



DeSoto Firedome Sportsman 1958.

1. Däck till elbilen kan bli en dyr affär.
2. GM stämmer Ford för användandet av ordet "cruise".
3. Räckvidden hos EV6 bättre än vad Kia angett.
4. Teslas kunder testar ofärdig autonom teknik.
5. Mercedes kräver årsavgift för mer bakhjulsstyrning.
6. Fortsatt femcylindrigt i nya Audi RS3.
7. De vill smörja växellådorna med vatten.
8. Hyundai fortsätter satsa på vätgas.
9. Elsuven GAC Aion V uppdateras.
10. DS 9 provkörd.
11. Teslaförare somnar bakom ratten på motorväg.
12. Volvo P1800 återfödd som superbil.
13. Rivian i samtal om elbilsfabrik i Storbritannien.
14. Svensktoppen.
15. Nya moderna Wartburg 1989.
16. Austin-Healey Sprite.
17. Vad är en veteranbil?
18. Dragrace: Tesla Model S mot Formel 1-bil.
19. Audi visar upp Audi RS Q e-tron.



1. Däck till elbilen kan bli en dyr affär.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-07-26, 14:43.

En högbyggd elbil kräver stora hjul för att proportionerna ska bli rätt. Däcken måste också klara bilens stora tyngd. Tillsammans innebär det dyra däck.



Nyligen testade vi elbilarna [Volkswagen ID.4 Pro, Skoda Enyaq 80 och Audi Q4 40 e-tron](#). Alla tre rullar på 235/55 R19 fram och 255/50 R19 bak som standard. Testbilarna hade 20- eller 21-tumsfälgar.



21-tumsfälgar är snyggt - men det blir dyrt på en elbil.



*Pirellis Elect-däck är anpassade för tunga elbilar.
Flera andra däcktillverkare har motsvarande serier.*

Snikmodellen Volkswagen ID.4 Pure med mindre batteri har 18 tum som standard (235/60 R18), men samma rullomkrets. De dyrare modellerna med fetare batteri har större skivbromsar fram för att klara den extra tyngden, därför kan man inte sätta 18-tumsfälgar på dem.

För de tunga elbilarna som inte kör så fort har en ny typ av däck utvecklats. Mösterdjupet är grunt för att ge stabilitet. För att inte däcken ska slitas ner fort är gummiblandningen extra tålig. På test-Skodan sitter elbilsanpassade som är märkta "Elect". Hastighetsklassningen är T, vilket betyder max 190 km/h.

Tyvärr kostar elbilsdäcken svettigt mycket. En omgång däck till en vanlig familjebil som Volkswagen Passat eller Skoda Superb kostar mellan fem och sex tusen kronor. Däck till en vanlig SUV som Volkswagen Tiguan eller Skoda Enyaq kostar strax över sex tusen.

För våra elbilar blir det betydligt dyrare. Med 19-tumsfälgar hamnar vi på strax under nio tusen kronor för en uppsättning däck. Med 21-tummare skenar priset iväg till en bit över fjorton tusen kronor.

Glöm inte att räkna på däcken när du gör en kalkyl inför nästa bilköp.



2. GM stämmer Ford för användandet av ordet "cruise".

PUBLICERAD: 26 JUL 2021, KL 16:11. TEXT MATTIAS RABE.

En giganternas batalj kan komma att utspela sig i amerikansk domstol. General Motors har nämligen stämt Detroit-kollegan Ford för att sistnämnda använder sig av benämningen "cruise" i ett av sina varumärken.



GM, en gång världens största biltillverkare, har i sin portfölj varumärkena Super Cruise, som är namnet på deras förarassisterande teknik med semiautonoma (delvis självkörande) funktioner, samt Cruise, ett dotterbolag som utvecklar autonom (självkörande) teknik.

Ford har nyligen lanserat ett nytt förarassisterande system innehållandes teknik för delvis självkörning enligt nivå 2. Ford, kända som "The Blue Oval" i och med företagets ovalformade logotyp i blått, har gett systemet namnet BlueCruise. Finurligt, kan tyckas.

Men det tycker inte GM (General Motors). De säger sig ha för långa diskussioner med Ford för att få dem att ändra sitt val av namn. GM ogillar helt enkelt att ordet "cruise" används av Ford, de anser sig ha rätt till ordet i sammanhang som dessa. Varumärkesintrång och illojal konkurrens, hävdar GM att det rör sig om.

Diskussionerna har inte gått framåt, enligt GM, som i fredags till kalifornisk domstol lämnade in en stämningsansökan mot Ford. Där önskar GM att på juridisk väg stoppa Ford från att använda namnet, samt även erhålla skadestånd.

Ford har uttalat sig i ärendet och menar att beteckningen "cruise control", engelska för farthållare, är välkänt och används brett sedan årtionden tillbaka, samt att det ofta kortas ned till enbart "cruise".



Ford BlueCruise-systemet i F-150.



Ford BlueCruise-systemet under användning i F-150.



Ford BlueCruise-systemet under användning i Mustang Mach-E.

Av denna anledning säger de sig ha valt namnet BlueCruise som de beskriver som nästa steg i Fords intelligenta adaptiva farthållare. Sistnämnda heter förstås på engelska "Ford's Intelligent Adaptive Cruise Control".

Det återstår att se om GM:s stämning leder någonvart, om de kan få lägga rabarber på ett så vedertaget ord/uttryck som "cruise".



3. Räckvidden hos EV6 bättre än vad Kia angett.

AV Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2021-07-23

När Kia presenterade sin nya elbil EV6 tidigare i år angavs den ha en räckvidd på upp till 51 mil. Det handlar då om versionen med bakhjulsdrift och det större batteriet på 77,4 kWh, vilket är den enda storleken som kommer erbjudas i Sverige.



Men när basmodellen nu har testats för WLTP visar det sig att EV6 kommer längre än så på en laddning. Resultatet blev istället 52,8 mil vid kombinerad körning. I stadskörning räckte en laddning till att köra hela 74 mil, enligt WLTP.

Den officiella förbrukningen per mil anges nu vara 1,65 kWh.

Priset för EV6 börjar på 569 900 kronor för basmodellen med 228 hästkrafter och bakhjulsdrift. Den som vill ha fyrhjulsdrift får istället välja EV6 Plus betala från 634 800 kronor men får då också 325 hästkrafter.

Utöver det finns även versionen EV6 GT Line med mer utrustning från 674 700 kronor och toppversionen EV6 GT med 585 hästkrafter och ett pris från 749 600 kronor.

Leverans till kund är planerad till fjärde kvartalet i år.



Carl Undéhn

4. Teslas kunder testar ofärdig autonom teknik: ”Inte okej”.

Publicerad 2021-07-23 kl 13:05 (uppdaterad 2021-07-23 15:52). Text Magnus Kvandal.

Tesla når ständigt nya framgångar med sin självkörningsteknik.



Tesla är ensamma om att låta allmänheten testa företagets självkörande teknik innan den är färdig. Experter menar att det är oansvarigt.

FILM: <https://youtu.be/GlIdu7prsAw>.

I och med den senaste versionen av företagets mjukvara, kallad ”Full Self Driving Beta 9” kan bilarna nu navigera i korsningar, göra vänstersvängar på landsvägar och köra längs stadsgator på egen hand, under uppsyn av föraren.

Men systemet är inte perfekt, vilket benämningen ”beta” antyder. Ordet används av mjukvaruutvecklare för att beskriva programvaror som fortfarande är under utveckling.

Det innebär att Teslas självkörande bilar, trots att systemet blir allt mer sofistikerat, gör en hel del misstag ute i trafiken. Selika Josiah Talbott, en universitetsprofessor i Washington, D.C. som studerar självkörande bilar, liknar i en [intervju med konsumentorganisationen Consumer Reports](#) bilens system med en rattfyllerist.

– Den vinglar till höger och den vinglar till vänster, säger hon, och fortsätter:

– Medan högersvängarna ser bra ut är vänstersvängarna nästan vilda.

I en Youtube-video uppladdad av användaren AI Addict syns en Tesla utföra imponerande manövrar förbi parkerade bilar och genom korsningar. Men under samma åktur skrapade den också i en buske, la sig i fel fil efter en korsning och satte vid en tidpunkt kurs rakt mot en parkerad bil.



TESLA MOTORS

Trots att systemet ännu inte är färdigt och fortfarande är långt ifrån att vara helt självkörande använder Tesla sina kunder som försökskaniner för tekniken. Intresserade Tesla-ägare kan anmäla sig till företagets beta-program, ladda ned mjukvaran i sina egna bilar och själva ge sig ut på gatorna och testa den.

Den här metoden får kritik från flera håll. Automationsexperten Missy Cummings säger till Consumer Reports att metoden är vanlig i teknikbranschen, men att den kan skapa stora problem på vägarna.

– Det är en vanlig hållning i Silicon Valley att man tar mjukvaran 80 procent i mål och sedan släpper den och låter användarna hitta problemen. Det kanske är okej för din mobiltelefon men det är inte okej för livsviktiga säkerhetssystem, säger hon.

Teslas vd Elon Musk uppmanade i samband med lanseringen av den senaste självkörningsmjukvaran användare att vara försiktiga. Han skrev på Twitter att "Beta 9 tar itu med de flesta kända problemen, men det kommer finnas okända problem så var snälla och var paranoida".

Att uppmana användarna att inte lita på systemen är dock inte tillräckligt, enligt Jake Fisher på Consumer Reports center för biltester. Han menar att man måste se till att föraren är uppmärksam på vägen när det självkörande systemet är aktivt. Annars kan förare börja lita på bilens förmågor i förtid.

– När mjukvaran för det mesta fungerar bra kan ett litet fel bli katastrofalt eftersom förare kommer att lita på systemet och inte vara uppmärksamma när de behöver vara det, säger han.

Enligt Selika Josiah Talbott är Tesla ensamma i branschen om att testa sina teknik på allmänna vägar på det här sättet. Hon säger att resten av industrin vill "göra det rätt" och vinna allmänhetens förtroende. Det innebär, enligt henne, att nya funktioner och ny mjukvara testas på privata vägar och av utbildad personal innan det tillåts på allmän väg.

Kritik riktas också till amerikanska myndigheter, med uppmaningar om att reglera vilken typ av självkörande system som ska tillåtas på allmän väg.

– Jag har aldrig sett något som liknar det vi ser med Tesla nu. Det är som om USA:s transportdepartement har skyggglappar på när det kommer till just det här företagets handlingar, säger Selika Josiah Talbott.

I Europa är regelverket kring självkörande bilar strängare. Teslas beta-program är i dagsläget inte tillgängligt här.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Självkörande bilar kunde undvika nästan alla olyckor.



Självkörande bil från Waymo överraskad av vägarbete.



Elon Musk: Självkörande bilar svårare än väntat.



Ny tysk lag tillåter förarlösa bilar.



Varnar för trafikchaos med självkörande bilar.

5. Mercedes kräver årsavgift för mer bakhjulsstyrning.

PUBLICERAD: 26 JUL 2021, KL 10:38.

Allt fler av Mercedes modeller är utrustade med bakhjulsstyrning, så även elektriska flaggskeppet EQS som, precis som S-klass, erbjuds med extra kraftig bakhjulsstyrning på 10 graders. I fallet EQS rör det sig inte om en engångskostnad för att få extra vinkel, i stället måste man prenumerera på tekniken.



Mercedes elbil EQS med infälld bild av S-klass bakaxel.

I flera års tid har det pratats om hur biltillverkarna framöver kommer att ta fram nya kostnadsmodeller när bilarna mjukvarumässigt kan uppdateras på distans utan att behöva besöka verkstad eller serviceställe. Elbilarnas intåg påskyndar utvecklingen av OTA-uppdateringar (OTA står för Over the Air, med andra ord dataöverföring "via luften"), likaså att e-SIM blir allt mer vanligt (fysiska SIM-kort för telefoner och andra uppkopplade enheter, exempelvis en bil, är på väg att fasas ut och ersätts med e-SIM, eller embedded SIM som är dess fullständiga namn, vars uppgifter ligger lagrade direkt i berörd enhet).

Vad gäller helt [nya, elektriska lyxbilen Mercedes EQS](#) – [som vi nyligen var och provkörde](#) och som du får läsa mer om här på sajten inom kort – så har denna modell bakhjulsstyrning, eller bakaxelstyrning som Mercedes kallar tekniken. Det betyder att bakhjulen styr med eller mot framhjulen beroende på om bilen ska manövreras på tajta ytor eller om den ska ta kurvor bättre och stabilare i högre fart. Flertalet bilar har denna teknik, inte bara lyx- och sportbilar utan också exempelvis [nya Mercedes C-klass](#).



Bakhjulsstyrning på S-klass.

Medan bakhjulsstyrning är tillval på C-klass är den standard på EQS. Elbilens bakhjul kan vridas upp till 4,5 grader – i standardutförande. Som tillval finns 10 graders bakhjulsstyrning, men det räcker inte att kryssa i en ruta vid beställning av bilen och tro att man kan betala en engångsavgift för tekniken.

Vill man ha bakhjulsstyrning med extra vinkel kostar det beställaren 489 euro – per år. Det motsvarar drygt 5 000 kronor per år. Prisuppgiften kommer från [tyska Auto Motor und Sport](#).

Önskar man extra bakhjulsstyrning under en längre period kan man punga ut med 1 169 euro för tre år, vilket motsvarar knappt 12 000 kronor.

Detta betyder att alla EQS-bilar från början är mekanisk utrustade med extra vinkel på bakhjulen, men att man med mjukvara låser eller låser upp tillgängligheten.

Det fina i kråksången är att man som EQS-ägare kan bortse från denna 10-gradersstyrning på bakhjulen vid beställandet av bilen, man kan helt enkelt bestämma sig vid senare tillfälle eftersom det är mjukvarustyrt ”via luften”.

Nya Mercedes S-klass har även den 10-graders bakhjulsstyrning som tillval, men där har man inte möjlighet att välja detta i efterhand. Tillvalet måste göras när man beställer bilen och kostar 17 100 kronor i engångskostnad.

[Vi har kört S-klass i extra långt utförande med 10-gradersstyrning på bakhjulen](#) och imponerades av hur tekniken gjorde den 5,3 meter långa bilen smidig. Vändcirkeln är ungefär som hos en A-klass – 10,8 meter. Utan 10-graders styrvinkel ökar vändcirkeln till 12,8 meter.

[GALLERIER](#)

[233 bilder](#)

[Mercedes EQS 2022](#)

6. Fortsatt femcylindrigt i nya Audi RS3 – fartvidundret får 400 hästar.

Publicerad 2021-07-19 kl 9:22 (uppdaterad 2021-07-19 17:14).

Den nya värstingvarianten av Audi A3 har samma motor som föregångaren, men gott om andra nyheter.



Trots allt hårdare utsläppskrav och [löften om en utfasning av förbränningsmotorerna](#) i Europa "någon gång efter 2030" kör Audi vidare med sin femcylindriga turbomotor i nya RS3.

Motorn levererar precis som tidigare 400 hästkrafter och ett ljud som för tankarna till Audis framgångsrika rallybilar från 1980-talet. Vridmomentet har ökat från 480 till 500 Newtonmeter.

Kraften går till alla fyra hjulen via en sjuväxlad dubbelkopplingslåda som har ett sportigare utväxlingsförhållande än övriga A3-modeller. På bakaxeln sitter en elektroniskt styrd differential som skickar kraften till det hjul med bäst fäste.

Bland extrautrustningen ingår adaptivt sportchassi, som ändrar hårdhet beroende på körläge. Modellen kan också utrustas med keramiska bromsskivor.

0–100 km/h avklarar på 3,8 sekunder och toppfarten är på 290 km/h. Bensinförbrukningen ligger en bra bit över EU:s rådande genomsnittskrav. Bilen vill ha minst 8,9 liter per 100 kilometer enligt WLTP-cykeln, vilket innebär 203 gram koldioxid per kilometer.

RS3 erbjuds med både sedan- och femdörrarskaross och kostar från 598.000 kronor. Leverans startar i höst.





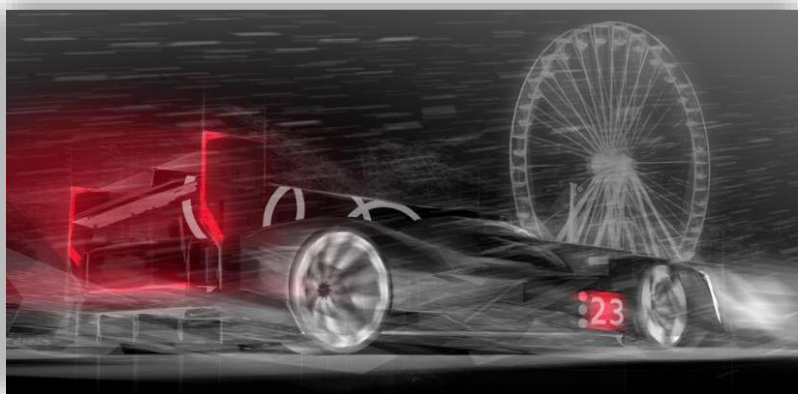


Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Första uppgifterna: Nya Audi A4 kommer som elbil.



Beskedet: Audi återvänder till legendariskt långlopp.



Nya uppgifter: Audi fasar ut bensen och diesel

7. De vill smörja växellådorna med vatten – ska ge längre räckvidd.

Publicerad 2021-07-14 kl 9:08.

(uppdaterad 2021-07-14 11:21).

Text Magnus Kvandal.

Vattenbaserade smörjmedel i växellådor kan ge flera fördelar – bland annat längre räckvidd i elbilar. Det menar det göteborgsbaserade företaget CEVT.



Geely-ägda CEVT, som bland annat utvecklar växellådor till Volvo och andra märken i koncernen, undersöker möjligheterna för att använda vattenbaserade smörjmedel i sina växellådor i stället för olja.

Det har potentiellt många fördelar, menar företaget. Framför allt skulle det minska friktionen, och på det sättet ge bättre räckvidd i elbilar.

Precis som man kan köpa vattenbaserad färg för huset finns det vattenbaserade smörjmedel under utveckling, skriver CEVT i ett pressmeddelande.

Företaget har nu fått pengar från Energimyndigheten för att forska på ämnet tillsammans med SKF och Luleå tekniska universitet.

Läs också:



Steglös automatlåda i elbilar ger längre räckvidd.



Nu kan Volkswagen fixa buggarna på distans.



Får toppbetyg i säkerhetstest – utan radar.



Flygande bil fullföljer testflygning.



Därför vill Volvo ha lidar: "Säkrare".

8. Hyundai fortsätter satsa på vätgas.

Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2021-07-26.

Tillsammans med Toyota Mirai är Hyundai Nexo en av få vätgasbilar som rullar på vägarna. Men enligt uppgifter till den koreanska tidningen "Korea IT News" vill Hyundai fortsätta satsa på tekniken med flera nya modeller inom olika segment. Med det vill Hyundai bli marknadsledande inom bränsleceller.



Fokus ser ut att ligga på bussar och transportbilar. Bland annat uppges både transportbilen Solati och den futuristiska minibussen Staria med plats för upp till elva personer komma med bränsleceller år 2023.

Staria ska då även erbjudas som transportbil och kunna lasta upp till 5 000 liter, enligt uppgifterna.

Alla modeller kommer förmodligen dela mycket teknik med personbilen Hyundai Nexo, som även den ska komma i en uppdaterad version år 2023.

Samma år vill Hyundai även lansera resebussen Universe med en vätgastank på 845 liter och ska få en räckvidd på 47 mil.

När det kommer till lastbilar med bränsleceller ligger Hyundai redan idag långt fram. Sedan förra året rullar 50 exemplar av bränslecellslastbilen XCIENT. Fram till 2025 ska antalet öka till 1 600 stycken där och även nya generationer med bättre teknik användas.



Carl Undéhn



9. Elsuven GAC Aion V uppdateras – grafenbatterier och extrem snabb laddning.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-08-04, 11:51, uppdaterad 2021-08-04, 13:39.

Kinesiska GAC Motor har visat en uppdaterad version av sin elsuva Aion V. Den har nu grafenbatterier som med deras egna snabbladdare ska kunna laddas till 80 procent på nästan otroligt snabba 8 minuter. Tillverkarens påståenden möts dock av skepsis från flera håll.



Snart kanske det går nästan lika fort att snabbladda en elbil som det gör att tanka en förbränningsbil. Det var kontentan efter att den kinesiska bilkoncernen Guangzhou Automobile Corporation (GAC) visat upp sin nya laddteknik 3C och 6C i dagarna.

Det var på det egna evenemanget GAC Technology Day som täcket också drogs av elbilmärket Aions (tidigare GAC New Energy) uppdaterad el-suv V med [grafenbatterier](#) – en framtidsteknik som hittills inte används i någon produktionselbil. Dessa ska i kombination med den nya laddtekniken kunna laddas extremt fort.

8 minuter – så fort ska det gå att ladda det nya batteriet 0–80 procent med en 6C-snabbladdare. Laddtiden mellan 30–80 procent ska då endast vara 5 minuter.

Med en 3C-laddare ska 0–80 procent ta 16 minuter och 30–80 procent 10 minuter, vilket fortfarande är imponerande siffror när Hyundai stoltserar med 18 minuter för 10–80 procent för sin elbil [Ioniq 5](#) med 800-voltsteknik.



Skärmen visar en spänning/strömstyrka på 855,6 V/562,8 A och en effekt på extrema 481 kW trots att "smärtgränsen" 80 procent är nådd. På 4 minuter ska 35,1 kWh ha laddats.

Under teknikdagen demonstrerades detta och på enligt informationen som visades på en skärm då ska laddeffekten ha legat på mycket imponerande 481 kW även när batteriet nått 80 procents laddning, rapporterar [sajten CnEVPost](#). På dagens elbilar med litiumjonbatterier brukar annars laddeffekten dala ordentligt runt 70–80 procent för att skydda batteriets livslängd.

Trots det menar GAC Aion att 6C-laddning året runt vid rumstemperatur inte ska påverka batterilivslängden, som ska vara 100.000 mil.

Expert: "Omöjligt"

GAC:s uppseendeväckande påståenden om den nya batteri- och laddtekniken är inte helt nya, och har mötts av skepsis från flera håll, däribland inhemska experter.

– Om någon säger att deras elbil kan köra 1.000 kilometer, kan laddas fullt på några minuter och är mycket säker och billig – tro dem inte, för det är för närvarande omöjligt, sa Professor Minggao Ouyang, medlem i den Kinesiska vetenskapsakademien (CAS) i januari enligt publikationen [YiCai Global](#).

Hur sanna påståendena är lär ge sig i september. Då ska uppdaterade Aion V lanseras i hemlandet i två versioner med grafenbatterier som även de döps 3C och 6C. Den förstnämnda ska ha en räckvidd på 50 mil medan den sistnämnda ska klara 100 mil på en laddning. Siffrorna gäller av allt att döma den kinesiska CLTC-körkcyklen som skiljer sig något från [EU:s WLTP](#). Idag



BYD Dolphin – Billiga kompaktelbilen med 800 volt.



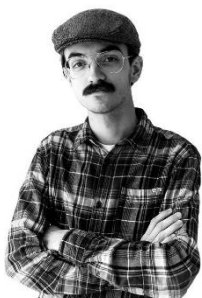
Alrik: The times they are a-chinese.



Beskedet: Kinesiska Nio kommer till Norge.



Nya elbilsbatteriet från Samsung SDI ger räckvidd på 60 mil och snabbladdning på 20 minuter.



Wiggo Björck

HÖGSTA VÄXELN

10. DS 9 provkörd i Stockholm.

Av Marcus Berggren.

18/07/2021.

Marcus förvandlas till en frankofil.



DS som märke tar inspiration av den historiskt signifikanta [modellen DS](#) och kom till världen 2009 som en premiumavkomma till Citroën. Fem år senare beslutade Citroën sig för att knipsa av DS-knoppen från det franska familjeträdet. Det är fransosernas försök till att erbjuda en annorlunda tolkning av lyx. Den första fullfjädrade DS-modellen kom i form av [DS 7 Crossback](#) som vi provkörde i Paris för knappt fyra år sedan. Nu har det blivit dags för fransmännen att än en gång erbjuda något mer än bara en omarbetad Cittra. Låt oss lägga i Högsta Växeln och provköra nya DS 9.





En design som heter duga

Utseendet på DS 9 är i min värld ett av dess största köpargument. Utseendet är elegant och definitivt i paritet med en mer premiumorienterad modell. Den franska andan fortsätter även på insidan som mer eller mindre direkt är hämtad från syskonet DS 7 Crossback. Interiören känns för det mesta genomarbetad med undantag av vissa exponerade plasttyper som vid både en okulär samt fysisk besiktning upplevs som billiga. Instrumentpanelen har lite udda vinklar och klockan i mittkonsolen ser ut att ha köpts på en klockmarknad i Thailand som riktar in sig på östeuropéer.





Une vie de luxe

Infotainmentsystemet är snyggt men tämligen svåränvänt och touchfunktionaliteten fungerar halvdant. Responsen är lite seg och för många funktioner har lagts över på infotainmentsystemets axlar. Om man fortsätter på funktionsspåret har samtliga säten inbyggd massage och fransoserna har lagt mycket krut på just teknikbiten men i många fall räcker det inte riktigt hela vägen. Baksätet är kolossalt rymligt och även självaste [Gérard Depardieu](#) hade fått plats utan några som helst bekymmer.





Ett obskyrt men tilltalande paket

Rent segmentmässigt ställer sig DS 9 mot titaner som BMW 5-serie och Mercedes E-Klass och lite mer obskyra alternativ i form av Lexus ES och Jaguar XF. Tanken är att locka köpare med dess franska excentricitet. DS fokus är på service och en annorlunda upplevelse jämfört med konkurrenterna. Rent dynamiskt kommer den inte att ro hem några priser, åtminstone inte i det 225-hästars laddhybridsutförande som jag testade den i. En 360-hästars fyrhjulsdreven variant väntar men den har vi ännu inte fått möjlighet att lägga vantarna på. DS 9 erbjuder en skyhögt komfortnivå och känns mer kalibrerad för att ta sig an kullerstengatorna i Paris snarare än [Circuit de la Sarthe](#). Den är ungefär lika sportig som en permobil men det gör den egentligen bara trevligare.

För dig som uttalar det "Pari"

Att välja en DS 9 framför alla dess konkurrenter som inte bara är flera i antalet utan även i många fall helt briljanta är lite som att välja att semestra i Franska Guyana i stället för Maldiverna. Det betyder inte att det är sämre, utan bara att det är annorlunda – både till det bättre och sämre. DS 9 banar sin egen väg och fransmännen har tveklöst jobbat på att bilen ska kännas à jour i havet av sanslöst kompetenta konkurrenter. Den må inte besitta de egenskaper som krävs för att den ska ha samma genomslagskraft som dess urfader DS men för dig som vill ha något annorlunda utan att nödvändigtvis tumma för mycket på prestige och lyx framstår DS 9 som en mycket tilltalande proposition.

Fakta

- Aktiv fjädring som scannar av vägen och anpassar sig.
- Toppfart på ren el: 135 km/h.
- Lanseras till hösten i Sverige.

Konkurrenter**Audi A6.****BMW 5-serie.****Jaguar XF.****Lexus ES.****Mercedes E-Klass.****Volvo S90.****DS 9 (2021)**

Motor: 1,6-liters, 4-cylindrig bensinmotor (180 hästkrafter), laddhybrid, totalt 225 hästkrafter, 320 Nm

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 8,3 sekunder

Toppfart: 240 km/h

Elektrisk räckvidd: 50 km

Vikt: 1839 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4934/1932/1460mm

Pris: från 500 000 SEK

BETYG

Första intryck

**SAMMANFATTNING**

Med nya DS 9 har fransoserna ansträngt sig rejält för att tillverka något som är tillräckligt lyxigt för att passa in i märkets nya image men samtidigt tillräckligt speciellt för att utmärka sig. Kruxet är att segmentet som det tar sig an är stenhårt och det krävs en väldigt obskyr typ av person för att välja en DS framför något som en BMW eller Mercedes. Med det sagt applåderar jag ansträngningen som uppenbarligen har skett men frågan är om det räcker hela vägen.

**Marcus Berggren**

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Känner till varenda bil som någonsin tillverkats.

3.5**TOTAL POÄNG**



11. Teslaförare somnar bakom ratten på motorväg.

AV HUGO ENGSTRÖM.

2021-08-04 KL 20:30.

Bilen stannar "säkert" längs vägen.



FILM: <https://twitter.com/i/status/1421532778097782784>.

En 24-årig Teslaförare somnade i sin bil i fredags på E6 i Norge. Videon i tweeten visar hur föraren sitter medvetslös med ansiktet ner mot knät. Lyckligtvis var Teslas Autopilot aktiverad och fungerade som tänkt. Bilen körde en bit tills den stannade "säkert" i vänsterfilen och aktiverade bilens varningsblinkers.

Förarna runt om försökte få kontakt med Teslaföraren både när bilen färdades och efter att den stannat, utan någon lycka. Föraren vaknade dock till slut och polisen i Norge ska ha dragit in dennes körkort och händelsen ska vara polisanmäld.



Hugo Engström

12. Volvo P1800 återfödd som superbil.

Text: Johan Ringshagen.

Publicerad: 2020-09-04 09:52.

Cyan Racing har skapat en ikon. De har applicerat all sin erfarenhet som världsmästare i WTCC för att utveckla världens mest kända och glamourösa Volvo till en sportbil som kombinerar spjutspetsteknik och prestanda från 2020 med en utstrålning och förarfokusad körupplevelse som andas 1960. En P1800 "reimagined" by Cyan. Och de tillverkar gärna fler på beställning!



P1800 Cyan är en bil som lite lätt generaliserat kan beskrivas som en kombination av Singers berömda restomod av Porsche 911 och Jaguars fortsättningsserie på legendariska E-type lightweight.

– Vårt företag grundades 1996 som Volvos racingstall i Sverige. Men vi har låtit oss inspireras av tanken att skapa något som kunde ha varit, om vi som racingteam hade varit med redan på 1960-talet och tävlat med P1800 och sedan konstruerat en gatversion av tävlingsbilen, förklarar Christian Dahl, vd och grundare för Cyan Racing.

Karossen som ger ett förhållandevis original intryck är omfattande förstärkt med höghållfast stål och kolfiber.

– Grunden till en precis och intuitiv körupplevelse ligger i en styv kaross, förklarar Mattias. Det är den största svagheten hos bilar från 60-talet. De är ganska svagt byggda och i material som är för mjuka, så de tillåter en hel del flex.

Världsmästarhjärta

Motorn i P1800 Cyan är i grunden samma tvåliters VEA-motor som tidigare använts i WTCC-racern Volvo S60 TC1. Den utvecklar en toppeffekt om 420 hästar och 455 Nm i maxvrid, och även om den har turbo beskrivs effektutvecklingen som i det närmaste linjär på ett sätt som Cyan jämför med en sugmotor.



Karosspanelerna är tillverkade av kolfiber. De utgör dessutom en bärande del av chassit och bidrar till chassistyvheten. Bilen ser förhållandevis original ut annars. Skärmkanterna har flyttats upp och ut för att rymma större hjul och de karaktäristiska stjärtfenorna har tagits ner en smula.



Bromsar och hjul är det synligaste tecknet på den omfattande uppgraderingen. Smidda 18-tumshjul med centrummutter med stora fyrkolvsbromsar runt om.



*En liten hälsning från racerbanorna på 1960-talet:
ett blankt fliptanklock som sticker upp genom bakluckan.*



Släktskapet är djupare än färg och emblem. Hjärtat i P1800 Cyan är en vidareutveckling av samma motor som använts i Volvos WTCC-bilar: 420 hk ur två liters volym och ett vridmoment som utvecklas linjärt med gaspedalen.

En svensk ikon från 1960-talet. Kanske världens mest berömda Volvo. Definitivt den mest glamourösa. Och den har konstruerats om, av ett flerfaldigt världsmästarstall och en konstruktör av tävlingsbilar, för att bli den finaste körupplevelse modern ingenjörskonst kan skapa

Har aptiten retats?

Gott. För P1800 Cyan är mer än bara ett koncept. Cyan Racing är redo att bygga fler, skräddarsydda efter kundens önskemål. Priset börjar vid 4,3 miljoner kronor ungefär, beroende på kronans värde mot amerikansk dollar, exklusive utgångsobjekt.



Johan Ringshagen

13. Uppgifter: Rivian i samtal om elbilsfabrik i Storbritannien.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-08-03, 16:21.

Den Amazon- och Ford-backade elbilsuppstickaren Rivian ska ha haft samtal med den brittiska regeringen om att bygga en fabrik i landet.



Det är sedan tidigare bekräftat att [Rivian planerar att äntra den europeiska marknaden](#) med sina två elbilssyskon, pick-upen R1T och suven R1S, år 2022. Nu kommer uppgifter om att man även planerar att belägga en fabrik här.

Det är brittiska [Sky News](#) som rapporterar att hemliga samtal ska hållits i flera veckor mellan företaget och den brittiska regeringen om att bygga en fabrik i Bristol.

Enligt nyhetskanalen ska samtalen inte vara särskilt långt gångna ännu och enligt anonyma källor ska Rivian ha fått moterbjudanden från Tyskland och Nederländerna.

Om bygget skulle bli av kan investeringen vara värd en "bra bit över" 1 miljard brittiska pund, cirka 12 miljarder kronor, ska källorna ha tillagt.

Rivian lär ha resurserna som krävs, tidigare denna månad drog man in ytterligare 2,5 miljarder dollar, eller drygt 21,5 miljarder kronor, från sina investerare. I dagsläget har man bara en fabrik i Normal, Illinois men det finns även planer på att bygga en till i hemlandet – exakt var är dock ännu oklart.

Det brittiska departementet för näringsliv, energi och industristrategi (BEIS) ska för sin del ha avböjt att kommentera uppgifterna.

– **Vi jobbar för** att attrahera investeringar i Storbritannien för att snabba på tillväxten av nya industrier, men vi kan inte kommentera spekulationer om individuella investeringar, säger en talesperson till [Auto News](#).



Klart: Då kommer Rivian till Europa.



(Pick)Uppstickaren snart redo för leverans – men inte riktigt än.



Tesla stämmer Rivian – har stulit anställda och affärshemligheter.



Amerikanska elbilstillverkaren Rivian presenterar sig – lanserar både pickup och suv.



Wiggo Björck

Klassiker

14. Svensktoppen.

Publicerad 2021-07-17 kl 8:00. TEXT Märten Carlsson.

I vårt senaste nummer testar vi två svenska klassiker mot varandra - Saab 99EMS och Volvo 142GL. Men hur har kampen mellan Saab och Volvo sett ut genom tiderna?



Bildspel



Klassiker

15. Nya moderna Wartburg 1989.

Publicerad 2021-07-04 kl 9:45. TEXT Mårten Carlsson.

Reklamfilm för nya riviga Wartburg 1,3. Se alla finesser, hårdtest, krocktest och den nya motorn! Alltihopa förklarar på ungerska...



FILM: <https://youtu.be/ioWFY1Wq0-s>.

Wartburg 1,3 var ett rätt stort steg från modell 353 även om den ser väldigt lika ut.

Under åttiotalet tinade relationerna mellan öst och väst gradvis. Redan 1985 hade IFA förhandlat sig till rättigheterna att få licenstillverka Volkswagens EA111 motor som satt i bland annat Polo.

Det tog ett tag innan den kom ut. Man fick konstruera ny växellåda, upphängningar och annat för att få plats med den nya motorn i Wartburgen.

Men hösten 1988 kom den - Wartburg 1,3 med en fyrtaktsmotor på 58 hästkrafter.

Den kom dock inte att rädda IFA i den nya moderna världen som nu knackade på dörren till det slutna Östtyskland.

I april 1991 rullade de sista bilarna ut, Automobilwerk Eisenach stängdes och revs.

Men de flesta arbetarna därifrån gick över till den nya moderna Opelfabriken som hade byggts i närheten.



HÖGSTA VÄXELN

16. Austin-Healey Sprite.

Av Gran Turismo. 02/02/2020.

Det är något visst med enkla och lätta sportbilar. Austin-Healey Sprite är ett bra exempel som idag dessutom börjar bli värdefullt.



Sin tids MX-5! Så kan man kanske kalla Austin-Healey Sprite även om den knappast tillhör de mer tekniskt avancerade bilarna. Istället var den enkel, effektiv, prisvärd och vansinnigt kul. Dessutom skapades den av några av femtioalets mest namnkunniga sportbils- profiler: far och son, Donald och Geoff, Healey.

Donald var gammal stridsflygare och rallystjärna och skolade in sonen Geoff i familjeföretaget som konstruktör. De två hade mycket skoj med sina skapelser, det blev bland annat flera Mille Miglia-race under 40-talet, innan man i oktober 1952 visade en ny, Austinbase-rad konstruktion för Austin-ledningen.

Resultatet var Austin-Healey 100 och succén ett faktum. När sedan den "stora" Healeyn växt ännu mer och fått sexcylindrig motor ville far och son Healey gå back to basic och konstruera en mindre, lättare bil. Austinledningen var med på noterna, så länge man använde sig av massproducerade mekaniska komponenter.

Resultatet var "Sprite", ett namn som för övrigt Riley hade rätten till, men vid det laget ingick även Riley i BMC-koncernen. Bilen fick en framvagn från Austin A35, styrning från Morris Minor, och så vidare. Motorn var den gamla beprövade BMC A-maskinen på 948 kubik och 45 hästar.

Det låter lite, men med en tomvikt på dryga 600 kilo räckte det för att ge nykomlingen vettiga prestanda. Konstruktionen i övrigt var mycket speciell, med en självbärande kaross där bakpartiet var fast och saknade bagagelucka, medan hela fronten lyftes för att blotta maskinen.

Men det som var pricken över i var den uppkäftiga designen som snabbt gav bilen smeknamnet "Frogeye". Från början ville far och son Healey ha uppfällbara strålkastare, men det skrotades av kostnadsskäl och resultatet var de karaktäristiska "grodögonen" som skiljer den första versionen från senare Spritebilar.

Lanseringen skedde hösten 1958 och modellen blev en omedelbar succé, nästan 50 000 exemplar byggdes fram till sommaren 1961.



En av Sveriges största kännare av Sprite är Claes "Clacke" Aggestig och det är hans gröna exemplar från 1959 vi ser på bilderna.

Den är uppdaterad en hel del, vilket gör den till en typisk Sprite då det är relativt lätt att förbättra dess egenskaper.

– Jag köpte den redan 1975, då var den en naken kaross på hjul, resten kom i lådor. Vid det laget kunde jag inte svetsa så jag fick hjälp av en kompis i Austin-Healeyklubben att laga rosten.

Året efter var den klar och Clacke drog iväg på sin första träff. Men då rasade istället maskinen ...

– Den tidigare ägaren hade bytt motorn mot en 1 098-kubikare, en senare motor som han sedan försökt trimma, något man kanske inte bör göra då toppen i tidiga motorer inte är den bästa. Clacke monterade istället i en 1 275-kubiksmaskin, satte på skivbromsar fram och monterade ekerhjul. Men de viktigaste förändringarna är ändå de som inte syns.





Sprite MK IV från 1967

– Originalbakaxeln har en utväxling på 4,22:1, alldeles fel för dagens trafik, speciellt när man har en starkare maskin. Jag satte i en 3,7 istället och samtidigt bytte jag växellåda till en senare version med bättre stegning. Idag har jag dessutom renoverat om mycket av bilen igen och nu sitter en 1 380-kubiksmotor i.

Hans bil såldes ny i Göteborg 1959 och Clacke berättar också att de exemplar som gick till Sverige var "lyxutrustade" med saker som värme! I England såldes en basversion utan detaljer som stötfångare som de flesta ändå tog av för att göra bilen tuffare.

Hösten 1961 kom Sprite MK II med ett mycket mer konventionellt utseende, som den då delade med den helt nya MG Midget. Det var också den som fick den oälskade 1 098-motorn året efter. Ett större steg blev det sedan till MK III som kom 1964, då med halvelliptiska istället för kvartselliptiska blad fjädrar bak, finesser som vevrutor i dörrarna och skivbromsar som option.

MK IV kom 1966 och hade den 1 275-motor som Clacke hade i sin Sprite. Dessutom fick den en fast monterad sufflett som gjorde bilen mer lättanvänd. 1970 lades modellen ner och man satsade istället på MG Midget. Anledningen lär ha varit snålhet – familjen Healey hade rätt till provision på alla bilar som bar deras namn.

Frågan är då vilken av modellerna man bör satsa på? – Den första eller den sista. Grodögat är charmigast och har bäst prisutveckling, men MK IV är den bästa bilen ...

[Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.8 2016](#)

17. Vad är en veteranbil?

Publicerad 2015-10-03 08:08.

Fråga: Vi har en Ford Eskort Kombi från 1986. Blir den veteranbil nästa år eller?
Siv



Oldsmobile Model R Curved Dash Runabout 1901–03

Svar: Nästa år är din Ford Escort 30 år och får då en del lättnader, exempelvis befrielse från vägtrafikskatt och att kontrollbesikning endast behöver utföras vart annat år. Men den blir inte veteranbil i ordets rätta bemärkelse, även om **många lite slarvigt kallar alla bilar som är 30 år eller äldre för veretaner.**

Intresseorganisationen FIVA, (Fédération Internationale des Vehiculés Anciens) har tagit fram en definition för benämning av äldre bilar:

Före 1905 Antique

1905-1918 Veteran

1919-1930 Vintage

1931-1945 Classic

1946-1960 Post 45

Det finns flera varianter på indelningen och i England benämns bilar tillverkade före 1905 som Veteran, medan bilar tillverkade mellan 1905 och 1918 kallas för Edwardian. Därefter följer Vintage (1919 till 1930) och Post vintage (1931 till den 2 september 1939).

I USA kallas bilar tillverkade före 1890 för Veteran, medan 1890-1919 kallas för Brass (mässing). Antique har en mer flytande åldersgräns och används generellt för bilar tillverkade före 1920 och täcker därför in både Veteran och Brass.

Robert Gustavsson

18. Dragrace: Tesla Model S mot Formel 1-bil.

PUBLICERAD: 26 JUL 2021, KL 21:04.

TEXT MATTIAS RABE.

En modern elbil mot en äldre Formel 1-bil med V10-motor. Ojämn match eller inte? Här får du svaret!



FILM: <https://youtu.be/CEc4nO4iaiA>

Prestandauppgörelser är extra spektakulära när helt olika typer av bilar gör upp med varandra. I denna film får vi se en [Tesla Model S P100D](#) gå ett antal matcher mot en Benetton F1-bil från den tid då det var V10-motorer i sporten.

De båda bilarna gör upp över kvartsmilen (402 meter) med stillastående samt rullande start, över sprinten från stillastående till 160 km/h och tillbaka till stillastående, samt i ett moment som de i filmen kallar för älgtestet. Dock är det inget traditionellt [älgtest](#) utan ska mer ses som ett dubbelt filbyte i hög hastighet.

Förutsättningarna för Model S är fyrhjulsdraft, 680 hästkrafter, 2 400 kilo, 0-100 km/h på 2,7 sekunder... och för F1-bilen bakhjulsdraft, 780 hästkrafter, 525 kilo, 0-100 km/h på okänt tid.

Klara, färdiga... gå!

Nu återstår det att se galet snabba [Tesla Model S Plaid](#) i samma duell, och då gärna mot en modern Formel 1-bil.



Mattias Rabe

Feber

19. Audi visar upp Audi RS Q e-tron.

AV WILLE WILHELMSSON.

2021-07-26 KL 14:30.

Hoppas hybridbilen ska vinna Dakar-rallyt nästa år.**FILM:** <https://youtu.be/63hFGNXD7q4>.

Audi har visat upp ett nytt koncept på en offroad-racer som man hoppas ska kunna röna framgångar i framtida offroad-tävlingar.

Man kallar konceptet för Audi RS Q e-tron och det handlar om en hybridbil. Att Audi inte valde att köra helt elektriskt berodde på de långa körsträckorna som kan förekomma i vissa offroad-lopp. Audi skriver i en pressrelease om drivsystemet på RS Q e-tron:

"Audi valde en hybriddrivlina istället för att bli helt elektrisk eftersom Dakar-etapper kan vara upp till 80 mil långa innan omvägar och andra oväntade händelser beaktas. Att hitta en laddstation i den saudiarabiska öknen är lättare sagt än gjort, och att vänta på att en elbil ska laddas är inte idealiskt i en tävling där varje bråkdels sekund är viktig. Systemet förlitar sig på en TFSI-motor som kommer från företagets nu stängda DTM touring car-program och ställs in för att ladda batteripaketet på 50 kilowattimmar när du är på språng. Den arbetar mellan 4 500 och 6 000 varv/min."

Audi planerar att delta i lite olika offroad-lopp redan i år men målet är att man ska ställa upp och kanske vinna i nästa års Dakar-rally, ett race som drar igång 2 januari 2022.

APOLLO

Competition

Ett fullblod
bland
motorecyklar



— Jag lyfter på hjälmen för APOLLO Competition, 1955 års modell. Den blir säkert tävlingsbanornas suverän i sin klass — kör APOLLO — det är en maskin som är perfekt i alla avseenden! säger Rune Sörmander.

Tekniska data för

APOLLO Competition 1955

MOTOR: ILO 150 cc, 9 hkr. Bättre accelerations- och segdragningsförmåga.

RAM: APOLLO balanserad motorplacering för alla terräng- och vägförhållanden och konstruerad för de hårdeste påfrestningar.

FJÄDRING: Fram- och bakhjulsfjädring ger överlägsen stötdämpningsförmåga. Framgaffel: Av bottenlänkstyp med gummidämpning. Bakhjulsfjädring: Hydrauliskt dämpad svänggaffel.

SADEL: Motocrossdyna med skumgummistoppning — en tävlingsmässigt rätt konstruerad långdyna.

NAV: Fullnav med kylflänsar för precis bromsning.

FÄLGAR: Av pansarmetall.

HJUL: 3,00×19" bak
2,75×19" fram

EXTRA FINESSER: Belyst väg- och hastighetsmätare, baklykta med bromslykt.

TJÄNSTEVIKT: Cirka 74,5 kg.

För tävlingsbruk: Specialställning för höjning av sadeldyna, extra högt fotraster, lyktan och nummerplåten avlägnas med endast två skruvar.

APOLLO Competition 1955 års modell är smakfullt lackerad i effektfull kontrast till maskinens övervägande blanka delar.



Alla APOLLO-segrare 1955 får handdriven silvertrofé

Apolloklubben skänker handdrivna Apollobägare i kontrollerat silver till varje svensk förare, som vinner en av SVEMO godkänd och kontrollerad motortävling under 1955 på en APOLLO mc. Förutsättningen är, att minst 6 förare startar i klassen. Du anmäler själv till Apolloklubben, att Du vunnit en tävling. Se närmare i det senaste numret av Apollobladet, som finns hos alla auktoriserade Apollobesäljare. Bli medlem i APOLLO-klubben med alla dess fördelar.



Medlemskap i APOLLO-klubben

Alla Apollo-motorecykelägare kan bli medlemmar i vår trevliga klubb. Med varje från oss levererad motorecykel följer ett medlemskort för Apolloklubben. Som medlem i Apolloklubben får Du: Apollobladet nästan för "livstid". Apollomärket i förgylld metall och blå emalj. Apollo motoremblem av tyg. Kokboken m. m.

APOLLO Competition 1955

Åk på den skarpaste båge som någonsin konstruerats i sin klass

TILLVERKARE: M. BERLIN & CO AKTIEBOLAG • VXRNAMO

Apollo 1955.

SLUT