



Renault Sport Spider 1995–97

- 1. En närmare titt på Hyundai Crater**
- 2. Äntligen är Genesis GV60 Magma presenterad**
- 3. Myten om trimning av polisbilar**
- 4. Därför lägger Nio redan ned sitt 100-milabatteri**
- 5. Hyllningen till Saabs skottsäkra supermotor**
- 6. Så blev GM:s V12 en arbetshäst**
- 7. Blinda zonen i nya bilar en stor säkerhetsrisk**
- 8. Audi har Sveriges nöjdaste bilägare 2025**
- 9. Självkörande traktor löser flera problem samtidigt**
- 10. Volvo P1900 såld för långt mer än förväntat**
- 11. Renault Sport Spider**
- 12. BMW 507 Roadster 1959**
- 13. Grattis Subaru Leone**

Feber

1. En närmare titt på Hyundai Crater

Bobby Green 2025-11-21 kl 08:40

Offroad på riktigt



Roliga extraljus! Idag öppnar LA Auto Show igen och där ställer Hyundai ut. Med sig har de den nya konceptbilen Crater som vi visade skisser på tidigare i veckan. Det är Hyundais sätt att visa att de minsann också kan bygga riktiga offroad-fordon, och kanske något som skulle kunna utmana Ford Bronco eller Toyota Land Cruiser i framtiden. Om den nu blir verklighet vill säga.

Tyvänn berättar Hyundai inte vad som finns under skalet utan det här handlar nog mest att visa upp vad som är möjligt om man får leka loss lite. Tillverkaren har sedan tidigare tillvalet XRT som gör modellerna lite mer offroad-anpassade, och Crater kanske är ett första steg för att ta denna benämning till nästa nivå.

Insidan är i mina ögon riktigt frän och känns nästan lite cyberpunkig fast inte så skitig. Digital fast ändå analog på något vis. [hyundaiusa.com](https://www.hyundaiusa.com)



Bobby Green



Feber

2. Äntligen är Genesis GV60 Magma presenterad

Av Bobby Green

2025-11-21 kl 13:00

När du inte vill ha en Ioniq 5 N



FILM: https://youtu.be/wxDSA-lgi_4

Hyundais prestandaversion av Ioniq 5 visades upp redan sommaren 2023. Syskonmärket Genesis har modellen GV60 som är en Ioniq 5 under skalet, men det är först nu deras vasare version av GV60 presenteras efter att ha visats som koncept förra året. Den har tilläggsnamnet Magma och som väntat speglar denna specarna som Ioniq 5 N har vilket alltså innebär dubbla elmotorer på sammanlagt 650 hästar, fyrhjulsdraft och virtuella växlingar som känns i ryggen och som hörs i öronen.

Bilen ska klara 0-100 km/h på 3,5 sekunder, 0-200 på 10,9 och toppar 264 km/h. Den får även 20 millimeters sänkning jämfört med vanliga GV60, skärmbreddare och 21-tumsfälgar. Vidare har man kalibrerat om fjädringen, monterat styvare bussningar, större bromsar och en elektronisk diffspärr. Sen har vi då vikten - 2240 kilo stannar vågen på så det är ingen nått sak direkt.

Försäljningen drar igång i början av nästa år och Sydkorea är första marknaden som får bilen, därefter Europa och Nordamerika. Några prisuppgifter har vi dock inte fått än.

genesis.com



**Magma blir Genesis prestandadel
Orange och busig**



**Hyundai har gjort elbilen rolig igen!
Vi har provkört Hyundai Ioniq 5**



**En Hyundai Ioniq 5 N i andra kläder
Vanwall visar fler bilder på Vandervell**



3. Myten om trimning i polisbilar – så fort går de

Av Andreas Jemn 22 november 2025, 20:55

Så fort går svenska polisbilar. Detta är hemligheten bakom de höga hastigheterna. – Vanliga Volvobilar spärras till en viss hastighet, men inte våra, säger trafikpolisen Joakim Abrahamsson.



Det ryktas att svenska polisbilar har en hemlig trimning. Nu svarar polisen på det här påståendet.

– Jag har också läst om det här. Men det stämmer inte, vi har Volvo original, men fartspärren är borttagen, säger Joakim Abrahamsson.

Volvo är ett av de bilmärken som lägger till en fartspärr. Anledningen är att man vill göra trafiken säkrare och hålla nere hastigheten. Vanliga Volvobilar går som mest i 180 km/h.

– Våra är i original och har 300 hästkrafter. Topphastigheten är någonstans 250-plus. Men jag är inte helt säker.

Polisens nya bilar numera bensinmotor sedan dieselmotorerna lades ner av Volvo. Den fyrcylindriga motorn är på 300 hästkrafter.

Det är inte lätt att köra fort. För sådant krävs specialutbildning. Joakim Abrahamsson minns den gången han körde snabbast i tjänsten. Och då gick det verkligen undan.

– Det fortaste jag kört är 286 kilometer i timmen. Det var ett larm att man hade hittat en livlös man i en traktor. Då var det bråttom.

Svensk polis kör numera oftast bensinbilar. Man har ett avtal med Volvo som levererar Sveriges polisbilar.



Polisens nya bilar numera bensinmotor sedan dieselmotorerna lades ner av Volvo. Den fyrcylindriga motorn är på 300 hästkrafter.

– Volvo har slutat att tillverka diesel. Därför är våra bilar bensindrivna T6. Det kallas för mildhybrid, det finns också ett batteri och en liten elmotor. Men det behöver inte laddas externt.

Volvo kan inte ta fram en modell bara för polisen. Myndigheten måste se över utbudet och välja vad som passar dem bäst.

– Vi är i händerna på fordonsmarknaden och får anpassa oss efter det som händer där. De kommer inte att bygga bilar som passar oss, utan vi får se till att vi får dem att fungera för oss, säger Ulf Granath, fordonsansvarig hos polisen.

Om tre år går avtalet med Volvo ut. Då ska svensk polis bestämma hur de ska köra i framtiden.

– Vi har ett avtal med Volvo som sträcker sig fram till 2028. Eftersom vi alltid ska ha ett avtal så har ekonomiavdelningen satt sig för att titta på det här, säger Ulf Granath.

Polisen har fått nya vapen

Många äldre minns den gamla vapenreformen hos svensk polis. När de gick från den klassiska James Bondpuffran Walther PPK till Sig Sauer. Nu har det skett en ny revolution.

– Vi har bytt från gamla Sig Sauer till Glock 45. Det är väldigt nyligen som vi ombeväpnade oss, säger Joakim Abrahamsson.

Alla poliser har fått utbildning på det nya vapnet, som också används av Försvarsmakten.

– Det har varit en tvådagars kurs där vi fick lära oss det nya vapnet. Man ska både skjuta och plocka isär det. Men jag tycker inte att det är någon större skillnad mot tidigare.

– De gamla Sig Sauerna ska skickas till Tyskland och destrueras, avslutar Joakim Abrahamsson.



Polisen har också en del Volvo V90, men numera domineras flottan av XC60

LÄS MER:



Så snabbt mäter civila polisbilen din fart



Volvo stryker farten i alla nya bilar – utom polisens



Polisen överväger bojkott mot Volvo – köpt 2200 polisbilar



Okända fartfällan: Böter när hon körde i 17 km/h



Fartfällan många missar – så höga är böterna



Så avslöjar polisen fartfusket som kan ge fängelse



Andreas Jemn är journalist och författare.

4. Därför lägger Nio redan ned sitt 100-milabatteri

Av Carl Undéhn

17 nov 2025



Hur stort behovet av elbilar med en räckvidd på 100 mil verkligen är kan diskuteras. Symboliskt är sträckan ändå en viktig milstolpe för tillverkarna att uppnå. Och det var precis vad kinesiska Nio gjorde när de i Kina förra året lanserade sin modell ET7 med ett så kallat semi solid state-batteri med en energikapacitet på hela 150 kWh. Batteriet kom från kinesiska WeLion och med semi solid state menas batterier som använder en trögflytande blandning av fast och flytande elektrolyt.

Nio erbjöd sina kunder att byta till det 150 kWh stora batteriet via sina stationer för batteribyten. Men intresset visade sig vara svalt och i en intervju med sajten [Electric Vehicles](#) meddelar Nio-chefen William Li att tillverkningen av batteriet ställts in efter några hundra exemplar.

-Bortsett från att 150 kWh-batteriet är ganska dyrt i abonnemangsavgiften, anser vi att det varken är meningsfullt ur affärssynpunkt eller ur användnings- eller användarupplevelsesynpunkt, säger William Li till Electric Vehicles.

Utöver batteriet på 150 kWh erbjuds Nio ET7, samt andra av tillverkarens modeller, med batterier som har en kapacitet på 75 eller 100 kWh. Och de som har en Nio och hyr sitt batteri till en månadskostnad kan alltså byta det mot ett fulladdat och en annan storlek än vad som tidigare satt i bilen.



Nio ET7

Här i Sverige finns det idag åtta så kallade Power Swap Station för att byta batteri. I Kina är antalet nu uppe i 3.500, något som enligt William Li gjort att fler kunder väljer det mindre batteriet på 75 kWh.

-För flera år sedan, när det ännu inte fanns så många batteribytesstationer, var användningsförhållandet mellan 75 kWh- och 100 kWh-batterier 50/50. Men nu när vi har över 3 500 bytesstationer i Kina föredrar faktiskt 97 % av användarna 75 kWh-varianten framför 100 kWh-varianten, säger William Li.



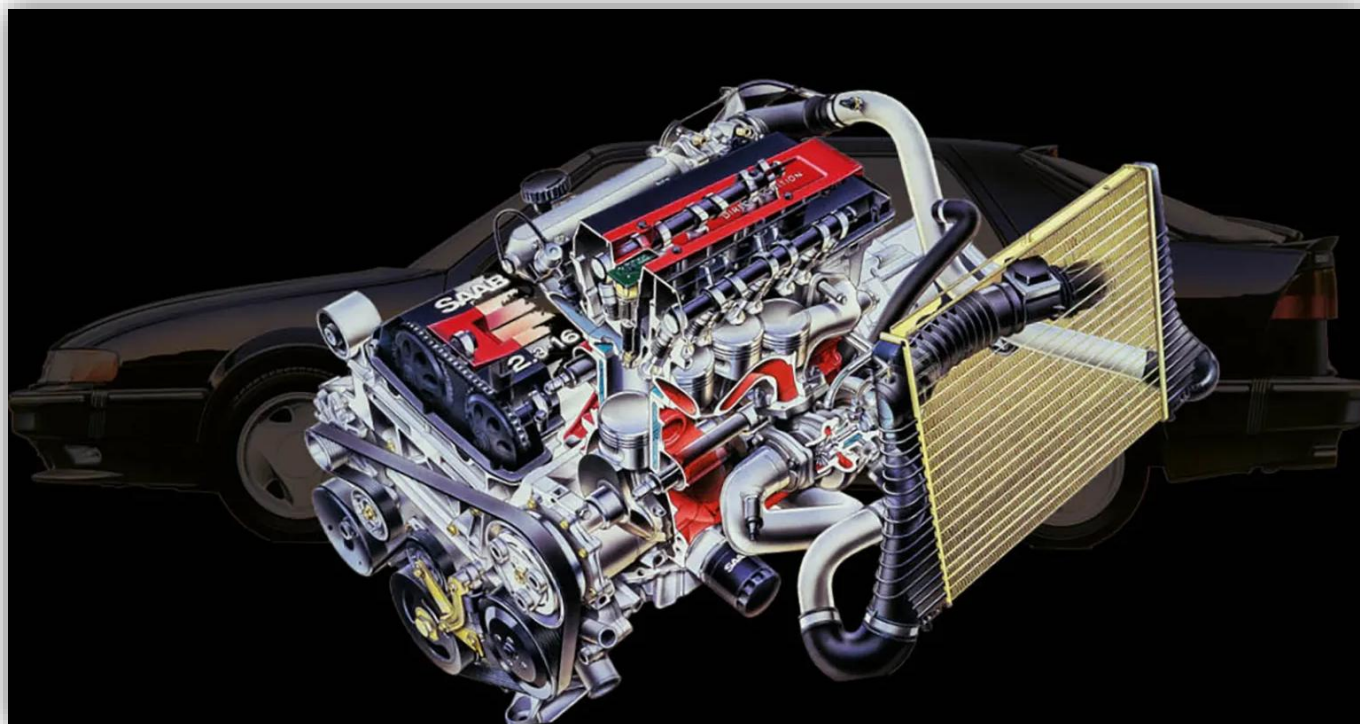
Vid en så kallade Power Swap Station kan modeller från Nio byta till ett fulladdat batteri på knappt fem minuter.

5. Hyllningen – till Saabs skottsäkra supermotor

Av William Karlsson

21 november 2025, 20:27

Saabs turbofyra var en av de bästa i världen. Nu hyllas den av motorexpert. – Saab byggde inte bara säkra bilar, de byggde även motorer som vägrade att dö, säger motorexperterna från PistonPop.



FILM: <https://youtu.be/lwPbBY3HTWE>

Under slutet av 1980-talet började Saab inse att det var dags att ersätta tvåliters B202-motorn med 16-ventiler. Även om motorn fortfarande fungerade bra ansåg ingenjörerna hos Saab att B202-motorn var för tung för de nya modellerna företaget planerade att lansera. Hittills hade Saab främst gjort sig kända för sin säkerhet och sina turbomotorer, men nästa motor Saab tog fram skulle förändra denna bild av företaget för alltid.

I början av 1990-talet visade Saab sin nya B234 2,3-liters turbofyra och den gjorde genast succé. Den hade balansaxlar och lanserades i nya Saab 9000 och var tystare än någon motor tidigare, samtidigt som den ökade i kraft jämfört med föregångaren B202. I ett klipp på Youtube har kanalen "PistonPop" djupdykt i Saabs otroliga turbofyra och de uppskattar motorn minst sagt. Den var inte bara mer kraftfull än V8:or – den var extremt hållbar.

– Motorn levde oftast längre än bilen den satt i, säger experten från PistonPop.

Kunderna älskade Saabs nya motor och det gjorde även kritikerna som röstade fram B234 som vinnare i det prestigefyllda priset "Engine of the Year" två år i rad.

– Sverige hade byggt ett turbomonster som inte krävde en V8, säger PistonPop.



Några år efter succén med B234 började Saabs motorgenier fila på nästa mästerverk. B234 var för stor för att få plats i Saab 900 och Saab 9-3 och därför föddes nästa turbofyra som fick namnet B204. Motorn var en 2,0-liters och fick ett nytt motorblock och en ny kamkedja. Den lanserades dessutom i flera olika versioner där den kraftfullaste B204R kom med 205 hästkrafter.

– Den var flera år före sin tid rent tekniskt, säger PistonPop.

Motorn byggdes bland annat på Saabs avancerade Trionic 5.5-motorsystem. Både B234 och B204 hyllas av motorexperter för att de byggdes med komponenter som gjorde motorerna i stort sett skottsäkra. Han menar att Saabs turbofyror konstruerades för att hålla så länge och så pålitligt som möjligt, istället för att byggas så billigt som möjligt, något som han menar de flesta motorer gör idag.

– De byggdes för krig, säger han.

Några år efter de två succémotorernas debut lanserades efterträdarna B205 och B235. Även om de såg ut som sina föregångare var de inte i närheten av att hålla samma kvalitet som B234 och B204. En stor anledning till det ska ha varit att pengar låg i fokus denna gång, enligt PistonPop.

– Man använde inte alls samma lyxiga material, säger han.



William Karlsson

6. Så blev GM:s V12 en arbetshäst större än sitt rykte

Åsa Wallenrud

Uppdaterad 17 nov. 2025

Publicerad 17 nov. 2025

Ett av GM:s mest ovanliga motorbyggen blev en bensinslukande jätte som vägde mer än en hel Mini – och ändå älskades av dem som behövde den mest.



Lyssna på den mäktiga och erkända V12:an: <https://youtu.be/jwPfu1uSRl4>

I en tid när stora motorer inte längre är vardag på vägarna är det svårt att föreställa sig hur självklart det en gång var. Förr fanns en tro på att allt gick att lösa med mer metall, större cylindrar och en bensintank som aldrig fick vila.

Under tidigt 1960-tal tog **General Motors** den filosofin hela vägen och skapade en V12 som ännu i dag får tekniker att höja på ögonbrynen. Den kallades GMC Twin Six och byggdes inte för eleganta boulevarder, utan för arbetsfordon som sällan såg en helgdag, skriver bla **Slash Gear** och **Jalopnik**.

På den tiden var GMC ett märke som levde och andades tung trafik. Landsvägarna kryllade av företagets lastbilar, bussar och byggfordon. De flesta drevs av märkets egna V6-motorer som var konstruerade för hård tjänstgöring.

Men när diesel började ta över i branschen behövde GMC svara.

Resultatet blev något som nästan liknade en ingenjörsovning i att tänja på gränserna.

Två gånger V6 – men ändå sin egen

Twin Six utvecklades med målet att få bensinmotorernas karaktär att möta dieseln ut-hållighet. Konstruktionen baserades på borrning och slaglängd från GMC:s 351-kubiktums V6, men där slutar likheterna.

V12:an fick ett eget block, eget vevhus och en fyra fot lång vevaxel som vägde närmare 86 kilo.

Oljetråget sväljde drygt 15 liter och kylsystemet skickade runt över 440 liter vatten per minut. Det var ingen motor för någon som tyckte att underhåll borde gå snabbt och enkelt.

Slurpen i tanken var lika generös: ungefär tre miles per gallon, alltså omkring 0,8 liter per kilometer. Det var knappast något som skrämde de som köpte arbetsfordon då, eftersom motorn i gengäld erbjöd stabil dragkraft.

Effekten landade på 275 hästkrafter vid låga varv, och vridmomentet 630 pundfot redan vid 1600 varv. Det räckte gott för att dra tunga lass och hålla jämn fart på landsvägen.

Det mest oväntade är ändå vikten: knappt 680 kilo. Mer än en hel Mini Cooper av samma tidsperiod.

Gjord för att arbeta, inte imponera

Kunder som valde Twin Six letade sällan efter prestanda. Det som lockade var löftet om färre driftstopp.

GMC menade att motorn bara behövde mindre översyner efter ungefär 24 000 kilometer, och större ingrepp först efter närmare 320 000. För företag där fordon stod för hela inkomsten var det ett argument som vägde tungt.

Motorn placerades som tillval i GMC:s 7000-serie för tunga lastbilar, men den fann snabbt andra användningsområden.

Brandkärer uppskattade att den kunde driva pumpar som skickade ut över 5600 liter vatten per minut.

På landsbygden började bönder bygga om dem till bevattningspumpar – en sorts kreativ återbrukskultur långt innan ordet fanns på reklamskyltar.

Slutet för en bensindriven bjässe

Trots sina fördelar kunde Twin Six inte hålla emot dieseln framfart. År 1965 avslutades produktionen och en V8 med samma borrning och slaglängd tog över.

Totalt tillverkades ungefär 5000 exemplar, och uppskattningsvis 200 finns kvar i dag. En del arbetar fortfarande, medan andra har hittat nya liv i rat rods och muskelbyggen för ägare som tycker att en vanlig LS-motor är lite för uppenbar.

Få motorer visar så tydligt hur en annan tid tänkte: stort var lösningen på allt, och bensin fanns alltid runt hörnet.

Twin Six blev både ett arv och ett minne från en epok då kraft mättes i kilo metall och förmågan att fortsätta nöta på, dag efter dag.



Åsa Wallenrud

7. "Blinda zonen" i nya bilar en stor säkerhetsrisk

Publicerad 2025-11-20 17:35 Text Erik Söderholm

När bilarnas A-stolpar och backspeglar växer blir också den "blinda zonen" snett framför föraren större.



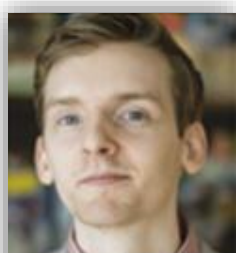
När det gäller trafiksäkerhet och olycksrisker pratas det ofta om döda vinkeln, snett bakom föraren. Där kan det vara svårt att upptäcka både bilar och fotgängare.

Men det finns också en annan "blind zon" som vuxit rejält på nyare bilar, och det är snett framför föraren. Där kan nämligen bilens A-stolpe dölja andra trafikanter.

Bilar som har en större död vinkel snett framför föraren löper upp till 70 procent högre risk att köra på en fotgängare på ett övergångsställe när de svänger vänster eller höger i en korsning. Det visar en [ny rapport](#) från amerikanska försäkringsinstitutet IIHS.

Smala A-stolpar, lägre motorhuvar och mindre backspeglar var vanligare på bilar förr, och där utsätts fotgängare inte alls för samma risker när föraren svänger vänster.

– Utmaningen för biltillverkarna kommer bli att hitta lösningar på problemet som inte minskar skyddet som bilen ger de åkande vid en olycka, säger David Harkey, ordförande för IIHS, i ett uttalande.



Erik Söderholm

Teknikens Värld

8. Audi har Sveriges nöjdaste bilägare 2025

Publicerad av Mattias Rabe

20 nov 2025 kl 10.33 Uppdaterad kl 11.53

Tyskt i toppen, svenskt och asiatiskt i mitten, franskt i botten. Så ser det ut när svenska bilägare får berätta hur nöjda de är med sina bilar.



Här ser vi ettan, sexan, sjuan samt märket som placerade sig på fjortonde plats

Audi kan titulera sig som bilmärket med 2025 års mest nöjda bilägare i Sverige. Det står klart när Kvdbil nu presenterar årets stora undersökning där 1 050 svenska bilägare betygssatt sina bilar.

93 procent av Audi-ägarna ger sin bil toppbetyg. I förra sammanställningen uppnådde **Audi** bara 70 procent.

– Det är bara att gratulera Audi. Årets resultat visar att förtroendet är starkare än någonsin, säger Daniel Odsberg, försäljningschef på Kvdbil.

Marginalerna i toppen är små. **Mercedes** tar andraplatsen med 92 procent – märkets bästa resultat någonsin. På tredje plats hittar vi **Subaru**, följt av **Skoda** och **Hyundai** på samma andel. **Volvo** och **Toyota** delar på positionen bakom.

81 procent av ägarna uppger att de är nöjda med sin bil. Men skillnaderna är stora. I botten harvar **Citroën** med 54 procent, **Opel** med 63 procent samt **Dacia** och **Peugeot** med 65 procent vardera. Opel köptes 2017 av franska PSA (ingår i dag i Stellantis) där just Citroën och Peugeot ingår. Dacia ägs av franska **Renault**, ett annat märke långt ned i listan.

Så nöjda är svenska bilägare 2025

Andel bilägare som ger sin bil betyget 8-10 på en tiogradig skala där 10 är bäst.

	Bilmärke	Andel (%)
1	Audi	93
2	Mercedes	92
3	Subaru	90
4	Skoda	87
5	Hyundai	87
6	Volvo	86
7	Toyota	86
8	Tesla	84
9	BMW	82
10	Kia	81
11	Ford	80
12	Seat/Cupra	79
13	Nissan	77
14	Volkswagen	76
15	Renault	74
16	Saab	73
17	Mazda	68
18	Peugeot	65
19	Dacia	65
20	Opel	63
21	Citroën	54

Tabell: Teknikens Värld • Källa: [Kvdbil](#)

Saab är sedan länge nedlagt. Medan andra bilägare sannolikt refererar till nyare bilar är förutsättningarna andra för Saab. Märkets bilar som rullar på vägarna är 15 år eller äldre.

I undersökningen, genomförd via Kantar Medias webbpanel och riktad mot en riksrepresentativ panel i åldern 20-79 år med tillgång till bil, fick några märken 100 procent nöjda ägare. Dessa var **Polestar**, **Lexus**, **Fiat**, **Porsche**, **Ferrari**, **Alfa Romeo**, **Jeep** samt **Lynk & Co**, men då antalet respondenter var några få enstaka inkluderas de inte i listan.

På samma sätt listas inte heller exempelvis **BYD** (29 procent nöjda bilägare) och **Jaguar** (33 procent).

Tidigare vinnare

2017 Tesla och Kia

2019 Subaru

2021 Volvo

2023 Seat/Cupra

2025 Audi



9. Självkörande traktor löser flera problem samtidigt

25 augusti 2025 Text och foto Ulrik Svedin

En självkörande traktor med utbytbara batterier som också går att använda till gårdens elförsörjning. Arvid Örde har tagit sin Drever 120 längre än han kunde tro.



FILM: https://youtu.be/q0JUeqXuX_g

Han är övertygad om att självkörande traktorer är framtiden. Och att eldrift blir ett viktigt alternativ till fossila bränslen.

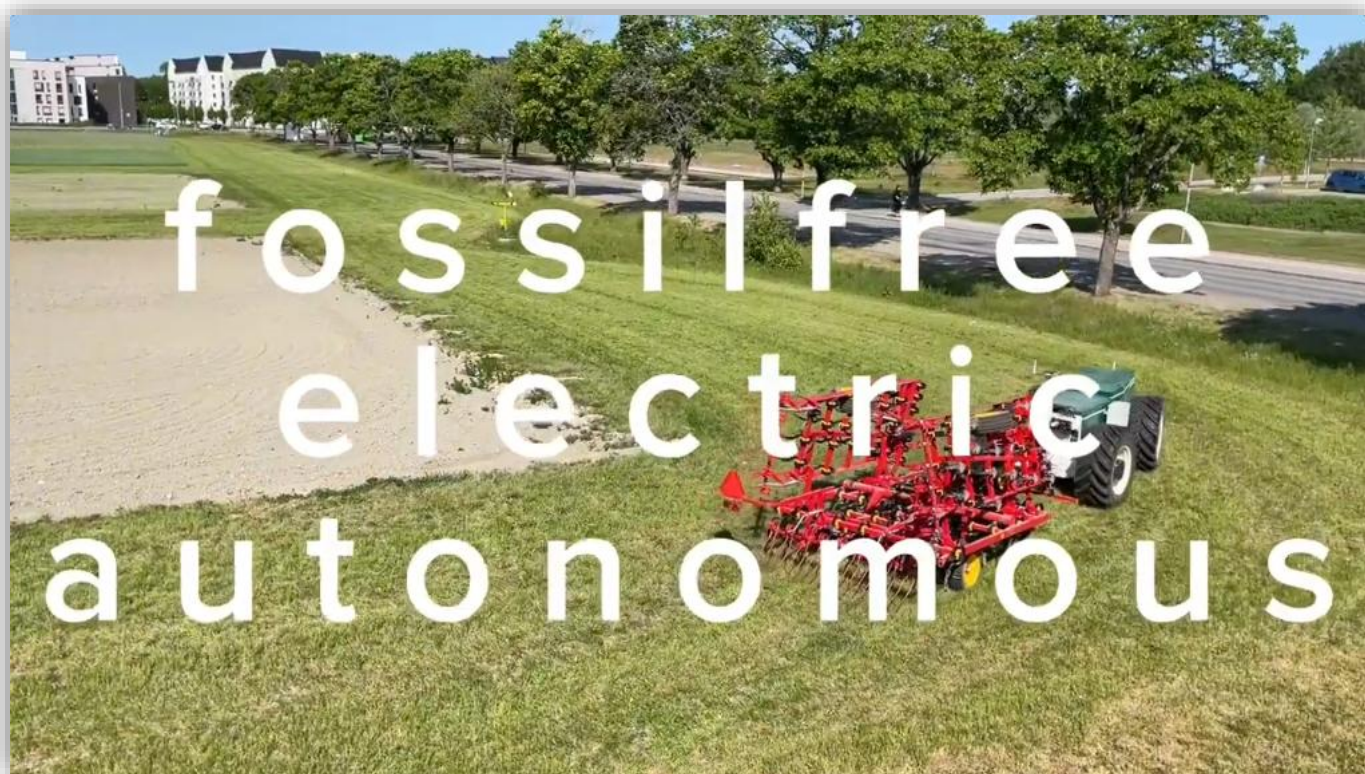
– Är det någonstans man ska försöka att ta bort fossila bränslen så är det där det går som tyngst. Att dra något genom jorden är väldigt energikrävande, säger han och tillägger:

– Man har ju suttit och kört en del traktor genom åren. Har traktorn GPS-funktioner så sköter den sig själv till stor del, redan i dagsläget. Med jordbearbetning och de mer monotona arbetsuppgifterna, då sitter man ofta och åker med ganska långa sträckor.

Arvid Örde är uppvuxen på en gård med grisuppfödning och har en lantmästarutbildning från SLU. Han har också jobbat som driftledare på Jälla naturbruksgymnasium i Uppsala.

Arbetsintensiva perioder

Företaget Traktorarvid började som ett fritidsprojekt och har nu utvecklats till ett avancerat teknikföretag med fyra anställda och ett innovationsstöd på sju miljoner kronor från Jordbruksverket. Trenden i jordbruket har länge gått mot allt större traktorer med större arbetskapacitet, menar Arvid Örde. Det kan handla om traktorer på 400–500 hästkrafter.



FILM: <https://youtu.be/zRPLTKd7r10?t=7>

– För att få lönsamhet behöver de stora jordbruken dessa jättemaskiner. Under korta perioder på våren och hösten är det väldigt arbetsintensivt. Min tanke är att man med en självgående traktor inte kommer att vara lika beroende av en förarens arbetstid. Dessutom tar du bort kostnaden för fossila bränslen, och kan slippa några av de mest monotona uppgifterna på åkern, säger Arvid Örde.

Köpte elmotorer

Han köpte fyra begagnade elmotorer från en eldriven skogsmaskin. Och så började han att experimentera och förverkliga tankar som han burit på länge. Idén med batteriet på ett vagnliknande fordon med låg tyngdpunkt är ett system som löser flera problem samtidigt.

– Elmotorer och automatik har öppnat ett fönster för att göra något eget och något helt nytt. Tanken med Drever 120 är en mindre traktor som man programmerar och sedan bogserar ut på åkern. Du kan hela tiden övervaka traktorns körning via kameror och sensorer. Traktorn har alltid två batterier. Ett som står och laddar, och ett för själva driften.

När man inte använder traktorn – på vintern – så kan man ha batterierna till att lagra elektricitet för att jämna ut topparna i elförbrukningen.

Drever 120 har en motor kopplad till varje hjul. Det är den stora fördelen med eldrift: Litet energispill och nya möjligheter att fördela kraften.

– *Energin går rakt ut i motorn och ner i jorden. Så lite som möjligt omvandlas till värme och försvinner. Man kan också fördela kraften på varje hjul och manövrera traktorn smidigt.*

Traktorn är försedd med kameror och sensorer som både kan upptäcka hinder och dokumentera hela körningen på åkern. Arvid Örde har samarbetat med flera olika företag för att ta fram teknik som passar, bland annat Dyno robotics i Linköping.



Större odling

– Automatiken behöver trimmas in och tränas på att känna igen saker som kan uppstå och vad den ska stanna för. Jag tror att den kommer att lämpa sig för större odling, till exempel vetefält.

Naturligtvis finns det begränsningar med en självgående eltraktor. Det sticker inte Arvid Örde under stol med:

– Dragkraften är mindre. Den här traktorn är ju inte lika kraftfull som de största diesel-drivna, Men den är heller inte så tung och leder inte till lika mycket markpackning. I framtiden kommer det nog vara nödvändigt att hitta en gyllene medelväg här och väga olika för- och nackdelar mot varandra.

Samverkan med Agtech Sweden

Arvid Örde ser ljus på framtiden. Flera traktorer ska nu tillverkas för försäljning samtidigt utvecklingen av systemet går vidare. Bland annat samverkar Agtech Sweden vid Linköpings universitet med Traktorarvid.

Det handlar om utveckling av sensorsystemet "Stone-sniffer", som man ska kunna placera på redskap och som ska kunna upptäcka och dokumentera var det finns stenar i marken, med koordinater så att det går att hitta platsen och ta bort dem.

– Vi har flera utvecklingsprojekt på gång som vi tror kommer att vara användbara i jordbruket, även där man inte kör med autonoma fordon, säger Arvid Örde.

Fakta: Drever 120

- **Storleksklass:** 120 hästkrafter, i senaste upplagan. Tänkt att ersätta stordragare.
- **Hjulbas:** 2 350 millimeter.
- **Bredd:** 2 350 millimeter.
- **Däck:** VF520/60 R28
- **Batterikapacitet:** 2×250 kWh.
- **Drifttid:** Fem–tolv timmar, beroende på redskap och hastighet. Cirka fem timmar per batteri.
- **Utvecklad av:** www.traktorarvid.se



10. Volvo P1900 såld för långt mer än förväntat – försvinner utomlands

Magnus Fröderberg 2025-11-20

En ovanlig Volvo Sport, eller P1900 som den populärt kallas, har sålt för långt över förväntat slutpris på auktion.



En eftertraktad skönhet med typiska 50-talslinjer men också en av Volvos sämre bilmodeller



Kilopriset blev högt för detta 990-kilos lättviktsbygge i glasfiber



Kaliforniavit och läppstiftsröd inredning. Kan det bli läckare?

Vi skrev nyligen om bilen, en vit Volvo Sport (P1900), som är nummer 15 av blott 67 serietillverkade. **Slutpriset klubbades till 1,5 miljoner kronor.** Nästan tre gånger mer än utgångspriset och en halv miljon över förväntat slutpris.

Ändå tycks köparen inte ha betalat något överpris, för ett drygt år sedan såldes **en annan Volvo Sport P1900 för nästan samma summa, 1 450 000 kronor.** Även den gången av auktionsfirman Bilweb Auctions.

Firman uppger till **Vi Bilägare** att det aktuella exemplaret av Volvo Sport kommer att exporteras då köparen bor utomlands.



Ovanlig Volvo P1900 såld för nästan 1,5 miljoner



Magnus Fröderberg

11. Renault Sport Spider

Av redaktör Mau Juárez den 2 april 2020

Den strama sportbilen som bevisade att mindre är mer



Renault är välkänt för att vara ett av de största europeiska märkena med årtionden av historia. I sportsektionen har de också skrivit hundratals sidor med historia som sträcker sig från Formel 1, till rally och några gatumodeller med en stor fanskara runt om i världen. **1995** gav de världen en ny bil som helt enkelt fokuserade på körglädje, det är **Renault Sport Spider**. Följ med oss för att lära känna det.

Ingen vindruta, men med aerodynamikens magi

Renault Sport Spider föddes som ett koncept **1990**, detta koncept kallades "Laguna" och det var en tvåsitsig sportbil med ett futuristiskt utseende. Detta koncept var helt enkelt en designövning, men under 1993 togs idén upp och förfinades tills den officiellt presenterades **1995 under bilsalongen i Genève**.

Produktionen ägde rum i **Dieppe**, Alpines huvudkontor, och den var aktiv från 1996 till 1999. Renault Sport Spider hade ett **ultralätt aluminiumchassi som kompletterades med en kaross** av plast. Syftet med denna bil var att den skulle vara så lätt som möjligt. Den hade en aerodynamisk form och vissa element som försökte ge den bra hantering. Dess totalvikt var **930 kg** i början, när den inte hade någon vindruta, eftersom det istället fanns ett par **diffusorer** som skickade vinden uppåt och försökte hindra luftflödet från att nå direkt till de åkandes huvuden.

Den hade dörrar i saxstil och en interiör utan lyx, dess fokus var att roa dem som älskar att köra bil och inget annat.

Detta system var dock inte så effektivt som det verkade, för trots att det hade det var det obligatoriskt att **bära hjälm** om man körde fordonet, eftersom lätta saker som insekter, löv och andra saker kanske kunde avledas av vindens kraft. Vad det inte skulle vara skulle vara små stenar eller grus som används i avrinning av kretsar.



Bilens interiör skrek definitivt ut sin inflygning till banan, **den hade i princip ingen komfortutrustning alls**. Det är lättare att säga att han hade än vad han saknade. Den hade bara två Recaro-säten av hinktyp, en ratt, en digital hastighetsmätare och två andra enkla analoga temperaturklockor. Den enda andra bekvämligheten var en justering av pedalpositionen för att försöka ge föraren en korrekt körställning.

Det är värt att notera att Renault lite senare efter att produktionen började erbjöd sig att **lägga till en valfri vindruta**, som redan skulle ha en defroster. Bland annat fanns möjligheten att ge den en ratt med krockkudde, radio och ett tak som kunde lämnas på under användning. Innan dess hade han redan en, men det var obligatoriskt att ta bort den när han körde. När han fick dessa extra saker nådde hans vikt **965 kg**.

När det finns lite vikt är kraften inte allt

Några av de roligaste recepten i sportbilar är det som tar låg vikt som huvudingrediens. Lotus, Ariel, Mazda, Porsche, i allmänhet många märken har förstått detta och har gett oss bilar som använder vanliga motorer med **relativt låg** effekt för en sportbil, men tack vare bilens låga vikt, dess stora smidighet och upplägg gör det lätt att få bort leendet från ansiktet när du väl börjar kurva.

Renault Sport Spider använde samma motor som **Renault Clio Williams**, en **2,0-liters 16-ventils aspirerad fyrcylindrig** som producerade **150 hk och 136 lb-ft vridmoment**. Detta block var monterat på tvären mot mitten av fordonet och förde kraft till bakaxeln genom en femväxlad manuell växellåda. Med detta kunde den nå **215 km/h**.



Det bör noteras att eftersom det är ett så stramt fordon och designat för hardcore-förare, **avstod det från saker som servostyrning och till och med ABS-bromsar**, det var en av de renaste körupplevelserna som någon kunde behöva använda på banan och om de vågade på vägen.

Lite mer än **1 700 exemplar** av Renault Sport Spider tillverkades, varav totalt **80** var avsedda för ett mästerskap organiserat av Renault där de modifierades för att ge mer kraft och gå ner ännu mer i vikt, och nådde siffror på 854 kg och topphastigheter på upp till 251 km/h tack vare motorer som översteg 200 hk.

Renault Sport Spider blev förälskad i dem som vågade köpa den och kunde säkert ha fått en större framgång om det inte vore för ett annat märke som i decennier hade fulländat receptet för låg vikt, **Lotus**. Det brittiska märket hade satt den berömda **Elise** till försäljning strax efter att Renault Sport Spider såg ljuset, dess framgång var given eftersom Elise hade **lite fler bekvämligheter** som gjorde den lättare att leva med och köra den oftare, samt att den var billigare än Renaults förslag.



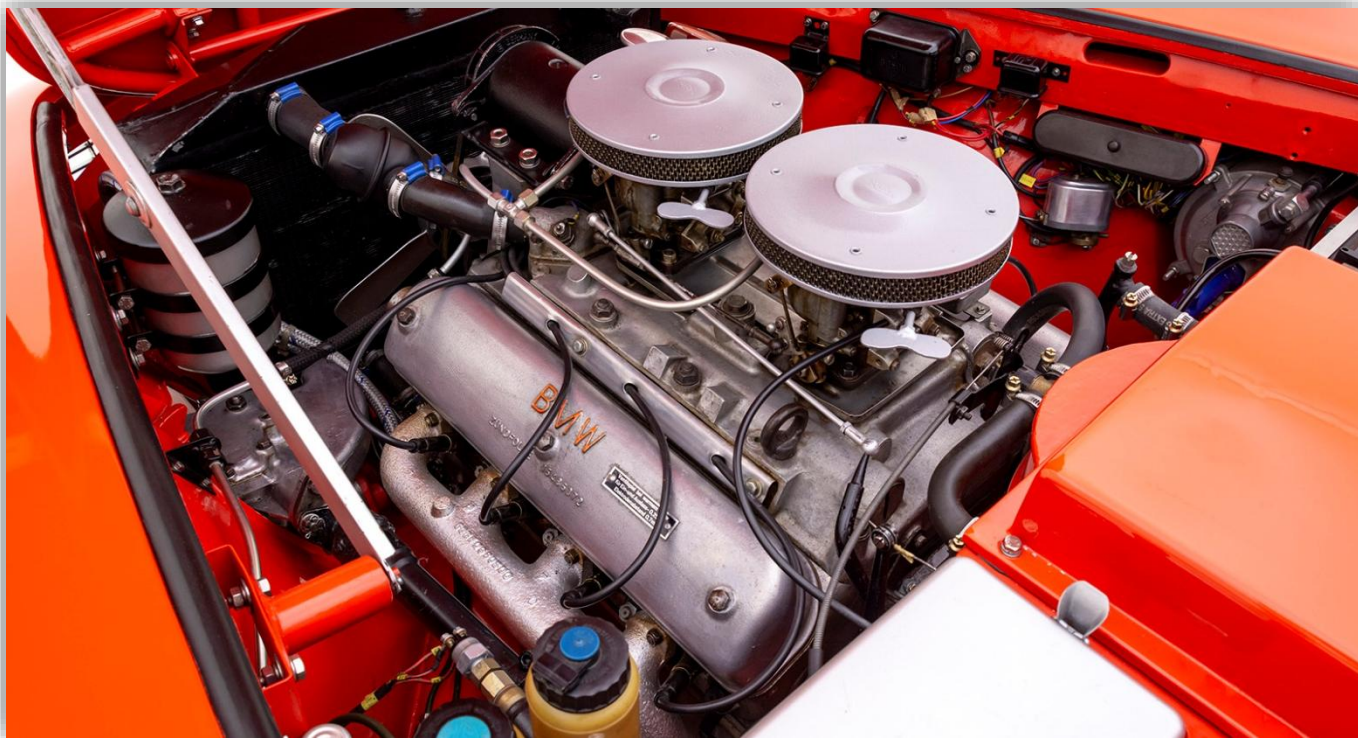
Mau Juárez

12. BMW 507 Roadster 1959

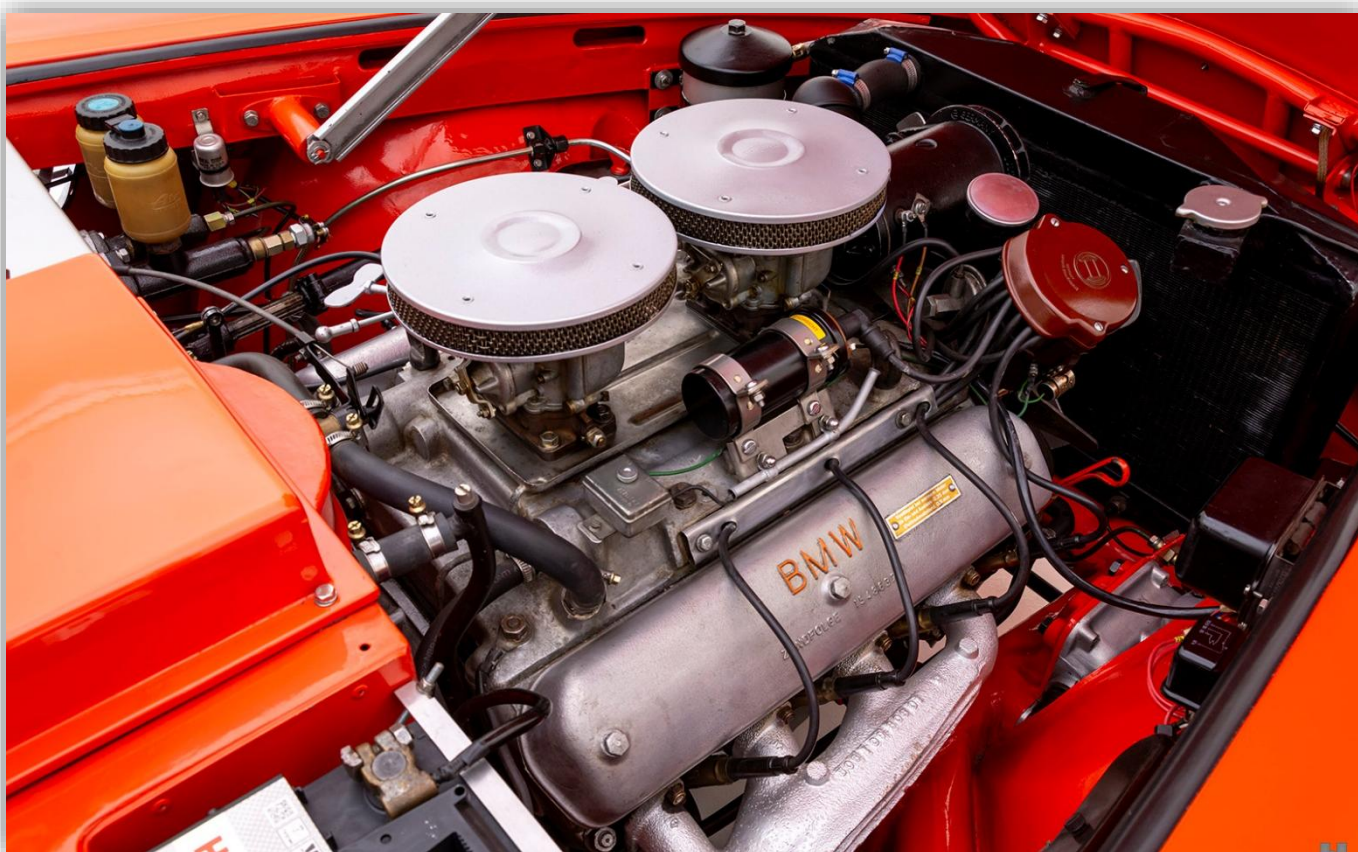


Under 1950-talet nådde bildesign nya höjder, med tillverkare på båda sidor av Atlanten som producerade några av de mest långlivade och eleganta sportbilarna från den tiden. Bland dem står BMW 507 som en av de mest raffinerade och visuellt slående. Dess tidlösa design och tekniska excellens har säkrat dess plats bland de mest samlarbara sportbilarna från efterkrigstiden. Modellens bestående betydelse understryks av BMW:s beslut att hedra den med Z8 roadster, en direkt hyllning som introducerades nästan fyra decennier senare. Även om många tillverkare införlivar designelement från sina gamla modeller, är det få som har gjort det så omfattande som BMW när det gäller att erkänna 507:ans inflytande.





BMW 507 utformades med ett tydligt mål: att erövra den lukrativa amerikanska sportbilsmarknaden. Den österrikiskfödde importören Max Hoffman, som var en nyckelfigur i introduktionen av europeiska märken i USA, övertalade BMW att en högpresterande roadster skulle kunna konkurrera med Mercedes-Benz 300 SL. Hoffman vände sig till greve Albrecht von Goertz, en tyskfödd, New York-baserad designer som hade arbetat under den legendariske Raymond Loewy, för att styla bilen. Resultatet blev en exceptionellt välproportionerad och elegant roadster, som sömlöst blandar europeisk sofistikerad sofistikering med en amerikanspirerad grand touring-estetik.





Mekaniskt var 507 baserad på BMW:s 502 lyxsedan, med en förkortad version av chassit och en 3,2-liters V8-motor helt i aluminium. Den lätta konstruktionen hjälpte till att hålla vikten till cirka 1 280 kg, medan V8:an producerade 150 hästkrafter, vilket möjliggjorde en topphastighet på 125 mph och en 0-62 mph-tid på 11 sekunder. Även om den inte är lika snabb som vissa rivaler, utmärkte sig 507 som en raffinerad grand tourer, med ett starkt vridmoment i mellanregistret och jämn kraftleverans. Dess aluminiumkaross var både snygg och praktisk, en nödvändig åtgärd för att kompensera vikten av det robusta chassit.

507 visades för första gången på bilsalongen i Frankfurt 1955 och fick stor kritik för sin skönhet och sitt hantverk. Den höga kostnaden – som ursprungligen var satt till 9 000 dollar i USA, betydligt över Hoffmans riktpreis – visade sig dock vara ett stort hinder. Med ett pris som var mer än dubbelt så dyrt som en Chevrolet Corvette, och till och med dyrare än en Mercedes-Benz 300 SL, hade 507 svårt att hitta köpare. Även om det lockade en framstående kundkrets, inklusive Elvis Presley, John Surtees och prins Rainier av Monaco, kunde BMW inte uppnå de produktionssiffror som behövdes för att upprätthålla lönsamheten. BMW ska ha förlorat pengar på varje bil, men tillverkningen upphörde i december 1959 efter att endast 252 exemplar hade byggts.

Enligt BMW Classic födelseattest som finns registrerad tillverkades denna underbara 507 roadster, chassi 70185, den 6 oktober 1958 och levererades den 31 oktober 1958 till Autohaus H. Bäte KG i Hannover, Tyskland, färdig i Federweiss (Feather White) och utrustad med en fabriksardtop från ny. År 2022 förvärvades det av de kända märkesspecialisterna Arthur Bechtel i Tyskland. Bilen hade genomgått en mycket detaljerad restaurering av muttrar och skruvar, som tros ha slutförts cirka 2012, och klarade den strikta TÜV-inspektionen i Tyskland vid den tiden. I händerna på Arthur Bechtel fick bilen en fullständig ominredning samt en allmän uppfräschning 2022 innan den övergick till sin senaste amerikanska förvaltare. Restaurerad i en slående nyans av Korellenrot (korallröd) med en Elfenbein (elfenben) hardtop över en brun läderinredning, är denna 507 ett utsökt exemplar redo för concours eller vägen. Nyligen ur en samling som innehåller många viktiga sportbilar, har den sett begränsad användning sedan den utsökta restaureringen slutfördes, och den är fortfarande i anmärkningsvärt fräscht skick. Karossen uppvisar lack och detaljer av utmärkt kvalitet, med raka, korrekt inriktade paneler. Som tillval finns en Becker Mexico AM/FM-radio, åtråvärda Rudge knockoff-fälgar, klädda i fräscha tidsenliga Michelin Pilote-däck och en mycket sällsynt uppsättning matchande bagage i bagageutrymmet. Hardtoppen med elfenbensfinish står i snygg kontrast till karosspanelerna och förenas av en sufflett i brun canvas.



Liknande uppmärksamhet på detaljer ägnades åt interiören, som har restaurerats helt med hjälp av solbränt läder av rätt typ och fyrkantiga vävda mattor. Sätena är utmärkta, visar lite i vägen för användning och förblir spända, med smidigt läder och sömmar och passform av utmärkt kvalitet. Panelen innehåller intrikata kromade ställverk och trim, som alla har återställts till samma höga nivå som resten av kupén.

Under huven är den ursprungliga 3,2-liters V8-motorn i aluminium, nummer 40203, vackert detaljerad med originaltillbehör och korrekt färdigställd hårdvara. Både motorn och motorrummet har restaurerats och detaljerats, inklusive den silvermålade motorn och tillbehören, avgasgrenrör i gjutjärn, korrekt färdiga dubbla förgasare med stämplade luftrenare i metall och rätt hårdvara, och en uppsättning ordentliga Hazet-verktyg finns i en dedikerad BMW-förvaringslåda på kåpan.

Förutom det visuella skicket erbjuder denna 507 både mekanisk förfining och driftsäkerhet. Motorn är snabb och följsam och rör sig genom alla fem växlar. När man kör denna BMW 507 är det lätt att se hur dessa bilar gladdes de få men lyckligt lottade ägarna som köpte dem nya, trots de betydande ekonomiska förlusterna som BMW upplevde, och slösade bort det absolut bästa i kvalitet, vilket nästan resulterade i deras undergång.

BMW 507 Series II är ett kännetecken för bildesign och ingenjörskonst, vördad av de mest framstående samlarna för sin tidlösa skönhet och raffinerade elegans. BMW 507 är känd som en av de vackraste sportbilarna på 1950-talet och fungerar också som en inkörsport till några av världens mest prestigefyllda bilevenemang, inklusive Mille Miglia, Colorado Grand och California Mille. Dess bestående attraktionskraft bland samlare understryks av den hyllning som gavs genom 2000-talets BMW Z8 och den fortsatta styrkan och prestige hos BMW-märket idag. Som en central modell för att etablera BMW:s arv i Nordamerika och utanför, symboliserar den märkets engagemang för excellens inom prestanda och design. Med sin skickligt utförda restaurering och varaktiga design representerar denna 507 en sällsynt möjlighet att förvärva en av de mest ikoniska och sofistikerade sportbilarna i bilhistorien.

Klassiker

13. Grattis Subaru Leone!

Publicerad 3 december 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

I dag firar vi flaggor, blåser i trumpeter och bakar tårter till landets alla Lydia. Men vi på Klassiker glömmer inte heller godingen Leone från Subaru.



Leone betyder lejon på italienska men kanske vill Subaru också att man skulle associera till bergskedjan Sierra Leone eftersom den lilla japanska tillverkaren redan när Subaru Leone presenterades hösten 1971 började profilera sig med fyrhjulsdraft.

Subaru Leone byggdes i tre generationer mellan 1971 och 1994. Den första såg vi aldrig i Sverige, den andra som kom 1979 kallades aldrig Leone här så det var inte förrän den tredje lite kantigare upplagan dök upp som 1985 års modell som vi blev bekanta med namnet.

Samtliga Leone hade Subarus boxermotor och de allra flesta var fyrhjulsdrevna.



Första Leonen var en coupé men snart följde andra karosserier som kombi, sedan och pickup!



Pickupen kallades för BRAT, namnet betyder busunge men lanserades som en förkortning av Bi-Drive All-terrain Transport vehicle. Riktigt tuff var den i alla fall. Du har väl inte glömt vem det var som formgav BRAT? Leta dig till Tucker bland namnsdagbilarna och du har det något oväntade svaret! Bilhistorien är fantastisk.



Nästa generation Leone var lite mer sansad i linjerna men hade fortfarande boxermotor och inkopplingsbar fyrhjulsdriфт. I Sverige hette modellen bara 4WD Sedan, Station, Super Station, Touring och 1800 pickup. Förenade Bil marknadsförde dem i Sverige vilket innebar att de inte sällan delade nybilshall med BMW.



Även generation 2 fanns som pickup, en modell som blev väldigt populär i Sverige. Tyvärr hette den inte BRAT här utan 1800.



Ju mer åren gick desto mer normal såg Leone ut. Den kantiga trean kan lätt förväxlas med en några år äldre Toyota Carina. Förutom sedanen fanns en stationsvagn och en coupé.



Carl Legelius



Roger Warolin