kamerorna i framtiden. Det här är en färskvara som utgår från statistik, säger Eva Lundberg.

Veckans brott kartlade kameracentralen i Kiruna för några år sedan. Nu har det växt till närmare 2700 fartkameror.

I Karlskrona kommun har man också fått ett rejält tillskott på hela tio kameror som ska vara klara innan årsskiftet.

– När vi bestämmer var kamerorna ska sitta går vi efter vissa parametrar. Vilken olycksrisk och flöde det finns, samtidigt vägtypen tillsammans med medelhastigheten inverkar, säger Eva Lundberg.

Längs E18 mellan Västerås och Hallstahammar är en sträcka som varit utsatt för olyckor och där trafiken varit tung.

– Det går inte att säga var kamerorna kommer att hamna i framtiden, allt det här beror på medelhastighet och hur mycket trafik som passerar, och det är färskvaror som kan förändras över tid, säger Eva Lundberg.

Trafikverket måste också samarbeta med andra aktörer när nya fartkameror startas. Detta gör att de inte kan säga var eller när nästa kommer att dyka upp.

– Det har också att göra med dragningen av el, det är arbete som kan ta dig och vi inte kan påverka från Trafikverket, därför kan vi inte svara på var kamerorna kommer upp härnäst, säger Eva Lundberg.

De nya fartkamerorna består av den gamla tekniken från 2008. Men nästa år kommer alla nya kameror i Sverige att bli Argus 4. Den har bättre bildkvalitet än den gamla, men metoden är densamma. Radarn i kameran börjar mäta hastigheten omkring 100 meter bort. När fordonet sedan är ungefär 14 meter från linsen tas bilden. Materialet skickas sedan till polisens ATK-sektion i Kiruna (Automatisk Trafikkontroll), där utredarna tittar på bilden och jämför med fotografier från körkort eller andra identitetshandlingar. Därefter skickas ett underlag ut till den misstänkta som får ta ställning till anklagelsen.

Här kommer de nya fartkamerorna upp:

E18 Västerås-Hallstahammar 4 stycken

Piteå: 14 stycken, varav två i den olycksdrabbade korsningen Sandhammar.

Väg 94 Älvsbyn-Visträsk: 10 stycken.

Väg 9 Mellan Trelleborg och Brösarp: 20 stycken.

Karlskrona kommun: 10 stycken.



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.



12. Test: Wiesmann GT MF4-S

Av GTspirit-teamet 27 december 2011

Välkommen tillbaka till Wiesmanns värld. Som en del av vår dag på Wiesmann delade vi med oss av vårt vägtest av den uppgraderade Wiesmann GT MF5, men det fanns en andra handgjord sportbil som vi tog en tur med, Wiesmann GT MF4-S.



Wiesmann GT MF4-S har funnits i ungefär två år nu och har en utmärkt kombination av vintageutseende med en karakteristisk sportig geckostil, som finns i både roadster- och GT-karosstyperna.

Precis som alla modeller i den tyska biltillverkarens sortiment passar MF4-S in på nyckelorden; Retro och sportigt. Wiesmann är en tillverkare av puristiska sportbilar som kombinerar den unika designen med teknik från många stora bilmärken, till exempel BMW. Sedan företaget grundades av Martin och Friedhelm Wiesmann 1988 har namnet Wiesmann stått för tillverkning av individuella sportbilar vars varje detalj är tillverkad för hand. Den Coupe MF4-S som vi hade för testning var utrustad med vinterdäck och erbjöd en svart-på-svart kombo inifrån och ut.

Den grundläggande inställningen av S-versionen tar oss först till en kort förklaring om den "normala" MF4. S-versionen har sina rötter i den normala versionen, som för närvarande drivs av en 4,4 liters V8 dubbelturbo fram-mellanpositionerad motor som ger 407 hk och 600 Nm maximalt vridmoment. Motorn är kopplad till endast en sexväxlad automatisk sportväxellåda som gör att du kan nå en topphastighet på 291 km/h och 100 km/h på 4,6 sekunder.



Den "snabbare" Gran Turismo som vi körde kommer med en högvarvig 4,0 liters V8-motor som härrör från den nuvarande BMW M3, som levererar 420 hk och ett vridmoment på 400 Nm. Du kan välja mellan en sexväxlad manuell växellåda eller en sjuväxlad dubbelkopplingslåda med växelpaddlar. Skillnaden mellan motoruppsättningarna är märkbar och motorns egenskaper skiljer sig mycket, men ger föraren liknande prestanda. Accelerationen från stillastående till 100 km/h görs på 4,4 sekunder och toppfarten är två km/h högre än MF4.





Den största skillnaden mellan de två är vikten. MF-4S är 75 kg lättare än standardmodellen och erbjuder därför ett förbättrat effekt/vikt-förhållande. I båda fallen är roadstern bara fem kilo tyngre än Coupé, vilket är en bedrift när det gäller körning med öppet tak.

Utvändigt skiljer sig GT MF4-S i vissa design- och aerodynamiska detaljer från GT MF-4. Utseendet är fortfarande sportigt och elegant, med eleganta linjer längs karossstrukturen. Baktill visas en hastighetsberoende skjutvinge, som även kan styras manuellt via en knapp på instrumentbrädan. Fronten har som standard bi-xenonstrålkastare och en omformad frontspoiler. Samlingen av förändringar i exteriören ger MF4-S ett stenigt utseende och mer sportiga funktioner. Vintagekänslan finns överallt i designen, den erbjuder en unik syn i allas backspegel och liknar på något sätt de brittiska sportbilsikonerna från förr.

På insidan är listan med alternativ oändlig. Många lyxiga skräddarsydda specifikationer finns tillgängliga och kunderna kan välja vilken typ av handgjord läderinredning som helst, allt från den smakfullt diskreta till den underbart vulgära. Speciella detaljer i förhållande till S:et har den obligatoriska numrerade och undertecknade plaketten. Endast trettio exemplar av MF4-S erbjöds till en början vid lanseringen, men alla kunder som är sugna på att skaffa sig en Wiesmann kan be bröderna Wiesmann, Martin och Friedhelm, om deras personliga skräddarsydda sportbil.

Körningen i en Wiesmann uppfyller alla typer av bensinälskares dröm. Många människor kommer att underskatta sportbilen vid första anblicken, på grund av dess utseende och närvaro. Men efter de första metrarna i en MF3, MF4 eller MF5 förändras din initiala känsla drastiskt. En Wiesmann är enligt vår mening ett av de bästa exemplen på vad en sportbil ska låta dig uppleva.



Inuti MF4-S är världen beskuren till strax under axelhöjd. Framför dig finns en lång motorhuv och precis bakom rumpan två bakhjul som drivs av V8-motorn. Den lilla kabinen erbjuder mer än tillräckligt med utrymme för större passagerare. Den lilla ratten är allt du behöver för att lägga ner exakta kurvmanövrar. Genom att trycka på startknappen startar du upplevelsen. Ett underbart morrande kommer bakifrån tillsammans med en beroende-framkallande ökning av ljudspåret när du trycker på gasen. Sug Wiesmanns låter så mycket bättre än de turboladdade modellerna.

En Wiesmann känner sig hemma på slingriga bergs- eller landsvägar. Den uppmanar dig ständigt att ta varje hörn med en drivkraft som knappt kan förstås av ditt sinne. Greppet är utmärkt, styrningen känns underbar och kraftuppbyggnaden linjär. Växellådan sticker ut till den grad att du aldrig skulle överväga att välja en manuell längre. Växelpaddlarna bakom ratten är små, men tillräckligt stora för att kunna kontrolleras väl. Växellådans automatiska läge används nästan aldrig eftersom växlingar är en total händelse, särskilt nedväxlingar. Körningen är underbar, inte för fast och geckon är lätt att kontrollera.

Efter att ha kört GT MF5 och MF4-S på en enda dag blir skillnaderna omedelbart tydliga mellan mellan- och toppmodellen. Den brutala hastighetspotentialen och fjädringen hos MF5 gör den mer lämplig för Autobahn och racerbanan, medan MF4-S är mer hemma på alla typer av vägar med en ständig önskan att ge sig ut på bergs- och landsvägar.

För oss är valet av Wiesmann ett enkelt beslut, det är bara modellen som gör vårt val svårt. Den **första generationen MF5** och den nuvarande MF4-S verkar vara våra favoriter, inte bara på grund av det underbara motorljudet utan också på grund av deras allmänna karakteristiska erbjudande "Freude am fahren" på steroider. Dessa Wiesmann-bilar håller oss nära vår kärlek till riktiga sportbilar.

FILM: <https://youtu.be/8UF3OBI4srY?t=73>

13. Grattis Panther Solo!

Publicerad 4 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag gratuleras alla Sverker, vi på Klassiker hissar även flaggan för Solo, Panther Solo!



Biltillverkaren Panther Westwinds grundades 1972 av Robert "Bob" Jankel och första bilen var en kopia av Jaguar SS100 kallad Panther J72.

Under 1970-talet tog man fram flera retrobilar baserade på standardbilskomponenter och nådde vissa framgångar med detta.

Efter att Jankel lämnat företaget i skiftet mellan 1970- och 1980-tal siktade de nya ägarna in sig på modernare skapelser. 1984 presenterades första Panther Solo, en bakhjulsdriven mittmotorbil med Ford Fiesta-mekanik som skulle konkurrera med Toyota MR2.

Det blev inte mer än en konceptbil, istället valde man att sikta högre, mot betydligt dyrare konkurrenter.

Solo 2 som visades 1987 var fyrhjulsdriven, hade kolfiberförstärkt kaross och var uppbyggd runt en monocoque i aluminium. Motorn kom från Sierra Cosworth.

Pressen var positiv, i alla fall den brittiska, men inte många exemplar byggdes. Uppgifterna går isär men inte mer än mellan 12 och 22 bilar blev det. Den nya ägaren av Panther, sydkoreanska Ssang Yong, försökte lite halvhjärtat lansera Solo 3 men det hela rann ut i sanden.

"Only the few fly Solo". Solo med sin fyrhjulsdraft från Ferguson och turboladdade Cosworth-motor på 204 hk skulle utmana Lotus, Ferrari och Porsche. Det blev tyvärr väldigt få som fick flyga Solo.



18



14. Citroen DS21 Décapotable 1970



För att skapa DS riskerade Citroëns chefer, ingenjörer och designers allt på en helt okonventionell bil som skulle vända upp och ner på bilindustrin. Precis som med Traction Avant på 1930-talet chockade Citroën världen när den presenterade den revolutionerande DS på bilsalongen i Paris 1955. I en tid då en typisk familjebil hade en separat ram och bladfyäder bak och en levande axel, hade Citroëns häpnadsväckande framhjulsdrivna sedan fyrhjuls-oberoende hydropneumatisk fjädring som styrdes via ett centralt hydraulsystem, samt kraftfulla hydrauliskt förstärkta skivbromsar på fyra hjul. Den hade också halvautomatisk växling, unibody-konstruktion, ett glasfibertak för att sänka tyngdpunkten och rymdåldersstyling som inget sett vare sig förr eller senare. Designen var så otrolig att den berömde esteten Roland Barthes beskrev den som att den hade "fallit från himlen".

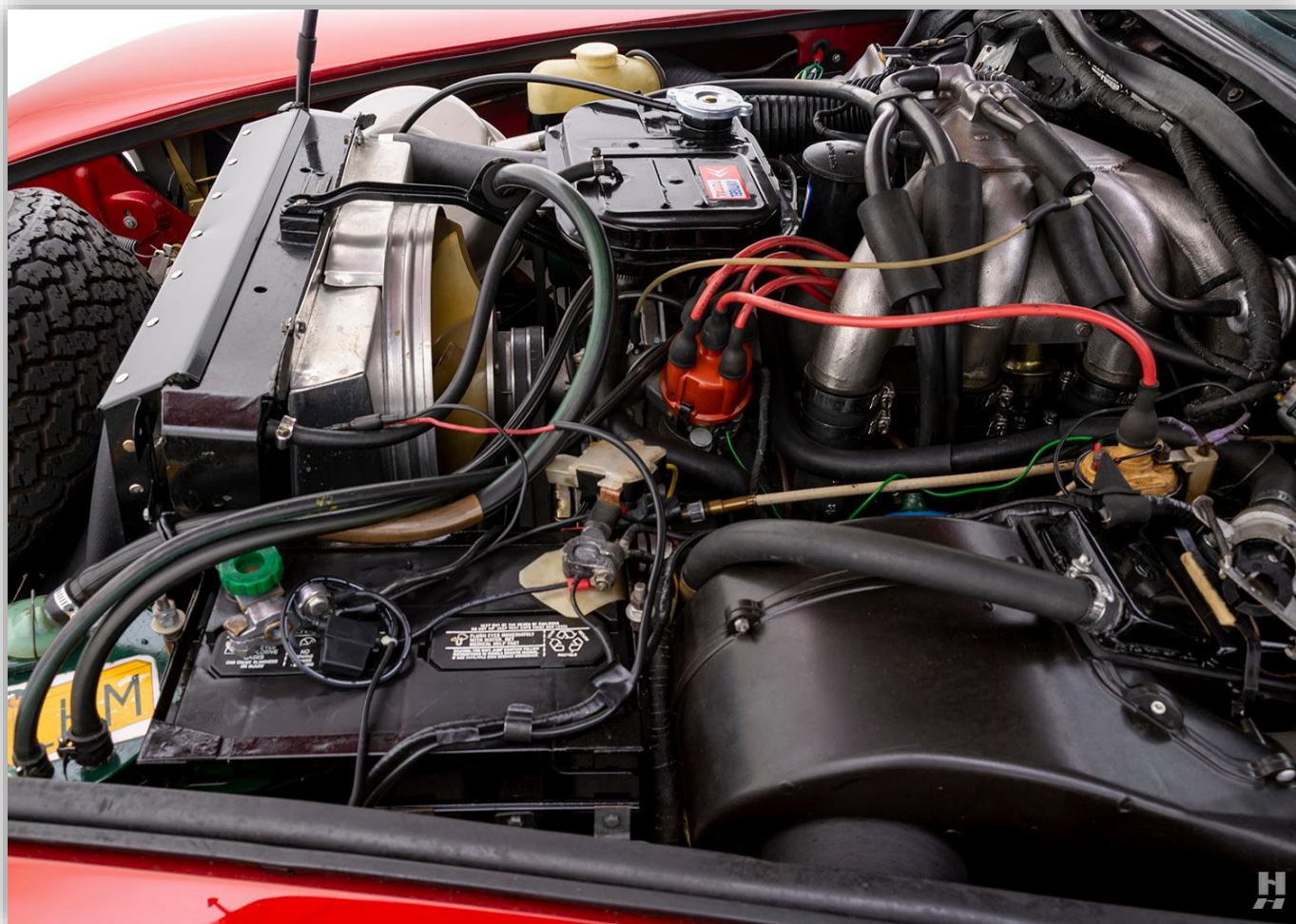




Men trots all sin rymdåldersteknik och avantgardistiska stil var DS inte någon avlägsen konceptbil. Tvärtom faktiskt. Den var redo för massproduktion och Citroën tog emot 12.000 beställningar bara under mässans första dag! Citroën byggde till slut mer än 1,4 miljoner DS under sina otroliga tjugo år. Citroën erbjöd flera varianter under hela produktionen, bland annat den vanliga DS sedanen, den avskalade och förenklade ID-vagnen och den grotkliknande Safari-vagnen. Utvalda externa karossbyggare har också anammat DS, och ingen är mer produktiv än den stora parisiska firman Henri Chapron. Limousiner, kupéer och cabrioletter dök upp i Chaprons verkstad, till en början som privata uppdrag. Citroën var så imponerade av kvaliteten att de skrev kontrakt med Chapron för att ta fram en officiellt sanktionerad cabriolet.

För att förvandla en fyradörrars sedan till en tvådörrars *Décapotable* cabriolet har Chapron omarbetat varje bil avsevärt, bland annat genom att förstärka golvplattan för att förbättra styvheten och bygga nya paneler från vindrutans baksida. Chapron sträckte ut dörrarna, gjorde nya delar och bagagelucka och reviderade den bakre stötfångaren för att passa blinkersen, som var tvungna att flyttas från standardplatsen på C-stolpen. Tack och lov kostade konverteringen DS inget av dess dramatik. Handbyggd i ett litet antal är Chapron *Décapotable* bland de mest exklusiva och samlarbara varianterna av DS, med exceptionella exemplar som är eftertraktade av samlare för sina värkande vackra linjer lika mycket som för sin sällsynthet.

Vi är glada över att kunna erbjuda denna härliga DS21 Pallas *Décapotable* från Chapron; en av bara 40 Usine Cabriolets som byggdes 1970. Med karossiernummer 9346 är detta ett genuint exemplar och har ursprungligen en finish i Swan White med rött läder. Denna bil skickades till Chapron den 14 oktober 1969 och leveransen till Citroën ägde rum den 25 november, och i filen finns en kopia av ett brev från Madame Henri Chapron, daterat den 18 juni 2011 som bekräftar dess bygge. När bilen skulle exporteras till Kanada installerades ett värmesystem som kunde motstå svår frost. Med bilen följer foton av dess restaurering, några servicefakturer, kopior av den ursprungliga fabriksspecifikationen och dokument från Citroën och Chapron som intygar dess äkthet.



Denna DS21 köptes ny hos Carrier Motors i Montreal 1971. Den första ägaren använde den regelbundet innan han lade den i lager i ett antal år. År 1988 köpte Arnold Korne från provinsen Ontario chassi 00FA0662 från dess ursprungliga ägare. Herr Korne tog Citroënen i drift igen och utförde en partiell restaurering. År 2011 påbörjade han en sex år lång restaurering av rotiseri till ursprungliga specifikationer. Citroëns originalfabriksdelar användes och stora ansträngningar gjordes för att uppnå äkthet i minsta möjliga affär. Lackeringen ändrades till metalliskt rött som kompenseras av smakfullt solbränt läder och en ny brun Haartz-tygskiva installerades. Mekaniken renoverades och DS21 har använts sparsamt sedan arbetet slutfördes. Idag presenteras denna DS i vackert skick hela tiden. Typiskt för Chapron är kvaliteten på karossen enastående, med dörrar som stängs med valvliknande soliditet och precision. Lacken är underbar och karossens passform är exemplarisk. Stötfångare och tröskellister i rostfritt stål är i exceptionellt skick, och kromkarossen är utmärkt.

För 1970 var DS21 utrustad med en rak fyra på 2 175 cc, kopplad till en Citromatic hydrauliskt assisterad växellåda som manövrerades via en pelarmonterad spak. Detta exemplar är utrustat med Bosch D-Jetronic bränsleinsprutning som tillval som erbjöds 1970. Den fyrcylindriga motorn ger mycket respektable 139 hästkrafter: tillräckligt för att driva DS framåt med minimal ansträngning. Motorrummet är vackert detaljerat och det går mycket bra och ger respektabel prestanda.

DS har av journalister och designers utsetts till en av de mest inflytelserika och vackraste bilarna under 1900-talet. Dess banbrytande design omdefinierade traditionella idéer om komfort och stil, medan Henri Chaprons mästerliga arbete tjänar till att ytterligare förstärka *skönheten i Le Déesse*.



Roger Warolin