



NSU K70

- 1. Provkörning av Rolls-Royce Ghost Series II**
- 2. M4 CS är kanske den bästa i serien**
- 3. Nya Audi Q5 Sportback presenterad**
- 4. Luxeed S7 nu billigare än Tesla Model 3**
- 5. Hur förbereder man en bil för Sporting Trials?**
- 6. Saab 9-5 NG**
- 7. Volvo 66 hade karossglipa som ett brevinkast**
- 8. NSU K 70 som blev Volkswagen K 70**
- 9. Riley 9 Brooklands**
- 10. Fredagsfilmen**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Rolls-Royce Ghost Series II

Publicerad av Daniel Östlund

1 dec 2024 kl 00.01

Djävulen sitter i detaljerna när Rolls-Royce ger sin minsting ett ansiktslyft. Nu är det inte mycket till uppdatering, och inte mycket till minsting heller. Vi tar dig med på en annorlunda bilupplevelse.



*Series II tar du på det uppstädade nyllet, den ser alldeles nybakad ut.*

Champagne ska serveras vid cirka sex graders temperatur, i alla fall om det handlar om vanlig slarvchampagne, årgånglösa surcuvéer som kreti och pleti slafsar i sig till vardags. Men en vällagrad vintagechampagne ska hålla runt elva grader.

Här har jästen legat på flaskan i årtal och långsamt släppt ifrån sig brödiga toner som behöver lite mer värme för att komma till sin rätt.

Därför har champagnekylaren i baksätets mittarmstöd i **Rolls-Royce Ghost** två olika inställningar som vardera håller sex respektive elva graders temperatur. Man vill ju inte att pavan ska hålla fel temperatur när man ska skvimpa ut innehållet ner i de avgrundsdjupa lammullsmattorna på golvet. Ska man spilla Jacques Selosse ska man göra det med stil.

#### Det här är nytt

**Nya inredningsmaterial.** För första gången kan man få sin Ghost med textilklädsel, liksom nya behandlingar av de vanliga kohudarna. Nya panelmaterial finns också att välja bland.

**Spirit of Ecstasy Clock Cabinet.** Klockan på instrumentpanelen får samsas med den bevingade tanten i ett eget litet schatull strax till höger om pekskärmen.



*Interiören går att beställa i ungefär vilka material som helst.  
Paneller med intarsia är populärt.*

**Utökad blåtandsuppkoppling.** Baksätesspassagerarna kan strömma från var sin mobiltelefon när de vill titta på sina utfällbara skärmar.

Detaljer som dessa är vad som skiljer Rolls-Royce från andra biltillverkare. De går sin egen väg, nästan så att man undrar om de har haft någon som helst kontakt med omvärlden under de senaste 20 åren.

Nu lanserar man Ghost Series II, en uppdatering av den Ghost-generation som kom 2020. Då skulle man kunna tänka sig att man åtminstone snuddar vid tanken på elektrifiering, åtminstone ett 48-volts mildhybridsystem.

Men nej. Tekniskt skiljer sig Series II inte alls från Series I och det innebär att under den långa huven ruvar en V12-motor som med glupande aptit sörplar i sig bensin och rapar ur sig en viskning till svar.

Till nyheterna hör i stället detaljer som en ny, slätrakad haka och smalare blick – det är trots allt en ansiktslyftning vi talar om. Invändigt har det också hänt grejer. Nej, pekskrämen har inte blivit större och knapparna har inte blivit färre. Men strax till höger om den lilla skärmen finns numera en installation med en analog klocka och en liten Spirit of Ecstasy – ni vet, den bevingade tanten som också står och flaxar ovanpå grillen – bakom en glasskiva.

Perforerat mönster i läderklädseln är nytt. Även textilklädsel finns att tillgå.

Några nya virkeskvaliteter har också tillkommit som inredningsalternativ, liksom ett par nya klädselvarianter: Dels ett partiellt perforerat läder där millimeterstora hål bildar mönster i säten och dörrsidor, dels ett textilalternativ för första gången i Ghost. Det handlar om en väv av rayonfiber som tillverkas av bambu, för någon vanlig trikåplysch duger förstås inte i en **Rolls-Royce**. Totalt har tyginteriören 18 kilometer sytråd fördelat på 2,2 miljoner stygn.



*Baksätet är rymligt, och om det ändå inte räcker finns en förlängd version.*

Instrumentskärmen framför föraren har diskret design i gråskala, men mot tillägg kan man få den färgmatchad till interiören. Och så har man vridit upp effekten i ljudanläggningen så att den nu slukar 1,4 kilowatt och kompletterat med baslådor i trösklarna och diskanter i taket.

Om det bryr jag mig inte när jag blickar ut över den enorma motorhuven som breder ut sig i siktfältet. Långt där framme i fjärran står den bevingade damen med ögon som tåras i fartvinden.

Långsamt och mjukt svävar vi över det böljande landskapet. Motorn hörs inte, känns inte, släpper inte ifrån sig en vibration till bilen. Enda gången den avslöjar sig är när man faller ned gaspedalen. Då raspar den försynt till och låter meddela att den inte drivs av el, utan av bensen.

Men faller ned gör man sällan, det är liksom ingen belöning i sig att göra det. Visst reser sig fronten med sin huvkråka, siffrorna på displayen ändras i snabb takt och bilderna som utspelas i sidorutorna byts ut allt fortare, men inte en enda nerv i kroppen dallrar till.

På så sätt är Rolls-Royce ett unikum, den försöker inte på något sätt i hela världen egga sin förare till någonting, den gör bara precis vad du ber den om utan att ställa några motfrågor.

I stället böljar vi i takt med landskapet, viskar oss fram mellan vingårdarna. Fjädringen arbetar långsamt, med rytmiska dyningar som stilla sköljer genom kabinen. Stolarnas dynor sviktar under min vikt, stoppningen känns minst lika dyr som läderarbetet som klär dem. Styrningen säger inte mycket, men viktningen i ratten är välavvägd som tangentbordet på ett Steinwaypiano.



*Juliane Blasi är ansvarig för exteriördesignen.*

### 3 frågor

Juliane Blasi, chef för exteriör design.

#### **Vad är den största nyheten?**

– Vi designade om hela fronten. Strålkastarna är mer slimmade och vi implementerade ett nytt varselljus som markerar frontens bredd. Vi gjorde också om den nedre delen under grillen, med en kromlist som ytterligare framhäver frontens bredd.

#### **Har ni tagit några aerodynamiska hänsyn?**

– Vi uppfyller alla våra mål vad gäller aerodynamik. De öppningsbara slitsarna i fronten gör skillnad. Det är väldigt aerodynamiskt.

#### **Vad har ni mer gjort?**

– Baklyktorna är omdesignade, med vertikala ljusblad. Vi tog också fram nya 22-tumsfälgar, en nioekrad till vanliga Series II och en öppen, sjuekrad fälg till Black Badge.

Så fortsätter det. Att dra i de små metallspakarna som öppnar och stänger ventilations-spjällen är precis lika belönande som att fingra på de bollformade ventilationsutsläppen själva.

Men varför är knapparna på ratten så oprecisa i sin kommunikation? Och spakarna på rattstången håller inte alls samma klass som resten av interiören. Växelväljaren är direkt plastig i sitt utförande.

Faktiskt känns det som ett större klavertramp än att pekskärmen är liten med ett gränssnitt som märkbart är lånat från mamma BMW, även om det fått ny fernissa. Pekschärmen sitter där på mittkonsolen och ber om ursäkt för sin existens, att en sådan ens ska behövas i en Rolls-Royce.



*Tanten på huven vann stirrtävlingen.*

### **Black Badge**

Man får tydligen specia sin Rolls-Royce precis hursomhelst. Det blir jag varse när jag får låna en Ghost Black Badge, lackad i någon slags limegulgrön kulör med matchande interiör. Black Badge är sportmodellen i sortimentet, med svarta kromdetaljer i stället för silverfärgade, lite mer effekt (600 hästkrafter totalt), något mer snabbväxlande programmering av lådan och stötdämparalgoritmer som ska reagera kvickare och ta hand om karossrörelserna när man kastar in bilen i kurvorna. Allt för 31 000 euro extra plus skatt.

Men inte kastar man in den här besten i några kurvor. Skillnaden mot den vanliga Ghost är knappt möjlig att förnimma, alltjämt svävar man omkring i ett rymdskepp om än med lite tydligare röst från V12-motorn. Det är nästan så att motorljudet känns påklistrat, inte kan väl den här avskärmade kapseln ha någonting så prosaiskt som ett motorljud?

Nåväl, den är nog lite kvickare på att reagera på rattvridningar, och nog är den fullt kapabel att storma fram som en sportbil på de franska landsvägarna. Men den talar inte sportbilsspråk till sin förare, utan levererar bara den fart som har begärts utan några protester. Precis så som förväntas av den, väluppfostrat och artigt.

Är den att föredra framför grundversionen? Tveksamt, med lite mindre tystnad och lite mindre svävande gång blir den kanske lite för lik sådana där vanliga bilar, sådana som man har hört talas om att pöbeln åker omkring i.

För annars är det som om märket existerat i ett vakuum de senaste 20 eller 40 åren. Här är miljön i mångt och mycket densamma som den var i 1980-talets Silver Spirit. Tekniken må ha förnyats genom åren, men utvecklingsteamets målbild har med all sannolikhet varit densamma. Trender berör inte Rolls-Royce.

Förlåt, jag har inte nämnt någonting om hur ansiktslyftningen har påverkat Ghost. Det korta svaret är: Inte alls. Även om man numera kan beställa sin Series II med någon slags vävd klädsel eller skal från ko med nya hålmönster är det ändå fråga om samma bil. Hur var det nu, den är utvecklad i ett vakuum, där det enda som spelar någon verklig roll är huruvida champagnen håller sex eller elva graders temperatur.



*Mustasch värdig en brittisk lyxbil.*

## Rolls-Royce Ghost Series II

**Pris:** från 275 500 euro plus moms, säljs nu.

**Motor:** Bensin. 12-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 92,0/84,6, cylindervolym 6 749 cm<sup>3</sup>. Max effekt 571 hk (420 kW) vid 5 000–6 000 r/min, max vridmoment 850 Nm vid 1 600–4 250 r/min.

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

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

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 13,0 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 9,5 tum bak. Däck 255/45 R20 fram, 285/40 R20 bak.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 330, längd 555, bredd 200, höjd 157, spårvidd f/b 168/168. Markfrigång 12. Tjänstevikt 2 565, maxlast i.u., max släpvagnsvikt 3 130. Tank 90. Bagagevolym (VDA-liter) 500 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 4,8 s, toppfart 250 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,53 l/mil. CO<sub>2</sub> 356 g/km.

**Garantier:** Nybil 4 år.

**Skatt:** 36 202 kronor per år de första tre åren, därefter 5 750 kronor per år.



*Det går att få sin Rolls-Royce i ungefär vilken kulör som helst. Här i något slags rött.*



Daniel Östlund



## 2. M4 CS: Kanske den bästa i serien?

Av Guido Naumann den 1 december 2024

Dyrare och tyngre än CSL, och vi utforskar frågan om CS är den bästa M4. Supertestet lever inte på fördomar, utan på fakta.



**D**en fick sig en rejäl smäll – vi pratar om M3 CS, som deltog i testet för några månader sedan. Ursprungligen var det till och med planerat som ett supertest, men efter provkörningarna: ändring av plan. Med bara fyra sidor förtjänade den här fyrdörrarsmodellen helt enkelt inte mer. Det låter hårt, men det är så det är. Och vi har besparat bilen ett tolvsidigt blodbad. Vad hade hänt?

Många kommer att ha läst den, till slut kom vi fram till att vi rekommenderar att köpa den vanliga M3 Competition xDrive. 50 000 euro billigare och bara något långsammare. Och nu? M4 CS, tolv sidor av Supertest. Ärlig? Ja! Varför? Han deltog bara i CSL-resterna och fick fyrhjulsdriften gratis. Och med alla extrafunktioner för kördynamik kostar det mer än en av de 1000 CSL. Det kan bara gå fel, eller hur?

Inte om man fått lov att verkligen ta bilen till provet tidigare. Det betyder inte att vi aldrig gör det under de första provkörningarna, nej. Men vid presentationen för några veckor sedan på Salzburgring kunde man verkligen släppa loss. Banan är inte ett lika bra exempel som vår, men om du håller jämna steg med en M4 CSL framför dig med M4 CS, både på fräscha Cup 2 R-däck och känner reserver, så är det ett gott tecken. Och så var min slutsats: "CS-logotypen förtjänad!" Och när Jörg Weidingers varvtid på Nordschleife blev officiell stod det klart att M4 CS verkade vara något bra. Bara 3,9 sekunder långsammare än den mycket lättare CSL med samma Cup 2-däck, på 20,8 kilometer, märk väl.



*Kolfibertunnel, ratt, fulla skal, allt en-till-en M4 CSL? Nej, nytt är den stora välvda displayen, den tillplattade ratten och de nya, smalare luftventilerna.*

Det är svårt att tro, eftersom M4 CS praktiskt taget är tekniktvillingen till M3 CS. Okej, M4 CS får också bära Michelins Cup 2 R för första gången, vilket borde ge en hel del tiondelar. Men det kan inte vara allt. Vi försöker ta reda på det, men först en kort teknisk inspektion av M4 CS. En sak till: CS heter inte Clubsport här, utan Competition Sport.

### **Liten tillsats, stor effekt**

Jämfört med vanliga M4 Competition med M xDrive erbjuder CS inte bara 20 extra hästkrafter, utan också en vassare chassiuppsättning och en vikt som sänkts med 20 kilo med mycket kolfiber. Förutom taket och motorhuven är många mindre komponenter som den främre splintern, den bakre diffusorn, bakspoilern och ytterbackspegelkåporna också tillverkade av kolfiberförstärkt plast. Mittkonsolen i kolfiber som är bekant från M4 CSL, de skålade sätena och inredningsdetaljerna, de smidda hjulen och ett avgassystem i titan, som är fyra kilo lättare än i serien, har också antagits. Ytterligare vikt kan sparas som tillval om det kolkeramiska bromssystemet installeras, som i testbilen. Ändå vittnade vår våg om en skillnad på endast 17 kilo mot den normala fyrhjulsdrivna M4. Med sina 1,7 ton borde det dock inte spela så stor roll, M4 CS är fortfarande 128 kilo tyngre än den CSL vi uppmätte 2022. Över till tekniken.



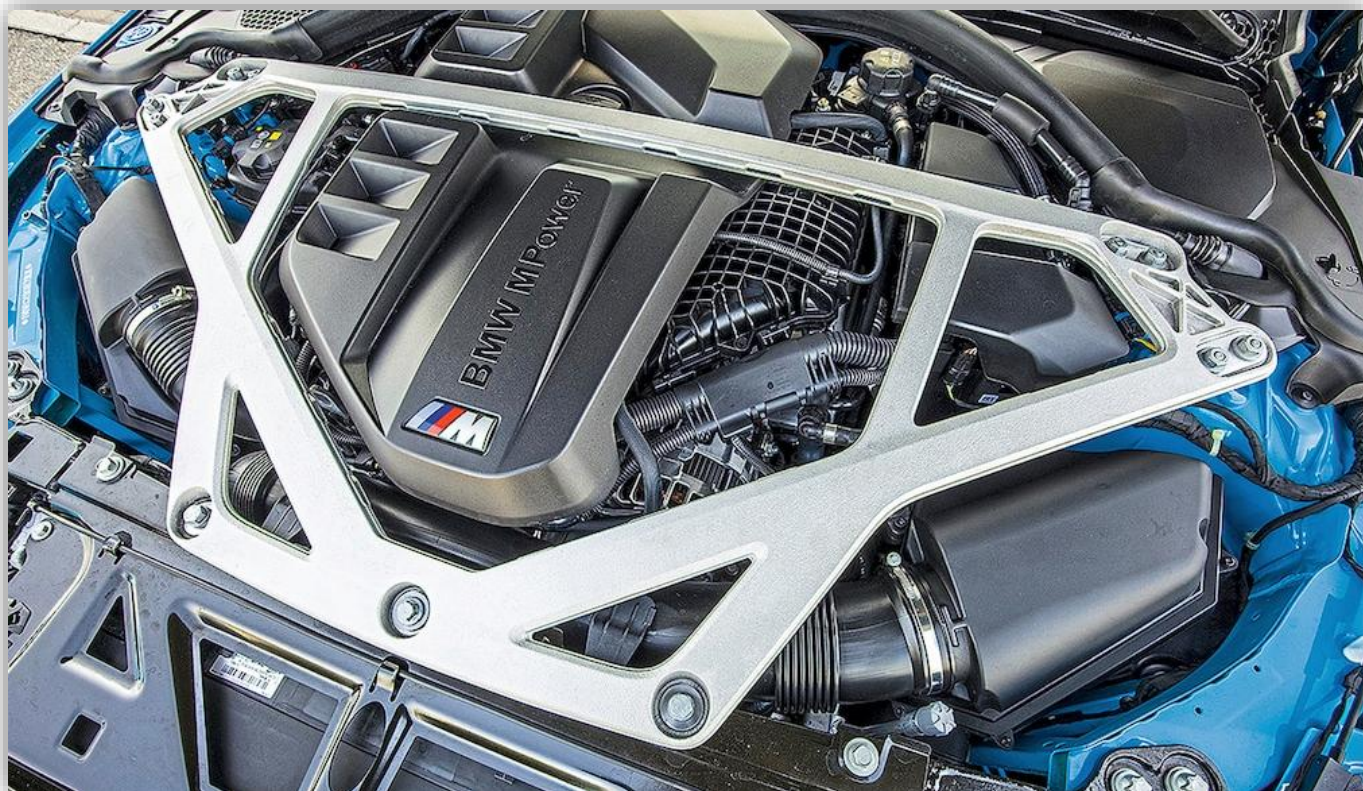
**FILM: BMW M4**



*Standardskalen i kolfiber liknar CSL, men sätena var utformade på ett annat sätt i detalj och var lättare. Hur som helst, sidostöd och djup är bara perfekt.*

De 550 hk i den raka sexcylindriga biturbon S58 kommer från CSL och M3 CS. Förutom lite mer laddtryck har motorn ökats i prestanda och gjorts mer bittålig med många andra åtgärder. Vevhuset är till exempel konstruerat i en bussningsfri konstruktion med slutet däck, har extrem styvhet och är därför konstruerat för ett särskilt högt förbränningstryck. Viktoptimerade cylinderfoder med en järnbeläggning som appliceras i bågtrådsprutningsprocessen (LDS) minskar friktionsprestandaförlusterna. Dessutom finns det en hög vridhållfasthet med smidd lätt vevaxel, motorfäste med ökad fjäderhastighet. Kylsystemet, liksom oljetillförseln, är anpassat till de högre varvtalen och de mer extrema sidoaccelerationerna på racerbanor. I stort sett allt är känt, det finns inget specifikt för denna BMW M4 CS.

Enligt min mening verkar den största skillnaden mot M3 CS vara karossen och chassit. M4 har en mycket styvare kropp att erbjuda som standard. Dessutom finns det, jämfört med den vanliga M4, en fundamentalt förändrad axelkinematik, nya fjädrar, dämpare och stabilisatorer, mer negativ camber fram och ett valfritt och mycket stort fjäderben i motorrummet, som styvnar ordentligt. Kullager istället för gummilager på styrarmarna som på CSL, men det gick inte så långt. Om det fortfarande räcker för att glänsa på racerbanan får vi se direkt på Sachsenring.



*Det är synd att du betalar ytterligare 1100 euro för fjäderbenspaketet (gjuten aluminium, ihålig inuti) till fordonspriset.*

### **Suverän genom vardagen**

På vägen dit blir du aldrig omskakad. Chassit dämpar uppmärksamt, lasten går gnisslande rent rakt fram även med blandade däck och Cup 2 R. Visst, hinksätena i kolfiber är designade för att vara täta snarare än soffmjuka. Men även med de visuellt imponerande stolarna har du aldrig ont i ryggen, inte ens efter en tre timmar lång rundtur. Den sexcylindriga motorn inspirerar överallt i vardagen. Speciellt i de två skarpare körlägena, när biturbon nästan snippigt attackerar högerfoten, river galant, varvar upp på ett rasande sätt och döljer den så mästerligt att, som med CSL och M3 CS, endast en ganska mild bris blåser under 2000 rpm.

Den defensiva mittfältaren pressar mycket mer impulsivt mot mitten, men måste ta ett steg tillbaka mer på toppen för att inte skjuta genom taket när det gäller prestanda. Du kan vrida upp den till 7000 rpm, upp till maximalt 6500 det är vettigt. Den åttastegade automatlådan med momentomvandlare glänsar som alltid, reagerar snabbt, zappar exakt och knackar alltid med växlar i takt med vägen. Den adaptiva fjädringen passar perfekt i alla situationer, tryggt i 280 km/h på motorvägen, i kurvorna på tio kilometer serpentiner eller till och med i tät stadstrafik och gropiga vägar. Det är bara styrningen som verkar lite mer "fastklämd", som i M3 xDrive och M3 CS, inte lika avslöjande som i bakhjulsdriften.

Spelar ingen större roll i nästa disciplin. Det faktum att fyrhjulsdrift och 550 hk är bra för dynamiken i längsled demonstrerades redan på ett imponerande sätt av M3 CS. Även om M4 CS bara är fyra kilo lättare, sätter den scenen för sin dragkraft ännu mer perfekt. Kanske var det på grund av det extra greppet hos Cup 2 R-däcken, med en hastighet på 3,1 per 100 km/h är det den snabbaste M4 som någonsin uppmäts av oss. Men från 200 km/h tar CSL över och kör tre sekunder före M4 CS upp till 280 km/h. Anledningen till detta är sannolikt inte bara vikten utan också fyrhjulsdriftmekanismen som kan flyttas med.



*Avgassystemet med fyra rör ger det akustiska ackompanjemanget.*

Inga nya rekord i negativ acceleration, men M4 CS ligger nära BMW:s tidigare bromskung M4 CSL med 29,9 och 119,1 meter från 100 och 200 km/h. I den mån Michelin's värms upp till 50 grader. Innan dess skramlar du ofta in i den högfrekventa, känsliga ABS:en.

### **Snabb sökning efter svar**

Låt oss komma till frågan av alla frågor: Hur nära kommer CS CSL? Chanslös omkörning, inte med 128 kilo mer på revbenen. Dessutom var fjädningen i CSL ännu mer konsekvent inriktad på bankörning. För att jämföra direkt med varandra får CS, precis som CSL, den nya Michelin Cup 2 R förvärmad till 80 grader. Dra åt allt i mittkonsolen. M-Mode på banan, prestanda i setup och fjädning på Sport Plus, bromsar: Sport, styrning: Komfort, fyrhjulsdraft på 4WD, DSC av.

Cup 2 R har sin topp på det andra varvet, men redan på det första varvet känns M4 CS mer exakt och plynchig än M3 CS. Detta beror inte bara på det bättre! Detta verkar verkligen vara den redan nämnda styvare konstruktionen av M4 Coupé. Det nästan perfekta samspelet mellan de greppigare däcken och de keramiska bromsarna återspeglas också i ABS-systemet. Jämfört med M3 CS biter stopparna lite mer aggressivt, går lite hårdare in i ABS:en och tajmar låsningsgränsen mycket mer offensivt överlag. Avgasröret i titan känner igen växlingar på ett underbart basigt och voluminöst sätt.

Ner till, upp till trippel vänster och ner till kart track-kurvan, överallt i de långsamma till medelsnabba kurvorna liten understyrning under belastning, semi-slick är inte mycket hjälp. Ett snabbt hopp och tillbaka på rätt spår. I de snabbare kurvorna krokas M4 CS däremot in rent, extremt definierat och engagerat. Bakaxeln är så sensationell att du positionerar bakaxeln perfekt utan att tappa den via lobbar och ratt, märk väl, i 150 km/h och mer.



*En dröm i Rivierablått. Den speciella lacken kostar 4900 euro, guld-bronsfälgarna finns tillgängliga utan extra kostnad.*

4WD-läget för fyrhjulsdriften passar också. Fördelningen av kraften provocerar upprepade gånger fram en viss girvinkel. Om du trampar på gaspedalen vid utgången av kurvan trycker bakhjulen in i en mycket fin glidning, som i sin tur stabiliseras av framaxeln. Styrningen är inte lika känslig som i CSL, drivaxlarna på framaxeln kostar en del känsla och kan också ha en del i understyrningen.

Klockan visar 1:30.49 minuter. Tiden i sig är fantastisk, det är så snabbt en . Ändå hade vi förväntat oss lite mindre avstånd än de 0,95 sekunderna till M4 CSL. Och ändå! Det måste också sägas att utan någon fullblodssportbil, som kanske har mer skärpa, kan du köra genom vardagen lika avslappnat som med denna M4.



Guido Naumann

Resultat från Guido Naumann

Kanske den bästa BMW M4 genom tiderna? Ja, särskilt eftersom CSL är slutsåld. När det gäller lateral och longitudinell dynamik samt priset ligger den på en Porsche 992.2 GTS 4-nivå, vilket kräver en direkt jämförelse.

### 3. Nya Audi Q5 Sportback presenterad

Av Mattias Rabe Publicerad 26 nov 2024 kl 18:11

Du som inte tycker att bakre takstolparna på nya Audi Q5 sluttar framåt tillräckligt får nu ett alternativ som kanske tilltalar mer. Nya Q5 Sportback är här med slankare profil och aningen mindre bagageutrymme.



*Nya Audi Q5 Sportback har svensk premiär i december.*

Audi har haft ett hektiskt år med många premiärer. Allt från **uppdaterade A3** till världspremiär av **A6 Avant e-tron** och lansering av A4-ersättaren **A5 Avant**, bara för att nämna några.

Nu är de inne på sluttampen (för året) och i dag är riktas fokus mot **nya Audi Q5** – i Sportback-utförande.

Den stora skillnaden jämfört med vanliga Q5 är förstås en sluttande bakre taklinje som ger modellen en mer slank silhuett. Men karossförändringarna inkräktar inte lika mycket på bagageutrymmet som du kanske föreställer sig. Enligt Audis mätningar ryms 515 liter bakom baksätetrygget, det är bara fem liter mindre än i Q5 med mer upprätta takstolpar längst bak.

Fälls baksätetryggen blir volymen 1 415 liter, 58 liter mindre än i vanliga Q5.

Skulle behov för mer last finnas finns alltid alternativet taxbok eller släpvagn. 2 400 kilo får Q5 ta på dragkroken alltså, inte på taket.

**Linus Pröjtz kör uppdaterade Audi RS3:**

<https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/linus-projtz-kor-uppdaterade-audi-rs3/>



### Enbart diesel – för tillfället

Nya Q5 Sportback, som baseras på nya PPC-plattformen (Premium Platform Combustion), kommer till Sverige med en dieselmotor under huven. Den är milt elektrifierad, det vill säga drivlinan är av mildhybridtyp med ett 48-voltsbatteri som kickar in för att sänka förbrukningen något samt ge lite extra kick vid gaspådrag.

Motorn ger 204 hästkrafter men kan under korta perioder leverera ytterligare 24 hästkrafter. Maxvridet ligger på 230 newtonmeter.

Vad Q5 Sportback 2,0 TDI quattro, bilen är alltså fyrhjulsdriven, med sjustegrad S tronic-dubbelkopplingslåda kommer att kosta i Sverige återstår att se. Sannolikt kommer priserna att offentliggöras i samband med säljpremiären nästa månad, det vill säga i december. I Sverige är Q5 Sportback standardutrustad i S line-utförande.

Fler motoralternativ kommer att följa så småningom, bland annat laddhybrider.

Sugen på att veta mer om nya Audi Q5 och Q5 Sportback? [Ta då en titt på vår tidigare artikel](#) i samband med att vi var och spanade in modellen inför världspremiären.



Mattias Rabe



## 4. Luxeed S7 nu billigare än Tesla Model 3

Bobby Green 2024-11-28 kl 14:40

### Dess största rival



**FILM:** [https://youtu.be/q5xUa\\_qV70I](https://youtu.be/q5xUa_qV70I)

Luxeed är ett joint venture mellan Huawei och Chery. De erbjuder de eldrivna modellerna S7 som är en sedan och R7 som är en SUV. Nu har den förstnämnda fått sig en uppdatering och en prislapp som gör att den hamnar precis under ärkerivalen Tesla Model 3.

I uppdateringen ingår de nya lackalternativen Phantom Purple, Blue Wave, Metropolitan Red och Sunshine Blue och flaggskeppsversionen Ultra Performance får även svarta 21-tumsfälgar, röda Brembo-bromsok och några små aerodynamiska detaljer på karossen. På insidan kör nu instrumentskärmen och infotainmentskärmen Huaweis operativsystem HarmonyOS 4. Framstolarna går att luta rejält och i baksätet finns nu både värme och ventilation. Några trådlösa laddplattor har tillkommit och ett ljudsystem med 17 högtalare tar hand om din musik.

Bilen går att få med bakhjulsdrift och då är det en elmotor på 292 hästar som gäller. Det finns även fyrhjulsdrift med en motor på vardera axel och en sammanlagd effekt på 496 hästar. Batteripacket kommer från Catl och det kan man få med antingen 82 eller 100 kWh. Det sistnämnda har en CLTC-räckvidd på upp till 85 mil om man väljer den bakhjulsdrivna versionen.

Den viktigaste uppdateringen är alltså prislappen och den börjar nu på 229.800 yuan vilket direkt översatt till svenska pengar blir 347.060 kronor. Den billigaste Teslan i Kina är Model 3 RWD och den börjar på 231.900 yuan (350.231 kronor). S7:an är alltså bara snäppet under prismässigt, men billigare är billigare och det var ju precis det som Luxeed ville få till.



Bobby Green



**Huaweis elbil ska vara överlägsen Tesla Model S  
Luxeed S7 har premiär nästa månad**

**Feber**

## 5. Hur förbereder man en bil för Sporting Trials?

Av Frode Wikesjö 2024-12-01 kl 10:00

Man mekar bil



FILM: <https://youtu.be/xZlwtAJ8Rpk>

Här har vi ett fascinerande klipp från YouTube-kanalen Motorsport UK TV där vi får en närmare titt på bilarna som används i sporten Sporting Trials, en motorsport som ställer speciella krav på både fordon och förare.

Som man kan se i klippet ovan får vi se vilka modifieringar och egenskaper som gör dessa bilar perfekta för sporten, samt vad som krävs för att bygga eller köpa en bil redo för tävling.

Dessutom går vi igenom några av de regler och bestämmelser som dessa bilar måste följa. Så om du någonsin har känt att det här med Sporting Trials är något för dig, kan du kolla in klippet ovan för att få en fascinerande inblick i en värld av teknik och precision.



Frode Wikesjö

## 6. Saab 9-5 NG är nackvridare efter 13 år

Publicerad 2024-08-24 kl 07:30 Text Joakim Nyberg

Varje gång man stöter på en Saab 9-5 NG är det svårt att inte bli intresserad. Saabs sista bil är nästan som ett mytiskt väsen – även för någon som inte är Saabintresserad. Tänk då hur det blir när man som Jacob Andersson från Åmål vuxit upp med Saab.



*Den 25-årige elektrikern Jacob Andersson från Åmål gillar att ha många bollar i luften. Just nu renoverar han inte bara ett hus, han har också fyra Saabar att pyssla med. En av dem är denna 9-5 NG.*

Jacob Andersson har inte bara en 9-5 OG och en 9-3X. Han har också två 9-5 NG. Den vi ser på bilderna är en 2.0t BioPower Vector från 2011.

– Den har väldigt lågt miltal och bra utrustning för att vara en Vector. Det är inte jättevansligt med panoramataket till exempel, säger Jacob.

– Den har stora ljudpaketet från Harman/Kardon, skyltavläsning och avåkningsvarnare. Viktigast av allt är heads up-displayen, något jag tycker är ett måste för den här modellen.

### **Utan lidande**

Få bilar från 2011 har åldrats lika väl som 9-5 NG. Det är den aspekt Jacob gillar mest med bilmodellen.

– Den sticker ut så mycket. Skulle lika gärna kunna vara ny i dag. Dessutom har den en hel del finesser som känns nyare. Det är en riktig nackvridare vilket är väldigt roligt. Det har faktiskt hänt att folk kommit fram och frågat om Saab börjat producera bilar igen.



*Många tror än i dag att Saabmodellen är ny, trots att den har över tio år på nacken. LED-rampen på bakluckan kan vara en av anledningarna. Det är en detalj som syns oftare i dag än när Saab introducerade den på 9-5 NG 2010.*



*Panoramataket är ett ovanligt tillval på en 2.0t BioPower Vector. Jacobs bil är välutrustad och har bland annat head-up-display.*



*Jacob har sänkt 9-5:an med coilovers från D2.  
Fälgarna mäter 20 tum och är från märket LND Wheels.*

Modellen tillverkades under så kort tid att vissa barnsjukdomar aldrig blev lösta. Som tur är har Jacob inte behövt utstå särskilt mycket lidande.

– I min ägo har bilen rullat på fint, men för den tidigare ägaren var det värre. Dessa motorer har ofta problem med kamkedjan så den åkte han på att byta. Väldigt skönt för mig att det redan är gjort.

### **Livsviktiga nördar**

För en bilmodell som endast tillverkades under Saabs sista år i livet är eftermarknaden förvånansvärt stark. Men vissa delar som exempelvis LED-rampen på bakluckan tillverkas inte nya.

– Som tur är finns det många Saabnördar med verkstäder som samlar på sig delar, så att såna som jag kan fortsätta köra Saab. En stor eloge till dem! Mycket i chassit delas med Opel Insignia vilket underlättar. Stötfångare och andra karosdelar är svårare.

Jacob har lyckats få tag i en Aero-front som tuffar till framtoningen. Tillsammans med coilovers från D2 och 20-tumsfälgar har han uppnått ett fulländat originalstuk.

– Den har fått lite mer effekt också så nu ligger jag på 300 hästar i stället för 220 original. I vinter kommer jag att montera diffuser och vinge från Hirsch. Sen vill jag byta till något trevligare avgassystem så motorn låter lite trevligare.



Joakim Nyberg

## 7. Volvo 66 hade karossglipa som ett brevinkast

Publicerad 2024-12-01 kl 6:30

Text Calle Carlquist

Volvos annons gjorde klart att det var "säkrare att köra en bil utan växel"



**Denna gång är** annonsen från gamla programtidningen Röster i Radio-TV vårvintern 1977. Den visar en miniatyr av ett Sverige man knappt minns.

En JOY-registrerad Volvo 66 står i en kulör som får bilen att påminna om en badanka. Stötfångarna är av modell Skånelakrits. Karossglipan mellan motorhuv och framskärm är så rejäl att den kan misstas för ett brevinkast. Paraden av parkeringsautomater på trottoaren har en något ljusare nyans av gult, uppmärksamhetens färg. Ve den 66-bilist som inte hade växelmynt att stoppa i slitsen och vrida vredet så långt summan medgav.

Någon annan växel behövdes inte, ty Volvo 66 hade ju DAF:s konstruktion Variomatic med bara ett körläge framåt och ett bakåt. Det blev bilfärd till ett omisskännligt visslande.

Kupongen? Det här är året då Volvo fyllde 50. Det speciella jubileumsemelet fanns på framskärmarna till en specialversion av Volvo 244 men förärades inte Volvo 66 mer än i denna annons. Volvo uppmanar annonsläsaren till att berätta "något roligt, märkligt, intressant eller spännande i eller med en Volvo." Tävlingsformulär hos Volvohandlaren eller genom att sända in kupongen, sedan kunde Volvo-Svensson plita ner sina roliga, märkliga, intressanta eller spännande minnen från sin Volvo.

Men kom det in något enda bidrag om Volvo 66?



**ViBilägare**

## 8. NSU K 70: Sist blev först till sist

Publicerad 2024-03-17 06:30

Text Calle Carlquist

**NSU:s sista egna nya modell var plötsligt Volkswagens första med framhjulsdraft**



**Förutom på annonsrubriken** ser den skarpögde att det inte är en Volkswagen K70 som står vid hamnen i Monaco, med den berömda "F1-backen" upp mot kasinot i bakgrunden. Kromlist och emblem i grillen saknas så det är alltså en NSU K 70 (med mellanslag, som det skrevs då).



*NSU K70 blev som bekant en Volkswagen. när den kom ut på marknaden.  
Kombi försvann dock i bytet.*

NSU K 70 skulle visas på Genève-salongen i mars 1969, men i stället för visning av bil meddelades att ett nytt bolag inom VW bildats, Audi NSU Auto Union AG. Den uteblivna bilen skulle byggas i en ny fabrik, men inte lanseras som NSU utan som en Volkswagen. Det var ett sätt för märket att snabbt få en modern bil i programmet, sedan den **från start antikverade 411**, debut 1968, inte blivit någon framgång.

**NSU K 70 skulle** komplettera den mer speciella wankelmotorbilen NSU Ro80 (K stod för Kolbenmotor, kolvmotor) men blev i stället förelöpare till ett modernare Volkswagen och den helt nya Passat som dök upp 1973. NSU:s sista egna nya modell var plötsligt VW:s första med framhjulsdraft. Denna annons hann NSU i alla fall med.

Inom ett par år stod så VW-koncernen med en hel palett likvärdigt stora modeller som kannibaliserade på varandra: Volkswagen K70, 411 och Passat samt Audi 80 och 100.

K70 var rakt igenom modern med avancerad konstruktion (diagnosystem via dator, centralt placerade främre skivbromsar, säkerhetskaross etc.) men motorn var längsplacerad, trots framhjulsdraften. Årsmodell 1975 blev den sista, efter drygt 211 000 exemplar.



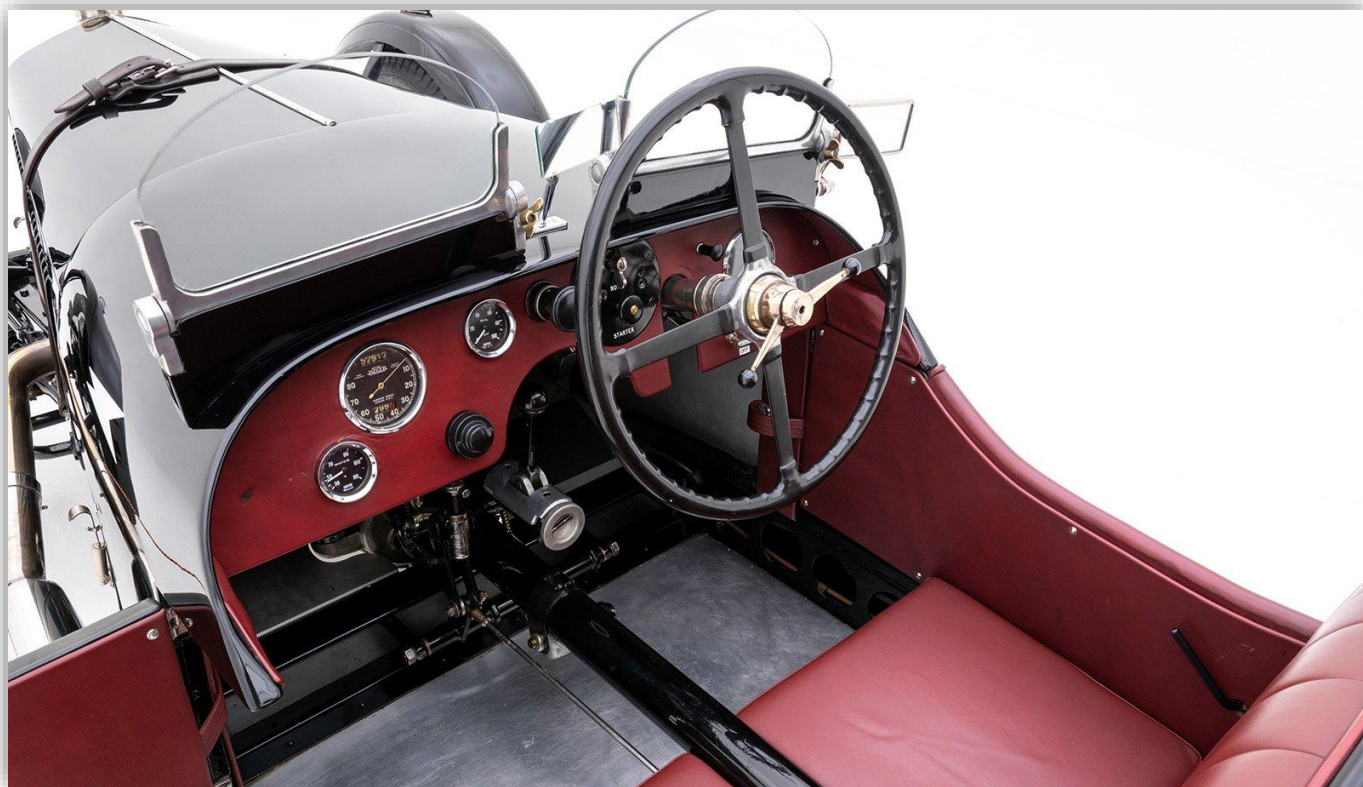
## 9. Riley 9 Brooklands 1930



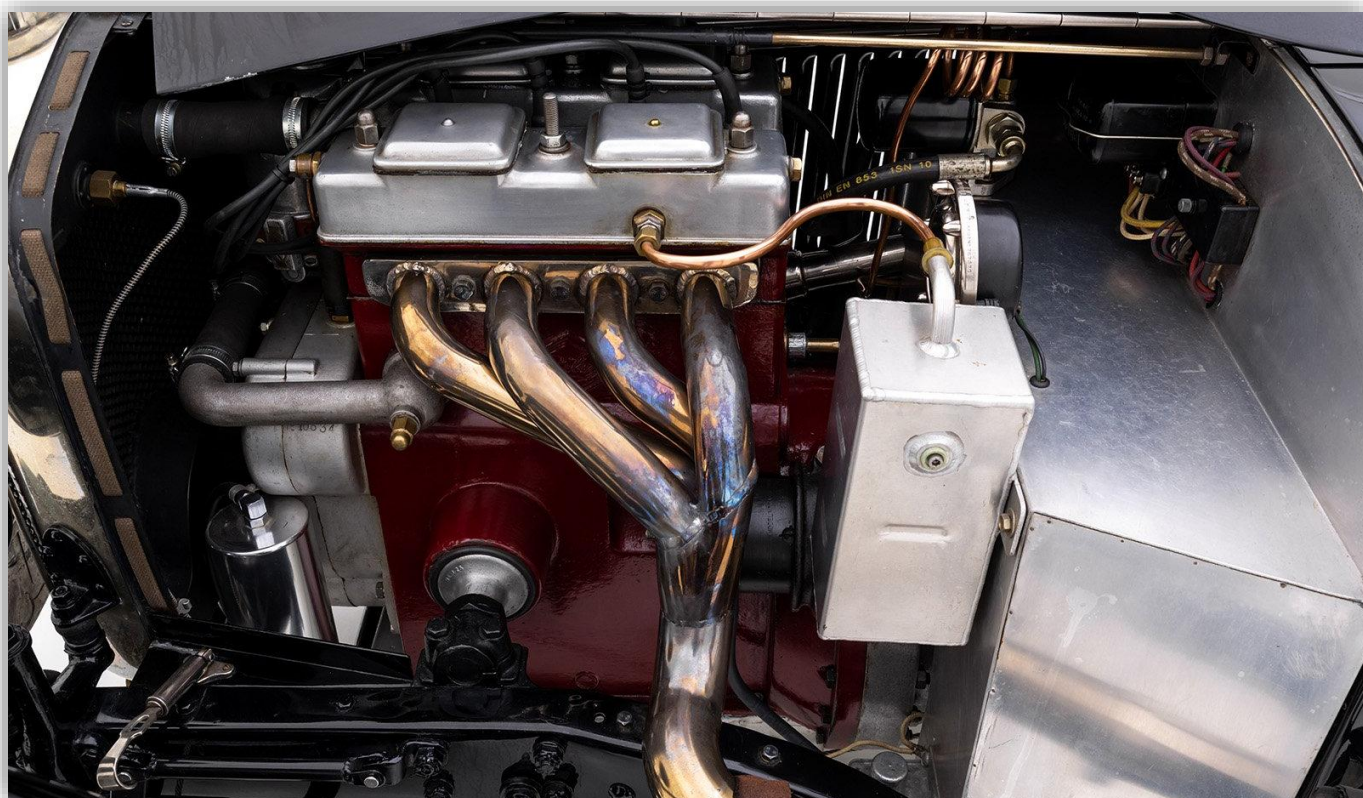
Riley Motor ligger i hjärtat av den brittiska bilindustrin i Coventry och blev ett av de mest respekterade av de engelska sportmärkena, särskilt under 1920- och 1930-talen.

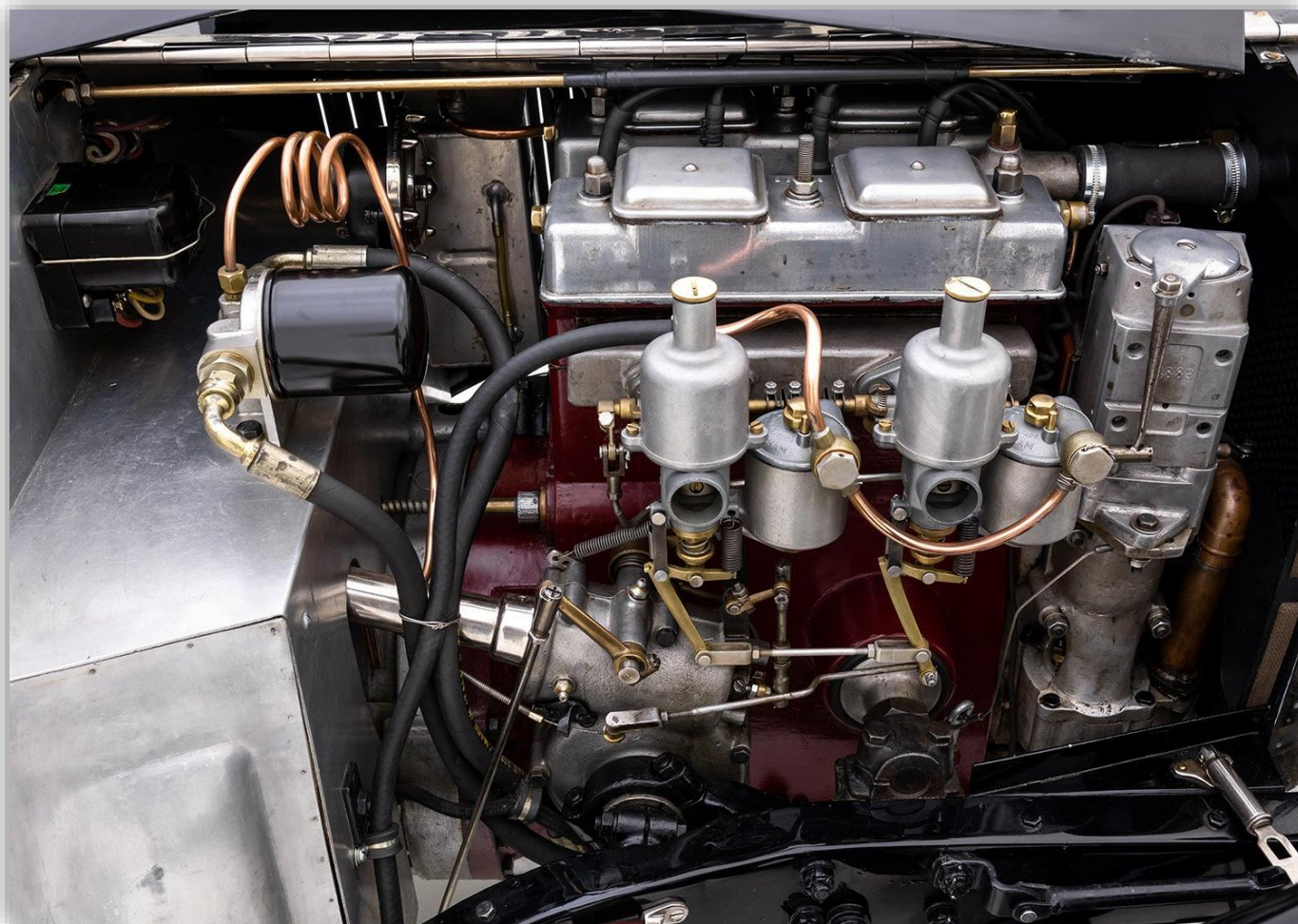
Liksom många banbrytande bilföretag började Riley i cykelbranschen. År 1898 byggde Riley motoriserade cyklar och en Riley motordriven trehjuling satte det första banrekordet 1899. De första Riley-bilarna var cykelbilar med liten slagvolym som använde motorer som outsourcades från De Dion Bouton eller Motor Manufacturing Co (MMC), båda vanliga leverantörer till den tidiga bilhandeln.





År 1903 tillverkade Riley sina egna motorer och fordonen växte stadigt i storlek och produktion. Riley är ett innovativt företag som tillverkade de första avtagbara hjulen och den första växellådan med konstant ingrepp. Riley fulländade konsten att tillverka trådekerhjul och byggde fälgar på kontrakt för Rolls-Royce, Panhard, Mercedes och Hispano-Suiza och andra prestigefyllda bilföretag. Verksamheten var så framgångsrik att hjulbygget hotade att dränka Rileys bilverksamhet. För att hålla saker och ting flytande etablerade Riley ett separat företag för att hantera hjulen, vilket gjorde det möjligt för bilproduktionen att fortsätta utan distraktioner.





År 1926 introducerade Percy Riley den fyrcylindriga motorn på 1087 cc och 9 skatthästkrafter. Det var en genial konstruktion, med dubbla kugghjulsdrivna kamaxlar och halvsfärska förbränningskammare med tvärström. Motorn såg i alla avseenden ut som en överliggande kamaxelenhet; Kammarna var dock monterade högt upp i blocket och manövrerade stötstänger och vippor för de 90-graders lutande ventilerna. Motorn blev ett kännetecken för Rileys bilar, med olika utvecklingar av designen som drev Riley-modellerna fram till 1957 och trimmade versioner som motiverade Donald Healeys snabba och mycket framgångsrika sportbilar på 1940-talet. Till och med den stora W.O. Bentley räknades bland ägarna till den fantastiska Riley 9.

Riley 9-chassit erbjöds i olika stilar och utrustningsnivåer, inklusive en stilig stängd sport-sedan, en öppen tourer med tygkaross och den eleganta Brooklands boat-tail runabout roadster. Tidstypisk litteratur beskrev Brooklands som "lika lämpad för tävlingsarbete som för daglig användning, och är mycket uppskattad av bilisten som önskar mer än medelshastighet, förmåga att klättra uppför backar, acceleration och trafiksäkerhet." Riley 9 visade sig vara en formidabel konkurrent, med en litania av tävlingsvinster, rekord och toppresultat i prestigefyllda evenemang i Storbritannien, Europa, Australien och Amerika.

Här erbjuds chassi 8046, ett välkänt tidigt Riley 9 racingchassi med en rik och fascinerande historia som hjälpte till att cementera legenden om denna berömda modell.

Chassit byggdes 1929 och Riley Works överlämnade chassit till Thomson & Taylor, det respekterade ingenjörsföretaget för racerbilar som var baserat på den legendariska Brooklands-banan. Deras många projekt inkluderade konstruktion och omdesign av Malcolm Campbells *Blue Bird* (1931 och 1933), den ikoniska Napier-Railton och den 400 mph Railton Mobil Special.



Thomson & Taylor modifierade chassit till Rileys specifikationer och returnerade det till fabriken där det färdigställdes, stämplat "8046" och parades ihop med en Works racing-motor och en lätt aluminiumkaross. Det tros vara den första Riley 9 av detta slag som byggdes enligt Brooklands specifikationer. Den 14 juni 1930 registrerades 8046 som GJ 18 och levererades till Whitney Straight, en käck äventyrare, krigshjälte och racerförare.

Whitney Straight föddes i New York City 1912 och var medlem av den framstående Whitney-familjen, vars härstamning bestod av många inflytelserika namn, inklusive uppfinnaren Eli Whitney. Straight var fascinerad av att flyga från en ung ålder och samlade på sig mer än 60 solotimmar innan han var tillräckligt gammal för att lagligt inneha ett pilotcertifikat. När han bodde i England som student vid Cambridge University fick Straight veta att han inte kunde ha en bil, så han kringgick reglerna genom att ta med sig ett flygplan.

Straight köpte sin första racerbil – denna Riley Brooklands, GJ 18. Han tog en rad pallplatser med sin Riley på Shelsley Walsh och olika B.A.R.C. och Southport Motor Club-möten. Fotografier och resultat från denna period finns i filen. Senare flyttade han in i en Maserati och vann många tävlingar och bergsklättringar innan han gick med i RAF 1939 och överlevde kriget som en högt dekorerad flygare.

År 1938 köpte Miss Diana Carpenter GJ 18 för 85 pund och noterade att bilen var exakt som Straight hade tävlat med den, komplett med sin stiliserade logotyp på fönsterboken. Hon sålde den senare till Brian Steadman, som gav den vidare till den legendariske motorjournalisten Denis Jenkinson. "Jenks" tävlade i GJ 18 och skildrade sina äventyr med att köra och modifiera bilen på sidorna i Autocar i början av 1940-talet, av vilka kopior finns arkiverade.

Efterföljande ägare är väldokumenterade via den brittiska vägboten och V5C-dokumentet i den omfattande historikfilen. Med början 2005, medan Greg Johnson tog hand om den, utfördes en omfattande restaurering för att återställa bilen till hur Whitney Straight hade kört den. Johnson gav J. Wilkinson & Son Coach Builders i Derby i uppdrag att ta hand om arbetet. Fakturor och korrespondens noterar att den bakre delen av karossen behölls i original, även om delar av den främre delen behövde byggas om. Dessutom ångrades några av de modifieringar som gjorts av Jenks, och den tidsenliga drivlinan (som tros vara monterad av Jenks) sågs över.



GJ 18 drivs av en tidsenlig 1087 c.c. inline-fyra, utrustad med Rileys dubbla cam-in-block-design och 90-graders ventilarrangemang. Motorn byggdes om till Works Racing-specifikation 2004 med nya vevar, stänger, kolvar, omprofilerade kammar och mycket mer.

Efter restaureringen återvände GJ 18 till banan och kördes entusiastiskt på Le Mans Classic och 2009 års Monterey Historics. Det är FIVA-registrerat och har ett MSA Historic Technical Passport, vilket garanterar behörighet för en mängd olika historiska motorevenemang, från Le Mans till Mille Miglia. Den presenteras i vackert skick, med sin låga, spinkiga kaross som ger intryck av hastighet även när den står stilla. Restaureringskvaliteten är uppenbar i hela bilen, från den underbara svarta lacken till den rika mörkröda läderklädseln och det autentiskt detaljerade motorrummet.

Tack vare tidigare ägares ansträngningar åtföljs GJ 18 av omfattande dokumentation, restaureringsfotografier, tidstypiska foton, fabrikslitteratur, korrespondens och register. Det finns också en inventerad cache med originalreservdelar som behållits av tidigare ägare och omsorgsfullt bevarats under restaureringen.

GJ 18 är inte bara ett slående exempel på en sofistikerad brittisk sportbil från förkrigstiden, utan den har också en fascinerande historia i händerna på lika fascinerande karaktärer. Med snygg prestanda och fantastiskt utseende kommer den säkert att ge sin nästa väktare överdimensionerad glädje var han eller hon än väljer att njuta av den.

### **Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs**

\$ 245,000

Artikelnummer: 7520



## Fångade på kamera



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



Roger Warolin