



*Lea-Francis 2 ½ Litre Sports 1949–53.*

1. **Christan von Koenigsegg fick medalj av motorprinsen**
2. **Mercedes börjar använda kiselbatterier**
3. **Volvos kommande elbilar får växellåda**
4. **Det är vätgasbilarnas största utmaning**
5. **Kia bygger fabrik för eldrivna flexibla nyttofordon**
6. **Mazda stänger av pekskärmen i fart**
7. **Lancia presenterar tidsplan för comeback**
8. **Volkswagen och Mahindra ska börja samarbeta kring elbilar**
9. **Lotus Eletre går nu att förhandsboka i Sverige**
10. **Stadsbilen Squad är nästa solcellsbil från Nederländerna**
11. **Äntligen en eldriven cabriolet**
12. **Land Rover lanserar ny jätte för åtta personer**
13. **BMW 3-serie uppdateras och blir upp till 55 000 kr dyrare**
14. **Test: Audi Q4 Sportback e-tron**
15. **Aiways U5 Premium**
16. **Volkswagen ID. Buzz har fått ett pris**
17. **Scania får stororder på ellastbilar**
18. **MV Agusta 750S**
19. **Uppfriskande kritisk provkörning av Porsche 911**
20. **Sean Connerys egen Aston Martin DB5**
21. **Vespa 400**
22. **Den Vitsige Kål**



## 1. Christan von Koenigsegg fick medalj av motorprinsen.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-05-28, 10:27.

I en video berättar Christan om varför han fick priset – och varför han köpt en Mazda Miata.



**FILM:** [https://youtu.be/5xmD\\_hf46lk](https://youtu.be/5xmD_hf46lk).

Christian von Koenigsegg och hans livsverk Koenigsegg Automotive har belönats kungligt med Näringslivsmedaljen 2022. Medalj och diplom överlämnades av självaste motorprinsen Carl Philip i Riddarhuset i Stockholm.

I den här videon berättar Christan om hur allt startade – och varför han köpt sig en Mazda Miata.



**FILM:** <https://youtu.be/iRUHeu032K0>.

## 2. Mercedes börjar använda kiselbatterier.

Av Annika Menckel 8 Maj, 2022.

**Mercedes-Benz börjar använda kiselbatterier i sina elbilar. Först med det nya power-batteriet blir elbilsversionen av G-klass.**



*Mercedes börjar använda silikonbatteri i elversionen av G-klass.*

I framtiden ska batterier bli lättare, mer effektiva och billigare än dagens batterier. Intresset för nya tekniker är stort och nu meddelar Mercedes-Benz att de börjar använda kiselbatterier i sina elbilar. Den nya tekniken, där anoden görs av kisel och inte av grafit, ska innehålla mellan 20 och 40 procent mer energi än ett lika stort och tungt batteri.

Bakom den nya batteritekniken står företaget Sila Nanotechnologies, där Mercedes-Benz 2019 investerade som en del av företagets forskning och utveckling av avancerade batterier för sina framtida elfordon. Grundaren är en tidigare Tesla-ingenjör som satsat stora summor på den nya tekniken skriver [Carup](#).

Det avancerade kiselmaterialiet kommer att tillverkas med 100 procent förnybar energi i Silas nya anläggning i Washington. Mercedes-Benz blir fabriken första offentligt tillkännagivna kund, och de båda företagen siktar på kunna utrusta en version av den elektriska G-klassen med det nya batteriet 2025.

### **Kiselbatterier: en game-changer**

Att ersätta grafit i dagens batterier med kisel innebär att biltillverkarna blir mindre beroende av Kina, och det är en teknik som även Tesla tittat närmare på.

”Att leverera en så hög energitäthet är en sann game-changer och gör att vi kan tänka i helt nya riktningar när vi utvecklar framtida elbilar”, säger Mercedes teknikchef **Markus Schäfer**.

Första modellen med det nya batteriet blir Mercedes Geleändewagen, G-klass, som ska lanseras i en elektrifierad version 2025.

Det saknas ännu officiella uppgifter om den nya EQG, som G-klassen kommer att heta med eldrift.

[Northvolt levererar första batterierna \[Dagens PS\]](#)

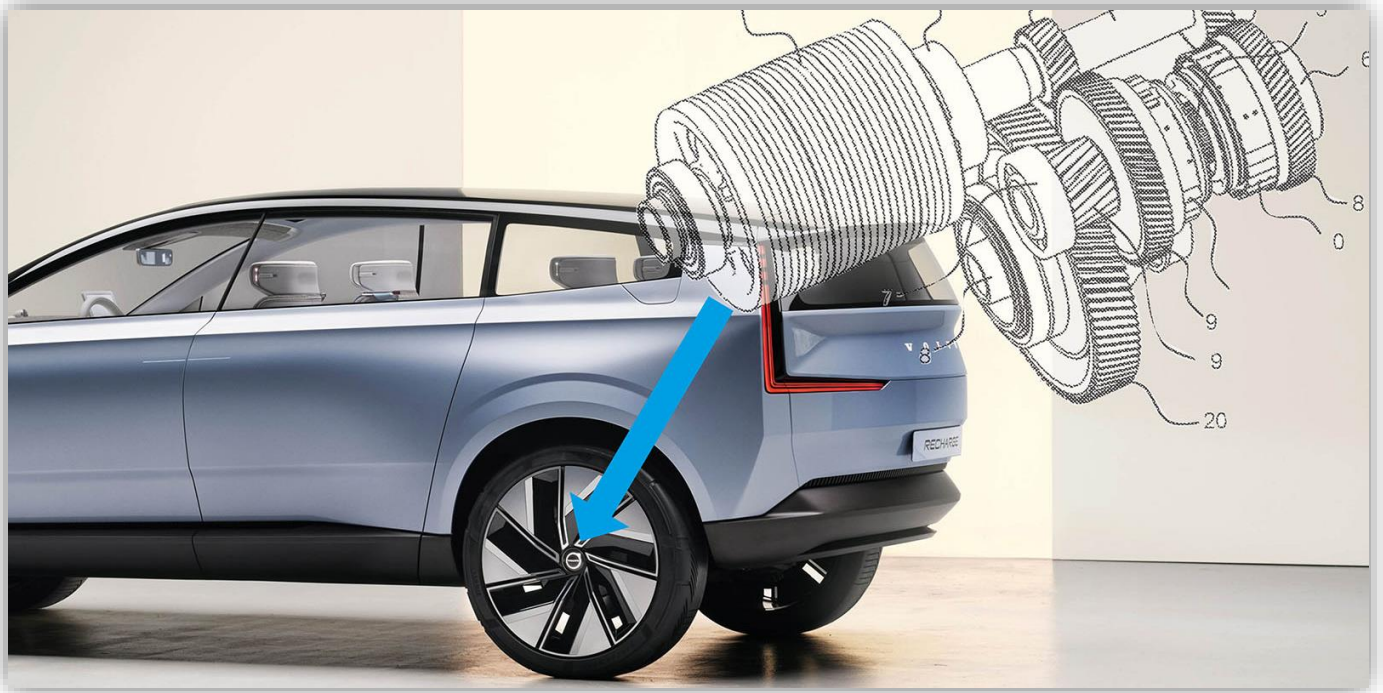
[Sandviken: Ny fabrik för batterikomponenter \[Dagens PS\]](#)



### 3. Carup avslöjar: Volvos kommande elbilar får växellåda.

PUBLICERAT 22/05/2022 AV MATHS NILSSON.

**Volvos kommande elbilar får växellåda, kan Carup avslöja. Nyligen fick Volvo patent på en extra kompakt tvåväxlad låda till en elmotor. Volvo får därmed en liknande teknologi som Porsche Taycan.**



I höst presenteras Volvo Cars nya elbil som efterträder XC90. Vi vet redan ganska mycket om den kommande bilmodellen. Den ska sannolikt heta [Volvo Embla](#) och den kommer att byggas i Volvos fabrik i Charleston i USA. Bilen delar teknik med den [kommande Polestar 3](#) och [Lotus nya elbil Eletre](#).

Bland annat får bilen 800-voltssystem som ger extra snabb laddning. Designen kommer att påminna en hel del om konceptbilen Volvo Concept Recharge. Volvo använder svenska naturmaterial i inredningen, bland annat lin.

Nu kan Carup avslöja att bilen av allt att döma för två växlar, något som är ovanligt på elbilar. I dagarna fick [Volvo patent på en tvåväxlad låda till elmotorer](#). Hittills har motsvarande lösning endast funnits i prestandabilarna [Porsche Taycan](#) och [Audi e-tron GT](#), två prestandafokuserade elbilar.

Det finns flera fördelar med att ha en växellåda för elmotorn, enligt Volvo kan det minska totalkostnaden för drivlinan och ge bilen högre flexibilitet. En mindre elmotor som ger både högt vridmoment och hög toppfart kan användas. Enligt Volvos patentansökan ska växling hos den nya växellådan kunna ske med power shift, med mycket små vridmomentavbrott och nästan omärkligt för föraren. Den nya växellådan ska dessutom vara mer kompakt än tidigare lösningar, vilket bekräftas av Volvos ritningar. Volvo nämner ingenting om räckvidden, men det har tidigare talats om att en växellåda kan ge elbilar fem procent längre räckvidd.

Fig. 1

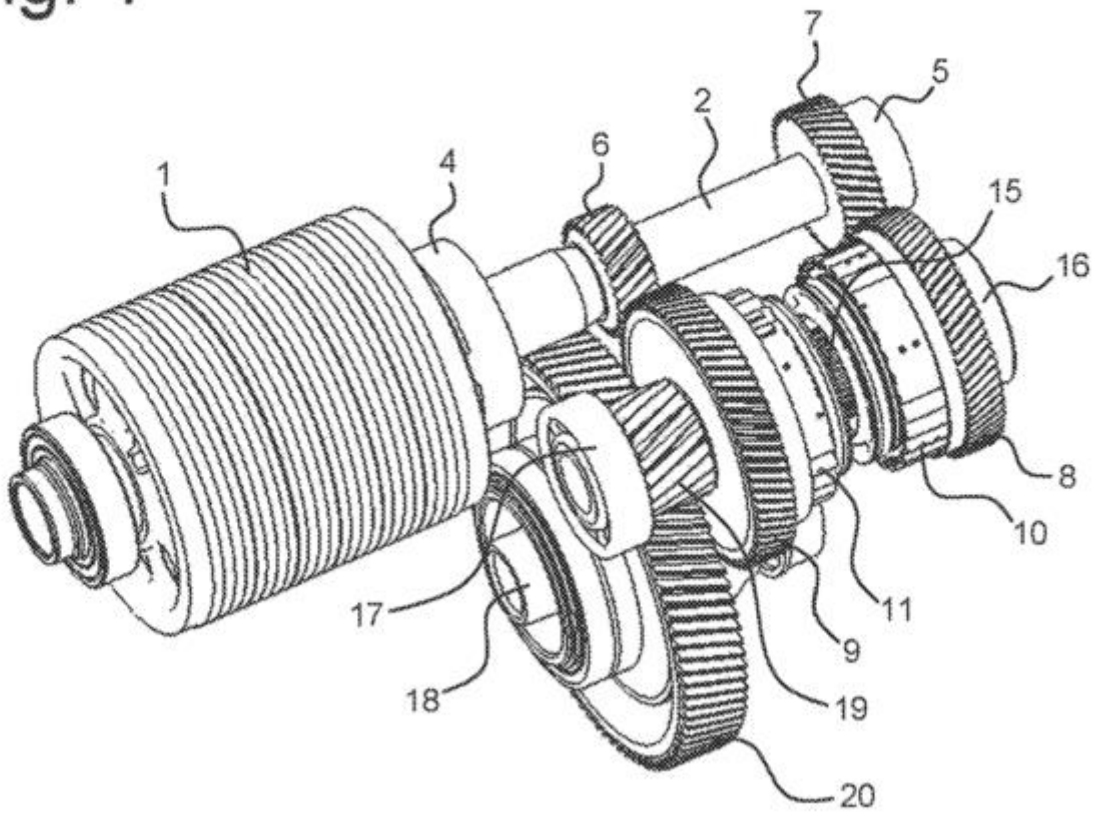
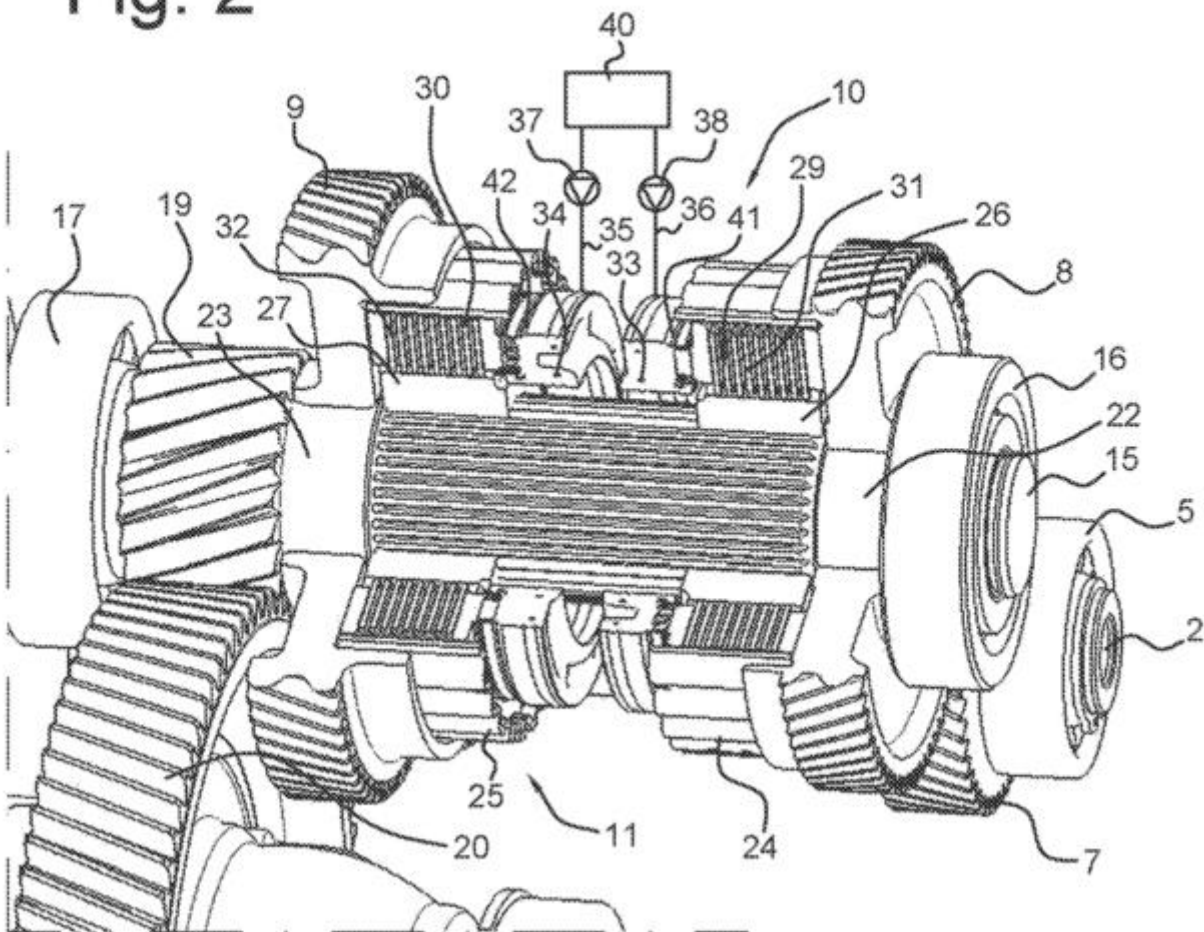


Fig. 2





Bilen kommer inte att ha någon växelspak som hos traditionell bilar. Istället blir det elektronik som styr när bilen ska byta växel. Sannolikt kommer växellådan att användas på den bakre drivenheten som används den mesta tiden.



**Maths Nilsson**

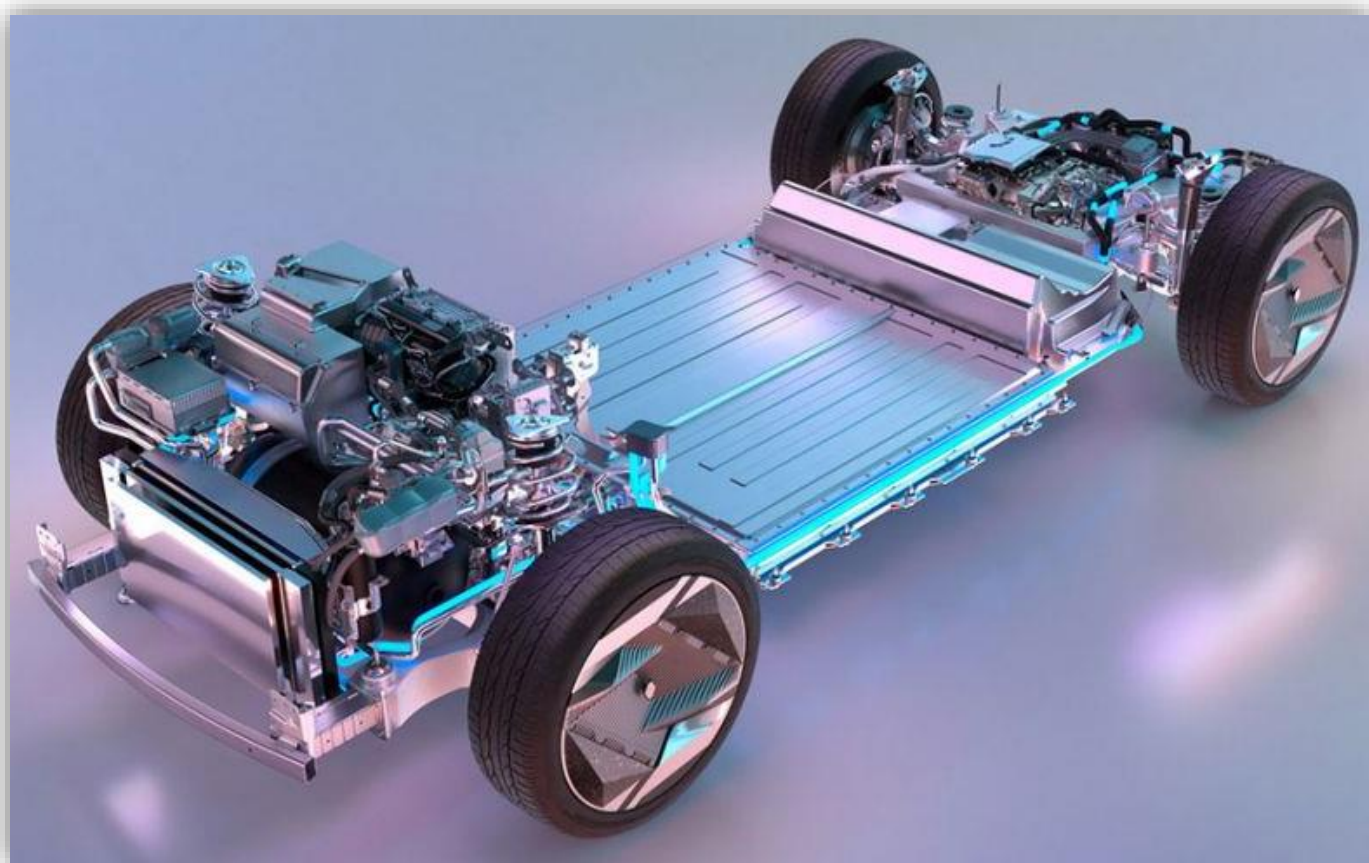


#### 4. Renault: Det är vätgasbilarnas största utmaning.

Publicerad 2022-05-28 18:30.

Text Erik Söderholm.

**Renaultchefen är inte övertygad om vätgasdriftens fördelar trots att märket visat upp flera bränslecellsmodeller.**



**Renault har nyss** visat upp konceptbilen [Scenic Vision](#) som är en vätgashybrid. Tekniken innebär att bilen kan köras som en vanlig batterielbil, men när batteriet är urladdat kan det laddas upp av en bränslecell som tankas med vätgas.

Men trots att Renault presenterat både konceptbilen, [transportbilar med samma teknik](#) och en [förbränningsmotor som körs på vätgas](#) är koncernchefen Luca de Meo inte säker på att tekniken är något att satsa på.

– Vätgas har en roll. Men i bilar – ärligt talat, vem vet? Utmaningen är att göra kostnaden acceptabel för kunderna. Det diskuteras fortfarande hur laddnätverket för elbilar ska bli tillräckligt bra. Men jämfört med ett nätverk med vätgasmackar är det enkelt, sa han i samband med premiärvisningen av Scenic Vision.

**När det gäller** transportbilar är Luca de Meo lite mer övertygad.

– I vissa fordonsflottor ses batterieldrift inte som en lösning utan som ett hinder. De tycker att de behöver köpa två bilar istället för en, där en kan köras medan den andra laddas. Vätgas kan lösa det problemet.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Renault kör på vätgas.**



**Renault utvecklar vätgasdriven förbränningsmotor.**



**Renault väcker liv i Scenic – blir vätgashybrid.**





## 5. Kia bygger fabrik för eldrivna flexibla nyttofordon.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-21.

Under första halvan av 2023 ska Kia påbörja bygget av en ny fabrik i Sydkorea som ska bygga så kallade Purpose Built Vehicles (PBV). PBV är enkla flexibla nyttofordon med en enkel struktur som kan anpassas efter olika individuella önskemål.



Den nya fabriken som ska stå klar 2025 ska från start kunna tillverka 100 000 eldrivna PBV årligen. I takt med att marknaden växer ska produktionen kunna öka till 150 000.

De första modellerna som rullar av produktionslinan under andra halvan av 2025 bygger på en ny skateboard-plattform med namnet "eS" som är framtagen speciellt för ändamålet. Plattformen ska gå att anpassas för att passa en rad olika fordon i olika storlekar.

Bland de planerade modellerna finns både mikrofordon och större fordon som passar för allt från taxibilar till transportbilar för paket- och matleveranser. Dessutom planerar Kia för att introducera självkörande teknik och erbjuda både en robot-budbil och robot-taxi.



**Kristofer Rask**

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

## 6. Mazda stänger av pekskärmen i fart: "Säkrare".

Publicerad 2022-05-28 kl 5:45.

Text Tommy Wahlström.

**Chefsingenjören för nya Mazda CX-60 erkänner att han inte tycker om ordet "premium" och försvarar beskedet att stänga av pekskärmen i fart.**



**Mazda har nyss** visat upp en helt ny suv-modell i form av [CX-60](#). Den kommer som laddhybrid och även med [raka, sexcylindriga motorer](#).

I samband med [provkörningen](#) fick Vi Bilägare en pratstund med chefsingenjören Joachim Kunz, som bland annat berättar att Mazda precis som många andra märken siktar på det viktiga premiumsegmentet, där det är lättare att ta bättre betalt för bilarna.

– Jag gillar inte ordet premium, det ska avgöras av kunden. Men det är vår inriktning, att erbjuda bättre kvalitet. Den är redan väldigt bra hos Mazda men nu har vi ännu bättre kvalitetskänsla och hantverksmässig interiördesign, säger han.

**Mazda ska inte** kopiera från europeiska tillverkare som Mercedes eller Volvo.

– Vi ska vara unika med egen design. Vi erbjuder något annat än de klassiska premiummärkena.

**"Jag gillar inte ordet premium, det ska avgöras av kunden"**

**Ett av argumenten** som Mazda använder för att sälja CX-60 är den höga dragvikten på 2,5 ton.

– Det krävde en del jobb från oss i Europa att övertyga Japan om att erbjuda en hög dragvikt. I Japan är dragvikt kanske inte ett helt okänt begrepp men nästan ingen drar släp. Sverige är ett av länderna med högst krav på dragvikt. Tidigare var många kunder missnöjda med dragvikten men nu ligger den på 2,5 ton utan begränsning på vägens lutning.



*Mazdas infotainmentsystem har pekskär...*



*...men i fart får föraren använda det fysiska kontrollvredet på mittkonsolen.*

### **Pekskärm – men bara ibland**

**En annan egenhet** med Mazda är att märket valt en lite annorlunda lösning för infotainmentsystemet. Pekskärmen är bara aktiverad när bilen står stilla – i fart får föraren istället använda ett fysiskt kontrollvred på mittkonsolen.



– Personligen tror jag verkligen att det fysiska kontrollvredet är mycket bättre under körning. Det är mycket bättre än att knappa in en destination i navigationssystemet med pekskärmen under körning.

Joachim Kunz erkänner att många yngre personer som är ”födda med en iPad i handen kanske är bättre än mig på att använda pekskärmar”.

– Men vi har studerat detta, mätt hur lång tid det tar att göra olika saker med ett stoppur och filmat var föraren har ögonen. Resultatet visar tydligt att det är säkrare med ett fysiskt kontrollvred.



**Tommy Wahlström**

#### **MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Mazdas elbilsmodell får förbränningsmotor.**



**Mazdas nya modell kommer med rak dieselsexa.**



## 7. Lancia presenterar tidsplan för comeback – eldriven Delta 2028.

Av Carl Undéhn

PUBLICERAD: 2022-05-23.

Italienska Lancia för en idag ganska tynande närvaro på svenska vägar. De senaste åren har tillverkaren endast haft en modell i programmet, Lancia Ypsilon, som officiellt bara sålts i Italien.



Märket är en del av den stora Stellantis-koncernen och inom den hoppas nu Lancia på en revansch i och med omställningen till eldrift. Samt en gnutta italiensk elegans och nostalgi från märkets storhetsdagar i rally på 1980-talet.

En tioårsplan för nysatsningen inleds 2024. Då ska vi få se en ny och eldriven version av dagens Ypsilon. Den kommer mäta omkring fyra meter på lämnngden och blir alltså större än dagens Ypsilon, som är jämförbar och delar teknik med Fiat 500.

Den kommer även med hybriddrivlina och riktigt så tidigt vill Lancia inte satsa helt på eldrift.

Från 2026 är det däremot endast elbilar som gäller. Då lanseras nästa modell där Lancia väcker liv i namnet Aurelia, en bil som tillverkades på 1950-talet. I 2020-talets kostym blir den en crossover som mäter 4,6 meter och ska inta platsen som toppmodell i Lancias utbud.

Sist ut blir en ny Lancia Delta som ska komma 2028. Om den ska återkoppla till arvet från första generationen av Delta och dess legendariska egenskaper i rally återstår att se. Men en del pekar på att det blir så. Lancia beskriver den kommande bilen som en "muskulös bil med geometriska linjer" som ska tilltala bilentusiaster i hela Europa.





2028 är också året då Lancia planerar att skippa förbränningsmotorn helt för att endast sälja elbilar. Lancia skriver också att de siktar på att bli det märke inom Stellantis som använder mest återvunna material vid tillverkningen.



*Lancia Delta HF Integrale EVO.*



**Carl Undéhn**





## 8. Volkswagen och Mahindra ska börja samarbeta kring elbilar.

AV BOBBY GREEN.

2022-05-28 KL 15:00.

För den indiska marknaden.



Nu har Volkswagen och Mahindra skrivit på ett gemensamt avtal som säger att Volkswagen ska förse den indiska biltillverkaren med delar till framtida elbilar som ska säljas i Indien. Främst handlar det om komponenter från MEB-plattformen som man vill använda till den egna plattformen Born Electric Platform. Det kan handla om allt från elmotorer till batteripack och system för att grejerna ska lira ihop.

Thomas Schmall som är medlem i Volkswagen Group Board of Management for Technology och vd för Volkswagen Group Components säger:

"Mahindra är en pionjär inom elektrisk mobilitet i Indien och en fantastisk partner för vår MEB Electric Platform. Tillsammans med Mahindra vill vi bidra väsentligt till elektrifieringen av Indien, en enorm fordonsmarknad med enorm tillväxtpotential och hög relevans för klimatskyddet. Det är ett annat bevis på att MEB är både tekniskt toppmodern och mycket konkurrenskraftig när det gäller kostnad. MEB utvecklas därmed successivt till den ledande öppna plattformen för e-mobilitet, vilket genererar betydande volymer och stor-driftsfördelar. Det är avgörande för alla företag i elbilsvärlden och nyckeln till konkurrenskraftiga lösningar för våra kunder."



**Indiska Mahindra köper italienska Pininfarina.  
För 28 miljoner dollar.**



**e.Go första tredje parten att använda Volkswagens MEB-plattform.  
Elbilen Life lanseras i maj.**



**Ford ska bygga fler elbilar på Volkswagens plattform.  
MEB blir plattformsvalet för Europa.**



**Bobby Green**



## 9. Lotus Eletre går nu att förhandsboka i Sverige.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-05-28, 16:22.

Lotus första (el)suv går nu att förhandsboka på nätet. Ungefär samtidigt har vd Matt Windle avslöjat hur lätt den (inte) är.



*Lotus Eletre är tung i gumpen för en Lotus, men inte jämfört med konkurrenterna.*

"Strax under två ton", så mycket kommer de gamla lågviktsmästarna Lotus [första elsuv Eletre](#) att väga enligt vd Matt Windle, rapporterar sajten [Carbuzz](#). Det är klart tyngre än märkets tidigare modeller, även den eldrivna hypersportbilen [Lotus Evija](#) väger 1 680 kg.

Men för storleksklassen, som bland annat inkluderar supertungviktaren [Bentley Bentayga Extended Wheelbase](#), är det inte fy skam. Den lägre vikten har uppnåtts dels genom att använda ull istället för läder i interiören, menar Matt Windle, men också tack vare alla hålrum man fått med i bilens konstruktion.

– Som Chapman (Lotus grundare, reds. anm.) sa, "inget är lika lätt som ett hål", säger Matt Windle till Carbuzz.

### **Går att förhandsboka på nätet**

**Lotus Eletre går nu att förhandsboka** i Sverige. På Lotus hemsida finns det nu en svensk-språkig sida för bilen där svenska intressenter kan reservera en bil med några klick. Reservationsavgiften är 2 500 euro, eller ungefär 25 000 kronor.

Förutom första tjing på att lägga en ordentlig beställning digitalt när det väl blir möjligt "i början av 2023" får den som lägger en reservation på Lotus Eletre idag även "tillgång till exklusiva evenemang och material i väntan på leverans", enligt tillverkaren.





*Lotus Eletre delar teknik med Geely-koncernkamraterna  
Volvo och Polestars kommande elbilar.*

**Vad det svenska priset för Lotus Eletre** blir kommer att avslöjas under det andra halvåret 2022 enligt sajten. Sedan tidigare är det klart att bilen kommer att tillverkas på en ny fabrik i Wuhan, Kina. Det är däremot inte klart när exakt bilen kan tänkas dyka upp i Sverige.

**LÄS MER: [Här är nya Lotus Eletre.](#)**



**Bekräftat: Då släpps Polestar 3.**



**Geely-ägda Lotus visar en eldriven suv – här är nya Eletre.**



**Lotus visar lättviktsplattform för elektriska sportbilar.**

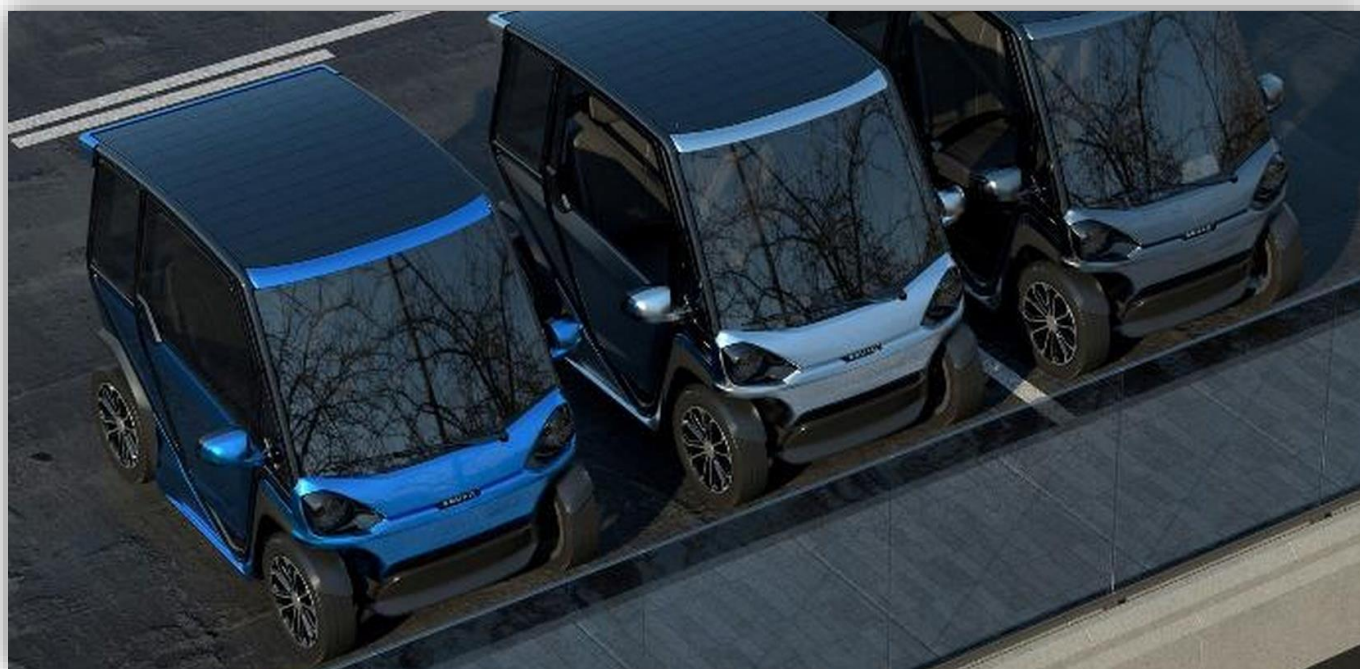


**Lotus nya superbil får 2.000 hästkrafter och kostar 25 miljoner kronor.**

## 10. Stadsbilen Squad är nästa solcellsbil från Nederländerna.

PUBLICERAD: 2022-05-19 av Carl Undéhn.

**Nederländska Lightyear vill med sin första modell Lightyear One snart börja tillverka vad de kallar världens mest effektiva elbil.**



Med extremt lågt luftmotstånd tack vare en strömlinjeformad kaross har en prototyp körts hela 71 mil med ett batteri på 60 kWh.

Utöver det har bilen även solceller i karossen som ska kunna ge energi för 7 mils körning om dagen.

Samma princip kommer nu i ytterligare en modell från Nederländerna, men i betydligt mindre format. Mopedbilen Squad mäter två meter på längden, är smala 1,2 meter bred och 1,6 meter hög. Uppe på taket hittas också här solceller som enligt start up-företaget ska kunna bidra med 2 mils räckvidd om dagen.

Två personer ryms i det lilla paketet och bagaget sväljer 68 liter. Dessutom rymmer bilen fyra utbytbara batterier med en kapacitet på 1,6 kWh var. Det gör att Squad som mest kan ha ett en total batterikapacitet på 6,4 kWh. Med det ska det gå att köra tio mil, men då är toppfarten begränsad till 45 km/h.

Det gör å andra sidan att du inte behöver mer än ett mopedkörkort för att få ratta en Squad.

Batterierna kan laddas i ett vanligt vägguttag och Squad planerar även en tjänst för enkelt batteribyte.

För varma somrardagar går det också att montera av dörrarna och förvandla Squad till en golfbil för stan. Som alternativ ska det även gå att få luftkonditionering vilket kräver ett extra batteri. Men företaget skriver att "varmare förhållanden innebär också mer solsken" och räknar med att den ökade energiförbrukningen kan jämnas ut av solcellerna.





Priset ligger på 6 250 Euro, omkring 65 000 kronor, och bilen planeras lanseras i hela Europa.

Bilen har premiär på mässan Fully Charged Show i Amsterdam i helgen och ska börja säljas nästa år. Efter det vill Squad lansera en något större modell med fyra säten. Men räkna inte med allt för mycket och redan nu meddelar företaget att baksätet endast är tänkt för barn.



Carl Undéhn



## 11. Äntligen en eldriven cabriolet – den perfekta sommarbilen!

Av Annika Menckel.

20 Maj, 2022.

Även om den svenska sommaren inte är lång blir den extra njutbar i en cabriolet. Extra njutbar blir den också om den är eldriven.



*Nu kommer nya Fiat 500 som eldriven cabriolet.*

Italienarna har alltid varit bra på design och Fiats 500-modeller är inget undantag. Nu finns de italienska bilarnas symbol för La Dolce Vita som eldriven cabriolet.

Nya 500 C glömm inte sitt arv och hyllar fortfarande "Cinquecento" från 1957 i sin stil. Från sidoblinkers med LED-teknik som sticker ut från karossen till den kromade sidolisten. 500-emblemet sitter nu också i fronten.

Utrustad med ett batteripaket på 87 KW har den en räckvidd på 320 km. Används den enbart för stadskörning är räckvidden upp till 460 kilometer. Snabbladdar gör den också, på 5 minuter laddar den 50 kilometer.

500C är utrustad med en elektrisk sufflett med automatisk drift. Taket kan öppnas och stängas antingen med hjälp av reglagen i bilen nära taklampan, eller med knapparna på fjärrkontrollen.

Något som är praktiskt med den här typen av cabriolet är att suffletten inte behöver öppnas helt. För svalare dagar- öppnar man helt enkelt så mycket som man vill. Suffletten kan fås i svart, grått eller blått.



*Nya Fiat 500 C hyllar sin föregångare "Cinqueceno" från 1957.*

### **Moderniserad interiör**

När det gäller interiören så är den moderniserad med skärmar, som på alla nya bilar. Det finns både en 10,25 tums pekskärm och en 7,0-tums skärm för instrumentering.

Det finns även automatisk AC, trådlös laddning för CarPlay/Android och parkeringssensorer.

Den tidigare klädseln utbytt till ett hållbart material i skinnimitation.

500C får också de senaste förarstödsystemen, som dödavinkelvarnare, autobroms, filhållningsassistent och adaptiv farthållare.

Den nya godbiten 500 C är dock inte gratis. Priset börjar på drygt 370 000 kronor för den enklaste varianten men för den snoffsiga Icon blir det över 400 000 kronor. Enligt tillverkarna själva är det den första 4-sitsiga och elektriska cabrioleten på marknaden.

Läs mer [här](#)



**Annika Menckel**

## 12. Land Rover lanserar ny jätte för åtta personer.

Av Annika Menckel 21 Maj, 2022.

Nu bekräftar Land Rover lanseringen av en ny jätte, Land Rover Defender 130 för åtta personer.



*Den 31 maj lanserar Land Rover en ny jätte-SUV.*

Den 31 första maj öppnar Land Rover orderböckerna för sin nya jätte, Defender 130. Den nya [Defendern](#) har plats för åtta passagerare över tre sittrader.

Med en rymlig konfiguration för 2-3-3 säten, den senaste digitala tekniken och avancerad integrerad chassiteknik fortsätter Land Rover att utveckla sin tuffaste terrängbil.

Mycket mer information finns inte ännu men vi håller utkik för bilder och fler detaljer.

[Läs även: Världspremiär för nya Range Rover Sport \[Dagens PS\]](#)



**Annika Menckel**



### 13. BMW 3-serie uppdateras – blir upp till 55 000 kr dyrare.

Publicerad 2022-05-28 kl 6:30. Text Erik Söderholm.

**BMW:s populära 3-serie får flera nyheter – och ett rejält prispåslag. Dessutom försvinner vissa varianter helt.**



**Trots den starka SUV-trenden** är 3-serien en av BMW:s viktigaste modeller. Nu ska den uppdateras med flera nyheter för att hållas fräsch i ytterligare några år innan den blir avlöst av en ny generation som bland annat kommer med eldrift.

Det som märks först är utseendet där fronten får annorlunda strålkastare och en ny grill som ska knyta an mer till 5-serien. Även baktill får modellen en del ändringar, men de är inte lika tydliga.

**På insidan** får 3-serien samma breda och böjda skärm som elsuven iX. Den innehåller både digitala instrument och åttonde generationen av BMW:s infotainmentsystem iDrive. Det ger bland annat möjlighet att uppdatera mjukvaran över nätet.

#### **Betydligt högre pris**

**Tekniskt är förändringarna** inte lika stora – drivlinorna lämnas till stor del intakta. Det gör däremot inte prislappen. I samband med uppdateringen höjs priserna med upp till 55 900 kronor, enligt siffror som Vi Bilägare tagit del av.

- Störst är prishöjningen för prestandamodellerna BMW M340i och M340d. Där ligger den på upp till 55 900 kr.
- Även instegsmodellerna 320i och 320d blir rejält mycket dyrare – där ligger prishöjningen på 30 000–40 000 kr.
- Populära laddhybriden BMW 330e blir omkring 18 000 kr dyrare medan bensindrivna 330i utgår helt.
- Det gör även snikversionerna 318i och 318d samt 330d utan fyrhjulsdraft.



*Uppgraderat infotainmentsystem med böjd skärm från BMW iX är största nyheten på insidan.*

**De nya priserna** innebär att en dieseldriven BMW 320d xDrive Touring visserligen är 77.500 kr billigare än laddhybriden 330e xDrive Touring. Men dieseln får en total fordonsskatt på över 29.000 kr under de första tre åren medan laddhybriden istället får en bonus på nästan 24.600 kr. Den faktiska skillnaden blir därmed bara knappt 21 000 kr. Uppdaterade BMW 3-serie börjar byggas i juli.



## SVENSKA PRISER PÅ BMW 3-SERIE

Sedan	Pris tidigare	Pris nu	Skillnad
BMW 320i Sedan	391 200 kr	435 000 kr	43 800 kr
BMW 320i xDrive Sedan	411 200 kr	455 000 kr	43 800 kr
BMW 330i Sedan	437 700 kr	–	Utgår
BMW 330i xDrive Sedan	457 700 kr	–	Utgår
BMW 330e Sedan	509 700 kr	527 500 kr	17 800 kr
BMW 330e xDrive Sedan	529 700 kr	547 500 kr	17 800 kr
BMW M340i xDrive Sedan	661 900 kr	711 400 kr	49 500 kr
BMW 318d Sedan	375 200 kr	–	Utgår
BMW 320d Sedan	410 200 kr	450 100 kr	39 900 kr
BMW 320d xDrive Sedan	430 200 kr	470 100 kr	39 900 kr
BMW 330d Sedan	514 200 kr	–	Utgår
BMW 330d xDrive Sedan	534 200 kr	547 500 kr	13 300 kr
BMW M340d xDrive Sedan	661 900 kr	711 400 kr	49 500 kr
Touring	Pris tidigare	Pris nu	Skillnad
BMW 318i Touring	383 700 kr	–	Utgår
BMW 320i Touring	406 300 kr	450 600 kr	44 300 kr
BMW 330i Touring	452 800 kr	–	Utgår
BMW 330i xDrive Touring	472 800 kr	–	Utgår
BMW 330e Touring	524 800 kr	543 100 kr	18 300 kr
BMW 330e xDrive Touring	544 800 kr	563 100 kr	18 300 kr
BMW M340i xDrive Touring	671 000 kr	726 900 kr	55 900 kr
BMW 318d Touring	388 800 kr	–	Utgår
BMW 320d Touring	425 300 kr	456 600 kr	31 300 kr
BMW 320d xDrive Touring	445 300 kr	485 600 kr	40 300 kr
BMW 330d Touring	527 800 kr	–	Utgår
BMW 330d xDrive Touring	549 300 kr	563 000 kr	13 700 kr
BMW M340d xDrive Touring	675 500 kr	726 900 kr	51 400 kr



Erik Söderholm



## 14. Test: Audi Q4 Sportback e-tron.

Av Marcus Berggren - 12/05/2022.

### Den spirituella efterträdaren till Audi A2?



V i har tidigare konstaterat att [Audi A2 var långt före sin tid](#). Med aluminiumkaross, låg vikt och en modern design framstår den som modern än idag. Till och med så pass modern att det är just A2 som nya Audi Q4 e-tron har inspirerats av rent designmässigt. Likt A2 är tanken med Q4 att vara så effektiv som en Audi kan tänkas vara. Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på om Audi Q4 de facto är den spirituella efterträdaren till A2.

Det är främst frontpartiet – närmare bestämt vid de främre hjulhusen där A2-släktskapet gör sig extra synligt. Försättningsvis följer taklinjen samma form och i just Sportback-utförande är siluetterna hos A2 respektive Q4 slående lika enligt min utsago. När det kommer till Volkswagen-koncernens elektriska treenighet à la Audi Q4, [Škoda Enyaq](#) och [Volkswagen ID.5](#) tycker jag bestämt att Audi lyckats bäst rent designmässigt.

Interiört placerar sig även Audi högst, åtminstone sett till utförande och filosofi. Man möts av en typisk Audi-interiör – de gör ingen grej av att det rör sig om en elbil – och på insidan känns allt ändå lagt åt det mer traditionella hållet. Det är egentligen samma tänk som genomsyrar Enyaq men man slipper de sanslöst dåliga touchknapparna. Man möts även av en ratt som är det mest futuristiska i interiören, men som likt [BMW iX](#) känns att vara hämtad från en [Austin Allegro](#).

Den variant vi testade var 50 med Audis quattro-system. Q4 e-tron upplevs som snabbare än ID.4 GTX som i grund och botten är samma bil. Körupplevelsen genomsyras av trevlighet med undantag av vår testbils enorma 21-tumsfälgar som bidrog till en något stötig upplevelse. Audi Q4 e-tron greppar väl även om den kränger en hel del vid mer dynamisk kurvtagning. Det elektriska fyrhjulsdryftsystemet jobbar snabbt och skickar alltid kraften dit den behövs.



Likt sin tjeckiska kusin, [Škoda Enyaq Coupe RS](#), är det största bekymret med Q4 rent prestandamässigt att de 300 kusarna helt klart har svårt att tampas med den enorma vikten. Den må kännas rapp – särskilt upp till 50–60 knyck – men den prestanda man har kommit att förknippa med elbilar finns inte riktigt där. Q4 är inte på något sätt långsam, men man är ständigt medveten om att den kan kandidera till *Biggest Loser*.

Det som i stället är mer i linje med Q4 Sportback ambitioner är hur trevlig den är. Baksätet är rymligt, åtminstone när det gäller de två ytterplatserna – den nya coupé-inspirerade taklinjen inkräktar en hel på huvudutrymmet – och bagageutrymmet är i klass med [Volkswagen Tiguan](#). Precis som Enyaq och ID.4 har emellertid inte Q4 något utrymme framtill för bagage; märkligt tycker jag.

Audi Q4 e-tron Sportback utmärker sig väl i segmentet sett till kvalitetskänsla och design. Prislappen lämnar dock mycket att önska och även prestandan kan bäst beskrivas som ljummen. Den elektriska räckvidden är i paritet med många av konkurrenterna.

Rent rationellt är syskonet Enyaq att föredra, men Q4 placerar sig tveklöst över ID.4. Rent segmentmässigt finns det emellertid många konkurrenter som gör saker och ting bättre. Något annat Q4 lyckas med är att i första hand kännas som en Audi och i andra hand som en elbil – särskilt interiören är åt det mer konservativa hållet. Huruvida det räcker i ett segment som blir mer och mer konkurrenskraftigt för varje dag som går är långt ifrån säkert.





### Audi Q4 Sportback 50 e-tron quattro (2022)

**Motor:** Dubbla elmotorer, 299 hästkrafter, 460 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Steglös växellåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 6,2 sekunder

**Toppfart:** 180 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 493 km

**Vikt:** 2 215 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 4653/1879/1607 mm

**Pris:** Från 666 200 SEK

(Testbil ca. 850 000 SEK)

#### Konkurrenter:

[Ford Mustang Mach E](#)

[Hyundai Ioniq 5](#)

[Kia EV6](#)

[Polestar 2](#)

[Volkswagen ID.5](#)

#### BETYG:

Helhetsintryck



#### SAMMANFATTNING

Audi Q4 e-tron Sportback stoltserar med sitt A2-släktskap och typiska Audi-känsla. Prestandan är ljummen, räckvidden är inte formidabel och många av konkurrenter erbjuder mer attraktiva helhetspaket. Audi borde ha skruvat upp Q4 lite mer för att utmärka den jämte syskonen ID.4 och Enyaq.

# 3.5



TOTAL POÄNG





## 15. Aiyays U5 Premium.

Senast uppdaterad 18 maj 2022. **Text: Mia Litström.**

**Aiyays är ett nytt elbilmärke från Kina och just Ai betyder älska/kärlek på kinesiska. Deras första modell i Sverige heter U5 och är en rymlig och bekväm suv. Är det möjligt att som bilförare i svenskt klimat älska den?**



Kina tappar inte fart när det gäller produktionen av elbilar och nu är det dags för Aiyays med modellen U5. Den är i storlek med Volvo XC60 men finns inte med fyrhjulsdrevning. För att starta räcker det med att trycka på bromsen. Via ett runt vred på mittkonsolen väljer man drive, men vredet är alldeles för lätt att skruva på för att ge känslan av att man lägger i en växel.

Baksätet har ordentligt med benutrymme, däremot är det inte lika luftigt för huvudet. Ladduttaget sitter i fronten på sidan och laddsladden får plats i bagageutrymmet fram. Körupplevelsen är bra, men jag skulle inte beskriva den som älskansvärd.

### **Fjädringen är mjuk utan att bli för svampig**

Styrningen är lätt och gasresponsen är inte skarp som i många andra elbilar. Ratten är inte rund utan platt på ovan- och undersidan. Fjädringen är mjuk utan att bli för svampig, som man förväntar sig av en större suv. Justering av motorbroms finns i tre lägen men den går endast att justera via infotainmentsystemet, vilket känns ologiskt. Provkörningen var kort och vägarna snötäckta vilket gjorde att skavanker i vägen inte blev så påtagliga. Visst vägljud trängde in i kupén, speciellt i högre hastigheter. I lägre hastighet hörs ett elbils ljud men också ett vinande ljud från elmotorn, som elbilarna lät i tidigt skede, vilket gör den mindre älskansvärd.

### **Accelerationen är behaglig och inte högljudd**

Sportage erbjuds med två elektrifierade drivlinor, hybrid och laddhybrid. Det är samma drivlinor som finns i Hyundai Tucson.



*Aiways U5 är stor som en Volvo XC60 men har lite mindre bagageutrymme.*

Vi kör hybriden där eldriften hjälper till vid gaspådrag. Systemeffekten på 230 hk känns inte björnstark men räcker gott och väl. Hybridsystemets övergång mellan eldrift och förbränningsmotor sker utan anmärkningar.

Accelerationen är behaglig och inte högljudd, och den 6-stegade automatlådan är inte för energisk utan lugn och mjuk i växlingarna.



*Interiören är både modern och omodern på samma gång.*

### Infotainmentsystemet har inte någon navigation

Däremot är den digitala instrumenteringen rolig och annorlunda, uppdelad på tre skärmar och välvd runt föraren. En huvudskärm och två mindre skärmar på var sida. Den vänstra ger trippinformation och den högra mediainformation. Grafiken är lättavläst och tydlig. Apple CarPlay går inte att ansluta trådlöst, dessutom har inte infotainmentsystemet någon navigation. För att få kartfunktion behöver man ansluta en mobil och usb-uttaget är placerat vid laddplattan bakom luckan, vilket också känns ologiskt.

### Värmepump finns inte, vilket gör att räckvidden kommer att bli kortare vintertid

Infotainmentsystemet och bilens app finns inte på svenska och Aiways kan inte svara på när det kommer. För att få sätesvärme måste man välja den dyrare utrustningsnivån Premium. Rattvärme finns inte. Värmepump finns inte heller, vilket gör att räckvidden kommer att bli betydligt kortare vintertid.

### Det är ett nytt märke med många detaljer som behövs förbättras

Laddeffekterna imponerar inte. Upp till 90 kW för snabbladdning eller 3,6 kW alternativt 6 kW med laddbox. På åtta timmar är batteriet inte fulladdat. Det finns nio återförsäljare där även service kan utföras.

U5 är rymlig och komfortabel men har högt pris, kort räckvidd, låg laddeffekt, tre stjärnor i Euro NCAP och kommer inte att testas om där.

Det är tydligt att det är ett nytt märke med många detaljer som behövs förbättras för att kunna konkurrera i den här prisklassen, och bli älskansvärd.

*Text: Mia Litström Foto: Aiways*

### Aiways U5 Premium

**+ Baksätet har gott om benutrymme, trevlig att köra.**

**- Ingen värmepump, låg laddeffekt, kort räckvidd, högt pris.**

Drivlina Elmotor	204 hk, 310 Nm
Framhjulsdraft	
Batterikapacitet	63 kWh
Laddning	DC 90 kW, AC 3,6 eller 6 kW
Kaross:	
Längd	4 680
Bredd	1 865
Höjd	1 700 mm
Vikt	1 845 kg
Bagagevolym	432–1 555 l
Dragvikt	1 500 kg
Prestanda	0–100 km/h 7,8 sek
Toppfart	160 km/h
Förbrukning	17 kWh/100 km.
CO2	0 g/km WLTP
Räckvidd eldrift	400 km WLTP
Euro NCAP3	
Pris	400 000 kronor (efter bonus)

*Senast uppdaterad 18 maj 2022*



## 16. Volkswagen ID. Buzz har fått ett pris.

**PUBLICERAD:** 19 MAJ 2022, KL 21:26.

Volkswagens eldrivna buss har prissatts i Tyskland. Från 678 000 kronor för den glasade, femsitsiga versionen Buzz Pro, medan skåpmodellen Buzz Cargo kostar från 572 000 kronor.



*Volkswagen ID. Buzz Pro och ID. Buzz Cargo.*

Försäljningen har precis start i Tyskland, med leveransstart i höst. Modellen är hett efterlängtd på transportbilsmarknaden där Volkswagen har en dominerande ställning. De tyska priserna inkluderar tysk moms som är 19 procent. Eftersom den svenska momsen är 25 procent kommer priserna att bli högre i Sverige. Utrustning och garantier kan också påverka det svenska priset. Prisnivån betyder att skåpmodellerna lär bli tillräckligt billiga för att omfattas av bonusprogrammet. Från och med juli i år får nämligen bara bilar som kostar under 700 000 kronor ta del av miljöbonus. Den svenska importören kommer sannolikt att anstränga sig för att få in ID. Buzz Pro under den prisgränsen.

Med en introduktion under 2022 blir [ID. Buzz](#), som vi tidigare i år [var iväg och provkörde](#), lite av en pionjär. Den vanliga femsitsiga versionen har i dagsläget ingen direkt konkurrent, medan skåpmodellen har kommit ut på en marknad med flera etablerade modeller, till exempel från Renault, Nissan, Peugeot, Ford och Mercedes.

### MEB-plattform

ID. Buzz Cargo har två eller tre framsäten, medan "buss-versionen" ID. Buzz Pro är femsitsig. ID. Buzz Pro har en betydligt högre utrustningsgrad med fler möjliga utrustningspaket med till exempel elbaklucka och körassistenter.

[ID. Buzz](#) bygger på samma plattform (MEB) som övriga modeller i ID-familjen, exempelvis [ID.3](#) och [ID.4](#). Batteriet är på 77 kWh. Elmotorn sitter baktill och driver bakhjulen. Effekten är 204 hästkrafter (150 kW). ID. Buzz är 4,71 meter lång och fyller upp luckan mellan lilla [Caddy](#) som är 4,5 meter och [Multivan/Caravelle](#) som är från 4,9 meter.

En förlängd ID. Buzz med plats för upp till sju personer kommer att introduceras senare.



### Försenad i Sverige

Svenska kunder kommer dock att få vänta längre än de tyska kunderna.

Introduktionen på den svenska marknaden har blivit något försenad erfar Teknikens Värld som har tagit del av internt brev till återförsäljarna. Generalagenten skriver att "Det är med blytung hjärtan vi nu behöver meddela er att den stundande försäljningsstarten av ID. Buzz och ID. Buzz Cargo kommer att skjutas fram i tiden på grund av strategiska beslut hos Volkswagen Commercial Vehicles och VW Group. Med detta sagt kommer vi centralt ifrån att "pausa" våra marknadsaktiviteter relaterade till start av försäljning (för-försäljning) och vi uppmanar er att göra detsamma tills vidare."

Generalagenten, som från början planerade en introduktion under hösten, säger nu att demobilar kommer att finnas hos återförsäljarna under hösten, men att kundleveranser startar runt årsskiftet.









## 17. Scania får stororder på ellastbilar – från konkurrent.

Publicerad 2022-05-28 17:15.

Text Erik Söderholm.

**Uppstickaren Einride beställer över 100 eldrivna lastbilar från konkurrenten Scania.**



**Lastbilsjätten Scania** har fått in företagets hittills största beställning på eldrivna lastbilar. Det handlar om 110 ellastbilar som ska börja levereras under andra halvåret 2022.

Det är uppstickaren Einride som står för beställningen. Lastbilarna klarar upp till 25 mil på en laddning och ska komplettera företagets egna lastbilsmodeller som visats upp tidigare i fordonsflottan.

– Det visar att försäljningen av ellastbilar går in i ett annat skede. Från att ha handlat om små affärer till att det börjar bli större affärer. Det är en signal om att marknaden är på väg att bli mer mogen, säger Fredrik Allard, chef för Scantias satsning på elektrifiering, till [Dagens Industri](#).

**Einride och Scania** beskriver beställningen som ”början på ett partnerskap” och målet är att skala upp de eldrivna vägtransporterna.

– Vi delar samma vision om att minska utsläppen från tunga transporter. Det har varit givande att arbeta tillsammans med Einride med dessa gemensamma tekniska lösningar och digitala tjänster som för vår industri framåt på ett hållbart sätt, säger Fredrik Allard, i ett pressmeddelande.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Svensk uppstickare lanserar ny självkörande lastbil.**



**Svenska uppstickaren utmanar Volvo med eldriven lastbil.**



**Nu testar Scania självkörande lastbilar på E4.**



**Matkedjans mål: förlösa leveranser i Sverige.**



## 18. MV Agusta 750S.

Av Dolf Peeters uppdaterad 12 maj 2022, 14:03.

Det finns en cykel som konsekvent höjer sig över det omtvistade bruset från vad som nu är den absoluta toppklassikern genom tiderna. Och även de mest egensinniga samlare är överens om att den här har fått en plats högt upp bland de två bästa: MV Agusta 750S.



MV Agusta introducerade 750S 1969. Den imponerande MV var en direkt ättling till de maskiner som fabriken hade tävlat med. Och med det fick passionerade – och rika – motorcykelentusiaster möjligheten att äga maskiner som de hade sett John Surtees, Phil Read, Mike Hailwood och Giacomo Agostini åka i landsvägs- och banlopp.

### Himlen är linjen

MV Agusta 750S ledde en era av sportiga, prestandamotorcyklar som tog sexappeal och tvåhjuliga uppror till nya höjder. Motorcykelåkning förvandlades från en svaghet för människor utan pengar för en bil till en livsstil, en fetisch.

MV Agusta 750S, i en imponerande uppvisning av styrka och skönhet, hade fyra cylindrar som andades sin blandning genom fyra individuella förgasare, var och en utrustad med en polerad sugkopp med en imponerande halsdiameter.

Mest suggestivt var dock avgassystemet, som löpte tillbaka längs med maskinen in i de fyra individuella kromslutrören och megafonljuddämparna.

Motorn levererade 69 specificerade hästar, som travade till bakhjulet via fem växlar och axeldrift. Den otäckt eleganta italienaren var mer än 200 km/h snabb med den. En enorm trumbroms med fyra uppåtgående bromsbackar gav bromskraften. Sportigheten framhövdes av clip-ons monterade under headsetet. Den höga bakåtsättningen fullbordade tävlingsställningen.



**19. Uppfriskande kritisk provkörning av Porsche 911.**

Publicerad 2022-05-28 kl 6:15.

Text Calle Carlquist.

**BACKSPEGELN**

”Känns som den vill flaxa iväg”, skrev Marianne Sterner.



**Nittionio procent**, minst, av alla provkörningsrapporter av nya Porsche 911-modeller skrivs av män. Ett hundra procent av dem är fyllda av en närmast religiös tillbedjan och förundran över vad dessa bilar kan uträtta på vägen och betyda för världen.

Innan skrivuppgiften är klar ska bilprovaren ha bockat av saker som motorljudet, väghållningen, styrningen, byggfinishen samt den aktuella modellens inrangering i ett modellprogram som svämmat över alla bräddar sedan den enkla starten 1963. Porsche 911 är enligt legenden krävande att hantera men i provkörningstexten ska läsaren förstå att föraren minsann är en hejare på att köra. En riktig karl för sin ratt.

»Bakdelen kan slänga ut med en kraft lika överraskande och svårbemästrad som ett åsknedslag.«

**Att läsa något** uppfriskande om Porsche 911 är ovanligt, men Vi Bilägares Marianne Sterner var nu inte vem som helst. Bakom ratten på den radikalt nya Porsche 911 som presenterades för i år 25 år sedan, den vattenkylda så kallade 996, var det inte så mycket stum beundran som drabbade Marianne. Snarare tog hon på sig ett par extra kritiska glasögon, vilket gjorde läsoplevelsen i ViB 17/97 frisk:

”Instrumenteringen är smått fånig. Elva informationer stör blickfånget. Det finns två hastighetsmätare, en analog och en digital. Den analoga är omöjlig att avläsa – mellan var tionde kilometer är det cirka tre millimeter. Den digitala syns inte i solsken.”

”Gamla 911 gjorde mången finansvalp svettig om både tassar och svans. Av de 370 000 som köpte gamla modellen var det inte många som kunde hantera den. (...) Bakdelen kan slänga ut med en kraft lika överraskande och svårbemästrad som ett åsknedslag. Bilar som bär sig åt på det viset är inte så bra för ett företag som vill växa och hitta fler, rika kunder. Porsche har försökt mildra 911:ans brutala sinnelag. Det tycks fungera. Jag får ta i lite med ratten men styrningen är snabb som en fin kulspetspenna i mina händer. 911 ska köras med sinnet inställt på anfall. Nere från bergen och på vanliga släta vägar igen är den däremot inte så kul. Hjulen stampar i ojämnheterna och redan i 140 km/tim överröstas det hetsiga motorljudet av fartvindens ilska väsande runt vindruta och backspeglar. Ligger sexan i kan det gå ruskigt fort, närmare 250 km/tim. Då börjar bilen kännas som om den vill flaxa iväg.”

**Utan den uppfällbara** spoilern vore bilen otäck att köra redan i 150, medger designchefen Pinky Lai för Marianne.

Pinky Lai kommer från Japan och gjorde sig också känd som den ansvarige bakom Porsche Boxster/Cayman, samt BMW 3-serie E36 – bland mycket annat.

”Men en riktig Porsche ska sätta modet på prov. Nya 911 är en riktig Porsche. Det vet jag, när jag torkar av handsvetten mot brallorna” avrundade Marianne.



**Calle Carlquist**

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**”Den lever lagom stökigt i händerna på föraren”.**



**Porsches snikmodell – eller en lyxig Folkamodell?**

## 20. Sean Connerys egen Aston Martin DB5 – nu säljs stjärnans drömbil.

PUBLICERAT 23/05/2022.

AV MATHS NILSSON.

**Sean Connery köpte sin Aston Martin först när han var 88 år gammal. Han lät lacka om den för att den skulle se ut som James Bonds bil. Nu säljs bilen på auktion.**



Det dröjde ända till 2018 innan Sean Connery fick en egen Aston Martin. Han köpte bilen efter att hans barn föreslagit det, och lät direkt lacka om den till samma silverkulör som i Goldfinger. Det är den enda Aston Martin James Bond-skådespelaren ägt. Bilen hade dock inget katapultsäte, maskingevär eller rökmaskin.

– Pappa brukade prata om att äga sin egen DB5, utan någon annan anledning än att han älskade bilen. Han berättade för mig att att köra filmbilarna, alla lastade med prylar, särskilt maskingevären i fronten, gjorde bilen riktigt tung fram och att svänga i låg hastighet var en herkulisk uppgift, så att köra utan prylar var en fröjd! Han älskade hur välbalanserad den var. Pappa sa också att han skulle ha behållit utkastarsätet. Jag frågade inte vem för, säger sonen Jason Connery till [Broad Arrow som säljer bilen](#).

Det tog lång tid innan Sean Connery hittade en Aston Martin från 1964 i perfekt skick. Bilen var svart, men den detaljen gick att ordna. Men skådespelaren hann knappt njuta av bilen som han hade vid sin bostad i Schweiz.

– Tyvärr när han blev äldre blev det svårt att resa, särskilt till Europa, och sedan slog covid den till. Du vet, tyvärr fick han aldrig riktigt njuta av bilen som han hade köpt, säger sonen Jason Connery till CNN.





Bilen säljs på Broad Arrows augustauktion i Monterey, Kalifornien, överskottet går till välgörenhet via Sean Connery Philanthropy Fund. Bilen som har en sexcylindrig motor på 286 hästkrafter tros gå för mellan 14 och 18 miljoner kronor.









**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.



**Småbilsklubben**

Mikrobilar, 3-hjuliga bilar och småbilar

**21. Vespa 400.****14.04.2020.**

Alla känner till de italienska skotrarna som tillverkas av Piaggio under det legendariska varumärket Vespa. Men de producerades inte bara i deras hemland, montering under licensen etablerades också i Frankrike vid ASMA-företagets anläggningar.



**FILMER:** <https://youtu.be/lvJaGJf9sR8>.  
<https://youtu.be/af151CElcoQ>.  
<https://youtu.be/DL78mfe1KZM>.

1955 funderade fransmännen på att utöka modellutbudet och föreslog italienarna en liten bil med motorcykelmotor, liknande BMW Isetta eller Messerschmitt KR-200. Folk ville ha ett fordon med åtminstone lite tak över huvudet, men det fanns inte tillräckligt med pengar för en fullfjädrad, till och med den billigaste bilen, och tillverkningen av en fyrhjulig Vespa verkade inte vara ett roligt beslut. Men Piaggio stödde inte idén om franska kollegor.

Förhandlingarna varade i ungefär ett år, och enligt deras resultat fick ASMA den gröna flaggan för den oberoende utvecklingen av en mikrobil, och viktigast av allt, rätten att sälja den under varumärket Vespa. Men bara i Frankrike. Hur som helst, det var redan ett stort steg mot.

## MOTORNYTT

Utvecklingen av mikrobilen varade ungefär ett år. 1957, Vespa 400 presenterades för allmänheten, väckte omedelbart intresse. Tekniskt sett var detta en mycket enkel design med den tvåcylindriga tvåtaktsförgasarmotorn med en kapacitet på 400 cc installerad bak.

14 hk räckte för att accelerera Vespa 400 med förare och passagerare till cirka 52 mph (85 km/h). Eftersom motorn är tvåtakt fungerar den på en blandning av bensin och motorolja, men ingenjörerna tog hand om föraren. Han behövde inte laga denna blandning för hand. Det räckte för att fylla oljan i en liten tank, varifrån den matades in i förgasaren genom munstycket i erforderlig mängd.

Treväxlad växellåda med synkroniserad 2:a och 3:e växel. Senare modeller var utrustade med en 4-växlad växellåda. Vespa 400 har en helt oberoende fjädring med fjädrar och teleskopiska stötdämpare. Bakhjulen är märkbart "klubbade", som vilken bil som helst med liknande fjädring.

Kuggstångsstyrning var en mycket progressiv lösning för 50-talet. Bilen var utrustad med hydrauliska trumbromsar. Hjulens diameter var bara 10 tum.

Interiören är extremt enkel. Skjutfönster dök upp först 1958, efter många klagomål och önskemål från köpare. Invändig ventilation tillhandahölls av ett tak med en mjuk rörlig topp. Baksätena är snarare en hylla för bagage. Broschyrer antydde dock att ett barn och ett husdjur kunde placeras bakom.

Instrumentpanelen består av en hastighetsmätare, en varningslampa för batteriladdning och låg bränslenivå. Det fanns ytterligare två varningslampor för överhettning av motorn och helljus. Det var allt föraren skulle veta.

Bilen ser ut som en leksak. Ändå, de första åren var det en stadig efterfrågan, 1957 samlade företaget in cirka 12 tusen exemplar av Vespa 400, och cirka 10 tusen samlades in ett år senare.

Sedan började efterfrågan minska. Levnadsstandarden växte och köparna var intresserade av rymligare bilar, och den fenomenala framgången för Citroen 2CV, vars pris föll, ledde till att efterfrågan på Vespa 400 upphörde.

1961 lades tillverkningen ner. ASMA investerade i detta projekt med stor entusiasm och gick i konkurs. Under 4 års produktion monterades cirka 30 tusen bilar. Nuförtiden är var och en av de överlevande Vespa 400 värda mycket pengar.

### Specifikationer:

- Motor: 24,0 cu i (0,4 L) tvåtakts I2, 14 hk
- Växellåda: 3-växlad manuell (GT 4-växlad)
- Fjädring: Fyrhjulsoberoende. Fyra dubbelverkande hydrauliska stötdämpare med spiralfjädrar.
- Hjulbas: 1 693 mm (66,7 tum)
- Längd: 2 850 mm (112 tum)
- Bredd: 1 270 mm (50 tum)
- Höjd: 50 tum (1 300 mm)
- Tjänstevikt: 375 kg (827 lb)
- Maxhastighet: 52 mph (85 km/h)
- 0-40 mph (64 km/h): 23,0 sekunder
- Bränsleförbrukning: 5,11 l/100 km (46,0 mpg)
- Hjul: 10 tum

## 22. DEN VITSIGE KÂL

När jag för länge sedan bodde i Göteborg var jag redaktör för Automobilbesiktningsmännens tidning "Medlemsbladet". Jag skrev då om "DEN VITSIGE KÂL" i tidningen.

### DEN VITSIGE KÂL

Göteborgaren är som bekant vitsig. När jag på morgonen går ut på balkongen till nattredaktionens lokaler (där jag även övernattar) kan jag blicka upp på utsiktstornet på Lisebergs nöjespark.

Tornet är smalt och spetsigt varför Kâl från början döpte det till "Synålen". Emellertid så strejkade maskineriet efter ett tag varför brandkåren ryckte ut och hjälpte ner de besökare som satt fast i den roterande hisskorgen. Kâl döpte då om tornet till "Stoppnålen". Efter en tid lyckades man rätta till felet så att hisskorgen fungerade utan nya ofrivilliga stopp varför Kâl döpte om tornet till "Ejfeltornet". I våras målades det om i den skära kulör som kännetecknar Liseberg varför Kâl på nytt hade bekymmer eftersom Göteborg nu hade två "Skäratorn" d v s dels hotellet och dels det aktuella utsiktstornet.

Under morgonpromenaden passerar jag "Kâlåséum" d v s den stora idrottsarenan Scandinavium som under sin uppbyggnad hette "Inge och Sten" eftersom det var nya ställningar utanför "varje dag".

Efter några minuter passeras "Hedendomen" dvs katolska kyrkan som följdriktigt ligger bredvid den stora öppna grusbelagda Heden. Väl framme vid Lilla Bommens hamn kan jag beskåda vad Kâl kallar "Notstället", "Ackordcentralen" eller "Sing-Sing" dvs det nya operahuset och den stora iögonfallande byggnad som först gick under benämningen "Läppstiftet" bland de som ansåg att likheten var uppenbar medan de mer ekivåka fann en annan likhet och kallade därför byggnaden för "Vattenståndet".

Förre chefen för Volvo lär hyra ett kontor i byggnaden varför den numera kallas "Periskåpet".

Huruvida P G skall ha kvar kontoret i byggnaden eller ej beroende på att han flyttar till London har MB ej kunnat utröna varför vi med spänning väntar på ett eventuellt tilltalande namnbyte.

*redaktör'n*

**SLUT**