



Steyr Model 120 1938.

1. Var femte kör med släckta bakljus dagtid som kan ge 3000 kr i böter
2. Behöver du köpa vinterdäck
3. Så vill högerblocket sänka dieselpriiset med upp till 10 kr per liter
4. Första tvätten av nya Koenigsegg CC850
5. Världens snabbaste elbilsladdare
6. Dacia behåller bensinmotorerna så länge de kan
7. Dacia byter strategi
8. Tesla pausar planerna på batterifabrik i Tyskland
9. Teslas kameror kan vara olagliga
10. Lightyear 0 har världens lägsta luftmotstånd
11. Subarus egensinniga fyrhjulsdrift fyller 50 år
12. Lada tvingas lägga ner sin toppmodell
13. GAC Aion Hyper SSR utmanar Rimac Nevera
14. Test Suzuki Swace
15. Vanwall har gatlegal version av sin Le Mans-bil på gång
16. Renault Trafic E-Tech Electric får 24 mils räckvidd
17. Mercedes nya ellastbil går 50 mil på en laddning
18. Gömde 16 splitternya Land Rover Defender i 6 år
19. Dodge Viper
20. Rover turbinbils pionjär

1. Var femte kör med släckta bakljus dagtid – kan ge 3000 kr i böter.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 19/09/2022.

Var femte bil i Sverige kör med släckta bakljus på dagtid. Vid regn och dimma kan det bli livsfarligt. – Så fort det börjat regna måste ljuset ofta ändras manuellt. I många vanliga bilmodeller reagerar bilens automatiska sensor bara vid ordentligt mörker, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på Riksförbundet M Sverige.



För drygt tio år sedan infördes en EU-regel som gör att bilar får köras med [släckta bakljus](#) på dagtid i Sverige. Många bilar har släckta bakljus för att spara energi. Om det blir regn eller dimma måste ljuset tändas automatiskt. Tekniken är en allvarlig trafikfara som kan ge böter, varnar bilistorganisationen M Sverige.

Även om framlysen är tända är bakljus ofta släckta. Tidigare hade Sverige en lag om att halvljus och bakljus alltid var tända. Därför tror många att de fortfarande är det. Att köra med släckta baklyktor under dimma, regn eller andra förhållanden med dålig sikt kan ge böter om upp till 3 000 kronor.

När Riksförbundet M Sverige under 2021 gjorde 24 000 observationer hade 21 procent av fordonen släckta baklyktor vid dagsljus, andelen vid mörker och skymning var 5 procent.

– Den som är det minsta osäker ska självklart lägga ett par minuter på att sätta sig in i hur lamporna på den egna bilen fungerar. Sen kan man förstås ha som vana att alltid köra med belysningen i ett läge där bakljusen är tända, säger Carl-Erik Stjernvall.

Syftet med EU-reglerna om bilbelysningen, kallade daytime running lamps, DRL*, är att spara energi och därmed bränsle. Belysning med svagare strömstyrka än halvljuset innebär att mindre effekt krävs från bilens generator och motor, även om behovet har kommit att minska i takt med att biltillverkare bytt ut traditionella glödlampor till energisnål LED-teknik.

Tända baklyktor – det här gäller

- Fordon ska visa rött ljus bakåt. Vitt ljus bakåt får endast användas vid backning eller vid arbete som kräver sådan belysning.

- Vid färd på väg ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända. Om föreskrivna varsellyktor används på en bil under dagsljus, behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända.

- Baklyktor ska vara tända i mörker, gryning, skymning och när vädret är dåligt (till exempel i regn, dimma, snöfall).

Så har du koll på belysningen

- Lär dig bilen. Med ljusvredet i AUTO-läge – och i samma stund som bilens system automatiskt skiftar från DRL-läge till halvljus – är det lagkrav att förändringen ska vara möjlig att iaktta även från bilens kupé. I en del bilmodeller finns det särskilda ikoner i instrumenthuset, andra bilmodeller ändrar färgskala i instrumenthus och infotainmentskärm/navigation – exempelvis från ljusgrå till mörkblå nyans, för att vara lättare att läsa av i mörker. Men det här är små förändringar som kan vara svåra att uppfatta och är dessutom olika beroende på bilmodell.

- Läge: "AUTO" – Bilen har en ljussensor som reglerar belysningen. Vissa situationer, som vid gryning, skymning eller regn, kan ändå kräva manuell aktivering av bakljusen. Du som förare är alltid ansvarig för att bilen har rätt belysning.

- Reglerna säger att lyktor baktill inte behöver vara tända dagtid. Men att den som kör en sådan bil, måste försäkra sig om att både halvljuset och lyktor baktill tänds vid mörker, gryning, skymning, eller när vädret är dåligt (till exempel i regn, dimma, snöfall).

* DRL, daytime running lamps (eller lights) är ett ljusläge som är starkare än parkeringsljus men svagare än halvljus. På många nyare bilmodeller är DRL-belysningen ofta ett slags designelement som kan ha olika former och är normalt baserad på LED-teknik.

Källa: Riksförbundet M Sverige



Maths Nilsson

2. Behöver du köpa vinterdäck.

12 SEP 2022

Då är det bråttom!



Mycket pekar mot att vinterdäck blir både dyrare och ibland svåra att få tag på. Vet du redan nu att det är dags att köpa nya vinterdäck gäller det att sätta fart!

Både dubbade och odubbade vinterdäck behöver ett mönsterdjup på 4–5 millimeter för att fungera bra. Lagkravet på vinterdäck är minst 3,0 millimeter mönsterdjup.

Om du vet med dig att det är dags för en ny omgång vinterdäck är det hög tid att beställa dessa. Antingen hos din vänliga däckhandlare på hörnet eller online.

Branschbedömare varnade redan i våras för att däckbranschen blir kraftigt påverkad av Rysslands invasion av Ukraina – på flera sätt. Sanktionerna mot Ryssland innebär att många däcktillverkare flyttar sin tillverkning till andra länder. Den omställningen tar dock tid, vilket påverkar produktionen.

Flera viktiga råmaterial till däck kommer också från Ryssland, Belarus och Ukraina. Minskad tillgång leder även det till produktionsproblem.

Vinterdäcken blir dyrare

Ovanpå detta ska vi lägga kraftigt höjda energipriser och högre transportkostnader. Det innebär att vinterdäcken blir dyrare, jämfört med föregående säsong.

Det är inte ovanligt att man kan förhandla med sin däckhandlare och pruta ner priset. Just däckhandeln är en av få branscher där prutandet fortfarande är vanligt.

Men med ovan angivna skäl så är ditt förhandlingsläge dåligt. Till och med riktigt dåligt.

Däckhandlaren vet om att tillgången är begränsad, speciellt för de populära vinterdäcken som brukar ligga i topp när det testas däck.

Dubbdäck kan ta slut

Bristen på vinterdäck kommer dock inte som en blix från en klar himmel. Flera av de stora däckkedjorna såg vad som var på väg att hända och köpte redan i våras in stora mängder vinterdäck.

Får du negativt besked hos en däckhandlare så är det bara att ringa till nästa. Lagersituationen kan skilja sig åt och med lite tur hittar du det du söker.

Lagren av vinterdäck behöver inte ta helt slut inför stundande säsong. Men det kan vara vissa dimensioner som tar slut och de flesta branschbedömare tror också att det är bland dubbdäcken som vi kommer att se de största bristerna.

Lagkrav på vinterdäck

I Sverige har vi krav på vinterdäck under de fyra kallaste vintermånaderna december, januari, februari och mars. Alltså 1 december till 31 mars.

Dubbdäck får läggas på 1 oktober och måste tas av senast 15 april. Dubbfria vinterdäck får användas året runt (vi har ingen "sommardäckslag") men är inte att rekommendera på sommaren då de ger längre bromssträcka, framför allt på blöta vägar.

Om det är 15 grader varmt i mars och asfalten ligger snustorr – måste man ändå ha vinterdäck? Nej, om det inte råder vinterväglag måste man heller inte ha vinterdäck.

Men det är inte du som bilförare som bestämmer om det är vinterväglag eller inte. Det är polisman på plats som avgör om det råder vinterväglag eller inte. Om du orsakar en olycka och polisman anser att vägbanan hade ett lager av frost, då är det polismannens ord som gäller.

Det finns flera andra undantag för kravet på vinterdäck. Du får till exempel köra till besiktningen med sommardäck, även under den period då det råder krav på vinterdäck. Du får även köra ett fordon som är äldre än 30 år (veteranfordon) utan vinterdäck.

Dock ska man hålla i åtanke att även om något är lagligt, så är det inte per automatik lämpligt eller något som rekommenderas. Att köra bil på vintern utan vinterdäck kan vara mycket farligt. Och skulle en olycka hända är det inte alls säkert att försäkringsbolaget täcker skadorna.

Satsa på premiumdäck

Är lågt pris alltid ett bra pris? Nej, oftast inte och absolut inte när det gäller däck. Tänk först och främst på säkerheten, i stort sett alla viktiga egenskaper hos din bil avgörs av den kontakt som däcken har.

Mest viktigt är förstås en kort bromssträcka. [Välj alltid premium- framför budgetdäck.](#)

När man köper däck är inköpspriset bara en del av totalkostnaden. Till detta kommer ytterligare två mycket viktiga faktorer: rullmotstånd och livslängd.

Lågt rullmotstånd ger en lägre bränsleförbrukning och det handlar om mer pengar än de flesta bilförare inser. Utslaget på hela däckets livslängd kan skillnaderna i rullmotstånd handla om 1.000–1.500 kronor i bränslebesparing.

Motsvarande gäller för livslängd. Ett billigt däck som slits snabbt och måste ersättas efter 1.500 mil är inget bra köp.

Jämför gärna priserna på flera sajter. Konsumentpriset beror ofta på vilket avtal som leverantören har med däcktillverkaren.

Läs även dessa artiklar:

[Guide: Så köper du dina däck online – och sparar pengar.](#)

[Dags för sommardäck – dessa regler och datum gäller.](#)

[20 roliga och viktiga fakta om däck.](#)

3. Så vill högerblocket sänka dieselpriiset med upp till 10 kr per liter.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 17/09/2022.

De valvinnande partierna i högerblocket har lovat sänkningar av dieselpriiset med upp till 10 kronor per liter. EU öppnar nu för att Sverige ska få sänka sina skatter på bensin och diesel under miniminivån, [uppger TT](#).



Flera partier i högerblocket gick till val på kraftigt sänkta bränslepriser. Bland partierna var det rena budgivningen om att sänka mest. Sverigedemokraterna budade högst och vill se en sänkning på 10 kronor liter på diesel och [Kristdemokraterna](#) vill se en sänkning på nio kronor per liter. [Moderaterna](#) har lovat en sänkning av dieseln med fem kronor. Liberalerna har inte utlovat någon sänkning, men vill ha höjt reseavdrag.

Lagom till maktskiftet ger EU den tillträdande regeringen möjlighet att sänka bränsleskatterna under EU:s miniminivå, visar dokument från EU-kommissionen som TT tagit del av. Undantaget gäller i tre månader. Inom kort väntas ett beslut från EU:s ministerråd.

Redan idag ligger dieselskatten på EU:s miniminivå som är 3,57 kronor litern. Bensinskatten ligger på 5,37 kronor medan EU:s miniminivå är 3,87 kronor med aktuell växelkurs. Men innan någon sänkning kan hinna klubbas höjs skatten. Den 1 oktober höjs bränsleskatterna med 1,05 kronor plus moms.

Skulle den nya regeringen välja att utnyttja EU:s undantag fullt ut kan dieseln därmed sänkas med 4,46 kronor från dagens nivå. Bensinen skulle kunna sänkas med 6,71 kronor per liter. Sett från den höjda nivån den 1 oktober är sänkningen ytterligare 1,31 kronor per liter, alltså sänkt bensinpris med 8,02 kronor.

Dessutom vill den nya majoriteten sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå på 6 procent. Just nu har Sverige 30,5 procent reduktion på dieseln och 7,8 procent reduktion av bensin. Det innebär att vi blandar in närmare 40 procent biodrivmedel i dieseln och 10 procent etanol i bensinen.

Utöver skattesänkningar kan det ge en prissänkning på över fem kronor litern på dieseln och cirka en krona på bensin, men också chockökade koldioxidutsläpp med omkring fyra miljoner ton. Det skulle innebära att Sveriges årliga utsläpp direkt ökar med omkring sex procent.

Om sänkningarna verkligen blir på totalt 10 kronor per liter återstår att se. Enligt TT pågår nu förhandlingar om de nya bränslepriserna mellan de fyra partierna i högerblocket. **Energimyndigheten kom i går med en utredning som istället förordar höjd reduktionsplikt på diesel.**

CARUP

4. Första tvätten av nya Koenigsegg CC850: "Överträffar allt jag sett".

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 17/09/2022.

Bilvårdsgurun Ammo NYC får göra den första provturen någonsin i nya Koenigsegg CC850. Sedan får han gå loss med tvättsvamp och polettrissa på 38-miljonersbilen. – Helt otroligt, djupet och glansen i färgen överträffar allt jag någonsin sett eller arbetat med förut, säger Larry Kosilla på Ammo NYC.



FILM: <https://youtu.be/BgiFvy8sfmk>.



Att polera en bil som kostar 38 miljoner kronor är inget för nybörjaren.

Nya Koenigsegg CC850 gjorde dundersuccé när den premiärvisades på Monterey Car Week. 50 exemplar för 1,9 miljarder kronor sålde slut i ett nafs. Koenigsegg fick raskt lova att tillverka 20 bilar till.

Den första showbilen från Monterey åkte vidare för att visas i New York. Men först ska bilen få sin första tvätt efter tillverkningen. Uppdraget går till bilvårdsgurun Ammo NYC som aldrig sett en bil med bättre finish. Innan han tar itu med bilen får han en provtur som han sent ska glömma. Bilens svenske följeslagare Christer sitter bakom ratten.

– Nu måste jag säga att det här är en stor ära att få vara där för sin jungfruresa så njut av den första allmänna körningen av CC850. Den första hyperbilen med både manuell och automatisk låda, en dröm för varje bilentusiast, säger Larry Kosilla.

Sedan börjar arbetet med att tvätta Koenigseggs nya skapelse. I ärlighetens namn är den inte alltför smutsig, men även diamanter kan poleras. Ammo NYC har rekondat Ferrari, Lamborghini och Pagani, men aldrig sett en så perfekt bil som Koenigsegg CC850.

– Färgen var bokstavligen perfekt jag menar 100 procent, inte 97 eller 98 eller 99, utan 100, bokstavig perfektion. Så idag är det en extra speciell dag för mig som rekondare.

Att dra igång polerstrissan på en bil som kostar 38 miljoner kronor plus moms kan få vem som helst att bli knäsvag. Men Ammo NYC kan sitt jobb och resultatet är bättre än när bilen lämnade fabriken i Ängelholm.

– Helt fantastiskt att det inte ens såg så här bra ut på fabriken, detta var den första tvätten som den någonsin har fått, vi tog bilen direkt från linjen och skickade det direkt till Los Angeles, säger bilens följeslagare Christer.

Koenigsegg kommer nu att bygga 70 exemplar av jubileumsbilen som både hyllar modellens 20-årsjubileum och grundaren Christian von Koenigseggs 50-årsdag. Under skalet delar CC850 mycket teknik med Jesko. Den har en femliters V8 med dubbelturbo som ger 1385 hästkrafter med E85.

Den mest speciella med bilen är växellådan, som både kan användas som en traditionell manuell låda med koppling och en bekväm automatlåda i bilköer.

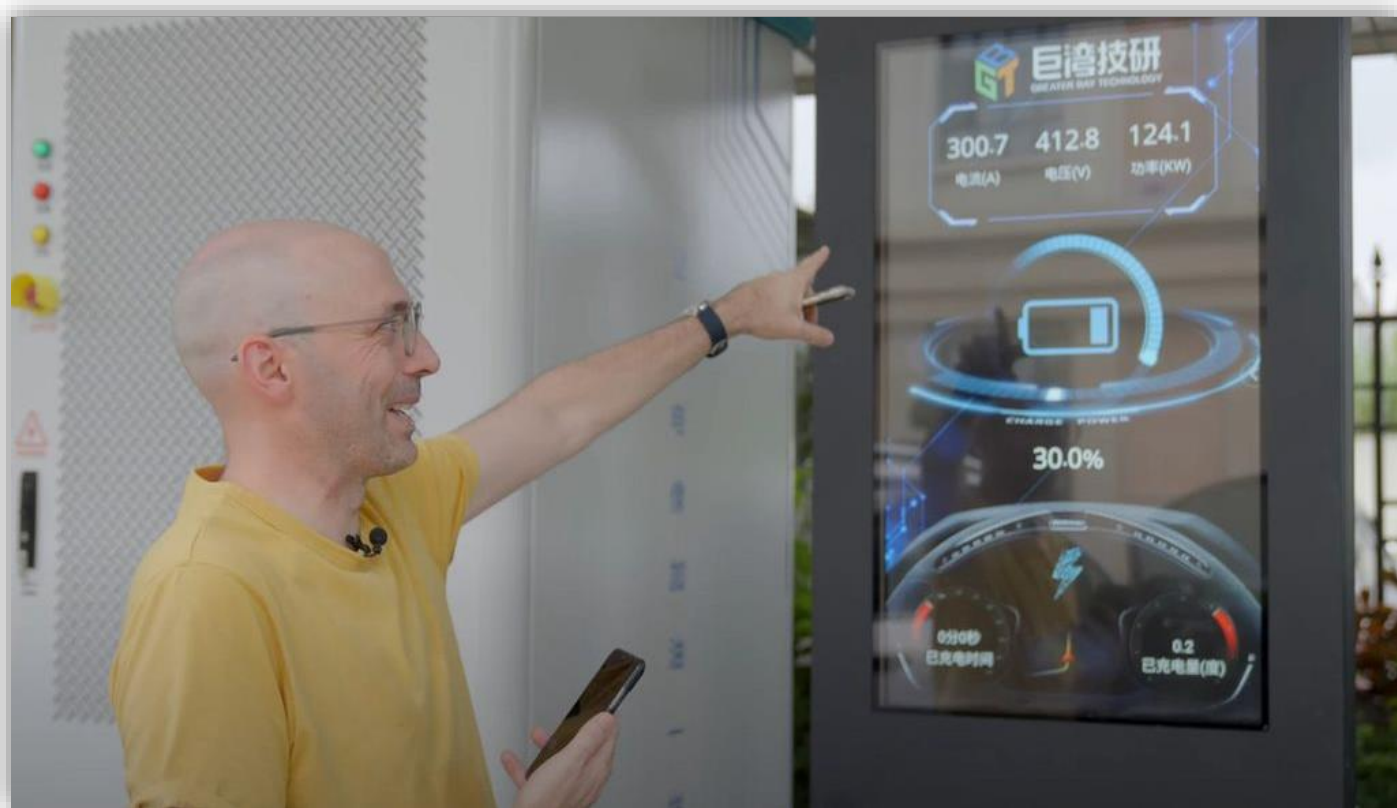


5. Film: "Världens snabbaste elbilsladdare".

Publicerad av Carl Södermark.

2022-09-18, 09:00.

Fully Charged Show besökte GAC för att kolla in tekniken bakom deras ultrasnabba snabbladdare, reportern Elliot Richards fick även testa den tidigare generationen. Fully Charged Show kallar den "världens snabbaste elbilsladdare". Men det verkar som att Volvoägaren Geely inte är långt bakom.



Det tar ett litet tag innan laddaren kommer igång, men sen skjuter siffrorna i höjden.

FILM: <https://youtu.be/taehg2rZBpY>.

Förra året visade GAC Aion upp **sin snabbladdare A480**, som passande nog påstods ha en maxeffekt på 480 kW. Detta kom efter att de hade visat upp en uppdaterad Aion V med **grafenbatterier** som enligt tillverkaren ska klara extrema laddeffekter utan att påverka livslängden.

Nu har Fully Charged Show besökt GAC för att prova den ultrasnabba 3C-snabbladdaren som erbjuder en laddningstid på 16 minuter från 0–80 procent, eller 10 minuter från 30–80 procent. Elbilen som Richards laddar är en Aion Y och enligt tillverkaren har den en batterigaranti på 100 000 mil, eller 1 miljon kilometer. Upp till 1600 laddcykler ska klaras av med en degradering på högst fem procent.

Men det tar inte slut där, reportern Elliot Richards tar även en närmre titt på 6C-tekniken som ska minska laddtiden till ungefär hälften av 3C. Från 0–80 procent på 8 minuter och 30–80 procent på 5 minuter.

– Att ladda en elbil med en sån här laddare är nästan som att tanka en förbränningsbil, sa Elliot Richards.

Det är värt att nämna att GAC:s påstående kring batteri- och laddtekniken har mötts av skepsis, bland annat från inhemska experter.

Volvoägaren Geely är däremot inte långt bakom GAC. Dotterbolaget Viridi E-mobility Technology (VREMT) har **visat upp sin nya laddteknik som ska ha en maxeffekt på hela 600 kW**. Även Xpeng är inne på samma spår med **en egen 480 kW snabbladdare och deras nya elbil G9** som ska kunna utnyttja tekniken.



Volvoägaren Geely satsar på rekordsnabb laddning för elbilar.



Xpeng avslöjar mera om elbilen G9: "världens snabbast laddande".



Snabbladda elbilar med svänghjulsteknik!



GAC Aion visar 480 kW ultrasnabbladdare – laddar 0–80 procent på 8 minuter.

6. Dacia: Vi behåller bensinmotorerna – så länge vi kan.

Publicerad 2022-09-16 kl 13:57 (uppdaterad 2022-09-16 kl 14:05).

Text Magnus Kvandal.

Lågprismärket tänker fortsätta med avgasbilar även efter 2030.



Dacia i Sverige satsar på egna återförsäljare i Uppsala och Stockholm.

Medan Renault planerar att **sälja sin sista** avgasbil i Europa innan år 2030 har dottermärket Dacia en annan strategi. Under en presentation i Paris i veckan sa märkets vd Denis Le Volt att de tänker fortsätta med förbränningsmotorer så länge de kan – alltså möjligtvis ända till 2035, då **enbart nollutsläppsbilar** kommer att tillåtas inom EU.

– Renault pressar på för att bli bäst på elmotorer. Det är ett risktagande, sa Le Volt, **enligt Automotive News**.

– Beroende på hur snabbt marknaden ställs om till elmotorer, och hur kundernas aptit är, står Dacia här. Vi kan samexistera, fortsatte han.

I dag har Dacia enbart en elbil i sitt utbud – den kinesisk-byggda **småbilen Spring**. Dacia säger att de ska lansera fler elbilar i takt med att tekniken blir billigare, för att inte driva bort sina prisedvetna kunder.

7. Dacia byter strategi: "Nytt skede i vår historia"

Publicerad 2022-09-19 kl 6:30. Text Erik Söderholm.

Dacia ska inte längre kriga med lägsta möjliga inköpspris. Istället kommer större modeller som ska ge "mycket bil för pengarna".



Budgetmärket Dacia har blivit en stor framgång för Renaultkoncernen. Totalt har över sju miljoner bilar sålts sedan lanseringen av Logan för 18 år sedan och trots låga priser har märket hög försäljningsmarginal.

Men nu ska Dacia justera strategin för att kunna fortsätta locka köpare, skriver **Automotive News**. Märket ska inte längre konkurrera med lägsta möjliga inköpspris utan genom att erbjuda "mest bil för pengarna".



Dacia har visat upp en ny logotyp som hakar på trenden med platt design och bortskalade detaljer.



– Det här är ett nytt skede i vår historia, säger Daciachefen Denis Le Vot.

På så sätt ska märket försöka locka köpare i fler socioekonomiska grupper som inte vill lägga så mycket pengar på sin bil – till exempel på grund av inflationen eller energikostnaderna – men som ändå inte vill ha en liten budgetbil.

Märket har också en tydlig strategi att lansera fler större modeller. Sjuåriga **Jogger** ska senare få sällskap av en ny generation Duster och **suven Bigster**. Dessutom har märket visat upp en **ny logotyp** och återförsäljarna ska inredas med enkla plywoodmöbler.

– Det här är ett nytt skede i vår historia, säger Daciachefen Denis Le Vot.



Erik Söderholm

Läs också:



Dacias tuffa nyhet – som utmanar Toyota RAV4.

8. Tesla pausar planerna på batterifabrik i Tyskland.

PUBLICERAD AV SANNE VÄLI-TAINIO.

16 SEP 2022, KL 11:19.

Tesla har pausat sina planer på att tillverka battericeller i Tyskland, rapporterar Wall Street Journal. Detta för att ge utrymme åt att kvalificera sig för amerikanska avdrag för elfordons- och batteritillverkning.



Tesla pausar planerna på en batterifabrik i Tyskland, för att de vill nyttja skattelättnader i USA.

Det påstås att Tesla vill kunna utnyttja skattelättnader i USA, där man snart ska erbjuda biltillverkare sådana ifall man tillverkar elbilskomponenter i landet. Därför har Tesla pausat planerna på att bygga en batterianläggning i Berlin, **en historia som varit långdragen**, och i stället skicka utrustningen som var avsedd för denna till USA.

Elbilstillverkaren har precis ökat produktionen **av Model Y vid sin befintliga bilfabrik i Tyskland** och i planerna med batterifabriken ingick målet att generera mer än 50 gigawatt-timmar per år. Framtiden får utvisa hur det blir med dessa planer.

De amerikanska skattelättnaderna är en av Biden-administrationens Inflation Reduction Act (IRA) som undertecknades i augusti. Man ska bland annat kunna få skattelättnad på ungefär 350 kronor per kilowattimme för varje amerikanskt producerad battericell. Amerikaner som köper elbilar kan få rabatt på upp till 75.000 kronor enligt IRA, men då krävs att bilarna uppfyller vissa inhemska tillverkningskrav.



Teslas fabrik i Grünheide, sydost om Berlin, började tillverka bilar för leverans tidigare i år.

Enligt artikeln hos Wall Street Journal kan också stigande priserna på energi vara en annan faktor bakom Teslas beslut. Genom att använda större celler och en ny process för att torrbelägga elektroder kan tillverkaren halvera kostnaden för ett Model Y-batteri och spara mer än åtta procent av bilens amerikanska utgångspris, enligt batteriexperter. Det rapporterar Automotive News.

Ekonomiska ministeriet i Tyskland har tidigare uppskattat att Tesla investerat 5 miljarder euro, motsvarande ungefär 50 miljarder kronor, i batterifabriken som varit planerad. Däremot har Tesla dragit tillbaka en ansökan om EU-stöd som erbjuds företag för att hjälpa till att minska importen från Kina.

Tesla har inte kommenterat artikeln hos Wall Street Journal och Tysklands ekonomiminister har sagt att han inte har någon information om några förändringar i planerna.



Sanne Väli-Tainio





9. Teslas kameror kan vara olagliga – myndighet utreder.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-09-19, 14:26

Kamerorna på Teslas bilar kan användas för att övervaka bilen, så kallat Sentry Mode. Funktionen kan strida mot GDPR.



Tesla Sentry Mode kan strida mot EU-direktivet GDPR.

Sentry Mode (eller Vaktläge) filmar runt om bilen när den är låst. Om bilen utsätts för inbrott eller andra skador kan bilägaren kolla på filmen och se vem som är skyldig.

P1-programmet Kaliber har granskat funktionen. Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) utreder nu det rättsliga läget efter att en privatperson inkommit med en anmälan. IMY har skickat vidare frågan till sin motsvarighet i Nederländerna eftersom Tesla har sitt europeiska huvudkontor där.

En detalj som juristerna tittar på är om det krävs en skylt som upplyser om att bilen är kameraövervakad.

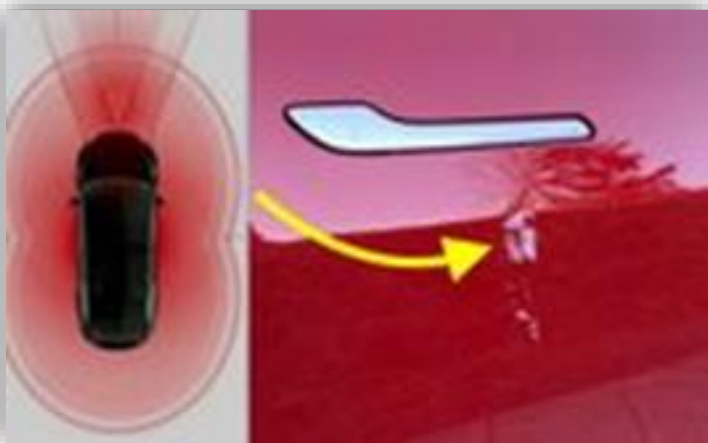
– I nuläget behöver vi invänta vad Nederländernas myndighet kommer fram till, säger Jenny Bård på IMY till Sveriges Radio.



Här fångar svenska Teslaägaren "dörrmarodören" på film.



Biltjuv fångad på film av Teslas kamerasystem.



Tesla utvecklar 360-graders kamera med "Sentry Mode" som alltid övervakar bilen.



Magnus Fröderberg

10. Bekräftat: Lightyear 0 har världens lägsta luftmotstånd.

PUBLICERAD: 19 SEP 2022, KL 20:25.

Den eldrivna och solcellsbeklädda bilen Lightyear 0 har genomgått officiella vindtunneltester och visar sig vara väldigt strömlinjeformad. Den sägs till och med ha världens lägsta luftmotstånd.



Nederländska [Lightyear](#) har påstått det tidigare, men nu är det bekräftat: Deras eldrivna bil [Lightyear 0](#) har rekordlångt luftmotstånd. I nyligen genomförda vindtunneltester vid FKFS-institutet (Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart) enligt WLTP-protokollet noterades ett så lågt luftmotstånd som 0,175 Cd.

LÄS MER: [Koenigsegg investerar i Lightyear](#)

Lightyear har tidigare utlovat en luftmotståndskoefficient under 0,20 Cd. Värdet på 0,175 Cd placerar Lightyear 0 före konkurrenter som Lucid Air, Tesla Model S och Mercedes EQS som alla har Cd-värden mellan 0,20–0,21. Mercedes har visat den ultrasnåla konceptbilen EQXX som har ett Cd-värde på 0,17, men Lightyear 0 ser ut att bli den halaste serieproducerade bilen i världen.

Även om det kallas serieproduktion så kommer Lightyear 0 inte att byggas i drivor. Produktionen väntas komma igång i november och det är finska Valmet som har fått i uppdrag att bygga de 150 bilar som ska säljas i Europa med en prislapp på drygt 2,6 miljoner kronor.

11. Subarus egensinniga fyrhjulsdrift fyller 50 år.

Publicerad 2022-09-15 kl 19:10. Text Erik Söderholm.

Satsningen på fyrhjulsdrivna personbilar fyller 50 år hos japanska Subaru.

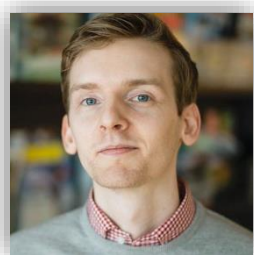


Subaru har länge varit intimt förknippat med fyrhjulsdrift, och i år firar företagets fyrhjulsdriftssystem 50 år.

Sedan lanseringen av Subaru Leone 4WD, som blev Japans första serieproducerade personbil som drev med alla fyra, har drygt 21 miljoner fyrhjulsdrivna Subaru-bilar lämnat tillverkningsbandet. Under 1980-talet kom andra generationen Leone med fyrhjulsdrift till Sverige och den såldes under namnet 1800 4WD.

Fyrhjulsdrivna bilar står i nuläget för hela 98 procent av Subarus utbud och i Sverige säljs enbart fyrhjulsdrivna modeller. Sportbilen BRZ och flera av de småbilar som Subaru säljer i bland annat Japan hör till de tvåhjulsdrevna modellerna.

Subaru kallar drivlinan för "symmetrisk" och enligt företaget innebär det att hela drivpaketet – motor, växellåda, fördelningslåda och kardanaxel – ligger i en rak linje. Subaru hävdar att drivaxlarna därför kan vara lika långa på höger och vänster sida vilket ska ge "förutsägbara egenskaper och eliminera det så kallade styrmomentet" som innebär att det kan "dra" i ratten när man accelererar och svänger samtidigt.



Erik Söderholm



Under 1980-talet kom andra generationen Leone med fyrhjulskraft till Sverige och den såldes under namnet 1800 4WD.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Avslöjat: Så påverkar fyrhjulskraft räckvidden i elbilen.



Klarar inte undanmanövern – här krängs däcket av.



Här är Subaru Solterra – märkets nya elbilsmodell.



”Symmetriskt” i Subaru?

12. Ritad av Volvo-designer – Lada tvingas lägga ner sin toppmodell.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 19/09/2022.

Den var ritad av en Volvo-designer och skulle förändra bilden av Lada. Men nu tvingas den ryska tillverkaren att lägga ner sitt nya flaggskepp, SUV:en Xray. Kriget i Ukraina slår stenhårt mot rysk bilindustri.



Xray-modellen var den första modellen från Lada som inte längre såg ut som en Lada. Volvos tidigare designchef Steve Mattin som var ansvarig för framtagandet av XC60, S60 och V60 skulle lyfta Lada till nya höjder och tog fram Lada Xray.

Lada har meddelat att de kommit igång med tillverkningen av gamla modeller som Niva och Vesta, men den nya SUV:en Xray tvingas Lada nu att lägga ner, uppger [Der Spiegel](#).

Anledningen till att flaggskeppet inte kan tillverkas är akut brist på delar. Sanktionerna mot Ryssland som en följd av Ukrainakriget har slagit hårt mot bilindustrin. Lada får helt enkelt inte tag på delar till sin nya SUV. Enligt [Der Spiegel](#) fattas 1500 av 4000 komponenter till bilen.

Ladabilarna som nu tillverkas saknar många komponenter. En del bilar tillverkas utan krockkuddar och inga bilar kommer att ha ABS förrän tidigast 2023. Priset på en Lada Vesta har tredubblats och den enkla småbilen kostar nu tre miljoner rubel, motsvarande över 500 000 kronor.

Förutom att ha varit Volvos designchef 2005 och 2009 har Steve Mattin arbetat hos Mercedes-Benz och varit ansvarig för att ta fram modeller som S-klass, ML och GL.

– Vid en viss tidpunkt tänker du: Det är dags att byta. Så var det när jag gick från Mercedes till Volvo. Det är nu liknande med Lada, bara utmaningen är förstås mycket större. Å ena sidan dyker jag in i det okända, å andra sidan kan jag få ett mycket större genomslag med Lada, berättade han för [Der Spiegel](#) när han tog jobbet som designchef på Lada.



13. GAC Aion Hyper SSR utmanar Rimac Nevera.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-09-19, 16:22.

Kroatiska Rimac Nevera får konkurrens av kinesiska GAC Aion Hyper SSR. Båda gör 0-100 km/h under två sekunder.



GAC Aion Hyper SSR är en fyrhjulsdriven elbil med 1 225 hästkrafter. 0–100 km/h uppges gå på 1,9 sekunder, aningen snabbare än **Rimac Nevera** som uppges behöva 1,97 sekunder för sprinten.





Leveranserna ska starta under 2023. Prislappen blir betydligt lägre än Rimac Nevera som kostar omkring 20 miljoner. Hyper SSR kostar "bara" 2,5 miljoner kronor.

GAC Aion ligger i framkant med elbilsteknik och i tillverkar bland annat **världens just nu snabbaste elbilsaddare** på 480 kW. Det är dock oklart om Hyper SSR kan utnyttja den fullt ut – men om den har samma **grafenbatterier som sjuen GAC Aion V** lär den kunna **ladda rusktigt fort**.



Nu byggs Rimac Nevera – redan slutsåld för i år.



Elsjuen GAC Aion V uppdateras – grafenbatterier och extremsnabb laddning.

14. Test: Suzuki Swace – Köp Corolla istället.

Publicerat av Morgan Petri 18 September, 2022.

Suzuki har, åtminstone på den svenska marknaden, länge varit något av en udda fågel som har attraherat en nischad grupp. Detsamma går inte att säga om Toyota, men trots det har Suzuki kopierat deras hemläxa och lanserat nya Swace. Vi har lagt i Högsta Växeln och rätt ut huruvida de lyckats eller inte.



Suzuki Swace Hybrid (2021)

Motor: 1,8-liters bensenmotor + elmotor, 122 hästkrafter, 142 newtonmeter

Kraftöverföring: CVT-låda, framhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 11,1 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Vikt: 1 475 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4655/1790/1460 mm

Pris: 284 900 SEK

(testbil cirka 310 000 SEK)

Svår att urskilja

När man ställs inför valet mellan Suzuki Swace och **Toyota Corolla** är det lite som fallet med Julmust och Påskmust. Under Julmust-etiketten sitter en Påskmust-etikett redo att bära vidare stafettpinnen, det vet väl alla.

Kollar man närmare på det bakre emblemet på Swace ser det ut att sitta ovanpå en bricka som bara skriker "jag gömmer ett Toyota-emblem". Men bara för att Julmusten kommer först betyder det inte att Påskmusten behöver vara sämre.



Swace skiljer sig från Corolla framifrån.

Svår att urskilja

När man ställs inför valet mellan Suzuki Swace och **Toyota Corolla** är det lite som fallet med Julmust och Påskmust. Under Julmust-etiketten sitter en Påskmust-etikett redo att bära vidare stafettpinnen, det vet väl alla.

Kollar man närmare på det bakre emblemet på Swace ser det ut att sitta ovanpå en bricka som bara skriker "jag gömmer ett Toyota-emblem". Men bara för att Julmusten kommer först betyder det inte att Påskmusten behöver vara sämre.

Designen är i hög grad identisk till Corolla Touring Sports, bortsett från den vagt modifierade stötfångaren framtill. Stöten är inte på egen hand tillräcklig för att drastiskt förändra utseendet vilket förblir hyfsat attraktivt utan att bli polariserande.

Ni kanske kunde gissat er till det vid det här laget, men interiören är identisk den med och är i högsta grad funktionell. Komforten är hög, utrymmet är generöst och kvaliteten speglar priset.



Man undrar vad som gömmer sig bakom Suzuki-emblemet.



Interiören är funktionell och bekväm, men inte särskilt snygg.

En hållbar historia

Under skinnet är Swace återigen identisk till Corolla. Det innebär att en radfyra med hybrid-assistans skickar kraften via en CVT-låda till framhjulen.

Gasen i botten bjuder på mycket oljud och inte mycket annat. Drivlinan må vara ruskigt effektiv, men den motsätter sig alla former av entusiastisk körning.

I och med användningen av en drivlina som är precis så snål och icke-inspirerande som en drivlina kan vara, sparar man på både klimatet och plånboken.

Den omöjligt låga förbrukningen förklarar varför var och varannan Bolt-chaffis väljer att ratta Swace... jag menar Corolla, men sak samma.

Varför existerar Swace överhuvudtaget?

Suzukis modellutbud består främst av billiga stadsjeepar med fyrhjulsdrift. Tankarna dras till ikoniska Jimny och Vitara.

Swace sticker ut i Suzukis modellutbud, mer än vad Across (som också är en Toyota) gör, då Swace varken har sport- eller offpist-ambitioner.

Genom Swace försöker Suzuki alltså få ut en volymbil, en modell som fyller ett hål i deras utbud på den svenska marknaden.

Summan av kardemumman

Då når man slutligen frågeställningen: varför bör man välja Suzuki Swace istället för Toyota Corolla?

Den viktigaste skillnaden hör till pris och utrustning. Corolla i sitt mest barbariska utförande är cirka 20 lakan billigare än Swace men då har den sistnämnde naturligtvis mer utrustning.

Toyota och Suzuki har plockat ihop egna utrustningsnivåer som skiljer sig åt i pris.

Utrustningsnivåerna som Toyota erbjuder är som en trappa. Det Suzuki har gjort är att de har lagt till ett par steg på den trappan som passar bättre för vissa, och andra inte.

Är man ute efter en något specifikt, exempelvis tonade rutor, men helst inte betalar för krimskrans man inte får användning av, kan man vända sig till Suzuki där versionen med tonade rutor är billigare än den Toyota erbjuder.



För en praktisk kombi har Swace en otänkbart låg bränsleförbrukning.

Den version av Corolla Touring Sports som idag ligger närmast Swace i pris är dock GR Sport, en bil med bra mycket mer utrustning än Suzukin.

Toyota håller nämligen på att rensa lagret på Corolla för att bana väg för en ny. Därmed kan man i dagsläget snappa upp en generöst utrustad sådan till ett lägre pris, sannolikt ända fram tills att den ersätts.

Vidare är Toyota mer etablerat, vilket påverkar saker som serviceutbud och annat ägandelaterat.

Jag kan i dagsläget inte se en enda anledning till att välja Swace över världens mest sålda bil: Corolla.

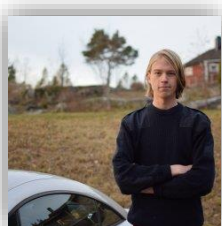
Man måste antingen avsky tanken av Toyota-emblemet eller älska och dyrka Suzuki-gudarna för att överkomma de logiska resonemang som står i vägen.

Med det sagt är Swace en bra bil. Den är bekväm, rymlig och snål. Den avgörande faktorn blir således priset man betalar samt upplevelsen som ägare.

Dagens PS helhetsintryck av Suzuki Swace

Slutbetyg: 3,5/5

Suzuki Swace är en äggstvilling med världens mest sålda bil – Toyota Corolla. Det betyder att Swace har många goda förmågor, men om den är bättre än sin tvilling eller inte, beror på personen som köper den. Välj den som har rätt utrustning för dig, och för ett pris du är nöjd med.



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.



15. Vanwall har gatlegal version av sin Le Mans-bil på gång.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-09-19 KL 20:30.

Med över 1000 hästar.



Vandervell 1000 är en Le Mans-bil som tillverkas av Vanwall. De håller på med en gatlegal version av just denna bil vilket ju låter rätt så fränt. Den blir lite nedtonad jämfört med racerbilen när det kommer till aerodynamiska bitar men när det kommer till prestandan och effekten väntas den bli värre. För racing är effekten begränsad till 680 hästar och en lägstavikt på 1030 kilo. För gatan kommer dock Gibson-V8:an ge hela 1013 hästar som i sin tur kommer att skickas ut till alla fyra hjulen. Vikten kommer ligga på ett ton vilket lär resultera i en ganska så kvick bil.

Exakt när lansering ska ske och vad det då kommer stå på prislappen får vi återkomma till.



**Köp en ny klassisk Formel 1-bil från Vanwall.
Din för 1,65 miljoner pund.**



16. Renault Trafic E-Tech Electric får 24 mils räckvidd.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-09-19, 14:28.

Nyligen presenterades elversionen av Ford Transit. Nu kontrar Renault med sin konkurrent.



Renaults skåpbil Trafic kommer i en ny tappning med eldrift.

Renault Trafic E-Tech Electric hämtar sin drivlina från Kangoo E-Tech Electric, vilket innebär en elmotor på 122 hästkrafter. Batteriet kommer från Renault Master och är på 52 kWh. Det ger en räckvidd på 24 mil.

Basversionen är 5,08 meter lång och 1,97 meter hög. Det finns också en version som är både längre och högre, 5,48 respektive 2,5 meter. Lastutrymmet varierar mellan 5,8 och 8,9 kubikmeter beroende på version.

Renault Trafic E-Tech Electric får lasta upp till 1,1 ton och dra släp som väger upp till 750 kilo.

Snabbladdningen går inte särskilt snabbt, endast 50 kW. Det innebär att det tar 50 minuter att ladda från 15 till 80 procent.

Renault Trafic E-Tech Electric kommer att lanseras i slutet av året. Då kommer också priset att kommuniceras.



Ford E-Transit Custom kör 38 mil och drar 2 ton.



Rivian och Mercedes-Benz bildar samriskföretag – ska bygga elektriska transportbilar.



Tar saken i egna händer – UPS bygger eldriven transportbil.



Magnus Fröderberg

17. Mercedes nya ellastbil går 50 mil på en laddning.

PUBLICERAD: 19 SEP 2022, KL 16:49.

Även på lastbilssidan går elektrifieringen framåt. Nu visar Mercedes en ny version av sin eldrivna lastbil eActros som går längre än tidigare på en laddning och kan laddas med en megawatt.



Vi har redan [provkört en eldriven lastbil från Mercedes](#), men det var i somras och utvecklingen går snabbt. På årets transportmässa i Hannover visar Mercedes en ny version av ellastbilen eActros som tar ett stort teknikkliv.

Mercedes eActros LongHaul ska kunna köra upp till 50 mil på en laddning, vilket är ungefär tio mil längre än den eActros vi körde i somras. Den nya lastbilen har två elmotorer som ger totalt 544 hästkrafter och det finns inte mindre än tre batteripaket med en total lagringskapacitet om 600 kilowattimmar. Att ladda från 20 till 80 procent ska ta strax under 30 minuter om man har en laddare som kan ge så mycket effekt som bilen kan ta emot – en megawatt.

Mercedes visar även det elektrifierade släpet eTrailer som utvecklats i samarbete med Krone. Släpet har en elmotor och batteripaket som beroende på utförande kan förlänga räckvidden upp till 80 mil.

Mercedes-Benz Trucks, som leds av svenska Karin Rådström, planerar att starta serieproduktion av eActros LongHaul år 2024.



Erik Wedberg

18. Gömde 16 splitternya Land Rover Defender i 6 år – gör jätteklipp.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 16/09/2022.

För sex år sedan gömdes 16 splitternya Land Rover Defender undan i en lada. Nu har bilarna dammats av och förvaringen blev ett klipp. Nu säljs de klassiska terrängbilarna för totalt 30 miljoner kronor.



Land Rover Defender är en av de mest klassiska och långlivade bilmodellerna som finns. Ursprungsmodellen lanserades redan 1948. För 40 år sedan lanserades den första Defender 110. Men inget varar för evigt, för sex år lades den klassiska modellen ner, en modern efterträdare kom förra året.

Defender-specialisten Twisted Automotive i Storbritannien måste ha haft på känn att det skulle bli en hype runt den klassiska modellen. För vid nedläggningen 2016 köpte de 16 helt nya Land Rover Defender som de ställde in i en lada. När bilarna köptes kostade de omkring 550 000 kronor.

Nu har bilarna dammats och rekonditionerats och är i skick som en fabriksny Land Rover Defender, sex år efter att den ikoniska modellen gick i graven. De är dessutom förbättrade av Twisted Automotive. Priset har hunnit gå upp till 1,6-2,2 miljoner kronor.

–Jag gick till Defender-produktionslinjen på Solihull för att träffa män och kvinnor som byggde fordonen. Dessa sexton 110:or handplockades för sina chassinummer och byggtidpunkt. De registrerades alla 2016 – efter att produktionen upphörde – vilket identifierade dem bland de sista i raden och, utan tvekan, mer samlingsbara. Därför kallas den begränsade upplagan One of One, säger Charles Fawcett, grundare och verkställande direktör för Twisted Automotive.



Köparna kan välja mellan två motoralternativ. Den twin-scroll turboladdade 2,4-liters 4-cylindriga bensinmotor ger 308 hk och 474 Nm toppvridmoment och det finns en TTD 2,2-liters fyrcylindrig dieselmotor som ger 174 hk och 420 Nm toppvridmoment.

Bilens fjädring är uppgraderad med progressiva dubbelhastighetsfjädrar, bättre stötdämpare och uppgraderade krängningshämmare. Bromsarna är också ersatta med sexkolvsok fram och fyrkolvsok bak. Bilarna har också 18-tums lättmetallfälgar med BF Goodrich terrängdäck.

Även interiören är tillpiffade. Sätena och instrumentbrädan är klädda med läder. Bilen har fått ett modernt mediasystem med Apple CarPlay, DAB-radio och backkamera. Det finns också ett ljudsystem med 8 högtalare.

Men det kostar förstås en slant med 2,2-litersdiesel stannar prislappen på 1,6 miljoner kronor. Men med Station Wagon-kaross och 308 hk bensinturbo landar priset på 2,2 miljoner kronor. Att gömma undan 16 nya Land Rover Defender i sex år verkar bli en riktigt bra affär. Bilarna kostade omkring åtta miljoner att köpa, och säljs nu för omkring 30 miljoner.



19. Dodge Viper.

Av Gran Turismo 17/11/2019. Text av Gunnar Dackevall.

Viper – huggormen – är en av världens mest påtagliga sportvagnar. Visuellt maximerad och maskinellt överdriven har den bitit sig fast och blivit en ikon.



Det kan kanske förefalla som om världens stora biltillverkare alltid har järnkoll på vad de sysslar med. Men så är det inte alltid. Dodge Viper är ett bra exempel på hur ett bilprojekt kan slinka igenom storföretagens byråkrati utan att någon egentligen har signat av projektet enligt konstens alla regler.

Nu hade Viper aldrig kommit till utan den legendariske Bob Lutz bakom ratten hos 1980-talets Chrysler Corporation. Han ansåg att Chrysler, som höll sig flytande tack vare försäljningsframgångarna med minibussen Voyager, behövde en imagebyggare, en modern Cobra. Och just en modern tolkning av Cobran var vad Tom Gale och Chrysler Design skapade när man visade konceptet på Detroitssalongen 1989.

Publikresponser blev minst sagt överväldigande. En så rå och muskulös sportvagn hade inte skådats på amerikansk mark sedan – ja AC Cobran. Lutz var glad, men kassan skral och Chryslers styrelse hade svårt att övertygas om projektets lönsamhet. Och Lutz fick därför rulla projektet framåt "utan att det kostade något". I klartext betydde det att kostnaderna belastade andra delar av verksamheten.

Den icke-existerande budgeten är förklaringen till att Vipern, när den stod klar för leverans till kund 1992, var en sällsynt rå sälle. Motorn plockades från trucksidan, en åttaliters V10-maskin med stötstänger som fick ett block i lättmetall istället för gjutjärn för att få ner vikten till 313 tunga kilogram. Några andra finesser fick inte plats i budgeten, och litereffekten stannade vid 50 hk/l, 400 totalt. En enkel stålram gjordes, och en del av fjädringskomponenterna lånades från pickup-linan. Karossen gjordes i plast och inredningen gav ett fruktansvärt billigt intryck. Tack vare avsaknaden av komfortdetaljer vägde den första Viper RT/10 in på 1 490 kilo, men den var en riktig skrammelhög, med dieselkaraktär på drivlinan. Det är också förklaringen till att tidiga RT/10 är tämligen billiga att köpa idag; en imponerande best att både se och höra, men också en handfull att köra utan alla former av elektroniska hjälpmedel varken för bromsar eller drivning.



Försäljningen gick ändå riktigt bra, och Lutz lyckades nu få fram mer pengar till vidareutveckling av projektet, och när GTS-versionen kom 1996 hade det blivit en betydligt bättre och mer färdig konstruktion. Ramen var förstärkt för bättre vridstyvhet (vilket även den täckta karossen bidrog till), motorn var både lättare och starkare (nu 450 hk) och inredningen inte fullt lika påver. Luftkonditionering och dubbla airbags var också standard numera, men fortfarande inte ABS-bromsar. Med bra bromsar hade den varit svårslagen i det sena 1990-talets sportvagnsvärld. Det kunde snabbt konstateras när man började tävla med Vipern på allvar, och den visade sig köra ifrån allt annat i produktionsbilsväg. Förklaringen är att Viper är en i grunden mycket välbalanserad bil, med vikten centralt placerad och utmärkt fjädringsgeometri som garanterar ett bra mekaniskt grepp.

Redan i standardskick klarade den 1,0 g i sidoacceleration, och med slicks rundade den det mesta därute på banorna. Något som manifesterades i segern i FIA:s GT2-mästerskap 1997, som också följdes upp av en specialserie på 100 bilar försedda med en del av den aerodynamik som racebilarna använde, inklusive en stor bakvinge. Versionen döptes följderiktigt till GT2, och hade också aningen mer effekt än vanliga GTS. Bilarna gick åt som smör i solsken, och styrkta av detta beslöt man sig för att göra en klubbversion som debuterade 1999 under namnet ACR – American Club Racing. Fjädringen var bananpassat hård, vikten lägre (-23 kg) och effekten högre (+10 hk). Mellan åren 1999 och 2002 byggdes 819 exemplar som idag är 10–15 procent dyrare än GTS. Även de 360 exemplaren i "Final Edition" från 2002, lackerade i rött med vita stripes, brukar kosta lite extra jämfört med den vanliga versionen.

Efter sammanlagt nästan 17 000 Viper av första generationen var det dags för en ganska radikalt restylad ny bil 2003 – känd som den tredje generationen. Den började sitt liv som cabriolet, och var kraftigt bantad. Motorn hade, trots volymökning till 8,3 liter, nu kommit ner till en vikt på 230 kilo. Det gav utrymme för isolering, mer utrustning och bättre komfort utan att totalvikten skenade.

Coupén debuterade 2005 och den tog upp de viktigaste av ur-coupéns designdrag, som "dubbelbubbel"-tak och det säregna bakpartiet. Vikten steg något, men den förbättrade aerodynamiken fick nu toppfarten att öka till en bit över 300-strecket.



Ovanligt nog är den kanske bästa investeringen en coupé. Den coupé vi pratar om är av den första generationen, och då helst i någon av de begränsade serierna GT2, ACR eller Final Edition. Gissningsvis kommer de att vara de Viperbilar som kommer att få bäst värdeutveckling över tid. En titt på Blocket avslöjar svenska priser från i storleksordningen 300.000 kronor för en 20 år gammal convertible, till 750.000 för en sen coupé.

Redan tre år senare var det dags för nästa rejäla uppgradering, men mer av teknisk art. Nu togs ett rejält tag i trimmarsmedjan och effekten höjdes till 600 hästar tack vare högre varvtal (över 6 000 ...) och mer avancerad motorelektronik. En ny växellåda och en fartkännande differentialspärr förbättrade sprinten till 100 km/h till 3,5 sekunder. Toppfarten var 325 km/h, och det var väl ingen tillfällighet att modifieringarna kom samtidigt som Chevrolet lanserade sin nya Corvette ZR1 på 638 hästar. I efterdyningarna av finanskrisen och Chryslers konkurs förbereddes Vipers nedläggning 2009 och den sista bilen byggdes den 1 juli 2010. Och så kanske det hade förblivit om inte ett nytt motorhuvud, Fiat-chefen Sergio Marchionne, hade tagit över Chryslers stafettpinne och i dagarna satt fart på produktionen igen – nu i dess femte generation, men alltså trogen originalkonceptet.

Förnamnet är nu SRT, men det spelar igen roll vilket av koncernens märken den har som familjenamn. En Viper är och förblir en Viper.

Totalt har idag nästan 30 000 Viper i de olika generationerna byggts, och vill man se bilen ur ett investeringsperspektiv bör man satsa på den första generationens coupé i någon av dess begränsade serier GT2, ACR eller Final Edition, som kommer att vara de Viperbilar som kommer att få bäst värdeutveckling över tid.

Eller så kan du bara köpa en Viper till rätt pengar och njuta av en av bilvärldens mest unika körupplevelser.

Det räcker också långt.

Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.1 2013.

20. Rover – turbinbilspionjärer!

Publicerad 14 oktober 2020 (uppdaterad 14 oktober 2020). Text Mårten Carlsson.

Skulle turbinen bli framtidens drivkälla? Rover blev pionjärer på området och arbetet hade startats i största hemlighet.



År 1930 tog den 23-årige flygkadetten Frank Whittle patent på jetmotorn. Det här skulle revolutionera flyget trodde han. Flygvapnet höll inte med – de tyckte att det räckte med propellerplan.

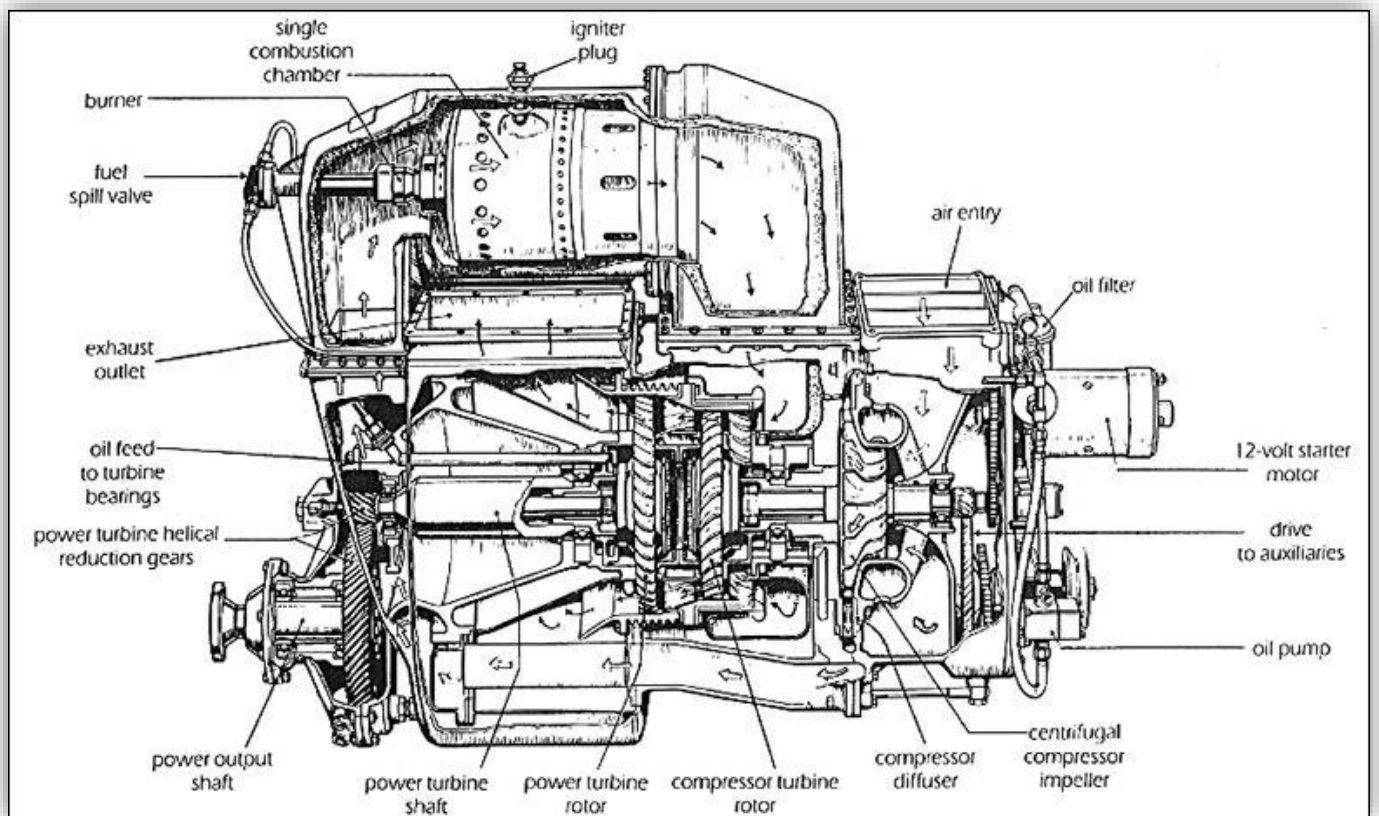
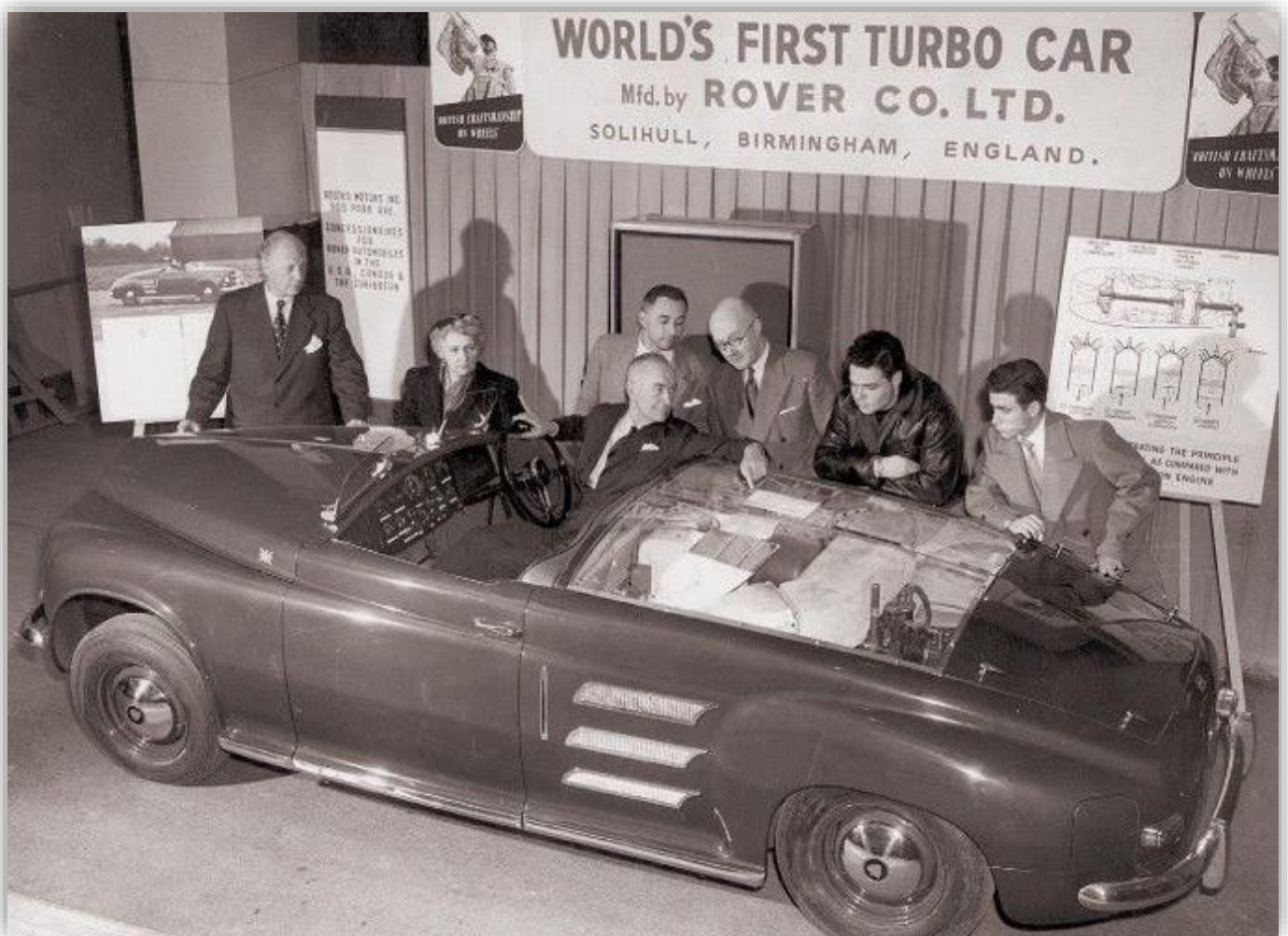
Men helt förkastad blev inte idén, arbetet fortsatte men gick trögt. Brist på finansiering från krigsministeriet gjorde att det drog ut på tiden att få fram en pålitlig motor.

År 1939 var sakerna annorlunda. Tyskland hade fått upp ett jetplan (Heinkel He 178) i luften och nu blev det bråttom. Frank Whittles företag Power Jets var för litet, så man lastade över en stor del av utvecklingsarbetet på bilföretaget Rover istället. Och där arbetade man vidare på Whittles motorer under så stort hemlighetsmakeri att inte ens Frank Whittle kände till det!

Röran blev total, för 1943 flög Gloster Meteor för första gången – med motorer från Rolls-Royce.

Snabbt upptäckte man fördelarna, också de minsta jetmotorerna var vida överlägsna även de mest kraftfulla kolvmotorerna i prestanda. Jetmotorn var framtiden.

Rover som varit med nästan från början började fundera på om motorn var framtiden i personbilar också. Inte hela blåslampan såklart, men själva turbindelen som gav kraften.



Så här såg Rovers gasturbinmotor ut, tekniken är rätt enkel. Det svåra är att få fram rätt legeringar och härdningsprocesser för att få delarna att hålla. Vid den här tiden hade man fått ganska bra koll på den biten också.

MOTORNYTT

År 1950 visade man Jet-1, det var en Rover P4 som var ombyggd till speedster med en gasturbinmotor där bak. Det här var helt revolutionerande och uppmärksamheten blev enorm.

Jet-1 fick åka på turné och provköras i hela Europa och USA. Det var ju en experimentbil, och sådan experimenterar man ju med. Jet-1 modifierades bit för bit och nya motorer provades ut.

Den mättes upp till hela 240 km/h under en körning i Belgien 1952. Det var världsrekord för gasturbindrivna bilar – fast Jet-1 var ju den enda gasturbinbilen...

FILM: <https://youtu.be/rjMW8CrATZA>.



Här har vi T2 - den inte fullt så kända kusinen till Jet-1. I stort sett en testmula byggd på en vanlig Rover P4 saloon men inte särskilt diskret.



MOTORNYTT

Under 1956 kom T3 – en avancerad och innovativ bil inte bara på motorsidan. Den hade fyrhjulsdraft, skivbromsar, De Dion-bakaxel och glasfiberkaross. Att den är lite klumpig över akterdelen beror på att där sitter gasturbinen som var rätt skrymmande.

T3 var dock en rätt nätt bil, 380 cm på längden och 152 cm bred. Motorn gav 110 hästkrafter och det gjorde T3 god för 0-100 km/h på 10,5 sekunder – rappt 1956!

Turbinmotorn hade en nackdel, den var väldigt törstig. På motorn till T3:an hade man arbetat med det och fått ner förbrukningen till bara 2 liter milen!



Sist i raden av turbinbilar från Rover var T4 som kom 1961. Det var ganska vågat, för här visade man ogenerat upp hur Rovers kommande P6 skulle se ut.

Nu satt turbinen fram och den var framhjulsdreven. Effekt uppgavs till 140 hästkrafter och man hade en idé om sätta den i produktion. Men när det blev klart att den skulle kosta dubbelt så mycket som en vanlig Rover gav man upp de idéerna – och den kunde nog blivit en mardröm för verkstäderna.

Men man avslutade inte turbinexperimenten helt, det fanns en pengapåse som hägrade... Franska Automobile club de l'Ouest hade utfäst en belöning för den första turbindrivna bilen som fullföljde Le Mans 24-timmarslopp.

Det här kunde ju inte Rover motstå så tillsammans med BRM tog man fram en ren racerbil. Den baserades på ett kraschat (!) chassi, och Rover utvecklade en ny motor med två turbiner. Den ena drev kompressorn och den andra en utgående axel.

Effekten låg bara på 125 hästkrafter, men den gav hela 360 newtonmeter i vrid - vid 63 500 rpm!



Till 1963 års 24-timmars på Le Mans kom den här skapelsen. Den fick nummer 00 då den kördes utom tävlan. Förarna var Graham Hill och Ritche Ginther – den sistnämnde var han som hade kraschat bilen den baserades på.

Hur gick det då? Jodå, hade de tävlat på allvar hade Hill/Ginther tagit en sjundeplats! Men automobilkubbens pris var i hamn.

1964 kom man inte till Le Mans, nu var man i färd med bygga ny kaross och förbättra motorn ytterligare.



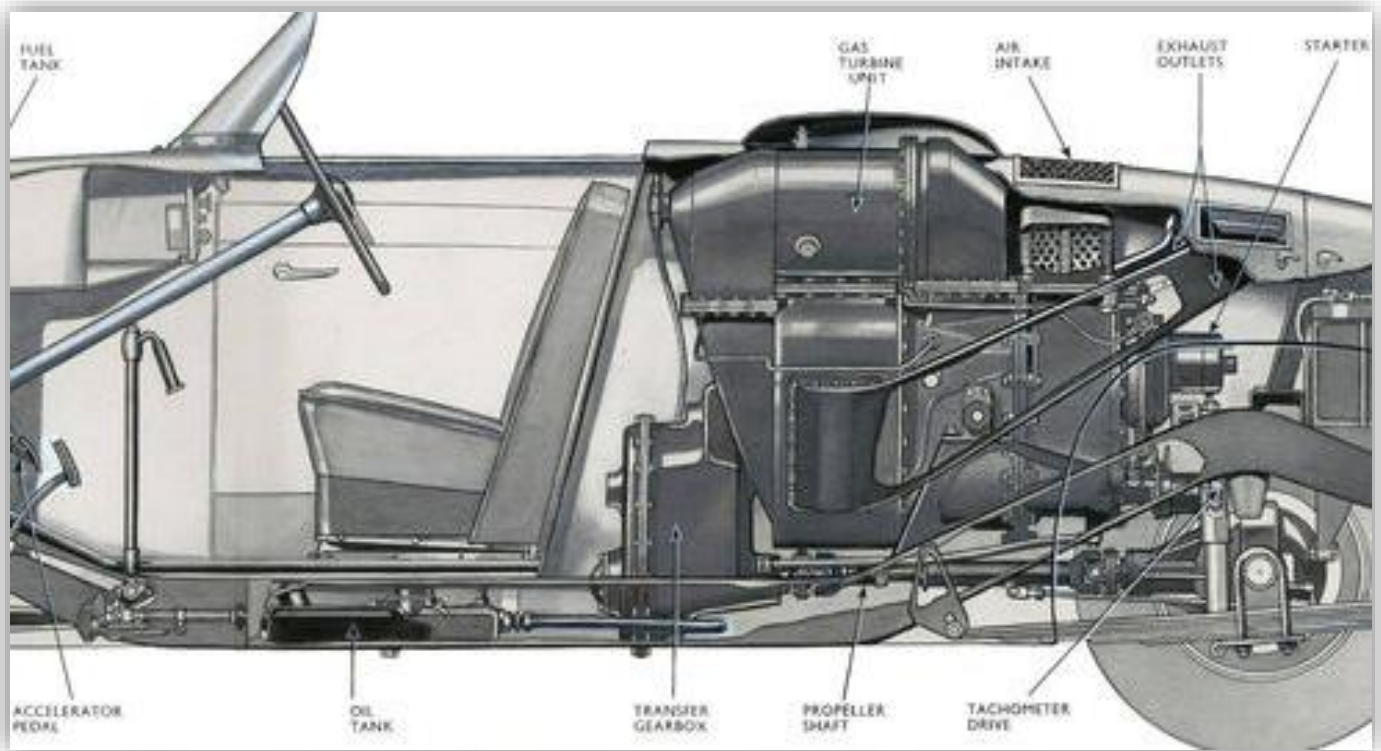
MOTORNYTT

Men 1965 var man på startlinjen igen, och nu såg bilen ut så här – som en modern racerbil. William Towns svarade för designen.

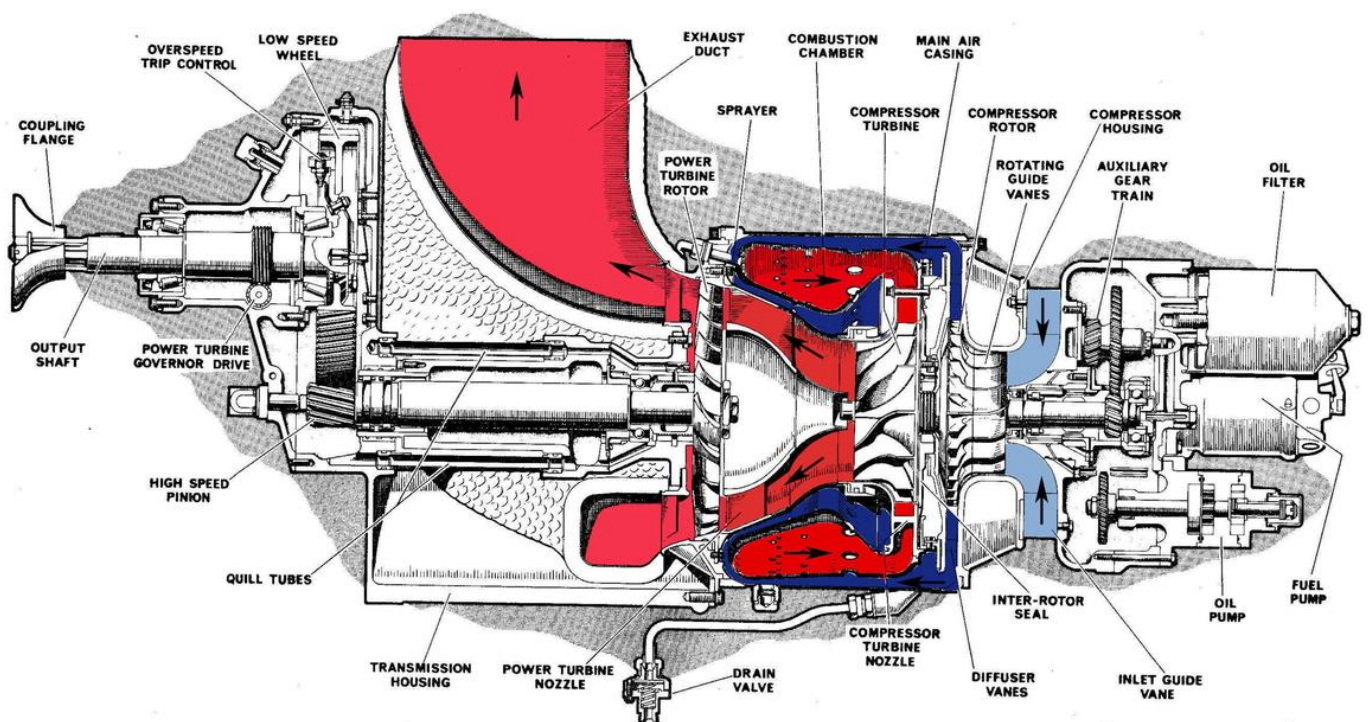
Hur klassade man in turbinbilen i reglerna då? Efter en del dividerade så placerades den i 2-litersklassen.

Den här gången kördes bilen av Graham Hill och Jackie Stewart och det gick det både bra och dåligt. Ganska tidigt skadades ett turbinblad med risk för överhettning som följd. Några timmar senare small det rejält när bladet lossnade!

Men bilen var fortfarande körbar och i mål tog man sig på en tiondeplats i sin klass.



Rover Jet 1 R.



SLUT