



Gutbrod Superior

1. Vi har kollat in BMW iX3
2. Honda visar superskojig liten elbil
3. Ny Mazda med wankelmotor
4. Lexus visar flera nya koncept
5. Toyota Corolla Concept med eldrift
6. Toyota Century blir nytt märke
7. Renault satsar på ny koboltfri batteriteknik
8. Lönerna i F1-cirkusen avslöjade
9. Elbussar i Sverige kan styras från Kina
10. Första traktorn som går på vätgas
11. Gutbrod Superior 700 E
12. Mercedes-Benz 170V Cabriolet
13. Grattis Aston Martin Vantage
14. Saab 9-X BioHybrid och 9-X Air 2008



1. Vi har kollat in BMW iX3

Roger Åberg 2025-10-29 kl 21:00

Verkar riktigt lovande



FILM: <https://youtu.be/rsMaS0pJysM>

iX3 är första modellen i BMWs så kallade Neue Klasse. Det är en smart start, för det här är en bil som kommer att passa många och det syns på försäljningssiffrorna. Beställningarna rasar in till BMW och då finns det bara en modell i utbudet än så länge. Det handlar om en mellanklass-suv och hur tråkigt det än kan verka så är det ju som sagt något som passar alla. X3 av förra generationen är ingen liten bil, men som ren elbil räcker den till för alla.

Helt ny plattform

Plattformen är ny och levererar. 800V gör att det går snabbt att ladda, upp till 400 kW och 10-80 procent ska gå på 21 minuter. Inte bäst i världen, men klart dugligt, även om några år.

Se all fakta om BMW iX3 på Automatos

Kommer billigare och snabbare versioner

Versionen som finns att köpa nu heter iX3 50 xDrive och bjuder på 345 kW, 0-100 km/h på 4,9 sekunder och en räckvidd på 80 mil. Behöver man något mer än så? Nope. Med tiden ska det komma åtminstone två versioner till. En instegsversion och en M-version. Båda kommer att bli intressanta. Bagageutrymmet är på 520 liter, som blir till 1750 liter om man fäller sätena. Dessutom en frunk på 58 liter och dragvikt på 2000 kg.



Helt nytt designspråk

Men hur är den då? BMWs nya designspråk verkar dela er läsare, och det är inte i den här modellen det är bäst. Det kommer en i3 med tiden, alltså en låg sedan (och troligen en touring). Den har potential att bli riktigt sexig.

När man visade konceptet älskade jag formen. Klassiskt BMW, men ändå modernt och helt nytt. Fronten på iX3 är inte perfekt, men den har något. Jag vill se den på gatan innan jag bestämmer mig. Nu stod bilen i en sjukt liten låda så det var svårt att fota och svårt att få sig ett grepp om hur bilen ser ut på riktigt.

Speciellt bak i lokalen var det sjukt trångt, men det är lite samma sak där. Inte helt perfekt, men intressant och tydlig BMW-känsla.

En oväntat trevlig sak är knappen för att öppna bakluckan. Istället för en gömd liten knapp i gummi hittar vi här en stor knapp i plast som sitter i mitten. Otroligt tillfredsställande. När man väl öppnar finns det gott om plats, det är bra boxigt och sätet är tredelat. Tack!

På insidan har det hänt en massa saker och här är det också klassiskt BMW och samtidigt modernt, väldigt modernt. Det finns egentligen tre saker som gör helheten här.

Ny, lite för överarbetad ratt

Vi börjar med den nya ratten. Här har BMW ansträngt sig lite för hårt tycker jag. Den är lite för spexig och den övre "ekern" kunde man gott ha struntat i. Formen och greppet är dock väldigt bra.

Knapparna i mitten får nästan godkänt. Det är rent fysiskt två stora knappar, en på varje sida. När man trycker på den åker hela knappen ned och man får haptisk feedback. Som är lite, lite, lite för sent. Samma funktion finns på styrplattan på MacBooks, alltså att själva klicket är fejkat, men där är det perfekt. Men BMW har alltså missat tajningen och det avslöjar hela rasket. Synd. Sen så är det lite geggigt med en massa knappar, men placeringen och funktionen känns genomtänkt.

En kantig skärm i mitten

Min första tanke om skärmen i mitten är att dess kantiga form är spex och trams, men jag ändrar mig snabbt. I verkligheten känns det helt naturligt och så mycket bättre än en tråkig, fyrkantig rackare. Systemet på skärmen känns spontant väldigt användbart och det är svinsnabbt. Kartor är snygga, saker känns logiska och det är återigen BMW men modernt. Riktigt bra jobbat!



Panoramaskärmen har potential!

Under rutan fram sitter en lång skärm som BMW kallar för Panoramic iDrive. Jag älskar den. Istället för att ha en skärm framför föraren så har man en skärm för alla i bilen, och dödar behovet av förarens skärm och heads-up-display. Nu finns det tydligen heads-up-display att beställa om man vill det, men varför?Frågan är dock vad som ska finnas på den där skärmen. Man väljer själv genom ett enkelt gränssnitt men det finns inte mycket att välja mellan. När jag hoppar in i demobilen finns två klockor till exempel. I brist på annat. Jag pillar lite och lägger till väderprognos och yttertemperatur. Den ena visar 9 grader och den andra 13 grader...Men det är rätt tänkt och jag vill använda detta under körning!

I övrigt är det återigen lagom BMW och lagom modernt. Knapparna i dörrsidan är enkla och svinbra, i mitten är det lite för spexigt med växelväljaren och lite, lite för plastigt. Bra placerade mobilhållare dock!

Luftigt baksäte

I baksätet är det rymligt och trevligt, både för fötter och huvud. Här har man en riktigt, riktigt go vy över panoramaskärmen och den kantiga skärmen i mitten. Mycket rymdskeppskänsla, de ungar som får åka här kommer att fatta att de åker i en ny bil. Den plastiga konsolen i mitten med laddning och AC märker man knappt. BMW iX3 kostar 750.000 kronor och är, tillsammans med nya Mercedes GLC, ett bevis på att den europeiska bilbranschen inte har lagt sig ner för att dö. Tvärtom. Nu vill jag köra den här...Herr Gullin var också på plats och levererar nedan en video. Enjoy!



Roger Åberg



2. Honda visar superskojig liten elbil – med virtuell 7-stegad växellåda

Posted by Kristofer Rask oktober 29, 2025

Honda har på Japan Mobility Show 2025 visat upp en kompakt liten elbil vid namnet Super-ONE Prototype. Den ska förena vardagspraktik med körglädje.



FILM: <https://youtu.be/BGnaje82h8Q>

Den nya modellen presenterades som en del av Hondas tema “e: Dash BOOSTER” där målet är att göra elbilen till något mer än bara ett miljöval. Den ska väcka känslor och ge en upplyftande körupplevelse.

Super-ONE bygger på en vidareutvecklad version av den lätta plattformen från Hondas N-serie och har en låg och bred hållning tack vare kraftigt utställda hjulhus och bred spårvidd. Designen ska uttrycka dynamik och förväntan med sportiga proportioner, integrerade luftkanaler fram och bak samt detaljer som förbättrar både aerodynamik och kylning.

Kupén är skapad för att förstärka förarens fokus. En horisontell instrumentpanel ger fri sikt, sportstolarna håller kroppen stadigt på plats och färgsättningen med blå asymmetriska ytor ska ge interiören ett lekfullt och energiskt uttryck.

Växellåda med sju växlar

En central del av konceptet är det nya körläget Boost Mode utvecklat enbart för denna modell. När läget aktiveras ökar effekten markant och bilen simulerar växlingar genom en virtuell 7-stegad växellåda.

Samtidigt förstärks upplevelsen av ett aktivt ljudsystem som genererar ett syntetiskt motorljud synkroniserat med förarens gas- och bromsrörelser. Resultatet ska bli en elbil som bjuder på samma intensitet som en klassisk sportbil men med eldriftens direktrespons och tystnad när Boost Mode inte är aktiverat.





Super-ONE har genomgått omfattande tester på vägar i Japan, Storbritannien och flera asiatiska länder under olika klimatförhållanden. Prototypen är baserad på **Super EV Concept** som visades redan i juli på Goodwood Festival of Speed. Där körde bilen upp för den berömda backen och demonstrerade sin potential inför publik.

Produktionen av den färdiga modellen planeras att starta i Japan under 2026 följt av lanseringar på andra marknader med en stor efter på små kompakta bilar. Rent konkret nämns bland annat "Storbritannien och asiatiska marknader", men hur det blir med övriga Europa framkommer inte.



Kristofer Rask

3. Ny Mazda – wankelmotor på 500 hk renar luften

Av Anton Nordgren

29 oktober 2025, 11:12

Nya Mazda Vision X får mycket spännande teknik: Wankelmotorn på 500 hk drivs med bränsle av alger och ska rena luften när bilen körs. – Mikroalger absorberar koldioxid när de växer och lagrar olja i sina celler. Oljan kan sedan utvinnas och göras om till koldioxidneutralt bränsle, säger Mazdas vd.



Igår visade Mazda upp sin nya Vision-X Coupé på Japan Mobility Show i Tokyo. Det är en elegant fyrdörrars coupé, skapad med sikte på år 2035. Men det är inte bara designen som fångar blickarna – bilen har nämligen en ovanlig egenskap: den renar luften medan den kör, genom att använda alger som bränsle och fånga upp koldioxid från avgaserna. Men innan vi dyker djupare i tekniken, tar vi en snabb titt på bilens design.

Modellen bygger på Mazdas välkända Kodo-designspråk, som handlar om att förfina snarare än förändra. Fronten har en helt sluten grill, och bilen saknar traditionella dörrhandtag och backspeglar. Vindrutan lutar kraftigt, och interiören visar att Mazdas går sin egen väg. De satsar på en digital instrumentpanel uppdelad i tre mätare, med retroinspirerad grafik.

Mazda är kända för sina lite ovanliga Wankelrotationsmotorer, som saknar vanliga cylindrar och skapar rörelse med en rotor istället för en kolv. Även Vision-X Coupé får en sådan motor. Bilen drivs av ett laddhybridsystem med turboladdad Wankelmotor, elmotor och ett batteripaket, vilket ger totalt 503 hästkrafter. På el kan bilen köra 160 km, och totalt når den upp till 800 km mellan laddningarna.



*Bilen saknar traditionella dörrhandtag och backspeglar.
Digital instrumentpanel uppdelad i tre mätare, med retroinspirerad grafik.*

Men Mazda har även tagit ytterligare ett steg – bilen renar luften medan den kör. Detta sker genom att den använder bränsle gjort av mikroalger och Mazdas egen teknik som fångar upp koldioxid. Den infångade koldioxiden kan sedan användas för att odla grödor. Masahiro Moro, VD för Mazda, förklarade:

– Mikroalger absorberar koldioxid när de växer och lagrar olja i sina celler. Oljan kan sedan utvinnas och göras om till koldioxidneutralt bränsle. De kvarvarande algerna är rika på näringsämnen som protein, och kan användas som mat eller ekologiskt gödningsmedel.



Digital instrumentpanel uppdelad i tre mätare, med retroinspirerad grafik



Mikroalger tar upp koldioxid när de växer och lagrar olja i sina celler. Oljan kan tas ut och användas som koldioxidneutralt bränsle, berättade Mazdas VD.



De kvarvarande algerna kan användas som mat eller ekologiskt gödningsmedel.

LÄS MER:



Skrällen: Mazda kommer med ny wankel-motor



Porsches nya satsning: Gör bensin av vatten och...



Fiasko för Mazda i älgtest – däck krängde av



Tar isär världens märkligaste motor: "Okänd klump"



Vägrade återkalla – nu får biljätten vika sig



Tar isär wankel-motorn – i jakt på mystiskt fel



Anton Nordgren



4. Lexus visar flera nya koncept – och en båt

Carl Undéhn

30 okt 2025

Häromveckan visade Lexus en teaserbild av hur de tänker sig sin modell LS i framtiden. Då i form av en minibuss med sex hjul och plats för upp till åtta personer. Med dubbla hjulpar bak ska det enligt Lexus vara möjligt att använda mindre hjul vilket skapar mindre hjulhus och mer plats på insidan.



Nu har Lexus visat upp mer av sina visioner för framtiden och det visar sig att minibussen endast var en pusselbit av en större bild i hur tillverkaren vill skapa modeller för vad som kallas framtidens mobilitet.

En hel radda koncept har presenterats under Japan Mobility Show. Förutom LS som minibus – där bokstäverna LS inte längre står för Luxury Sedan utan Luxury Space – visades en coupé kallad LS Coupe Concept som lovar gott om plats trots sluttande tallinje, en mindre eldriven stadsbil kallad LS Micro Concept med plats för endast en person, en sportbil som inte ser ut att vara eldriven kallad Sport Concept samt en båt (!) med namnet Catamaran Concept.

Gemensamt för alla är att Lexus med en bred pallet av olika typer av fordon säger sig vilka möta kundernas framtida krav på rymliga fordon som kan möta konkurrensen från suvar på marknaden.

En mer konkret nyhet från Lexus är att suven RZ har uppdaterats.

5. Toyota Corolla Concept – eldrift och futuristisk design

Carl Undéhn 29 okt 2025

Toyota har lagt i en högre växel i sin satsning på elbilar och presenterat flera nya modeller, till exempel C-HR+ som vi nyligen provkört.



FILM: https://youtu.be/q7_enscQ81A





Under bilsalongen i Tokyo kommer nu ännu ett tecken på att tillverkaren menar allvar med eldrift när även storsäljaren Toyota Corolla presenteras som elbil.

Än så länge handlar det om ett koncept som visar hur Toyota vill nylansera modellen – som är världens mest sålda bilmodell – som en sedan med sportigare och mer modern design. Corolla ska då erbjudas som helt eldriven modell, med hybriddrivlina och med förbränningsmotor.

För de laddbara versionerna hittas en laddlucka framtill på vänster sida där det också finns LED-ljus som visar laddstatus. Designen i övrigt påminner en del om nya versionen av bZ4X med en spetsig och tydlig front där det sitter smala strålkastare.

Interiören ser väldigt mycket ut som ett koncept och är betydligt mer avskalad än hur det ser ut hos dagens modeller från Toyota. Mittkonsolen utgörs av en pelare med kontroller högst upp och framför passageraren finns en skärm för att kolla på film.

Den färdiga versionen blir nog mer nedtonad och traditionell på insidan, exteriördesignen kan ha bättre chanser att få leva kvar till en färdig serieversion. Med tanke på att Corolla genom åren har erbjudits med en rad olika karosformer planerar Toyota eventuell även att lansera den nya generationen i fler versioner.

Någon information kring effekt, batteri och räckvidd finns inte.



Carl Undéhn

6. Toyota Century blir nytt märke – utmanar Rolls-Royce

Publicerad 2025-10-30 18:05 Text Erik Söderholm

Toyota vill locka de allra rikaste kunderna när det gamla modellnamnet Century görs om till ett eget märke.

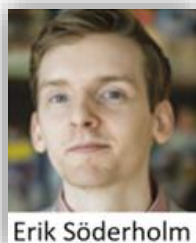


Det är 36 år sedan Toyota grundade det lyxigare märket Lexus, för att konkurrera med bland andra Mercedes och BMW.

Nu planerar Toyota ett ännu lyxigare bilmärke "ovanför" Lexus i hierarkin. Det ska döpas till Century, ett namn som länge använts för Toyotas lyxigaste modell som tidigare hade V12-motor.

Tanken är den här gången att konkurrera med Bentley och Rolls-Royce. Först ut är en coupémodell sin blir koncernens flaggskepp, och några Toyota-emblem finns inte att hitta någonstans.

Japanskt hantverk och låg produktionsvolym ska hålla priserna uppe, men exakt hur dyra Century-bilarna blir är oklart. Vad som finns under motorhuven är inte heller officiellt, men "ventilationshålen" antyder en förbränningsmotor.



Erik Söderholm



7. Renault satsar på ny koboltfri batteriteknik – lång räckvidd från små batterier

Posted by Kristofer Rask

oktober 31, 2025

Koboltfria batterier till elbilar har varit en grej ganska länge. Då i form av LFP-batterier som består av litium, järn och fosfat. Det medan de mer högpresterande NMC-batterierna som också är populära för längre räckvidder och högre prestanda är beroende av kobolt. Men nu kan Renault ändra på det.



Den franska biltillverkarens elbilsdivision Ampere har inlett ett samarbete med amerikanska Stratus Materials för att utveckla nästa generations batterier utan kobolt. De nya batterierna har prestanda som motsvarar eller överträffar dagens NMC-batterier.

Det nya avtalet innebär att Stratus högenergiteknik kallad LXMO ska testas i Amperes forskningslabb i Lardy, Frankrike. LXMO står för litium-manganoxid. Målet är att undersöka hur den nya katodtekniken kan användas i framtida elbilar från Renault.

Om resultaten blir framgångsrika kan tekniken bana väg för billigare elbilar med längre räckvidd och högre säkerhet. Den koboltfria tekniken blir därmed nästa steg i Amperes batteristrategi, efter dagens NMC-batterier och de kommande LFP-batterier som väntas lanseras i Renaults modeller från 2026.



Levererar prestanda och kostnadseffektivitet

Enligt Amperes utvecklingschef Nicolas Racquet är Stratus-materialen särskilt intressanta tack vare kombinationen av prestanda, kostnadseffektivitet och hållbarhet.

– Ampere tittar noggrant på högenergimaterial utan kobolt på grund av deras möjliga fördelar jämfört med dagens katodmaterial. Stratus LXMO-material har väckt vårt intresse tack vare sin unika kombination av prestanda, kostnadseffektivitet, säkerhet och livslängd, säger Nicolas Racquet.

Enligt Stratus kan LXMO-batteritekniken ge upp till dubbelt så hög energitäthet som dagens NMC- och LFP-celler. Det innebär antingen dubbelt så lång räckvidd i samma batterivolym eller samma räckvidd med ett mindre och billigare batteripaket.

Tekniken minskar även behovet av säkerhetssystem och material enligt företaget och kan innebära lägre kostnader. Deras tester visar mindre än 12 procent kapacitetsförlust och 5 procent spänningsfall efter 1200 laddningscykler.



Kristofer Rask



8. Lönerna i F1-cirkusen avslöjade – vissa tjänar mer än chefen

Christoffer Lindén

2025-10-28

Förarlönerna får ofta rubrikerna, men nu avslöjas vad resten av Formel 1-cirkusen faktiskt tjänar – och skillnaderna är stora.



*Förarna får all uppmärksamhet,
men vad tjänar de på depåväggen som tar de avgörande besluten?*

Det är populärt att lista Formel 1-förarnas löner varje år. Men vad tjänar egentligen resten av de som reser världen runt i cirkusen – de som bygger, serverar och analyserar bilarna för att gå så snabbt som möjligt?

Karriärsajten [Novoresume](#) har gjort en detaljerad genomgång av årslönerna för olika roller i F1-team, baserad på data från 2024–2025.

Resultatet visar att flera av teamens nyckelpersoner tjänar långt mer än man kan tro – och ibland till och med mer än sina chefer i depån.

En dataanalytiker i ett toppstall kan till exempel ha en årslön på upp till omkring 1,3 miljoner kronor, motsvarande drygt 108 000 kronor i månaden.

Det är mer än vad många *pitcrew*-chefer tjänar, trots att de leder team som byter däck på två sekunder.



Samtidigt i depån – mekanikerna som gör jobbet på sekunder under enorm press

Från däck till data

Enligt *Novoresume* ligger en vanlig mekaniker i Formel 1 på mellan 550 000 och 1,2 miljoner kronor per år – alltså ungefär 45 000–100 000 kronor i månaden – medan en chefsmekaniker kan nå över 2 miljoner kronor, motsvarande runt 165 000 kronor i månaden.

Ingenjörer och dataanalytiker är ännu mer eftertraktade: roller som *strategy engineer* eller *senior data scientist* ligger ofta mellan 1 miljon och 1,5 miljoner kronor per år, det vill säga 85 000–125 000 kronor i månaden.

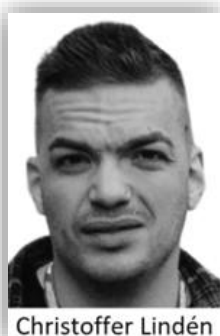
Och i toppen av den tekniska hierarkin hittar vi tekniska direktörer som kan tjäna över 4,5 miljoner kronor per år – motsvarande runt 375 000 kronor i månaden.

Även pitcrew-medlemmar – de som gör blixtnabba däckbyten på två sekunder – ligger bättre till än många tror:

- Däckbytare: cirka 550 000–850 000 kr/år (45 000–70 000 kr/mån)
- Domkrefsoperatörer: 550 000–700 000 kr/år (45 000–58 000 kr/mån)
- Pitcrew-chefer: 1,0–1,5 miljoner kr/år (83 000–125 000 kr/mån)

Lönenivåerna gäller främst Storbritannien, där de flesta team har sin bas.

För den som funderar på en framtid i F1 är det alltså inte bara drömmen som lockar – utan även lönen. Samtidigt krävs långa arbetsveckor, resor världen runt och total precision under press.



Christoffer Lindén

9. Avslöjat: Elbussar i Sverige kan styras från Kina

Av Maths Nilsson 30 oktober 2025, 10:23

Kinesiska elbussar kan stoppas och stängas från Kina. Norskt avslöjande skakar kollektivtrafiken. Bussarna används även i Sverige. – Vi behöver involvera alla behöriga myndigheter som arbetar med cybersäkerhet, stå tillsammans och dra nytta av spetskompetens. Kanske inte bara på nationell nivå, utan även på internationell nivå, säger bussbolaget Ruters vd Bernt Reitan Jenssen.



Ett norskt test avslöjar allvarliga säkerhetsproblem med kinesiska elbussar. Ruter, som driver kollektivtrafik i Oslo, har hemlighet testat säkerheten hos sina elbussar. De tog en elbuss från Europa och en elbuss från kinesiska Yutong till sin verkstad utanför Oslo och tog isär bussarna. Sedan undersökte de alla signaler från bussarna i ett isolerat rum, [uppper NRK](#).

Resultatet blev alarmerande. Ingenjörerna upptäckte att kontrollen över den kinesiska elbussen kan tas över av tillverkaren i Kina. De kan bland annat uppdatera programvaran som de vill, göra alla diagnoser i bussen. Allvarligast av allt är att de kan kontrollera bussens batteri och strömförsörjning. Elbussarna från Yutong finns även i Sverige.

– I teorin skulle bussen därför kunna stoppas eller göras obrukbar av tillverkaren”, rapporterar Ruter.

En av de som var med och tog isär bussarna är Arild Tjomsland som är specialrådgivare vid Universitetet i Sørøst-Norge.

– Tänk dig din egen mobiltelefon. Över en natt får du en ny programuppdatering, och sedan är den bara svart, säger han till NRK.

Vid en geopolitisk kris skulle Kina kunna stoppa bussen var de vill för att skapa kaos, uppger de norska forskarna. De kan även stänga inne passagerare i bussarna om den blir strömlös.

– Men kriser och krig är förstås väldigt långt borta. Det är osannolikt.

Nu försöker de norska ingenjörerna utveckla en lösning för att bussarna ska kunna köras utan att Kina kommer åt dem över internet. Bussbolaget Ruter ser mycket allvarligt på situationen.

– Vi har informerat nationella och lokala myndigheter och samarbetar för att fastställa tydliga cybersäkerhetskrav i framtida upphandlingar, säger Ruters vd Bernt Reitan Jenssen.

Frågan är nu uppe på regeringsnivå i Norge. Regeringen tycks dock ta relativt lätt på problemet. Även i Sverige har det blivit allt vanligare att kinesiska bussar köps in till kollektivtrafiken.

– Vi arbetar just nu med detta. Tillsammans med aktörer som Ruter och andra inblandade inom kollektivtrafiken ska vi se till att denna sektor är mindre utsatt för risker. De har meddelat oss, och vi har gjort bedömningar av det. Vi har utifrån koncentrationen bedömt att det var oproblemiskt. Så det här är något som måste bedömas kontinuerligt, säger norska kommunikationsministern Jon-Ivar Nygård till NRK.

LÄS MER:



Volvo slår BYD – har byggt världens längsta elbuss



Expert varnar för kinesiska bussar: "Matar draken"



Giftlarm om kinesiska elbussar: "Vi undersöker"



Ny elbuss från Kina hotar svenska tillverkare

10. Första traktorn – som går på vätgas

Av Anton Nordgren 29 oktober 2025, 07:54

Kubota skriver historia med världens första traktor på vätgas. Och den är helt självkörande och kan till och med köra till fältet själv när dagen börjar.



Japanska Kubota är mest kända för sina små och medelstora dieselmotorer med mycket hög hållbarhet. Motorerna används i både deras egna traktorer och i maskiner från andra tillverkare. Men nu har deras ingenjörer tagit nästa steg. De har nämligen byggt världens första självkörande traktor – som drivs av väte.

Eftersom traktorn är självkörande behövs varken ratt eller hytt. Den består av chassi, ram och drivsystem. Jordbruk är dessutom ett perfekt område för självkörande teknik, eftersom fälten är lättare att definiera än vägar i trafiken, vilket gör hanteringen enklare och säkrare. Det medför också färre risker än en bil i trafik på allmänna vägar.

Vätgasen lagras i tankar, där den omvandlas till elektricitet via bränsleceller. Elen driver en motor som ger samma kraft och vridmoment som en kompakt dieseltraktor på 100 hästkrafter. Samtidigt menar ingenjörerna att väte är mer praktiskt än batterier på fältet, där långvarigt arbete utan avbrott är en fördel. Traktorn kan fyllas med väte och arbeta autonomt tills alla hektar är färdiga, och den kan till och med ta sig själv till fältet när arbetet ska börja, förutsatt att väte finns tillgängligt i närheten.

Traktorn är en första fungerande modell, en prototyp, och fortfarande under utveckling. Väteinfrastrukturen är fortfarande begränsad och svår att bygga ut. Men japanerna tror starkt på väte som ett mer praktiskt och hållbart alternativ till batterier och rena elfordon – om vi bara vågar satsa på infrastrukturen runt väte.



Vätgasen lagras i tankar, där den omvandlas till elektricitet via bränsleceller.



Världens första vätedrivna traktor kan köra helt själv, både till fältet och tillbaka när arbetet är klart.

LÄS MER:

- [A-traktor i vansinneskörning – polisjakt på E45](#)
- [Majestätisk traktor säljs – har ägts av kung Carl XVI Gustaf](#)
- [VW:s oväntade satsning: Eltraktorer](#)
- [A-traktor körde om personbil – frontalkrockade](#)
- [Jeremy Clarksons attack mot självkörande bilar:...](#)
- [Bakslaget: Tesla kan tvingas byta namn på ny elbil](#)

11. Gutbrod Superior 700 E var inte en drömbil

30.03.2023

Coupén från den före detta motorcykelfabriken var tekniskt före sin tid: tvåtaktsmotorn i Gutbrod Superior 700 E hade direkt bensininsprutning.



Gutbrod Superior 700 E var ingen drömbil, men den var genomförbar för den genomsnittliga befolkningen. Körrapport från Classic Cars.

Det finns ofta en inneboende magi i mötet med ett gammalt fordon – särskilt om det kommer från en tid som man bara känner till från sagor och böcker. Gutbrod Superior som ny bil kan till exempel bara bli ihågkommen av personer födda före andra världskrigets slut. Alla andra måste försöka föreställa sig hur det var på femtiotalet. När vi tyskar var mitt uppe i den så kallade välståndsfasen å ena sidan (vulgo: ekonomiskt mirakel), men å andra sidan hade vi fortfarande inte råd med många saker. På den tiden var det inte länge sedan som kvinnor ritade linjer på sina vader för hand med kolpenna för att få det att se ut som om de hade nylonstrumpor på sig. Alla som ägde sin egen bil var redan en uppstickare.

Gutbrod Superior 700 E: Klassiska bilar

Denna klassificering är nödvändig om man vill närma sig Gutbrod Superior utan illvilja på 2000-talet. Vid en första anblick skulle fordonet annars kunna passera som ett dåligt skämt på hjul. Ett mobilt fordon som med enkla medel skapar illusionen av en riktig bil. I vilket fall som helst såg drömbilar annorlunda ut redan då, till exempel som en Cadillac Sixty Special: Fem och en halv meter lång, 5,7-liters V8 med en tjänstevikt på knappt två ton – det var en bil! Gutbrod Superior, å andra sidan, vägde cirka 750 kilo och sattes preliminärt i rörelse av en tvåcylindrig tvåtaktsmotor med en cylindervolym på 663 kubikcentimeter och 30 hk (22 kW).



Och ändå: Det fanns mycket hjärnkraft i designen, och ägarna till Superior var överväldigande exceptionellt entusiastiska över sin bil och kände "all kritik mot den som en personlig förolämpning", som en testrapport från 1953 dokumenterar. Blandningsbildningen av Superior-drevet är särskilt värd att nämna. Medan en förgasare i vår fotomodell blandar bensin med luft i främre delen av motorrummet, hade versionerna 2Z60WE och 2Z70WE direktinsprutning av bensin. Det är dock troligt att det bara finns två exempel på dessa modeller. Direktinsprutning var toppmodernt redan i början av femtiotalet – men bara i flygmotorer. Den tyske ingenjören Hans Scherenberg var ansvarig för utvecklingen för drift i en bil.

Stoppningsbrev för Gutbrod-återförsäljare

Vad många på Daimler AG inte längre känner till i dag: Scherenberg var tidigare anställd på Daimler-Benz testavdelning och återvände dit som designchef efter Gutbrods nedläggning i Plochingen am Neckar. När vi vågar oss på en kort tur med den extremt mjukt fjädrande Superior sveper genast ett tjockt blått moln av tvåtakts avgaser omkring oss. Även de minsta kurvradierna sätter den tunnväggiga plåtkroppen i rörelse som rock'n'roll, en liten kapp. Inte konstigt, på 50-talet var inte alla vägar asfalterade, och på grusvägar med djupa gropar var folk tacksamma för svängaxelns höga körkomfort. Men när vi vågar oss ut på motorvägen en kort sträcka till nästa bensinstation med en tvåtaktsblandning måste vi lära oss att små bilar inte längre har en lobby idag, särskilt om de färdas långsamt.

Medan vi rullar över höger körfält i 70 km/h kör hushöga 40 ton tunga lastbilar upp bakifrån. En obehaglig känsla. Hur ivrigt man väntade på Superior på den tiden framgår av en bok som beskriver byggandet av småskaliga industrifordon i Württemberg, med titeln "Näst efter de stora". Enligt författaren Otfried Jaus var allmänintresset så stort redan innan försäljningen började att Gutbrod-återförsäljarna fick ett "stoppbrev" till sina kunder via cirkulär. Fram till dess var märket känt för sina motorcyklar med namn som Feuergeist, Hexe eller Langhub samt för trehjuliga skåpbilar. Till en början fick försäljningen av Gutbrod-modellerna en lovande start. Men sedan rasade försäljningssiffrorna och Gutbrod var tvunget att sänka priserna. Till slut utvecklades en fyrsitsig Superior som också godkändes, men det kom för sent: Redan i september 1953 var tillverkaren tvungen att ansöka om konkurs. För den stora entrén valde den lilla mannen eller kvinnan andra märken från och med nu.



Gutbrod Superior 700 E (YOC: 1952-54): Tekniska data och fakta

MOTOR:

2-cyl tvåtakts; bensin direktinsprutning; : 663 cm³; Effekt: 22 kW/30 hk vid 4300 varv/min; vridmoment: 49 Nm vid 3500 varv/min; Tre-växlad transmission; Framhjulsdrift

Kaross och chassi: kaross av stålplåt

med två dörrar och central rörram; Fjädring: svängaxlar runt om, länkarmar, skruvfjädrar, teleskopdämpare; Bromsar: Perrot fyrhjulsbroms med autom. Kompensation för bromsar; Däck: 4.80-15

MÅTT

L/B/H: 3560/1490/1365 mm; hjulbas: 2000 mm; tomvikt: ca 750 kg; Byggperiod: 1952 till 1954; Antal enheter: ca 300 (direktinsprutning); Pris (1953): 5725 mark

PRESTANDA

Acceleration 0-90 km/h ca 26 sek.; Topphastighet: 115 km/h; Förbrukning: 5,8 l 2T/100 km

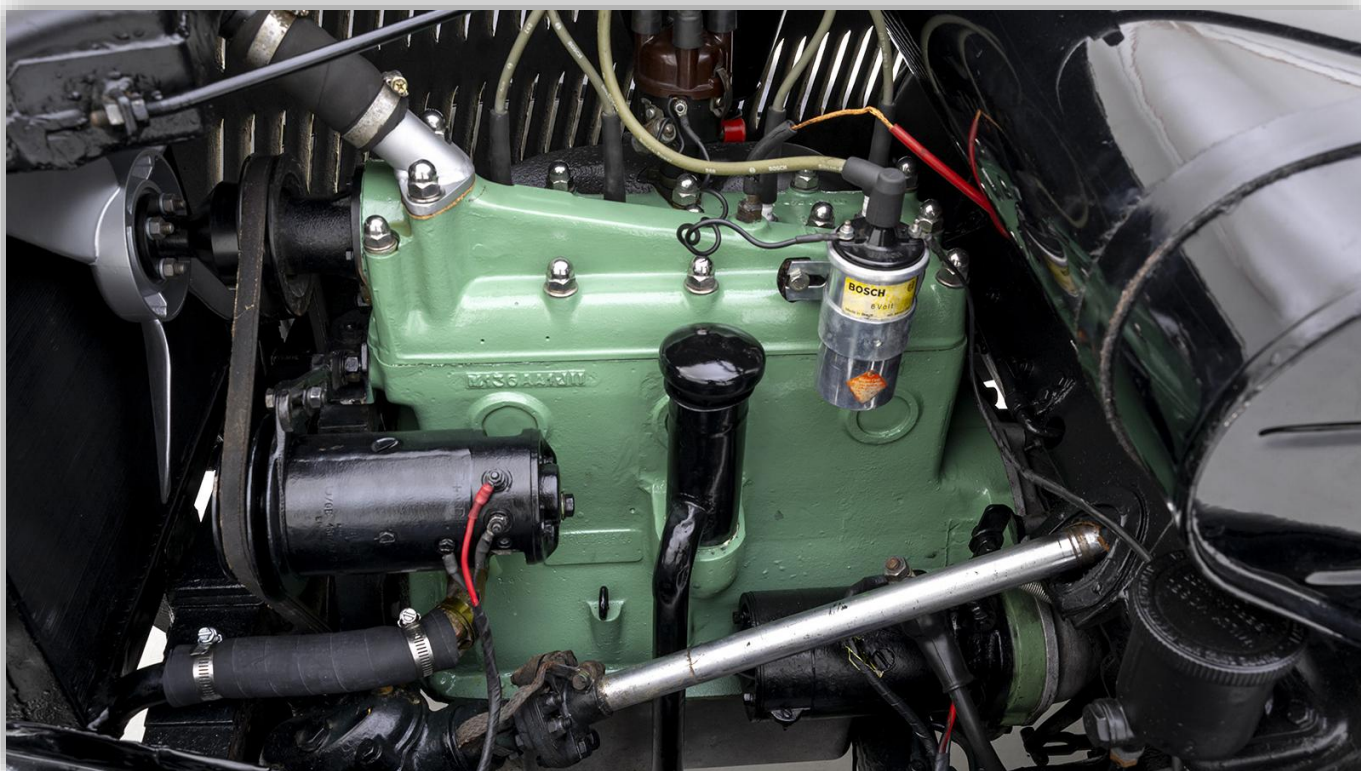


12. Mercedes-Benz 170V Cabriolet 1941

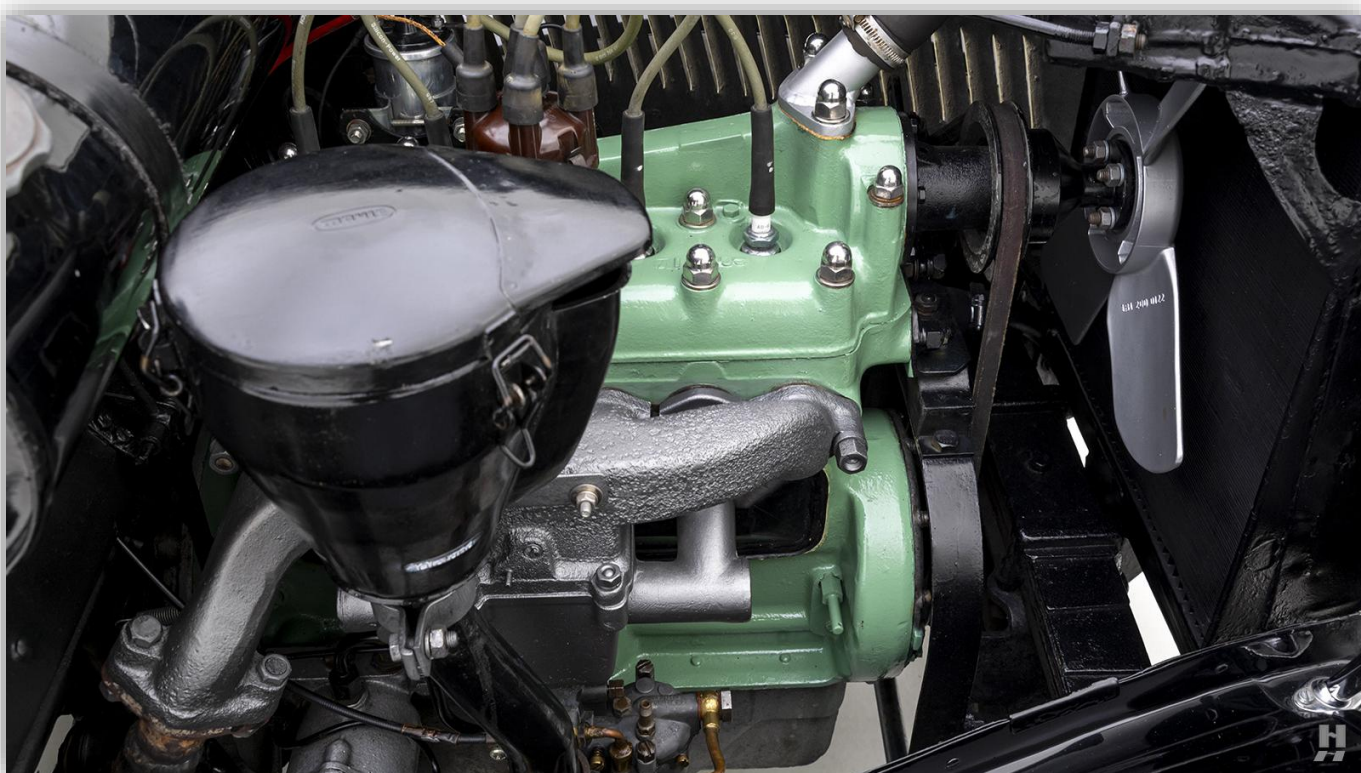


Mercedes-Benz har länge visat styrkan i en mångsidig produktportfölj. Med en grundsyn som är rotad i kvalitet och innovation har märket satt sin prägel på nästan alla aspekter av vägtransporter – från taxibilar till Formel 1, superbilar till tunga lastbilar. Även om Mercedes-Benz oftast förknippas med lyx, förlitade man sig klokt nog på mitten av marknaden för att upprätthålla försäljningen under turbulenta tider. När den globala lyxbilsmarknaden vacklade på 1930-talet insåg Mercedes snabbt behovet av att bredda sitt utbud, utan att kompromissa med sitt rykte om ingenjörskonst.





Resultatet blev 170-serien som först visades på Parissalongen 1931. Hans Nibels chassi hade revolutionerande helt oberoende fjädring i en lättviktsram, vilket gav en nivå av körkvalitet och hantering som var oöverträffad i sin klass. År 1941 hade nästan 70 000 exemplar tillverkats i ett brett spektrum av karosstilar – sedaner, cabrioletter, roadsters, taxibilar, ambulanser och till och med kommersiella fordon. I toppen av sortimentet satt den eleganta Cabriolet A, handbyggd i Sindelfingen av Mercedes interna karosseriteam. Även om den kostade hela 1 459 dollar under perioden, gjorde den det möjligt för köparna att njuta av en skräddarsydd Sindelfingen-kaross till en bråkdel av kostnaden för flaggskeppet 540K.





Här erbjuds en Mercedes-Benz 170 V Cabriolet A från 1941 i en traditionell tvåfärgad färg av svart och vitt över svart läder, som presenterar mognaden hos en äldre restaurering som graciöst har mjuknat med tiden. Finishen kompletterar de rena karoskonturerna och de diskreta linjerna, medan anmärkningsvärda tidstypiska detaljer inkluderar Bosch-strålkastare, fabriksnavkapslar och attraktiva ljuslister. Suffletten är snygg och välsittande och visar bara lätta veck efter användning.

Invändigt speglar den tvåsitsiga cockpiten den återhållsamma lyxen från den tiden. Svart läderklädsel kombineras med lackerade trädetaljer och en signaturratt i elfenben. Instrument och ställverk har en mild, ärlig patina, medan sittplatserna förblir sunda och inbjudande. Presentationen är i linje med en bil som har avnjutits men ändå omsorgsfullt bevarats, och erbjuder autentisk karaktär utan pretentioner.

Mercedes-Benz drivs av en fyrcylindrig motor på 1,7 liter som presterar säkert med den typ av mekanisk lätthet som gjorde 170 V till en sådan succé under perioden. Kopplad till den pigga motorn är en fyrväxlad växellåda som växlar som man kan förvänta sig av en förkrigs-Mercedes: exakt och graciöst. Motorrummet är snyggt, med korrekta tändkomponenter från Bosch och fabriksmonterade verktyg. Lätt styrning, smidig fjädring och förlåtande köregenskaper gör denna Cabriolet A idealisk för avslappnade touring- och klubbvenemang.

Denna sällsynta 170 V Cabriolet A fångar den diskreta elegans och tekniska sofistikerad som cementerade Mercedes-Benz rykte före och efter kriget. Med bara 794 tillverkade exemplar representerar den en möjlighet att förvärva ett sällan skådat exempel på Sindelfingens hantverk – en bil som kombinerar användbarhet, arv och närvaro i lika hög grad.



Klassiker**13. Grattis Aston Martin Vantage!**

Publicerad 10 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Grattis på namnsdagen Martin och Martina! Har ni hört att Vantage firas på samma dag!? Aston Martin Vantage förstås.



Aston Martin V8 Vantage presenterades 1977 och betecknades som den första engelska högprestandabilen. Fler och större luftintag var främsta yttre kännetecknen för en Vantage. Fanns till 1987.



V8 Vantage Zagato hade hisnande utseende och lika hisnande prestanda för tiden och mellan 1986-88 byggdes endast 52 ex. V8-motorn pressade ur sig 380 ivriga hästkrafter på 5,3 liters volym.



1993 till 2000 tillverkades Aston Martin Virage Vantage (bilden) och 2005 introducerades V8 Vantage återigen.



Det går inte nämna Aston Martin utan att klämma in James Bond på ett hörn. Agent 007 har kört ett flertal av märkets modeller men endast en med beteckningen Vantage. I filmen Iskallt uppdrag från 1987 kör Bond en specialutrustad - naturligtvis - V8 Vantage Volante extrautrustad med exempelvis raketmotor, flamsäker kaross och främre navkapslar med laserstrålar. Bilden visar en normal version för vanligt folk.



Vantage 2006 har en V8 härstammande från Jaguar på 4 276 cm³ och 380 hk. Med denna "lilla" motor är Vantage instegsmodellen sedan 2005.



2008 uppförstorades denna V8 till 4 735 cm³ och 430 hk - bilden. 2009 har en ännu rug-
gigare V12 Vantage presenterats på 5 935 cm³ och 517 hiskliga hk. DB9, DBS och Vanquish
är andra aktuella modeller från Aston Martin.



Carl Legelius



14. Saab 9-X BioHybrid och 9-X Air 2008



Den andra 9-X var till stor del ett skyltfönster för den 200 hk starka 1,4-liters turbomotorn, som var konstruerad för att köras på en blandning av 85 % bioetanol och 15 % bensin.

Saab 9-X BioHybrid presenterades på Genèvealongen i mars 2008 och hade en sak gemensamt med EV-1 från 23 år tidigare: en takmonterad solcell.

9-X Air (bilden), som visades upp i Paris sju månader senare, var en cabrioletversion av samma bil som, precis som konceptbilen Catherina från 1964, hade en avtagbar takpanel.

I det här fallet var panelen tillverkad av tyg och togs bort eller fälldes ut automatiskt snarare än för hand.



Roger Warolin