



Jaguar Mark II

1. Volvo EX90
2. Det kostar Renault 5 Turbo 3E
3. Slate Auto lanserar en billig elbil på riktigt
4. Toyota presenterar nytt eldrivet flaggskepp
5. Feng Xiaotong lanserar eldriven roadster
6. Vi har kollat in bilsalongen i Shanghai
7. Bensinmotor laddar elbil
8. Trump lättar på chocktullar för bilindustrin
9. Därför blir det svårt att sälja Northvolt
10. Tesla Semi snart redo för massproduktion
11. Nytt superlok i Sverige
12. BMW 5-serie E28
13. Saab 900 Turbo
14. Jaguar Mark II
15. Riley Kestrel



1. Volvo EX90 - Räckvidd och laddtest

29 apr. 2025 26 300 prenumeranter

I denna video så testar jag räckvidden i konstant fart i först 80-100 km/h och sedan i 120 km/h. Jag gör också ett laddtest med både 200 kW och 250 kW och diskuterar kring hur mycket tid man sparar, om ens något. Dessutom så testar jag snabbt helljuset.



FILM: <https://youtu.be/uR6kE2cL6G8>



Christoffer Gullin

2. Orderboken öppnad – det kostar Renault 5 Turbo 3E

Carl Undéhn 28 apr 2025



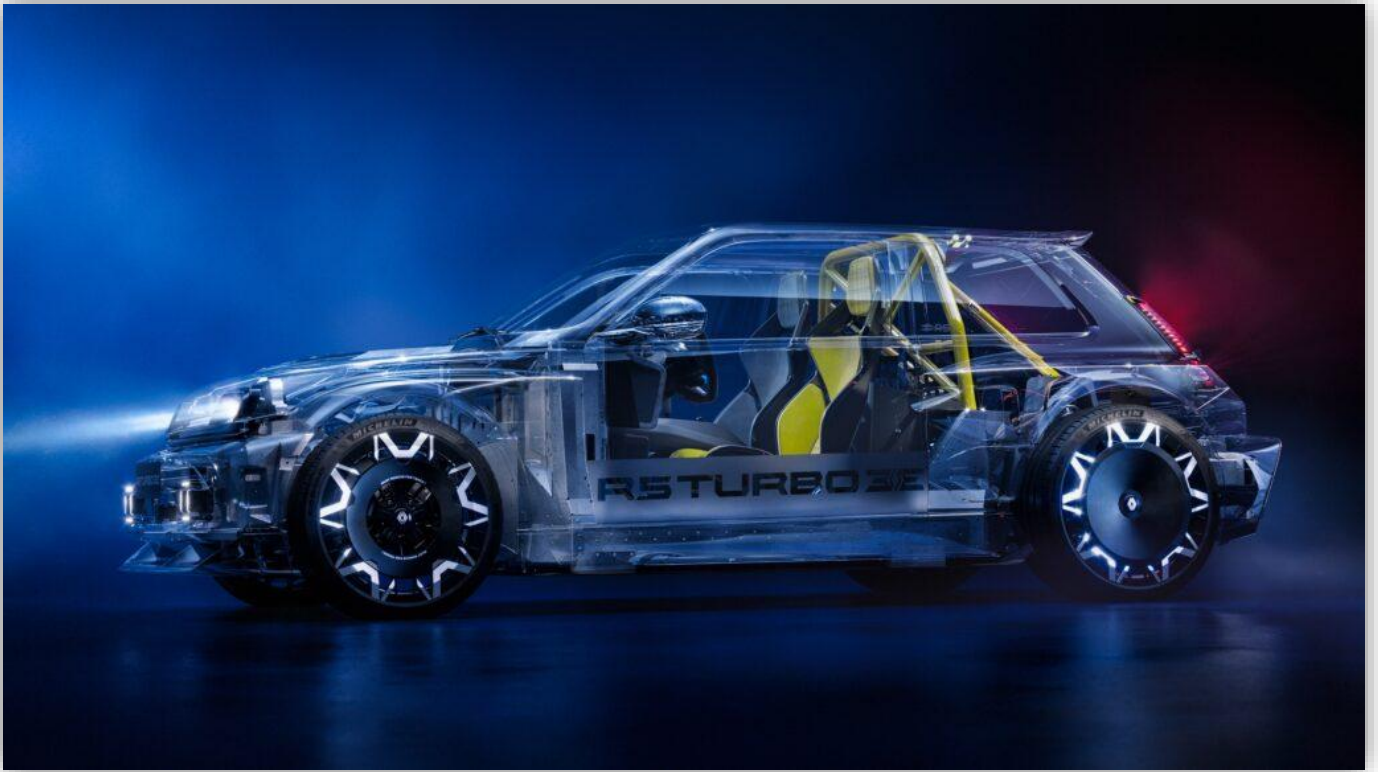
Renault överraskade oss när de meddelade att showbilen Renault 5 Turbo 3E också kommer att sättas i produktion. Då i en begränsad upplaga på 1.980 exemplar, och i en något nedtonad version mot showbilen. Fast nedtonad är kappats rätt ord för att beskriva Renault 5 Turbo 3E som sticker ut både vad gäller utseende och teknik.

Nu har orderboken öppnats och med det får vi veta att **priset landar på 155.000 euro, eller 1,7 miljoner kronor**. För det får du en bil som inte har mycket gemensamt med den vanliga versionen av Renault 5. Turbo 3E är med sin längd på 4,08 meter och en bredd på strax över 2 meter större än standardversionen. Vikten har ändå hållits nere till 1.450 kilo tack vare en ramkonstruktion och kaross i kolfiber.

Drivningen sker enbart på bakaxeln och då genom två navmotorer i hjulen som tillsammans ger bilen en effekt på 400 kW, eller 540 hästkrafter. Hur det är möjligt att bilen har ett vridmoment på hela 4.800 Nm har en kunnig läsare förklarat för oss, som ni kan [läsa om här](#). 0-100 km/h går på under 3,5 sekunder och toppfarten är 270 km/h. Det hittas också en driftingassistent och en riktig handbroms för rätt känsla när det är dags att sladda runt i kurvorna.

Den beräknade räckvidden är 40 mil med ett batteri på 70 kWh. Det kan också laddas med 350 kW då Renault 5 Turbo 3E till skillnad från Renaults nuvarande elbilar använder ett 800-voltssystem. Batteriet kan då fyllas från 15 till 80 procent på 15 minuter och bilen kommer även med tvåvägsladdning (V2L).

Den som vill lägga vantarna på ett exemplar kan fylla i ett formulär på Renaults hemsida i sitt land, men på hos svenska Renault finns i alla fall i nuläget ingen sida för det.



Carl Undéhn



3. Slate Auto lanserar en billig elbil på riktigt

Posted by Kristofer Rask april 25, 2025

Backas av Amazon-grundaren Jeff Bezos



FILM: <https://youtu.be/kWq3jhxOWUI>

Den nya biltillverkaren Slate Auto har plötsligt poppat upp från ingenstans. Det amerikanska företaget, som delvis är backat av Amazon-grundaren Jeff Bezos, visar nu en helt eldriven pickup.

Och en SUV. Eller någon kombination av båda. För den nya elbilen Slate kan vara lite vad som helst. Man har nämligen tagit fram en högst anpassningsbar grund som sedan kunderna själva kan anpassa efter sina egna behov genom olika påbyggnader.

Det gäller allt från påbyggnaden med ett tak över flaket som gör att den tvåsitsiga pick-upen kan bli en femsitsig SUV. Eller så bygger man på flaket för att kunna lasta byggmaterial eller så anpassar man den för paketleveranser.

– Definitionen av vad som är prisvärt är trasig. Vi vill ge makten tillbaka till kunderna – de som bilindustrin glömt bort, säger Chris Barman, VD för Slate om konceptet.

Det modulära tänket ska sänka kostnaderna då kunden endast behöver betala för det som de verkligen behöver. Det ger också en mer personlig bil menar Slate. Bilen är exempelvis konstruerad för att enkelt kunna kläs om med foliering, och infotainmentsystemet är helt och hållet upp till användaren. Man använder sin telefon, eller surfplatta. Och vill man ha ett bättre ljud får man sätta in extra högtalare i facket anpassat för det.

MOTORNYTT



Möjligheterna är oändliga.

Under karossen finns ett batteri på 52,7 kWh som ger en riktig räckvidd på omkring 250 kilometer. Man kommer också erbjuda ett batteri på 84,3 kWh med en räckvidd på omkring 400 kilometer. Bilen är bakhjulsdriven med en motor på 150 kW (204 hk).

Bilen är också förhållandevis kompakt sett till amerikansk standard. Längden är 4435 mm, bredden är 1793 mm och höjden 1760 mm. Hjulbasen är på 2766 mm.

Den modulära konstruktionen ska ha ett instegspris på under 190 000 kronor (20 000 dollar). Leveranserna ska starta nästa år.



Slate Auto som robust SUV.



FILM: <https://youtu.be/iVeYjxQPdz4>



Fram finns bland annat en frunk på 200 liter.



Kristofer Rask



4. Toyota presenterar nytt eldrivet flaggskepp

Bobby Green

tors. 24 apr 2025, 14:00

Fem meter lång sedan



FILM: <https://youtu.be/IFyxO2Vu9Fs>

Toyota börjar veva igång sitt elbilsmaskineri och nu presenteras flaggskeppet bZ7. Det är en helt eldriven stor sedan-modell men om ni blir sugna på en sån här får ni bege er till Kina, för det är nämligen bara där den kommer att säljas. Bilen är framtagen tillsammans med GAC och den mäter över fem meter i längd. Vi får inte reda på några specifikationer eller pris just nu.

Försäljningen i Kina drar igång någon gång nästa år. global.toyota



Bobby Green



**Toyotas nya elbil fick 10.000 beställningar inom en timme
Kan ha att göra med det låga priset**



**Nu kommer Toyota C-HR som elbil
Tar sig upp till 60 mil**



**Toyotas bZ4X får sin största uppdatering hittills
Snabbare laddning, mer kraft och längre räckvidd**



**Toyota sålde fler elbilar än Tesla i Norge
Försäljningen ner 45 procent**



5. Lanserar eldriven roadster inspirerad av Ferrari

Posted by Kristofer Rask april 28, 2025

Vad sägs om en liten och sportig eldriven roadster? Det är vad den kinesiska Youtubern Feng Xiaotong har spenderat de senaste åren med att utveckla. Han har dessutom varit rejält uppbackad av kinesiska teknikjätten Xiaomi som pumpat in pengar i projektet.



Nu har Feng i anslutning till motormässan i Shanghai, efter en tid av förseningar, visat upp den helt färdiga bilen. JMEV 01 imponerar med sin låga vikt och höga prestanda. Bilen väger endast 1365 kg och väcker drömmar om lättare och mer högpresterande elbilar.

Den drivs framåt av en dubbla motoruppsättning som totalt levererar 320 kW (429 hk). Sprinten 0 till 100 km/h avverkas på 2,9 sekunder. Designen har tydligt hämtat inspiration från Ferrari. Den har en sluttande motorhuv, distinkta strålkastare, svarta A-stolpar och stora luftintag i fronten.





Bakom den låga vikten finns en rörformad ram som håller den nere. Bilen har racingklassade justerbara stötdämpare, aluminiumspindlar, 360 mm bromsskivor och kraftfulla bromsok med sex kolvar fram och fyra bak.

Storleksmässigt så mäter den 4,1 meter i längd, 1,83 meter på bredden, 1,17 meter på höjden och har en hjulbas på 2,5 meter. Dessutom har den en låg tyngdpunkt på bara 380 mm.



Kristofer Rask

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

6. Vi har kollat in bilsalongen i Shanghai

Roger Åberg

2025-04-28 kl 21:00

Del 2: Volvo, Porsche med flera



FILM: <https://youtu.be/QVMS9eXRPZA>

En av anledningarna till att jag åkte till Kina var för att kolla vad de europeiska tillverkarna gör här nere. Nu börjar vi kliva in på deras område på mässan. I det här avsnittet går vi förbi **Hongqi**, **Geely**, **Li Auto** och **Lincoln** innan vi kommer till **Volvo**. Länkarna leder till respektive avsnitt i videon nedan.

Volvo visar faktiskt inte upp EX90 i Kina, den lyser helt med sin frånvaro. Istället är det nya XC90 som gäller, tillsammans med klassiker som S60 och XC60. Jag såg förresten en hel del S90 på Shanghais gator, den nya versionen syntes tyvärr inte på mässan men har nog förutsättningar för att säljas. Volvos kopia av Zeekr 009 heter Volvo EM90 och verkar dock inte sälja så bra, snarare tvärtom. Det är kanske så att kineserna hellre köpa från ett inhemskt märke.

Porsche var också på plats på mässan. De flesta tillverkarna fokuserar på eldrivet, men hos Porsche var fossilt i fokus. Macan och Taycan var på plats såklart, men stod lite undan. Istället var 911 och nya specialversionen i fokus.



**Vi har kollat in bilsalongen i Shanghai!
Del 1: Zeekr och Lynk&Co**



**Spana in en Defender-kopia från Geely
Heter givetvis Galaxy Battleship**



**Ny Heritage Design-specialare från Porsche
Förkroppsligar essensen av 70-talet**



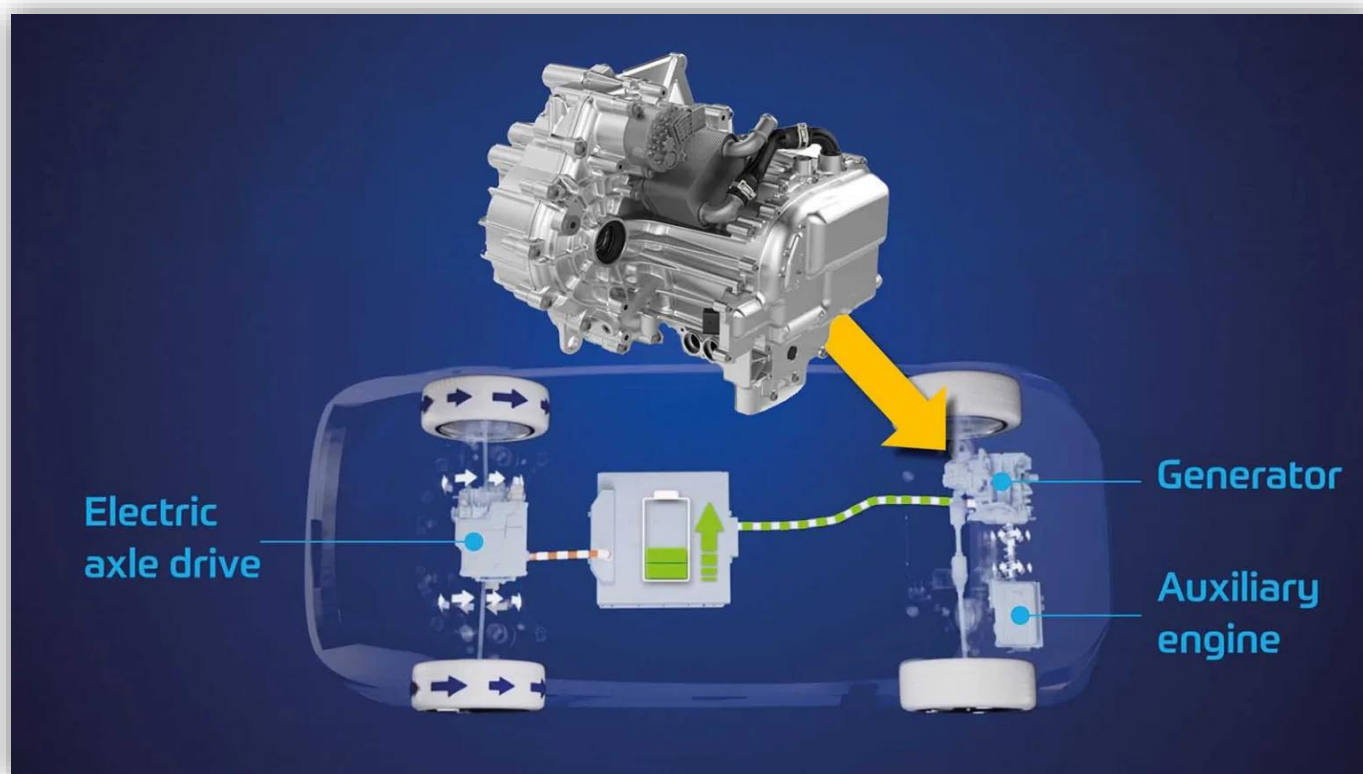
Roger Åberg

7. Bensinmotor laddar elbil – jätten visar ny teknik

Av Maths Nilsson

28 april 2025, 17:37

Den perfekta kompromissen mellan elbil och förbränningsbil – eller en befängd idé? Elbilar med bensindrivna räckviddsförlängare kommer allt mer. Nu visar tyska jätten ZF ny teknik för elbilar som laddas med bensinmotor.



Allt fler biltillverkare utvecklar EREV-bilar. Det är elbilar som har en bensinmotor som driver en generator som kan ladda batteriet. Biltypen har redan slagit igenom i Kina. Nu börjar allt fler europeiska tillverkare titta på lösningen som för bara något år sedan var tabu och sågs som ett sätt att fläcka ner rena elbilar. **Volvo Cars har sagt att de utvecklar en EREV.** Och på bilmässan i Shanghai berättade Volkswagens vd Oliver Blume att de kan introducera biltypen i Europa.

Nu visar tyska bildelsjätten ZF upp sin nya bensindrivna räckviddsförlängare för elbilar. Den ska börja produceras redan i början av 2026. De hävdar att det finns en ökande global efterfrågan. Längre räckvidd, lägre utsläpp: räckviddsförlängare gör elektrifierad mobilitet attraktiv för fler köpare, uppger ZF.

– Även om den helelektriska räckvidden för elbilar i genomsnitt är cirka 500 km, påverkar räckviddsoro fortfarande en bred grupp köpare när de väljer sitt nästa fordon. Bilar med räckviddsförlängare representerar ett verkligt alternativ till större – och därmed dyrare – batterier eller laddhybrider, säger Dr. Otmar Scharrer, Senior Vice President R&D, Electrified Powertrain Technology på ZF.



ZF:s nya räckviddsförlängare kan både fungera som hjälppdrivning och ladda batteriet hos en elbil.

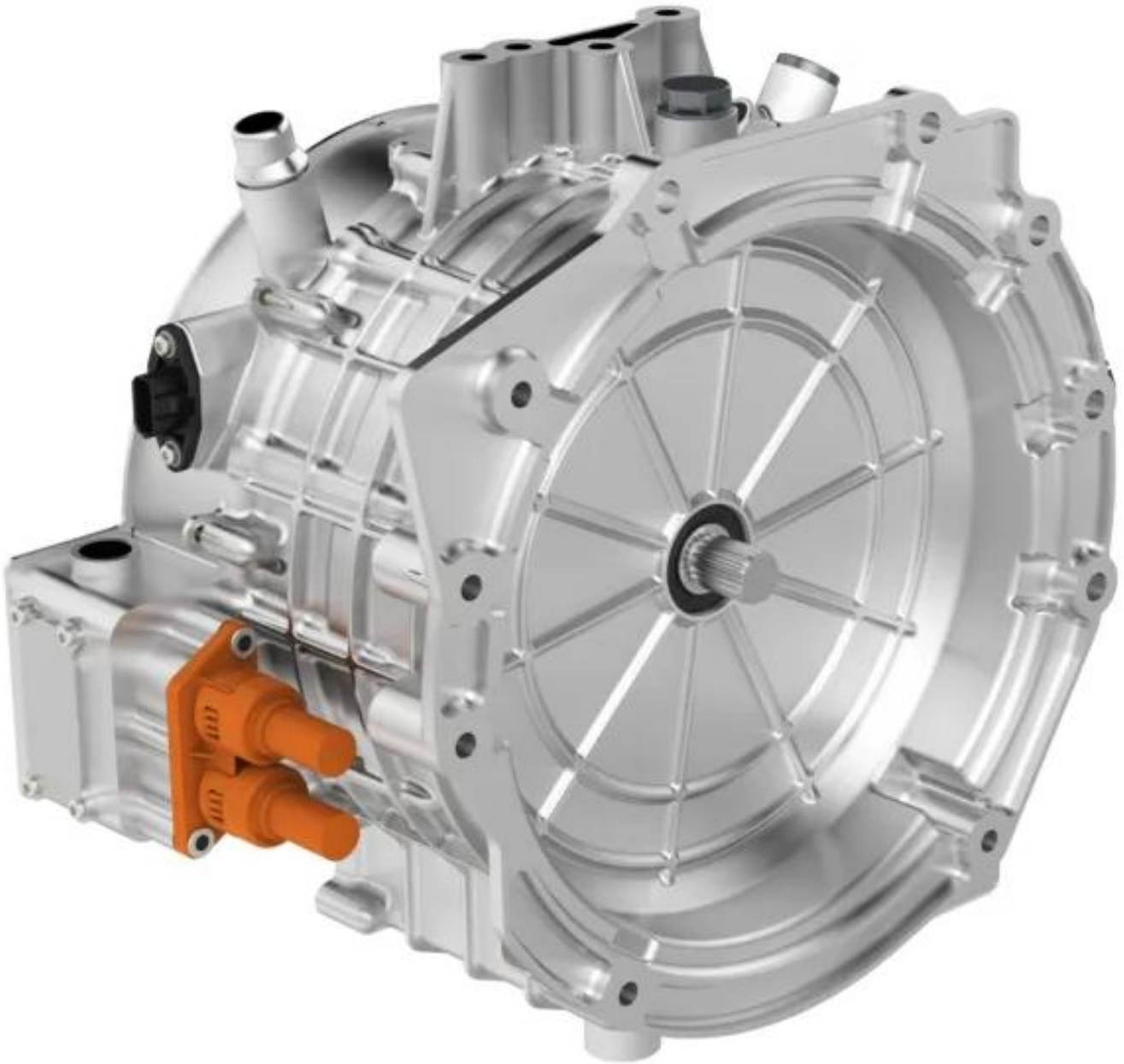
De nya EREV-bilarna sägs vara betydligt mer klimatsmarta än traditionella laddhybrider. Även när motorn laddar batteriet blir utsläppen låga. Bensinmotorn i räckviddsförlängaren arbetar alltid vid bästa möjliga varvtal för låg bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. Men lika klimatsmart som en elbil blir det inte.

En koppling och differential ska göra att elmotorn både används som generator och för drivning.

ZF har redan levererat räckviddsförlängare till Londontaxi-bilar. Nu kommer ny teknik som ska kunna monteras i elbilar både med 400- och 800-voltsarkitektur. ZF:s system kan både ladda en generator och användas som sekunder drivning till bilen via en intelligent koppling och differential. Effekten varierar från 70 till 110 kW (eRE) eller 70 till 150 kW (eRE+) beroende på hur bilen drivs.

– Det nya intresset och den ökade efterfrågan på räckviddsförlängare visar att potentialen hos denna teknik långt ifrån är uttömd – särskilt för modellplattformar som redan är konstruerade för batterielektriska drivlinor, säger Dr. Scharrer.

En hel del talar för att EREV-bilar kan komma att slå ut laddhybrider i framtiden. Enligt ZF finns flera fördelar som lägre merkostnader, kortare utvecklingscykler, minskade arbete med att integrera dem i olika plattformar. Bilarna får längre räckvidd än både elbilar och laddhybrider.



En koppling och differential ska göra att elmotorn både används som generator och för drivning.

LÄS MER:

- [Volvos elbil med bensinmotor får extrem räckvidd](#)
- [Volvos leverantör släpper bensinmotor för elbilar](#)
- [Var utdömda – nu tar de revansch bland nya bilar](#)
- [Kinesiska elbilar slår rekord i Europa – ökar enormt](#)
- [Volvo-veteran: "Planer på hemlig hybrid redan 1968"](#)
- [Elbil återkallas – två fall med överhettade batterier](#)



Maths Nilsson

8. Trump lättar på chocktullar för bilindustrin

Av Maths Nilsson 29 april 2025, 06:09

Han höll på att knäcka hela bilindustrin. Donald Trump lättar nu på sina tullar på 25 procent på importerade bildelar. Men för bilar tillverkade utanför USA tycks tullarna bli kvar.



Donald Trumps tullar på importerade bilar och bildelar har lagt en våt filt över hela bilindustrin i USA. Nu tvingas Donald Trump delvis backa även från dessa tullar, uppger [Wall Street Journal](#). Lättnaden kommer att presenteras under tisdagen när Trump besöker Michigan.

Alla detaljer är inte kända ännu, men främst är det företag som tillverkar bilar i USA som ser ut att få en lättnad. Biltillverkare som betalar 25 procent tull på bildelar ska inte längre betala tull på stål och aluminium. Dessutom ska biltillverkare kunna få ersättning för tullar på upp till 3,75 procent av värdet på en amerikansk tillverkad bil, uppger Wall Street Journal.

– Denna överenskommelse kommer att vara en stor seger för presidentens handelspolitik genom att belöna företag som redan tillverkar inhemskt, samtidigt som den ger en chans att nå ut till tillverkare som har uttryckt sitt engagemang för att investera i Amerika och expandera den inhemska tillverkningen, säger handelsminister Howard Lutnick.

LÄS MER:

- [Chock för biljättar: 25% tull på bilar blir kvar](#)
- [Biltillverkarnas nödrop till Trump: Blir konkurs](#)
- [Trump's tullsmocka i natt – slår stenhårt mot Volvo](#)
- [Trump's tullsmocka mot bilindustrin införs idag](#)
- [Trump vek ner sig – pausar chocktullar direkt](#)
- [VW:s panikdrag – stoppar alla bilar direkt](#)



9. Nya uppgifter: därför blir det svårt att sälja Northvolt

Carl Undéhn 28 apr 2025

Det var i mitten av mars som batteritillverkaren Northvolt kastade in handduken och ansökte om konkurs för alla sina svenska verksamheter. Trots det fortsätter arbetet med att framställa battericeller i fabriken Northvolt Ett i Skellefteå.



Enligt uppgifter till [Dagens Nyheter](#) kommer fabriken leverera celler till Scania i alla fall fram till sista maj. Det ska också vara lastbilstillverkaren som håller igång produktionen och vara drivande i det, till skillnad från andra investerare.

Och att verksamheten hålls igång är viktigt för att lyckas med målet att hitta en köpare som kan driva vidare projektet. Men en utmaning vid en eventuell affär är att Northvolt har stora lån, vilket i praktiken innebär att det är långgivarna som äger stora delar av Northvolt. I en sammanställning från [Sveriges Radio](#) handlar det om totalt 17 långgivare där Europeiska Investeringsbanken (EIB) är den största.

EIB har beviljat lån till Northvolt i flera omgångar genom åren. 2018 gavs ett lån på 52,5 miljoner euro till en demonstrationsanläggning och senare ytterligare 319 miljoner euro för att bygga fabriken Northvolt Ett. I början av 2024 bekräftade EIB ytterligare ett lånepaket på 943 miljoner euro för utbyggnaden av gigafabriken i Skellefteå, pengar som aldrig betalades ut.

Enligt Sveriges Radio för konkursförvaltaren diskussioner med EIB, som är positiva till batteritillverkning i Europa. I slutändan måste EIB och även andra långgivare godkänna en affär med en eventuell köpare.



Carl Undéhn



10. Tesla Semi snart redo för massproduktion – fabriken i Nevada klar

Posted by Kristofer Rask april 29, 2025

Svenska Volvo Lastvagnar är idag störst på eldrivna lastbilar i Europa och Nordamerika med en betydande del av marknadssegmentet. Det är något som Tesla vill utmana.



Under några år har Tesla testat prototyper på eldrivna lastbilar och samtidigt byggt en fabrik i Nevada, USA.

Nu berättar Tesla att man nått slutfasen av byggnationen av den fabriksbyggnaden. Nästa steg är nu att under året flytta in produktionsutrustningen för att börja serieproducera den elektriska lastbilen Semi i slutet av 2025.

Fabriken kommer ha en produktionskapacitet på 50 000 lastbilar årligen vilket Tesla har som mål att nå under 2026.

– Tesla Semi är utvecklad för att kunna ersätta diesellastbilar direkt utan att man behöver göra några kompromisser. Våra testbilar har redan varit ute i drift i olika flottor, bland annat inom Teslas egen verksamhet, och visar att eldrivna lastbilar är redo för storskalig användning, berättar Semi-chefen Dan Priestley.

Siktet på Europa

Tesla har också som mål att börja sälja sina eldrivna lastbilar i Europa. Det meddelade Priestley vid transportbilmässan IAA i Hannover i höstas. Han **hyllade då de europeiska lastbilsillverkarna** Scania, Volvo och Daimler som kommit långt i elektrifieringen.

– Vi ser nu ett respektabelt antal batterielektriska fordon i drift och jag applåderar ansträngningarna att skala upp både fordon och laddningsinfrastruktur för att göra europeiska transporter helt utsläppsfria, sa Priestley

Han berättade att Tesla också vill vara en del av den snabba utvecklingen, men det kommer ske först efter att man nått den storskaliga volymproduktionen i Nevada under 2026.

11. Nytt superlok i Sverige – 52-liters V12-diesel

Av Maths Nilsson 28 april 2025, 08:44

Ett av världens mest kraftfulla diesellok har kommit till Sverige. Northrails nya Vossloh Rolling Stock DE 18-lok har en 52-liters V12-diesel på 2500 hästkrafter.



FILM: <https://youtu.be/-pyL21oazHk>

Nyligen körde ett av världens starkaste diesellok av tågfärjan i Trelleborgs hamn. Tågfraktbolaget Northrail har köpt in 10 Vossloh Rolling Stock DE 18-lok som ska dra frakttåg i Sverige. DE 18 är ett kraftfullt dieselelektriskt lok med mitthytt för tung rangering och linjetrafik. Nya superloket kan köras på HVO för att sänka koldioxidutsläppen.

DE 18 är ett fyraxlat lok med en dieselmotor som kan ge 1800 kW, nästan 2500 hästkrafter, i hastigheter från 17 till 120 km/h. Kraften kommer från en V12-motor med en cylindervolym på 52 liter. I Sverige är det fraktbolaget Northrail som ska köra med DE18.

Det nu levererade loket kommer att genomgå teknisk anpassning för den svenska marknaden, med installation av det europeiska signalsystemet ETCS samt det lokala svenska tågkontrollsystemet ATC-2. De första testerna kommer att genomföras under 2025 och godkännandet förväntas i början av 2026.

– Vi ser en tydlig efterfrågan på starka, moderna lok med låga utsläpp i Sverige. Med DE 18 kan vi erbjuda en framtidssäkrad lösning som kombinerar kraft, flexibilitet och hållbarhet, säger Michael Trentzsch, Chief Investment Officer och Chief Commercial Officer på Northrail AG.



Nu ska DE 18-loket med 2500 hk testas på svenska järnvägar.

LÄS MER:

- [Så smiter Tesla förbi hamnblockad: "Det är skit"](#)
- [Tysktillverkade Teslor nu i Sverige – gör 0-100 km/h...](#)
- [Nya elbilen petar ner Volvo från biltoppen i Sverige](#)
- [Stellantis tvingas säga upp 2500 anställda i Italien](#)
- [Nu har de första Tesla Model 3 från Kina har kommit...](#)
- [Jätteökning för elektriska lastbilar i Sverige](#)



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

12. BMW 5-serie E28: "Fortfarande en högst attraktiv modell"

Publicerad 2 maj 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

Att talla på en originaldesign kan få förfärliga följder, men inte när BMW E12 blev E28



Ansiktslyftningar, eller facelifts för att tala nusvenska, är vanskliga för både människor och maskiner. Ibland demoleras vackra linjer totalt, ibland blir resultatet riktigt lyckat.

Tag som exempel på det senare den Opel Rekord som 1983 ersatte den som byggdes 1982, eller tag BMW:s 5-serie när den gick från att kallas E12 till att benämnas E28. Det skedde hösten 1981 och resulterade i en smakfullt formad och mer aerodynamisk modell som alltjämt har många beundrare.

Egentligen var kaross- och detaljförändringarna så stora att det var befogat att tala om en helt ny bil. Redan den första 5-serien, debut lagom till OS i München 1972, lade fundamentet till den interiörstil som blivit något av BMW:s signum. Förarmiljön var modern, stram, logisk och formgiven ungefär som en samtida stereoanläggning från Braun.

I E28 förädlades stilen till fulländning. Två stora mätare i ett instrumenthus med Kinnekulles profil, siffror och visare så knivskarpa att de syntes från månen. Total logik i varje reglage, varje knapp, funkis blandad med fingertoppskänsla.

Mysigt röd- och grönskimrande kontrollampor, en serviceindikator med ljuspunkter som obönhörligen vandrade mot rött och nästa grävning i plånbokens sedelfack. Och så det där verktygsfacket i bagageluckan...



Förarmiljön och instrumenteringen – klassiskt stram och krispig samtidskonst à la BMW. Tydligare än så här kan det inte bli.



"Total logik i varje knapp".

Fortfarande är E28 en högst attraktiv modell, både som fyrcylindrig och sexcylindrig. Åk-komfort och körkänsla är alltså av prima klass, men för att den avancerade bakvagnen ska arbeta korrekt krävs att samtliga bussningar är i gott skick, inte minst de kritiska "silentblocken". Slitna sådana resulterar i "glapp" känsla och osköna dunkljud.

Rost kan finnas lite varstans men det största problemet, drygt 30 år efter modellens debut, är att hitta en oförstörd bil, en som inte modifierats sönder av de arméer av gasglada 20-åringar som snabbt kom i modellens väg när priserna började falla.

BMW 525i 1983

Nypris: Sålde ej i Sverige, 528 iA: 121 092 kronor exkl. utrustning.

Motor: Rak sexcylindrig motor med överliggande kamaxel, två vent./cylinder. Bosch L-Jetronic bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 2 494 cm³. Max effekt 148 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 215 Nm vid 4 000 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Automatlåda, golvspak.

Mått: L 462/B 170/H 142 cm.

Fjädring/hjulställ: MacPherson fjäderben fram, bak fyrledad axel, skruvfjädrar. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Snäcka. Vändcirkel 10,9 m. Rattvarv 3,5.

Bromsar: Skivor fram och bak, ventilerade fram.

Fartresurser: Toppfart 197 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 9,9 s.

Förbrukning: 0,86 l/mil.

Livscykeln

1981 E28 kommer till Sverige som 1982 års modell. En mer förfinad bil än gamla E12. BMW talar om luftmotstånd, en gren som de flesta biltillverkare är bättre på.

1982 528e börjar säljas i USA. Snål men ändå snabb. Modellen med motor på 2,7 liter dyker två år senare upp i Europa som 525e.

1983 BMW:s lilla sexcylindriga motor på två liter är ett välkommet tillskott och 520 blir en verklig storsäljare. Effekt 125 hk.

1984 En BMW med diesel?! 524td börjar säljas i Sverige. En hyfsat snabb diesebil med än mer glädjande ekonomi.

1985 Premiär för BMW M5. Byggs i 2 141 exemplar, gör 0–100 km/tim på en blinkning över sex sekunder.

1986 BMW:s lilla radfyra lämnar 1 300 hk i Formel 1-utförande. I BMW M3 ger samma grundmotor ungefär 200 hk. I 518i blir den aldrig mycket starkare än 100 hk.

1987 ABS blir standard på 528 och 535. 518 och 520 erbjuds i iS-utförande med taklucka, gröntonade rutor, svartkromade blankdelar, stötfångare i bilens färg med mera.

1988 Sista året för E28. De sista bilarna är generellt sett bättre utrustade än de första. Efterföljaren E34 har mer av allt, framför allt vikt, elektronik och säkerhet.



Calle Carlquist

Klassiker

13. Saab 900 Turbo "Lyx" 1983

Text Björn Meyer

Vad finns mellan APC och 16 ventiler? Lack i två kompletterande kulörer, biltillverkarens första läderklädsel och ett lyxpaket som gjort ett permanent avtryck i Saabhistorien!



Tanka vilken bensin som helst – mellan 92 och 98 oktan – i din Turbo och Saabs smarta motor sköter resten. Inget knack. Inget hack. APC hade varit förra årets stora nyhet. Automatic Performance Control. Genom sensorer och elektronik kunde Saabs turbomotor ställa om laddtrycket "på bråkdelar av en sekund" och därför utan knot köras på olika bränslekvaliteter. Very Saabish.

Bakom lås, grind och tand för tunga i Trollhättan fanns det massor av nyheter som bubbade, men inget som var klart för lansering: Nästa års sensation skulle bli 16-ventilsturbomotor, något som tidigare varit exklusivt för rally- och racingvärlden men Saab skulle sätta den i en standardbil, om än högst upp prislistan. Laddluftkylare – intercooler – kom med på köpet. Aero, cabriolet och bilen för framtiden, Saabs väg uppåt i segmenten, 9000, var nyheter som väntade i kulisserna. Leken var laddad med starka kort. Men allt har sin tid.

Inget ont i asbestfria bromsbelägg, en hel mekanikerkår tackar för det, men även om Saab hade lagt många timmar (år!) på att få till det – och var först – var det ingen teknisk innovation som skulle skaka om världen. Justerade dekorlister, några nya karosfärger, dimbakljus och större justermån på framstolarna och lite andra putsningar var inte fel men inget som skulle få rickternålarna att studsas hejvilt över pappersremsan. Teknikens Värld satte fingret på det, helt kort: "I övrigt har Saab ett mellanår."

Men ändå fick man utdelning på höstkanten 1982, när åttiotreorna presenterades för motorpressen. Efter mycket vaskande hade man dragit ett kort, kanske kan man säga att det var jokern i leken för ingenjörsföretaget: Lyxkortet!



Trädekorationen på instrumentpanelen hör inte till lyxutrustningen utan köptes till extra. Bilen har utrustats med original luftkonditionering i efterhand.

Med glupande aptit svaldes betet; för vem kan motstå läckert tillagad lyx, med doftande skotskt läder i krämig kulör och två aptitliga färger väl matchade mot varandra på karossen! – Jag såg den på omslaget till tidningen *Automobil* och det var det snyggaste jag hade sett! En sån skulle jag bara ha någon gång. Artikeln i tidningen blev den tändande gnistan för en 35-årig längtan, säger Lars Nordén som äger bilen på bilderna.

I marknadsföring och broschyrer får man veta att tanken på en förädlad, lyxigare 900 fötts i "exportframgångarnas kölvatten". Om nu 900 ändå gjorde så bra ifrån sig mot märken som BMW, Mercedes och Jaguar varför inte prova att elda på lite extra och ge dem en hårdare fajt?!

Mellanår eller inte, långsiktig strategi eller en lösning mitt i steget; alldeles oavsett har Turbo Lyx skapat sig en grundmurad plats i märkeshistorien; en bil man minns när man såg första gången, en modell man diskuterar i forum och berättar för Saabpolarna att man sett. För det krävs tonträff. Det hade Saab. Lyxpaketet var inget man snickrade ihop på en höft, särskilt inte med tanke på tvåfärgslackeringen.

– Det är många olika steg i lackprocessen som varje bil ska gå igenom och ska man ha två kulörer så måste man ju låta bilen gå igenom alla stegen för att sen ta tillbaka den och upprepa vissa moment igen, säger Stig Runesson som var ansvarig för produktionsteknik och projekt för lackverkstaden, "måleriet", på Saab i början av åttiotalet.



Skönare än soffan hemma! Ryggstödet är extra skålat för att två personer ska åka så bekvämt som möjligt.

Under samma period som 900 Lyx arbetades fram investerade Saab; lackautomater och robotar hade kommit till och en ny lackbox vikt för metalliclack byggdes. Det gjordes dock fortfarande mycket manuell sprutning av bilarna.

– De första stegen i processen – måleriet bestod av ett tiotal olika steg med en genomloppstid på bortåt en dag – var lika för alla bilar; med grundlack, tätning, mellanfärg men sen är jag rätt säker på att vi körde de här bilarna i den nya boxen för metallic. Där jobbade det sex man som sprutade. Sen gick bilarna till en så kallad flash off-zon och sen togs de vidare in i ugnen där de stod i 30 minuter i 160 grader. Efter det hade vi en kylzon och till sist en inspektionslina där man kollade efter damm och enklare skador. De tvåfärgade fick vi ju ta av från linan för att bearbeta innan det var dags för lackering igen, av den andra färgen, säger Stig Runesson.

De hellackade bilarna maskerades nedtill och slipades sedan matta upptill för att den andra färgen skulle fästa ordentligt. Efter tvättning var det dags för ytterligare en maskering, inför sprutning nummer två.

– När vi provade ut den här tvåfärgslackeringen märkte vi att det var risk att det blev en sorgkant i midjan efter maskeringen men då fick vi fram en tunn, transparent tejp till midjelinjen. Då fick vi en rak, fin linje som inte krävde någon efterbearbetning. Den andra sprutningen, av färgen upptill, gjorde vi i en annan lackbox, på en lina som oftast användes till bilar som behövdes bättras av någon anledning. Där kunde man spruta både metallic- och solidlack. Sen fick bilarna gå igenom flash off, ugn, avkylning och inspektion igen, berättar Stig Runesson.



Det var inte Saab som var först ut med turbo men under sjuttio- och åttiotal så var det de som ägde begreppet – och utnyttjade det till max.

Tvåfärgslack var inget krav för den som ville ha lyxpaketet men just färgkombinationen skiffer/silver var den som Saab gick ut med i marknadsföringen och den som blivit förknippad med 900 Lyx.

– Det var ju designfolket på Tekniska avdelningen som bestämde hur bilarna skulle se ut men vi provade ett antal bilar, både för att se hur olika kulörer passade mot varandra men också för att jobba fram lackprocessen. Jag körde själv omkring i en av de första tvåfärgslackerade 900:orna, som tjänstebil, den var silver nedtill och brunmetallic upptill, säger Stig Runesson.

All extra hantering i lackverkstaden kostade pengar – ”...självklart är den inte billig. Det kan en sådan bil aldrig bli.” skrev Saab i broschyren – men det var inte bara lacken som var lyxen. Lädret bidrog till prislappen.

– Det här var första Saaben med läderinredning som kom i serie, säger Peter Bäckström som är intendent på Saab Cars Museum. Tidigare hade plysch varit standard, även på turbobilarna, men lädret kom på bred front senare, i Aero och 9000. Ur den synpunkten var lyxpaketet viktigt för Saabs utveckling.

Saab knusslade inte utan tog leverans från skotska Bridge of Weir som varit verksamma sedan 1905 men vars tillverkningsanor sträcker sig tillbaka till 1700-talet. I marknadsföringen nämnde Saab gärna att tillverkaren var densamma som levererade till Aston Martin och på nackstöden syddes en läderbit med tillverkarens namn och stämpel fast. Kulören på lädret kallades ”Sierra”. Med läderklädseln fick man även förvaringsfickor på stolsryggarna. Det gick dock att få bilen med plyschklädsel.



Kassettfacket i mittkonsolen är ännu ett tillbehör i den här bilen.

Lack och läder för den som ville men vad mer rymdes i lyxpaketet? Elmanövrerade ytterbackspeglar var standard liksom centrallås och elfönsterhissar fram (även på de flesta vanliga turbobilarna men inte på de enklast utrustade fyrdörrarsbilarna). Lyxutrustningen omfattade även motordriven radioantenn (på tredörrarsbilar), högtalare fram och elmanövrerat soltak (standard för vanlig turbo var manuellt soltak utom för enklaste fyrdörrarsvarianten som inte hade lucka).

Ett annat kännetecken för 900 Lyx var "en ny specialfälg i aluminium" numera känd som US Turbo och redan använd från 1982 på 900 Turbo och S på den nordamerikanska marknaden. Turbo av 1983 års modell var annars standardutrustad med turbinfälgerna i millimetermått för Michelins TRX-däck.

Om man undantar den enklast utrustade fyrdörrars-Turbon som Saab erbjöd och jämför med de normalt utrustade Turbobilarna fick man lägga på ungefär fem procent för att få sin 900 lyxutrustad. Första året, 1983, fanns Lyx som tredörrars och fyrdörrars men inte femdörrars. Lite oväntat gick det inte att beställa lyxutrustningen till bilar med automatlåda. Gissningsvis såg Saab Lyx som försteget till Aero – utrustningsnivån går igen senare – så tanken var låst på sport och prestanda trots att lyx och automatlåda traditionellt är en säker matchning.

Eftersom det fanns lite friheter i hur man valde sitt lyxpaket får man gå in chassikoden för att säkert veta om en 900 var paketutrustad. På åttiotreorna slutar koden med "SE" om det är en Lyx, troligen för "Special Edition". Så såldes de till exempel i Storbritannien.



Lyxutrustningen hindrar inte att en Saab 900 är en väldigt praktisk bil som kan lasta det mesta i det stora gapet. Med fällt baksäte sväljer den nästan vad som helst. Att hitta en extra antenn på en maxad Saab förvånar inte.

Även om Saab kunde premiärvisa den nya 16-ventilsmotorn på Genèvealongen i mars 1983 och börja leverera dem under modellåret 1984 fortsatte man med lyxpaketet även detta år. Fast inte med lika mycket buller och bång som tidigare. När 16-ventilsturbon gick i produktion kunde man inte längre få lyxutrustningen till T8:an utan bara till den nya motorn. Däremot kunde man under modellåret utrusta sin femdörrars 900 till en Lyx.

Med årsmodell 1984 följde ny standard för hur Saab döpte sina bilar i chassikoden. Den gamla SE-beteckningen ersattes av "LUX". Även för 1985 års modell kan man hitta lyxutrustningen omnämnas och den finns med i prislister för året men efter det försvinner paketet. I forum diskuteras ibland möjliga lyxutrustade åttiosexor men vid här tillfället finns inget som bekräftar det.

Tillverkningsuppgifterna bör tas med viss försiktighet; de är inte fullständiga men 2 147 Turbo Lyx ska ha levererats i Sverige 1983, varav inte fler än 171 var tvåfärgade. Totalsumman för Lyx är okänd men 554 tvåfärgade bilar sägs ha levererats, räknat på Saabs samtliga marknader. För 1984 finns uppgifter om 51 stycken tvåfärgade bilar till den svenska marknaden och 638 tvåfärgade bilar totalt. För lyxpaketets sista år finns i nuläget inga uppgifter som vi känner till.

Den tredörrarsbil vi ser här togs i trafik i april 1983 och utöver lyxutrustningen beställdes den med täckåpor över ventilationsgallren på sidorna, Marchal extraljus och träfaner till instrumentpanelen. Luftkonditioneringen som gör den så sommarvänlig har monterats i efterhand.

– Första ägare var Europeiska Motor, sen bytte en kompis till mig in sin EMS mot den här på deras bilhall i Vällingby. Han kom på att en sån här bil skulle man inte bruksköra och det var svårt med garage på Södermalm där han bodde. Jag hade garageplats över så den stod hos mig, och jag tjatade med jämna mellanrum om att få köpa den, säger Lars Nordén.



Lyxutrustningen räckte inte så när bilen beställdes ny fick den även en rad andra bra grejer och godisbitar; som Marchal-extraljusen och täckkåporna över ventilationsgallren.

Ett tag var det nära att Lars lyckades; det var budgivning mot en holländare men varken han eller Lars fick den...

– Saabmuseet hörde av sig och ville låna den till sin utställning, och så blev det. Men när den kom tillbaka från museet då gav jag mig inte!

Sedan hösten 2016 är Lyxen äntligen Lars.

– Färgsättningen är ju fantastisk, de hittade verkligen rätt kulörer. Så snygg!

Uppgifter från tiden talar om 0-100-tider på kring nio sekunder och en toppfart inte långt från 200 km/h. Vi provar inte utan konstaterar bara hur trevlig den är; med på noterna och körglad. Med bara drygt tio tusen mil på mätaren känns den spänstig, fräsch, och växellådan som många gillar att slå ned på är en av de trevligaste 900-lådorna jag har provat. Inte fjäskigt len men frisk, mekanisk och närvarande. Det råa "passa dig, jag kan bitas"-turbo ljudet ger Saaben nerv. Löfte om något extra.

Att köra en sån här bil, jämfört med moderna bilar där man inte gärna låter föraren ha hela kontrollen själv, är lyx i sig. Det behövs egentligen inte mer. Men vem tackar nej till chansen att dessutom få trumf på hand?



Saab 900 Turbo "Lyx" 1983

Motor: Rak fyrcylindrig med en överliggande kamaxel, insprutning och turbo. Vätskekylning. Volym 1 985 cm³. Max effekt 145 hk vid 5 500 r/min. Max vridmoment 235 Nm vid 3.000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell låda.

Mått: Axelavstånd 252 cm. Spårvidd fram/bak 142/143 cm. Längd/bredd/höjd 474/169/142 cm. Tjänstevikt 1 300 kg. Tank 63 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, gastrycksstötdämpare. Bak Stel axel, skruvfjädrar, bärarmar, momentstag, gastrycksstötdämpare.

Styrning: Kuggstång, servo. Vändcirkel 10,3 m. Rattvarv 3,7.

Hjul: Aluminiumfälgar 5,5Jx15, däck 195/60HR15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak, servo.

Fartresurser: Toppfart 195 km/h. Acceleration 0-100 km/h ca 9 s.

Förbrukning: 0,93 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns bilfakta 1983, originalbroschyr.

14. Jaguar Mark II – den ursprungliga gentlemannens flyktbil

Läsningstid: cirka 2 minuter

Skrivet av Ben Branch | juni 30th, 2015

Jaguar Mark II är mest känd för sin användning vid bankrån över hela Storbritannien, 3,8-liters Mark II var den snabbaste fyradörrars i Storbritannien och en av de snabbaste någonstans i världen. Detta gjorde den idealisk som ett flyktfordon för 4-5 vuxna män och deras tygpåsar fulla av Hennes Majestäts finaste pappersräkningar.



Jaguar släppte vad som senare skulle bli känt som Mark 1 1955, och överraskande nog för Jaguar var det lite av en besvikelse. Hanteringen var förfärlig på grund av det faktum att det bakre spåret var 4,5 tum smalare än det främre och sikten ut ur passagerarutrymmet försämrades av de tjocka pelarna.

1959 släppte Jaguar vad man kallade Mark II och döpte retroaktivt den tidigare modellen till Mark 1, den nya Mark II hade lika bred spårvidd fram och bak, bättre sikt ut ur kupén och det nya alternativet med 3,8 liters twin cam-motorn från Jaguar XK150.

Dessa modifieringar revolutionerade bilen, särskilt det sista tillägget. 3,8-litersmotorn gav 220 hk och kunde skjuta upp Jaguar Mark II från 0-62 mph på bara 8,5 sekunder och vidare till en topphastighet på 125 mph. Dessa siffror var okända i slutet av 1950-talet och många av världens sportbilar kunde inte komma i närheten av att matcha dem.



Mark II:s rykte som det föredragna flyktfordonet för bankrånare skadade inte försäljnings-siffrorna – den fick smeknamnet "Gentleman's Express" och än idag har legenden om modellen gjort den till ett av de mer samlarobjekten av de klassiska brittiska sedanerna efter andra världskriget.

Till skillnad från sina tvådörrars syskon, XK120 och XK150, är Jaguar Mark II fortfarande på gränsen till överkomlig i många delar av världen. Exemplet du ser på bilden här är en 3,8-liters Mark II som levererats i USA och som har underhållits mycket väl genom åren - och som nyligen har fått en grundlig omstart för att säkerställa att den är redo för väg.





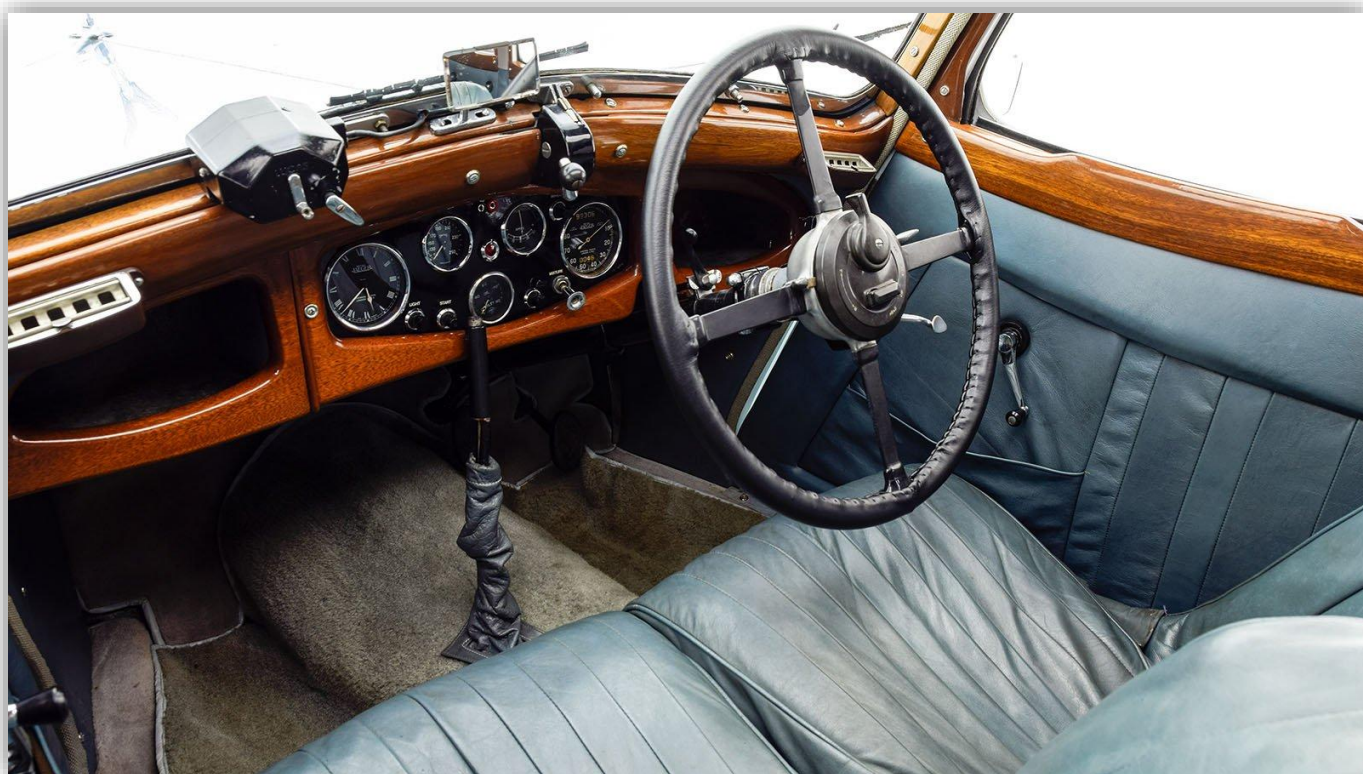


Ben Branch

15. Riley Kestrel Sedan 1935

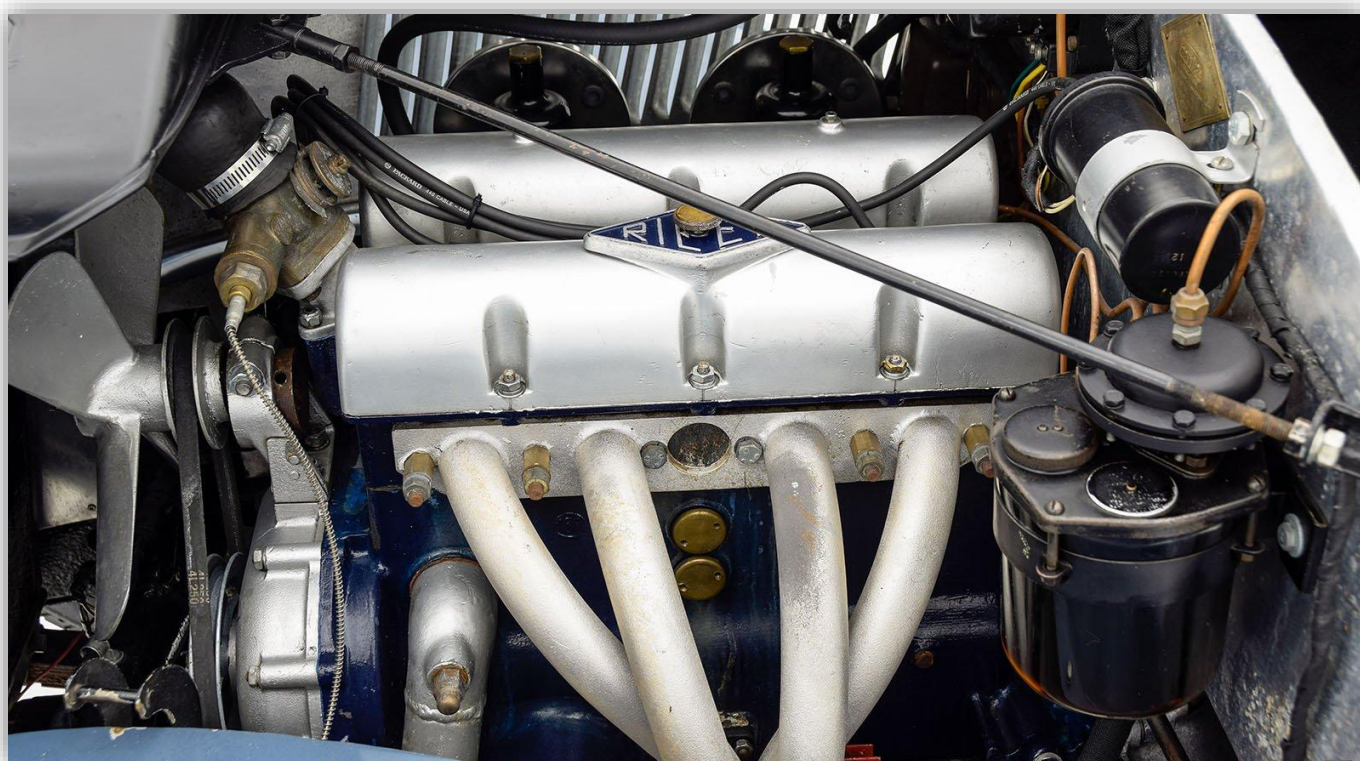


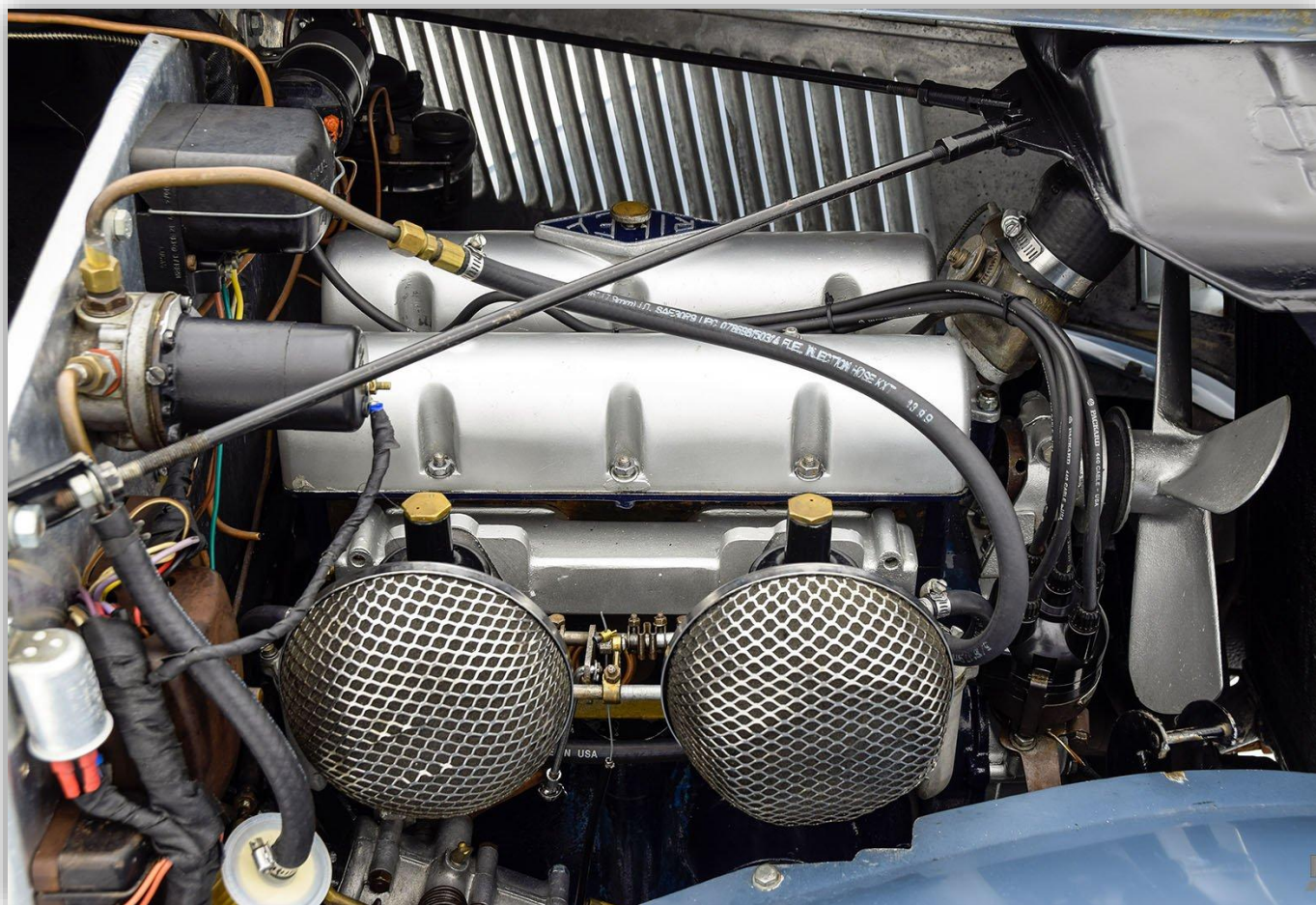
Riley Motors var en gång ett av de mest respekterade engelska sportmärkena, beläget i hjärtat av den brittiska bilindustrin i Coventry. Liksom många banbrytande bilföretag runt om i världen började Riley i cykelbranschen innan han försökte sig på motoriserad transport 1898. Deras första ansträngningar uppgick till cykelbilar med liten slagvolym som använde motorer som lagts ut på entreprenad från De Dion Bouton eller Motor Manufacturing Co (MMC). År 1903 började Riley tillverka sina egna motorer, och fordonen växte stadigt i storlek och produktion.





Rileys bilar var högt ansedda för sin kvalitet, och W.O. Bentley räknades bland ägarna till 9 hk modellen. Parallellt med bilproduktionen tillverkade Riley sina egna hjul med stålekrar som de hade fulländat under sin tid som cykelbyggare. Kvaliteten på deras fälgar var så hög att de började bygga dem på kontrakt för andra tillverkare, inklusive Rolls-Royce, Panhard, Mercedes och Hispano-Suiza bland andra prestigefyllda företag. Verksamheten var så framgångsrik att hjulbygget hotade att dränka Rileys bilverksamhet helt och hållet! För att hålla saker och ting flytande grundades ett separat företag för att hantera hjulen, vilket gjorde det möjligt för bilproduktionen att fortsätta utan distraktioner.





1926 introducerades Percy Rileys fyrcylindriga motor på 1 087 cc och nio hästkrafter. Det var en genial konstruktion, med dubbla kugghjulsdrivna kamaxlar och halvsfäriska 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 Rileys modeller fram till 1957 och trimmade versioner som motiverade Donald Healeys snabba och mycket framgångsrika sportbilar på 1940-talet.

År 1935 omarbetades den ursprungliga Percy Riley-motordesignen av Hugh Rose och förstorades till 1 1/2 liter. Denna nya Riley fick det passande namnet 1 1/2 liter och erbjöds i en mängd olika sedan-, coupé-, tourer- och sportkarosser. Riley valde suggestiva namn för varje kroppsstil som Lynx, Ascot, Brooklands och Stelvio. Trots sin måttliga kapacitet var Riley 1 1/2 liter en mycket kapabel och välutrustad sportbil. Den hade exceptionell prestanda och sådana exotiska funktioner som en förvald växellåda (hämtad från Armstrong-Siddeley) och ett Bijur chassioljesystem. Dåtidens Rileys var sofistikerade prestandabilar byggda enligt en mycket hög kvalitetsstandard. 1 1/2 litern blev en del av märket och förblev ganska populär bland köpare fram till 1938 då Lord Nuffield från Morris Motors tog en kontrollerande andel i Riley och kostnaderna hölls tillbaka.

Förmodligen var den vackraste av alla Riley 1 1/2 liters sedaner Kestrel, som visas här med detta exemplar från 1935. Kestrel är en härlig illustration av tidig engelsk strömlinjeformad design, med vackra böljande vingor och en graciöst svepande linje från vindrutan till stjärten. Den sitter lågt, med ett distinkt sportigt utseende tack vare den lutande kylaren och "fastback"-takdesignen. Denna vackra Kestrel bär en mogen äldre restaurering, avnjuten som en rallybil i många år av sin entusiastiska tidigare ägare.



Det här är underbara förarbilar, vilket det här exemplet bevisade när vi genomförde det allra första Colorado Grandrallyt 1989. Den har en tilltalande patina samtidigt som den förblir i allmänt gott och attraktivt skick. Den tvåfärgade blå lackeringen framhäver funktionerna och de flödande linjerna hos den ursprungliga karossen. Finishen är i hyfsat skick, visar några mindre kontroller på sina ställen, men förblir blank och attraktiv. Kvaliteten på karossen är ett bevis på den höga standard som dessa bilar byggdes till. Alla fyra dörrarna öppnas och stängs med ett fast klick, och alla paneler, inklusive den skjutbara takluckan, passar mycket bra. Brightwork är minimalt och används endast för att framhäva den i sig vackra formen. Kylargrillen, med sin nätinsats, flankeras av Rotax-strålkastare och ett Nettek-dimljus monteras centralt på frontspoilern. Pläteringen är i allmänhet bra och överensstämmer med restaureringens ålder och karaktär, även om en viss skalning noteras på kylarskalet.

Gratis blått läder pryder kupén med fyra platser, som har en måttlig patina som överensstämmer med resten av den här bilen. Lädret är i ett hyfsat skick runt om, med massor av inbjudande karaktär som förvärvats genom år av njutning. Ljusblå heltäckningsmatta har bleknat men är bra, funktionsduglig och intakt. Omfattande invändiga träarbeten på instrumentbrädan och fönsterramarna, allt presenterat i utmärkt skick. Instrumenten är en blandning av tidstypiska stycken av märkena Jaeger, Smiths och Riley.

Den mycket avancerade 1 1/2 liters fyrcylindriga motorn är i allmänt snyggt skick och ger överraskande kraft med tanke på dess blygsamma kapacitet. Medan den fungerade som en rally- och turnébil användes några moderna klämmor, kopplingar och hårdvara för att underlätta service på vägen. Det går bra, även om en viss extra sortering rekommenderas innan du ger dig ut på några långa resor. Chassit och fjädringskomponenterna är i liknande skick, visar viss användning men verkar vara i gott skick.

Denna vackra Riley Kestrel saloon är en av bara en handfull överlevande. Sällsynt och utsökt konstruerad, presenterar denna bil ett unikt alternativ till sportbilar med liknande kapacitet från MG eller Alvis. Den ärliga och charmiga presentationen i kombination med den kraftfulla motorn, den fina hanteringen och den lätta karossen gör denna Riley 1 1/2-Lire idealisk för förberedelser för körevenemang och rallyn.

