



Chevrolet Corvair Monza Spyder Turbo 1964

1. Provkörning av Mini Aceman SE
2. Provkörning av Ford Capri AWD Extended Range Premium
3. Brabus Rocket
4. Säljstart för Lucid Motors lyxiga elbil
5. Nissan bygger egen modell av Twingo
6. Köpa begagnad Renault Clio
7. Volvo EX90 prisad för övervakning av föraren
8. Rolls-Royce har gjort ny version av Goldfinger-bilen
9. Hyundai's vätagasdrivna stridsvagn
10. Husqvarnas elcross Pioneer
11. Audi Spyder
12. Chevrolet Corvair
13. Fiat 500
14. Grattis Nissan Skyline

1. Provkörning av Mini Aceman SE

Publicerad av Erik Wedberg

30 okt 2024 kl 14.26

Vill du ha en eldriven Mini Cooper med fyra fem? Då är det Mini Aceman du ska köpa. Vi provkör nya, eldrivna Minin som har flera skor att fylla.



Vill du ha Mini Cooper med fler dörrar får du vända dig till Mini Aceman. Vi har kört den.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-mini-aceman/>

Köpenhamn är en väldigt platt stad. Hela Danmark är ett ovanligt platt land. Landets högsta berg, Møllehøj, är bara 170,86 meter över havet. Just i dag känns landet dock som en puckelpist. Det skumpar uppåt och neråt, studsar framåt och bakåt och hoppar i sidled.

Det är inte Danmarks fel. Det är **Mini Acemans** fel. Det behövs inte stora ojämnheter i asfalten för att Minin ska bli upprörd och skaka om allt och alla som finns i den. Det här är en hård och stötig bil, sällan är ett omdöme så tydligt och enkelt att fälla. Den sväljer fart-hinder dåligt och fortplantar grov asfalt hela vägen upp till stolarna.

Lilla, tredörrars Mini Cooper är inte lika stötig och obekvä. Det tyckte i alla fall inte kollega **Daniel Östlund när han körde den i somras**. Han berömde den i stället för att ha en hyfsad kompromiss mellan kontroll och komfort med tanke på hur billiga komponenter som utgör fjädring och hjulställ. Fjäderben fram och trelänkad bakaxel är så enkelt som det kan bli, enligt Östlund som kan sånt där.



Den runda skärmen har äntligen kommit till sin rätt, anser Erik Wedberg.

Det här är nytt

Inte Paceman. Låt er inte luras av namnlikheten, Aceman är inte en uppföljare till utanbaddörrar-suven Paceman.

J05. Medan lilla Mini Cooper bär internkoden J01 kallas Aceman J05. Båda byggs i Kina.

Bara 95 kW. För att vara en premium-elbil har Aceman ovanligt låg laddeffekt.

Framhjulsdraft. Aceman blir bara framhjulsdreven. Den som vill ha fyrhjulsdraft får sträcka sig upp till Countryman.

Varför pratar vi om lilla Mini Cooper? För att nya, eldrivna Cooper är i stort sett samma bil som **Aceman**. Båda byggs på den så kallade Spotlight EV-plattformen som i stort sett är samma gamla UKL2-plattform som tidigare Mini-modeller byggts på. Både Aceman och Cooper byggs i kinesiska Zhangjiagang, nära Shanghai i ett joint-venture mellan **BMW** och Great Wall Motors. Planen är dock att bilar avsedda för Europa ska byggas hemma i Oxford med början 2026.

Man kan se på Aceman som en femdörrarsversion av **Cooper**, men också som en ersättare till kombimodellen **Clubman** som **inte fick förnyat förtroende** sedan andra generationen sålt för dåligt.

Aceman är en förlängd version av Cooper och mäter i centimeter 408 i längd, 175 i bredd och 151 på höjden. Någon stor bil är det alltså inte. Bara tre centimeter längre än **Renault Clio** och knappast heller någon suv. Markfrigången är 14 centimeter – två centimeter högre än Cooper – och någon möjlighet till fyrhjulsdraft finns inte och kommer aldrig att finnas. Den extra markfrigången kommer sig förresten bara av att Aceman har större hjul än Cooper.



Baksätet är trångt och obekvämt.

Den som vill ha en femdörrars Mini så som den såg ut förr får nöja sig med bensinmotor. **Mini Cooper 5-dörrar**, som den så osnyggt heter, är i princip samma bil som den utgående generationen med några designdetaljer lånade från den nya elbilen. Och den som vill ha en ny Clubman kommer att bli besviken, Aceman är en betydligt kortare och smalare bil som framförallt upplevs liten inuti. Det här är en småbil i samma klass som Cooper, dock med något som kan liknas vid ett baksäte bakom framstolarna. Baksätet är trångt, här kan en vuxen endast med nöd och näppe sitta bakom en annan vuxen och att sitta tre i bredd ska man nog inte ens försöka sig på. Stänger man den ena dörren så lär den tryckas upp på andra sidan.

Bagageutrymmet är det inte heller mycket bevänt med. Här ryms endast 300 liter med baksätetryggarna uppfällda. Det är visserligen bara 18 liter mindre än den 423 centimeter långa **Volvo EX30**, men också 55 liter mindre än jämnstora **Jeep Avenger**.

Hårt fjädrade och stötiga bilar brukar vara roliga att köra och jo, visst finns det en kittlande nerv i Aceman som kommer till sin rätt på de allra slätaste och kurvigaste vägarna men den där riktiga Mini-känslan i styrningen saknas. Direkt och känslig är den förvisso, men också lite för tung, syntetisk och icke-kommunicerande.

Bäst med de nya Mini-bilarna är pekskärmen. Den stora och helt runda skärmen i mitten av instrumentbrädan ser ut som en portal till en annan, färggladare värld och man vill kasta sig in i menyerna och svepa runt. Upplösningen är hög och skärmen är responsiv och snabb. Plötsligt känns det som att Minis harvande med den runda skärmen äntligen kommit till sin rätt, som färgglad pekskärm gör den sig bättre än som otydlig hastighetsmätare.

I den välutrustade provkörningsbilen är inredningen rolig att titta på. Det är en avskalad inredning som till stora delar är klädd i färgstarka tyger. Precis framför ratten finns en tygrem på instrumentbrädan. Den fyller ingen som helst funktion, det går inte att klämma fast någon papperslapp bakom den, vilket hade kunnat vara en vettig funktion. Ännu knasigare är att rattens tredje eker utgörs av en hårt spänd tygrem.



Aceman kan utrustas med dragkrok och får dra upp till 750 kg tunga släp.

En sak har inte förändrats – Aceman är som alla tidigare Mini-bilar främst en designprodukt. En dyr sådan. Den absolut billigaste versionen heter Aceman E Essential Trim. Den kostar 408 900 kronor och har i stort sett ingen utrustning. För att få en sak som stolsvärme fram måste man lägga till XS-paketet för 14 900 kronor.

Provkörningsbilen heter Aceman SE och de två sista bokstäverna betyder att den har 218 hästkrafter i stället för standardmodellens 184. SE har också ett större batteri med 49,2 kilowatts nettokapacitet i stället för 38,5 kWh. De där extra hästkrafterna i elmotorn behövs inte, provkörningsbilens framhjul har ändå mest svårt att motverka kraftryckningarna i ratten när man ger på med tung gas i utgången av en kurva.

Det stora batteriet vill man däremot ha. Aceman SE har en angiven räckvidd på 40,5 mil. Vid provkörningens inledning visar färddatorn 92 procent batteriladdning och återstående räckvidd på 28,4 mil. Så särskilt mycket kortare än så vill man inte ha.

Men det kommer till ett pris, Aceman SE kostar från 455 900 kronor och de flesta kommer förmodligen att vilja ha den i utrustningsnivån Favoured trim plus en del lösa tillval, då är priset uppe en bit norr om 520 000 kronor och plötsligt har man med råge passerat priset för exempelvis en [Tesla Model 3](#) med betydligt längre räckvidd och bättre laddegenskaper, vilket understryker att Mini alltså är ett medvetet och inte alltid lättmotiverat bilval.

Mini Aceman SE

Pris: 455 900 kronor.

Motor: Elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 330 Nm. Batteri 54,2 kWh varav 49,2 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/95 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,1 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 205/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 261, längd 408, bredd 175, höjd 151, spårvidd f/b 152/152. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 785, maxlast 450, max släpvagnsvikt 750. Bagagevolym (VDA-liter) 300–1 005 liter.

MOTORNYTT

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,1 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,40 kWh/mil. Räckvidd 405 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler



Jeep Avenger Electric Summit

Svårsålda Avenger reas ut i fullutrustade Summit-utförandet för 120 000 kronor under listpriset. Framhjulsdreven med 156 hästkrafter, kommer 39 mil på en laddning och är inte särskilt kul att köra.

Pris: 399 900 kr.



Alfa Romeo Junior Elettrica

Lika begränsad laddprestanda som Mini, 11 eller 100 kW. Något kortare räckvidd. Grundmodellen har 156 hästkrafter. Veloce med 280 hästkrafter är roligare.

Pris: Ej fastställt.

2. Provkörning av Ford Capri AWD Extended Range Premium

Av Erik Wedberg

Publicerad 3 november 2024 kl 00.01

Nya Capri – en bil som bara Ford kan bygga. Enligt Ford. Sanningen är att den är ännu en bil byggd på Volkswagens MEB-plattform. Vi provkör och undrar om det kanske rentav är den bästa hittills.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-ford-capri-en-elbil>

Det var väldigt vilken eld i baken **Ford** fick nu då, tänker kanske någon. Ja, från att ha haft endast **Mustang Mach-E** som elbilsalternativ har Ford nu gått till att ha både **Explorer** och **Capri**. Men de har fuskat, eller snarare sagt köpt sig till den kraftigt utökade elbilsfamiljen. För snart fem år sedan skrev Ford och **Volkswagen** under ett samarbetsprojekt som går ut på att de byter bilar med varandra. Volkswagen får enligt avtalet sätta sin logga på Fords transportbilar **Ranger** och **Transit** som i Volkswagen-kläder blir **Amarok** och **Transporter** medan Ford får sätta Transit Connect-namnet på **Volkswagen Caddy**. Och så MEB-plattformen förstås. Den största och för oss vanliga konsumenter mest påtagliga frukten av samarbetet är att Ford får tillgång till Volkswagens elbilsplattform som står som grund för en lång rad modeller från Volkswagen-gruppens alla märken. Nyligen lanserade och provkörda Ford Explorer är egentligen en **Volkswagen ID.4** och det gör att den gula Capri vi kör nu kan ses som Fords variant av Volkswagen **ID.5**. En lite fräckare formgiven coupésuv, helt enkelt.

Kanske är det smart av Ford att använda väl inkörda och insomnade modellnamn på sina nya elbilar, med nypåhittade namn hade det kanske varit svårare att acceptera dem som något annat än Volkswagen-kopior.



Den stående pekskärmen dominerar inredningen och kan skjutas från stående till nästan liggande läge.

Det här är nytt

Ikonisk? För sin tredje elbil dammar Ford av det, enligt dem, ikoniska modellnamnet Capri. **MEB.** Fords nya elbilar Explorer och Capri byggs på Volkswagens MEB-plattform. De är nära släktingar till bland annat ID.4 och ID.5.

77 eller 79. Capri lanseras med två batteristorlekar. Det mindre batteriet finns i bakhjulsdrivna bilar medan det större sätts i de fyrhjulsdrivna. En snålversion med bakhjulsdrift och 52 kWh kommer längre fram.

Capri har inte samma tyngd som många andra klassiska modellnamn. Den sista Caprin byggdes 1986 och för undertecknad, som är född samma år, är Probe ett nästan lika starkt namn. Trots det går det inte att bortse från känslan av att det här är något mer, eller åtminstone något annorlunda, än Volkswagen-gruppens MEB-bilar. Explorer ser betydligt roligare ut än ID.4 och den pippigula Caprin här i Danmark ser ut som en exotisk paraplydrink i jämförelse med den tyska pilsnern ID.5. Koppling till original-Capri går möjligen att se i fönsterlinjens avslut mot C-stolpen och de svartlackerade A-stolparna som får den att bära en inte oansenlig likhet med Polestar 2. Men mer än så är det inte.

Mycket i interiören känns igen från Volkswagen, men tacksamt nog inte skärmen. I Capri, såväl som Explorer, finns en stående pekskärm som mäter hela 14,6 tum på diagonalen. Fords gränssnitt är betydligt bättre än Volkswagens och när man använder Apple CarPlay eller Android Auto fylls hela skärmen ut på ett snyggt sätt. Pekskrmen kan dessutom skjutas från ett stående läge till ett nästan liggande och i det senare bildar den ett låst lock för mittkonsolens förvaringsfack.

Lösningen är smart och att kunna ha skärmen både i det stående och mer vertikala läget har en poäng. Själva manövreringen av skärmen är dock trög, en knapp med otydlig återkoppling ska tryckas in och man får ta i rejält för att skjuta skärmen uppåt eller neråt.



Baksätet fälls i två delar och har en stor genomlastningslucka.

Desto tråkigare är att man som Ford Capri-köpare får en Volkswagen-nyckel i handen. Ford har inte brytt sig om att ta fram en egen nyckelklump till Explorer och Capri utan klistrar på en liten Ford-logga på VW-nyckeln. Identiskt från VW-bilarna är även knapparna för fönsterhissar, växelreglaget på rattstängan och inställningspanelen för belysning till vänster om ratten.

Men det är faktiskt allt. I övrigt har Ford lyckats få till en Ford-känsla i interiören genom egna materialval och egen design och det upplevs inte som riktigt lika svalt och könlöst som i Volkswagen-bilarna.

Det är svårt att känna skillnaderna, kanske sitter man lite högre, kanske är styrningen och fjädringen lite mjukare på ett sätt som påminner om USA-bilar, kanske är ljudnivån exakt densamma. Som sagt, skillnaderna är små.

Solklart är dock att det inte är någon skillnad på vad som händer när man trampar på gaspedalen. Exemplet vi kör heter Capri AWD Extended Range och den har samma saker, alltså motorer och batterier, som ID.5 GTX 4Motion, eller Skoda Enyaq Coupé RS om man så vill. Det betyder att den har två elmotorer om totalt 340 hästkrafter som gör att 0–100 km/h går på 5,3 sekunder och ett batteripaket på 79 kilowattimmar netto som ger en räckvidd på cirka 59 mil. Kan man nöja sig med bakhjulsdrift och 286 hästkrafter så får man bara 77 kilowattimmar i batteriet, men trots det längre räckvidd – upp till 62,7 mil.

Man kan också köpa Capri i snikutförandet Standard Range. Då har den bara bakhjulsdrift, 170 hästkrafter och 52 kilowattimmar. Det utförandet motsvarar Volkswagens så kallade Pure-utförande. Hur långt Forden går med det lilla batteriet vill de inte berätta än, men räkna med att blir ungefär lika långt som ID.5 Pure – 36 mil.

Precis som i kusinerna från... det där andra bilmärket – påverkas laddeffekten av vilket batteri man väljer. Det är endast 79 kWh-batteriet som kan laddas med en maxeffekt på 185 kilowatt, de andra toppar på 135 kilowatt. Med det stora batteriet laddar Capri därmed snabbare än storebror Mustang Mach-E som inte mäktar med mer än 150 kilowatt. Värmepump har den också, Capri alltså. Det har inte Mustang Mach-E.



Capri är nästan två decimeter längre än Explorer och lastar mer.

Capris historia

Capris historia börjar på Bryssels bilsalong i januari 1969 då "Europas Mustang" visades upp för första gången. Uppenbart inspirerade av Mustangs framgångar i USA ville Ford Europa prova lyckan med en egen sportmodell. Ursprungsplanen var att kalla modellen Colt, men det namnet hade japanska Mitsubishi tvingat redan 1962. Med Cortina MkII som bas byggde man Capri som genast blev en stor framgång. Ford ville att Capri skulle var tillgänglig för den stora massan och sålde den förhållandevis billigt. Det visade sig bli ett framgångsrecept, under två modellgenerationer såldes inte mindre än 1,9 miljoner Capris fram till 1986 då modellen inofficiellt ersattes av andra generationen Probe.

Med hänsyn till att Capri lastar mer i bagageutrymmet än både Explorer och Mustang Mach-E ligger det nära till hands att säga att den just nu är Fords bästa elbil. Explorer med samma drivlina och utrustningsnivå som den Capri vi kör kostar 25 000 kronor mindre.

Både Explorer och Capri dimper ner som två relativt oväntade alternativ i den allt djupare elbilspoolen och gör det ännu svårare att välja. Genom att välja en Capri före en ID.5 kan man spara 28 000 kronor, genom att välja [Skoda Enyaq Coupé](#) RS kan man spara ytterligare 15 000 kronor och genom att välja [Audi Q4 Sportback](#) e-tron 55 kan man skilja sig från hela 714 800 kronor. Vilken av alla dessa MEB-bilar man väljer är egentligen hugget som stucket, låt plånboken eller eget tycke och smak avgöra. Alla är ganska bra, men också ganska tråkiga. Till och med nykomlingen med det exotiska namnet.



Ford Capri AWD Extended Range Premium

Pris: 654 900 kronor.

Motor: El. Max systemeffekt 340 hk (250 kW), sammanlagt vridmoment 679 Nm. Batteri 82 kWh varav 79 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/185 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 9 tum bak. Däck 235/45 R21 fram, 255/40 R21 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 277, längd 463, bredd 187, höjd 163, spårvidd f/b 158/157. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 190, maxlast 555, max släpvcagnsvikt 1 200. Bagagevolym (VDA-liter) 572–1510 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,3 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,50 kWh/mil. Räckvidd 592 km.

Garantier: Nybil 2(5) år/15 000 mil, rostskydd 12 år, lack 2 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler**Volkswagen ID.5 GTX 4Motion Edition**

Med samma drivlina som Capri kommer ID.5 52,5 mil på en laddning och är en slant dyrare än Forden. Smälter in mer i trafikbilden och har sämre skärmlösning.

Pris: 682 700 kronor.

**Ford Mustang Mach-E AWD Long Range**

Kanske är den värsta konkurrensen intern? Mustang Mach-E är endast marginellt längre än Capri. Stort batteri (91 kWh), 351 hästkrafter och räckvidd på 55 mil.

Pris: 649 900 kronor.



3. Brabus Rocket GTS – en Mercedes SL ”kombi” med 999 hk

Av Elias Medelberg

Publicerad 2024-11-01 Uppdaterad 2024-11-01

Brabus har gjort det igen. Modifierat en Mercedes så kraftigt att man undrar ifall de blivit tokiga. Här är Brabus Rocket GTS. En hybrid med "clownsko"-design.



Det finns tydliga likheter mellan Brabus nya skapelse och gamla BMW Z3 Coupé. Men BMW:ns designer ruskar nog på huvudet åt Brabusen. Visst såg Z3:an klart läckrare ut?

Det du ser är en 999 hästkrafter stark shooting brake gjord med en **Mercedes SL** som grund, någon äkta kombi är den alltså inte riktigt.

Brabus har givetvis trimmat den normalt 4 liter stora dubbeltrubo bensen-V8 kraftigt. Specialgjorda vevstakar, kolvar och turboaggregat är en del av det.

Vevaxeln, avgassystemet, katalysatorn och motorns kontrollenhet har också ersatts för att uppnå de sanslösa effektsiffrorna.

En väldigt snabb hybrid

Rocket GTS producerar 999 hästkrafter, eller? Läser man på Brabus hemsida är det faktiskt 1 000 hk blankt som gäller. Där står också att den ger ifrån sig 735 kW vilket blir 999,322 hk. Men det kan ju förstås vara ett par watt som avrundats bort. Vi säger väl 1 000 hk då! Tur att bilen är fyrhjuldriven.

Dessutom kommer 204 hästkrafter från elmotorn som drivs av ett 6,1 kWh stort batteri. 796 hästkrafter och 1 050 Nm kommer från bensinaren.



*Framifrån går det lätt att känna igen SL-generna
från övriga vinklar är det flesta paneler tydligt omgjorda.*



Med sin nya karossform blir Mercedes SL en mycket praktisk bil.



*Brabus har sedan en tid tillbaka förvana att slänga in lite LED-lampor i avgasutblåsen.
Fräckt, vulgärt eller lite både och?*



*Väldigt mycket kolfiber på en och samma bil.
Här syns de aerodynamiska inläggarna i fälgarna tydligt.*



Brabus har tagit till stora mängder läder och kolfiber för att piffa till interiören.

Systemvridet är elektroniskt begränsat till 1 820 Nm. Det ger helt okej acceleration. Från stillastående och upp till 100 km/h tar sig bilen på 2,7 sekunder. Toppfarten är 317 km/h, 0–200 km/h tar 9,5 sekunder och det krävs inte mer än 23,6 sekunder för att ta sig till 300 km/h.

Kolfiber överallt

Utsidan är som ni kan se också rejält förändrad mot hur Mercedes designteam ritade SL. Bilen är breddad och majoriteten av Barbusens kaross är gjord i glansig svart kolfiber.

Fälgarna är även de Brabus eget påhitt med vad de själva kallar "aerodiscs" som, givetvis, är i kolfiber.

Däcken är breda, riktigt breda. Fram är däckdimensionen 275/35 ZR21 och bak 335/25 ZR22. Bakhjulen har alltså 22-tumsfälgar, väldigt lagom.

Chassit har fått sig en lättare omgörning. Brabus har kastat på sin egen sport fjädring med justerbar höjd.

Insidan är täckt i kolfiber, precis som utsidan. En himla massa läder har också fått ta plats i den förstklassiga förarmiljön.

En kommande bästsäljare?

Men den största skillnaden finner man förstås längst bak där det helt plötsligt finns mycket mer plats än tidigare. Kan den fyrsitsiga och nu lite mer kombiformade Mercedes SL ta Sverige med storm?

Troligen inte då baksätet är väldigt trångt och bara passande för små barn eller mycket korta resor. I övrigt verkar den som klippt och skuren för svea rike.



4. Säljstart för Lucid Motors lyxiga elbil med soffa

Posted by Kristofer Rask november 2, 2024

Amerikanska elbilstillverkaren Lucid Motors går snart från att bara erbjuda en elbilsmo-
dell till att erbjuda två.



Lucid Gravity.

På torsdag nästa vecka startar man nämligen försäljningen av Lucid Gravity. En bilmodell som placerar sig i det mycket populära SUV-segmentet. Modellen väntas bli en framgång för tillverkaren trots ett högt pris.

Från start kommer man erbjuda toppmodellen Lucid Gravity Grand Touring som kommer att kosta från 94 500 dollar. Den är fyrhjulsdreven, levererar 800 hästkrafter och en räckvidd på över 700 kilometer.

– Det finns ett växande intresse för Lucid Gravitys oöverträffade kombination av mångsidighet, prestanda, design och allsidiga förmåga. Det är en unik möjlighet genom vår revolutionerande teknik. Vi ser fram emot att snart ta världens mest avancerade SUV till marknaden, säger Peter Rawlinson, VD på Lucid, i ett uttalande.

Först ut är den amerikanska marknaden, men fler marknader kommer att följa. Lucid Motors finns idag också på en handfull europeiska marknader, dock inte Sverige.

Tillverkningen kommer att starta i slutet av det här året. Senare under 2025 kommer Lucid Motors pressa priserna och lansera en billigare instegsmodell med ett pris på 79 900 dollar.



FILM: <https://youtu.be/vnmY2RHD-T0>



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

5. Fler småbilar – Nissan bygger egen modell av Twingo

Carl Undéhn 31 okt 2024

För att pressa kostnaderna och göra verklighet av konceptet på en ny eldriven Twingo sökte Renault efter samarbeten med andra tillverkare. Bland annat med Volkswagen, som då skulle bygga en liten och lågt prissatt ID.1 med samma teknik. Men Volkswagen hoppade av och arbetar på en ID.1 på egen hand.



In kliver nu i stället Nissan, som Renault redan har ett samarbete med inom alliansen Renault-Nissan-Mitsubishi. Sedan tidigare är det klart att Nissan bygger en eldriven Micra baserad på nya Renault 5.

2026 ska Nissan lansera en mindre eldriven modell som uppges få ett pris från 20.000 euro, omkring 230.000 kronor. Mer detaljer än så bjuds vi ännu inte på, och inte heller kring Renaults nya Twingo finns det särskilt mycket information. En av få saker som har nämnts är att den lovas få en låg förbrukning på endast 1 kWh per mil.

Både Renaults och Nissans eldrivna småbilar kommer förmodligen få billigare LFP-batterier. I somras meddelade Renault att de i ett samarbete med koreanska LG Energy Solutions och kinesiska CATL tar fram LFP-batterier som använder så kallad cell to pack-teknik. Med det monteras cellerna direkt i batteripaketet utan moduler för att kunna höja energidensiteten. Enligt Renault ska samarbetena leda till att de kan sänka batterikostnaden med 20 procent jämfört med i dag.

Att Nissan väljer att basera ännu en elbil på teknik från Renault är också viktigt för tillverkarens elbilsdivision Ampere. Det nya bolaget ansvarar för utveckling av både eldrift och digital teknik, då inte endast för Renault utan vill även etablera en affärsmodell genom att sälja vidare teknik till andra tillverkare.

6. Tips och guide: Köpa begagnad Renault Clio

Av William Karlsson

4 november 2024 kl 18:49

Här kommer guiden som hjälper dig när du ska köpa en begagnad Renault Clio. Modellen är en av de bättre småbilarna och passar perfekt för barnfamiljer. Men precis som med alla bilar finns det en del saker att tänka på.



Innehåll i denna artikel:

- [Modell Renault Clio](#)
- [Motorer Renault Clio](#)
- [Problem Renault Clio](#)
- [Ekonomi Renault Clio](#)

I Europa är Renault Clio en storsäljare där modellen ofta är familjens första och enda bil som löser de flesta nödvändiga körningarna. Störst succé har modellen gjort i hemlandet Frankrike, men på den svenska marknaden har Clio haft det svårare. Något som är svårt att förstå då bilen är en av de bästa i sin klass.

Från att den debuterade 1990 har Clio gått från att ha varit en väldigt liten och kompakt bil till att ha växt med åren. När det kommer till billiga, men väl fungerande familjebilar är Clio ett perfekt val. Nu ska vi ta en närmare titt på modellens femte generation.

Modell Renault Clio

Renault Clio som tidigare var en trång småbil är i dag både rymlig och väldigt användbar. Den har flera goda egenskaper och fungerar gott och väl som mer än en andrabil.

En underskattad egenskap som Clio har är att modellen känns större än vad den egentligen är. Till skillnad från andra modeller i samma klass som hela tiden växer i storlek har Clio lyckats hitta en fin balans i att fortfarande vara mindre, men erbjuda goda utrymmen ändå.

Clio kanske inte har det största baksätet jämfört med andra bilar, men det räcker gott och väl åt de flesta familjerna. Komfortmässigt finns det inte heller mycket att klaga på förutom vid de allra längsta resorna. Ljudmässigt fungerar Clios ljudisolering väl och bilen låter betydligt mindre än de större modellerna.

Motorer Renault Clio

Den största motorn Clio kommer med erbjuder 130 hästkrafter och har en toppfart på 200 km/h. Den erbjuder en viss typ av GTI-känsla och ska göra 0-100 km/h på nio sekunder. Vill du ha en extra körglad Clio är motorn på 130 hästar det bästa alternativet, men den kostar lite mer.

Det finns även en mindre motor på 90 hästkrafter som inte är lika kraftfull, men erbjuder i stället en snålare körning. Något som kan vara värt att tänka på är att Clio fungerar väldigt bra med en manuell växellåda medan DSG-lådan kan vara rätt så hastig i sina växlingar.

Problem Renault Clio

Även om franska bilar tenderar att ha ett negativt rykte över sig när det kommer till problem är det något som inte stämmer på Clio. Den femte generationen lanserades för några år sedan och än så länge har inga större problem upptäckts. Något som kan vara värt att ta en extra titt på är att infotainmentsystemet fått de senaste uppdateringarna, annars ska det inte vara några trassel med Clio.

Ekonomi Renault Clio

Med Renault Clio får du en bil som erbjuder låg skatt, bra bränsleekonomi och en relativt billig försäkring. Dessutom är servicekostnaderna mer vettiga än de flesta andra modellerna.

LÄS MER:

- [TEST: Europas mest sålda bilmodell – så klarar sig...](#)
- [Renault Captur får ny design och Google-system](#)
- [Premiär: Renault släpper sin nya kupé-suv Arkana i Europa](#)
- [Premiär: Helt nya Dacia Sandero och Logan](#)
- [Guide: Köpa begagnad Toyota Yaris – spargrisen](#)
- [Guide: Köpa begagnad Mercedes E-klass](#)



William Karlsson

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

7. Volvo EX90 prisad för övervakning av föraren

Carl Undéhn 4 nov 2024

Säkerhet är sedan länge ett viktigt säljargument för Volvo. Och med nya EX90 lovade tillverkaren sin säkraste modell någonsin, mycket tack vare sensorer och kameror som läser av omgivningen för att tillsammans skapa vad Volvo beskriver som en skyddande sköld kring bilen. Även på insidan övervakas föraren och tekniken för det hyllas nu som en av årets viktigaste uppfinningar av amerikanska [Time Magazine](#).



Systemet använder två kameror riktade mot föraren samt sensorer i ratten och håller koll på att föraren inte är för trött eller okoncentrerad. Något som även andra biltillverkare har, men enligt Time Magazine tar Volvo tekniken ett steg längre genom att bättre förstå personen bakom ratten. Märker systemet att något inte står rätt till kan bilen också ta över och stanna bilen säkert.

– Alla våra bilar är utvecklade för att uppfylla vår banbrytande säkerhetsstandard, men vi fortsätter att flytta fram gränserna för säkerhet med varje ny Volvobil. På uppdrag av alla på Volvo Cars är jag mycket glad över att se TIME erkänna oss som en ledare inom fordonssäkerhet, kommenterar Volvos vd Jim Rowan utmärkelsen.

Time Magazines lista innehåller 200 uppfinningar och under rubriken "Automotive" hittas även Volkswagen ID. Buzz, som i år börjar säljas på den amerikanska marknaden. Den hyllas för sin vänliga design och goda innerutrymmen.



Carl Undéhn

Feber

8. Rolls-Royce har gjort ny version av Goldfinger-bilen

Av Roger Åberg

måndag 28 okt 2024 kl 12:00

Skapad till James Bond-nörd.



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

Nu är det 60 år sedan filmen Goldfinger hade premiär. I filmen får vi se Sean Connery som James Bond och Gert Fröbe i rollen som Auric Goldfinger, filmens skurk. I filmen kör Auric en Rolls-Royce Phantom III Sedanca de Ville från 1937 och nu har ett James Bond-fan, med väldigt djupa fickor, skapat en modern version av den bilen.

Den nya varianten är en förlängd Phantom som på utsidan är målad som originalet. På insidan är inredningen också inspirerad av originalet, bland annat det blå skinnet. Men man har adderat en massa påskägg, eller detaljer snarare, från filmen. Bland annat finns en golfklubba i guld i bakluckan. En snygg detalj är att man har samma reg-plåt på den nya bilen som det var på Rollsen i filmen.

Goldfinger är förresten inte den enda Bond-filmen med en Rolls. Hela tolv gånger dyker märket upp i Bond-filmer genom åren.

[rolls-roycemotorcars.com](https://www.rolls-roycemotorcars.com)



Roger Åberg



Originallet



FILM: <https://youtu.be/WTBvu-fTTIk>

FILM: <https://youtu.be/OkFF2YmoHgg>

9. Hyundai's nya modell: Vätgasdriven stridsvagn

Av Maths Nilsson 2 november 2024 kl 06:05

Hyundai visar upp en stridsvagn som drivs av vätgas. Nya Hyundai Rotem är byggd för att kunna smyga fram på slagfältet. Den kan inte hittas av värmesökande pansarvapen.



FILM: <https://youtu.be/CiFPDheOcQ4>

Elektrifiering av militära fordon är igång, och nu presenterar Hyundai Rotem världens första vätgasdrivna stridsvagn. Tanken kommer att ersätta dieselmotorerna och fördelarna ser ut att vara många.

– Tankens vätebränsleceller kommer att generera tillräckligt med hästkrafter för att korsa branta terränger och grova landskap, skriver [The Korea Herald](#).

För några år sedan presenterade Rivian sitt elbilskoncept med den spektakulära "tank turn"-funktionen, vilket blev startskottet för en mängd kreativa sätt att utnyttja de möjligheter som flera elmotorer erbjuder. Hyundai Rotem har nu, tillsammans med National Defense Research Institute i Sydkorea, tagit ett steg längre och tar bort dieselmotorn. Nya stridsvagnsprototypen har en bränslecell och vätgastankar.

Det finns flera fördelar med denna utveckling. Stridsvagnen blir inte bara utsläppsfri och får bättre prestanda och lägre ljudnivå, utan blir även "osynlig" för moderna pansarvärnsvapen som förlitar sig på fordonens värmesignaturer, [enligt Nu](#). Idag tillverkas stridsvagnen för Sydkoreas försvarsmakt, och man tänker att den så småningom ska ha en 130 mm kanon och förmåga till självkörning. Först efter 2040 kommer den heelektriska vagnen att vara i drift.

LÄS MER:



Hyundai börjar sälja sina bilar via Amazon



Hyundai Ioniq 6 fick 37 446 förbeställningar på ett dygn



Kia och Hyundai satsar 143 miljarder på mjukvara



Superbil på vätgas blir verklighet: 776 hk



Uppgifter: Hyundais hyllade konceptbil blir verklighet



Feber

10. Det här är Husqvarnas elcross Pioneer

Av Roger Åberg

2024-11-04 kl 19:30

Får köras på gatan.



FILM: <https://youtu.be/yaO1zeBJHlc>

Husqvarna har haft eldrivna crossar för kids, men nu är det dags för en fullvuxen. Namnet är Pioneer och kraften ligger normalt på 11 kW, men vid peak kan man klämma ur 19,2 kW. Motorn snurrar på i 12.000 varv och vridet ligger på 37,6 Nm. Maxfarten är 95 km/h.

Batteriet är på 5,54 kWh/110 Ah och ska räcka till att köra i tre timmar/137 kilometer. Laddar gör man med den inbyggda laddaren på 660 W. Behöver man byta batteri går det, men det kräver lite skruvande och ska ta 10 minuter. Med den inbyggda laddaren går 0-100 procent på åtta timmar, med extern snabbbladdare tar det två timmar.

husqvarna-motorcycles.com



Roger Åberg



11. Audi Spyder – den bortglömda ikonen

Av Anders Værnéus Uppdaterad 20 okt. 2024 Publicerad 20 okt. 2024

Hade Audis marknadsavdelningen varit lite modigare, hade dagens sportbilsvärld troligen sett annorlunda ut.



Hade inte fegisarna funnits i Audis ledningsgrupp hade den vackra Audi Quattro Spyder förmodligen blivit verklighet redan 1991.

Ingen minns en fegis. Men kanske är det just fegisarna som skulle lyftas fram mer. För de ickebeslut som följer i deras spår, kan vi lära oss mycket av i dag.

För det är fegisarna som bromsar heller än vågar. Det är fegisarna som drar upp gränser och det är alltid fegisarna som i förlängningen kan vara ett direkt hot mot utvecklingen. Fråga bara Audi.

1991 var absolut inte ett år som dagens Audi-entusiaster har några direkta minne av. Bortsett från den fantastiska och i dag ikoniska Quattron, var förtegets modellutbud en parad av gäspande tråkig design.

Därför blev det kalabalik när Audis ledning drog av täcket för en ny konceptbil på Frankfurt Motor Show samma år.

Förföriska linjer

Här stod nu en slank, låg och vacker sportbil med linjer och ett stuk som förförde. Stuket var helt rätt modernt, men designavdelningen hade lyckats precis att balansera linjerna så de inte kändes konstiga.

Den blev en snackis direkt.

Här kom tråk-Audi med en bil som många till och med hävdade kunde ge de namnkunniga italienska sportbilstillverkarna en match.



Det var en vacker bil – ur alla vinklar. Inte konstigt att publiken jublade.



Nog lånades många linjer till Audi R8 – 15 år senare.

För bilen rymde också på en hemlighet. En hemlighet, som när den avslöjades, lyfte intresset till ännu högre höjder.

För inbäddad bakom sätena fanns en mittplacerad uppstressad variant av bolagets V6:a.

Med 2,8-liters cylindervolym och 12 ventiler och lite annat godis ombord, hade ingenjörerna lyckats pressa ut hela 172 hästar ur maskinen.

Vackert namn

Bilen, som fått det vackra namnet Quattro Spyder fick ett fenomenalt mottagande. Publiken var entusiastisk, köparna stod i kö och allt verkade vara upplagt för en försiktig start på produktionen.

Om det inte hade varit för fegisarna.

För trots att allt såg bra ut, drog bolagsledningen till slut i stoppspaken. Audi Quattro Spyder kom aldrig i produktion och den vackra sportbilen ställdes undan på elefantkyrkogården.



Äter småbilar till frukost. Spydern var en arg och modern superbil 1991.

Det kom sedan att dröja till 2006 innan projektet åter dammades av och Audi R8 gjorde entré på både mässor och i verkligheten på gatorna.

Men hade inte fegisarna funnits, hade Quattro Spyder förmodligen blivit verklighet. Och vilket försprång dagens Audi då hade skaffat sig på marknaden.

[Här kan du se Spydern in action.](#)

[Läs också om dagens Audi Exclusive. Dagens PS.](#)



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

12. Chevrolet Corvair

Skrivet av Jon Branch

7 augusti 2019

Chevrolet Corvair sticker ut som en av de mest troliga kandidaterna till titeln "mest kontroversiella amerikanska bilen på 1960-talet".



FILM: https://youtu.be/NI9Hq0_Mhy0

Den hade kanske aldrig blivit så ikoniskt kontroversiell om den inte hade varit ämnet för det första kapitlet i aktivisten Ralph Naders bok "**Unsafe at Any Speed**", men på 1960-talet var den amerikanska allmänheten inte så van vid politisk aktivism, och många var kanske mindre villiga att kritiskt granska idéer som framfördes av aktivister.

Nyhetsmedierna var också till synes glada över att komma med idéer som skulle kunna locka till sig tittarsiffror och de annonsintäkter som genererades. Nader satte Chevrolet Corvair i det första kapitlet i sin bok och det första kapitlet var möjligen det enda som lästes av journalister som satte ihop en berättelse med en deadline att hålla.

Resultatet för Chevrolet Corvair var att den fick negativ publicitet som i slutändan bidrog till att besegla dess undergång, trots att vid tidpunkten för publiceringen av Naders bok, 1965, hade den kritik han hade riktat mot Corvair åtgärdats i de nya andra generationens modeller som släpptes samma år.



Chevrolet Corvair 700 Club Coupe 1960.

Bakgrund: Den kreativa epoken på 1950- och 1960-talen

Åren efter andra världskrigets slut var kreativa år. Människor i USA hade kämpat för frihet och vunnit, och många hade fått nya nivåer av ekonomisk trygghet med möjligheten att äga en bil och njuta av den frihet som det gav. Fordonstillverkarna var snabba med att dra nytta av människors vilja och förmåga att köpa en bil i den utsträckning att de ville att folk skulle byta in deras bil varje eller vartannat år mot en ny modell: något som skulle utmana många människors banktillgodohavanden.

I denna nya kreativa era experimenterade skaparna med alla möjliga nya idéer. Den brittiska biltillverkaren Rover hade spelat en avgörande roll i utvecklingen av jetmotorn och gasturbinen och gjorde mycket arbete med att utveckla och utvärdera gasturbinteknik för att driva personbilar – kom ihåg att detta var den tid då överljudsplanet Concorde skapades och rymdkapplöpningens era. De amerikanska biltillverkarna Ford och Chrysler provade båda gasturbiner i bilar, och Chrysler blev känd som **en bil som kunde köras på Tequila**.

Tillverkarna tittade inte bara på alternativa typer av motorer för bilar utan också på nya designkoncept. Före andra världskrigets utbrott hade tyskarna inlett ett projekt för att göra det möjligt för varje tysk familj att äga en "folkbil". Designarbetet hade utförts av Dr. Ferdinand Porsche i samarbete med österrikaren Hans Ledwinka.

Både Porsche och Ledwinka var förtjusta i idén om en firsitsig bil som drevs av en bakmonterad luftkyld motor och det var därför den "KDF Wagen", som senare blev känd som "Volkswagen", var baserad på. Detta designkoncept användes också av andra tyska biltillverkare under 1930-talet, till exempel Mercedes. Användningen av denna konstruktion, som hade vissa inneboende begränsningar, gjordes med all sannolikhet på order av Adolf Hitler själv som var mycket intresserad av bilar även om han inte kunde köra en.

Både Volkswagen och Hans Ledwinka-designade tjeckoslovakiska Tatra 77 och senare Tatra 87 använde en bakre motor med individuell bakhjulsupphängning med svängaxlar. Tatra 77 och 87 hängde inte bara en lätt horisontellt motsatt "boxer"-motor bakom bakaxeln, utan de hade en 3,0-3,4 liters V8 i legering.



Resultatet av allt detta är att de inneboende problemen i samband med en bakmonterad motor med svängaxelfjädring var välkända när General Motors bestämde sig för att bygga en blygsam bil med bakmotor med svängaxlar.

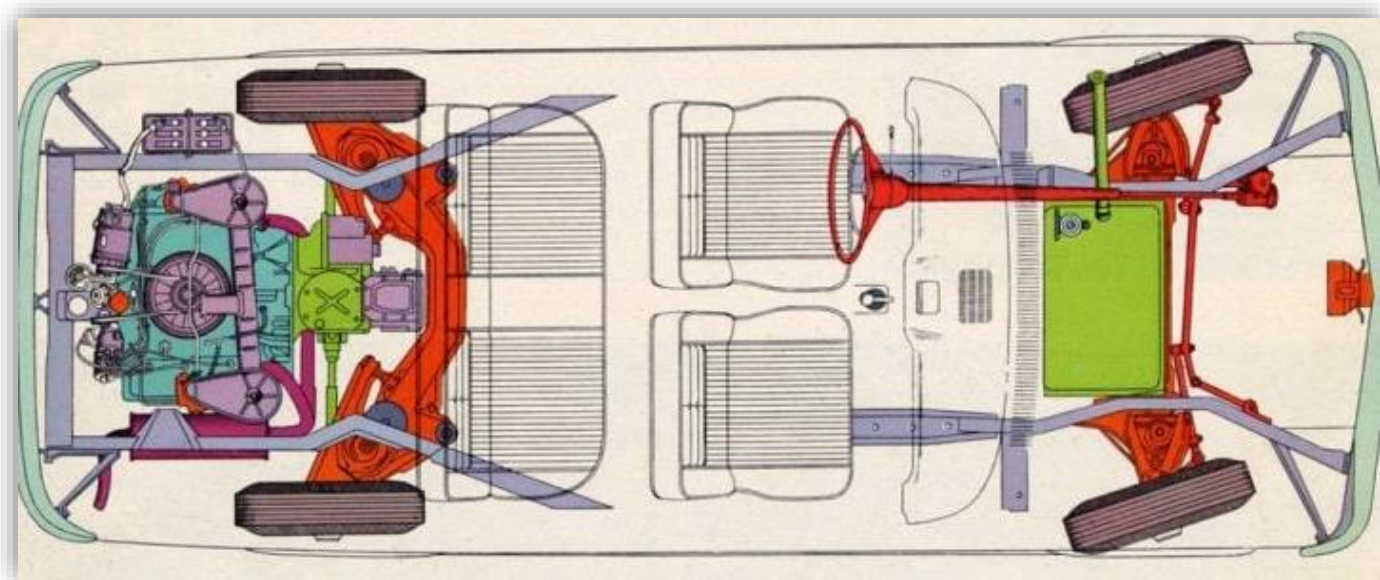
Dessa stora Tatra V8-bilar tillverkades från 1934 och framåt och blev ganska populära bland några av Hitlers högre officerare tills det visade sig att den bakmonterade V8-motorn med svängaxelkombinationen hade en tendens att växla till vild överstyrning under entusiastisk kurvtagning, vilket resulterade i att bilen gjorde en roly-poly in i buskaget, vilket ofta orsakade att den nazistiska officeren som gjorde den entusiastiska kurvtagningen upphörde. Bilen döptes till "Det tjeckiska hemliga vapnet" och Hitler förbjöd sina högre officerare att äga dem.

Chevrolet Corvair föds

Även om vissa kanske undrar "Vad tänkte de på" när General Motors bestämde sig för att skapa en ny bil med en bakmonterad motor måste vi inse att i slutet av 1950-talet hade både **Volkswagen** och **Porsche 356** med bakmotor etablerat ett utmärkt rykte för sig själva, och att Tatra också hade vunnit en hel del motorsportframgångar med sin Tatra 603, den mycket förbättrade efterföljaren till Tatra 77 och 87 som hade visat sig vara så skicklig på att döda nazister.

Den bakmonterade horisontellt motsatta motorn var också idealisk för bussar och den gav fördelen av ett plant golv i passagerarutrymmet, något som kunde uppnås med antingen en frontmotor med framhjulsdraft, som senare skulle göras för **GMC Motorhome**, en frontmotor med ett fast rör för att överföra kraft till bakhjulen, som skulle behöva använda en oberoende bakhjulsupphängning (dvs. 1947 års Chevrolet Cadet konceptbil), eller en bakre motor med bakhjulsdraft. General Motors bestämde sig för att satsa på den layout som hade visat sig vara så framgångsrik för Volkswagen och Porsche.

General Motors var ett internationellt företag och ägde redan Vauxhall i Storbritannien, Opel i Tyskland och Holden i Australien. Alla dessa tre marknader krävde tillverkning av vad som skulle betraktas som kompakta bilar i USA, men dessa kompakta bilar, som de australiensiska GM Holden-modellerna från 1940- och 1950-talen, var sexsitsiga bilar. Så GM hade redan modeller som de kunde tillverka i USA eller importera för att tillhandahålla en kompaktbilsmodell för den amerikanska marknaden. Men Ed Cole, som var Vice President för General Motors och General Manager för Chevrolet, ville skapa en ny och unik modell för att fylla marknadssegmentet för kompaktbilar.



Ed Cole hade varit involverad i byggandet av stridsvagnar under andra världskriget men det var 1950 när han var ansvarig för produktionen av stridsvagnen M41 Walker Bulldog som han troligen började fundera på att använda en luftkyld motor till en personbil. M41 Walker Bulldog drevs av en sexcylindrig luftkyld boxermotor från Continental. Ed Cole flög också i stor utsträckning ett Beechcraft Bonanza-flygplan som var utrustat med en Continental boxer luftkyld motor och så utvecklade han en stor respekt för tillförlitligheten hos denna motortyp.

Visionen för den nya Chevrolet för en ny era var att den skulle ha en flygplansliknande horisontellt motsatt luftkyld motor tillverkad av flygplansklassad aluminiumlegering och monterad baktill med växellåda och differential som en enda integrerad "Unipack"-enhet. Bilen skulle hållas låg för att ge den en lägre tyngdpunkt och för att ge den sportbilslegans. Ed Cole ville ha en Chevrolet som skulle sticka ut från motståndarna genom att ha europeiska köregenskaper, förbättrad tillförlitlighet och ett plant golv i kupén. Han verkar ha föreställt sig något i stil med en amerikansk sexsitsig Porsche.

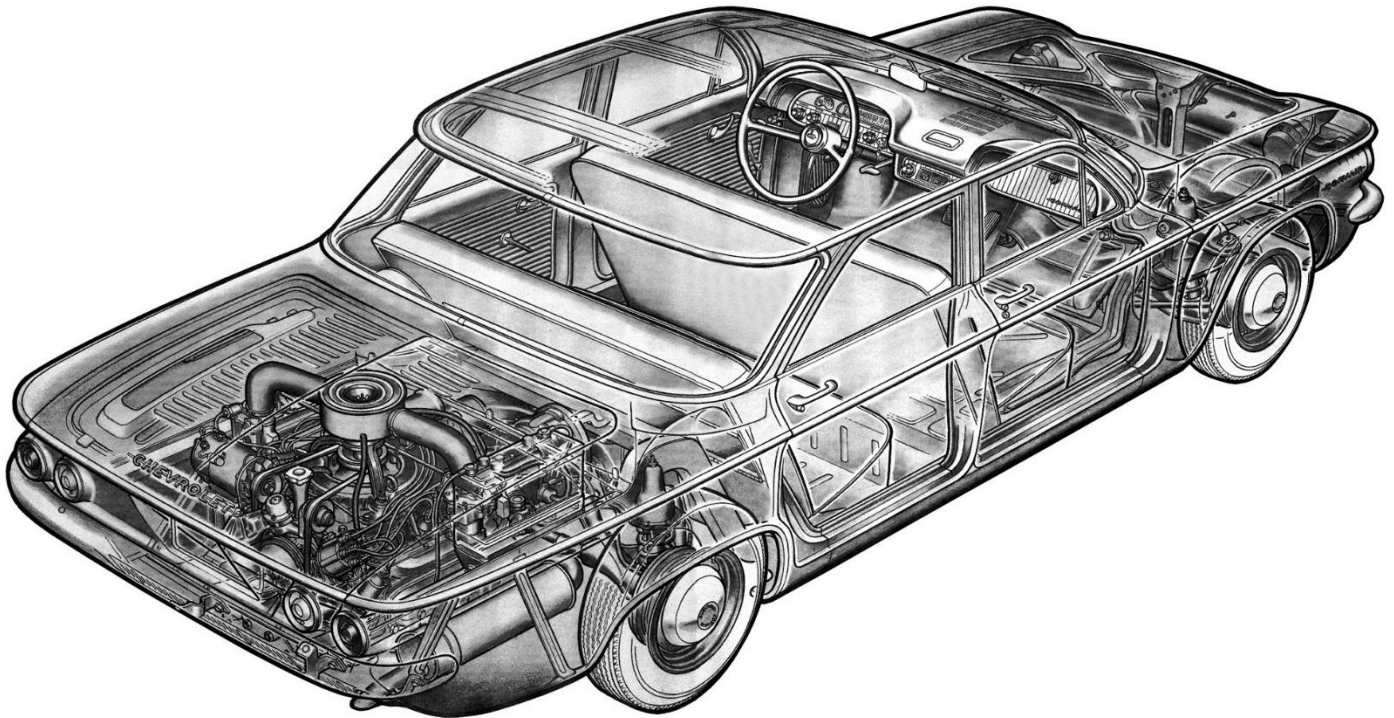
Första generationen Chevrolet Corvair (1960-1964)

Ed Cole-visionen kan ha fungerat perfekt om det inte vore för det faktum att Corvair ursprungligen gjordes för att vara en billig kompaktbil, ungefär som en Chevrolet "Volkswagen" men med mycket mer lastkapacitet än Volkswagen.

Att göra bilen billig innebar dock att kostnaderna måste minimeras, så för de tidiga bilarna var det inte möjligt att göra en del av den teknik som borde ha gjorts. Men detta täcktes av den snygga karossen på bilen som fick den att "se ut som en miljon dollar" som en periodrecensent anmärkte.

Den ursprungliga planen för Corvair hade varit en fyrcylindrig boxermotor med aluminiumcylindrar av hög kiselhalt. Denna konstruktion skulle ha hållit vikten nere, men det bestämdes att den fyrcylindrige motorn inte var lika smidig som en sexcylindrig och därför gjordes bilens motor för att vara en sexcylindrig motor som projicerade mer vikt bakom bakaxellinjen. De kiselhöga aluminiumcylindrarna övergavs också till förmån för gjutjärns-cylindrar, vilket ytterligare ökade vikten. Resultatet blev en motorvikt på 332 pund, vilket var 78 pund mer än vad som ursprungligen var tänkt.

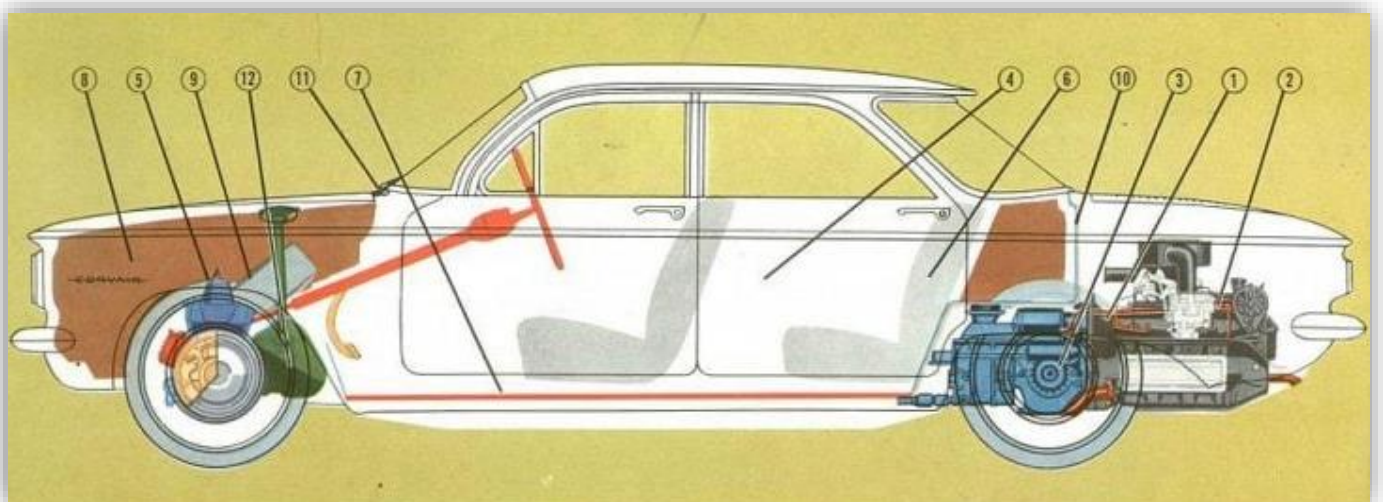
För att mildra detta satte Chevrolet reservdäcket i fronten på bilen och hade även bränsletanken där. De valde dock att inte ha batteriet fram för att hjälpa till med viktfördelningen utan installerade det istället bak.



Corvair var tänkt att ge en bekväm åktur trots sin mindre storlek. Amerikanerna var vana vid bilar med mycket mjuk fjädring, bilar som gav dig en känsla av att du flöt fram på vägen. För detta ändamål designades Corvair med helt oberoende fjädring fram och bak. Framtill fanns konventionella dykarmar med skruvfjädrar, medan baktill fanns halvsläpande armar med spiralfjädrar. Bromsarna var servoassisterade hydraultrummor runt om och styrningen skedde med snäcka och rulle.

För att hålla kostnaderna nere beslutade GM att inte använda en främre krängningshämmare och valde också, mer kritiskt, att inte använda en camberkompenserande bladfjäder bak som skulle ha installerats bultad på transmissionen och på upphängningsarmarna på båda sidor. Camberkompenserande fjädern var ett populärt tillbehör på eftermarknaden för Volkswagen och Porsche och blev en standardarmatur på Porschar för att minska svängaxelns benägenhet att "fastna under" vid kurvtagning, särskilt vid inbromsning i en kurva. Det tog inte lång tid för EMPI att börja tillverka ett kit för Corvair också.

Corvair använde en unibody och var den första bilen av detta slag som tillverkades av Fisher. Stilen var avsiktligt ganska europeisk i stilen utan uttalade fenor eller liknande stilistiska grepp. Bilen tillverkades i fyra karossstilar; Först tillverkades fyradörrars sedanen, följt av tvådörrars Monza coupé, Lakewood kombi och senare under 1962 cabrioleten.





Viktfördelningen för de tidiga Corvair-bilarna var 36 % fram till 64 % bak. 1961 blev detta ännu mer ojämnt när reservdäcket flyttades från fram- till bakvagnen. Med tanke på bilens benägenhet för överstyrning, vilket ibland kunde få den att byta sida och ge sig ut på en terrängutflykt bak först, bestämde sig Chevrolet för att den billigaste och enklaste "fixen" skulle vara att justera däcktrycket.

Chevrolet specificerade ett framdäckstryck på 15 psi och ett bakdäckstryck på 26 psi (kallt). Dessa 6,50 x 13" slanglösa däck skulle vanligtvis pumpas upp till tryck i intervallet 24 psi till 28 psi i en bil med jämn viktfördelning: så 15 psi fram var mycket lågt, och 26 psi bak lämnade fortfarande däcket överbelastat.

Det är också värt att tänka på att om du tog en bil utrustad med slanglösa däck till racerbanan på 1960-talet förväntades du montera slangar i de slanglösa däcken för att hjälpa till att mildra plötslig tömning orsakad av kurvtagningskrafter, trycka det slanglösa däcket bara en liten bit från fälgen och bryta lufttätningen. Corvairs blev kända för att tömma bakdäcken på utsidan om de var på väg att gå i sidled, något som skulle kunna resultera i ett återskapande av en Tatra 77 som går roly-poly.

De som köpte en Corvair var dock inte så benägna att vilja testa bilens gränser. De flesta kunderna var personer vars körning skulle vara ganska fotgängare och som sannolikt inte skulle stöta på det plötsliga och allvarliga bytet till extrem överstyrning om de inte stod inför en nödsituation: att göra en nödbromsning i en kurva i motorvägshastigheter för att undvika ett hinder som ett djur till exempel.

På 1950- och 1960-talen var förare i allmänhet inte särskilt medvetna om tekniska egenskaper som skulle göra en bil säkrare: det viktigaste i bilen som garanterade dess säkerhet var föraren, och det är det fortfarande. Så en Corvair som kördes kompetent var en tillräckligt säker bil för de flesta. Detta var fortfarande en tid då trumbromsar var nästan universellt monterade, med skivbromsar som en relativ sällsynthet som precis börjat monteras på sportbilar.

På samma sätt uppfanns trepunktsbältet 1959 av Nils Bohlin på Volvo och erbjöds sedan till världen av Volvo gratis utan patent eller licens, även om det skulle ta över ett decennium för trepunktsbälten att bli standard på personbilar, och något längre för vanliga människor att övertalas att använda dem.



De alternativ som fanns tillgängliga för standardmodellen Corvair 579 var den tvåväxlade automatiska Powerglide-fjädringen, en bensinvärmare och en AM-rör/ventilradio (transistorer var fortfarande en ny sak 1960). Ett fällbart baksäte blev standard 1960 för att minska bristen på förvaringsutrymme.

Bilen såldes i standard 569 och deluxe 769 versioner. 1960 introducerades 527 och 727 coupé modellerna, även följda av 900-serien Monza coupé som tillverkades med skålade framsäten. År 1962 tog GM notis om feedback från kunder och bilister om hanteringen av Corvair och introducerade ett uppgraderat fjädringstillvalspaket för Monza, Monza Spyder cabriolet och fyradörrars sedanmodeller.

Detta paket inkluderade metalliska bromsbelägg, en främre krängningshämmare, bakaxelns rörelsegränsremmar, reviderade fjäderhastigheter och omkalibrerade stötdämpare. Detta gjorde mycket för att mildra bilens körproblem och den kritik som var förknippad med den.

År 1964 reviderades den allmänna produktionsbilens fjädring med montering av en främre krängningshämmare som standard och även montering av en bladfjäder med camberkompensator bak. Bilens bromsar uppgraderades också genom att montera trumbromsar med flänsar bak, detta eftersom bromsförhållandet mellan fram och bak var tvunget att ställas in på 46 % fram och 54 % bak för att kompensera för bilens tunga viktfordelning bak.

Andra generationens Chevrolet Corvair (1965-1969)

Den andra generationen Chevrolet Corvair släpptes 1965, samma år som Ralph Naders bok, och den tog itu med svagheterna hos den **första generationen** Corvairs på ett avgörande sätt. Borta var de bakre svängaxlarna i Volkswagen-stil som skulle ersättas av dubbelledade drivaxlar som användes i Corvette: detta säkerställde att bakhjulen inte skulle "fastna" under extrem inbromsning i en kurva. Skillnaden mellan den första och den nya andra generationens bilar sammanfattas av David E. Davis Jr. från tidskriften Car and Driver som skrev oktobernumret 1964 på följande sätt:

"Och det är också här som vi måste gå ut och säga att Corvair är - enligt vår mening - den viktigaste nya bilen i hela skörden av '65-modeller, och den vackraste bilen som dykt upp i det här landet sedan före andra världskriget." "När bilderna på Corvair från -65 anlände till vårt kontor gav mannen som öppnade kuvertet faktiskt ifrån sig ett stort skrik av förtjusning och förvåning när han först såg bilen, och på trettio sekunder rusade hela personalen runt, var och en ville vara först med att visa någon annan, var och en ville ha den ställföreträdande kicken av att höra det karakteristiska krigstjutet från förstagångstittaren."



"Vår iver hade svalnat lite när vi fick köra bilarna – sedan blev vi galna igen. Den nya bakfjädringen, de nya mjukare fjädringarna fram, de större bromsarna, tillägget av lite mer kraft, alla dessa faktorer fick oss att köra runt som idioter - susa runt i hanteringslingan släpande med varandra, stå på bromsarna - tills vi motvilligt var tvungna att lämna över bilen till någon annan otålig journalist. 65 Corvair är en enastående bil. Det går inte tillräckligt snabbt, men vi älskar det."

Plötsligt hade Corvair förvandlats till den bil som Ed Cole hade föreställt sig ett decennium tidigare. Det hade blivit en bil som kunde konkurrera med Ford Thunderbird, särskilt i Corvair Monza-form. Kroppsstylingen var ny och mycket förbättrad, med ett mer graciöst men ändå målmedvetet utseende.

Bilen såg ut som något som kunde ha designats i Italien och dess prestanda visade sig vara fint förbättrad, inte bara på grund av den nya fjädringen, utan också på grund av motoruppgärningar.

Motorerna för den nya generationen Corvair bar fortfarande 95 hk och 110 hk från föregående års första generation för köpare som ville ha ekonomi, men Corsa-modellen hade en ny 140 hk-version utrustad med fyra enkelcylindriga downdraft-förgasare, större ventiler och ett dubbelt avgassystem. Corsa-modellen hade också en turboladdad motor på 180 hk och möjlighet att uppgradera från den vanliga treväxlade manuella växellådan till en fyrväxlad helsynkroniserad enhet. Den andra generationens Corvair-motorer förbättrades alla med några kraftigare interna komponenter som ursprungligen ärvts från de turboladdade motorerna.



Den exklusiva Corsa-modellen hade också en Delcotron-generator för att avsevärt förbättra fordonets elsystem och hade luftkonditionering som tillval tillsammans med en AM/FM-radio och en teleskopiskt justerbar ratt för att gå med den valfria snabbutväxlingsstyrboxen som gav Corvair en något mer direkt styrning än vad som var vanligt på amerikanska bilar på den tiden.

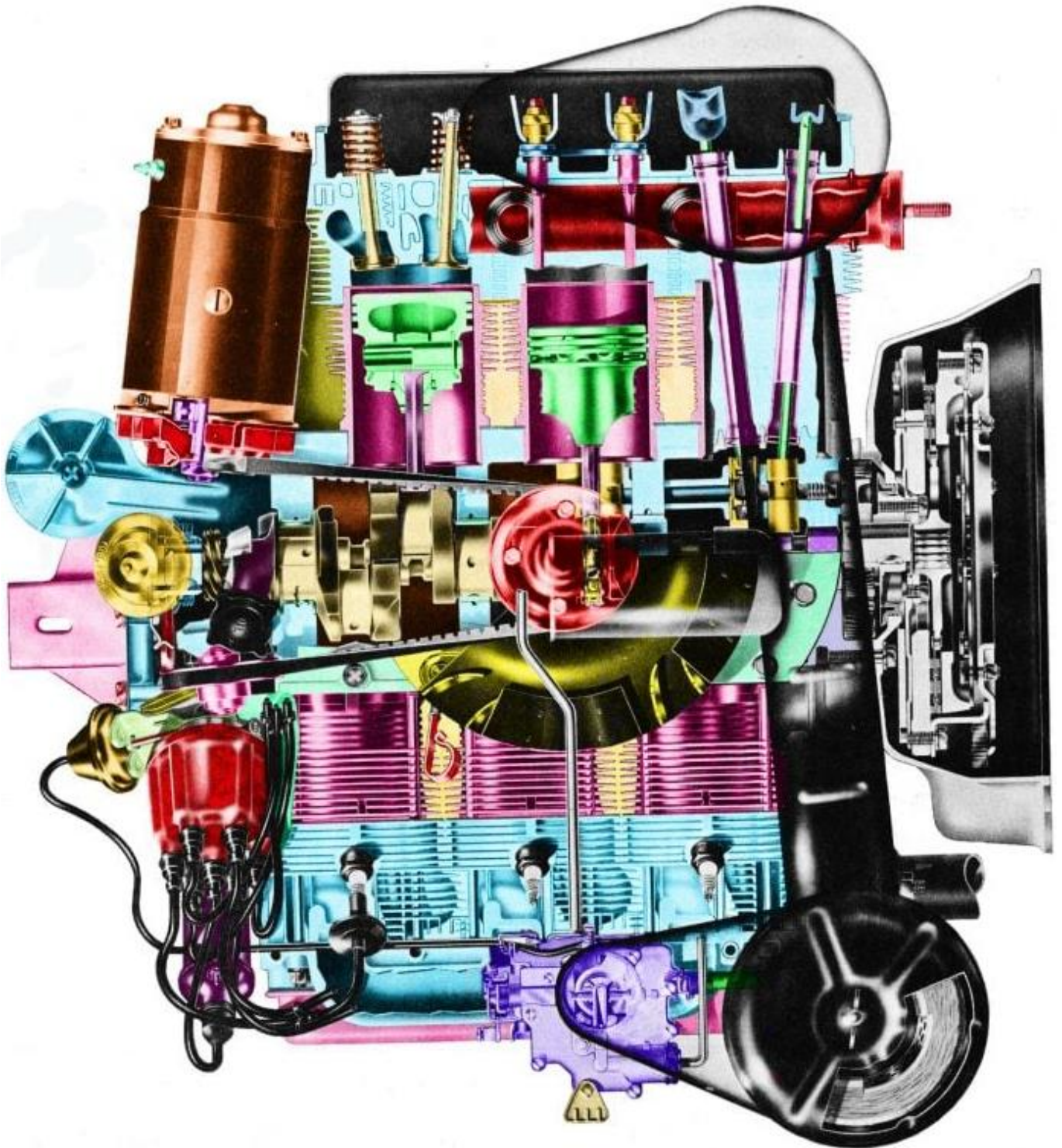
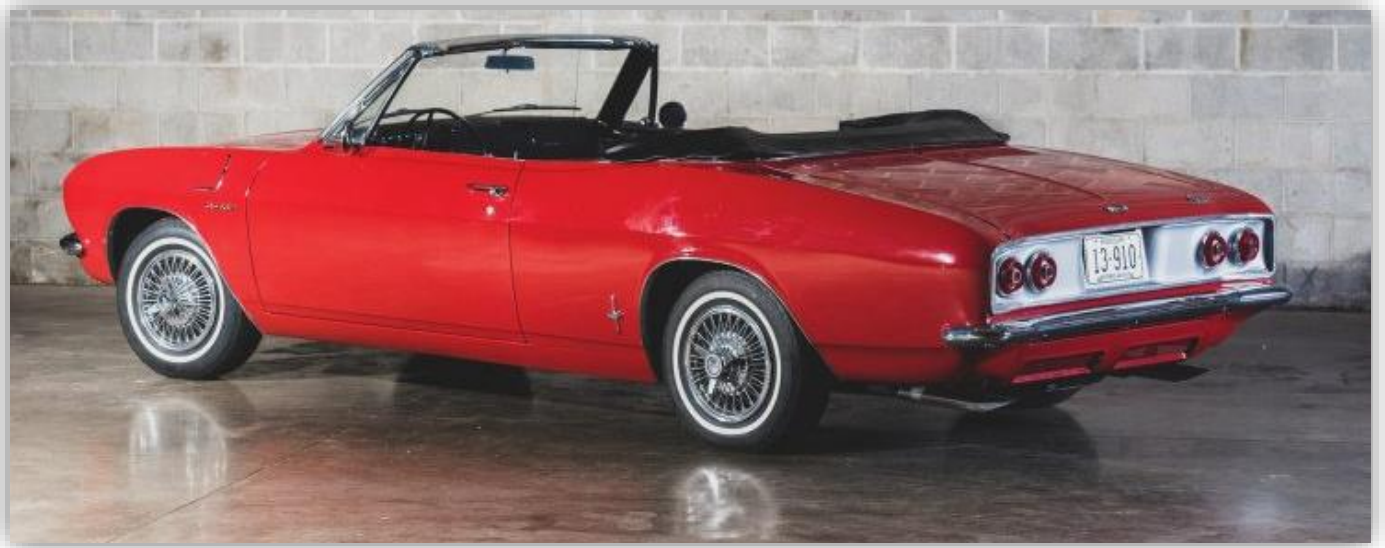
Chevrolet hade justerat sitt modellprogram 1965. Tidigt i Corvairs produktion hade man insett att Corvair inte var bäst lämpad att bli en stor amerikansk "Volkswagen" och därför hade Chevrolet funnit behovet av att skapa en konventionell kompaktbil som var Chevy II.

Chevy II introducerades 1961 och hade varit allt som köpare av en kompakt bil hade velat ha: den var konventionell, alla visste hur man fixade och underhåller en, och dess hantering var tråkigt förutsägbar. Bilen utvecklades från grunden på bara arton månader eftersom den behövdes för att konkurrera med Fords nya Falcon, och Corvair var för annorlunda för att göra det.

Corvair hade dock dykt upp som en bil som var mer tilltalande för köpare som letade efter en spännande och inte alls tråkig körupplevelse: Chevrolet hade insett detta och tagit bort kombi- och pickupkarossstilarna från Corvairs modellutbud. Istället var Monza och Corsa, intressanta, väldigt olika och en smula exotiska samtidigt som de var hemodlade amerikanska.

Den andra generationen hade mycket att göra, men den skulle dödas av något som General Motors förmodligen borde ha sett komma, men inte gjorde. Det där var faktiskt inte Ralph Naders bok, det gjorde viss skada men det var inte mördaren. Mördaren var Fords nya Mustang som introducerades samma år som andra generationens Corvair och Naders bok och som tog Amerika med storm.

Mustangen blev omedelbart en amerikansk legend och dess framträdande i biljaktsscenen i filmen "Bullitt" från 1968 cementerade dess plats som en "måste ha" amerikansk ikon. Försäljningen av Corvair sjönk kraftigt och General Motors kämpade för att få sin egen Mustang, Chevrolet Camaro, i produktion. Produktionen av Corvair upphörde i tysthet 1969.





Specifikationer

Kaross: Fisher-kaross helt i stål med separata hjälpramar fram och bak. Längd 180" (457,2 cm), bredd 67,01" (170,2 cm), höjd 51,5" (130,8 cm), hjulbas 107,99" (274,3 cm), tjänstevikt 2 449 lb (1 111 kg).

Fjädring och styrning: Fram, oberoende med "Anti-dive" länkarmar, spiralfjädrar och teleskopstötdämpare. Bakre, halvsläpande armar med spiralfjädrar och teleskopstötdämpare. Från 1964 försågs framhjulsupphängningen med krängningshämmare och bak tillkom en camberkompenserande fjäder. Styrning med återcirkulerande kula.

Bromsar: 9x1,75 tums hydrauliskt manövrerade trumbromsar fram och bak med servoassistans. Förhållandet mellan broms fram och bak är 46 % fram och 54 % bak för att kompensera för bilens viktfördelning och viktöverföring vid inbromsning.

Hjul och däck: 13 tums stålfälgar med 6,50 x 13" fyrlayersdäck. Framdäckstryck 15psi, baddäckstryck 26psi (kallt).

Chevrolet Corvair-motorer:

1/: 140 cu. (2 296 cc) horisontellt motsatta sexcylindriga utrustade med två Rochester enkelpipiga downdraft-förgasare. Kompressionsförhållande 8,0:1 med en effekt på 80 hk @ 5 200 varv/min.

2/: Valfri "Super Turbo Air"-uppgradering från standardmotorn producerade 95 hk @ 4,800 rpm och 125 lb/ft vridmoment vid 2,800 rpm. Denna motor hade en uppgraderad kamaxel, cylinderhuvuden, ventiler med dubbla fjädrar och en lägre begränsningsljuddämpare med ett 2" utlopp.

3/: 1962 "Spyder" turboladdad motor alternativ för cabrioleten och Monza producerade 150hk.

4/: 1964 163.971 cu. (2 687 cc) horisontellt motsatta sexcylindriga utrustade med två Rochester enkelpipiga downdraft-förgasare. Kompressionsförhållande 8,25:1 med en effekt på 95 hk @ 3 700 rpm och ett vridmoment på 114lb/ft @ 2,400 rpm.

5/: Monza-motor: 144,9 kubiktum. (2 375 cc) horisontellt motsatta sexcylindriga utrustade med två Rochester enkelpipiga downdraft-förgasare. Kompressionsförhållande 9:1 med en effekt på 102 hk @ 4 400 rpm och ett vridmoment på 134lb/ft @ 4 400 rpm.

6:/ 1965 "Spyder" turboladdad motor ersatt av en normalt aspirerad trimmad motor utrustad med större ventiler, fyra enkelpipiga downdraft-förgasare och ett dubbelt avgassystem. Denna motor gav 140 hk.

7/: Corsa Sport Coupé 164 Turboladdad motor: 163.7 cu. (2 683 cc) Horisontellt motsatt sexcylindrig utrustad med turboaggregat och enkel förgasare som producerar 180 hk (SAE brutto) med ett vridmoment på 265 lb/ft.

Bränsletank: 11 US gallon standard. Monza och Corsa Sport Coupé 14 US gallon.

Transmission: Treväxlad manuell växellåda med synkronisering på tvåans och toppväxeln. Som tillval finns två växlade Powerglide-automater. Från 1961 fyrväxlad helsynkroniserad manuell växellåda. Från 1959-1964 var bilen utrustad med svängaxlar och från 1965-1969 var drivaxlarna dubbelledade, vilket eliminerade de hanteringsproblem som var förknippade med svängaxlarna.

Slutsats

Det gamla talesättet säger att "Visdom med facit i hand är den värsta sortens visdom". När General Motors först inledde sin vision att skapa en stor amerikansk Volkswagen hade de framför sig själva Volkswagen, som sålde fantastiskt bra i USA och över hela världen, och den Volkswagen-baserade Porsche 356.

Volkswagens köregenskaper var välkända men verkade inte vara något större bekymmer. Köregenskaperna hos Porsche 356 hyllades av sportbilsfantaster över hela världen, vilket tycktes bekräfta att bakmotorn med svängaxlar skulle vara en perfekt bil för en Chevrolet för det "svängande sextiotalet".

När Corvair först började säljas sålde den som smör, folk älskade den på utställningsgolvet, de älskade provkörningsupplevelsen med smidigheten hos den bakmonterade sexan, de ville ha det invändiga plana golvet. Det var en bil som utstrålade kvalitet och som hade något av en exotisk aura över sig. Corvairs exotiska dragningskraft var omedelbart uppenbar i det första årets försäljningssiffror: trots att Corvair hade varit tänkt som en kompakt utilitaristisk Chevrolet "folkbil" sålde basmodellerna inte lika bra som deluxe-modellerna.

Detta kan ses i försäljningssiffrorna för det första året för coupémodellerna som ett exempel: försäljningen var 14 628 basmodellcoupéer, 36 562 727 deluxe-coupéer och 11 926 av de dyrare Monza club coupéerna. Försäljningssiffrorna tenderade att indikera att folk köpte en Corvair för att skaffa sig en "amerikansk Porsche", eller så nära en som de hade råd med.

Med tanke på detta försäljningsmönster började Chevrolet successivt bygga Corvair-modeller för entusiastförare och marknadsföra Corvair till det segmentet. Med introduktionen av den andra generationens bilar 1965 hade Chevrolet verkligen lyckats skapa en säker och spännande förarbil: en amerikansk bil som gav europeisk stil och körupplevelse. Det som skulle ersätta den var dock en amerikansk bil, med en amerikansk V8-motor, och en omisskännligt amerikansk körupplevelse: **Ford Mustang**.



Ben Branch

13. Fiat 500: Chockerande liten och själfull skönhet

Publicerad 16 april 2022 Text Claes Johansson

Fiat 500 är bilen som fick det moderna Italien på hjul. En bil för massorna och de allra smalaste gränderna, tillverkad mellan 1957 och 1975.



Den är liten. Chockerande liten när du ställer dig bredvid den, inte ens tre meter lång och lite drygt 1,3 meter bred. Ändå rymmer den en färsk kärnfamilj och lite bagage.



*Enkelt och prydligt,
Fiat 500 är en snillrik ingenjörprodukt med fin kvalitet i de enkladetaljerna.*



Får du hastighetsmätaren att bottna är du på väg utför Åreskutan.

Den gjordes av en berömd konstruktör – Dante Giacosa. Ett geni som behärskade massproduktionens krav på standardisering men också förstod att tolka de breda folklagrens behov och drömmar. Resultatet blev en reducerad bil, men ändå en bil på riktigt. Ingen pappig motorcykelbil med dödslängtan i varje manöver. Och det bästa av allt. Han gav Fiat 500 en själ.

Giacosa hade förmågan att våga tänka nytt när han skulle förnya 1930-talets Fiat 500 Topolino, som han också var pappa till. Den nya fick en luftkyld tvåcylindrig radmotor bak, med toppventiler. Och en självbärande kaross som gav mer utrymme för de åkande.

Ändå kom Fiat 600 före med konceptet, 1955. Men någon ställde sig alltså upp på ett styrelsemöte och menade att det absolut behövdes en ännu mindre modell än den tre meter och 20 centimeter långa 600! Och antagandet var helt riktigt: "Nuova 500" kom att tillverkas i 3 427 648 exemplar.

Sommaren 1957 kom den som 1958 års modell. Omdömena var goda. I Stora Bilboken 1958 karaktäriseras accelerationen som "ytterst obetydlig", men man lovordade köregenskaper och fjädring. En 500 De luxe kostade 5 043 kr, 1 532 kr mindre än en VW Typ 1. Modellen såldes regelmässigt i Sverige bara till 1961.

Den är klart peppig att köra. Ett halvt ton med körglädje inklusive den osynkade lådan. Direkt styrning, rusig och fin motor, men slö. Vettiga bromsar. Även långa personer får plats, men hu så liten man är bredvid långtradarna. Fiat 500 är en av få bilar som ser snygg ut även med lite sjuvig lack och bucklor. Fenomenet omfattar även Citroën 2CV. Slängigt kontinentalt sådär. Helrätt!



Fiat 500 Deluxe 1960

Nypris: 5 260 kr.

Motor: Rak tvåcylindrig fyrtaktare, överliggande kamaxel och toppventiler. Fläktkyllning. Volym 479 cm³. Max effekt 21 hk SAE vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift. Fyrväxlad låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 184 cm. L 297/B 132/H 133 cm.

Tjänstevikt: 570 kg.

Fjädring/hjulställ: Individuella upphängningar, fram tvärställd bladfjäder och överliggande tvärlänkar, bak skruvfädring i vinkel-arm. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trumbromsar fram och bak.

Fartresurser: Toppfart ca 95 km/tim. Acc. 0–80 km/tim 43 s.

Förbrukning: 0,45–0,75 l/mil.

Livscykeln

1957 Uppföljaren till 500 Topolino introduceras och får heta 500 Nuova (N). Den har 13 hästar ur 479 kubik och en sportversion presenteras på 21 hästar.

1960 500:an blir något snär fyrarsitsig med plats för lite mer bagage tack vare att motorn lutas ner. Modellen heter Giardiniera. Samma år introduceras 500D med 499 kubik och 17,5 hästar, större bakljus och vevbara sidorutor som standard. Nu går det att komma upp i 100 km/tim.

1965 får dörrarna gångjärnen i framkant och tilläggsbokstaven blir 500F. Kanvastaket görs lite mindre och omfattar inte bakrutan. Större vindruta och bekvämare säten. Så här långt har 640 000 bilar tillverkats.

1968 En lyxversion "L" införs med mer påkostad inredning och extra krom.

1972 Sista versionen, "R". Inga andra varianter. Nu lyfts (den luftkylda) motorn över från 126, alltså 18 hästar ur 594 kubik.

1975 Tack och adjö. Men Fiat 500 är en bil med evigt liv.

Klassiker

14. Grattis Nissan Skyline!

Publicerad 11 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag firar Märten namnsdag. Skyline är inte det minsta likt Märten men har namnsdag ändå.



Skyline - stadssiluett - en artificiell kontur där en storstads byggnation avtecknar sig som en skugga mot kvällshimlen. Nissan kallade en bilmodell för Skyline så tidigt som 1957.

En familjebil i sedan- eller kombiutförande, men snart även i coupéversion.

Ford i USA tillverkade 1957-59 en plåtcabriolet med viss framgång som fick det snarlika namnet Skyliner.

Det var som ultrasnabb coupé som Nissan Skyline blev mest känd. Från 1969 och fram till 1973 blev Skyline GTR framgångsrik på japanska racerbanor. Sedan inföll en period av lugn och skapligt harmoniska karossdrag.



Skyline från 1972 försågs med några förvirrande valkar på karossidorna som krävde stora arbetsinsatser vid plåtpressarna. Med facit går väl resultatet att ifrågasätta.



Till 1979 hade karosstragen slätats ut och kvar blev en anonym bil svår att skilja från mängden av andra japanska skapelser. Identitetskris är ordet och ett problem som hänger kvar än i dag för biltillverkare som egentligen borde hunnet etablera sina egna specifika särdrag.



1983 såg Nissan Skyline ut på detta vis. Lite rakare och möjligen en smula sportigare.



Med Skyline GTR 1989 - R32 kallad - blev allt plötsligt rätt. En bil med intressanta veck och pressningar som lockar ögat på en upptäcktsfärd. Dessutom var detta en bil med fantastiska prestanda tack vare en turbomotor på 320 hk och fyrhjulsdraft.



De lyckade designelementen från R32 sparades och mjukades upp en aning på efterträdaren R33 presenterad 1995. Konstant fyrhjulsdraft och den första Skyline av högprestandatyp som såldes utanför Japan. Storbritannien blev en avgörande marknad, mycket på grund av att bilen endast tillverkades högerstyrd.



1998 års R34 innebar mindre uppdateringar rent teknisk men mer utseendemässigt. Fanns som fyrdörrars och fortfarande lätt att trimma för ytterligare effekt.



Nissan Skyline (V35) 2001–06

Sedan 2002 säljs Skyline under namnet Infinity på de flesta marknader. GTR-beteckningen har getts till en egen modell.



Roger Warolin