



Renault Frégate cabriolet

1. Provkörning av Mazda CX-80 e-Skyactiv D
2. Provkörning av Renault Captur mildhybrid 160
3. Hyundai Palisade
4. Nya superlätta tjeckiska hyperbilen Praga Bohema
5. Totems reinkarnerade Alfa GT Super
6. Växellåda kommer tillbaka i elbilar
7. Hör elbilen Dodge Charger mullra som en V8
8. Räckviddstest på sex nya elbilar
9. Northvolt kan försena Porsches nya elbil
10. Tyska Recaro räddat från konkurs
11. Elbilar snart billigare än bensinbilar
12. När Volkswagen Golf blev Sveriges tuffaste GTI
13. Volvo 164
14. Renault Frégate Amiral
15. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning av Mazda CX-80 e-Skyactiv D

Publicerad av Peter Klemensberger 5 dec 2024 kl 19.12

Mazda gör det enkelt för sig. De skapar en ny modell genom att förlänga CX-60 och döper den logisk till CX-80. Men den sjusitsiga suven är ingen bil i mängden och du kan få den med en maffig dieselmotor.



Mazda CX-80 finns som laddhybrid och som diesebil. Vi kör sistnämnda.

Ibland gör Mazda som andra. Som att lansera en laddbar suv med plats för sju åkande byggd på en befintlig, skalbar plattform. **Mazda** själva benämner **CX-80** som "en förlängd **CX-60**", märkets alternativ i mellansuvklassen. Redan där skiljer sig Mazda från resten. Hur många andra biltillverkare skulle medge det?

CX-80 är 25 centimeter längre än sin "donator" och de centimetrarna har placerats mellan hjulaxlarna. Mellan dessa mäter bilen över tre meter och totallängden är fem meter. Det ger utrymme nog för att addera fler sittplatser, som flest sju om du kryssar för soffa på mittenraden. Du kan också nöja dig med två stolar i mitten och kan då välja om du vill ha en mittkonsol mellan dessa eller lämna utrymmet fritt för lättare access till sätena längst bak.

Det här är nytt

Sjusitsig. En extra sätesrad gör det möjligt för sju att åka med.

Laddhybrid. Mazdas andra modell med laddhybridteknik, men här kör vi dieselvarianten.

Diesel. Sexcylindrig dieselmotor kan väljas.

Solskydd. Först Mazda-modellen i Europa med integrerade solskydd i bakdörrarna.

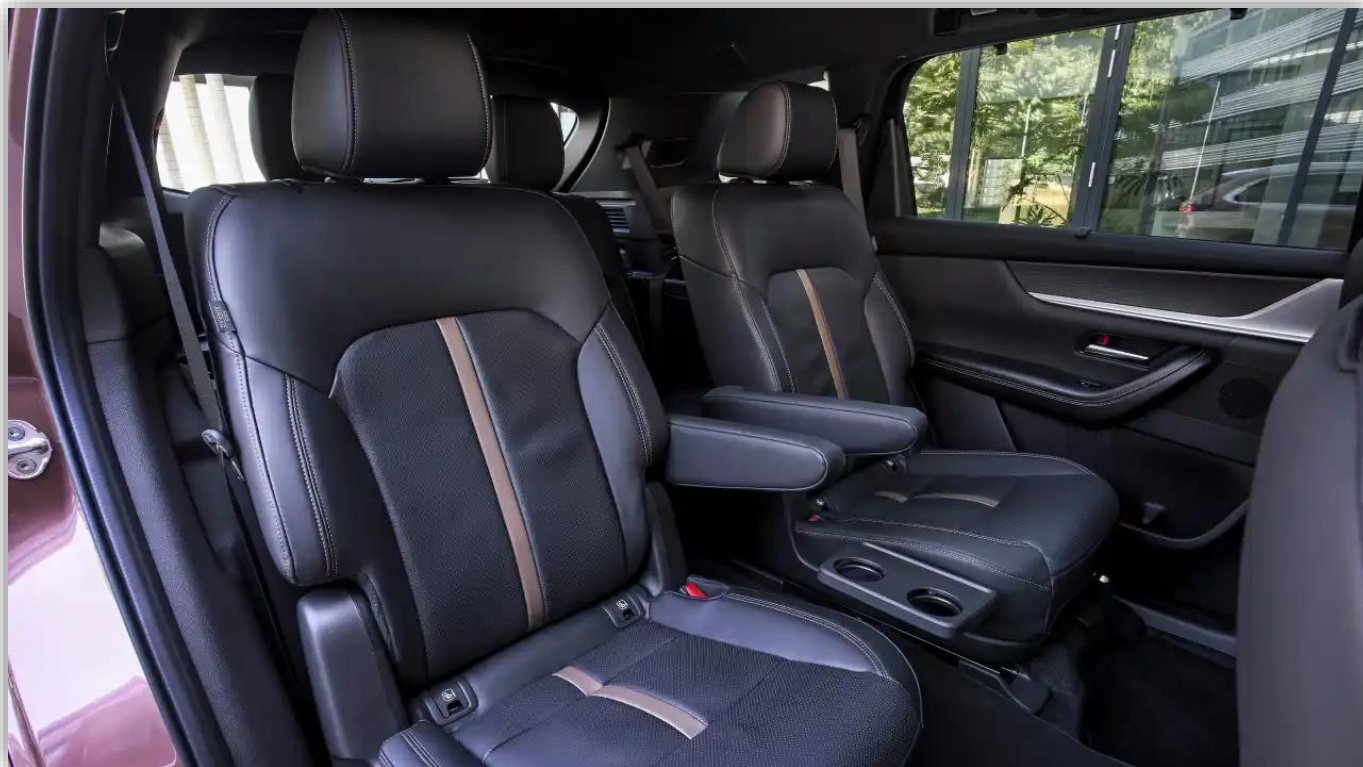


Rejält och traditionellt. Ingen skärmhysteri i CX-80.

I fåtöljerna sitter man kungligt med en stolsrygg som går att vinkla i fler lägen än i CX-60. Ljudkomforten är nästan i samma liga som i framsätet och här finns både laddkontakter och manövrering av klimatanläggningen. Att den tredje sätesraden är designad för att passa människor på upp till 170 centimeter, som det står i pressmaterialet, gör att jag motvilligt balanserar dit på kardantunneln. På plats märker jag dock att mina 178 centimeter får plats på höjden. Värre är det för fötterna som måste lirkas in mellan skenorna under stolarna framför. Att de kan skjutas tolv centimeter i längsled hjälper situationen men benen får inget stöd av sittedynan. Annars känns stolarna väldigt påkostade för att vara nödsäten, vilket de faktiskt är – i alla fall för vuxna.

Bakom ratten är det dock tydligt att Mazda går sin egen väg. Ta bara interiören som är hämtad direkt från CX-60. Här finns fysiska vred, en radda men knappar och en bred mittkonsol. Skärmen, som styrs via ett vred, slåss om titeln "minst på marknaden". Förarmiljön är digital men med en design som ger skenet av att vara analog. Allt är inbakad i en design som kan ses som både omodern och klassisk men resultatet är att det blir lättarbetat och detaljkvaliteten är hög.

Lättarbetad är däremot inte ratten, styrningen känns onödigt trög men CX-80 överraskar med att visa upp fina köregenskaper med tanke på sin storlek på kurviga vägar. Det kan tillskrivas fyrhjulsdriften (CX-80 är i grunden bakhjulsdriven, bara en sådan sak) och systemet KPC (Kinematic Posture Control) som håller koll på såväl fjädring och drivhjul för att minska krängningar. CX-80 känns stor och tung på vägen och komforten är god även om en del vindsus uppträder i höga farter när luften ska pressa sig förbi den höga karossen.



Rad två är riktigt bekvämt..

Automatlådan med sitt kopplingspaket i stället för momentomvandlare arbetar lite väl hårt med sina åtta växlar, lite som gamla lådor. Gammalt känns det också att kunna välja en stor dieselmotor. Jo, du läste rätt. Liksom CX-60 kan man få CX-80 med en längsmonterad sexcylindrig dieselmotor på 3,3 liter och 254 hästkrafter. Den har ett härligt mullrande ljud som passar formatet perfekt och ger bilen fart så det räcker. Tack vare mildhybridsystemet kan förbrukningen hållas nere. Vi klockar en snitförbrukning på 0,6 liter per mil vid provkörningen vilket ligger lite över den angivna enligt WLTP-körcykeln vid blandad körning.



... rad tre rymmer 178 cm människa – på höjden.



Christian Schultze är chef för Mazdas europeiska forsknings- och utvecklingsavdelning.

Tre frågor

Båda motoralternativen rymmer lika mycket bagage. Var har ni gömt laddhybridens batteri?

– Det är placerat under golvet och långt fram för att uppnå det perfekta viktförhållandet 50:50 mellan axlarna. Detta är också en mycket säker plats för batteriet i händelse av en olycka.

Vilka fördelar ska automatlådans konstruktion ge?

Den nya åttastegade automatlådans konstruktion har ingen momentomvandlare. Den ger bättre effektivitet, särskilt i det låga effektområdet samt när man drar släp. De snabba växlingarna är då också bra liksom när man vill köra sportigt.



Sex ribbor i plasten avslöjar vad som finns där under.



Med alla säten uppe finns det faktiskt plats för bagage.

Kommer vi någonsin att få se en stor pekskärm i en Mazda?

Mazda följer aldrig trender för att tillmötesgå allmänna förväntningarna. När vi introducerar teknik har den alltid ett syfte. Vi har head up-display för att ge tydlig information utan onödig distraktion. Vi ser inget behov av att ha stora pekskrmar som kan störa förarens uppmärksamhet. Tekniken utvecklas dock hela tiden och vi kan ändra oss, men då av en god anledning och med ett säkert utförande.

Mazda Sverige räknar med att bara tio procent av köparna kommer att välja dieseln som dras med en malusskatt på 10 997 kronor, de övriga kommer kryssa för det andra alternativet – en laddhybrid. Den har en systemeffekt på 327 hästkrafter och förbränningsmotorn utgörs av en bensinmotor med fyra cylindrar på sammanlagt 2,5 liters volym. Batteriet på 17,8 kilowattimmar ger bilen en elräckvidd på cirka sex mil, en inte allt för imponerande siffra i dessa dagar. Med det motoralternativet blir CX-80 mer nykter och som bilar i klassen är i största allmänhet. Nästan. Noterbart är att drivlinan i övrigt är det samma som för dieseln, alltså samma växellåda och mekaniska fyrhjulsdraftssystem.

Även dragvikten är den samma för båda motoralternativen, 2 500 kilo, liksom den maximala lastvolymen på 1 971 liter (245 liter mer än i CX-60) vilket trumfar Volvos alternativ **XC90**. CX-80 startar på 539 300 kronor med dieselmotor och laddhybriden på 563 400 kronor vilket gör modellen 45 900 kronor dyrare än CX-60. Mycket pengar men faktiskt konkurrenskraftigt när man studerar konkurrenternas prislister.

CX-80 är fjärran från gamla tiders storsäljande mellanmjölsbilar från märket. Du som köper en Mazda i dag gör ett medvetet val. Ja, kanske rentav ett roligare sådant.



Förlängd CX-60 säger Mazda själva. Notera den rejäla kromade listen

Mazda CX-80 e-Skyactiv D

Pris: 539 300 kronor.

Motor: Diesel, mildhybrid 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,2:1. Borring/slag 86,0/94,2, cylindervolym 3 283 cm³. Max effekt 254 hk (187 kW) vid 3 750 r/min, max vridmoment 550 Nm vid 1 500–2 400 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

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

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 235/50 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 312, längd 499, bredd 189, höjd 171, spårvidd f/b 164/165. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 136, maxlast 645, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 74. Bagagevolym (VDA-liter) 258–1971 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,4 s, toppfart 219 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,57 l/mil. CO₂ 148 g/km.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 10 997 kronor per år de första tre åren, därefter 5 867 kronor per år.

Rivaler:**Kia Sorento**

Nyligen uppdaterad sjusitsare. Säljs bara som laddhybrid. 1,6-liters bensinmotor 253 hk och 5,5 mils räckvidd på el. Fyrhjulsdriven.

Pris: Från 619 900 kronor.

**Volvo XC90**

Uppdaterad och får hänga med ett tag till. Laddhybrid på 455 hk är enda alternativet. Räckvidd på el 6,9 mil. Fyrhjulsdriven och sjusitsig.

Pris: Från 994 000 kronor.



Peter Klemensberger

2. Provkörning av Renault Captur mildhybrid 160

Publicerad av Erik Andrén 8 dec 2024 kl 06.13

En omdaning som märks! Halvvägs in i livscykeln har Renault Captur fått ett klart skarpare utseende. Men under, och bakom, pressveckan är det mesta sig likt.



Nya linjer i fronten. Resten av Captur är lika runt bullig som högarna i bakgrunden.

2020-talets bildesignmode handlar om skarpa linjer. Raka plåtar, och tydliga veck där det väl böjs. Extremexemplet är förstås Teslas monsterpickup Cybertruck, men även bilar som Kia EV9, Hyundai Santa Fe eller Citroën C3 kan tas upp som tydliga fanbärare för nämnda stilideal. Renault har inte varit sämre. Modeller som Megane E-tech, Scenic E-tech eller Symbioz har alla försetts med ansiktsuttryck skarpare än Gert Wingårdhs glasögonbågar. Och förändringen har gått fort. Så vad gör man med en modell som blivit kvar i 10-talets mer runda former, men som inte är redo än för avlösning? Svaret ser du här. Renault Captur av dagens, andra, generation presenterades 2019, och en helt ny generation av fransmännens populära småsuv är nog ännu ett gäng år bort. Men för att passa in snyggt i familjefotot redan nu, så har man låtit uppdatera modellen med ett klassiskt ansiktslyft. Jag säger klassiskt, eftersom det är just ansiktet som ändrats. Captur, liksom syskonbilen Mitsubishi ASX, har fått en front med ett betydligt mer geometriskt uttryck. Strålkastare med skarpkantade insatser, flankerade nertill av bumerangformade luftintag med dimljus. Däremellan en bred bård med nya Renaultlogotypen. Just mittenpartiet är det som särskiljer den annars identiska Mitsubishi-versionen. Mitsubishi ASX lanserades förresten så sent som förra året – sisådär ett år från lansering till facelift torde vara någon slags rekord.



Det här är nytt

Omsminkat ansikte. Tydligaste förändringen är det skarpare nyllet. Geometriska linjer och en kantighet som ska anknyta till modeller som Scenic, Symbioz och Megane. Men bara i fronten.

Nytt infotainment. Captur har fått den stora Google-baserade skärmlösningen, från sina modernare märkessyskon. Kompletterad med en radda vippreglage nedanför.

Fri från ladd, och hybrid. Nej, det blir ingen laddhybrid längre av Captur. Ur ett svenskt perspektiv måhända lite märkligt, då det var den bäst säljande versionen hos oss. Inte heller "vanliga" hybridmodellen kommer längre hit.

Men nu är det alltså Renault Captur vi ska köra, och det räcker med att ta några steg runt bilen för att intrycket av att allt är nytt ska blekna. Baktill är den enda egentligen märkbara förändringen att baklampsinsatserna förändrats. Numera är de i klarglas, och i ärlighetens namn ser det mest ut som tveksam eftermarknadsstyling. Sändar som var trendig för kanske 15-20 år sedan. Även sett från sidan, och under huven, är förändringarna begränsade. Nya fälgar, ja, men inga nya drivlinor. Snarast tvärt om, ett betydligt mer begränsat motorutbud. I Sverige får du välja på ren bensinmotor eller bensinmotor med mildhybridteknik. Vilket också i princip är en ren bensinmotor. Den så kallade fullhybridmodellen, som har större batteri och kan köras rent på elmotor, kommer inte hit. I alla fall inte nu. Och laddhybriden, som innan uppdateringen sålt bäst hos oss, har helt utgått.

Väl bakom ratten så märks uppdateringen främst på infotainmentsystemet, som nu blivit uppdaterat till mer kontemporär standard. Renault kallar det för OpenR Link, och det hittas även i tidigare nämnda modeller som Megane och Scenic. Men det viktigaste är inte det lite onödigt krångliga namnet, utan att det är byggt på Googles Android Automotive (vilket heller Renault inte hymlar om). Skärmen är vertikal och stående, och sticker upp mer ur panelen än tidigare. Det känns lite eftermonterat, men skillnaden mot tidigare är mest i höjden och i att temperaturkontrollen inte längre sker via vred. Där vreden tidigare satt finns nu i stället ett djupt fack, helt skuggat av infotainmentpanelen och dess rad av fysiska vippreglage. En perfekt plats att förlägga saker på. Själva systemet fungerar relativt bra. Layouten känns igen även från hur Volvo implementerat sin motsvarighet, med meny högst upp och temperaturkontroller med mera längst ner på skärmen.

Tyvärr känns det i vissa delar inte helt färdigutvecklat. Exempelvis har det "dunsande" knappljudet en störig fördröjning, diverse svenska ord är fullt avstavade, och under en av provkörnings-stinternas slog systemet av sig upprepade gånger, som att det inte kände av att bilen var igång. Det går att slå på det igen, med en knapp på överkanten, men är ändå störigt att behöva göra upprepade gånger.



*Rimligt stort och lättlastat bagageutrymme,
där golvet kan plockas ur och få ett djupare utrymme.*

Även i andra system finns en viss störighet – exempelvis går inte belysningen att släcka under perioden efter att man stannat bilen. Renault har bestämt att lamporna ska vara på, så då är de det, oavsett hur mycket man försöker släcka dem. En annan sak är att regnsensorn helt ersätter intervalltorkare. I ett läge där t ex imma gör att man vill ha just intervalltorkare, så tvingas man in långt i menyer för att byta. Andra tillverkare har bägge funktionerna på spaken – varför inte ni, Renault? På tal om imma så är dock den eluppvärmda vindrutan en klart uppskattad funktion i vårt klimat. Att de tunna trådarna påverkar sikten, framförallt nattetid, är i sammanhanget en liten uppoffring.

Att Captur är en i grunden billig bil märks i upplevelsen. Knappar, växelväljare och reglage känns plastiga, dörrklängen är som när en plåt i spänn plötsligt böjs åt andra hållet, och ljudisoleringen lämnar så mycket att önska att jag först trodde någon dörr eller ruta var öppen. Grov asfalt fortplantar sig också mycket in i kupén och stolen, inte bara i – så att säga – vertikal led, utan även, märkligt nog, horisontellt. Vill man beskriva det positivt har man tydlig vägnärvaro, men särskilt bekvämt är det inte. Jag sitter också lite väl högt. Trots att jag med mina 179 centimeter inte är en särskilt lång person hamnar mitt huvud jobbigt nära taket även i stolens lägsta läge. I det högsta läget kan jag delvis få upp huvudet genom soltaket, om det är öppet. Så mycket kortare är väl inte fransmän och fransyskor gentemot oss nordbor?

Själva körkänslan är dock inget fel på, Captur smiter vant runt gathörn och kurvort, och mildhybriden – som är den drivlina vi kör – är pigg i accelerationen från stillastående. Vågar jag säga att den faktiskt är rätt kul att köra? Jag sitter också hellre fram än i baksätet. Även om utrymmet bak är okej, så gör den höga midjelinjen att det känns instängt. Bagageutrymmet är också adekvat, särskilt då baksätet kan skjutas fram 16 centimeter, och golvet kan lyftas ur, så det som annars är ett fuffigt utrymme därunder, så att säga, blir nytt golv.

Captur har blivit en riktig succé för Renault, och det lite osammanhängande exteriöra utseendet till trots förmodar vi att det fortsätter så, även om volymen hos oss nog kommer att bli lidande av att laddhybriden, som innan ansiktslyftningen var den bästa säljande versionen, nu utgått.



Bakifrån är förändringarna små. Lamporna har numera klarglas, vilket syns mer när bilen är avstängd.

Renault Captur mildhybrid 160

Pris: Från 304 900 kronor

Motor: Bensin, mildhybrid 4-cylindrig tvärradad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,6:1. Borrning/slag 72,2/81,3, cylindervolym 1 333 cm³. Max effekt 158 hk (116 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 270 Nm vid 1 800 – 3 750 r/min.

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

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangelank. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,1 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum. Däck 215/60 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 264, längd 424, bredd 180, höjd 158, spårvidd f/b 156/155. Markfrigång 17. Tjänstevikt 1 412, maxlast 418, max släpvagnsvikt 1 200. Tank 48. Bagagevolym (VDA-liter) 487–1596 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,5 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,59 l/mil. CO₂ 133 g/km.

Garantier: Nybil 5 år, assistans 5 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 6 766 kronor per år de första tre åren, därefter 844 kronor per år.

Rivaler:**Opel Mokka GS Bensin 130 hk**

En huvudkonkurrent i småsuvsdjungeln. Runt 30 färre hästkrafter, och decimetern kortare. Men trots det 20 000 kronor dyrare i utgångspris. Trots det tyska förnamnet tillverkas Mokka i Frankrike, till skillnad från Captur... som tillverkas i Spanien!
Pris: 324 900 kronor.

**Mitsubishi ASX 160 hk Mildhybrid**

Släkten är värst! Eller släkt och släkt, tvillingsyskon! ASX är samma bil, men med annan logga och grill, och finns i Sverige endast med samma motor. Dock – av oklara skäl – 30.000 kronor dyrare i listpris. Varför då?
Pris: 334 900 kronor.

3. 2026 Hyundai Palisade: Det här är det

Författad av Adrian Padeanu

6 dec, klockan 2:24 ET

Den stora SUV:en har fått en helt ny design och får nio säten



Vi har vant oss vid att Hyundai och Kia gör drastiska designförändringar på sina bilar när nästa generations modell kommer. Så är fallet med den nya Palisade eftersom den fullstora SUV:en är ett stort avsteg från sin föregångare. Flaggskeppsfamiliens dumper med gasmotorer verkar vara boxigare och sitter på 21-tumshjul som ser ut som en plåga att rengöra, med tanke på den uppsjö av ekrar.

De segmenterade ljusen i båda ändarna av 2026 Palisade får oss att tänka på pixeltemat som tillämpas på Hydunais elektriska sortiment, inklusive den nyligen presenterade **Ioniq 9**. De massiva rektanglarna längst fram är troligen varselljusen. Mellan dem och den enorma grillen finns fyra rektanglar, som vi antar är huvudstrålkastarna med halv- och heljus. En tunn LED-list går över gallrets övre del.

Utan att ge några siffror säger **Hyundai** att det främre överhänget är något kortare än tidigare. Hjulbasen är längre, så avståndet mellan axlarna är längre än den utgående modellens 114,2 tum (2900 millimeter). Växthuset är lika generöst som alltid, och det finns fortfarande ett dubbelt soltak, förmodligen för de högre versionerna.



Bakpartiet har fått ett renare utseende eftersom avgasröret nu är undangömt under stötfångaren, medan vindrutetorkaren gömmer sig under takspoilern. Till skillnad från de flesta Hyundai-modeller sträcker sig inte bakljusen – som starkt liknar de främre varsel-ljusen – till bakluckan. HTRAC-märket saknas, men säkert kommer fyrhjulsdrift att finnas tillgängligt för den andra generationen **Palisade**.

Interiören har också fått en total makeover. Det finns dubbla 12,3-tumsskärmar inbäddade i instrumentbrädan, som fortfarande har ett brett utbud av fysiska knappar. Vi kan enkelt se de separata klimatkontrollerna tillsammans med andra knappar och vred för radion/multimedien, samt genvägar till vissa funktioner. Växelväljaren har flyttats från mittkonsolen till rattstången.

Den överdimensionerade sektionen mellan framsätena med 100-watts USB-C-laddningsportar, mugghållare och en trådlös laddningsplatta är multifunktionell. Den kan höjas för att skapa ett tredje säte, så att nya Hyundai Palisade kan ta upp till nio personer. Bilder visar versionen för Sydkorea, där förare av den niositsiga varianten kommer att tillåtas använda bussfilen.

Palisade är den senaste Hyundai-bilen som släpper H-emblemet på ratten. I stället betecknar de fyra prickarna bokstaven "H" i morsekod. Det ser verkligen ut som om ratten har lånats från den mindre **Santa Fe**. På andra ställen påminner cirkulära dörrhandtag oss om en Chevy HHR, och det finns subtilt omgivande belysning för att skapa en mysig atmosfär.

Tekniska specifikationer är inte tillgängliga, men det har rapporterats flitigt att Hyundai äntligen kommer att ge Palisade en hybriddrivlina. Räkna med att fullständiga detaljer kommer att avslöjas under de kommande veckorna.

4. Ny superlätt hyperbil tystade tvivlarna: "Inget BS"

Av Maths Nilsson

7 december 2024 kl 06:10

Många trodde inte den fanns på riktigt. Men nu har hyperbilstiullverkaren Praga levererat sin första hyperbil. Den superlätta bilen väger bara 1000 kg.



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

Att tillverkare visar upp vilda prototyper som sedan försvinner i tomma intet, så kallad vaporware, är inte helt ovanlig. Många var skeptiska till om tjeckiska hyperbilen Praga Bohema någonsin skulle nå vägarna.

Men nu tystas tvivlarna. Den första kunden fått sin produktionsbil. Racerföraren Romain Grosjean lämnade över nycklarna till köparen i Nederländerna på fredagen. Vägarna i det platta landet är visserligen fartbegränsade till 100 km/h. Dit tar sig Praga Bohema på bara 2,3 sekunder. Topparten stannar inte förrän på 317 km/h.

– Vi har alltid lovat inga koncept, inga teasers, inget bs ... bara en ren, lätt, mycket snabb och vackert inredd väglaglig racerbil för ett begränsat antal superbilsköpare som verkligen kan köra – och det är vad vi har levererat, säger Pragas ägare Tomas Kaspárek.

Bohema har en relativt modest V6-motor med dubbelturbo från Nissan GT-R. Men tack vare att bilen är byggd i kolfiber väger den bara 1000 kg och ger ändå fantastiska prestanda. Men det är på banan den verkligen ska komma till sin rätt enligt Praga.



LÄS MER:

- [Miraklet – så klarar sig F1-föraren ur eldhavet...](#)
- [Ursinnig tvekamp – mellan Corvette och Cybertruck](#)
- [Porsche och Tesla har nöjdaste ägarna – här är listan](#)
- [Så galet snabb är Mercedes hyperbil på Autobahn](#)
- [Red Bulls monster släpps i gatlegal version](#)
- [Galet snabb: Nya elbilen Rimac förnedrar Ferraris hyperbil](#)



5. Totems reinkarnerade Alfa GT Super

Av Brad Anderson

5 december 2024 klockan 10:00

Påstår sig ha den lättaste V6:an med dubbelturbo på planeten



Den klassiska Alfa Romeo Giulia är tillbaka som en kolfiberklädd sportbil med upp till 739 hk

- **Kunderna kan välja olika effektkonfigurationer för den reinkarnerade klassikern Alfa Romeo.**
- **Den dunkande V6:an är kopplad till en sexväxlad manuell växellåda.**
- **Priserna för Totem Automobili GT Super börjar på 539 000 euro.**

Totem Automobili har precis rullat ut den 12:^e av de 40 Alfa Romeo GT Super-modeller som de någonsin kommer att tillverka, och satte omedelbart bilen på prov på Vairano-banan i Italien.

Det lilla italienska företags GT Super har utformats som en moderniserad version av den ikoniska **Alfa Romeo** Giulia GTAm från slutet av 1960-talet. Den går långt utöver **en enkel restomod**, eftersom modellen är baserad på ett skraddarsytt monocoque-chassi i kolfiber som endast använder utvalda delar från en donatorbil. Varje GT Super levereras också som standard med dubbla länkarmar på båda axlarna.



Höjdpunkten i GT Super är kanske motorn, en 2,8-liters V6:a med dubbelturbo som byggts i samarbete med Italteenica. Den har individuella spjällhus, fyra ventiler per cylinder, direkt- och portbränsleinsprutning och väger bara 180 kg (397 lbs). **Enligt Totem** är det den mest kompakta och lättaste V6:an med dubbelturbo som någonsin byggts och finns i två effektkonfigurationer. I standardutförande pumpar den ut 591 hk (441 kW) vid 7 200 varv per minut och 700 Nm (516 lb-ft) mellan 3 000 och 6 000 varv per minut, samtidigt som den varvar upp till 7 500 varv per minut.



Om detta inte räcker kan kunderna välja en kraftfullare version med 739 hk (551 kW) och ett vridmoment på 850 Nm (627 lb-ft). Modeller med denna högre specifika motor varvar också till 8 500 varv per minut. Alla GT Super-modeller, inklusive detta underbara gröna exemplar, levereras som standard med en sexväxlad manuell växellåda och en bakre differential med begränsad slirning.

Tack vare den extraordinära kraften och en viktsiffra på 1 180 kg (2 601 lbs) kan denna vackra Alfa Romeo nå 100 km/h (62 mph) på bara 3,2 sekunder och vidare till en elektroniskt begränsad topphastighet på 250 km/h (155 mph).

Både exteriören och interiören i GT Super är lika imponerande. Alla karosspaneler är tillverkade av kolfiber, inklusive dörrarna, som har förstärkts med aramidfiber. LED-strålkastare och bakljus finns också, medan det i kupén finns skräddarsydda skålade säten i kolfiber, en härlig gated växelspak och det finaste italienska lädret.

Priserna för en **Totem** GT Super börjar på 539 000 euro (~567 000 dollar) i sin mest grundläggande konfiguration, men det priset kan lätt stiga med ytterligare 100 000 euro när några alternativ har valts.



Brad Andersson



**Totem Automobili visar ny restomoddad Giulia
Fri från eldrift**



**Totem visar klassisk Giulia med förbränningsmotor
Om du inte vill ha den eldrivna versionen**



**Här är Totem Automobilis eldrivna Alfa Romeo Giulia
En restomod med 500 hästar**



**En snabbtitt på Totems eldrivna Alfa Romeo Giulia
En vattendelare**

6. Skrällen: Växellåda kommer tillbaka i elbilar

Av William Karlsson 7 december 2024 kl 06:36

Växellådan är på väg tillbaka i elbilar. Lucid vill nu införa en tvåväxlad låda. Mercedes är också på gång. Porsche Taycan var först ut.



Växellådor med flera steg försvann med elbilar. Men elbilstillverkare letar hela tiden efter nya sätt att utöka sina elbilars räckvidd. Men nu ser den ut att vara på väg tillbaka på en allt bredare front. Teknologin med en tvåväxlad låda används i dag av Porsche Taycan och Audi e-tron GT, men tidigare har **Volvo tagit patent** på en liknande lösning. Nu är Lucid nästa tillverkare som vill använda sig av teknologin.

Lucid tillverkar redan några av världens mest effektiva elbilar, men vill med sin nya teknik göra dem ännu mer effektiva. Lucid ansökte **om patent** på en tvåväxlad låda redan förra året, men det är först nu ansökan har beviljats, **skriver Motor1**. Lucids nya växellåda ska göra att elmotorn fungerar mer effektivt vid olika hastigheter.

Porsche Taycan var en av de första elbilarna med en tvåväxlad låda. Foto: Porsche

Enligt Motor1 har tidigare studier visat att en tvåväxlad låda ska öka effektiviteten med ungefär fem procent beroende på olika förhållanden, men Lucid vill att deras teknik ska göra mer än så, enligt företagets vd Peter Rawlinson.

Lucid kommer snart att lansera sin nya elbils-SUV Gravity, men om den kommer att vara den första modellen med företagets nya växellåda vet vi inte. Än så länge har företaget inte avslöjat när de tänker börja utrusta sina elbilar med tekniken.

En elbil som snart kommer att lanseras med en tvåväxlad automatlåda är Mercedes nya elbil CLA. Modellen kommer med en **tvåväxlad automatlåda vid bakaxeln** som ska öka effektiviteten. Elbilen kommer alltid att starta i andra växel, men den kommer enbart att användas vid körning på motorvägar och erbjuder en topphastighet på 210 km/h. Första växeln används i lägre farter och när föraren vill öka.



7. Hör elbilen Dodge Charger mullra som en V8

Posted by Kristofer Rask december 7, 2024

”Adrenalinfylld anda”



Se den mullrande elbilen: <https://youtu.be/3tyE7Tefqkg>

Dodge har slopat V8:an i sin Charger-serie, men ljudet lever vidare i den helt eldrivna Charger Daytona.

En virtuell avgasanordning kan återge det ikoniska ljudet baserat på vad föraren gör med bilen. – Systemet reagerar på förarens input och körstil vilket ger föraren en direkt koppling till sin nya Charger. Enkelt sagt när du hör och känner det, vet du att det är en Dodge Charger Daytona, säger Matt McAlear, varumärkeschef på Dodge.

Dodge har nämligen försett helt elektriska Charger med något som man kallar för Fratzonic Chambered Exhaust-systemet. Här finns en serie högeffektiva ultraljudsgjivare och passiva högtalare inrymda i ett specialbyggt hölje som drivs av en förstärkare med en effekt på upp till 600 watt. Fyra specialdesignade bussningar i systemet fungerar sedan på samma sätt som isolatorerna i ett avgasrör på en förbränningsbil för att ge den slutliga genuina känslan.

– Världens första Fratzonic Chambered Exhaust tar det råa mullret från Dodges muskelbilar till nästa nivå med den helt elektriska Dodge Charger Daytona, fortsätter Matt McAlear.

– Vi vet att våra Dodge-entusiaster vill ha den intensiva känslan som kommer med att köra en Dodge-muskelbil och det nya Fratzonic-systemet i Chargern levererar denna adrenalinfyllda andan de förväntar sig, avslutar Matt McAlear.



Kristofer Rask



8. Räckviddstest på 6 nya elbilar – vinnaren imponerade

Posted by Kristofer Rask december 6 kl 2024

Brittiska Carwow med Mat Watson i spetsen har blivit kända för sina omfattande räckviddstester på elbilar där man kör dem till att de stannar helt och hållet.



FILM: <https://youtu.be/2Z2VrcsPGXI>

I den senaste Carwow testar Mat och hans kollegor nu sex nya eller uppdaterade elbilar. – Jag har de allra senaste eldrivna suvarna, och det är de versioner av varje modell som har längst räckvidd. Jag ska köra dem norrut för att se hur långt de kan gå på en enda laddning och hur nära de kommer till tillverkarnas uppgivna räckvidd, förklarar Mat.

– Jag ska också ta reda på vad som egentligen händer när de får slut på el. Stannar de plötsligt helt, eller kan man fortsätta köra ett bra tag trots att de säger att batteriet är tomt? Vem vet, vi får se, inleder Mat.

Elbilarna som sattes på prov var Audi Q4 e-tron, Kia EV6, Tesla Model Y, Porsche Macan, Polestar 4 och Ford Explorer.

Modell	WLTP-räckvidd	Räckvidd test	Uppnådd räckvidd	Batteristorlek
Audi Q4 e-tron	541 km	431 km	80%	77 kWh
Kia EV6	558 km	451 km	81%	80 kWh
Tesla Model Y	600 km	473 km	79%	75 kWh
Porsche Macan	621 km	512 km	82%	95 kWh
Polestar 4	599 km	536 km	90%	94 kWh
Ford Explorer	602 km	468 km	78%	82 kWh

9. Northvolt kan försena Porsches nya elbil

Av Maths Nilsson 6 december 2024 kl 06:01

Northvolts akuta kris riskerar att försena Porsches nya elbil [Porsche 718](#). Elbilen skulle haft svenska batterier. Men nu är det osäkert om de kommer.



Northvolt har ansökt om konkursskydd enligt chapter 11 i USA. Företaget Northvolt Expansion är redan i konkurs med skulder på 6,9 miljarder kronor. Hittills har Northvolt bara levererat ett batteri i veckan till Scania. Nu kommer uppgifter i Tyskland om att Northvolt kan försena Porsches nya elbil som skulle haft svenska batterier. Elsportbilen Porsche 718 skulle ha kommit nästa år med Northvolt-batterier.

Men enligt tyska tidningen [Handelsblatt](#) kan Northvolts kris och konkursskydd störa tidsplanen för bilen, då batterileveransen är osäker. Bilen skulle lanseras i slutet av nästa år. Northvolt har inlett provproduktion av batterier, men frågan är om Porsche vågar lita på att Northvolt finns kvar.

Om leverantören byts ut kan bilen försenas. Batterierna från Northvolt skulle ha haft en extra hög energitäthet för att hålla nere sportbilens vikt. Enligt Handelsblatt har bilen också problem med en komponent i drivlinan som kan leda till försening.

Planen var också att Northvolt skulle ha levererat batterier till nya Audi A6 e-tron, Q6 e-tron och Porsche Macan som byggs på nya PPE-plattformen. Men tillverkningslinan är inte färdig. Där har dock Audi och Porsche kunnat byta leverantör och bilarna får nu batterier från kinesiska CATL och koreanska LG. Planen är nu att Northvolt ska komma in senare. BMW valde att dra sig ur sina leveranskontrakt med Northvolt värd 22 miljarder kronor.



10. Tyska Recaro räddat från konkurs av italienare

Av Bobby Green 2024-12-06 kl 09:40

Drar igång verksamheten i januari igen



Snyggaste stolen som någonsin har tillverkats?

I somras nåddes vi av beskedet att den tyska bildelstillverkaren Recaro som är mest kända för sina bilstolar hade tvingats ansöka om konkurs. Nu räddas de dock ur detta då italienska reservdelstillverkaren Proma Group köper upp dem. Proma Group kommer att behålla flera anställda från Recaros Sales and Technology-avdelning men några tjänster lär nog ramla bort i samband med övertagandet. Eftermarknadsstolar ska vara tillgängliga från januari igen och tillverkningen kommer att flyttas till Italien. Luca Pino som är vd för Proma Group säger följande i ett uttalande:

"Vår investering i Recaro Automotive kommer att stärka vår förmåga att leverera en premiumprodukt för säten, samtidigt som vi omfamnar de mest banbrytande innovationerna inom fordonssektorn. Namnet Recaro är känt över hela världen som ett riktmärke för tysk industriell teknik, och Proma Group, en symbol för italiensk tillverkningsexcellens, är entusiastiska över framtiden och den kvalitet som kommer att uttryckas på bilmärknaden tack vare föreningen av två förstklassiga företag."



Bilstolstillverkaren Recaro i konkurs⁶ Trist



Sitt som i en Porsche framför skrivbordet Gör spelstol med Recaro



Italienska Brembo köper svenska Öhlins För 4,2 miljarder kronor



Bobby Green

11. Batteripriserna rasar – elbilar snart billigare än bensinbilar?

Uppdaterad 06 dec. 2024

Publicerad 06 dec. 2024

Enligt en ny rapport från Goldman Sachs Research spås priserna på elbilsbatterier sjunka med nästan 50 procent till 2026. Detta tack vare tekniska framsteg och lägre priser på råvaror.



Det här är ju goda nyheter minst sagt.

Redan förra året sjönk de globala genomsnittspriserna på batterier från 1 300 kronor per kilowattimme (kWh) till 1 270 kronor. **Goldman Sachs Research** förutspår en fortsatt nedgång till 950 kronor vid årets slut och ytterligare till cirka 700 kronor per kWh år 2026.

Tekniska framsteg och billigare råvaror

Nikhil Bhandari, chef för Goldman Sachs Researchs avdelning för naturresurser och ren energi i Asien och Stillahavsområdet, förklarar att det finns två huvudorsaker till prisetfall.

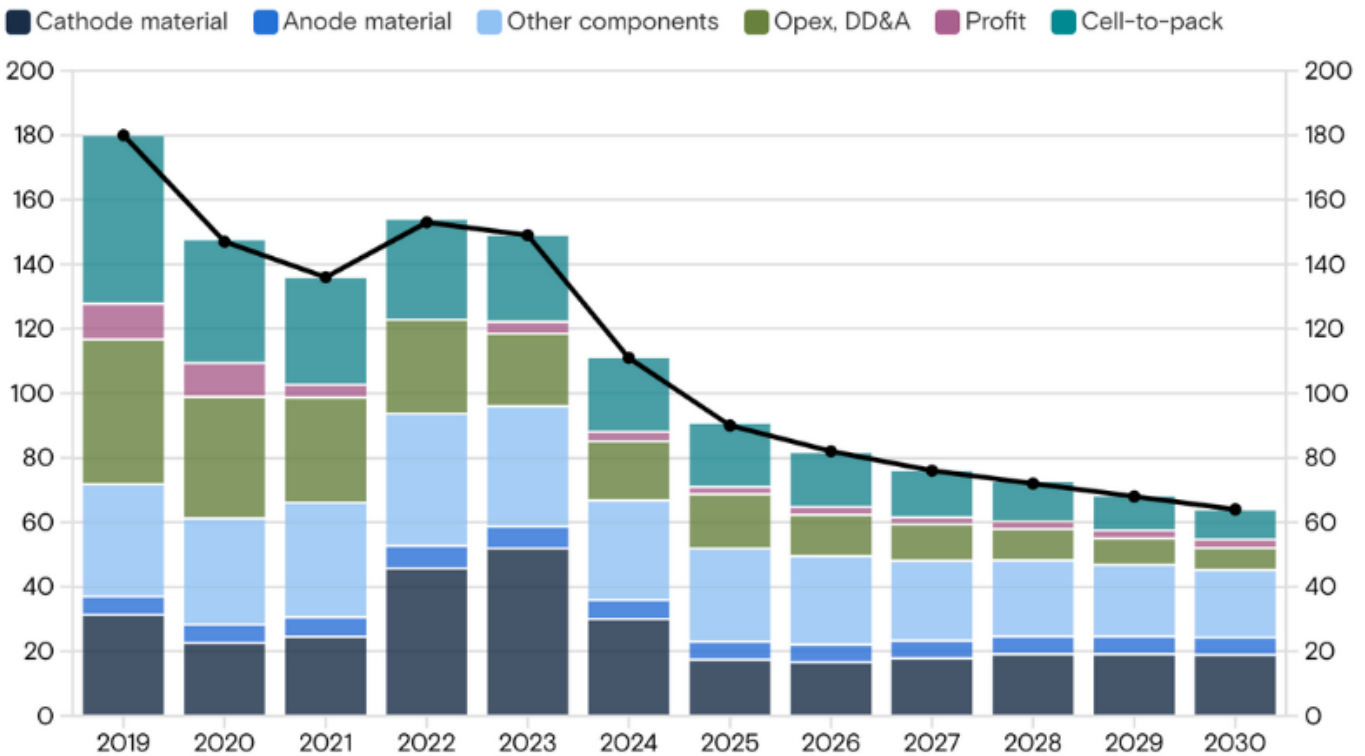
För det första har den tekniska utvecklingen lett till nya batterier med 30 procent högre energitäthet och lägre kostnader. För det andra har priserna på batterimetaller som litium och kobolt sjunkit.

“Nästan 60 procent av batterikostnaden kommer från **metaller**”, säger Bhandari.

Han påpekar att de höga priserna på metaller under perioden 2020 till 2023, den så kallade “gröna inflationen”, nu har avtagit.

Battery prices forecast to continue to fall

Global: average battery pack prices (US\$/kWh)



Source: Company data, Wood Mackenzie, SNE Research, Goldman Sachs Research
2024- 2030 are forecasts

**Goldman
Sachs**

Tabell från Goldman Sachs Researchs.

Nya batteristrukturer ökar energitätheten

De nya **batterierna** har en annan struktur än tidigare. Cellerna är större och man försöker eliminera moduler genom att gå direkt från cell till batteripaket. Detta sparar utrymme och minskar kostnaderna, samtidigt som batteriets energi ökar.

Litiumbatterier dominerar marknaden

Idag domineras marknaden av två typer av **litiumbatterier**.

Den ena baseras på nickelkemi och har en marknadsandel på cirka 60 procent.

Den andra typen, LFP (litium järnfosfat), är järnbaserad och har en andel på 35–40 procent.

Det finns även en liten andel natriumjonbatterier, som är den enda typen som inte är litiumbaserad. Men produktionen av dessa batterier är fortfarande mycket begränsad.

Solid state-batterier – en framtida game changer?

I framtiden kan **solid state-batterier** bli en game changer. De har potential att öka energitätheten ytterligare och är säkrare eftersom de inte innehåller någon brandfarlig vätska. Initialt förväntades solid state-batterier komma ut på marknaden redan nu, men lanseringen har skjutits upp till slutet av decenniet på grund av utmaningar med massproduktion.

Under tiden fortsätter de befintliga litiumbaserade batterierna att utvecklas, vilket kan göra det svårt för solid state-batterier att konkurrera.

Goldman Sachs Research har reviderat sin prognos och förväntar sig nu att LFP-batterier kommer att öka sin marknadsandel till 45 procent år 2025. Under tiden fortsätter de befintliga litiumbaserade batterierna att utvecklas, vilket kan göra det svårt för solid state-batterier att konkurrera.

Hög inträdesbarriär för nya batteritillverkare

Det är svårt för nya aktörer att ta sig in på batterimarknaden. Det tar cirka 10 år från **forskning och utveckling** till produktion, och ännu längre tid att uppnå hög kvalitet och lönsamhet.

“Vi har sett företag som har varit verksamma i branschen i 10 till 15 år utan att nå lönsamhet”, säger Bhandari.

Fem företag kontrollerar nästan 80 procent av marknaden. De har alla varit verksamma i över 20 år och har ökat sina investeringar i forskning och utveckling de senaste åren. Detta skapar en ond cirkel som gör det svårt för nya aktörer att konkurrera.

Prisfall kan öka efterfrågan på elbilar

Goldman Sachs Research tror att de sjunkande batteripriserna kan leda till ökad efterfrågan på elbilar. När elbilar blir billigare att äga än bensinbilar, vilket förväntas ske år 2026 i USA, kan det leda till en konsumentdriven ökning av elbilsförsäljningen.

“Vi tror att 2026 är året då en konsumentledd adoptionsfas till stor del kommer att börja”, säger Bhandari.

Läs även:



96 mil på en laddning – snart verklighet?



Solid state – överhajpad teknik eller framtiden för elbilar?



2027 – året då elbilar får längre räckvidd?



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

12. När Volkswagen Golf blev "Sveriges tuffaste GTI"

Publicerad 2024-12-08 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Inte bäst i allt, men alltid nära toppen – så lydde omdömet när Volkswagen körde om alla konkurrenter i GTI-klassen på 1980-talet.



Får vi några vardagsbilar som är underhållande på riktigt att köra i framtiden eller tvingas vi hålla oss till eldrivna accelerationsmonster med syntetisk körkänsla? Oron kan vara befogad, särskilt för den som minns 1980-talets stora fluga GTI-bilen.

I Vi Bilägare nummer 19/1988 bjöds läsaren med till Gelleråsen och bankörning med åtta GTI-bilar. Testerna anfördes av den meriterade racerföraren Lennart Bohlin medan den snärtiga texten författades av ViB:s skicklige skribent Ola Sigvardsson.

Bilarna på startlinjen var Nissan Sunny GTI, Toyota Corolla GTI 16V, Honda CRX 16V, Volvo 480 Turbo, Fiat Uno Turbo, Peugeot 205 GTI, Opel Kadett GSi 16V och Volkswagen Golf GTI 16V. Häng med i svängarna för nu börjar repriserna!

"GTI är en genialisk uppfinning av bilindustrin. Ändå är en beskrivning inte särskilt uppbyggande. Vanlig bil, liten eller medelstor. Utseendemässigt är det bara detaljer som skiljer GTI-modellen från basmodellen. Vettiga utrymmen, en riktig GTI klarar familj och packning. Skillnaden finns under huven. Motorn är uppskrämd, i dag ska en GTI ge minst 105 hk. GTI är en ulv i fårkläder. En oansenlig plåtburk som helt plötsligt kan ge en Porsche en match vid rödljuset. Vad är det för genialt med det? Jo, förr var sportbilen en ouppnåelig dröm för de flesta. Den som inte hade råd med en Jaguar E-type fick försöka hemmatrimma Amazonen för att få njuta av lite hästkrafter. GTI har placerat drömmen om skrikande däck inom räckhåll."



Fiat Uno Turbo var ovanlig redan som ny men hade inte mycket mer än en varvillig motor.

Ack, finns det ens någon bil med blott 105 hk numera? Det kan vän av ordning fundera på medan vi låter Sigvardsson bena vidare i GTI-bilens natur:

”En riktig sportbil är dyr för att den från grunden har en egen konstruktion; motor, chassi, inredning och kaross tas fram speciellt för ett mycket litet antal bilar. Exklusivt och kostsamt. Förr var det nödvändigt. För att matcha alla hästkrafterna behövdes tidens främsta teknik till att skapa en bil med motsvarande komfort och väghållning. I dag är det anorlunda. Minsta småbil har komfort och väghållning av hög klass. Det finns marginaler att peta in en tuffare motor utan att detta ger problem. För bilindustrin betyder det här att man kan hålla kostnaderna nere. I alla väsentliga detaljer är det ju samma bil som basmodellen. En bieffekt – som visar det geniala – är att det skapas en helt ny grupp av bilköpare: familjefadern på väg upp i medelåldern.”

Hur gick det då för testkärorna i dubbelkvartetten?

”Nissan Sunny GTI och Toyota Corolla GTI är de anonyma tvillingarna från Japan.” Båda var lättkörda men alltför mjuka i fjädringen, risken för bakvagnskast var alldeles för hög enligt racerförare Bohlin.

”Peugeot 205 är uppkomlingen som skaffat tuppkam i rallytävlingar världen över”, hette det och bilen blev snabbt en av favoriterna. ”Med den nya 122-hästaren är den dagens klipp i klassen.”

Fiat Uno Turbo, en raritet redan som ny, hade varvillig motor men inte så mycket mer. ”En bullrig, understyrande bil med dålig växellåda och en instrumentpanel som ser ut som en pizza”, tyckte en förare.

Honda CRX och Volvo 480 Turbo var udda eftersom de var sportcoupéer. CRX blev en körfavorit hos alla, men baksäte? Nix. Volvon var klart bättre än ES-versionen av 480 men befanns vara mer långfärdsbil än GTI och så hade den en lampsäkring som ideligen gick sönder. Tro det.

Opel Kadett var allround på alla sätt och starkast med sina 150 hk, men köregenskaperna matchade inte dem i Peugeot, Honda eller Volkswagen. Vinnare? Rätt gissat, Golf GTI 16V hamnade högst på pallen när dammet lagt sig. ”Inte bäst i allt, men alltid nära toppen. Sveriges tuffaste GTI”, rundade Sigvardsson av.



Volkswagen Golf var en värdig arvtogare till Bubblan



"Den går som ett spjut – och dricker som en svamp"



Volkswagen Scirocco var märkets friskaste fläkt



Calle Carlquist

13. Volvo 164 var en snikig kloss med klass

Publicerad 22 december 2021 Text Fredrik Nyblad

Volvo 164 var märkets flaggskepp i en tid då flärd nästan var något fult.



Det är något rörande över hur biltillverkare förr i tiden trollade med knäna för att få fram en ny bilmodell. Sett ur det perspektivet måste man älska Volvo 164. En Volvo 140 med biffigare front och en B20-motor som i princip fått två cylindrar till och således hette B30.

Designmässigt är den en märklig bastard mellan de rena, strama dragen från 140-serien som närmast liknar en del italienska bilar och så en näsa som påminner om Vanden Plas och andra engelska lyxversioner av enklare bilmodeller.





Svulstiga lädersäten hörde till fördelarna med 164, standard från 1970 års modell.

Samme man designade både 140 och 164, Volvos chefsdesigner Jan Wilsgaard, och en förklaring till frontens utseende är att han lånade från sina egna idéer. I slutet av 1950-talet designade han ett projekt kallat P358, en Volvo med V8 och liknande grill.

Amerikanska Car and Driver skrev vid sitt test 1969: "Det något daterade klassiska utseendet motsägs av att dess prestanda är nutida".

Inredningen i tyg var aningen mer påkostad än 140-serien och redan vid de första provkörningarna fick Volvo kritik för att man envisades med att inte ha klocka som standard, "obegripligt i en bil till detta pris" tyckte Vi Bilägare 1968.

Instrumentpanelen med träimitation var inte ens med dåtidens mått mätt lyxig. Första årsmodellens utrustning kan nästan betecknas som påver: inga nackskydd, inga tonade rutor, inga rullbälten. Redan året därpå blev listan på standardutrustning längre: dimljus, nackskydd, rullbälten, tonat glas och läderklädsel.

Den var förstas framför allt bekväm. Vridmomentet var saftigt redan på låga varv och det gick prima att köra på trean eller fyran i låg fart om man så önskade.



Volvo 164E 1974

Nypris: 38 000 kronor.

Motor: Rak sexcylindrig med toppventiler, två ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkyllning. Volym 2 978 cm³. Max effekt 160 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 231 Nm vid 2 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 490/B 171/H 147 cm.

Tjänstevikt: 1 490 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar och krängningshämmare, bak stel axel och längslänkar, panhardstag.

Styrning: Snäcka. Vändcirkel 9,2 m.

Bromsar: Skivor fram och bak.Servo.

Fartresurser: Toppfart 184 km/tim. Acc. 0–100 km/tim ca 10,2 s.

Förbrukning: 1,5 l/mil.

Livscykeln

1968 Modellen presenteras, två år efter 144. Den tio centimeter längre 164: an har nytt framparti, B30-motor med sex cylindrar och 130 hk. Klädsel av tyg eller vinyl.

1969 Av första årsmodellen tillverkas 12 199 exemplar.

1970 Ventilationen förbättras med ett luftutsläpp under bakrutan.

1971 Axelavståndet blir 20 mm längre. Nya 5,5 tum breda fälgar med andra kromringar och navkapslar. Servostyrning blir standard.

1972 164E med elektronisk insprutning och 160 hk.

1973 Ny rak stötfångare fram och ny något lägre grill. Nytt bakparti med liggande bakljus. Dörrarna får sidokrockskydd och bakdörrarna barnsäkra lås. Ny instrumentpanel och ny ratt. Förbättrat ventilationssystem.

1974 Nya stora stötfångare och dörrar utan ventilationsruta och större backspeglar.

1975 En årsmodell som aldrig såldes i Sverige. Automatlåda, elhissar fram och luftkonditionering är standard. 153 179 exmplar tillverkades totalt av 164.



14. Renault Frégate Amiral : Träffad men inte sänkt

Den 5 december 2022 Baptiste Renavand

Fregatten var en modig galärflicka som rodde hela sitt liv mot alla odds. Om den aldrig lyckades tvinga sig kommersiellt förtjänar denna diskreta men inte utan historier vårt intresse. För som så ofta är fallet i den här typen av situationer är det de som torpederar den mest som vet minst.



Den första prototypen monterades i juli 1950 och blev en besvikelse. Bilen var för tung, motorn var inte tillräckligt kraftfull, styvheten var otillräcklig, bromsarna var mjuka, styrningen var suddig och växellådan var dåligt iscensatt. Kasta inte mer! Bilen briljerar dock med den utmärkta hanteringen som tillåts av bakaxeln med oberoende hjul, vilket fortfarande är uppmanande. Men det är bara femton månader kvar att rätta till texten. Femton månader, tror vi, för i verkligheten kommer det att vara mycket, mycket mindre. Och av goda skäl: Koreakriget skulle snart bryta ut och den globala oron skulle kretsa kring den nukleära faran. Detta klimat av extrema geopolitiska spänningar ledde till att den franska regeringen vidtog stränga restriktiva åtgärder som Pierre Lefauchaux fick veta av försvarsministern själv: från den 1 januari 1951 och tills vidare skulle Renault förmodligen inte ha möjlighet att släppa en ny bil. VD:n beslutade då att tidigarelägga presentationen av fregatten med nästan ett år. Knappt retuscherad dök den upp den 24 november 1950 i total feberaktighet. Men det var bara en icke-körande prototyp, grå till färgen, som journalisterna inte fick närma sig. De kommer att få vänta ytterligare tio veckor för att få mer grus att mala, i det här fallet publiceringen av ett presskit tillsammans med nio foton.



Deras helt legitima otålighet belönades först efter produktionen av 30 förserieenheter i slutet av våren. Men de modifieringar som måste göras och som skulle behöva göras på fregatten var så många att de verktyg som redan beställts delvis var föråldrade. Mottagandet av beställningar är försenat, liksom lanseringen av reklamkampanjen. Men efter salongen 1951 var det inte längre möjligt att gå tillbaka.





Arbetarna i Flins är i stridsordning och de första ordena måste uppfyllas vad som än händer. På grund av bristen på finjustering skulle de första kunderna få en hel del problem, liksom de första Citroën 7-köparna eller de framtida köparna av DS 1955. Detta är inget undantag i den franska bilindustrins historia, men varje gång är det brådska som har lett till katastrof. Genomförandet av en förstärkt assistanspolitik gör det dock möjligt att säkerställa en systematisk och snabb hantering av fel som upptäcks på kundernas bilar. Det kommer inte att räcka. Ställd inför missnöjet hos en stor del av kundkretsen hade den nationella myndigheten inget annat val än att återkalla alla fregatter 1953 för att renovera dem. Detta saknar motstycke.

Dessutom har tillverkaren sedan lanseringen genomfört online-korrigerande av defekter som har drabbat fordonet sedan det föddes. Faktum är att Frégate förbättras månad efter månad och bevisar lite mer för varje dag att det är en bra bil som ignorerar sig själv. Trots dessa ansträngningar har den alltid skakats om av konkurrensen. Misshandlad av den gamla goda Traction 15-Six var den sedan tvungen att motstå de kombinerade attackerna från den förföriska Simca Vedette och den fascinerande Citroën DS. Till råga på allt bar fregatten Pierre Lefauchaux plötsliga död, som dödades vid ratten den 11 februari 1955. Vår tappra galärslav försökte sedan hitta en andra vind i seglen genom att 1956 utrusta sig med en Etendard-motor på 2 141 cm³, en utveckling av den på 1 997 cm³ som ökade effekten från 64 till 77 hk. De "2 liter" fanns kvar i katalogen, så Frégate fanns i 11 hk och 12 hk. Slutligen, i oktober 1957, erbjöd Renault, på den mest kraftfulla versionen, en momentomvandlare som kallades Transfluide. Men ingenting duger egentligen. Trots dess kvaliteter som visades sent i livet, sjönk den långsamt i skymningen på *femtioalet*, innan den försvann från radarn 1960...



15. Fordwater Trophy 2024



FILM: https://youtu.be/7ZbG5EUX_Js

Fordwater Trophy 2024 innehöll den typ av sportbilar som skulle ha kört på banorna och tävlat på banorna i Storbritannien från 1955-50. Fyllda med Jaguarer, Austin Healeys, Morgans och Porschar, sätter dessa briljanta små GT:er upp en lysande uppvisning av utmärkt racing.



Roger Warolin