



Hudson Italia

1. Nu är Toyota BZ4X en bättre bil
2. Provkörning KGM Torres EVX Luxury Edition
3. Audi e-tron GT
4. BYD Sealion 7 kommer i 3 versioner
5. Volvo Cars säljer bilmärke till Zeekr för 8 miljarder kronor
6. Missvisande uppgifter om dragvikt från Transportstyrelsen
7. Tesla förlorar skyltstrid i HD
8. Explosion i Koenigseggs lokaler
9. Kolla in insidan av Brabus otroligt feta husbil
10. Svenska RGNT släpper ny eldriven motorcykel
11. Staten säljer Bilprovningen
12. Audis ringar är mer än bara cirklar
13. Koenigsegg Agera
14. Fiats floskelfest
15. Hudson Italia
16. Fredagsfilmen



1. Test: Nu är Toyota BZ4X en bättre bil

Av redaktören bytbil.com 2024-11-14 Text och foto Morten Bek

Toyota har nu bättre kontroll på räckvidden i sin hittills enda elbil, och priserna har sänkts flera gånger. BZ4X har blivit bättre utan att vara bäst.



Det såg lovande ut när Toyota äntligen kunde börja sälja sin första elbil i mitten av 2022. **BZ4X** introducerades som en rymlig crossover med bra utrustning, rimliga priser och relativt lång räckvidd. Räckvidden visade sig dock snabbt vara den svaga punkten. När jag testkörde **BZ4X** på en förbrukningstur i oktober 2022 var förbrukningen katastrofalt hög. Det var omöjligt att rekommendera elbilen till någon, och det var – och är – en besvikelse att en av de mest välrenommerade biltillverkarna kunde misslyckas så grundligt. Toyota har arbetat på att förbättra mjukvaran, och mot slutet av 2023 kom även förbättringar av hårdvaran. Detta skulle ge batteriet en bättre chans att prestera. Samtidigt sänktes priserna.

Lägre förbrukning, men batteriet är fortfarande litet

Den nya hårdvaran för att förbättra laddhastigheten i kallt väder består bland annat av en ny värmepump och en ny batterivärmare. Redan tidigare hade förbättrad mjukvara implementerats för att öka räckvidden, sannolikt genom att låsa upp fler kilowattimmar i batteriet – och genom att minska klimatanläggningens kraftiga påverkan på räckvidden. Men batteriet är fortfarande betydligt mindre än de största i klassen, där det vanligtvis finns 10–15 kWh mer att tillgå än i **BZ4X**. Batteriet har 71,4 kWh, men endast 64 kWh kan användas för daglig laddning. Resten sparas för att ge bästa möjliga batterilivslängd.

Räckvidden på upp till 513 kilometer kan därmed uppfattas som väldigt optimistisk. Men på en mild septemberdag, som när jag tog bilderna, räknar jag med en räckvidd på mellan 350–400 kilometer vid blandad körning. Detta ser betydligt bättre ut än det gjorde 2022.



Neutrala köregenskaper

BZ4X är det jag skulle kalla för en milt motoriserad elbil. Om du tänker att den är undermotoriserad, så är det inte riktigt vad jag menar. Men 204 hästkrafter, för att inte tala om endast 266,3 Nm, i den framhjulsdrevena versionen gör att **BZ4X** känns mer stillsam och långsammare än nästan alla andra bilar i klassen. **BZ4X** får bra poäng på andra parametrar. Fjädringen med 18-tums hjul med däck med höga kanter är en bra kombination av stabilitet och komfort, och även om styrningen är lika intressant som att stirra på en vit vägg, är den neutral och förutsägbar.





Toyotas elbil är mycket rymlig i kupén (inte lika rymlig i bagageutrymmet), och framsätena ger bra stöd på alla rätta ställen. Jag tycker att interiördesignen börjar kännas något föråldrad, och den höga mittkonsolen med luftutblås i mitten och infotainment högst upp är ett klumpigt stycke design. Jag kan inte hitta en förklaring till varför den lilla och korniga skärmen för instrumenteringen måste sitta i en enorm plastram, och även om jag gärna ser fler fysiska knappar i nya bilar, så finns det för många på **BZ4X** ratt.

Konkurrensen är hårdare än någonsin

Toyota har varit duktiga på att följa marknaden och sänka priserna på **BZ4X**. Först sänktes priset med 40 000 kr på hela modellprogrammet i augusti 2023, och med de senaste förändringarna sänktes det ännu mer i januari i år, så att den billigaste BZ4X nu kostar från 469 900 kronor.

Basmodellen kommer med 18-tums aluminiumfälgar, nyckellös åtkomst, rattvärme och infotainment med en skärm på endast 8 tum. Först i den testade Style Edition för 499 900 kr får man elmanövrerad baklucka, parkeringssensorer fram, döda vinkel-system, trådlös mobilladdare – och en infotainmentskärm på 12,3 tum. Priserna är inte överdrivna, men de är inte heller riktigt konkurrenskraftiga på dagens marknad. Många konkurrenter erbjuder betydligt mer kraft, längre räckvidd, bättre köregenskaper, mer utrustning, snabbare laddning och/eller finare interiör för samma eller lägre pris.

Toyota har lagt mycket tid på att förbättra saker som borde ha fungerat från början, och jag tror att japanerna har lärt sig något inför kommande elbilsmodeller. De japanska misserna har påverkat försäljningen och gett repor i lacken. Men nu är **BZ4X** där den klarar det den ska klara. Den har gått från att vara omöjlig att rekommendera till att vara en elbil jag inte skulle avråda från. Skulle jag välja den framför **Hyundai Ioniq 5** eller **Kia EV6**? Nej, det skulle jag inte.



SPECIFIKATIONER

Toyota BZ4X FWD Prestige

Motor: Elmotor (fram)

Effekt: 218 hk/266,3 Nm

0–100 km/h: 7,5 sekunder

Topp hastighet: 160 km/h

Förbrukning: 14,7 kWh/100 km

Räckvidd: 504 kilometer

Batteristorlek: 71,4 kWh

Laddkapacitet: 150 kW

Mått (L/B/H): 460/186/165 cm

Tjänstevikt: cirka 1 895 kilo

Dragvikt: 750 kilo

Bagageutrymme: 452 liter

Pris: 499 900 kr (BZ4X finns från 469 900 kr).



Relaterade artiklar



Veckans fynd: Toyota Land Cruiser är en ikon redo för äventyr



Krönika: Biltillverkarna säljer ofärdiga bilar – utan att skämmas



Första åkturen: Kia EV6 är – fortsatt – bland de bästa i klassen



Test: VW ID.7 Tourer är en kombi som siktar högt

2. Provkörning KGM Torres EVX Luxury Edition

AV Patrik Lindgren

Publicerad 14 nov 2024 kl 15:12

KGM lanserar sin tredje bil på svenska marknaden inom ett relativt snävt tidsfönster, och mer är på gång. I pipelinen finns det utrymme för ytterligare elbilar och en hel del annat smått och gott. Vi passar på att köra eldrivna suven Torres.



*Ett utseende som kan inspirera till oömma äventyr,
men Torres EVX driver bara på framhjulen. Än så länge.*

KGM är en förkortning av KG Mobility, bakom det finns ett företag som heter KG Group och det var de som köpte upp det tidigare konkurshotade **SsangYong**. Hädanefter är det alltså KGM som gäller. Torres EVX är tredje bil ut på den svenska marknaden och är en renodlad elbil – till skillnad mot syskonen **KGM Rexton**, som är en stor dieseldriven suv, och **Musso Grand** som är en dieseldriven pickup med möjlighet att konvertera till biogasdrift.

Det räcker med att slå ett snabbt öga på KGM Torres EVX för att se att den sticker ut lite och det inte bara jämfört med sina syskon. I stället för det gamla SsangYong-emblemet i grillen finner vi nu i stället sex stycken ljusblock, kanske en liten flirt med Jeep och deras sju öppningar i grillen. Lite längre ner hittar vi två svarta block, ett på varsin sida av registreringsskylten, som är designade likt den sydkoreanska flaggan.



Det här är nytt

Elektrisk SUV. Första elbilen i modellutbudet med äventyrliga aspirationer.

100 000 mil. Nästan överdrivet generös batterigaranti, sju års nybilsgaranti.

V2L. Möjlighet att driva kaffebryggare med mera finns som tillbehör.

Blade-batteri. Tillverkat av BYD. Litiumjärnfosfat-batteri på 73,4 kWh.

Det är tydligt att KGM försöker bryta ny mark. Antingen tycker man att Torres ser ut som inget annat, eller så ser man troligen en blandning av olika bilar. Skulle suget efter mer uppstå finns det ett urval av extra accessoarer att köpa till. Får det till exempel lov att vara ett bagagerumstält för 35000 kronor, exklusive moms? Eller kanske en låsbar förvaringsbox på höger c-stolpe? Kan det vara så att [Land Rover Defender](#) har stått för inspirationen?

Det går inte att blunda för, i sommar har jag och familjen rullat en hel del mil i Sverige. Mitt minne är inte längre vad det har varit, men om det är något jag är säker på så är det att jag aldrig tidigare har sett så många bilar utrustade med [taktält](#), [takboxar](#), kajakhållare, cykelhållare samt [bakboxar](#). Man skulle nästan kunna tro att det har blivit en livsstil.

Kan KGM Torres EVX finna sin plats i den här kategorin? Kan den leva upp till sitt robusta och lite tuffa utseende? Kanske, men här kommer en brasklapp: den driver enbart på framhjulen och elmotorn nöjer sig med att ge som mest 207 hästkrafter och 339 newtonmeter i vridmoment. Det kan vara bra att veta innan du packar den till bristningsgränsen och beger dig ut på ditt livs äventyr.

Bakom ratten sitter jag rätt bekvämt i den läderklädda stolen med både värme och svalka vilket passar bra en varm sommardag. Inredningen känns modern och fräsch och antalet knappar och reglage upplevs som överskådligt. Kan hända att någon tycker vissa knappar på ratten är i minsta laget. Framför ratten finns dubbla 12,3 tums-skärmar, en instrumentpanel och en infotainmentskärm.



Tilläggs ska att vissa knappar och reglage påminner väldigt mycket om de som står att finna i **Kia** och **Hyundai** när det kommer till utseende och typsnitt. Skärmarna skiljer sig dock åt, responsen är det inget större fel på men när man startar bilen så får man vänta en stund innan systemet är redo. Här finns trådbunden Apple Carplay och Android Auto samt även möjlighet att ladda trådlöst via en induktionsladdare. Dubbla USB-C uttag finns både i fram- och baksätet.

I baksätet är det relativt rymligt åt alla håll för min 176 centimeter långkorta kropp, speciellt uppåt. Som det så ofta är ska den mittersta platsen egentligen mest användas när nöden kräver det då den är upphöjd och inte lika bekväm. Här finns som jag tidigare nämnde två USB-C uttag och möjlighet till förvaring i främre stolsryggen, det finns också solgardiner som kan komma väl till pass. Ryggstödet går att dela 60/40 men det finns ingen genomlastningslucka. Det går också att ställa vinkeln på ryggstödet samt att den som sitter till höger i baksätet kan manövrera den främre passagerarstolen.

Bagageutrymmet rymmer 703-869 liter beroende på vilken position lastgolvet befinner sig i. Fäller man ryggstöden så ryms upp till 1 662 liter. Det finns också speciella madrasser att köpa till ifall man vill sova i den, liksom Hyundai och Kia har även KGM Torres möjlighet att ta ström från batteriet och driva olika elektriska enheter via V2L-teknik. Bakluckan ska kunna öppnas genom att ställa sig bakom bilen och vänta i några sekunder, provkörningsbilen hade dessvärre inte den funktionen aktiverad så det lär vi få anledning att återkomma till vid framtida test.

Körmassigt är KGM Torres EVX helt ärligt ingen jättespännande upplevelse. Den gör ett bra jobb med att ta någon från punkt a till b men så väldigt mycket mer än så är det inte. Styrningen är lite simmig men komforten är okej förutom vägbruset som tränger sig på i högre farter på grov asfalt. Den kan upplevas lite hård över ojämnheter men stabiliteten är det inget fel på.

Räckvidden då, runt 42 mil säger bilen med hundra procent i Blade-batteriet som inte har möjlighet att förvärmas. Jag testade snabbbladdning på en 150 kW-laddare hos OKQ8 och kom upp i som mest 92 kW vid laddning från ca 20 procent. 120 kW ska den klara men som de flesta vet vid det här laget är det många andra faktorer som påverkar hastigheten från snabbbladdarna.



Är det här en bil för de äventyrliga? Det går att få med sig allt möjligt om man så vill, men framhjulsdriften ger vissa begränsningar, så klart. KGM har en ny plattform på gång, troligen i samarbete med Kia och Hyundai, och när den lanseras kommer KGM kunna addera fyrhjulsdrift, 350 kW snabbladdning samt 800 voltsystem till sina framtida elbilar. Då tror jag definitivt att Torres EVX kan tas med på större utmaningar.

KGM Torres EVX Luxury Edition

Pris: 569 900 kronor, säljs nu.

Motor: El. Max systemeffekt 207 hk (152,2 kW), max vridmoment 339 Nm. Batterityp litiumjärnfosfat LFP, 73,4 kWh. Laddeffekt AC/DC 11kW/120 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 10,8 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u, däck 225/60 R18. Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 268, längd

471, bredd 189, höjd 171, spårvidd f/b 162/164. Markfrigång 17. Tjänstevikt 1 915, maxlast 495, max släpvagnsvikt 1 500. Bagagevolym (VDA-liter) 703- 1662 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,1 s, topp- fart 175 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,87 kWh/ mil. Räckvidd 46,2 mil.

Garantier: Nybil 7 år/15 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 6 år, lack 5 år, assistans 3 år, batteri 10 år/100 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren. Därefter 360 kronor per år.



Rivaler:



Skoda Enyaq

Likväl som ID.4, Audi Q4 e-tron med flera i VW-koncernen byggda på MEB-plattformen och nästan lika stora som Torres.

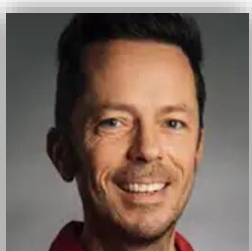
Pris: 559 900 kronor.



Tesla Model Y RWD

Den ständige rivalen och storsäljaren. Ni vet förmodligen redan allt om den vid det här laget. Nu även som sjuitsig.

Pris: 554 170 kronor.



Patrik Lindgren



3. Audi e-tron GT

Av Top Gear-teamet Publicerad 15 nov 2024

"En stilig fyradörrars GT som utnyttjar Audis styrkor, nu med en helt galen vändning"



Bra grejer

Chockerande prestanda, silkeslen hantering, utmejslade snygga utseenden... och faktiska knappar på insidan

Dåliga grejer

Sikten bakåt är begränsad, priserna är höga, prova den aktiva fjädringen innan du bestämmer dig för att köpa

Överblick

Vad är det?

Det är den uppdaterade och lätt ansiktslyfta Audi e-tron GT. Detta är systerbilen till [Porsche Taycan](#) – baserad på samma VW Group J1-plattform och med mycket av samma teknik – om än insvept i en extremt vass kostym. När den först kom 2020 var det inte den första helt elektriska Audi, den titeln gick till den ursprungliga e-tron SUV:n, men den var definitivt den mest spännande. Och det kommer förmodligen att förbli så tills vi får en helt elektrisk R8.

Du sa att den hade fått en ansiktslyftning?

Ja, inte så lätt att säga, men Taycan fick en ansiktslyftning i början av 2024 och Audi följde upp med att avslöja sin uppdaterade e-tron GT i juni.

De yttre förändringarna beskrivs bäst som subtila. Det finns fler färger, nya hjul och olika emblem. Den främre grillen är något renare, den bakre diffusorn har gjorts om med en vertikal reflektor på RS-modellerna (tydligt en ny Audi Sport-signatur) och du kan nu ha ett kolfibertak och Mansory-specade marmorade kolfiberbitar på RS Performance.



Vänta, det finns något ovanför en RS-version?

Just det, RS e-tron GT Performance är ett nytt tillskott i sortimentet. Faktum är att du inte längre kan ha en bil som bara kallas e-tron GT.

Tidigare stod valet mellan e-tron GT quattro och den fullfjädrade RS e-tron GT och den fullfjädrade RS e-tron GT kan du nu efter uppdateringen välja mellan S e-tron GT, RS e-tron GT och RS e-tron GT Performance.

Och det finns en anledning till att vi fortsätter att hänvisa till omarbetningen 2024 som en uppdatering snarare än bara en ansiktslyftning. Den gamla quattro klarade maximalt 523 hk (med launch control inkopplad) och kunde göra 0-62 mph på 4,1 sekunder. Det var helt klart alldeles för trögt för Audis kunder, för instegsmodellen S e-tron GT får nu 670 hk och en 0-62 mph-tid på 3,4 sekunder.

RS hade tidigare 637 hk, men nu får du (hoppas att du sitter ner) 844 hk i "standard" RS och hela 912 hk i RS Performance. Det är en ökning med 275 hk och gör detta till den mest kraftfulla serietillverkade gatbilen som Audi någonsin har byggt. Usch.

Uppenbarligen uppnås alla dessa effektsiffror med en motor i vardera änden (nämnda motorer är tydligen nu lättare och effektivare) för fyrhjulsdraft, och det finns samma tvåväxlade växellåda som Taycan på bakaxeln för att maximera accelerationen från linjen, men också höja effektiviteten vid högre hastigheter.

Hur stort är batteriet?

Större än tidigare. Tidigare erbjöd Audi ett batteri på 93 kWh i e-tron, men det har nu vuxit till en enhet på 105 kWh och lyckas ändå vara 9 kg lättare. Trevligt.

Med tanke på namnet kan man förvänta sig att detta är en hyfsad grand tourer, och Audi räknar med 374 miles räckvidd för S, 365 mil för RS och 364 mil för RS Performance. Bara en mil för 68 hk extra? Låter bra för oss.

Laddningshastigheterna är också högre än före ansiktslyftningen, med 800-voltsarkitekturen som möjliggör 320 kW DC-snabbladdning. Om du kan hitta en laddare med tillräckligt med ström bör det innebära en påfyllning på 10 till 80 procent på bara 18 minuter. Adaptiv luftfjädring är nu standard på alla e-tron GT för maximal komfort.



Vad är domen?

"En stilig fyradörrars GT som utnyttjar Audis styrkor, nu med en helt galen vändning" e-tron GT:s verkliga styrka är att den inte anstränger sig för mycket för att vara en bil från framtiden. Det är helt enkelt en stilig fyradörrars GT som utnyttjar Audis styrkor - nämligen en högkvalitativ interiör, komfort och användbarhet och en bältande temposväng som är mer än värdig RS-märket. En elektrisk drivlina passar också märkets ambitioner som teknikledare, särskilt nu när motorerna har uppdaterats för att ge ladugårdskraft.

Och medan räckvidden tidigare var lite av en begränsande faktor, innebär Audis batteri-uppgradering (och dess ökning av laddningshastigheten) att e-tron GT kan betraktas som en riktig grand tourer. Det är fortfarande inte den mest effektiva elbilen - vi såg cirka 3,0 miles per kWh i en RS under ett par hundra mil - men det garanterar åtminstone en verklig räckvidd på över 300 miles.

På varje avdelning är detta en enormt imponerande bil: tillräckligt bekväm för att vara en daglig förare, men med ansiktssmältande acceleration i skåpet; En praktisk bil med fyra dörrar, men med utmejslad snygghet - om den enda uppoffringen för att få tillgång till all denna talang är att planera dina roadtrip-rutter noggrant för att införliva lite snabbbladdning, så är det en liten uppoffring att göra.

Är det bättre än en Taycan? Den erbjuder en bråkdel mer komfort och utrymme och en smula mindre hastighet (den uppdaterade Taycan Turbo S får 940 hk för en 2,4s 0-62mph sprint), men egentligen är skillnaderna små. Det kommer att bero på vilket märke du föredrar och vilken kaross du dras till - och på grundval av det kommer e-tron GT att fortsätta att rufsa till fjädrarna i Stuttgart.

Rivalerna:



Porsche Taycan



Tesla Model S



4. Äntligen i Europa: BYD Sealion 7 kommer i 3 versioner

Av John Sempill

Publicerad 2024-11-15

Uppdaterad 2024-11-15

BYD är på offensiven och lanserar nu sin Tesla Model Y-utmanare i Europa. Inledningsvis kommer 3 versioner – vilken passar dig bäst?



Värmepump är standard hos nya BYD Sealion 7.

Nu lanseras BYD Sealion 7 på en europeiska marknaden, en eldriven suv som markerar den fjärde bilen i Ocean-serien (det förklarar sjölejonet i rummet). Övriga tre är Dolphin, Seal och Seal U.

– Vi har märkt en efterfrågan på precis den här typen av fordon i Europa, så vi är glada att kunna introducera SEALION 7, säger Stella Li, chef på BYD.

– Vi är övertygade om att dess mix av suv-design och paketering, Blade Battery-teknik, räckvidd, prestanda och generösa specifikationer kommer att tilltala många kunder över hela Europa.

Då Stella lyckades komprimera pressreleasen i ett par meningar har vi inte så mycket mer att berätta. Vi ger det ett försök.

Två batterialternativ erbjuds och WLTP-räckvidden uppges hamna på 502 km. När vi ändå är inne på ämnet skriver BYD i sin pressrelease att Blade Battery-tekniken är fri från kobolt – ett material som annars orsakat stora miljömässiga problem i gruvindustrin.



Vikten ligger på 2 225-2 435 kg beroende på version.



Panoramatak med elektrisk rullgardin ger ljus.



Här ryms 520 liter. Med baksätet nedfällt höjs siffran till 1 789 liter.



Här får du plats med mössan eller kepsen, kanske till och med gymskorna.

En annan punkt som besserwiser-Stella missade var att motorn alstrar en effekt på 230 kW (308 hk) och 380 Nm i vridmoment. Det här ger den bakhjulsdrivna Comfort-versionen av Sealion 7 en toppfart på 215 km/h och en 0–100 km/h-tid på 6,7 sekunder.

Hos de fyrhjulsd drivna versionerna Design AWD och Excellence AWD kompletteras motorn av en 160 kW-enhet på framaxeln.

Detta ger totalt 390 kW (523 hk) i effekt och en 0–100 km/h-tid på 4,5 sekunder.

Tittar vi på räckvidd har den bakhjulsdrivna Comfort samt Design AWD – med sitt 82,5 kWh-batteri – en räckvidd på 482 respektive 456 WLTP-kilometer.

Toppversionen Excellence AWD har ett större batteri på 91,3 kWh och en WLTP-räckvidd på nämnda 502 km.

Några svenska priser har ännu inte kommunicerats.



5. Volvo Cars säljer bilmärke till Zeekr för 8 miljarder kronor

Posted by Kristofer Rask november 15, 2024

Volvo Cars har sedan 2017 varit en storägare i mobilitetsföretaget Lynk & Co som bland annat är aktuella med elbilen 02. Men nu meddelar Volvo att man säljer av sin andel på 30 procent. Köparen är systerbolaget Zeekr som betalar 8 miljarder kronor.



Därmed kommer Zeekr äga 51 procent av bolaget medan Geely Auto äger resterande 49 procent. Geely Auto planerar också att öka sitt ägande i Zeekr och på så vis föra Geely Auto, Lynk & Co och Zeekr närmare varandra.

Geely Auto hoppas att de tre företaget ska uppnå nya synergier med fokus på gemensam hårdvara och mjukvara, men också effektivisera försörjningskedjan, eftermarknadsservice och påskynda skapandet av en starkare global koncern.

– Denna integration är en viktig åtgärd för Geely Holding för att genomföra sina långsiktiga strategiska planer. Samordningen och integrationen av våra varumärken stödjer deras hållbara verksamhet och skapar större synergier som gynnar försäljning, tjänster, intäkter och produktkonkurrenskraft, vilket gör att våra företag kan erbjuda större värde och möjligheter till både globala konsumenter och aktieägare, säger Eric Li, ordförande för Geely Holding i ett uttalande.

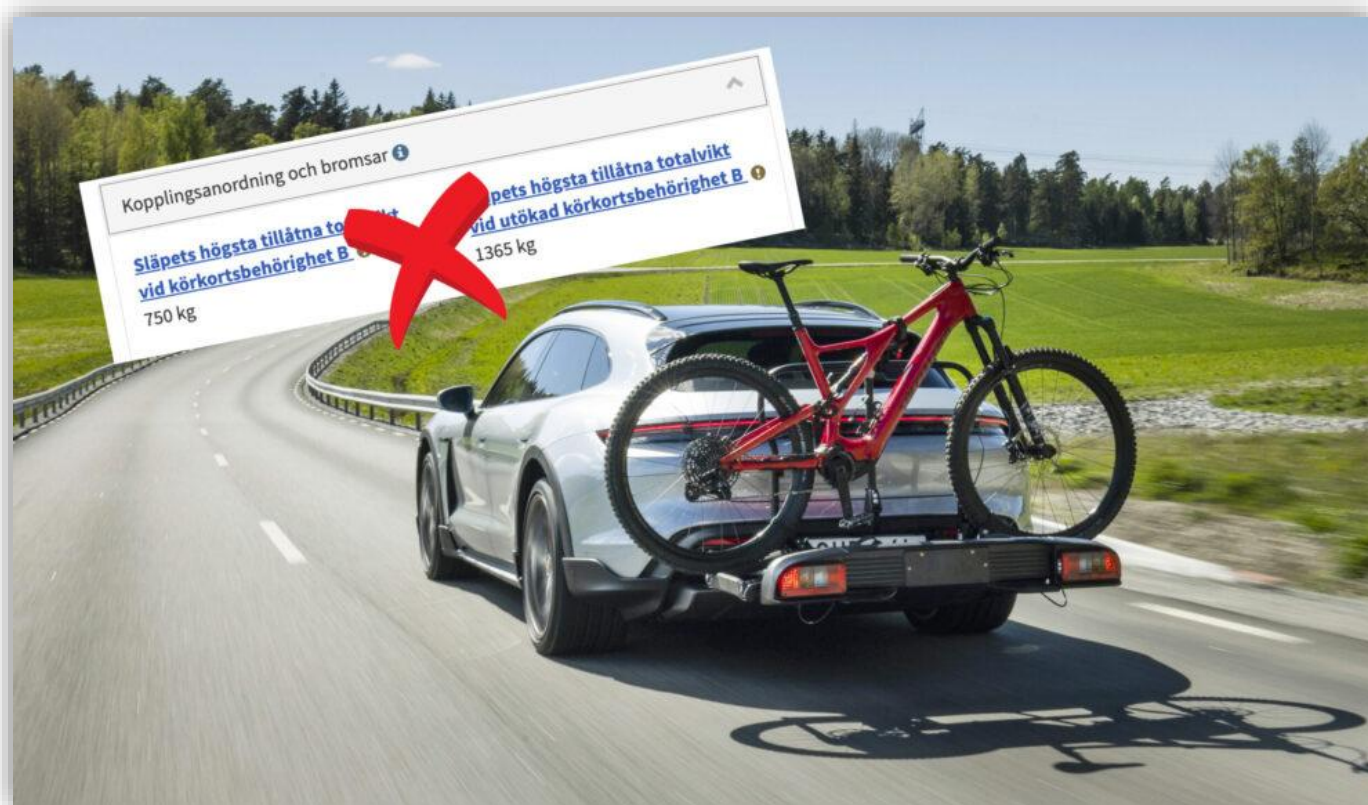


Kristofer Rask

6. Missvisande uppgifter om dragvikt från Transportstyrelsen

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-11-14 Updaterad 2024-11-14

Transportstyrelsen anger maximal släpvningsvikt för bilar som inte får ha dragkrok. Och ibland missvisandel vikt för bilar med krok. Detta leder till felaktiga uppgifter i bilannonser.



Porsche Taycan 4 Cross Turismo får inte ha dragkrok, bara en cykelhållare. Både Transportstyrelsen och en bilhandlare anger upp till 1 365 kg för släpvagn.

Uppgiften "Släpets maximala totalvikt vid körkortsbehörighet B" i [Transportstyrelsens webbtjänst](#) räknas fram genom att dra ifrån fordonets maxvikt från den högsta tillåtna fordonsvikten (3 500kg). Det är bara ett teoretiskt värde och inte den verkliga tillåtna dragvikten.

ViBilägare har uppmärksammat detta efter att en läsare skrivit in och undrat över vad som verkligen gäller för **elbilen Hyundai Ioniq** som läsaren övervägde att köpa.

I bilhandlarens annons anges att bilen har dragkrok och får dra 1 530 kg – en viktuppgift som också återges på Transportstyrelsens webbtjänst.

Men det stämmer inte. Bilen får inte ens ha dragkrok.

Det kan man ana när man går till Transportstyrelsens [Släpvningskalkylator](#). Där får man till svar "Du har angett en bil som saknar uppgift om maximal dragvikt för släpvagn. Uppgiften om bilen kan dra släpvningsvagnen kan inte lämnas, kontakta Transportstyrelsens kundtjänst för mer information."



Ur-Ioniq får inte användas med dragkrok, men det framgår inte tydligt på Transportstyrelsens webbplats.

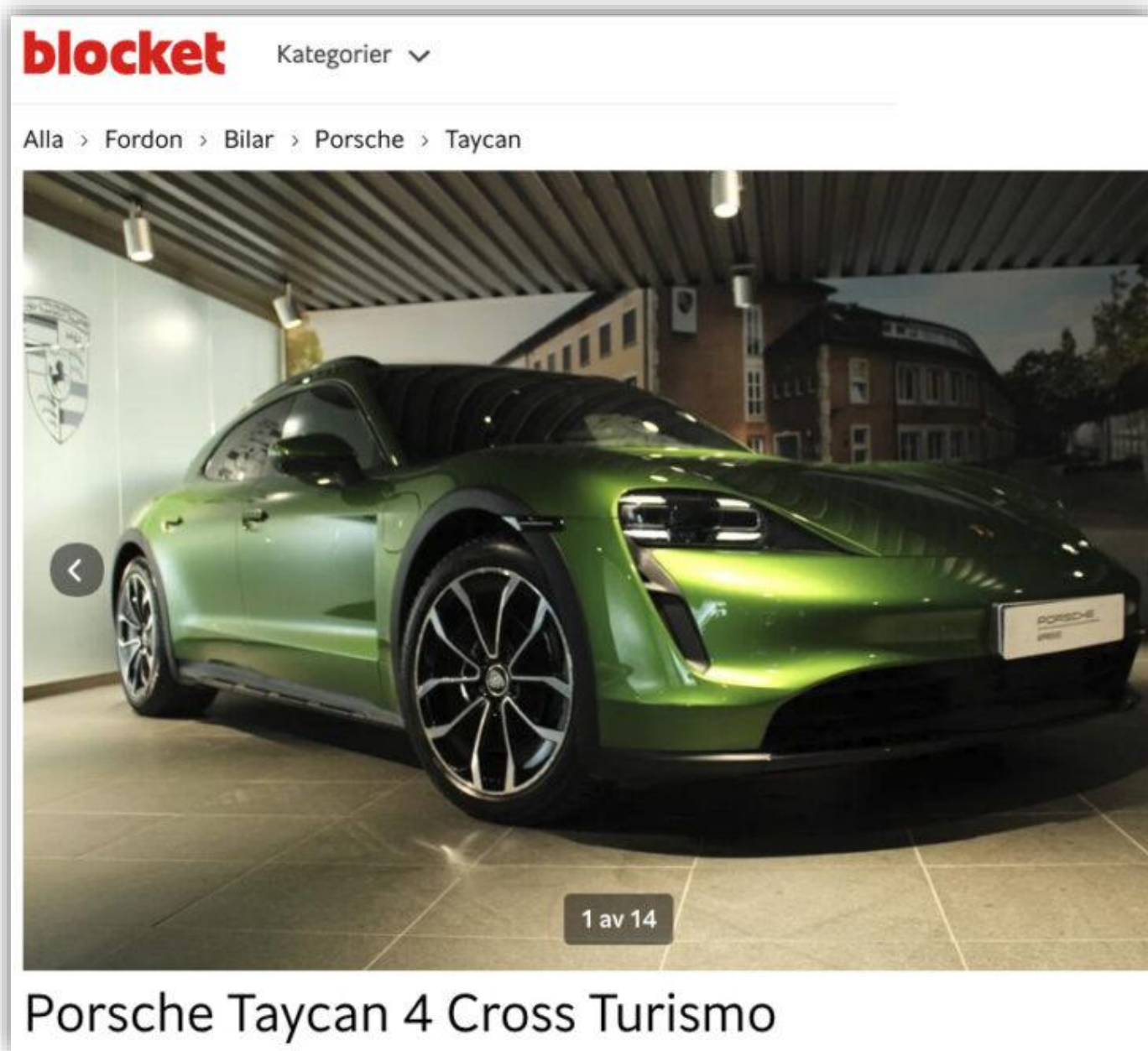
Får VW ID. 3 ha 75 eller 1220 kg på kroken?



Volkswagen ID. 3 får varken ha taklast eller dra släp. Däremot får en krok monteras som kan belastas med upp till 75 kg.

En ännu vanligare bil med missvisande uppgifter om dragvikt är elbilen [Volkswagen ID.3](#). Transportstyrelsen uppger om 1 220 kg maximal vikt på släpet vid körkortsbehörighet B.

Volkswagen ID.3 får visserligen ha en krok som ser ut som en dragkrok, men den får inte dra ett släp utan bara användas för att transportera cyklar eller andra saker som väger upp till 75 kilo.



blocket Kategorier ▾

Alla > Fordon > Bilar > Porsche > Taycan

1 av 14

Porsche Taycan 4 Cross Turismo

Den som är spekulant på en [Porsche Taycan](#) på Blocket kan lätt få den felaktiga uppfattningen att bilen får dra släp upp till 1 365 kg, trots att säljaren är en etablerad märkeshandlare. Bild: Skärmavbildning

Handlarna anger fel uppgifter med hänvisning till Transportstyrelsen

Liknande problem finner vi när vi söker på [Porsche Taycan](#) hos Transportstyrelsen. De får inte ha dragkrok, men transportstyrelsen anger 750 respektive 1 365 kg som släpets högsta tillåtna vikt.

Denna missvisande uppgift används sedan i annonser på Blocket under rubriken "Data från Transportstyrelsen". I raden "Max Släpvagnsvikt (B utökad)" anges samma vikt som hos Transportstyrelsen, 1 365 kg. I det här fallet var annonsören Porsche Center Stockholm – en handlare med hög trovärdighet.



Data från Transportstyrelsen

Basfakta ▼

Motor och miljö ▼

Teknisk data ▲

Max Släpvagnsvikt (B utökad) 1365 kg

Tjänstevikt (EU) 2377 kg

Totalvikt 2885 kg

Så här visar Porsche Center Stockholm uppgifter om släpvagnsvikt med hänvisning till Transportstyrelsen – uppgifter som är helt missvisande. Skärmbildning Blocket.

Den som vill ha en korrekt uppgift om bilens faktiska maximala dragvikt måste leta upp registreringsbeviset. Där anges "Högsta vikt släpkärra, kg" med en korrekt uppgift.

"Inbjuder till feltolkningar"

Transportstyrelsens presschef Mikael Andersson försvarar inte på något sätt de teoretiska uppgifterna i webbtjänsten.

– **Det är rimligt** att sådan information som inte är tillämpbar för ett specifikt fordon nödvändigtvis måste visas i våra e-tjänster. Det kan inbjuda till feltolkningar och det här är ett bra exempel, säger han till ViB. Han menar att formuleringarna behöver ses över, men kan inte ange när detta kan ske.

7. Bakslag för Tesla: Förlorar skyltstrid i HD

Av Maths Nilsson 17 november 2024 kl 05:39

Tesla förlorar striden om registreringsskyltarna mot Transportstyrelsen. Kravet avvisas nu av Högsta Domstolen.



Efter att strejken bröt ut krävde Tesla att få sina registreringsskyltar direkt från Transportstyrelsen istället för via Postnord. De stämde Transportstyrelsen i Norrköpings Tingsrätt. Där förlorade först. Men Tesla valde att överklaga både till hovrätten och Högsta domstolen.

Nu har Tesla slutligt fått nej i Högsta Domstolen uppger [tidningen Arbetsvärlden](#). De får inte prövningstillstånd i HD.

– Högsta domstolen har gått igenom materialet. Det har inte kommit fram något skäl att meddela prövningstillstånd., skriver HD i sitt beslut.

Tesla har hittills kunnat runda blockaden mot registreringsskyltar genom olika bulvanadresser. Det kryphålet försöker nu Seko nu täppa till. Men ännu så länge tycks Tesla kunna sälja och registrera in bilar genom att ständigt sätta upp nya adresser. Fackets försök att stoppa skyltarna har varit verkningslösa och Tesla Model Y är Sveriges mest sålda bil.

LÄS MER:

- [Domstolen nobbar Tesla – får ingen post](#)
- [Teslas delseger: Får ut sina registreringsskyltar](#)
- [Teslas motattack: Stämmer svenska staten och Postnord](#)
- [Tesla hittade kryphål – så får köpare ut reg-plåtar](#)
- [Tesla rasar: Alla registreringsskyltar stoppade](#)
- [Tesla i tidsnöd: 1000-tals bilar väntar på skyltar](#)

8. Explosion i Koenigseggs lokaler

Uppdaterad 14 nov. 2024 Publicerad av Åsa Wallenrud 14 nov. 2024

Ett litiumbatteri exploderade under torsdagseftermiddagen i Koenigseggs lokaler i Ängelholm. Explosionen orsakade en brand och kraftig rökutveckling, vilket ledde till en stor räddningsinsats.



Nu håller vi tummarna att skadorna blir minimala.

Nu håller vi tummarna att skadorna blir minimala.

Räddningstjänsten var snabbt på plats med tolv brandbilar och sex ambulanser. Branden kunde släckas relativt fort, men en person fick föras till sjukhus efter att ha andats in den farliga röken. Rök från litium kan nämligen fräta på lungorna.

Flera medier rapporterar om detta, bland annat [TV4](#).

Polisen utreder händelsen

Polisen har upprättat en anmälan om brand, men misstänker inget brott. Det är ännu oklart vilka skador som uppstått i lokalen.

Koenigseggs lokaler ligger nära Ängelholms flygplats. Det är oklart om flygtrafiken påverkades.

Koenigsegg – en svensk stolthet

Koenigsegg är en svensk biltillverkare som är känd för sina exklusiva [sportbilar](#). Företaget grundades 1994 av **Christian von Koenigsegg** och har sitt huvudkontor i Ängelholm.

Denna incident visar på de potentiella riskerna med litiumbatterier, som används i allt större utsträckning i moderna fordon. Det är viktigt att hantera och förvara dessa batterier på rätt sätt för att minimera risken för brand.

Läs också: [Fyra döda i Tesla-brand – dörrarna gick inte att öppna.](#)

Feber

9. Kolla in insidan av Brabus otroligt feta husbil

AV Roger Åberg

torsdag 7 nov 2024 kl 11:00

Brabus-känsla även där.

BRABUS *BIG BOY*

1200FILM: https://youtu.be/-E6_IYXcdfQ

För en dryg vecka sedan [skrev vi om Brabus Big Boy](#), en svart och arg husbil i lastbilsformat. Det finns visserligen andra husbilar i det här formatet sedan tidigare, men det är något med Brabus ändå.

I den här videon får vi kika lite på insidan av bussen och det är självfallet en massa Brabus-detalyer i inredningen. Sätena är Brabus, det finns lite kolfiber här och där och det är inte så färgglatt. Men jag måste säga att det ändå ser rätt hemtrevligt ut.



Roger Åberg



10. Svenska RGNT släpper ny eldriven motorcykel

Bobby Green tis. 12 nov 2024, 09:00

Deras snabbaste och mest kraftfulla modell hittills.



FILM: <https://youtu.be/YxnpsLA6G4k>

2018 började motorcykelintresserade Jonathan Åström fundera på ett tystare tvåhjuligt alternativ som gick på el. 2019 lanserade han varumärket RGNT Motorcycles och 2020 var den första modellen ute till försäljning. Efter några år valde dock Jonathan att hoppa av och dra igång ett annat bolag och för nästan snart exakt ett år sedan skrev vi att RGNT Motorcycles ansökt om konkurs. I februari i år köpte Jonathan tillsammans med marknadschefen Gideon Schipaanboord och designchefen Alexander Lewandowski tillbaka det som fanns kvar och nu återlanserar man märket med den nya modellen Turbo. Det här är deras snabbaste och mest kraftfulla modell hittills. Den har elmotor på 46 kW/63 hästar, ska göra 0-100 km/h på fyra sekunder och toppar 120 km/h. Räckvidden vid blandad körning anges till 15 mil.

Hojen finns i lila eller svart och på prislappen står det 9.995 euro. När den ska börja levereras är dock oklart för tillfället. rgnt-motorcycles.com.



Bobby Green

11. Staten säljer Bilprovningen

Publicerad 2024-11-15 kl 13:35 (uppdaterad 2024-11-15 kl 13:43) Text Anders Nilsson

Staten säljer Bilprovningen och dess dotterbolag för 1,2 miljarder kronor till det tyska företaget Tüv Rheinland.



Regeringen meddelade i dag att staten säljer Bilprovningen med tillhörande dotterbolaget SMP Svensk Maskinprovning för 1,2 miljarder kronor till det tyska bolaget Tüv (Technischer Überwachungsverein) Rheinland.

Tüv Rheinland har över 22 000 medarbetare i över 50 länder.

Finansminister Elisabeth Svantesson (M) uppger att flera budgivare deltog och valet av det tyska bolaget baserades både på budet och verksamhetens inriktning.

– Från och med nu kommer staten inte att äga Bilprovningen. Det här kommer att vara bra för bolagets utveckling. Staten ska reglera verksamheten, men det är bra om andra äger, sade Elisabeth Svantesson på en presskonferens.

Övertagande av bolaget är planerat till december i år, om Tüv Rheinland klarar av en prövning enligt lagen av utländska direktinvesteringar.

– För första gången kommer vi att kunna erbjuda fordonsbesiktning, som är en av våra kärnverksamheter, i Skandinavien. Tillsammans med Bilprovningen ser vi fram emot att fortsätta ge våra kunder i Sverige utmärkt service och med våra fordonsbesiktningar bidra till trafiksäkerheten i Sverige, säger TÜV Rheinlands vd, Michael Fübi, i ett pressmeddelande.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Dyr besiktning av lätt släp: 609 kr för 8 minuter



Nya rekommendationen: 30 km/tim i stadstrafik



Turbohaveri förföljer BMW-ägare – Terese fick offert på 36 000 kr

12. Audis ringar – mer än bara cirklar

Uppdaterad 15 nov. 2024

Publicerad 15 nov. 2024

När nu Audi väljer att skrota sina klassiska ringar i sin kina-satsning, är det mer än bara fyra cirklar som plockas bort från bilarna.



*På Audis nya elbilssatsning i Kina finns inte längre märkets karaktäristiska ringar kvar.
Är detta en felsatsning eller geni-drag?*

Att förändra en logotyp är ett arbete som de flesta rutinerade marknadsförare och företagsledare bävar inför. Speciellt om bolaget går bra och har en stabil utveckling, är det riskabelt att pilla på den bild som kännetecknar hela bolaget.

När nu **tyska Audi presenterar sin kinesiska elbilssatsning** utan märkets karaktäristiska fyra ringar, är det ett grepp som är djävare än djävvt.

Kommer namnet Audi ensamt att räcka för att profilera tillverkaren? Eller kastar de nu ut baby'n med badvattnet?

Historien bakom ringarna

Historien bakom Audis ikoniska logotyp med de fyra sammanlänkade ringarna har en fascinerande historia som sträcker sig tillbaka till 1930-talets Tyskland.

De fyra ringarna i Audis logotyp representerar sammanslagningen av de fyra tidigare självständiga tyska bilmärken som 1932 gick samman för att bilda Auto Union AG.



För att överleva 1930-talets lågkonjunktur gick fyra tyska biltillverkare samman och bildade Auto Union.

Företagen som beslutade att slå sina påsar ihop var **Audi, DKW, Horch och Wanderer**. Sammanslagningen skedde under 1930-talets ekonomiska depression, då många företag kämpade ekonomiskt.

Initiativet till sammanslagningen kom från den bank som hade samtliga fyra tillverkare kunder. Och syftet med initiativet var enkelt; att rädda bolagen från individuella konkurser.

Auto Union bildas

Den 29 juni 1932 bildades officiellt Auto Union AG, med huvudkontor i Chemnitz, Tyskland. Logotypen för et nya bolaget valdes med omsorg. Resultatet blev den numera klassiska med de fyra sammanflätade ringarna där varje ring i logotypen representerar ett av de fyra ursprungliga företagen, symboliserande deras sammanflätade öden och gemensamma framtid.



Auto Union gjorde sig bland annat känt för den ständiga duellen på racerbanorna med Mercedes-benz om vem som var snabbast i världen. Här en Auto Union type D.

Sammanslagningen kom att bli ett lyckodrag. Auto Union växte fort och kom på 1930-talet att bli Tysklands näst största tillverkare efter Mercedes-Benz.

Företaget tilldelade varje varumärke ett specifikt marknadssegment, vilket möjliggjorde effektiv delning av utveckling och komponenter.



Nu satsar Audi i Kina med en ny serie bilar utan ringarna i fronten.

Efterkrigstidens förändringar

Efter andra världskriget förändrades den tyska bilindustrin – mycket på grund av det nya bolaget Volkswagen som snabbt kapade åt sig en ansevärd del av marknaden.

1958 köper så Mercedes-Benz sin gamle rival Auto Union, men säljer bolaget vidare redan 1964 till Volkswagen, som behåller namnet på bolaget till 1985 då det helt enkelt blir Audi AG.

Trots alla dessa förändringar har Audis logotyp med de fyra ringarna förblivit i stort sett oförändrad sedan den skapades 1932.

Symboliserar arvet

Den fortsätter att symbolisera företagets historia och arv, samtidigt som den representerar Audis moderna identitet som en ledande lyxbilstillverkare.

Audis fyra ringar är således mer än bara en logotyp – de är en påminnelse om företagets unika ursprung och dess förmåga att anpassa sig och överleva genom decennier av förändringar i bilindustrin.

Och nu förpassas de delvis till historien. Vi får väl se om det är ett genidrag eller början till slutet.

Läs mer om Audis satsning i Kina här. Dagens PS.



Anders Værnéus

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

13. Koenigsegg Agera FE avslutar med "Thor" och "Vader"

Av Mattias Rabe

Publicerad 31 jan 2018 kl 19.20

En åtta år lång era är på väg att ta slut. Koenigsegg Agera R kastar in handduken med stil i form av två sista specialbyggen. Agera FE (Final Edition) är modellnamnet och respektive exemplar går under namnen "Thor" och "Vader".



2010 kom Agera som ersättare till CC-serien (unik provkörning på länken) som fanns i en hel drös varianter, exempelvis CC8S, CCX, CCR Evolution (provkörning på länken) och specialaren Trevisa. Koenigsegg Agera är inte uppe i riktigt samma antal modellversioner men räknar man in alla specialbyggen till kunder som velat ha något unikt, då är det bra många "Ageror". Den version vi kommer ihåg bäst är Agera RS, den med takboxen. **Den provkörde vi uppe i Norrland.**

Men nu är det dags för Agera att pensioneras och den gör det med stil. Två sista exemplar, kallade Agera FE, där FE står för Final Edition, ska byggas. De båda bilarna kommer inte att vara identiska utan även dessa blir specialbyggen beställda av välbärgade kunder.

Ena bilen går under namnet Thor och är beställd av en amerikansk superbilsamlare som på nätet kallar sig "Dan I Am". Han har tydligen redan en Agera RS samt en Koenigsegg Regera, plus en hel drös Pagani Zonda och en Huayra BC samt en Lamborghini Centenario. Tydligen har han nyligen sålt sin Bugatti Chiron.



Som vi ser på Thor-bilen har den fått den större Agera XS-vingen och en rejäl hajfena. Bilen ser därmed ut som en vassare variant av **One:1** (världens första megabil), som ju är en Agera i grunden.

Mycket naken kolfiber är det också, och enligt beställaren är kolfiberytorna täckta med diamanter.

Den andra bilen går under namnet Vader och är beställd av en Marc Haddad. Han har också skraddarsytt sin bil med bland annat den större vingen, dock har han valt bort hajfenan som bilden nedan skvallrar om. Denne Marc Haddad är också känd inom supersportbilssamlarkretsar och sägs ägare bland annat några **Pagani Huayra** plus lite annat smått och gott. Samtliga bilar som kostar minst tio, tjugo miljoner kronor – styck.

Koenigsegg Agera FE är bestyckad med en 5,0 liter stor V8 som med dubbel överladdning i form av turboaggregat pressar ur sig 1 176 hästkrafter och 1 280 newtonmeter – om standardvarianten har valts. Vi misstänker dock att dessa båda beställare har valt 1MW-tillägget, det vill säga 1 360 hästkrafter.

Kommentera artikel

Teknikens Värld erbjuder möjligheten att kommentera artiklar. Vi tar bort inlägg som vi bedömer är olämpliga. Kommentarer granskas inte i förväg. Kommentarererna omfattas inte av utgivaransvaret enligt yttrandefrihetslagen och de är inte heller en del av den grundlagskyddade databasen [expressen.se](https://www.expressen.se)



Mattias Rabe

14. Fiats floskelfest – när reklamakaren gav upp

Publicerad 2024-11-17 kl 06:30 Text Calle Carlquist

Fiat tog i från tårna när Tipo skulle marknadsföras till svenska bilköpare. Till slut gav reklamakaren helt enkelt upp.



Fiat Tipo såg modern ut och var det också när den dök upp 1989. Modellen ersatte Fiat Ritmo som den italienska biljättens konkurrent till bland andra Volkswagen Golf, Ford Escort och Opel Kadett.

Nykomlingen hade en del bra lösningar som inte fanns hos någon annan, främst den helgalvaniserade karossen.

Annonsen ur Vi Bilägare är införd innan Tipo blev Årets Bil 1989, en utmärkelse som inte sällan vederfarits nya italienska bilmodeller just för att de varit nya italienska bilmodeller. Annonstexten blev märkligt håglös och rik på de vaga floskler som så ofta dyker upp i reklam för bilar. Hör här: "... en stor europeisk bil som förenar det bästa hos andra bilar i en komplett bil." "Tipo är storleksklassens rymligaste bil." "Den bjuder på komfort som ingen annan i klassen." "Den har ett extremt lågt vindbrus och motorljud." "Tipo har en väghållning som ger både körglädje och säkerhet." "Tipo är byggd för att uppföra sig konsekvent i alla situationer."

När dessa vassa köpargument var slut återstod följande: "Tipo har en viktig egenskap till – kanske den viktigaste för en stor europeisk folkbil. Men den kan inte visas i ord och bild, inte mätas i siffror. Det handlar om en känsla som inte kan beskrivas här. Och det behövs inte."

Reklamakaren gav helt enkelt upp!



”Tipo är byggd för 90-talsbilisten!”

Senry Wilg, Årport



Om du vill ha en bil som är byggd för 90-talsbilisten, så är Fiat Tipo den bästa bilen som finns. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten.

Tipo är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten.

Tipo är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten.

Tipo är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten.

FIAT TIPO. STORRE ÄN MÅNGA STORA BILAR.

Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten. Den är byggd för att ge dig en bil som är byggd för 90-talsbilisten.



Calle Carlquist



15. Hudson Italia var långt före sin tid

Publicerad av Vlad Radu 11 april 2022 kl 13:01 UTC

Baserad på en föråldrad tvådörrars sedan, var detta bortglömda bilkonstverk det första och enda amerikanska fordonet som hade en utsökt Superleggera-kaross (superlätt) som utformats av den legendariska italienska karossbyggaren Carrozzeria Touring.



FILM: <https://youtu.be/2FyWdy18fFo>

Hudson Motor Car Company grundades i Detroit redan 1909. Bara tjugo år senare hade den vuxit till den tredje största biltillverkaren i USA, efter Ford och Chevrolet.

Även om den banade väg för många funktioner som blev utbredda inom bilindustrin, såsom dubbla bromsar, den balanserade vevaxeln eller den oljetrycksmätare monterad på instrumentbrädan, kämpade Hudson för att övervinna de stora depressionsåren. När saker och ting började förbättras gick Amerika in i andra världskriget, vilket tvingade företaget att upphöra med bilproduktionen och fokusera på flygplansdelar eller marinmotorer.

Produktionen återupptogs 1946, men trots sina ansträngningar och den relativa framgången för den NASCAR-dominerande Hornet, lyckades tillverkaren aldrig återhämta sig helt. Det hela tog slut 1954 när det slogs samman med Nash Motors för att bilda American Motors Corporation (AMC).

Hudson gav sig dock inte utan strid, och ett år före sammanslagningen introducerade man en vacker tvådörrars kompakt coupé i begränsad produktion som hade en lättviktskaross handgjord i Italien av en av världens mest kända karossbyggare.



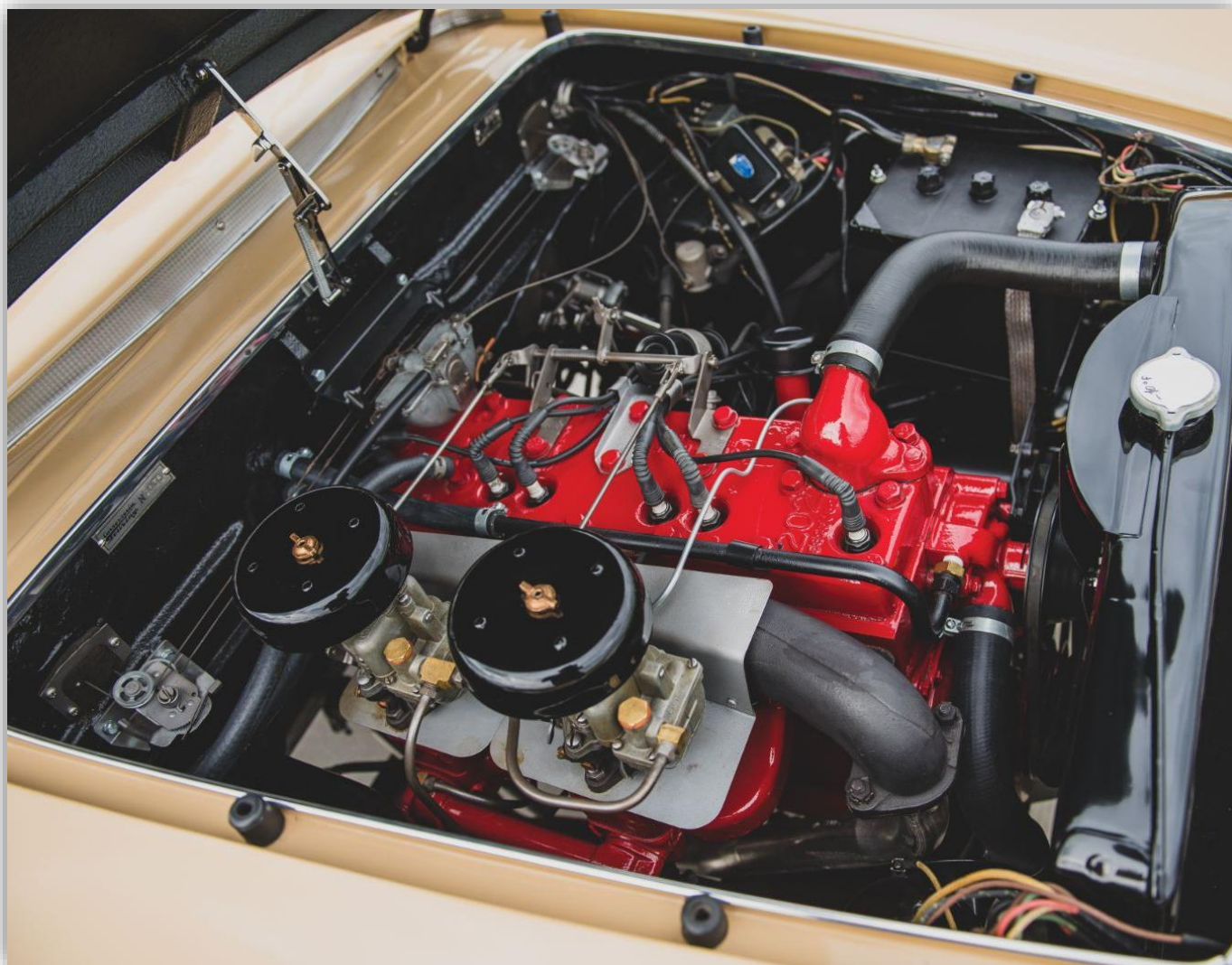
Allt börjar 1950 när företaget tillsammans med den fullstora Hornet började arbeta på en mindre modell inspirerad av Fiat 1400. Till slut döptes den till Jet, men dess utveckling hindrades av Hudsons president A.E. Barit, som ständigt var oense med stylisterna och rådgivarna, vilket försenade lanseringen av bilen med minst ett år. När det äntligen kom ut på vägarna 1953 ansågs Jet vara föråldrat trots att det hade en ganska bränsleeffektiv rak sexa på 104 hk, så det misslyckades med att uppfylla förväntningarna när det gäller försäljning. Chefsdesignern Frank Spring, som var rasande över de stilförändringar som Barit införde, övertygade vicepresidenten Stuart Baits att ge grönt ljus för skapandet av en exklusiv, sportig prototypversion av Jet.

Inspirerad av de vackra, europeiska Chrysler's Ghia-specialerna reste Spring till Europa där han träffade Carlo Felice "Cici" Bianchi Anderloni, chefen för Carrozzeria Touring. På den tiden var det milanesiska företaget en av världens mest kända karosbyggare och hade ett nära samarbete med Alfa Romeo och Ferrari.

Efter att ha analyserat specifikationerna för Jet-ramen och ritat en skiss på en servett gick Anderloni med på att ta sig an projektet. Kort därefter skeppades en färdigmonterad, tvådörrars Hudson Jet coupé till Italien där den testades utförligt och sedan togs bort från sin ursprungliga kaross.

Under månaderna som följde byggde Touring-hantverkare för hand en fantastisk aluminiumkropp över en tunn stålörnsram med hjälp av sin patenterade Superleggera-konstruktionsmetod.

Resultatet blev en strömlinjeformad struktur som inte bara var 254 mm (10 tum) lägre, utan också såg drastiskt annorlunda ut än standardjetens konservativa (eller rent ut sagt tråkiga) kaross.



Framskärmarna hade V-formade funktionella skopor som omdirigerade kall luft till de främre trumbromsarna. På varje sida hade en subtil kvarts skopa samma funktion, om än omdirigerade luft till de bakre bromsarna. En annan utsökt funktion var en uppsättning av tre staplade kromrör som kom ut från vågiga utskärningar i de bakre kvartspanelerna. De liknade avgasspetsar när de sågs från sidan, men i själva verket innehöll de riktnings- och reservlampor.

Touring förnyade också interiören och gav den en europeisk känsla. De formsydda **skålade sätena**, klädda i rött och vitt läder, tillverkades av tre olika densiteter av skumgummi för maximal komfort. Deras fällbara ryggstöd bestod av två konturerade bolster, en för den övre delen av kroppen och en för den nedre delen av ryggen. Den senare delen var fastare för bättre svankstöd, medan utrymmet mellan de två stöden och ett par rundade ventiler integrerade i sätesramen var utformade för att ge naturlig ventilation.

Andra standarddetaljer i interiören inkluderade säkerhetsbälten i läder, en icke-reflekerande instrumentbräda i rött och en AM/FM-radio (inte ens Cadillacs hade en standardradio på den tiden).

Hudsons högre chefer var imponerade av den färdiga prototypen och godkände en begränsad serieproduktion på 50 enheter för 1953 års modell. Bilen som kallades Italia kostade cirka 4 800 dollar (51 005 dollar i dag) och drevs av en Twin H 202-ci (3,3 liter), en rak sexa, med ett högre kompressionsförhållande på 8:1 än standard-Jets enhet och dubbla enkelpipiga förgasare. Motorn var tovig till en treväxlad manuell växellåda med en pelarmonterad växelspak och gav 114 hk.



Trots att den hyllades för sin magnifika stil som gav den ett världsomspännande erkännande, ansågs Italia vara **underdriven** av potentiella köpare som var besvikna över att Hornets mer kapabla motor inte erbjöds. På grund av det och den orimliga prislappen lyckades Hudson bara sälja 25 enheter.

Underskattad när den släpptes och bortglömd av entusiaster i årtionden, förtjänar Italia nu äntligen den respekt den förtjänar. Som det första och enda amerikanska fordonet med en kaross av Carrozzeria Touring är det för närvarande ett uppskattat samlarobjekt. Ett exempel i mintform, som den som visas i galleriet, är värt långt över 350 000 dollar. Chassi nr. IT10010 gick under klubban på en RM Sotheby's-auktion 2020 och inbringade 362 500 dollar.



Vlad Radu

Vlads första bil var specialbyggd: en exotisk bil som han tillverkade av trä, kartong och en lånad ratt vid fem års ålder. Genom att kombinera hans tidigare erfarenhet av att skriva och vara bilhandlare i årtal, fokuserar hans artiklar på djupet på speciella bilar från förr och nu.

Klassiker

16. Häng med på en tur i full fart i Saab Sonett II med tvåtaktsmotor!

Publicerad 2024-08-13 14:30 Text Fredrik Nyblad

Full fart i tvåtakt!



FILM: <https://youtu.be/NuGs4I77rEo>

