



*Voisin C28 Aerosport 1936.*

*Efter att ha sänt bilbrev sedan 2006 är det nu slut med detta.  
Alla sända brev har varit på 5 mb förutom detta brev som är på 6 mb.  
Tack för mig.  
Roger*

1. Teslas nya "spionkameror" finns nu i svenska bilar.
2. Här spränger han sin Tesla i luften.
3. Porsche har hittat den perfekta batteristorleken.
4. Förutspår grafitkris: Så bör tillverkarna agera.
5. Test Volvo C40: En himla trevlig elbil.
6. Priscock på begagnade bilar.
7. Lyxbilar till rekordpris – tillverkarna satsar på lyxmodeller.
8. Alla nyheter 2022!
9. Mazda RX-7: Balanskonstnären som dansade en sommar.
10. Gammalt namn – helt ny bil!
11. Saab V4 var en riktigt stryktålig mjukis.
12. Bortglömt bilmärke: Datsun.

## 1. Teslas nya "spionkameror" finns nu i svenska bilar.

Av Maths Nilsson 27 December, 2021.

Tesla släpper kamerabevakning i realtid till svenska bilar. Med Sentry Mode Live kan ägarna se bilens övervakningsfilm från fyra olika kameror i Teslas mobilapp. Dessutom kan de ropa på förbipasserande.



*Om du känner dig orolig över hur det ser ut på parkeringsplatsen kan du nu starta Teslas kameror och se live i bilens app. Det går dessutom att prata till förbipasserande med en spöklik röst.*

Strax innan jul släppte Tesla en större uppdatering av sina infotainmentsystem. Uppdateringen innehåller bland annat en större omgörning av gränssnitten i skärmarna, [en ljusshow](#) och en dödavinkelvarnare.

### Fyra olika kameror

Men den kanske mest uppmärksammade finessen är Sentry Mode Live, som nu fungerar i Sverige. Med Teslas nya finess kan ägaren gå in i Teslas mobilapp och välja på övervakningsbilder från fyra olika kameror som i realtid övervakar vad som händer i alla väderstreck runt bilen.

Finessen förvandlar bilen till en slags spionkamera. Om någon gör något otillbörligt med bilen kan bilägaren starta högtalaren och via mikrofonen i mobilen säga saker som går ut i bilens högtalare, och göra bilen till en megafon.

### Lagligt på din tomt

Om du har liveövervakning med kameror på din egen tomt behöver du inget tillstånd, men det är tveksamt om det är lagligt på offentliga parkeringsplatser i Sverige. Om bilen ägs privat eller via ett företag kan också ha betydelse när det gäller den svenska kameraövervakningslagen.

Den som vill aktivera övervakningsläget måste först slå i gång det i bilen. Sedan tidigare är det möjligt att spela in vad som händer när bilen är parkerad via Teslas Sentry Mode, men liveövervakningen av bilen är en ny finess.

Tidigare har det gått att spela medan bilen körs, denna funktion tar Tesla nu bort efter att ha fått kritik av den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten.

## 2. Här spränger han sin Tesla i luften.

Av Peter Ottsjö 2021-12-27 kl 13:07.

Det skulle kosta hundratusentals kronor att reparera Teslan. Det tänkte Tuomas Katainen inte gå med på.



**FILM:** [https://youtu.be/7\\_9aVzf5fC4?t=60](https://youtu.be/7_9aVzf5fC4?t=60).

Bilar kan vara dyra att reparera och många är bekanta med den sjunkande känslan när det kommer ett kostnadsförslag från verkstaden. Inte fullt lika många gör dock som Tuomas Katainen. Efter att ha fått beskedet att hans Tesla Model S från 2013 skulle kosta omkring 200 000 kronor att laga valde han att spränga sin bil.

– De första 1 500 kilometrarna var trevliga. Sedan började jag få felmeddelanden.

Tuomas Katainen fick sin Model S bogserad till en auktoriserad verkstad. Efter en månad fick han beskedet att hela batteripacket var tvunget att bytas och att någon garanti inte återstod. Tekniksajten [The Verge skriver](#) att det bör gå att få en reparation till ett betydligt lägre pris via en icke auktoriserad verkstad.

Men Katainen hade bestämt sig: han skulle hämta Teslan och spränga den i luften. Och det var inga tomma ord.

Med hjälp av gänget bakom Youtube-kanalen Pommijätkät – som ungefär kan översättas till Sprängsnubbarna – skred han till verket. Bilen placerades i ett gammalt stenbrott i Jaala i södra Finland och lindades in i 30 kilo dynamit. Men Tuomas Katainen lät inte sprängladdningarna detonera förrän en krocktestdocka föreställandes Elon Musk hade placerats i förarsätet.

Resultatet? Ja, se själv i videon.

### 3. Porsche har hittat den perfekta batteristorleken.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-12-27.

Lång räckvidd är alltid önskvärt när det kommer till elbilar. De modeller som bjuder på det, till exempel Mercedes EQS och Lucid Air, gör det till stor del tack vare stora batterier på över 100 kWh.



Häromveckan presenterade också Nio sin senaste modell ET5 som går att få med ett batteripaket på hela 150 kWh. Den ska då få en räckvidd på 100 mil. Det är också vad Mercedes lovar med konceptet EQXX, som presenteras nästa vecka. Hur stort batteripaket den får vet vi ännu inte. Men Mercedes har sagt att aerodynamiken ska spela en viktigare roll än batteriets storlek för att nå den efterlängta räckvidden på 100 mil.

Att öka räckvidden genom att bygga in ett större batteripaket är nämligen inte någon universallösning. Större batteri ger både större vikt och kräver mer plats. Dessutom utgör batteripaketet idag en stor del av både priset och koldioxidavtrycket hos en elbil.

”Lagom är bäst”, heter det, och Porsche menar nu att de kommit fram till den perfekta avvägningen mellan prestanda, räckvidd och storlek på batteripaketet.

#### **100 kWh.**

Det har Porsche kommit fram till genom att testa olika batteristorlekar på legendariska Nürburgring i Tyskland. Visserligen endast i form av simuleringar, men resultatet visar ändå att just 100 kWh ger bäst resultat.

En Porsche Taycan Turbo S med ett batteripaket på 85,1 kWh klarade norra slingan på 7:39,5 minuter. När batteriets storlek minskades till 70 kWh sjönk också effekten då det gav ifrån sig mindre mängd ström.

Trots att vikten minskade med 109 kilo blev varvtiden 7:40,2 minuter. Även tiden från 0-100 gick snabbare tack vare den lättare bilen. Men samtidigt gjorde den minskade effekten att det dröjde åtta tiondels sekunder längre innan bilen var uppe i 200 km/h.

Med ett tyngre batteri på 100 kWh ökade varvtiden visserligen ytterligare till 7:42,4 minuter. Men alla kör ju inte Nürburgring till vardags. Då är i stället tiden vid laddstolpen och den totala räckvidden två viktiga faktorer.

# Porsche's answer: ~100kWh is the right capacity

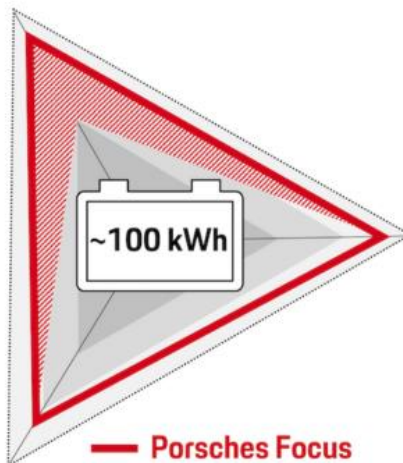
**500 km**  
+ further reduction  
of charging time

**TRAVELING TIME**

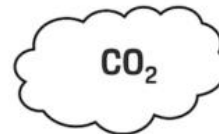


**Optimize**

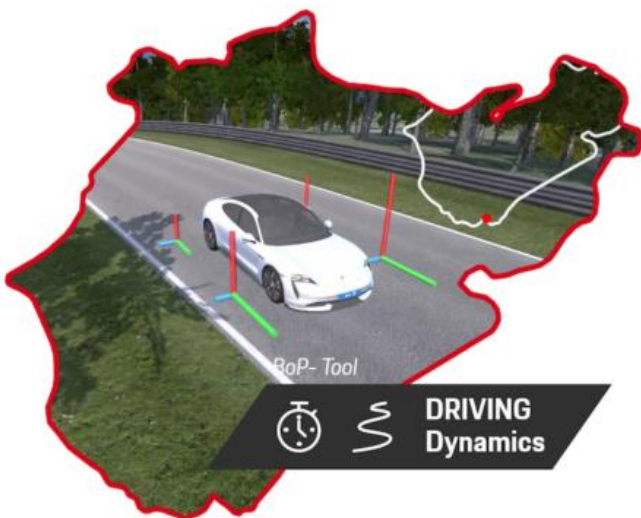
**DRIVING Dynamics**



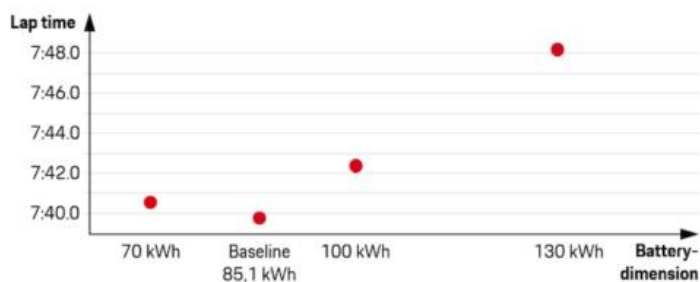
**Minimize  
Vision: Net Zero**



## Simulation @ Nordschleife/Nürburgring Lap time vs. dimension of battery



	Vehicle weight [kg]	Lap time Nürburgring [min : sec]	0-100 / 200 kph Acc. Time [s/s]	Max. Long. Acceleration [m/s <sup>2</sup> ]	Max. Lateral Acceleration [m/s <sup>2</sup> ]
70kWh	2310.1	07:40.2	2.90/9.51	12.02	10.35
Baseline (85,1kWh)	2419.0	07:39.5	2.92/9.43	11.18	10.24
100kWh	2526.3	07:42.4	3.04/9.71	10.87	10.18
130kWh	2742.8	07:48.2	3.28/10.48	10.06	10.01



Sammanlagt visar Porsches undersökning alltså att ett batteripaket på 100 kWh ger optimal prestanda med bäst avvägd räckvidd.



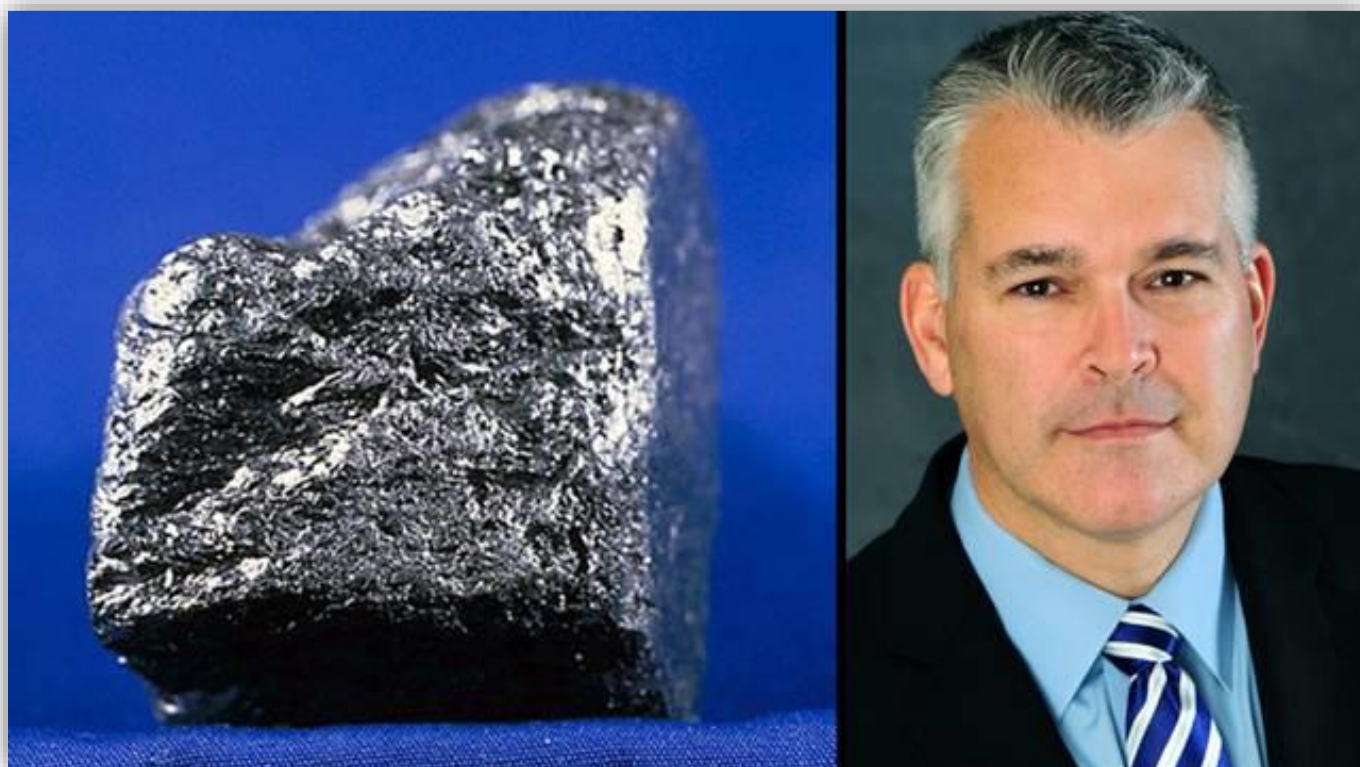
**Carl Undéhn**

**PORSCHE**

#### 4. Förutspår grafitkris: Så bör tillverkarna agera.

Av John Edgren. 2021-12-27 kl 16:05.

**Benchmark Mineral Intelligence anser att en global grafitbrist blir ett faktum under 2022.**



##### **Här är expertens råd till batteritillverkarna.**

Grafit bryts i Nordamerika, Afrika och Asien, men materialet måste processas innan det hamnar som anod i litiumjonbatterier – och den bearbetningen utförs i dag i Kina. Exempelvis har USA inga anläggningar som i stor skala kan leverera grafit för elfordon. Det rapporterar [Electrek](#).

Kina kontrollerar därmed 84 procent av den globala tillgången på grafit, och i takt med att världens största marknad för laddbara bilar växer finns det också en förväntan kring att landet kommer att prioritera sin inhemska batteritillverkning.

Benchmark Mineral Intelligence förutspår att batterisektorn årligen kommer att växa med 30 procent till och med 2030. Den Londonbaserade prisrapporteringsbyrån anser att en global grafitbrist blir ett faktum under 2022.

Electrek har intervjuat vd:n för Ceylon Graphite, och enligt Don Baxter har Kinas batteriproduktion en kapacitet som ligger minst tio år före väst. För att säkerställa sin tillgång rekommenderar han att fordonsindustrin och deras underleverantörer i väst ser över sina försörjningskedjor.

**Prognos: Europa på väg att köra om USA i batteriracet.**

## 5. Test Volvo C40: En himla trevlig elbil.

Av Maths Nilsson 28 December, 2021

Dagens PS testar Volvos första renodlade elbilsmodell C40 i tufft vinterklimat hemma i Sverige. Mest av allt är bilen en Volvo XC40 med sluttande taklinje och fräckare design. Men det gör inget. Volvo C40 är en himla trevlig bil och går nästan lika långt som en Tesla eller Volkswagen ID.4 i svensk vinterkyla.



*Volvos första rent elektriska modell C40 är här.  
En körglad historia som gör 0-100 km/h på 4,7 sekunder.*

Om bara tre år ska varannan Volvo som säljs vara helt elektrisk. Det är en enorm förändring från några få procent där Volvo ligger i dag. I december har Volvo hittills bara fått ut 196 elbilar i Sverige. En droppe i havet när var tredje såld bil är helt elektrisk och nu måste Volvo spotta upp sig.

Volvos första försök med en modern elbil är XC40 Recharge som släpptes för något år sedan. Nu kommer den andra elbilen från det svensk-kinesiska bilmärket och modellen som ska dra det elektriska tåget 2022.

### **Mest en XC40 med rundat tak**

Volvo C40 sägs vara den första helt elektriska modellen från Volvo. Men låt oss vara ärliga direkt. C40 är mest av allt en XC40 där taket rundats av. En bil som vill vara mer ärtig coupé och mindre tuff SUV.

I grunden bygger bilen på samma konstruktion som den bensindrivna XC40 som blev Årets bil 2018. Nya C40 har redan hunnit få en del kritik i pressen för att plattformen skulle vara gammal och bilen ha svårt att konkurrera med det senaste elektriska skriket från Kia, Hyundai, Volkswagen och Tesla.



*Veganska material så långt ögat kan se,  
det finns inte en död djurcell någonstans i Volvo C40.*

### **Ingen skateboard**

Volvon har risats för att vara dyr, gammalmodig och ha för kort räckvidd. I dag ska en toppmodern elbil stå på en skateboardplattform och det gör inte Volvo C40 som är byggd på en bensinplattform.

Så det är med viss spänning jag kliver direkt över från en Tesla Model Y till en Volvo C40. Kommer bilen kännas mossig och kommer batteriet att ladda ur snabbt i den svenska vinterkylan när temperaturen kryper ner mot -18 grader?

### **Coolare än XC40**

Första intrycket är att bilens yttre känns betydligt coolare än Volvo XC40 som jag börjat tröttna lite på vid det här laget. Volvo har trollat med designen och gjort C40 ganska anorlunda. Bilen har väldigt runda former för att vara en Volvo. Visst är utseendet en efterhandskonstruktion, men det har blivit ganska lyckat, en elegant liten bil.

Inne i bilen är det mesta sig likt från XC40, men Volvo har jobbat med nya små accenter för att sätta pricken över i:et. Hela inredningen vegansk och stolarna har nya tyger och dörrsidorna är gjorda av återvunna pet-flaskor.

### **Abisko-paneler**

Materialet påminner om tovad ull och känns trevligt att ta på. Panelerna på dörrar och ovanför handskfacket har fått en topografisk profil lånad från Abisko. Det är bakbelyst när det är mörkt ute och skapar en mysig känsla.

På det hela taget är det en välkomnande och mysig kupé, även om den inte är toppmodern. Bilen känns betydligt lyxigare än den spartanska och karga Teslan där du måste köpa stämningsbelysningen i en webbshop.





*Volvo C40 kostar 689 900 kronor, men då ingår det mesta. För den som vill prova på att köra elektrisk kan tre månaders leasing vara ett spännande test.*

### **Omodernt Googlesystem**

Volvons svagaste punkt är mjukvaran. Volvo säger stolt att det är ett toppmodernt samarbete med Google. Men systemet och gränssnittet är ett lappverk och känns skrattretande gammalmodigt i jämförelse med Tesla, som just släppt livekameror, ljusshow, Tiktok och två nya spel.

Volvo och Google har inte ens lyckats fylla systemet med ikoner med standardfinesser. Det är ekande tomt och utbudet känns som en sovjetisk köttbutik från 80-talet, även om du kan ladda hem saker via Google Play. Det är inte ens nära Tesla i modernitet och användarvänlighet, trots att Googles grejer ska vara topp notch. Här måste Volvo och Google verkligen spotta upp sig framöver om de ska ha en chans i konkurrensen.

Långa passagerare slår i taket i bak efter att taklinjen rundats av och utrymmet offrats på designens altare. Den som ofta har fullvuxna passagerare gör klokt i att välja bort C40. Bagageutrymmet är nästan lika stort som på den reguljära XC40-modellen, men höga föremål får inte plats.

### **Chassi i toppklass**

Jag tar plats bakom ratten på C40 och bilen minst lika trevlig att köra som den elektriska XC40. Chassit sväljer de flesta ojämnheter utan att bilen känns gungig och ratten har precis lagom mycket styrkänsla för att ge föraren närvaro utan att det blir nervöst. Bra jobbat av Volvo med tanke på att bilen väger mastiga 2,2 ton.

Inte ens Volvos hårt kritiserade allvädersdäck (mer om dem i ett kommande test) stör min framfart på vägarna. Den som vill åka sportigt och stötigt väljer med fördel en Tesla Model Y, men C40 har även i elektrisk version ett av marknadens bästa chassin. Kompromissen mellan komfort och sport är snudd på optimal för svenska vägar, men det är ju hemmaplan för Volvon.

## Kontrollerad med året runt-däck

Volvos fina elektriska fyrhjulsdraft i kombination med ett bra antispinnssystem gör att bilen känns kontrollerad även när det är lite halt, även när bilen rullar på åretrunt-däck.

Effekten på 408 hästkrafter gör att det finns massor av effekt i alla lägen, även om antispinnssystemet filar ner topparna på vridmomentkurvan i halkan. 0-100 km/h på 4,7 sekunder gör att Hisingstraktorn är kvickare än Tesla Model Y:s Long Range-modell.

Körkänslan i C40 är i toppklass och jag trivs väldigt bra bakom ratten. Volvos ingenjörer har verkligen trollat när de förvandlat C40 till elbil. C40 kommer inom kort med endast framhjulsdraft och de 218 hästkrafterna räcker gott för de flesta.

## Klarar kylan bra

Volvo C40 har batterier på 78 kWh och bilen har fått kritik för att vara gammalmodig och ha för kort räckvidd. Men i bitande svensk decemberkyla märker jag inte något större tillkortakommande mot Tesla Model Y eller Volkswagen ID.4.

Ny programvara och ett mer aerodynamiskt tak har jämnat ut oddsen lite i Volvos favör. Kylan decimerar räckvidden hos alla elbilar, men Volvo C40 kommer en bra bit över 30 mil även när Kung Bore håller Sverige i ett järngrepp. Men för att få ett rättvist omdöme borde den ställas mot andra elbilar med exakt samma förutsättningar, och det har jag inte kunnat göra.

## Billigare versioner på G

Volvo har trollat med sin gamla konstruktion i stort som smått och C40 är tillräckligt bra på det mesta. Det finns egentligen bara ett par större invändningar kvar mot Volvo C40: Prislappen och mjukvaran. Den som ska köpa bilen får hosta upp med 689 900 kronor, eller betala en månadshyra från 7790 kronor. Det låter som otroligt mycket pengar, men Volvon är fullt utrustad från start, så egentligen är det i nivå med konkurrenterna. Snart kommer billigare versioner av C40 med framhjulsdraft.

Egentligen är det bara mjukvaran som känns alldeles för spartansk, gles och passé. Det är mil efter Tesla och även långt ifrån de senaste systemen från BMW och Mercedes. En så central del som bilens räckvidd borde till exempel vara en integrerad del och inte ligga i en app.

Många som söker en elbil vill ha det sista skriket och då känns kanske inte en gammal fossilbilsplattform med ett föråldrat infotainmentsystem inte tillräckligt hippt. Och för många är mjukvaran o dag viktigare än hårdvaran när det ska väljas bil.

Trots att Volvo C40 är en himla trevlig bil får den svårt att göra succé då den har en ohipp aura runt sig, det är synd. För i många stycken är Volvon minst lika bra som flashigare konkurrenter med skateboardplattform.

## Fakta Volvo C40 Recharge

**Pris:** Från 689 900 kr, privatleasing från 7790 kronor i månaden vid 36 månaders leasing. Kan leasas på tre månader för 8690 kronor.

**Batteri:** 78 kWh, brutto.

**Fartresurser:** 0-100 km/h på 4,7 sekunder. Toppfart: 180 km/h.

**Räckvidd:** 42 mil enligt WLTP.

**Laddning:** 150 kW vid snabbladdning.

**Längd/bredd/höjd:** 443/203,5/158 cm.

**Vikt:** 2185 kg.

## 6. Priscock på begagnade bilar – risk för bubbla.

Av Johan Augustin 28 December, 2021.

Halvledarbristen har gjort nya bilar till en bristvara, medan försäljningen av begagnade bilar skjuter i höjden. Samtidigt varnar en expert för en bubbla.



*Begagnade bilar är fortsatt heta på marknaden.*

I Sverige och utomlands råder det brist på nya bilar, på grund av den globala halvledarbristen. Det innebär en gyllene marknad för de som handlar med begagnade bilar.

### ”Fantastiskt år”

För Bilia Outlet är ökningen 60 procent under 2021 och vd:n **Björn Olofsson** har tidigare beskrivit det som ”ett fantastiskt år” för GP.

”Nästan alla biltillverkare har ju problem med halvledarbrist, vilket leder till längre leveranstider för nästan alla bilmärken. Det har lett till att nyare begagnade bilar är väldigt eftertraktade”, sa han tidigare, [skriver GP](#).

Läget ser likadant ut i USA.

”Under de fyra senaste månaderna har priserna ökat med mer än 20 procent. De har inte bara ökat mer än S&P, under de senaste fyra månaderna är ökningen större än hos bitcoin, säger marknadsforskaren **Jim Bianco** till CNBC.

### En bubbla

Han beskriver vidare priserna som en bubbla.

”Det har visat alla tecken på en bubbla. Begagnade bilar ska vara en tillgång som minskar i värde. De ska inte stiga i pris”, säger han.

## 7. Lyxbilar till rekordpris – tillverkarna satsar på lyxmodeller.

Av Mia Jacobs.

27 December, 2021.

**Lyxbilar från BMW, Mercedes och Audi säljs till rekordpriser. Nu satsar de tyska biltillverkarna på bilarna som ger mer i vinst, och struntar i volymen.**



*Ola Källenius, vd för Daimler AG, säger att det blir fortsatt satsning på lyxmodeller.*

Halvledarkrisen på världsmarknaden [har enligt Financial Times](#) lett till att de tyska biltillverkarna satsar på lyxmodellerna som ger mer i vinst.

### **Lyxbilar, inte volym**

Audi, Mercedes-Benz och BMW har ökat bruttointkomsten per bil med i genomsnitt nästan 25 procent jämfört med 2019 visar en analys gjord av [Stifel](#) för Financial Times räkning.

Enligt analysen har Mercedes ökat sina intäkter med 1,4 miljarder euro (knappt 14,5 miljarder kronor) enbart genom bättre prissättning och genom att använda de tillgängliga halvledarna i de exklusivare modellerna som ger högre vinstmarginal.

Det är en strategi som kommer att fortsätta också när pandemins effekt på tillgång till halvledare avtar.

”Det finns ingen anledning att jaga volym”, [säger Ola Källenius, vd för Daimler AG där Mercedes-Benz ingår, till Financial Times](#). ”Den här strategin att inte titta nedåt i segmenten utan uppåt, den kommer att fortsätta”.

## Ger högre pris på begagnat

De rekordhöga prisökningarna för begagnade bilar är också en del i lyxmodellernas framgång. När leasingbilarna återlämnas till tillverkarna är priset de kan hämta mycket högre än vad som beräknats.

”Sett i det korta perspektivet kommer bristen på nya bilar idag att innebära brist på begagnade bilar under åtminstone de kommande två åren”, säger **Daniel Schwarz**, analytiker hos Stifel till Financial Times.

## Ökade vinstmarginaler

”Det borde hålla priserna uppe för nya bilar också”, fortsätter han.

Trenden att tillverka fler bilar än man kunde sälja och sedan ge rabatt på överblivna exemplar är alltså bruten. Nu är nya bilar en bristvara, och de stora tillverkarnas vinstmarginaler ökar.

Enligt Stifels beräkningar kommer Mercedes-Benz bruttointäkter per bil att öka från knappt 38 000 euro (drygt 392 000 kronor) 2019 till mer än 54 000 euro (nästan 558 000 kronor) 2021 till och med tredje kvartalet. Audi har ökat från mer än 46 000 euro (drygt 475 000 kronor) till ungefär 57 500 euro (594 000 kronor).

## Läs även:



## Bilarna som får chockhöjd skatt nästa år.



## Mercedes elchock: Visar upp tre nya bilar.



**Mia Jacobs**



## 8. Alla nyheter 2022!

Av Jens Dralle, Publicerad i dag, 03:55.

**BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Tillverkarna.**

**På programmet för 2022 står inte mindre än 120 nyheter i samtliga klasser. Vi har samlat ihop de viktigaste.**



### ALFA ROMEO Tonale

I maj får den lilla Alfafamiljen äntligen ett viktigt tillskott. För närvarande säljer den italienska biltillverkaren endast mellanklassedanen Giulia och suven Stelvio som båda är cirka 4,70 meter långa och bygger på samma plattform med antingen bak- eller fyrhjulsdraft.

Den nya kompaktsuven är däremot knappt längre än Giulietta (4,35 meter), som fortfarande säljs i ett antal länder, men cirka tio centimeter högre. Chassi- och drivlinekomponenterna kommer från den amerikanska grenen av Stellantis-koncernen. Många delar används nämligen redan i Jeep Compass.

Vid sidan om dieselmotorer kan vi även vänta oss en rad bensindrivna alternativ där de allra starkaste kommer som laddhybrid och med fyrhjulsdraft.



**AUDI A8**

I början av året revideras märkets flaggskepp framtill (digitala Matrix-LED-strålkastare med högupplöst mikrospegelteknik) men även i aktern, med nya OLED-ljus. Man har dessutom passat på att aktualisera assistans- och infotainment-utrustningen.

Motorutbudet med sexcylindriga dieselmotorer, sex- och åttacylindriga bensinalternativ och hybriddrivlina lämnas däremot orört. För den kinesiska marknaden kan vi vänta oss en superlyxig långversion.

**BMW 2-SERIE Active Tourer**

I april startar nyupplagan av kompakta 2-serie AT som bygger på den framhjulsdrivna arkitekturen UKL II där golvet numera ger plats för ett 16,3 kWh-batteri istället för den utgående modellens 10,0 kWh. Parallellt med den elektriska räckvidden (8 mil) växer även bränsletankens volym från dagens futtiga 36 till mer användbara 47 liter.

Karossen växer inte lika mycket, tre centimeter på längden och två både på bredden och höjden för att vara exakt, men bjuder som femsitsig variant på en lastvolym mellan 406 och 470 liter beroende på drivlina. Den elektriska bagageluckan och det ställbara baksätet ingår alltid.

Förarmiljön domineras av en stor, välvd skärm som flätar samman de digitala instrumenten med infotainmentskärmen. Den samt bilens kompletta elektronikstruktur härstammar för övrigt från iX.

Motorutbudet sträcker sig från trecylindriga bensenmotorer med 136 hk i 218i till en fyrcylindrig laddhybrid med en systemeffekt på 326 hk i 230e xDrive. Samtliga motorer kombineras endast med en justegrad dubbelkopplingslåda.



## BMW M3 Touring

I slutet av 2022 är Audi RS 4 Avant och Mercedes C63 T inte längre ensamma i prestandakombiklassen. För första gången kommer BMW M3 även i kombiutförande och precis som i sedanen gömmer sig här en sexcylindrig motor med dubbla turbo bakom bävernyllet. I kombiform är det dock alltid Competitionmodellen som gäller, alltså 510 hk samt fyrhjulsdrift och åttastegad automatlåda.

Medan frontpartiet är en exakt replika av sedanmodellens kommer akterpartiet från den vanliga kombi vilket innebär att de bakre, breddade hjulhusen och chassijusteringen är nya. Touringmodellen får naturligtvis också ta del av det senaste infotainmentsystemet.



## BMW X1

Revolutionen från modellens senaste generationsväxling 2015 med trecylindrig instegsmotor och framhjuldriven plattform har knappast skadat tillverkarens minsta suv.

När generation tre står hos handlarna i november är det dock snarare en försiktig evolution som väntar oss. Tekniskt sett liknar uppgraderingarna (UKL II-plattform och elektronikarkitektur från iX) de hos 2-serie Active Tourer och även motorutbudet med överladdade tre- och fyrcylindriga motorer plus laddhybrider är praktiskt taget identiskt.

Dubbelkopplingslådan med minimala växelväljare hör alltid till grundutrustningen, fyrhjulsdrift finns dock enbart till de starkare motorerna. Nya X2 kommer först 2023.





## CITROËN C5 X

Till skillnad från föregångaren, som fanns både i sedan- och kombiutförande, kommer nya C5 med tillägget X enbart i crossoverform. Tack vare hög markfrigång ska den franska modellen, som är 481 cm lång och byggs i Kina, även klara sig fint på vägar av tveksam kvalitet.

En stor bagagelucka öppnar till ett ordentligt lastutrymme som sväljer mellan 545 och 1 640 liter medan panoramataket ger det rymliga kupéutrymmet en luftigare känsla. Bakom den markerade fronten med smala LED-strålkastare gömmer sig antingen en 1,2-liters trecylindrig motor med 130 hk eller en laddhybrid med 225 hk och en elektrisk räckvidd på drygt 50 km.



## DACIA Jogger

När den rustika skjutdörrsmodellen Dokker lämnar jordelivet ersätts den av nya Jogger som återigen följer samma koncept som första generationen Logan MCW.

Nykomlingen bygger på samma arkitektur som Sandero men är istället en 46 cm längre kombiversion med högre tak och upprätt bagagelucka som sväljer antingen en tredje sätesrad eller upp till 1 819 liter. På motorsidan står två trecylindriga bensinmotorer till buds.



## FIAT Ulysse

Vi känner igen namnet, vi känner igen konceptet. Även i sin tredje generation är storfamiljsfraktaren och byggföretagsfavoriten utvecklad i samarbete med PSA-koncernen och egentligen inte mycket mer än en Citroën Spacetourer eller Peugeot Traveller med märkesspecifik optik. Personbilsvarianten rymmer sex till nio passagerare och har ett motorutbud med dieslar och elektriska alternativ.



### FORD Fiesta

Februari 2022 bjuder på en faceliftad Fiesta med högre front, smalare LED-strålkastare (standard, med Matrixfunktion som tillval) och en utökning av assistanssystemen. Instegsmodellen klarar sig med 75-hästarmotor medan toppversionen ST får 200 hk och 320 Nm.



### FORD Tourneo Connect

Nyupplagan av hantverkarnas och storfamiljernas favorit har utvecklats i samarbete med Volkswagen och är därmed nära besläktad med VW Caddy. Det innebär att även Tourneo finns i två olika längder, har dubbla skjutdörrar bak och även finns i en sju-sitsig konfiguration.

Vid sidan om en 1,5-liters bensinmotor med 114 hk erbjuds också två dieselalternativ med antingen 102 eller 122 hk. Den starkaste motorvarianten går dessutom att få med fyrhjulsdraft.



### GENESIS GV60

Den kompakta crossovermodellen från det sydkoreanska lyxmärket Genesis bygger på Hyundai-koncernens elektriska E-GMP-plattform som bland annat bjuder på 800-volts snabbladdningsteknik. Den fyrhjulsdrivna toppversionen kommer med dubbla 160 kW-motorer och adaptiva dämpare samt ett omfattande service- och garantipaket.



**HONDA HR-V**

Trots att den mindre suven från den japanska tillverkaren inte är större än sin föregångare är det dock framför allt prislappen som växer ordentligt. Från 207 000 kronor som årets modell kostar till 299 000 kronor för att vara mer exakt. Man får dock samtidigt betydligt mer utrustning (LED-strålkastare, adaptiv farthållare, klimatautomat), och en hybriddrivlina. Förbrukning enligt WLTP-cykeln? 5,4 l/100 km.

**JEEP Grand Cherokee**

Den något större (4,91 meter) nyupplagan finns hos handlarna från och med april enbart bestyckad med laddhybriddrivlina. Kombinationen av en tvåliters bensinmotor och en elmotor ger en systemeffekt på 375 hk och en elektrisk räckvidd på runt 4 mil. Markfrigången kan höjas till 287 mm tack vare luftfjädringen. Åttacylindriga motorer finns inte längre på den europeiska marknaden.

**KIA Sportage**

Redan i början av året dyker den femte generationen av Sportage upp hos handlarna. Den kompakta storsäljaren växer till 4,52 meters längd och bagagevolymen anges till mellan 591 och 1 780 liter. Likt systerbilen Hyundai Tucson består motorutbudet av två dieselmotorer samt av ladd- och mildhybrider med ett effektspektrum mellan 150 och 265 hk.



### RANGE ROVER

Nya Range Rover gör inte mycket väsen av sig. Designen följer föregångarens och tillverkaren lovar 24 procent lägre ljudnivå, en styrande bakaxel med ett maximalt rattutslag på 7,3 grader, två laddhybrider med upp till 10 mil elektrisk räckvidd och därtill tre diesel- och två bensinalternativ.



### MERCEDES EQE

Den 4,95 meter långa sedanen startar först som EQE 350 med 215 kW och en WLTP-räckvidd på upp till 66 mil. Man planerar även fyrhjulsdrevna varianter och en EQE 450 med 245 kW samt en AMG EQE 53 med 400 kW. Det enda som stör det lyckade konceptet? Den orimligt minimala bagageluckan som döljer ett lastutrymme på 430 liter.



### MERCEDES AMG SL

Mercedes SL 55 är tillbaka och precis som den smått legendariska AMG-varianten ur R 230-serien lämnar även motorn i barnbarnet 476 hk. Vi kan naturligtvis vänta oss betydligt kraftfullare motoriseringar, även om en redan finns med i utbudet: SL 63 med dubbelturbomatad V8 med 585 hk. Gemensamt för alla är fyrhjulsdrift, tygtak, ett baksäte samt 150 kg extra på vågen.



### **MERCEDES GLC**

Nu är det även dags för suvutförandet av senaste C-klass i form av nya GLC vilket innebär fyrcylindriga diesel- och bensinmotorer samt laddhybrider med upp till 10 mil elektrisk räckvidd utan reducerad lastvolym.



### **PEUGEOT 308 SW**

För att över huvud taget kunna utmana den mäktiga VW-koncernen finns den franska kombimodellen tillgänglig med två laddhybridvarianter med antingen 180 eller 225 hk. Den elektriska räckvidden anges till cirka 6 mil.



**MITSUBISHI Outlander**

Länge var det osäkert om nya Outlander skulle komma till Europa eller inte, men här är den! Exakta tekniska data för den exotiskt stylade suven är man än så länge förtegen om men vi kan säkerligen räkna med en 2,5-liters bensinmotor med mildhybridisering och valfritt fram- eller bakhjulsdrift samt en laddhybrid med 9 mils räckvidd.

**NISSAN Ariya**

Den elektriska crossovern kommer nu äntligen till handlarna efter en del förseningar och då med många motor- och batterivarianter: inestet bildas av 63 kWh och 160 kW som följs av lika framhjulsdrevena 87 kWh med 178 kW. Vill man ha fyrhjulskrafts får man beställa modellen e-4ORCE med 87 kWh-batteri och en motoreffekt på antingen 225 eller 290 kW.

**OPEL Grandland**

Den faceliftade suvmodellen kommer i februari med uppfräschad design och ett nytt infotainmentsystem. Chassi- och drivlinekomponenterna har lämnats orörda.

**OPEL Astra Sports Tourer**

Till sommaren får Astrafamiljen äntligen utökning i form av kombimodellen. Precis som systemmodellen Peugeot 308 SW har kombi sex centimeter längre axelavstånd än sedanmodellen.



### RENAULT Megane E-Tech

Den elektriska kompaktbilen bygger på Renault-Nissan-alliansens CMF-EV-arkitektur och delar därför många komponenter med Nissan Ariya. Den 4,21 meter långa bilen ska väga drygt 1,6 ton och är därmed avsevärt mycket lättare än VW ID.3.

En 160 kW-motor ger fint temperament, tillverkaren anger sprinttiden från 0 till 100 km/h till 7,4 sekunder. WLTP-räckvidden lovar 47 mil och bilen kan laddas med en maximal effekt på 130 kW. Instegsversionen har dock bara ett 40-kWh-batteri och 96 kW motoreffekt.



### SKODA Enyaq iV Coupé

Efter 31 års väntan presenterar Skoda äntligen en coupé igen, låt gå för att modellen är en SUV. Chassit, bredden och axelavståndet överensstämmer med grundversionen Enyaq iV:s men coupén är med sina 4,65 meter hela fyra millimeter längre och dessutom en millimeter högre.

Det stora panoramataket ingår alltid och tack vare coupéns lägre luftmotstånd är även räckvidden en aning generösare (53,5 istället för 50 mil).



### **SUBARU Solterra**

Gemensamt med Toyota har Subaru utvecklat en eldriven arkitektur, vilket innebär att tillverkarens senaste modell i stort sett är identisk med Toyota bZ4X.

2030 planerar man att elektrifierade fordon ska stå för minst 40 procent av försäljningen, fem år senare vill man inte alls bygga några renodlade förbränningsmotorer. För Solterra har man till och med en STI-version på bordet, med fyrhjulsdraft och 300 kW.



### **TESLA Model X Plaid**

Marknadsnischen för stora, sju-sitsiga suvar med mer än 1 000 hk och en dragvikt på knappt 2,3 ton är ytterst begränsad i dagsläget. Det enda alternativet är faktiskt Model X Plaid med tre elmotorer som tillsammans producerar 750 kW, alltså 1 020 hk.

0 till 100 km/h går på 2,6 sekunder och toppfarten begränsas till 262 km/h. Plaid kommer i slutet av 2022 och kostar minst 1 279 990 kronor.



### **TOYOTA Aygo X**

Efter att småbilskooperativet mellan Toyota, Peugeot och Citroën har upphört bygger man nya Aygo X i den tjeckiska fabriken i Kolín. Bilen bygger på TNG-plattformen, är 370 cm lång och drivs av en trecylindrig bensinmotor som lämnar 72 hk. Standard är en femväxlad manuell låda, som tillval går det att få en steglös automatlåda. Fyrhjulsdraft finns inte alls trots suvutseendet.





**TOYOTA bZ4X**

Nya bZ4X är 4,69 meter lång, 1,86 meter bred och 1,65 meter hög med ett axelavstånd på 2,85 meter. Nykomlingen får uteslutande helelektriska drivlinor. Till en början finns suven i två olika versioner: som instegsmodellen bZ4 med 150 kW som räcker för att sprinta till 100 km/h på 8,7 sekunder och som bZ4X vars dubbla elmotorer lämnar 160 kW tillsammans.

**VOLVO XC90**

I september 2022 presenteras nuvarande generationens efterföljare under ett annat namn, kanske Embla. Den sjusitsiga (tillval) suven blir enbart eldriven med 60 mils räckvidd och två elmotorer (synkron bak, asynkron fram), senare kommer även enklare versioner med bakhjulsdrift och mindre batterier.

På insidan dominerar Googleinfotainment och på taket sitter en lidarsensor för assistansarmadan och autonoma funktioner.

**VOLKSWAGEN Taigo**

I januari 2022 står den kompakta (4,27 meter) coupésuven hos handlarna efter en långväga resa. Taigo produceras nämligen i Brasilien som systemmodell till inhemska Nivus, fast med europeisk utrustning. Vid sidan om omfattande säkerhetssystem finns även Matrix-LED som tillval.

Taigo är en lifestyleprodukt vilket innebär att modellen kan individualiseras i hög grad och den delar motorutbud (tre bensinmotorer med turbo: 95, 110 och 150 hk) med T-Cross.



### **VOLKSWAGEN ID.5**

Ännu en coupéversion av en suvmodell. ID.5 är nämligen den mer aerodynamiska ( $c_w$  0,26 istället för 0,28) versionen av ID.4 och den får därför samma motorutbud bestående av antingen en eller två elmotorer och effektuttag på mellan 125 och 220 kW. Man kan även välja mellan ett 52- och ett 77-kWh-batteri med en maximal räckvidd på 52 mil.

Till skillnad från ID.4 är både bagaget och huvudutrymmet bak mer begränsade, dock kan coupén laddas snabbare än ID.4. Kommer i mars.



### **VOLKSWAGEN ID.Buzz**

Bullyfans världen över har väntat länge, i sommar är det dock äntligen dags för ikonen att återuppstå. ID.Buzz använder sig självklart av koncernens elbilsplattform och får därför historiskt korrekt äkta bakhjulsdrift och en effekt på 150 kW.

Senare följer en fyrhjuldriven version med dubbla motorer och 220 kW. Räckvidden med 52- eller 77-kWh-batteriet ligger mellan 30 och 45 mil.



### **VOLKSWAGEN Amarok**

Nya Amarok är inget annat än en Ford Ranger i Volkswagenskrud. Motorutbudet kommer för övrigt från Ford: en 2,7 liters bensin-V6, en stark diesel och förhoppningsvis en hybrid-drivlina.



### POLESTAR 3

Som ett plattformssyskon till Volvo XC90/Embla kommer Polestar 3 att ha många liknande funktioner. Polstjärnan blir det sportigare alternativet av de två med ett sluttande coupé-tak. Det sistnämnda ska ge baksätesspassagerarna en lyxigare upplevelse – om vi ska tro vd Thomas Ingenlath.

Den femsitsiga Trean kommer att ha en räckvidd på uppemot 60 mil. Både två- och fyrhjulsdrift kommer att erbjudas.



### AUDI Q6 e-tron

Som ett storsyskon till dagens Q4 e-tron kommer Q6 e-tron att ersätta den äldre elektriska storsuven e-tron. Rörigt? Det tycker vi med. Den nya modellen bygger i vilket fall på den Porscheutvecklade Premium Platform Electric (PPE) med 800 volts systemspänning och en laddeffekt på uppåt 270 kW.

Likt konkurrenterna siktar nog Audi på en räckvidd över 50 mil. Q6 e-tron följer troligen en sedan på samma plattform, kallad A6 e-tron, 2023.



### CUPRA Born

Vi har redan kört Cupras VW ID.3-syskon Born (se ams nr 24/2021) och nu i vår kommer den hit. Mest intressant är den snabbare laddningen (tillval) på upp till 170 kW, hela 45 mer än vad koncernkusinerna på MEB-plattformen klarar i dagsläget. Inredningen upplevs också mer ombonad och dyrare. Med e-Boostpaketet har Born också 231 hästkrafter. Själva körupplevelsen är däremot snarlik den i ID.3.



### FORD Ranger

Fords kunder ville ha fler moderna funktioner och mer styrka – nu får de det. Den nya Rangern har utrustats med en treliters turbodiesel-V6 vilket ger mer effekt och vridmoment jämfört med tidigare motoralternativ. På köpet tillkommer också större utrymmen och bättre vägegenskaper, däribland avancerade LED-strålkastare, så att man slipper blända mötande trafik.



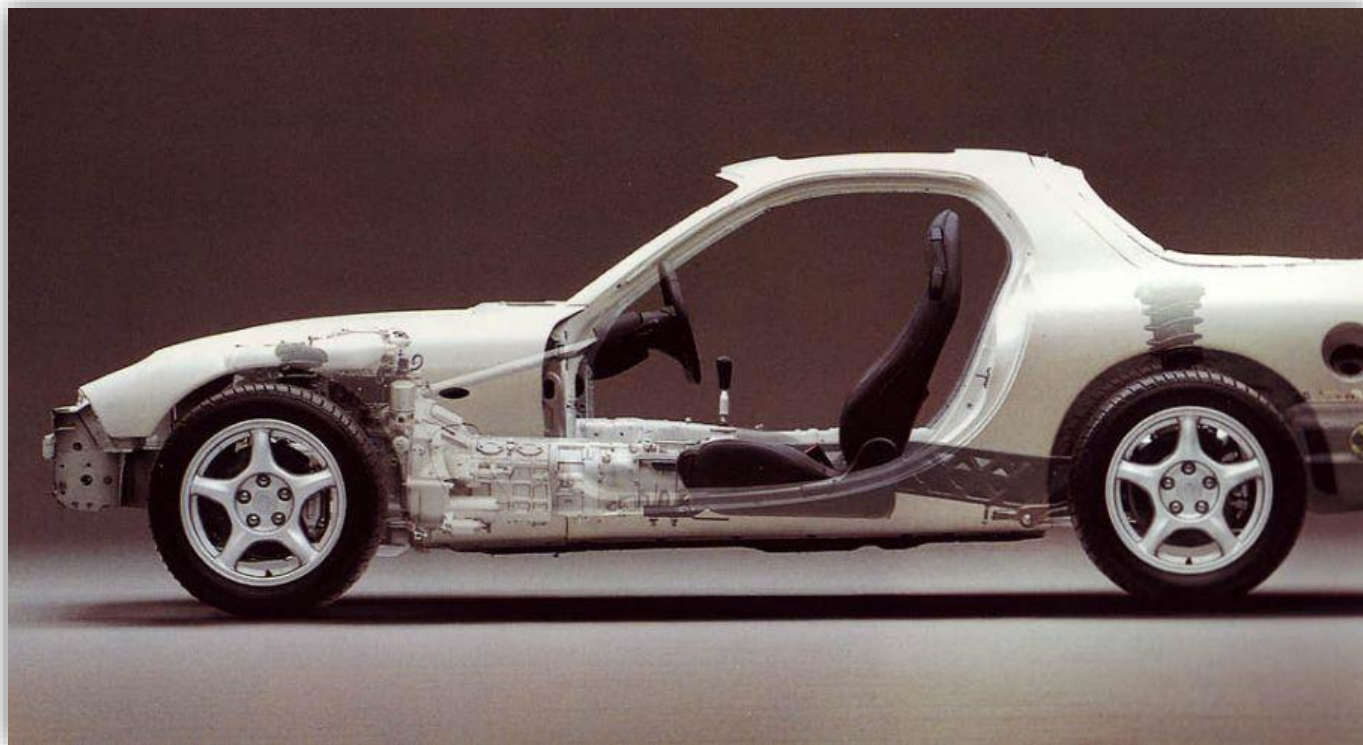
### KIA EV6 GT

Värstingversionen av Kias snabbbladdare EV6 har dröjt men snart är den här. 0–100 km/h tar imponerande 3,5 sekunder. Effektsiffran är nämligen 585 hästkrafter, vilket gör EV6 GT till Kias snabbaste bil någonsin. Den är också utrustad med avancerade adaptiva dämpare istället för grundmodellens passiva diton. Räckvidden är 52,8 mil. Kia EV6 GT antas komma till Sverige någon gång efter våren.

**9. Mazda RX-7: Balanskonstnären som dansade en sommar.**

Publicerad 2021-12-29 kl 19:40. Text Calle Carlquist.

Artikeln har tidigare publicerats i tidningen *Automobil* 2006.



*Röntgenblicken avslöjar Mazda RX-7 som en särdeles läcker konstruktion.  
Notera hur kort och liten wankelmotorn är i förhållande till växellådan.*

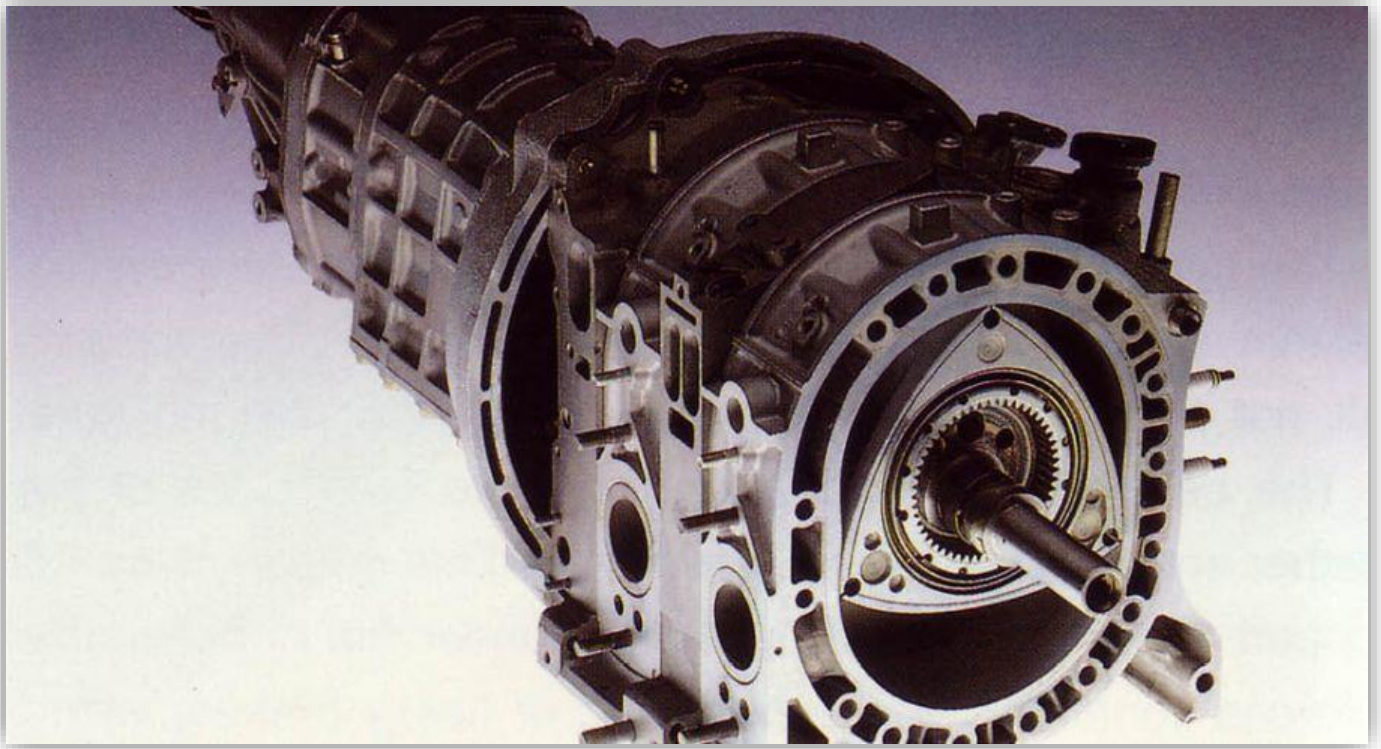
**Mazda RX-7 är doidismodellen som blev en av världens bästa sportbilar.**

En av 1990-talets allra bästa och läckraste sportbilar är också en av dess största doidisar. Mazda RX-7 av tredje generationen, eller FD som den också kallas, tillverkad 1992–2002 och sedan ersatt av RX-8.

RX-7 FD kom i tre olika versioner beroende på trimningsgrad: S6 med 241 hk (i Europa), S7 med 265 hk och S8 med 280 hk, de båda senare enbart för den japanska marknaden.

**Ibland kan man** se en och annan på svenska vägar men antalet som såldes nya genom dåvarande generalagenten Olle Olssons i Uppsala försorg är försvinnande litet. Första året (1993) var det bara fem exemplar, därefter knappast så många fler. Efter utgången av 1995 exporterades bilen inte alls. På senare år har enstaka exemplar importerats hit, från Tyskland och från Japan.





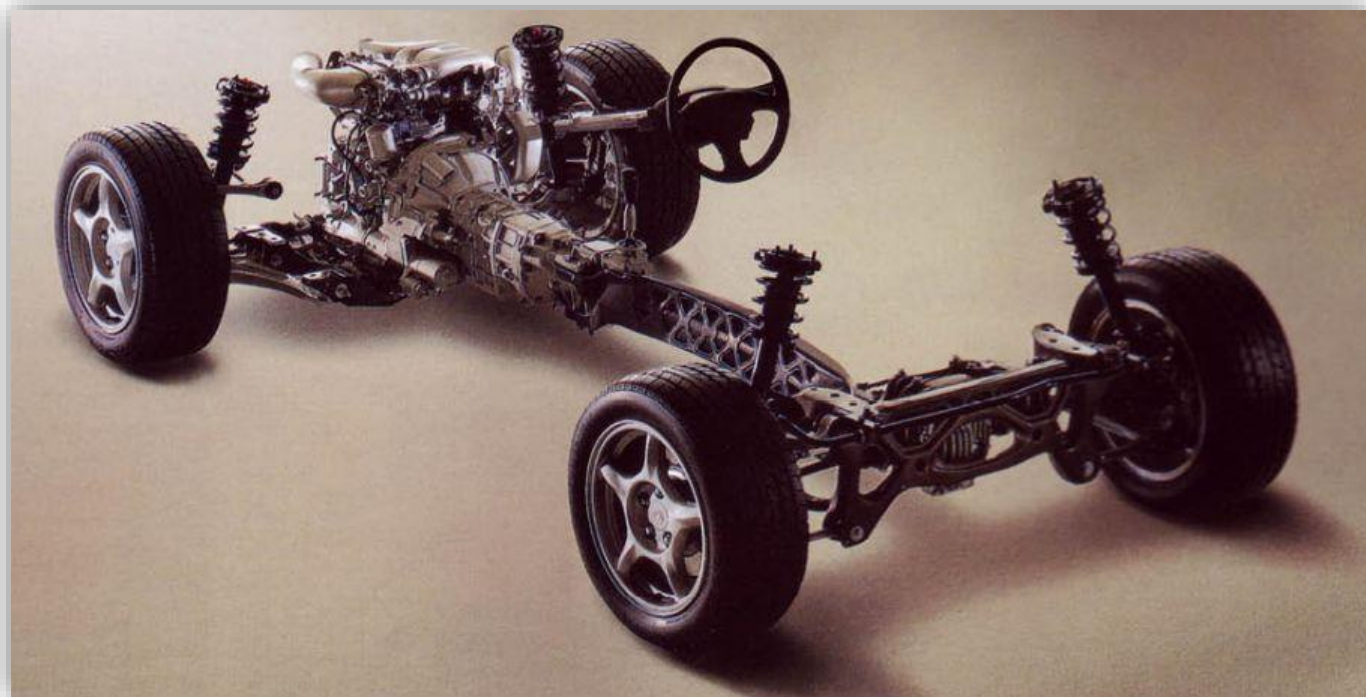
*Wankelmotorn är tvåskivig och på 1 308 cm<sup>3</sup>. Dubbla turbo, max effekt 241 hk.*



*Mazda RX-7 Spirit R Type A 2002–03.*



*Formgivningen flöt fint i alla delar, Mazda RX-7 ser sömlös och nätt ut. En blandning av Porsche 928 och Corvette? Dörrhandtagen placerades inne i fönsterramen.*



*Man skulle kunna ta det nakna chassit för att höra till Mazda Miata – »ryggraden« mellan växellåda och bakvagn är snarlika på bilarna.*

**Älskare av delikata** sportvagnskonstruktioner gick miste om ett verkligt tillfälle med den här bilen. RX-7 är raffinerad i varje tum och erbjuder gott om snygga lättviktskonstruktioner (dubbla triangellänkar i aluminium fram och bak), dubbelturbo till wankelmotorn och köregenskaper som verkligen låg på topp i konkurrensen.

Vikten var ca 1 300 kg, jämfört med drygt 1 700 för en konkurrent som Nissan 300 ZX. Skillnaden märktes direkt. RX-7 var lite av »fattigmans« Honda NSX, fast tekniknivån är lika hög som i den mer namnkunniga japanska superbilen.



*Mazda RX-7 Spirit R Type A 2002–03.*

**Tyvär var priset** (485 000 kronor sommaren 1993, mer än för en RX-8 när den såldes!) på tok för högt för att fler skulle nappa.

**Mazdas första** sportvagn med wankelmotor kom 1967 och hette [110 Cosmo](#), en avlång tvåsitsare med tycke av Jaguar E-Type och rysk Sputnik i skön förening.

Sedan knotade Mazda på med diverse wankeldrivna bilar, både person- och sportvagnar, till och med en pickup, men något större marknadsmässigt genomslag kan man inte tala om. Möjligen med första generationen RX-7, sa kallad, som dök upp 1978 och sålde hyggligt i USA. Den nätta modellen marknadsfördes även i Sverige, ofta i läcker tvåtonsfärg.

**Inte förrän 1991** lät Mazda och wankelmotorer höra tala om sig med dunder och brak när [racerbilen 787B](#) körde hem totalsegern i Le Mans, den första wankelmotoriserade bilen någonsin att klara en sådan bedrift.

Tätt och snyggt ordnad inredning med dominerande mittkonsol och mängder av mätare.

**I broschyren** över RX-7 FD är det inte så konstigt att man drar växlar på triumfen. Den 32-sidiga, tjockpapprade broschyren är (trots att den distribuerades i Sverige) engelskspråkig och späckad med tekniska resonemang kring viktbesparing, balans (motorn var närmast mittmonterad framför föraren), kurvtagning, driftsäkerhet (där gjorde Mazda mycket för att skaka av sig wankelmotorns tidigare rykte från nsu) och liknande.

Till och med gamla F1-stjärnan Jacky Ickx är med på ett uppslag och uttalar sig om hur extremt rätt bilen är att köra. Han behövde nog inte övertalas med några större yen-buntar, körkänslan var uppenbar för alla som hade lyckan att prova på.



**Calle Carlquist**

**Läs också:**



**Mercedes "daycruiser" kostade som tre Volvo**



## Klassiker

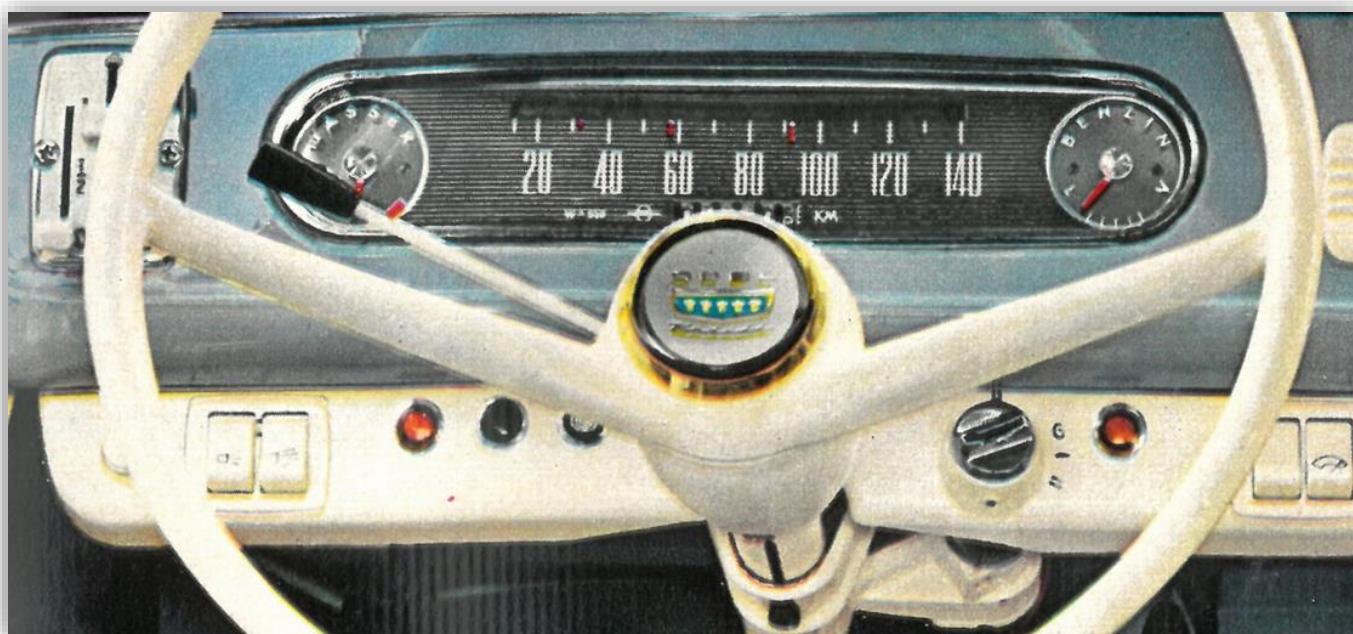
### 10. Gammalt namn – helt ny bil!

Publicerad 2021-12-29 kl 14:22. TEXT Björn Meyer.

**Opel Kadett var trettiotalnamnet som fick nytt liv när Opel tog tag i sextioalet med många nya bilar. Lillbilen var först ut!**



När Opel pratar om den nya bilen är den ung, sportig, käck och rivig – men förstås också rymlig, ekonomisk och välutrustad. Trots de små yttermåttan presenteras den som familjebil – men okej, oftast med bara ett barn i bilen tillsammans med mor och far. I herrgårds-vagnen dock – Caravan, lanserad 1963 – tyckte man att det kunde få plats ett syskon också. Kadett fanns även som coupé.

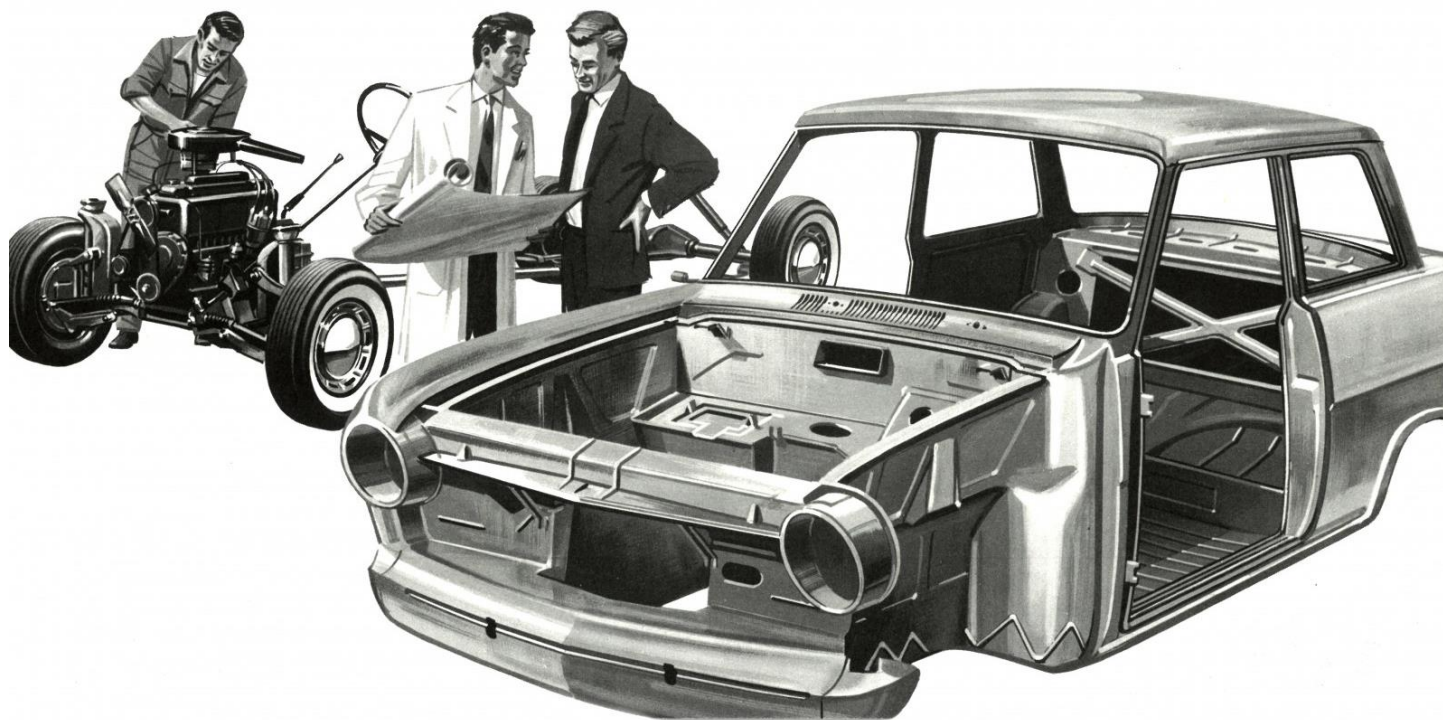




# OPEL KADETT nu i de Luxe-modell

Även i broschyrerna håller Opel en stram men trevlig linje. Inget överdåd men tydlighet och god stämning. Kulörer, inredningstyper och modellernas kläder (i de fall de är återgivna i fyrfärg) matchar mjukt och behagligt. Vyn över instrumentbrädan avviker inte: Det är rent, det är enkelt utan att kännas alltför påvert. Opel Kadett är förstås byggd med självbärande kaross, något annat hade varit konstigt.





Under många år hade Volkswagen varit det självklara valet för den som önskade en liten tysk bil, men Opel ville tillbaka in på volymmarknaden. Att slå mot Bubblan var uttalat i utvecklingsarbetet. Gick den hem? Javisst gjorde den det! Fram till introduktionen av nästa generation Kadett sommaren 1965 hade nära 650 000 A-Kadetter byggts. Namnet levde ända in på nittioalet.



*Opel Kadett Coupe (A) 1963–65.*

## 11. Saab V4 var en riktigt stryktålig mjukis.

Publicerad 2021-12-29 kl 6:14.

Text Claes Johansson.

### BACKSPEGELN

**Stryktåliga Saab V4 blandar stark karaktär med gosiga mjukisegenskaper. Den kramar grusväg som ingen annan och frihjulet gör körningen till ett nöje.**



**Med kniven mot strupen** genomförde Saab bilhistoriens kanske mest lyckade motorbyte. Operation Kajsa innebar att den karaktärsfulla men omoderna tvåtaktaren ersattes av en halverad V8. Cool, robust och själfull, det kan vem som helst intyga som någon gång tuggat sig genom en snötyngd svensk granskog en öde januarinatt till det trygga bakgrundsljudet av en hummande V4.

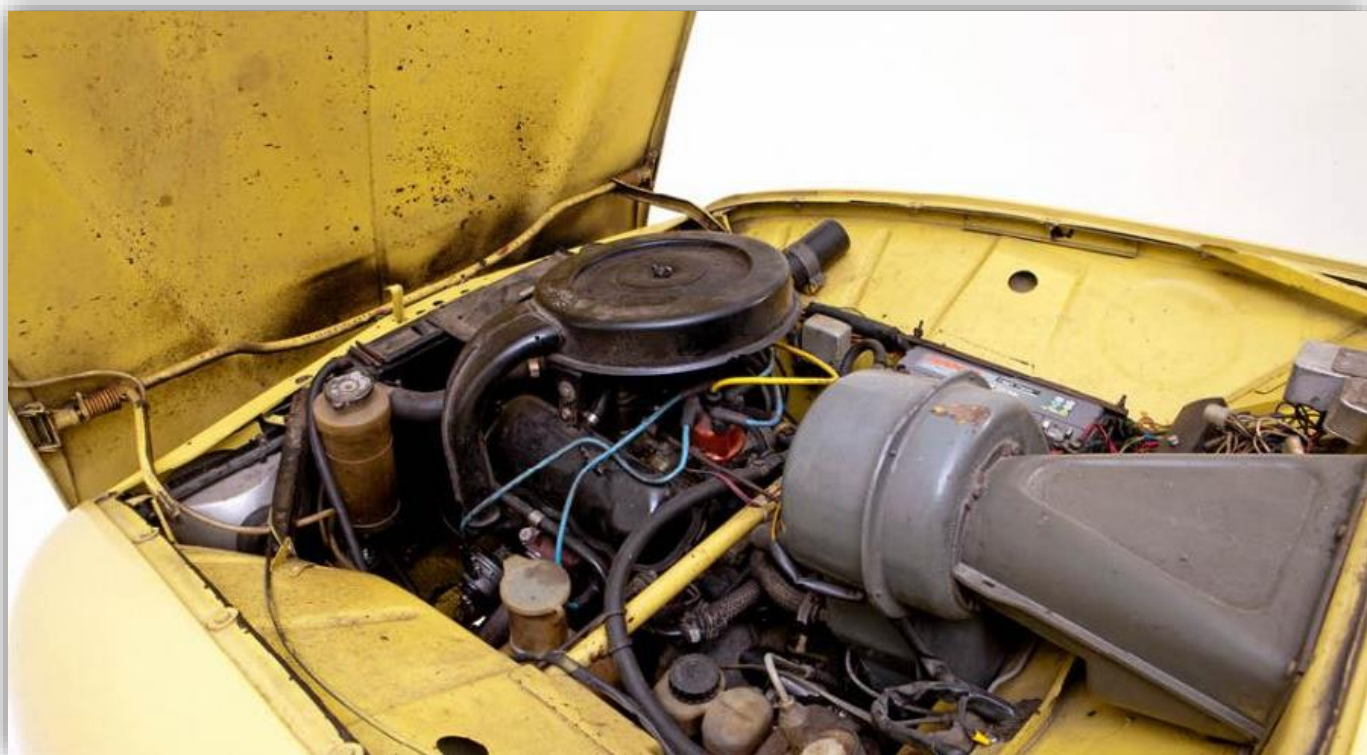
I ett speciellt läge – det kan vara i 88 km/tim eller 103 km/tim eller 122 km/tim – andas motorn ut, slappnar av, och tåspetsarna nuddar vid evigheten.

**Saab 95 och 96 V4** blev under många år basen i Saabs försäljning, den hade en trogen kundkrets och hann få syskon i form av 99 och 900 innan den till slut abdikerade. De första 600 bilarna byggdes i hemlighet och problemet med de 5 778 färdiga tvåtaktsbilarna i lager löstes genom att man bytte motorer på löpande band.

I Sverige såldes 50 949 Saab 95 mellan kalenderåren 1966 och 1981 (jo, det finns elva noterade 1979 och en 1980). Under samma period kom 176 135 st 96:or till världen. Enligt den senaste undersökningen i tidningen Klassiker genomförde finns bara 4,6 procent kvar i registret. 1,2 procent är kvar i trafik.



*Kombimodellen 95 är ovanlig i fint skick.  
Den här har fått en tidstypisk tillbehörsratt. Extrasäte bak var standard.*



En stryktålig, rolig och egensinnig bil. En unik körupplevelse med rattväxel och fenomenal vägkänsla. Frihjulet är en kvarleva från tvåtaktstiden, men faktum är att finessen fungerar bättre med fyrtaktarens lugna gång med snabbare nedgång till tomgångsvarv.

Så fort man kommit upp i fart behöver man inte använda kopplingen över huvud taget och när det rullar små garnbollar av motorljud ur avgasröret är det som att prova berusningsmedel för första gången.

Oavsett årsmodell är det en bil som förenar ingenjörsmättat flygarv med oförfalskad hemslöjd.

**SAAB 95 V4 1972**

**Nypris:** 19 850 kronor.

**Motor:** Fyrcylindrig V-motor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 498 cm<sup>3</sup>. Max effekt 65 hk DIN.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Rattspak och frihjul.

**Mått:** L 430/B 150/H 147 cm. Tjänstevikt 1 060 kg.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram, bak gångjärnsdämpare.

**Fartresurser:** Toppfart 145 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 18 s.

**Förbrukning:** 1,0 l/mil blandad körning.

**Källor:** Jan Ulléns Bilfakta.

**LIVSCYKELN**

**1966** Bomben släpps. Saab får en fyrtaktsmotor från Ford!

**1967** Den första årsmodellen. Provisoriska V4-märken placerade högt på framskärmarna. Skivbromsar fram, växelströmgenerator och trepunktsbälten. Och dubbla papperskorgar.

**1968** Ny högre vind- och bakruta.

**1969** Öststatsgrillen. Riktigt tuff nos med nya rektangulära strålkastare infattade i ett hav av aluminium.

**1970** Från och med nu finns det finskbyggda Saabar.

**1972** Automatiskt eluppvärmd stol.

**1974** Nynylle. Plastgrill. Rullbälten fram. Större spolarkurk.

**1976** Gigantstötfångare. Bättre benplats i både 95 och 96. Lakrits-nackstöd blir standard.

**1978** Främre blinkers som King Kongs knäskålar. 96 får nya bakljus.

**1979** Finska bilar över hela linjen. Svart lackering nedtill på bakluckan och stripes under sidolisterna.

**1980** Till slut trycker man på stoppknappen, i januari 1980.



*Saab 95 Van 1962–65.*

## 12. Bortglömt bilmärke: Datsun.

PUBLICERAD: 28 JAN 2015, KL 14:54.

DAT Motorcar Company bildade bilmärket Datsun 1931 efter att ha varit verksamma inom den japanska bilbranschen sedan 1914. Tre år senare, 1934, tog det nybildade bilföretaget Nissan Motor Company över DAT och man passade i samma veva på att ändra namnet Datsun till Datsun. 1935 påbörjades storskalig produktion enligt Fords modell. Bilen man byggde var i princip en Austin Seven.



**Land:** Japan

**Grundat:** 1931

**Nedlagt:** 1986 (återuppstånden 2013)

Bilproduktionen lades ned 1937 till förmån för militära fordon på grund av andra kinesisk-japanska kriget och andra världskriget. Datsun återupptog biltillverkningen igen först 1947, fortfarande med Austin-baserade modeller. Först under 1950-talets andra hälft kom märket med egna modeller.

Datsun lanserade under framför allt 1970-talet en lång rad av modeller som blev kända över stora delar av världen, även här i Sverige. Många av dessa såldes även under Nissan-varumärket vilket har påverkat spridningen.

Några av de mer kända modellerna är Bluebird, Cherry, 120Y (bilden), 240Z, 260Z och 280Z.

Datsun lades ned 1986 men under 2012 meddelade Nissan att de bestämt sig för att putsa av dammet från namnet och använda det igen, denna gång på lågprisbilar främst ämnade för tillväxtmarknader, bland annat Indien och Indonesien. Sommaren 2013 presenterades småbilen Go.



*Datsun 14 Roadster 1934–35.*



*Datsun 1000 (210) 1958–59.*



*Datsun 1600 4-door Sedan (510) 1968–74.*





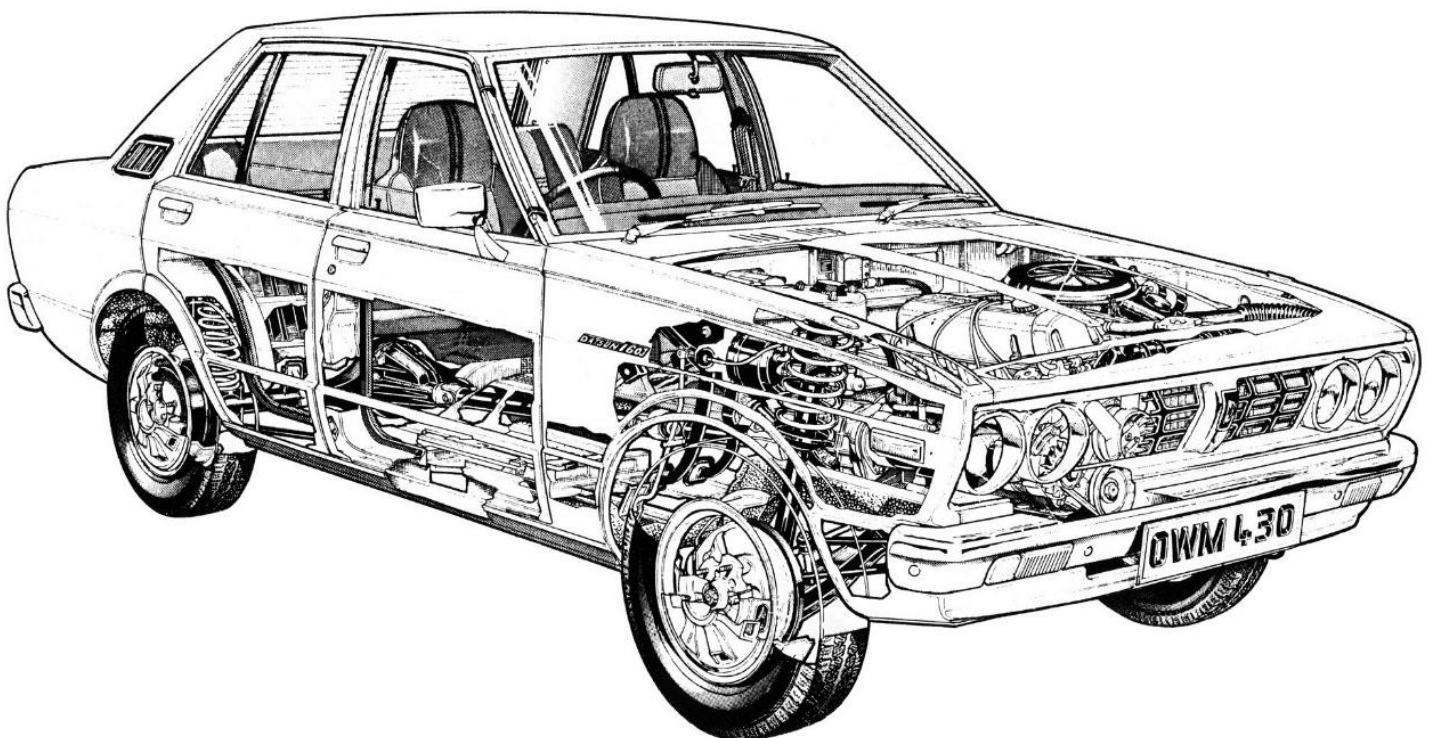
*Datsun Fairlady 2000 1967–70.*



*Datsun 240Z Rally 1971–73.*



*Datsun Violet 160J 1977–81.*





*Datsun 280ZX 2+2 T-Rooftop 1980–83.*



*Datsun Laurel 1980–84.*



*Datsun Sunny Wagon 1980–82.*



*Datsun Go 2013.*



MOTORNYTT

**SLUT**