



Bizzarrini GT Strada 1964 – 68.

- 1. Maktspelet inom Volkswagen**
- 2. Historiska Svenska polisbilar**
- 3. CATL bygger jättefabrik för batteritillverkning i Ungern**
- 4. Fler detaljer om Xpeng G9**
- 5. Billigare Tesla Model Y EU-godkänd**
- 6. REE presenterar eldriven skåpbil**
- 7. Test: Ford Focus Active Kombi E85**
- 8. Test: Škoda Karoq**
- 9. Här provkörs uppstickarens nya ellastbil**
- 10. Fem bilar du har råd med**
- 11. Första nya Bizzarrini 5300 GT Corsa är klar**
- 12. Bizzarrini GT Strada**
- 13. Franska fordonen som försvann**

1. Maktspelet inom Volkswagen.

Producerat av Karl Cajmatz 8 Augusti, 2022.

I slutet av juli tillkännagav Volkswagen att deras VD sedan 2015, Herbert Diess, skulle gå. Problem med att få fram mjukvara till nästa generations bilar angavs som det främsta skälet. Nu rapporterar Reuters om maktkampen som pågår i hans vakuum. Porsche-familjen är trötta på ett självkörande Volkswagen.



Det är Porsche-familjen – inklusive den gren som heter Piëch – som både vill strama åt kontrollen över Volkswagen-gruppen och återta direktkontroll över biltillverkaren Porsche.

Sparkandet av Diess kan ses som ett första steg mot ett tightare styre av den strategiska inriktningen för Volkswagen-gruppen, som familjen har ett majoritetsstyre över via holdingbolaget Porsche SE. Oliver Blume, som ersätter Diess, kommer närmast från VD-posten hos Porsche.

Enligt källor till Reuters ska Diess ha haft en ganska rå ledarskapsstil, vilket inte alltid uppskattades av ägarna eller motiverades av hans resultat. Det låter inte helt olikt tendensen hos [några av koncernens bilar att emellanåt köra lite som de vill](#).

Diess rekryterades i samband med dieselskandalen och var initiativtagaren bakom koncernens omställning till eldrift.

Blume är nyckeln till Porsche

Återtagandet av biltillverkaren Porsche ska ske genom en börsnotering av företaget, ett drag för vilket Blume anses vara en nyckelperson. Familjen har då för avsikt att köpa en tillräcklig mängd aktier för att skaffa sig en blockerande minoritet.



Oliver Blume.

När Volkswagen och Porsche gick samman, år 2009, förlorade Porsche-familjen sitt direkta inflytande över biltillverkaren med samma namn.

Att Blume väntas sitta kvar som VD för Porsche även efter börsnoteringen, och alltså ha den rollen hos både Porsche som Volkswagen, har mött en hel del kritik från investerarsfären.

Börsnoteringen omgärdas av frågetecken

[Porsches börsnotering har mött en del motstånd](#) till följd av de omständigheter som hotar världsekonomin som helhet.

Rysslands invasion av Ukraina med därav följande energikris är det senaste, men effekten blir desto allvarligare mot bakgrund av att världen fortfarande kämpar för att återanpassa sig till tillvaron efter covid.

Utgången för Porsches del kommer att bero mycket på om Porsche-familjen är tillräckligt angelägna om att uppnå sina mål för att driva igenom en börsnotering till ett lägre pris.



2. Historiska Svenska polisbilar.



FILM: <https://youtu.be/D3oq4iFrntY>.

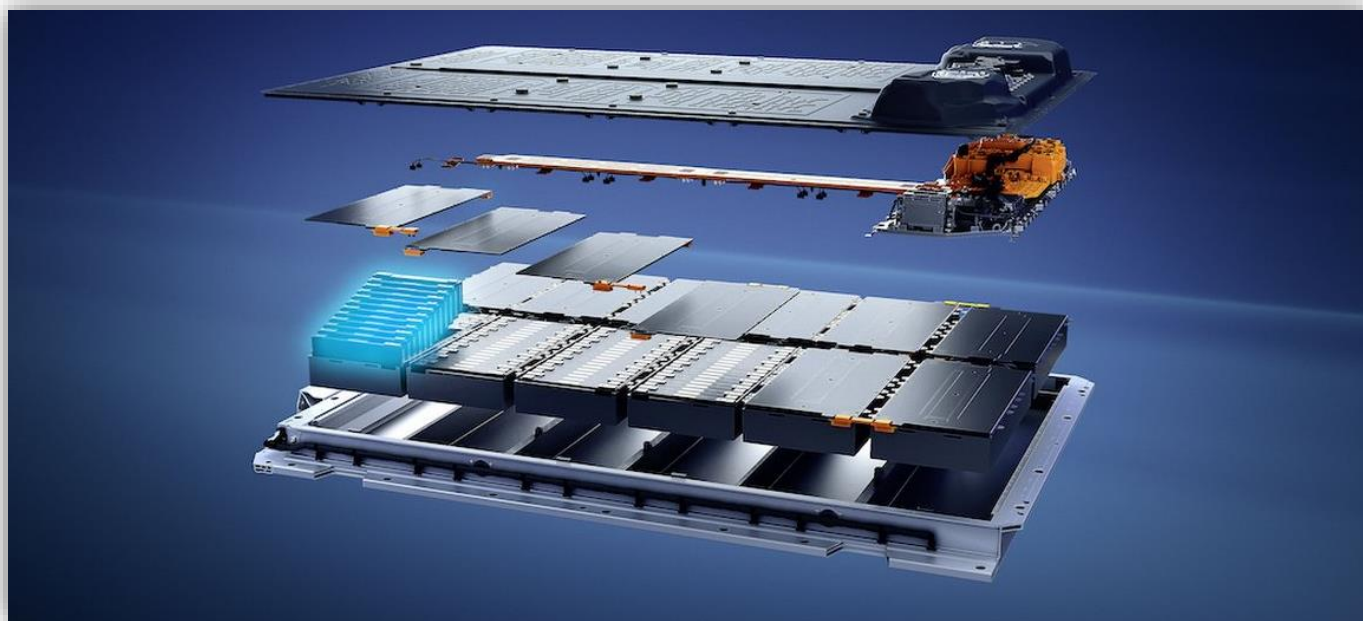
Historiska Svenska polisbilar, Volvo Amazon, SAAB 95 - Motorjournalen från 1999

43630 visningar 1 juni 2012 Svenska polisbilar har aldrig haft roterande röda ljus, utan det var ett fast rött sken som lyste hela tiden innan blåljusreformen infördes 1970, Då byttes det röda skenet ut till ett eller två roterande blåljus. Polisbilar blir allt mer moderna och idagsläget använder polisen sig av battenburgmönstret som är reflekterande gul och blå dekal för att öka synligheten, även saftblandaren även kallade kajak lampa har ersätts med en större ljus ramp från från standby eller federal signals.

3. CATL bygger jättefabrik för batteritillverkning i Ungern.

PUBLICERAD av Carl Undéhn 2022-08-12.

Kinesiska CATL är med råge världens största tillverkare av batterier till elbilar. Färska siffror visar att de står för hela 35 procent av den globala produktionen. På andra plats hittas koreanska LG, som står för 14,5 procent. Det är ett försprång som CATL ser ut att kunna hålla även under kommande år med flera stora satsningar i Kina.



Men för att komma närmre tillverkningen av europeiska bilar meddelar CATL nu att de bygger en fabrik i Ungern. Det blir den andra fabriken utanför hemlandet Kina en i östra Tyskland som väntas stå klar senare i år.

När fabriken i Ungern ska stå klar nämns inte, men produktionskapaciteten är planerad till 100 GWh om året. Som jämförelse höjde svenska Northvolt förra året den planerade årskapaciteten vid fabriken i Skellefteå från 40 till 60 GWh.

Den nya fabriken hamnar i staden Debrecen, vilket är endast 19 mil från Kosice i Slovakien där Volvo nyligen meddelade att de ska bygga en fabrik för elbilar. Volvo samarbetar där-
emot med Northvolt kring en egen batterifabrik i Göteborg.

CATL pekar i stället på att biltillverkare som BMW, Stellantis-koncernen, Volkswagen och Mercedes har produktionsorter i närheten. Just Mercedes går också ut med att de har ett särskilt avtal för batterierna som ska tillverkas i Ungern.

– Med CATL har vi en teknikledare som partner som kan förse oss – som den första och största kunden för den nya anläggningens inledande kapacitet – med förstklassiga kol-dioxidneutrala battericeller för vår nästa generations elbilar i Europa, säger Markus Schäfer som är teknisk chef hos Mercedes.

Det är den andra kinesiska investeringen i Ungern kring elbilar som presenteras på kort tid. Häromveckan meddelade Nio att de startar [tillverkning av stationer för batteribytet](#) för den europeiska marknaden utanför Budapest.

4. Fler detaljer om Xpeng G9 – ny elsuv på ingång

Publicerad 2022-08-12 kl 8:10. Text Erik Söderholm.

Snabb laddning och fyrhjulsdraft är några av detaljerna som kinesiska Xpengs nya suv-modell bjuder på.



Xpeng är ett av flera kinesiska märken som lanserats i Sverige. Men allt har inte riktigt gått enligt plan. Första modellen ut var [Xpeng P5](#), som fick blandad kritik och som [inte längre går att reservera](#).

Framöver ska Xpeng istället fokusera på den större och dyrare sedanmodellen P7 samt på [suv-en G9](#) som även [siktats i Sverige](#). Nu kommer nya detaljer om Xpeng G9 och märket lyfter framför allt fram den höga laddeffekten.

Xpeng G9 beskrivs som "världens snabbast laddande massproducerade elbil". Att ladda 20 mil (enligt den kinesiska körcykeln) ska gå på fem minuter. Bilen har 800-voltsteknik och en laddeffekt på upp till 480 kW, men då krävs också att laddaren har stöd för så snabb laddning.

Räckvidden blir upp till 70 mil, men även det är enligt den kinesiska körcykeln och enligt europeiska WLTP lär den bli något kortare. Bilen blir fyrhjulsdreven och får 550 hk och 717 Nm. Accelerationen till 100 km/tim ska gå på tre sekunder.

Även interiören visas upp. Den ska bjuda på ett surroundsystem med 28 högtalare och med hjälp av "stolsvibrationer samt förändringar i belysningen, luftkonditioneringen och doften" ska passagerarna få något Xpeng kallar en "femdimensionell upplevelse" när de tittar på film eller lyssnar på musik. Interiören ska även bjuda på ett infotainmentsystem med 15-tumsskärm, snabb processor och ny röststyrningsassistent.

Exakt när Xpeng G9 börjar säljas i Sverige och till vilket pris är oklart.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mystisk Xpeng i Sverige – men ingen vet varför.



Xpeng gör tvärt emot Tesla – skippar egna laddare.



Nya elsuven som lockar med supersnabb laddning.

5. Uppgifter: Billigare Tesla Model Y EU-godkänd – kan lanseras snart.

Publicerad av Wiggo Björck 2022-08-12, 15:36.

Tesla kan sätta igång produktionen av en ny, billigare variant av familjecrossovern Model Y redan i slutet av månaden på Giga Berlin, rapporterar en tysk sajt. Batterierna levereras av kinesiska BYD.



Tesla Model Y kan få en billigare variant med koboltfria litiumjärnfosfat-batterier från kinesiska BYD. På bild modellen Long Range.

Tesla Model Y kan få en billigare, bakhjulsdriven modellvariant med ett strukturellt batteripaket med den [kinesiska tillverkaren BYD:s "Blade"-celler](#). Det rapporteras av den tyska sajten [Teslamag](#), som ska ha tagit del av ett EU-typgodkännande för den nya modellen.

Modellen, som i de "läckta" dokumenten kallas för "Typ 005" eller "Y7CR" enligt Teslamag, ska vara bakhjulsdriven och utrustad med ett 55 kWh stort, strukturellt bärande batteripaket. [WLTP-räckvidden](#) är på 44 mil, nio mil kortare än Tesla Model Y Long Range som har ett 75 kWh stort litiumjonpaket.

Den lilla skillnaden i räckvidd, trots de mindre energitäta [litiumjärnfosfat \(LFP\)-cellerna](#) från BYD, beror på att "Typ 005" har en bättre förbrukningssiffra. Det lär bero på den nya konstruktionsmetoden, som Tesla tidigare utlovat ska användas för hela Model Y-produktionen när [deras nya 4680-batteri](#) satts i fullskalig tillverkning.

När eller om den nya Typ 005-varianten av Tesla Model Y kommer att lanseras i Europa återstår att se. Teslamag gör gällande att tillverkningen ska sätta igång på Giga Berlin redan i slutet av augusti eller i början av september.

Sedan augusti 2021 säljer för övrigt Tesla en snarlik [billigare bakhjulsdriven Standard Range-variant](#) i Kina, fast med LFP-batterier från tillverkaren CATL. I april kom även oberoende uppgifter om att [Tesla erbjuder även sina anställda i USA en speciell Model Y-variant](#) med 4680-batteri och fyrhjulsdift som byggs på deras [nyligen öppnade fabrik i Texas](#).

Samtliga varianter skulle kunna passa in under [det svenska bonustaket på 700 000 kronor](#) som började gälla 12 juli i år om de lanseras här. Tesla Model Y Long Range kostar i skrivande stund 768 990 kronor, vilket gör att köpare inte har rätt till någon statlig bonus. Jag skulle slå till på en Tesla Model Y "Typ 005"!



Det går trögt med Teslas nya superbatteri.



Uppgifter: Tesla lanserar billigare fyrhjulsdriven Model Y.



Billigare Tesla Model Y på gång?



Wiggo Björck



6. REE presenterar eldriven skåpbil.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-12 KL 09:30.

Har fyrhjulsdrift och 24 mils räckvidd.



FILM: <https://youtu.be/IP4bJJ1OQbw>.

REE Automotive från Israel fortsätter att presentera nyheter och senast ut är P7-B som är en helt eldriven skåpbil. Bilen som är i klass 3 storleksmässigt är tänkt för kortare transporter inom stadsgränser och det är också därför räckvidden bara är 24 mil. Den driver på alla fyra och elmotorerna bjuder på 544 hästar och 545 newtonmeter i vrid. Det finns fyrhjulsstyrning och tack vare att bakhjulen kan svänga i motsatt riktning såpass mycket är vändradien bara sex meter. I skåpet som rymmer 23 kubikmeter får man lasta upp till två ton.

Målet är att dra igång tillverkningen både i USA och i Storbritannien nästa år, men någon prislapp finns inte för tillfället.





**REE Automotive visar större elfordonsplattform.
För bussar och lastbilar.**



**Ännu ett självkörande eldrivet transportfordon.
REE Automotive presenterar Leopard.**



**Ree Auto visar plattform för framtidens bilar.
Där det mesta av det tekniska ryms i hjulhusen.**



Bobby Green

7. Test: Ford Focus Active Kombi E85 – billig friluftsvagn.

Publicerat av Morgan Petri 7 Augusti, 2022.

Ford hör till de biltillverkare som gärna positionerar sig på ett eget hyllplan på marknaden. De är produkten på hyllan som tilltalar en specifik del av befolkningen. Just Ford Focus Active har positionerat sig som istället till segmentet “äventyrliga kombibilar”.



Medan Volkswagen och de andra tyskarna, samt Volvo, erbjuder fyrhjuldrivna lyxvagnar med automatlåda för en dyrare slant, väljer Ford att erbjuda en långt billigare historia. För att komma ner i pris har man gjort sig av med exempelvis fyrhjuldrift.

Frågan är dock om man verkligen kan plocka bort bland annat fyrhjuldrift från en friluftsmaskin? Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Ford Focus Active Kombi.

Ford Focus Active Kombi EcoBoost E85 (2022)

Motor: 1,0-liters, 3-cylindrig, bensin/etanol, mildhybrid, 125 hästkrafter, 200 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad dubbelkopplingslåda, framhjuldrift

Acceleration 0–100 km/h: 10 sekunder

Toppfart: 195 km/h

Vikt: 1524 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4693/1549/1844 mm

Pris: Från 311800 SEK (testbil ca 340500 SEK)

Snål eller smart?

Nya Ford Focus, oavsett variant, går att få med en manuell låda. Alla varianter finns vidare som halvkombi och kombi.

Du kan alltså få en ordentligt utrustad bil och ro igenom växlarna på egen hand. De lyxigare konkurrenterna erbjuder oftast bara manuell låda (om de gör det överhuvudtaget) i instegsmodellen, med den svagaste motorn och sparsamt med utrustning.

Kollegorna har även sett till att större motor och fyrhjuldrift är ett måste på deras mer äventyrliga varianter. Ford har gjort tvärt om med nya Focus Active som bara går att få med miniatyrmotorer och drivning på framhjulen.



Grillen tar för sig på nya Ford Focus.

Skattesmitare och svampplockare

Drivlinan i testbilen bestod av Fords nya E85-mildhybridmotor och en 7-stegad dubbelkopplingslåda. Jämfört med den vanliga Ecoboost-motorn sparar man tiofald, per år, på skatten under de första tre åren.

Trots miljöskatten går det fint att slänga i [dinosauriejuice](#) om man vill provocera Greta och company. Effekten på ynka 125 hästar är ungefär hälften av vad tyskarna tvingar på en, men nya Focus känns bra mycket snabbare än vad siffrorna antyder.

Växellådan är riktigt alert och växlar rappt utan att bli ryckig. Den vidarebefordrar kraften till framaxeln som får det jobbigt när underlaget sviker.

Om man är på väg till ett svampställe i slutet av en knölig skogsväg hjälps man av den ökade markfrigången, och det faktum att bakhjulen bara tittar på märks inte av.

Om väglaget slår om till sand eller snö har man en rad körlägen till sitt förfogande. Dock kan ingen framhjulsdreven bil någonsin mäta sig mot en fyrhjulsdreven variant på halt underlag. Med det sagt är nya Ford Focus riktigt härlig att sitta bakom ratten på.

Sund succession

[Den utgående modellen av Ford Focus](#) såg inte ut att ha åldrats en enda dag. Jag hade först problem med att veta vilken som hade fått sig ett ansiktslyft.

Grillen på den nya roffar åt sig ofantligt mycket plats, vilket på en bil med slagvolym motsvarande tre burkar Pepsi är ren och skär komedi.

Personligen föredrar jag den utgående varianten när det kommer till utsidan. Under ytan har man emellertid lyckats med en lång rad förbättringar.

Interiören överlag är mer städad och tekniken uppgraderad. Till exempel fungerar den adaptiva farthållaren fint och bakluckan går att öppna med händerna fulla, friluft-style.

Ytorna man är i kontakt med som förare känns kvalitativa, men i övrigt är det vad som snällast kan beskrivas som "anpassat för friluftsliv".

Infotainmentsystemet är den största uppgraderingen och är nu en fröjd att använda. Det är responsivt och fungerar utmärkt med Apple CarPlay och Android Auto.

Ford har tyvärr gjort sig av med manuella vred för AC:n men har som tur är gjort ett bra jobb när det kommer till integrationen av dem på skärmen.



Nya Ford Focus finns både som halvkombi och kombi.

Svagt säljargument

Det är tydligt att Active-varianten är riktad mot friluftsgurus som har förnuft nog att inte köpa en stadsjeep. Den är både mer praktisk och har bättre köregenskaper än många CUV:ar som låtsas vara frilufts-certifierade.

Dock har jag svårt att se vilka som ärligt tjänar på att ha några centimeters extra markfrigång utan att också ha drivning på alla fyra.

Så fort du ska ta dig runt i vårt avlånga land på vinterhalvåret behöver du antingen fyrhjulsdrift eller inte. En fjällresa går alldeles utmärkt med framhjulsdrift, då vägen är plogad och parkeringen likaså.

Bor du å andra sidan i änden av en skogsväg som grannskapet plogar lite halvdant, behöver du i många fall fyrhjulsdriften för att ta dig fram.

Markfrigång självt kommer inte att ta dig hela vägen in i mål. En Dacia Duster är både billigare och mer kapabel för det ändamålet.



Ford Focus Active blir således bäst lämpad för Stockholmsbor vars äventyr består av att åka till ett naturreservat i Huddinge.

Jag gillar konceptet kombi på styltor långt mer än crossovers, men just den här är inte en äventyrsvagn som gärna hänger med på samtliga eskapader.



Utrymmen finns det gott om.



Dagens PS intryck av nya Ford Focus Active Kombi E85.

Summan av kardemumman

Ford Focus Active förblir en udda fågel på marknaden tack vare dess särställning till tyskarna. Du kan leka Bear Grylls till ett långt lägre pris och den riktar sig bestämt mot friluftsintrasserade typer.

Samtidigt är det svårt att bli helt övertygad av köregenskaperna när motorn endast driver framhjulen och har effekten motsvarande en Toyota Yaris.

Gillade man den utgående modellen kommer den nya att falla en i smaken, men ens friluftspersona måste vara otroligt inflytelserikt för att Active-varianten ska vara vettig.

Slutbetyg: 3/5

Nya Ford Focus Active tar vid där den utgående modellen tackade för sig. Den behåller bra praktikalitet och komfort samtidigt som en uppsjö av ny teknik gör intåg. Om ens äventyr går att genomföra med bakdäck som åskådare är den en prisvärd proposition.



Morgan Petri

Motorjournalist. Skribent på Högsta Växeln. Anser att GT-bilar är överlägsna alla andra och rattar i nuläget en första generationens Audi TT till vardags.

8. Test: Škoda Karoq – vänstra hjärnhalvans bästa vän.

Publicerat av Karl Cajmatz 13 Augusti, 2022.

Škoda Karoq är som en Volkswagen Tiguan som har krympt i tvätten. I egenskap av folkvagnens tjeckiska kusin är den också designad med rationalitet som kärnvärde. Nu har den fått sig en uppdatering och vi har lagt i Högsta Växeln för att ta reda på om det gjort att Karoq är mer Simply Clever than ever.



Škoda Karoq vänder sig till bilköpare som handlar med hjärnan, snarare än hjärtat.

Škoda Karoq Style (2022)

Motor: 2,0-liters, 4-cylindrig, dieselmotor, 150 hästkrafter, 320 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 8,8 sekunder

Toppfart: 195 km/h

Vikt: 1591 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4390/1603/2025 mm

Pris: 405300 SEK (Testbil ca 462400 SEK)



Fokus på att minimera kategorins största svaghet

Nya Karoq känns igen på att grillen har blivit större och kantigare, att strålkastarna har blivit smalare och att bakljusen har blivit mer stilrena. Bilen har också fått en lite mer takförlängande spoiler och turbulensminimerande fälgar.

Dessa modifikationer har sin förklaring i att det huvudsakliga fokusområdet vid utvecklingsarbetet har varit minimering av luftmotståndet – något som är tämligen angeläget med stadsjeepar. Resultatet är en luftmotståndskoefficient som har minskat med drygt tio procent till 0,30.

Det ändrar inte på det faktum att en SUV är ett dåligt val om man vill komma långt på sin dyrköpta diesel. Man sparar någon deciliter per mil genom att skippa högbyggen helt och hållet, och i stället satsa på en kombi.

Kapabel och komfortabel

Med det sagt finns det ju fördelar med Karoqs markfrigång och korta överhäng. [Under provkörningen i Portugal](#) visade den sig oväntat villig att ta sig an stock och sten. För köpare som tänker hänge sig åt terrängkörning, erbjuds för 4 400 kronor ett offroadpaket med extra skydd för drivlina och underrede.

Oftast befinner man sig förstås inte ute i spenaten, utan på asfalterade vägar. Särskilt på längre turer är man tacksam för att Škoda Karoq är rejält komfortabel. Sätena är ergonomiska på en nivå som ofta inte ens matchas av stolarna i betydligt dyrare bilar.

I motorvägsfart är det enda oljudet man behöver dras med vindbruset, som alltså dominerar trots allt krut som lagts på minimering av luftmotståndet. Det är förstås primärt ett hedersbetyg för drivlinan, snarare än någon kritik av karossformen.

Att det enda motoralternativet är en diesel på 150 hästkrafter upplevs som den främsta bristen i högre hastigheter. Även om växellådan kvickt kan skifta ner ett lämpligt antal steg, blir resultatet snack i högre utsträckning än verkstad.



Praktikalitet som anstår en käck tjeck

Det är förstås ingen som köper en Škoda för den upphetsande körupplevelsens skull. Škoda är märket för den som vill kunna motivera sitt bilköp med en rationell lista över argument för respektive emot sina olika bilkandidater. Praktiskt är bara förnamnet.

Att Karoq är aningen mindre än Tiguan visar sig inte bara på det korta överhänget bak. Det betyder också att lastutrymmet är lite trängre. Om man tänker sig bilen som familjebil ska familjens storlek, både i antal och volym, tas i beaktande.

Baksätet är lyckligtvis tredelat, vilket bidrar till en flexibilitet i lastutrymmet som är oerhörd värdefull i en bruksbil, och innebär att man inte ska stirra sig blind på siffrorna för lastvolym. Något märkligt är att testbilen saknade armstöd för baksätespassagerarna.

Vill man ha mugghållare ska det till att dra i tåtarna som fäller hela mittenryggstödet, vilket känns lite väl mödosamt när man bara vill ha någonstans att ställa ifrån sig kaffet. Dessutom öppnar man barriären till bagageutrymmet, vilket kanske inte är önskvärt, beroende på vad man fraktar.

En liten men naggande god detalj, när vi ändå är inne på att fälla baksätet, är de små hållarna där man kan knäppa fast de bakre ytterplatsernas bältesspännen innan man fäller sätet. Det gör att man slipper få bältena fastklämda någonstans där man inte hittar dem utan en arkeologisk insats.

Sådana smarta detaljer finns överallt i bilen. I listan nedan har jag sammanställt åtminstone några av dem.

Šmarta detaljer i Škoda Karoq:

- Hållare för 12-voltsuttagets propp, mynt, kortformade objekt och bilnyckel i mittkonsolen
- Rejåla krokar för att hänga upp matkassar och annat i bagageutrymmet
- Givetvis ett paraply (som i alla modeller från Škoda och Rolls-Royce)
- Kombinerad P-skiva, iskrapa, mönsterdjupsmätare och myntsubstitut för kundvagnar
- Vanligt eluttag i baksätet



Byggkvalitet och interiör användarupplevelse

Det är också med tacksamhet man noterar att Škoda behållit fysiska reglage för allt som har med klimatanläggningen att göra. Även det är ett exempel på ett praktiskt grepp, om än inte ett som präglas av innovationsanda så mycket som bakåtsträvande.

Det händer ju trots allt att man vill köra bil med handskar, eller bara hålla ögonen på vägen medan man ändrar temperatur i kupén. Vreden med vilka man ställer in gradantal och fläkthastighet känns en aning smäckiga, men det är också det enda man egentligen kan kritisera vad gäller byggkvaliteten.

Infotainmentsystemet är långt ifrån det bästa på marknaden, men man kan slippa det i stor utsträckning genom att koppla upp sin telefon och köra Apple Carplay eller Android Auto. Efter att ha använt mig av det senare kan jag med glädje, och viss förvåning, påstå att det faktiskt fungerar förhållandevis problemfritt – [något som inte alltid är fallet](#).

Hur Simply Clever är nya Karoq?

Nya Karoq är ett mycket bra exempel på Škodas pragmatiska syn på bilbyggande – en frisk fläkt i en bransch som tycks vara besatt av touchskärmar och diverse andra gimmicks, som ser bra ut men inte funkar.

Bara att läsa tillverkarens egen beskrivning av modellens tekniska specifikationer – [vilket man kan göra här](#) – är som balsam för själen, eller kanske rättare sagt vänstra hjärnhalvan.

De få minustecken som finns består i infotainmentsystemet, den billiga känslan i klimatanläggningens vred, att man måste fälla ett helt säte för att få mugghållare, och att man inte kan välja någon annan motor än 150-hästarsdieseln.

Dessa nackdelar går antingen att komma runt eller att lära sig leva med, och då står man inför det faktum att nya Škoda Karoq är en riktigt vettig bil som erbjuder mycket och genomtänkt utrustning för pengarna.

Bygg din egen Škoda Karoq här!

Dagens PS helhetsintryck av Škoda Karoq

Slutbetyg: 4/5

Škoda Karoq är en förnuftets beskyddare, som borde vara en given kandidat för alla familjer som får plats i den. På grund av några få minus missar den högsta betyg, men ingen vill väl ändå leva med en perfektionist till bil? Eller ja, de som vill det köper nog en kombi.

9. Här provkörs uppstickarens nya ellastbil.

Publicerat av Ania Obminska 2022-08-12 kl 10:27.

De första provkörningarna av Volta Trucks helt eldrivna lastbilarna har genomförts i Paris. Fullskalig produktion väntas starta nästa år.



Nära 2,5 miljarder kronor hade Volta Trucks tagit in i februari i år, vilket Ny Teknik tidigare har rapporterat. Pengarna skulle bland annat täcka företagets prototyper av den 16 ton tunga fordonsmodellen Volta Zero, för slutgiltiga tester och utvärdering från kunder.

Rullar i flermiljonstaden

Nu har bolaget genomfört sina första provkörningar av prototyperna. Det gjordes i flermiljonstaden Paris tidigare i somras, [berättar Di Digital](#). Från och med 2024 förbjuder Paris diesel innanför sin yttre ringväg. Detta uppger Volta Trucks som skäl till att man vill börja rikta in sig på leveranser där.

Volta Trucks har inte redovisat några närmare detaljer om resultaten av provkörningarna, men har uppgett att prototyperna befinner sig [i ett tidigt och relativt omoget stadie](#).

6 500 beställningar

I februari var Volta Trucks uppe i mer än 5000 förbeställda ellastbilar. Serietillverkningen var då satt att börja mot slutet av 2022, med målet att producera 5000 ellastbilar 2023.

I dagsläget har Volta Trucks tagit emot över 6500 beställningar på bolagets ellastbilar, till ett värde av över 14 miljarder kronor. Som en följd av försenade leveranser har Volta Trucks behövt förlänga testfasen. Målet är dock fortfarande att de första kunderna ska få sina fordon redan i år, enligt Di Digital.

Växer snabbt

Den fullskaliga produktionen väntas starta i februari 2023.

Volta Trucks har under en 18-månadersperiod under 2020–2021 växt från 20 till 450 medarbetare och finns i 10 länder.

Läs mer: [Analys: Här bör laddplatser byggas för ellastbilar.](#)

10. Monterey Car Week: Fem bilar du har råd med.

Publicerat av Marcus Berggren 12 Augusti, 2022.

Monterey Car Week, som går av stapeln idag i norra Kalifornien är ett av bilvärldens mest exklusiva evenemang. Av den anledningen hålls det en rad auktioner under veckan som vi alla ska närvara på, varav en är The Quail Auction, anordnad av Bonhams. Men det erbjöds inte bara dyrgripar.



Mercedes SL av generation R107 är mycket eftertraktad.

Bitvis folkligt utbud

Bonhams auktion har totalt 140 objekt till salu, varav 137 är bilar.

Priserna varierar mellan motsvarande 150000 svenska kronor till 35000000 svenska kronor.

Med andra ord finns det något för (nästan) alla.

1. Fiat "Nuova" 500

Årsmodell: 1957

Uppskattat pris: 200000 – 300000 SEK

Fiat 500 är en bil som vi på redaktionen älskar. Denna pjäs är av det första modellåret – 1957 – vilket gör den oerhört eftertraktad i 500-kretsar. Denna är den billigaste bilen som auktioneras ut av Bonhams i Monterey.

Bilen i fråga är renoverad från topp till tå som har fått uppgraderad motor som pumpar ut hela 20 hästkrafter.

Fiat 500 är ett relativt billigt och enkelt sätt att ta sig in i entusiastbilsvärlden utan att behöva ta ut ett extra bolån.

Det konstaterade vi när två redaktionsmedlemmar köpte varsin modell som de sedan körde upp från Rom till Stockholm.



1957 var det första året för Fiat 500 som sedan kom att bli en folkbil av rang.



Italien är lika minimalistisk som exteriören.

2. Ford "Rajo Special" Single Seat

Årsmodell: 1925

Uppskattat pris: 250000 – 450000 SEK

Under tidigt 1900-tal var motorsporten mer tillgänglig. Det innebar att de allra flesta bilar – inklusive de på den allra högsta nivån – helt enkelt var ombyggda gatbilar.

En bil som var omåttligt populär att bygga om var inte helt oväntat Ford Model T.

Ford "Rajo Special" har trimmats till 50 kusar – mer än dubbla det en standard Model T pumpar ut.

Om du vill ha en racingbil som dessutom är hyfsat ekonomisk att äga och som dessutom drar till sig mer uppmärksamhet än en ny Formel 1-bil är det svårt att slå denna blå-röda fara.



Ford "Rojo Special" är en av de tidigaste racingbilarna.



Interiören är minst sagt spartansk.

3. Mercedes-Benz 450 SL

Årsmodell: 1973

Uppskattat pris: 400000 – 500000 SEK

Mercedes var synonymt med kvalitet på 70-talet, något som inte är fallet idag. En av de mest eftertraktade Mercedes-modeller är SL av generation R107.

Den tillverkades mellan 1971 och 1989 i ganska höga antal vilket gör den väldigt vanlig på Mercedes-träffar.

Något som göra denna specifika bil unik är att den endast har 1300 mil på mätaren och säljs med all dokumentation, instruktionsbok och servicehistorisk.

450 SL syftar på motorstorleken – en 4,5-liters v8 under huven – och vi kan inte komma på en trevligare Kalifornia-bil att ratta i Monterey.



Mercedes 450 SL kommer från en tid då märket satsade allt på kvalitet.



Interiören på 450 SL är magnifik.

4. Citroën ID20 Familial

Årsmodell: 1969

Uppskattat pris: 400000 – 700000 SEK

Den mycket berömda Citroën DS – Paddan – lanserades så tidigt som 1955 och tillverkades fram till 1975. 1958 lanserades kombivarianten som tack vare framhjulsdriften hade ett bagageutrymme på upp till 1900 liter.

Bilen som ska auktioneras har blivit totalrenoverad av en Citroën-specialist i Frankrike till en kostnad på närmare 400000 kronor.

ID är en förenklad version av DS vilket betyder att det är mindre som kan gå fel. Viktigast av allt är den gashydrauliska fjädningen som är helt intakt, något som gör den till en av världens mest bekväma familjebilar.



Familjebil av rang.



Citroën ID20 rymmer upp till sju personer.

5. Toyota Land Cruiser FJ40

Årsmodell: 1974

Uppskattat pris: 500000 – 700000 SEK

”Om man vill åka någonstans tar man en Land Rover, om man vill komma hem igen tar man en Land Cruiser” – så lyder ett talesätt som det finns många variationer på.

Den gemensamma nämnaren är just Land Cruiser; det finns en bra anledning till att det är FN:s officiella bil.

FJ40-generationen av Land Cruiser kom så tidigt som 1960 och tillverkades i 25 år. Den blev omåttligt populär i världens mest ogästvänliga hörn och förblir än idag en ikon som heter duga.

Bilen till salu har levt sitt liv i Arizona i USA och är totalrenoverad. Det praktiska med denna bil är att man kan köra den raka spåret hem från Monterey om man så vill.



FJ40 är perfekt för dig som vill köra jorden runt.



Bilen är totalrenoverad.



Marcus Berggren



11. Första nya Bizzarrini 5300 GT Corsa är klar.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN TIS. 9 AUG 2022, 19:00.

Nästan identisk med originalet.



FILM: <https://youtu.be/ul3NwRFG27Q>.

Tidigare i år fick vi reda på att Bizzarrini skulle återuppstå och att 24 stycken nybyggen av den klassiska modellen 5300 GT Corsa som man rejsade med i mitten på 60-talet skulle bli till. Nu är det allra första exemplaret klart och levererat till kund.

Alla bilar är en hyllning till chassinummer 0222 som körde 24-timmars på Le Mans 1965. Bilen vann då sin klass med en genomsnittshastighet på 169 km/h och bakom ratten satt Regis Fraissinet och Jean de Mortemar. Efter tävlingen körde Giotto Bizzarrini bilen hem till norra Italien igen. Alla nya bilar lackas därför i samma färg som tävlingsbilen - Rosso Corsa Bizzarrini 222. Förutom en uppdaterad bränsletank och bur ska bilen vara så nära originalet som möjligt. Motorn är en V8:a på 5,3 liter med Weber 45-förgasare på sig. Effekten anges till 406 hästar och vikten på bilen ligger på 1230 kilo.

Mellan den 2-4 september kommer bilen att stå utställd på Concours of Excellence vid Hampton Court.





FILM: <https://youtu.be/t5MsNtssLXA>.



**Biltillverkaren Bizzarrini återupplivas.
Före detta Aston Martin- vd håller i spakarna.**



**Bizzarrini P538 får sin första tvätt på 32 år.
Stackare som varit bortglömd allt för länge.**



**Bizzarrini GT 5300 Strada och Ferrari 250 TdF.
Ovanliga bilar på Stockholms gator.**



Bobby Green



12. Bizzarrini GT Strada.

Bizzarrini GT Strada utvecklades från Iso Grifo och var varje tum roadracern.



Med ett så imponerande CV som Giotto Bizzarrinis är det svårt att se hur ett försök att producera sin egen superbil skulle kunna misslyckas. Han hade bidragit till skapandet av Ferraris 250 GTO, han designade Lamborghinis V12-motor och efter att ha fallit ut med Enzo Ferrari 1961 lämnade han företaget för att starta sitt eget företag, den kortlivade V8-drivna ATS 2500GT.

Bizzarrini utvecklade också Iso Rivolta 2+2 GT (en utveckling av [Gordon Keeble](#)), som sedan förvandlades till Den Giorgetto Giugiaro-designade Grifo som debuterade på Turinsalongen 1963. Det fanns två varianter på Grifo-temat: den vägförspända A3L (för Lusso, eller lyx) och A3C (för Corsa eller race), och det var Grifo som skulle bevisa grunden för Bizzarrinis egen superbil, GT Strada.

Bizzarrini hade först engagerat sig i Iso när företagets chef Renzo Rivolta bad honom att hjälpa till att designa och utveckla märkets första bil, Rivolta. Detta återuppstod senare som Grifo, en mycket mer exotisk maskin, vilket var precis hur Bizzarrini gillade saker. Bizzarrini började sedan tävla med en tävlingsversion av Grifo (framför allt vid Le Mans-tävlingarna 1964 och 1965), och det var detta som fick honom att börja bygga bilen under eget namn.

Bizzarrini ville verkligen ta sin låga tvåsitsiga racing, men Renzo Rivolta insisterade på att hans företags fokus skulle ligga på att bygga vägbilar. De två föll ut över det och i ett smart drag (som gjorde lite för att hjälpa hans förhållande till Iso) registrerade Bizzarrini Grifonamnet så att Iso inte längre kunde använda det. En affär gjordes därför för att sälja tillbaka namnet till Iso i utbyte mot tillräckligt med delar för att Bizzarrini skulle kunna bygga 50 vägbilar med eget namn på. Varför Iso inte bara kom på ett nytt namn på sin sportbil finns inte inspelat, men det hade varit det självklara att göra!



Även om det finns en hel del visuella likheter mellan Iso Grifo och Bizzarrini GT Strada, blev karossen helt omdesignad när den förra förvandlades till den senare. Även om Iso innehöll stålpaneler var Bizzarrinis karossskal tillverkad av lätt legering. Detta bidrog inte bara till att förbättra förhållandet mellan effekt och vikt, utan det var också bättre lämpat för de små produktionsnumren som var inblandade; vanligtvis skulle bara två eller tre bilar produceras varje månad.

För att få igång projektet hyrde Bizzarrini en fabrik i Turin. Han anlidade ett team för att bygga chassit åt honom, men när det väl var konstruerat stod det klart att ramen som användes inte var tillräckligt stark för att klara vridmomentet som Corvette 5,4-liters V8 producerade. Efter en hastig ombyggnad erbjöds bilen till försäljning 1965. Fjädringen var av spiralfjädrar runt om med önskeben fram och en de Dion bakaxel, medan det fanns skivbromsar fram och bak. Corvettes fyrväxlade manuella växellåda monterades, tillsammans med en diff med begränsad glidning.

Tanken med GT Strada var att den byggdes på skräddarsydd basis, så att motorn kunde ställas in för att passa köparen; det var också möjligt att välja bakaxelförhållande. I standard väggående form fanns det 365 hk på kranen och 344 lb ft vridmoment, vilket var tillräckligt för att katapultera GT Strada från en stående start till 60mph på drygt sex sekunder, med en whisker över 170mph tillgänglig i den övre änden.

År 1966 var Bizzarrini redo att börja sälja sina bilar i Amerika. En affär gjordes med den amerikanska importören John Fitch, och medan bilarna i huvudsak var desamma mekaniskt, var karosskalorna gjorda av glasfiber istället för den tidigare legeringen. Den andra signifikanta skillnaden mellan de europeiska och amerikanska modellerna var monteringen av oberoende bakfjädring för amerikanska bilar i stället för de Dion-uppsättningen som ses någon annanstans.

Stort tack till [RM Sotheby's](#) för användningen av dess bilder för att illustrera denna artikel.



1967 var Bizzarrini nära konkurs, men blev utstött av en grupp "investerare". Problemet var att de inte investerade någonting; de tog bara ännu mer pengar ur företaget. Tyvärr var detta kontanter som företaget inte hade, så det var bara en tidsfråga innan allt gick upp i magen. Det hände slutligen 1969, efter att en påstådd 139 GT hade byggts, även om det verkliga antalet förmodligen är betydligt lägre än detta.

Det är dock inte slutet på Bizzarrini-historien. Märket återupplivades 1990, med BZ 2001GT. Baserat på Ferrari Testarossa utvecklades bilen i samarbete med den amerikanska fastighetsutvecklaren Barry Watkins, men den visade sig vara dödfödd efter att bilen allmänt undvikits.

Befolkningsförändringar	
Producerad	1965-1969, Italien
Antal byggda	139 (påstått)
Motor	Frammotor, 5358cc, V8
Transmission	4-växlad manuell, bakhjulsdrift
Kraft	365 hk vid 6000 rpm
Vridmoment	344 lb ft vid 4000 rpm
Tophastighet	275 km/h
0-60mph	6,4 sekunder

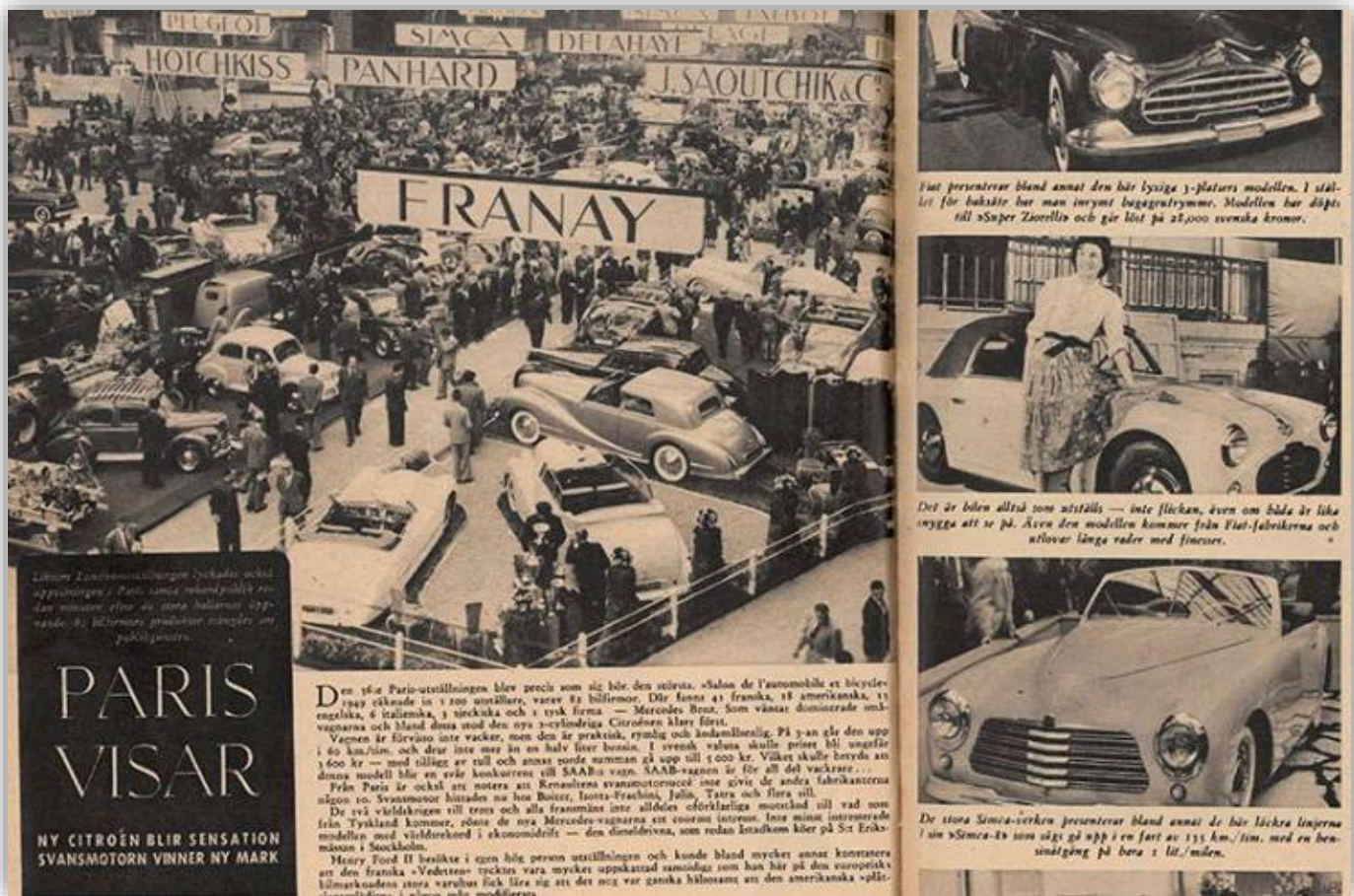


13. Döda märkens sällskap:

Publicerad 2022-07-03 kl 06:15. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Många av alla bilmärken som visades upp på Parissalongen 1949 har försvunnit in i evigheten.



Följ med till Paris och bese nyheterna där ”82 bilfirmors produkter trängs om publikgusten” våren 1949.

De gulnade sidorna är ur Bilekonomi, Vi Bilägares föregångare, och visar ett verkligt myller. Montrarna är enkla, med staket, lite blomvaser och mattor. Skyltar i taket visar vilken tillverkare som står var.

En del av dem är uppenbara, Peugeot till exempel. Man anar en 203, en storsäljare som presenterats året före och inte lades ned förrän 1960. Simca är bekant. Vid den här tiden var det mest omstöpta Fiatbilar på programmet och i dag är ju märket borta. Lancia skymtas, ett anrikt märke som nu inom Stellantiskoncernen balanserar på dödens rand. Vi får se hur det går.

Men sedan? Franay, Hotchkiss, Panhard, Mathis, Delahaye, Delage, Talbot, Salmson, J. Saoutchik & Co? I texten nämns också Boiter, Julin, Tatra, Isotta-Fraschini (sic!). Vad är det för märken? De är döda märkens sällskap, sällan tillsammans på samma bild.

Franay var en av de främsta franska karosseribyggarerna, verksam c:a 1880–1955. En pampig, ljus skapelse med Sedan de Ville-kaross (täckt bak, öppen fram) och några flotta öppna vagnar syns. Mitt emot står deras diametrala motsats i storlek, aluminiumbyggda Panhard Dyna X, en avancerad småbil som debuterat året före. Panhards rader av avancerade lättbyggen har en central plats i fransk bilhistoria och märket införlivades i Citroën 1965.



Hotchkiss Gregoire.

Hotchkiss började som vapentillverkare på 1800-talet och med bilar 1903. Efter andra världskriget kärvade ekonomin men 1950 presenterades en modern, framhjulsdreven skapelse med aluminiumkaross, Hotchkiss Gregoire. Förhoppningarna stöp dock, bara 247 bilar byggdes och några år senare försvann märket. Deckarförfattaren Stieg Trenter ska privat ha kört en Hotchkiss, liksom förstås hans stilbildande detektiv Harry Friberg i böckerna.

Mathis fanns 1910-1950, under 1930-talet i samarbete med Ford ("Matford"). Experiment med småbilar och framhjulsdrift misslyckades efter kriget och 1950, bara ett år efter salongen, var det god natt.

Delahaye och Delage är lätta att blanda ihop, dyra och ofta lyxiga eller sportiga bilar i de översta prisklasserna. Båda märkena lades ned i mitten av 1950-talet. Att reda ut alla turer i Talbots historia kräver hyllmeter, men efter att ha funnits 1903-1958 skedde en nystart runt 1980 – kanske minns någon ännu de omgjorda Simca- och Peugeotmodeller som dök upp med Talbots namn?

Salmson har under sin långa historia tillverkat allt möjligt "tekniskt" och finns fortfarande kvar, men bilarna upphörde 1957. J. Saoutchik & Co var karossmakare för de allra flottaste märkena, ofta i ytterligt svepande, serietidningsmässig stil. 1955 var det slut.

Vi måste nämna att en verklig överlevare också fanns på denna bilsalong, Citroën 2CV höll ju i ända till 1990. En fransk klassiker om någon!

MOTORNYTT

SLUT