



*Willys M38 Jeep (MC) 1950–52.*

1. Volvo gör som BMW: Säljer utrustning via prenumeration
2. Därför fimpade Volvo namnet "Embla" i sista stund
3. Volvo lanserar billigare el-SUV nästa år
4. Fortsatt brandrisk i BMW
5. Vattenläcka kan orsaka brand i nya Mercedes C-klass
6. Chevrolet kickstartar sina breda satsning på elbilar genom reklamkampanj
7. Volkswagen visar bil utan ratt som ska ersätta flygresor
8. Volkswagen skapar nytt bolag för tillverkning av katodmaterial
9. Eldriven Skoda Octavia på väg
10. Nya Mitsubishi ASX är här
11. Elektrifierade Range Rover Sport P510e krossar motståndet
12. Elektriska Mercedes EQB 350 är ensam i segmentet
13. Sågar e-bränslen
14. Scania testar självkörande transporter på allmänna vägar
15. Kilometerskatt föreslås av IVA
16. Här drar A-traktorn på i 100 km/h
17. Ford Mustang MK1
18. Datsun 1600 Fairlady Roadster
19. BMW visar racerbilen M Hybrid V8

## 1. Volvo gör som BMW: Säljer utrustning via prenumeration.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 27/09/2022.

Volvo Cars följer efter BMW och börjar sälja utrustning via prenumeration. Utvalda kunder kan nu prenumerera på 360-graderskamera som ett första test. – Inledningsvis kommer detta erbjudande att bli tillgängligt för utvalda privatkunder i Sverige. Modellerna som ingår är XC60 och V60, säger Magnus Holst, PR-chef för Volvo Cars i Sverige.



[BMW:s nya satsning med att sälja bilens utrustning via abonnemang](#) har väckt uppståndelse under sommaren. Bland annat har det tyska prestigemärket börjat sälja stols- och rattvärme via abonnemang i vissa modeller. Den som vill ha en dashcam och spela in trafiken kan betala 70 kronor i månaden. Lite dyrare är det att få körassistans, det kostar hela 400 kronor i månaden.

Nu hakar Volvo Cars på och börjar erbjuda abonnemang på utrustning till svenska bilägare. Inledningsvis är det möjligt att prenumerera på 360-graderskamerafunktionen för utvalda kunder.

– Detta är normalt en funktion som måste väljas i konfiguratoren vid inköpstället. Med prenumerationsmodellen kan de utvalda kunderna istället välja att prova denna nya produkt efter att de har konfigurerat, köpt och hämtat sina fordon. De utvalda kunderna kommer att erbjudas en gratis provperiod på en månad. Om de gillar funktionen kommer de att ha möjlighet att fortsätta prenumerationen när den kostnadsfria provperioden är över, säger Magnus Holst.

Till att börja med omfattar abonnemangen utvalda privatkunder i Sverige som har bilar av modellerna Volvo V60 och XC60.

– För närvarande kommer endast de som har blivit utvalda och kontaktade för detta erbjudande att kunna prenumerera på den här funktionen.

Detaljer kring vilka ytterligare modeller och marknader som skulle kunna ingå är ännu inte beslutade, säger Magnus Holst.

Än så länge behöver du inte betala extra för att få varma stolar i din Volvo. Volvo kan idag inte bekräfta vad som kan omfattas i framtiden.

– För närvarande erbjuder vi bara 360-graderskamerafunktionen. Vi undersöker ständigt nya möjligheter för att förbättra kundupplevelsen. Fler erbjudanden kommer att kommuniceras i takt med att de utvecklas och lanseras.



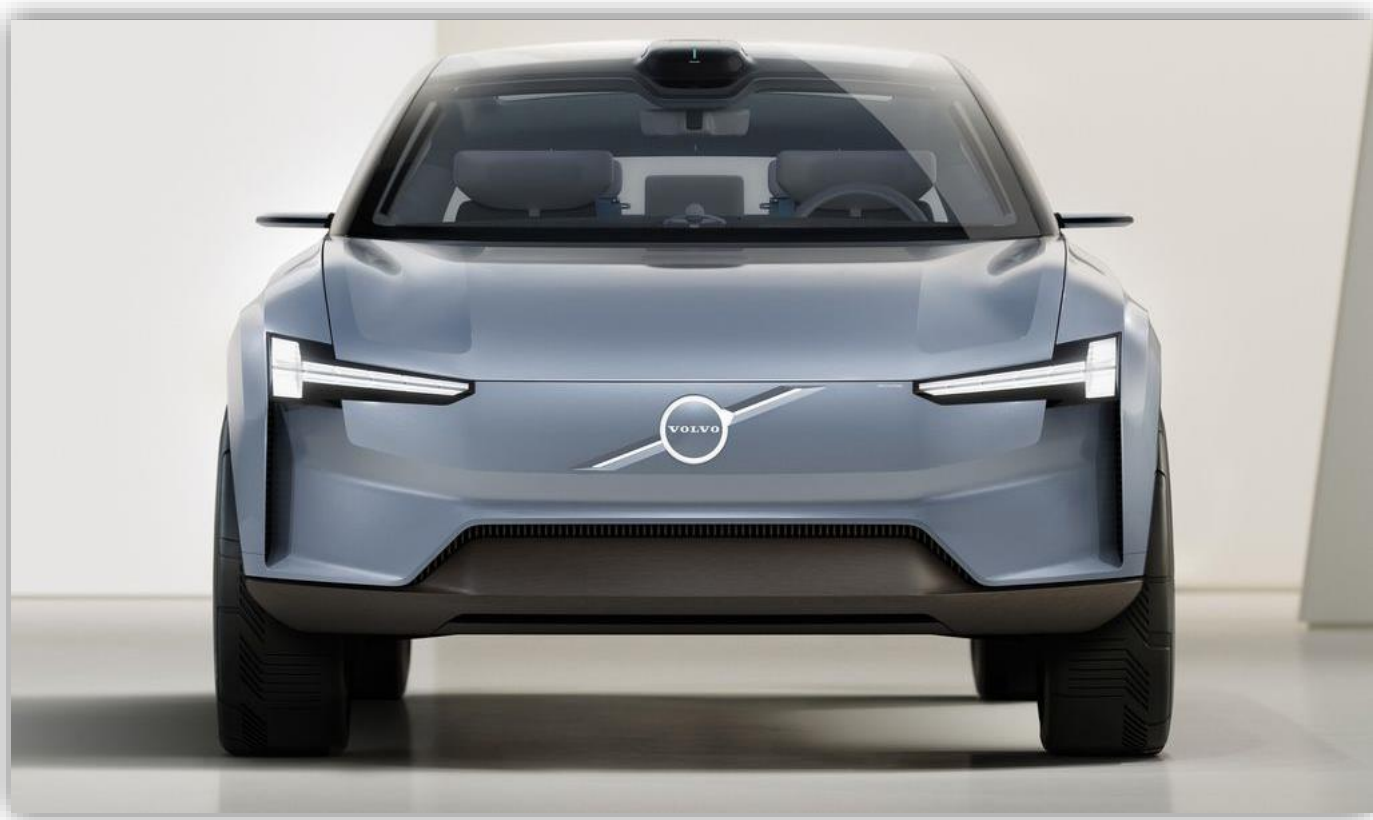
## 2. Därför fimpade Volvo namnet "Embla" i sista stund.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-09-26, 15:22,

uppdaterad 2022-09-26, 17:24.

**Volvos nya helelektriska storsuv skulle heta Embla, men sent i processen byttes namnet till EX90.**



*Den 9 november får vi se hur Volvo EX90 ser ut. Kanske blir den lik Concept Recharge ovan?*

**Volvos planer** på att ge sina kommande bilar fornnordiska namn var beslutade.

Volvos före vd Håkan Samuelsson berättade att den kommande helt elektriska efterträdaren till XC90 skulle få ett egennamn som började med en vokal. Att döpa bilar till bara bokstavs- och sifferkombinationer ansåg han vara för ingenjörsmässigt.

– Det är bra och tydligt att markera att det här är en ny början, och det är därför vi inte ska ha siffror och bokstäver, en ingenjörstyp av namn. Vi kommer att ge dem ett namn som du ger ett nyfött barn ett namn, sade Håkan Samuelsson.

Den 9 november ska Volvo EX90 lanseras fullt ut. Så sent som i den 13 juli skickade Volvo in papperna för att registrera namnet EX90.

Enligt sajten Carup associerades det tilltänkta Embla för mycket med med blah, blah blah – "nonsens" på engelskspråkiga marknader.



*Volvos förre vd Håkan Samuelsson med Concept Recharge.*

– Vi undersökte flera olika alternativ innan vi landade på namnet EX90, uppger Volvo Cars presstjänst för Carup.

– Valet av namnet EX90 beror på att namnet visade sig vara det mest lämpligaste förslaget som fångade bilens karaktär. EX90 markerar en ny iteration av vår nuvarande nomenklatur och reflekterar vår transformation till att bli en helt elektrisk biltillverkare 2030, uppger Volvo Cars presstjänst.

[Volvo har registrerat modellbeteckningarna](#) EX30, EX40, EX60, EX90, ES40, ES60, ES90, EV40, EV60, EV90, EC40, EXC40, EXC60 och EXC90. Näst i tur lär EX30, en liten crossover, och därefter EX60, en helelektrisk efterträdare till XC60.



**Magnus Fröderberg**

### 3. Volvo lanserar billigare el-SUV nästa år – så blir nya EX30.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

24/09/2022.

Här är Volvos nästa modell efter stora lyx-SUV:en EX90. Nästa år släpps Volvo EX30 som är en liten prisvärd SUV som ska hjälpa Volvo sälja 1 miljon bilar år 2025.



#### **Volvos nya bil kommer att tillverkas i Kina och har den interna koden V216.**

Den 9 november visar Volvo Cars upp sin nya SUV EX90. Det är den största nyheten från Volvo sedan XC40-modellen premiärvisades i september 2017. Efter några år med nyhets-torka från Volvo väntar nu en nyhetsintensiv tid.

Nästa nyhet från Volvo blir en liten elektrisk SUV som placerar sig under XC40 i storlek, uppger den franska tidningen [20 Minutes](#). Bilen kommer att heta EX30 och blir mycket kompakt och får stora innerutrymmen trots att den bara är drygt fyra meter lång.

Volvo EX30 delar teknik med nya Smart#1 och bygger på en ny plattform från Geely som heter SEA. EX30 uppges få en räckvidd på minst 44 mil och toppmoderna infotainment- och förarstödsystem. Den fristående designern [Łukasz Myszyński har delat bilder på hur bilen kan se ut via Behance](#).

Enligt uppgifter har den nya bilen kodnamnet Volvo V216 i det interna utvecklingsarbetet. Det var tänkt att Volvos kommande modeller skulle bära personnamn, men Volvo har tänkt om och behållit sin gamla nomenklatur.

Volvos avgående vd Håkan Samuelsson har tidigare berättat om bilen. Enligt Samuelsson kommer bilen att vara "mer strömlinjeformad" men fortfarande "hög", eftersom "folk verkligen gillar höga sittplatser.



*Volvo EX30 delar teknik med Smart#1.*

Den nya bilen kommer att dela plattform med nya elbilen Smart 1 och byggas i Kina på en Geelyplattform som kallas "Sustainable Experience Architecture", SEA. Nya vd:n Jim Rowan har bekräftat att bilen blir betydligt billigare än dagens C40 och XC40 Recharge.

Volvo kommer att sälja bilen med en prenumerationsmodell och hoppas nå yngre köpare. Idag har märket bland de äldsta köparna i hela bilbranschen och det är extremt viktigt för Volvos överlevnad att nå yngre köpargrupper.



**Maths Nilsson**

*Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.  
Nås på [maths.nilsson@carup.se](mailto:maths.nilsson@carup.se).*



#### 4. Fortsatt brandrisk i BMW – tre elbilar återkallas.

Publicerad 2022-09-23 kl 06:25. Text Erik Söderholm.

**BMW måste återkalla tre elbilsmodeller som i värsta fall kan börja brinna.**



**BMW har drabbats** av flera allvarliga batterifel i de laddbara bilarna under de senaste åren. Vi Bilägare har till exempel skrivit om [laddhybrider som kan börja brinna](#) på grund av "kontaminerade" batterier, men även många dieslbilar har börjat brinna på grund av ett [fel i EGR-systemet](#).

Nu är det dags igen. Elbilen BMW i4, suven iX och helt nya lyxlimousinen i7 ska alla återkallas för ett tillverkningsfel i högvoltsbatteriet. I värsta fall kan bilarna börja brinna.

**Bilarna som kan** vara drabbade av problemet har byggts under relativt lång tid, från den 5 juli 2021 till den 8 juli 2022. Bilarna ska tas in för kontroll på verkstad.

BMW i Sverige väljer som tidigare inte att kalla det hela för en återkallelse utan för en "teknisk kampanj". I Sverige är det "mindre än 30 exemplar" av i4 och iX kunder som omfattas, enligt Carl Lindwall som är informationschef på svenska BMW.

– Alla bilar står redan på verkstad hos våra återförsäljare så inga bilar som omfattas av kampanjen är ute hos några kunder, säger han.

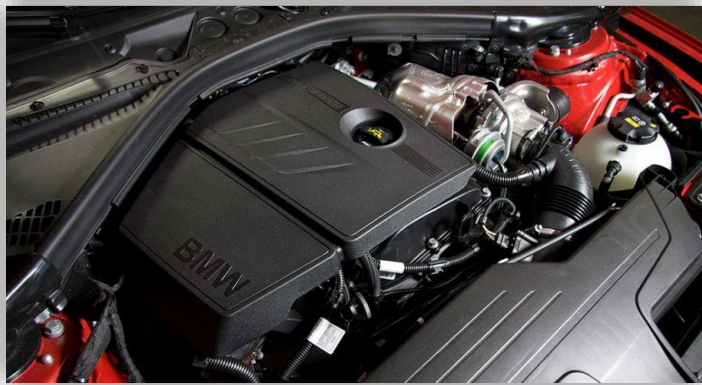


**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**BMW stoppar laddhybriderna – batteriet kan kortslutas.**



**BMW måste återkalla en miljon bilar för brandrisk.**



**BMW:s brandproblem fortsätter – fler bilar återkallas.**



**BMW X5 återkallas – laddhybrider kan börja brinna.**



## 5. Vattenläcka kan orsaka brand i nya Mercedes C-klass.

Publicerad 2022-09-26 kl 8:33. Text Magnus Kvandal.

Mercedes-Benz återkallar över 100 000 exemplar av C-klass sedan tillverkade mellan 2020 och 2022. Orsaken är att ett läckage kan göra att vatten tränger in i en kontrollmodul i bagageutrymmet, vilket i värsta fall kan leda till att det börjar brinna. Det [skriver Automobilvoche](#).



*100 000 Mercedes C-klass över hela världen måste till verkstad.*

Även om den inte skulle ta eld kan en vattenskadad modul orsaka en mängd andra fel. Enligt en talesperson från Mercedes kan bland annat bakljusen och backkameran sluta fungera, och baksätets ryggstöd kan fällas ned utan att någon trycker på knappen.

**De påverkade bilarna** kommer att tas in på verkstad, där man ser till att kontrollmodulen håller sig torr. Proceduren tar omkring en timme att slutföra.



**Magnus Kvandal**



## 6. Chevrolet kickstartar sina breda satsning på elbilar genom reklamkampanj.

Skriven och publicerad av Kristofer Rask 2022-09-26.

Idag erbjuder Chevrolet ebilarna Bolt EV och Bolt EUV och då endast på den amerikanska marknaden. Fler modeller är dock på gång och i en stor reklamsatsning vill Chevrolet nu kickstarta sin allt breda satsning på elbilar.



FILM: <https://youtu.be/XoTeNPRW3u0>.

Under parollen "elbilar för alla" visar Chevrolet upp kommande el-pickupen Silverado EV och suvarna Blazer EV och Equinox EV.

### VW ID.4-utmanare först ut

Först ut på den amerikanska marknaden bland de nya modellerna blir [Chevrolet Equinox EV](#) med lansering till våren 2023. Den spås bli en direkt utmanare till Volkswagen ID.4.

Basmodellen blir framhjulsdreven med en motor på 155 kW (210 hk). Räckvidden på en laddning är upp till 400 kilometer. Den ska gå att snabbbladda med 150 kW och för hemmaladdning finns en AC-laddare på 11,5 kW. Dessutom kommer en variant med längre räckvidd (upp till 480 km), fyrhjulsdraft och kraftfullare motor (290 hk).

Hösten 2023 följer [pickupen Chevrolet Silverado EV](#). Den kommer i en premiumvariant samt en snikmodell med mer avskalad inredning avsedd för kommersiellt bruk. Samtidigt kommer också [en första variant av Blazer EV](#) som initialt kommer erbjudas med ett prestandatillägg med totalt 557 hästkrafter.

### Kan komma till Sverige

Chevrolets storsatsning på elbilar kan också på sikt komma till Sverige. Så nyligen som [strax innan helgen meddelade koncernbolaget GM](#) att man har för avsikt att göra comeback i Europa. Satsningen kommer då be stå av bilkoncernens elbilar – och ett av dessa märken som ingår i koncernen är Chevrolet.

## 7. Volkswagen visar bil utan ratt – ska ersätta flygresor.

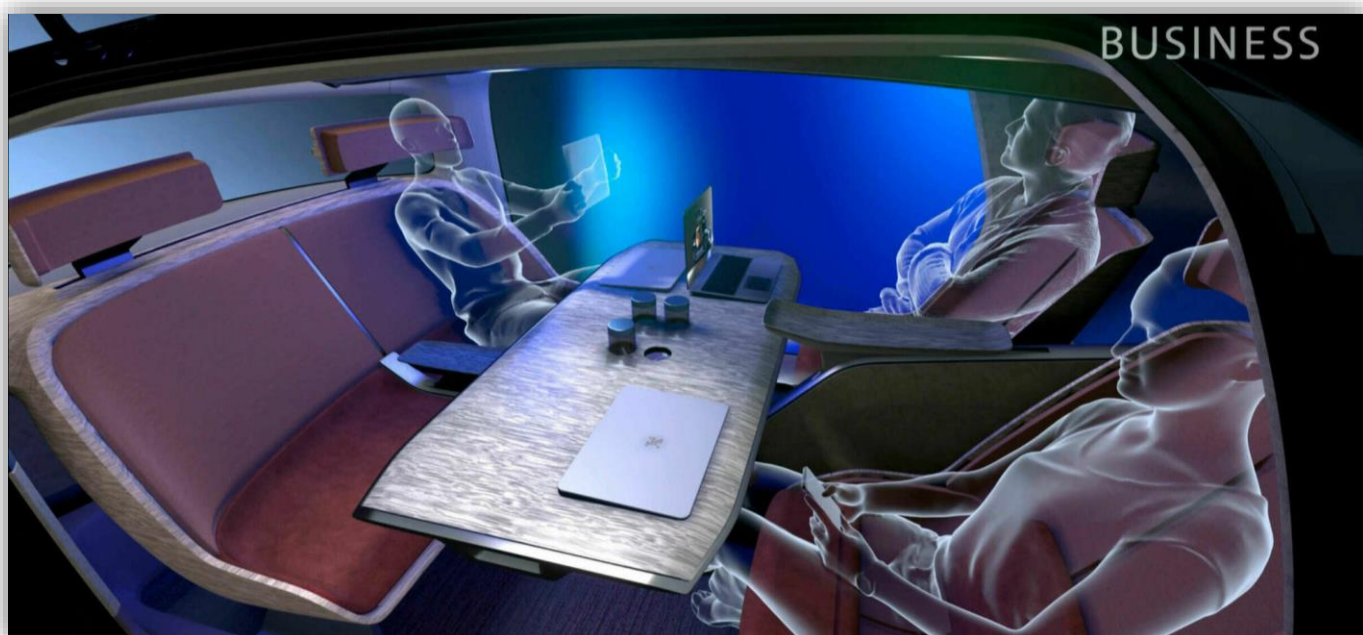
Publicerad 2022-09-26 kl 7:44. Text Magnus Kvandal.

Konceptbilen Gen.Travel är gjord för långresor: ”dörr-till-dörr-resor på en ny nivå”.



”Gen.Travel kör autonomt och gör föraren till en avslappnad passagerare som har tid för annat: Arbete. Avslappning. Underhållning. Familj.” Så formulerar Volkswagengruppen idén bakom sin senaste konceptbil.

Beroende på hur man definierar en bil kanske den här kreationen inte kvalar in alls. Den är självkörande på nivå 5 och har ingen ratt – inte ens en som man kan fälla ut. Det här inte heller ett fordon som man nödvändigtvis äger, men som erbjuds som en tjänst – ett alternativ till kollektivtransport.





## Sex nivåer: Så självkörande är bilen

NIVÅ 0	NIVÅ 1	NIVÅ 2	NIVÅ 3	NIVÅ 4	NIVÅ 5
Det är <b>föraren som kör</b> även om funktionerna är aktiverade			Det är <b>inte föraren som kör</b> när funktionerna är aktiverade		
<i>Vad gör personen i förarstolen?</i>					
Föraren måste <b>hela tiden vara uppmärksam</b> på trafiken – styra, gasa och bromsa – samt vara beredd att ta över när systemet varnar			Föraren måste ta över <b>när systemet varnar</b>	Föraren behöver <b>inte ta över körningen</b>	
<i>Vad gör bilens finesser?</i>					
Varnar och kan i vissa fall assistera	Styra <b>eller</b> gasa/ bromsa	Styra <b>och</b> gasa/ bromsa	Kör bilen <b>under vissa förhållanden</b> . Kan bara aktiveras om alla krav uppnåtts		Kör bilen <b>under alla förhållanden</b>
<i>Typiska exempel</i>					
Autobroms, döda vinkelnvarning, filhållningsassistans	Styrassistans <b>eller</b> adaptiv farthållare	Styrassistans <b>och</b> adaptiv farthållare samtidigt	Körförningsassistans	Lokal förarlös taxi, bilen kan sakna ratt eller pedaler	Samma som nivå 4, men bilen kan köra överallt oavsett förhållanden

Källa: SAE

**ViBilägare**

**Volkswagen ser den** också som ett alternativ till korta flygresor. För att göra det möjligt ska bilen ha längre räckvidd än vad som är möjligt med elbilar i dag. Så kallad platooning, där flera bilar kör på rad för att minska luftmotståndet, ska maximera räckvidden ytterligare.

I sina illustrationer visar Volkswagen hur kupén kan anpassas till olika ändamål. För affäresresor kan fyra personer sitta mitt emot varandra runt ett bord. För barn ombord bjuder bilen på underhållning med AR-teknik, och stolarna gör att fällas helt platt så att resenärerna kan vila medan bilen tar hand om körningen.

**Konceptbilen premiärvisades på** Chantilly Arts & Elegance i Frankrike under helgen. Någon produktionsversion lär inte bli aktuell på många år, men Volkswagen säger att de kommer att använda vissa funktioner från den i sina kommande bilar.

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



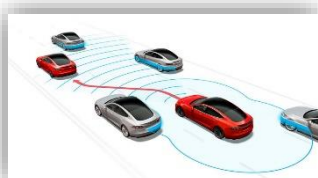
**Teslas advokater kräver att kampanjfilm tas bort.**



**Volvo: Självkörande bilar har inte nått upp till hajpen.**



**Tesla sänker kraven – rullar ut FSD till fler.**



**Tesla stäms igen: "Falsk marknadsföring".**



**Cruise uppdaterar självkörande bilar efter krasch.**

## 8. Volkswagen skapar nytt bolag för tillverkning av katodmaterial.

Publicerad av Carl Undéhn 2022-09-26.

Ännu dominerar Asien tillverkningen av batterier. Men med över 40 planerade batterifabriker är Europa på väg att etablera en ny jätteindustri. Och med Northvolt ligger Sverige redan långt fram i utvecklingen.



Nu meddelar Volkswagen att de startar ett nytt gemensamt bolag med belgiska materialkoncernen Umicore för egen tillverkning av katoder och batterimaterial.

Produktionen ska vara igång år 2025, lagom till att Volkswagens egna batterifabrik i tyska Salzgitter ska vara klar.

Till 2026 planeras en årskapacitet på 40 GWh cellmaterial. Innan 2030 ska det ha ökats till 160 GWh, vilket enligt Volkswagen är tillräckligt med katodmaterial till över två miljoner elbilar.

– Vi bygger upp en hållbar och transparent leverantörskedja med höga miljömässiga och sociala standarder och lokaliserar värdeskapandet här i Europa, säger Volkswagens tekniske chef Thomas Schmall.

Även om Volkswagen trycker på att det handlar om europeisk produktion måste nödvändiga material för batterier ändå köpas in från olika delar av världen. De båda bolagen vill därför samarbeta kring inköp av hållbart framställda råmaterial för batteritillverkning. Det finns även planer på gemensam återvinning av uttjänta batterier.



Carl Undéhn

## 9. Eldriven Skoda Octavia på väg.

PUBLICERAD AV LINUS PRÖJTZ 26 SEP 2022, KL 19:45.

**Först kommer en uppdaterad version av nuvarande Octavia 2024, men det riktigt intressanta är den rent eldrivna versionen. Vi tar tempen på ryktena.**



[Skoda Octavia](#) är ett tungt inarbetat modellnamn för den tjeckiska biltillverkaren. Första generationen levde 1959-71, men det är framför allt sedan Volkswagens intåg som ägare som Octavia etablerat sig som en internationell storsäljare. Drygt sju miljoner Octavia har tillverkats och modellserien har gått från att vara billig och praktisk till att bli en riktigt tung aktör för alla som behöver en väl fungerande familjebil av mindre mellanklasstyp.

Det finns med andra ord tungt vägande själ till att låta Octavia leva vidare. Inte bara som modellnamn utan även som den typ av bil modellnamnet hittills stått för. Så sent som i slutet av augusti presenterades konceptbilen [Vision 7S](#), en eldriven stor SUV med plats för sju där allt från detaljer till helhetsintrycket andas högre prislapp. Samtidigt har Skoda tidigare poängterat hur viktigt det blir att sätta en billigare och mindre elbil på banan. En helt eldriven Skoda Octavia kanske passar bättre in i den rollen?

Vi låter frågan hänga i luften, för inga mellanstora elbilar med ny teknik blir billiga. Inte hittills i alla fall. I stället konstaterar vi att ryktena gör gällande att en ny eldriven Octavia skulle bli en av de första modellerna ut på Volkswagen-gruppens kommande SPP-plattform (Scalable Systems Platform) i stället för dagens MEB (förkortning för tyska Modularer E-Antriebs-Baukasten) som används till ID- och [Enyaq](#)-familjen samt även till konceptbilen Vision 7S. Eldrivna Octavia ska, enligt brittiska [Autocar](#), få en ytterligare utvecklad version av det batteri som presenterats till Vision 7S, vilket nu innebär 89 kWh samt snabbladdning på 200 kW. Förmodad WLTP-räckvidd runt 60 mil i Vision 7S, men vad det kommer innebära i kommande eldriven Octavia återstår att se. Dessutom har nederländska uppstickaren Lightyear höjt målen för räckvidd radikalt. Allra mest genom [världens lägsta luftmotstånd ska Lightyear 0](#) klara 62,5 mil på bara 60 kWh batteri. Ännu mer intressant är att räckvidden vid 110 km/h uppges till 56 mil. Med andra ord kanske fokuspunkt för utveckling av en ny Octavia flyttas? I dagsläget förmodas eldrivna Octavia bli framhjuldriven i basversion, med en elmotor per framhjul. Eventuella RS-versioner skulle då få ytterligare två elmotorer bak. Oavsett, arbetet med den nya tjeckiska bilen kommer att följas med stort intresse. Men det lär dröja åtminstone till andra sidan 2025 innan modellen ser dagens ljus.



## 10. Nya Mitsubishi ASX är här.

Publicerat av Anders Nilsson 2022-09-21.

Utvecklad specifikt för den europeiska marknaden.



*Nya Mitsubishi ASX har tagit fram specifikt för den europeiska marknaden.*

**Nu har Mitsubishi presenterat den nya generationen av ASX som har tagits fram specifikt för den europeiska marknaden.**

Sedan tidigare har en [ny generation av Mitsubishi ASX](#) sett dagens ljus, men inte i Europa. Fram tills nu. Mitsubishi Motor Europa har presenterat den europeiska versionen av ASX.

[Mitsubishi ASX](#) är en del av B-SUV-segmentet och har utvecklats specifikt för den europeiska marknaden. Modellen baseras på [Renault–Nissan–Mitsubishi](#)-alliansens plattform CMF-B, designad för ladd-, mild- och fullhybrider. ASX delar med andra ord plattform med [Renault Clio](#), [Captur](#) och [Nissan Juke](#).

Designmässigt har Mitsubishi samma igenkännbara front och tre-diamantslogotypen. Samtidigt har en flödande silhuett kombinerats med breda och höga skärmar. Enligt den japanska biltillverkaren ger det ett sportigt intryck.

### **Lanseras i Sverige 2023**

Nya Mitsubishi ASX kommer finnas med flera olika drivlinor. För det första erbjuds en enliters trecylindrig turboladdad bensinmotor. Därefter finns även en 1,3-liters motor med turbo och direktinsprutning som kombineras med ett hybridsystem – mildhybrid. Fullhybriden är en 1,6-liters bensinmotor med två elektriska motorer och en automatlåda. Sist men inte minst kan kunderna välja en laddhybrid som består av en 1,6-liters bensinmotor och ett batteri som driver två elektriska motorer.





*Det nya infotainmentsystemet har en pekskärm på sju tum.*

Inuti bilen finns ett bagageutrymme på 332 liter (ytterligare 69 liter när det sänka golvet är i det lägsta läget). Samtidigt finns det uppvärmda säten och uppvärmd ratt. ASX har fått ett nytt infotainmentsystem, vilket betyder att skärmen är på sju tum och stödjer Android Auto och Apple Carplay.

Andra nya funktioner som introduceras är exempelvis trådlöst nyckellås som känner av när föraren närmar sig bilen, kollisionsvarnare, adaptiv farthållare, parkeringsensorer, och backkamera.

Mitsubishi ASX lanseras i Sverige under nästa år.



*Nya Mitsubishi ASX har tagit fram specifikt för den europeiska marknaden.*



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**Bytbils bilspion: Mitsubishi L200.**



**Då lanseras nya Mitsubishi ASX i Europa.**



**Vändningen: Mitsubishi kan stanna kvar i Europa.**



**Mitsubishi kvar i Sverige – får ny importör.**

## 11. Elektrifierade Range Rover Sport P510e krossar motståndet.

Publicerat av Marcus Berggren.

22 September, 2022.

**Nya Range Rover Sport stoltserar både med det ena och det andra. Storsäljaren väntas bli laddhybriden och vi begav oss söderut för att stifta en närmare bekantskap med nya Range Rover Sport P510e.**



*Range Rover Sport P510 har en elektrisk räckvidd på 113 kilometer enligt WLTP.*

Det laddhybriden möjliggör är att fortsätta tillverka den mycket framgångsrika modellen. Hur paradoxalt det än må vara med en elektrifierad SUV ur ett miljöperspektiv är det ett bestämt vinnande koncept.

### **Väntande storsäljaren**

På plats i Madrid gavs vi möjlighet att köra en rad drivlinor – bensinåtta – P530, dieselsexan – D300, bensinsexan – P400 samt modellen som denna text avhandlar, och laddhybriden som väntas bli favoriten i Sverige.

Range Rover P510e kommer att kunna fås i två utföranden – P440e och P510e – där båda erbjuds med raka sexor gifta med elmotorer.

Skillnaden är alltså effekten, 440 häst kontra 510 häst, precis som namnet antyder. Vi provkörde den enda modellen som fanns på plats, P510e.

**[För en mer övergripande recension av Range Rover Sport i sin helhet kan du klicka här.](#)**



*Range Rover P510e förblir fyrhjulsdreven även på eldrift.*

### **Räckvidd som heter duga i Range Rover Sport P510e**

Den mest utmärkande siffran i specifikationspapperna är den elektriska räckvidden – 113 kilometer enligt WLTP – vilket blir ungefär 85 kilometer i verkligheten.

Det är en mäktigt imponerande siffra och något som gör att 75 procent av de flestas vardagliga behov kan tillgodoses enbart med eldriften enligt britterna själva.

På typiskt Range Rover-manér förblir bilen fyrhjulsdreven även i helt elektriskt läge, något vi fick erfa i den spanska terrängen.

Det möjliggör att man kan köra genom tuff terräng helt ljudlöst, en härlig kontrast till det vanliga dieselknattet man ofta förknippar med terrängkörning.

Gasen i botten möts av att elmotorn kickar in direkt följt av att fossilmotorn hoppar in och katapulterar bilen i rask takt mot spansk finkan.

Den raka sexan låter fint och responsen som elmotorn bidrar med innebär att bilen svarar direkt.

Range Rover Sport P510e upplevs således som genuint snabb.

Sett till Sport-epitetet är det mer ett sätt att differentiera mellan storebror och lillebror snarare än att det är det som dominerar körupplevelsen.

Komfortnivån är skyhögt, kupén är knäpptyst – med undantag av en del vindbrus för de yttre backspeglarna – men Range Rover Sport är såklart snäppet mer dynamiskt inställd.

Det innebär att den tar sig an kurvor med bravur och ändock rättfärdigar Sport-beteckningen.



*Om det är något interiören i nya Range Rover Sport erbjuder är det lyx.*

### **Range Rover Sport P510e är en lysande laddhybrid**

Det laddhybriden gör väl är att gifta en rak sexcylindrig pjäs med en elmotor. Resultatet är en enastående drivlina där övergången mellan fossil- och eldrift sker helt sömlöst.

Det höjer lyxkänslan rejält: utgående Range Rover Sport P510e hade i stället en fyrcylindrig pjäs, något som känns ruskigt snålt i sammanhanget.

Jämte exempelvis V8-varianten är den upplevda prestandan slående lik, även om V8:an bjuder på en mer muskulös kraftleverans.

Där laddhybriden har övertaget är när det kommer till den direkta responsen och såklart möjligheten till helt utsläppsfri och ljudlös körning.

Att elmotorn svarar snabbt är gynnsamt för att dölja bilens enorma vikt.

### **Summan av kardemumman**

Range Rover Sport P510e är ruskigt kompetent. Rent krasst finns det ingen vettig anledning till att välja storebror Range Rover, såvida inte anledningen är "för att jag kan".

Sen är även komfortnivån och lyxkänslan i Range Rover naturligtvis snäppet högre.

Det faktum att bilarna delar bottenplatta och vissa mått är bra för Sporten, desto sämre för storebror.

Den vettigaste drivlinan är tveklöst laddhybriden – givetvis med den högre effekten – men med det sagt passar V8-motorn bilens karaktär oerhört väl.

Frågan är vad utlåtandet blir när den helt eldrivna varianten har gjort entré.

Fördelarna med elektrifieringen är många men samtidigt förblir en laddhybrid mindre tidlös och mer av en kompromiss varför V8 är att föredra. Vilken hade du valt?



*Range Rover Sport P510e lär sälja riktigt bra.*

### **Range Rover Sport Autobiography P510e PHEV (2023)**

**Motor:** 3,0-liters, I6, bensen, elmotor, totalt 510 hästkrafter, 700 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift

**Acceleration 0–100 km/h:** 5,6 sekunder

**Toppfart:** 242 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 113 km

**Vikt:** 2 810 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 5058/2209/1870 mm

**Pris:** från 1 632 900 SEK (Testbil ca. 1 850 000 SEK)

**Dagens PS första intryck av Range Rover Sport P510e**

**Slutbetyg: 4,5/5**

Range Rover Sport P510e är den vettigaste varianten av den nya modellen, åtminstone till den helt elektriska varianten dyker upp. Den är emellertid inte lika tidlös som exempelvis V8-modellen men gör sig riktigt bra som laddhybrid.

Läs även: [Provkörning av Range Rover Sport](#)

Läs även: [Provkörning av Range Rover Sport P530](#)

Läs även: [Range Rover Sport – bensen eller diesel?](#)

Läs även: [Provkörning av Range Rover P510e](#)



**Marcus Berggren**

## 12. Elektriska Mercedes EQB 350 är ensam i segmentet.

Publicerat av Marcus Berggren 25 September, 2022.

Marknaden för sjusitsiga elsuvar är lika begränsad som för rysk kaviar. Ett av få alternativ kommer från Mercedes. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Mercedes-Benz EQB 350.



*Det mer strömlinjeformade utseendet som EQB 350 stoltserar med gör att bilen är mer attraktiv än sitt fossilsyskon.*

### Test: Mercedes-Benz EQB 350

EQB är inte en elbil från grunden, utan den bygger på GLB som trots sina kompakta mått är sjusitsig.

Exteriört är det inte mycket som skvallrar om att det rör sig om en elbil men de mest uppmärksamma av Mercedes-nördar lär se det direkt.

Framtill har EQB märkets grill som är reserverad för deras elektriska modeller. Hela fronten är mer strömlinjeformad än hos ordinarie GLB.

Baktill möts man av en ljusramp i stället för de separata baklyktorna som fossilbilen har.

Det gör EQB betydligt mer stram i sin design och man har i viss mån rätt bot på GLB:s nästan neandertalsliknande utseende.

### Ingen innovativ interiör i Mercedes EQB 350

Interiört möts man av en sedvanlig Mercedes-interiör i kontrast till det futuristiska stuket som genomsyrar modeller som EQE och EQS.

Det innebär med andra ord en digital instrumentpanel och en infotainmentskärm som börjar bli till åren men som emellertid är logiskt utformad.

Dessvärre finns det varken Android Auto eller Apple CarPlay att tillgå.

Växelväljaren är monterad på rattstången vilket öppnar upp utrymme i mittkonsolen.



*Interiören i EQB 350 är bestämt traditionell.*

Man bjuds på fysiska knappar och reglage – allt fungerar som sig bör men lär inte imponera på de som hellre har en instrumentpanel inspirerad av [Han Solos rymdskepp](#).

Att EQB är baserad på ett av märkets billigare alternativ – GLB som delar bottenplatta med A-klass – märks av på kvalitetskänslan.

Panelen på insidan av B-stolpen är av samma material som bollarna i ett bollhav, något som även gäller panelerna vid den tredje sätesraden.

Det finns ett flertal ytor där kvalitetskänslan är under all kritik samtidigt som den är klart godkänd på andra håll. Lite mer enhetlighet hade höjt helhetsintrycket.

### **Utrymme, utrymme, utrymme**

Hela filosofin bakom EQB (tillika GLB) är utrymmesorienterad. Trots modellens kompakta mått har den sju säten och är överlag väldigt rymlig.

Hjulen är placerade långt ut i hörnen och de korta överhängen bidrar till mer plats på insidan.

Mercedes-Benz EQB 350 är den enda sjusitsiga elektriska suven på den svenska marknaden just nu förutom den bra mycket dyrare [Tesla Model X](#).

Vår testbil var dessutom i fyrhjulsdrevet utförande – den går även att få med framhjulsdrift – och kombinationen av suv, el, och fyrhjulsdraft är sannerligen oslagbar på den svenska marknaden.

Det bör dock understrykas att den tredje sätesraden är ungefär lika rymlig som ett Kinder-ägg.

Den mellersta raden är enkel att skjuta fram och tillbaka, men att hitta ett läge där både baksätespassagerare samt de i mittraden inte får klaustrofobi är knepigt.

De två sätena i skuffen kan endast husera små barn om det rör sig om längre turer, men under kortare turer går det att klämma in fullvuxna individer, förutsatt att vederbörande inte är för långa för att åka allt på Gröna Lund.

Med de två bakre sätena uppfällda – en process som är väldigt enkel – minskar bagageutrymmet till samma storlek som en necessär.





*Den tredje sätesraden passar de som inte har några ben eller väldigt små barn.*

### **Knappast kul körning**

Rent kördynamiskt är inte EQB någon bil som direkt utmärker sig. Det är heller inte syftet. I det 350 4MATIC-utförande som vår testbil var i bjuder bilen på 292 hästkrafter som går ner i backen via alla fyra hjul.

Vid fullt gaspådrag känns bilen emellertid lagd åt det framhjulsdrivna hållet, på gott och ont.

Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC är trevlig att köra och komfortnivån är hög. Bilen är mjuk och tar sig an både jämna och ojämna underlag bekymmersfritt.

Sittpositionen är bra och sikten runt om är god, mycket tack vare de stora fönstrena och bilens kantiga proportioner.

På landsväg känner man bilens tyngd och den protesterar om man väljer att rasta den lite för entusiastiskt.

I det stora hela är körupplevelsen behaglig och EQB försöker sannerligen inte vara något den inte är.

Det är just bilens kompetenta utstrålning som genomsyrar upplevelsen i sin helhet och är det som gör EQB förvånansvärt charmig.

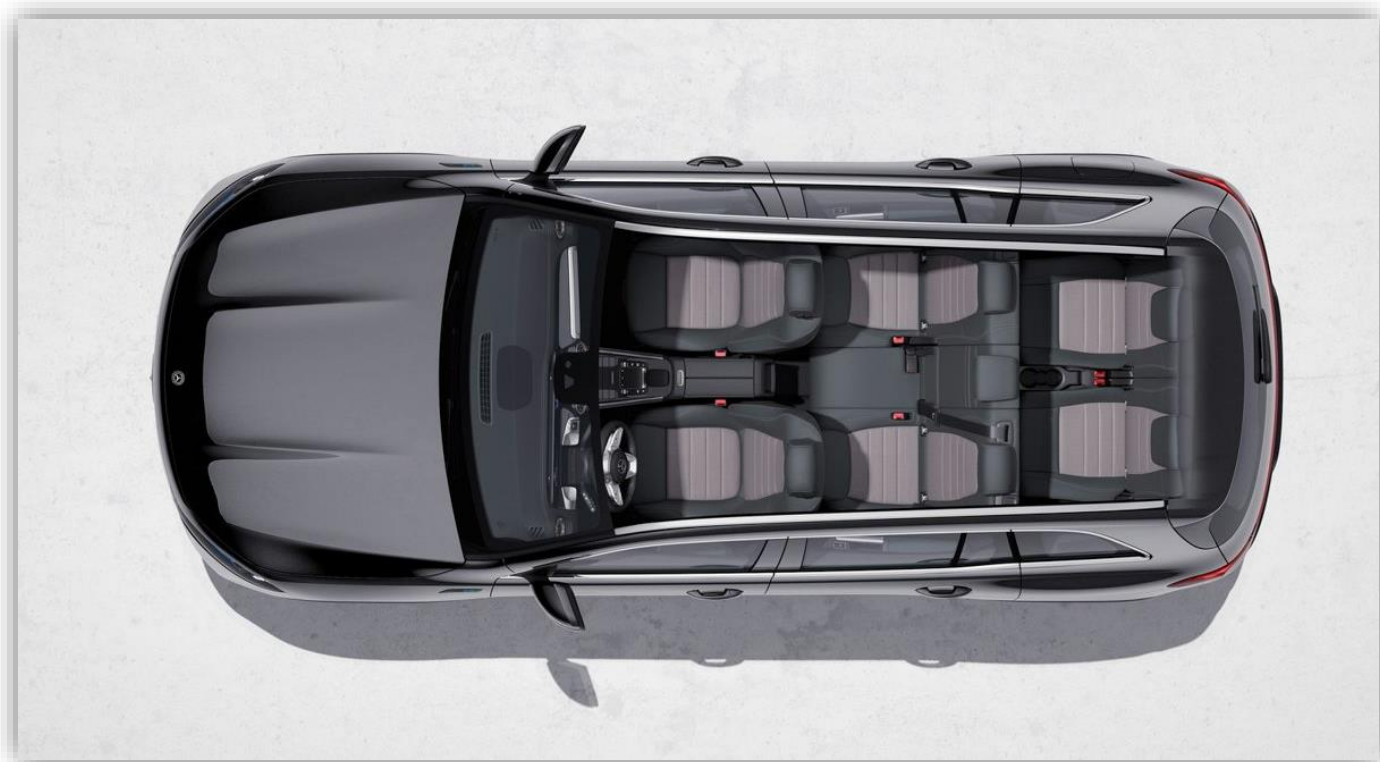
### **Räckvidd och laddning**

WLTP-räckvidden är 419 kilometer men i verkligheten kan man räkna med att komma uppåt 37 mil om man kör som sig bör – det vill säga med bilen full med familjemedlemmar och packning.

EQB går att ladda upp till 100 kilowatt och i Mercedes laddnätverk har man tillgång till alla 376 000 publika laddstolpar i Europa.

### **Summan av kardemumman**

Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC imponerar med sin vettighet och sin bestämt rimliga approach till elbilsegmentet.



*Med sju säten uppfällda är det tveklöst bagageutrymmet som tar mest stryk.*

Till skillnad från andra elektriska Mercedes-bilar väljer EQB inte att fullständigt gasta att den de facto är eldriven – på gott och ont.

Den känns som en sjusitsig suv från Mercedes – förvisso av modell billigare – som bara råkar vara eldriven och väldigt dyr.

### **Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC (2022)**

**Motor:** Elmotor fram, bak, 292 hästkrafter, 520 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 1-stegad växellåda, fyrhjulsdraft

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

**Toppfart:** 160 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 419 km

**Vikt:** 2 175 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4684/1834/1667 mm

**Pris:** från 637 900 SEK (Testbil ca. 750 000 SEK)

### **Dagens PS helhetsintryck av Mercedes-Benz EQB 350**

**Slutbetyg: 3,5/5**

Nya Mercedes-Benz EQB 350 4MATIC erbjuder ett väldigt vettigt helhetspaket. En eldriven sjusitsig suv som dessutom har en stjärna i grillen är mycket tilltalande. Dessvärre är prislappen väldigt hög och kvalitetskänslan är inte alltid toppen.

**Läs även:** [Recension av Mercedes-Benz EQS 450+](#) [Dagens PS]

**Läs även:** [Recension av Mercedes-Benz GLB](#) [Dagens PS]



*Det är inte mycket som avslöjar att EQB de facto är eldriven...*



*...men baktill möts man av en ljusramp, något GLB inte har.*



**Marcus Berggren**

### 13. Sågar e-bränslen: "Det är enormt ineffektivt".

Publicerad 2022-09-26 kl 18:35. Text Erik Söderholm.

En styrelseledamot i Volkswagen går på tvärs med Porsche och Audi och kommer med ett kontroversiellt uttalande om syntetiska bränslen.



**Vid sidan av** eldrift tittar flera bilmärken närmare på så kallade e-bränslen, eller syntetiska bränslen. Tanken är att kapa utsläppen i bilar med förbränningsmotorer, något som kan passa den som av olika anledningar inte kan byta till en elbil.

Men på kort sikt är den här typen av e-bränslen "enormt ineffektivt" rent energimässigt, enligt Stephan Weil som är styrelseledamot i Volkswagen och ministerpresident i förbundslandet Niedersachsen.

– Det finns en bra anledning till att nästan hela den globala personbilsindustrin har gett sig på att organisera batteridrivna elektromobilitet. Men vem vet hur saker och ting utvecklas, säger han till tyska nyhetsbyrån DPA.

#### **Kontroversiellt**

**Enligt Stephan Weil** behövs förnybar energi på andra håll än för att framställa syntetiska bränslen.

– Av den anledningen kommer vi inte se e-bränslen i personbilssektorn under en nära framtid.

Både Audi, Porsche och Bentley har tidigare presenterat olika lösningar för e-bränslen. Eftersom samtliga märken ingår i VW-koncernen kan Stephan Weils uttalande därmed ses som kontroversiellt.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Miljöorgan sågar e-bränslen: "Går inte ihop".**



**Mercedes sågar tekniken som Audi storsatsat på.**



**Porsche tror på syntetiska bränslen för att kapa utsläppen.**



**E-bränsle kan släppa ut mer än vanlig bensin.**



**Ny analys sågar syntetiska bränslen: "Ineffektivt".**

## 14. Scania testar självkörande transporter på allmänna vägar.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-09-26 KL 15:30.

Mellan Södertälje och Jönköping.



FILM: <https://youtu.be/PEYwV7ekV6Q>.

Scania och HAVI Supply Chain sätter nu ett pilotprojekt där de tillsammans ska använda en helt självkörande lastbil för att transportera kommersiell last på allmänna vägar. Sträckan är mellan Södertälje och Jönköping och det är en resa på cirka 30 mil som tar tre timmar. Den första och sista biten av resan körs dock manuellt av en förare.

Robert Melin Mori som är projektledare hos Scania och ansvarig för initiativets säger följande:

"Vi vet att transportsystemet kommer förändras under kommande år, och att industrin har utmaningar med förarbrist och minskade marginaler. Så förändringsprocessen mot autonom teknik behöver hända nu. Vi behöver lära oss om autonom verksamhet så att vi är redo så snart tekniken är det. Vi tror att den här piloten kommer vara ett väldigt viktigt steg."





**Scania visar självkörande lastbil utan hytt.  
Perfekt för gruvjobb och liknande.**



**Scanias första helt eldrivna tunga lastbil nu i trafik i Sverige.  
Kommer köra mellan Piteå och Skellefteå.**



**Scania testar släp med solceller på sig.  
Ska hjälpa till att få ner förbrukningen.**



**BOBBY GREEN**

# TRAILER

## 15. Kilometerskatt föreslås av IVA.

Publicerad: 2022-04-25 21:56. Text: Stefan Nilsson.

**Kostnaden år 2030 för vätgasfordon förväntas bli 50 procent högre per fordonskilometer jämfört med batteridrift. För att vätgas ska kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ för tunga transporter krävs stöd och politiska initiativ. Det har Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) kommit fram till.**



IVA har analyserat möjligheterna att använda vätgas i fordon som drivs av bränsleceller och redovisar sin analys i ett pressmeddelande. Bäst är, enligt IVA, förutsättningarna för tunga lastbilar i fjärrtrafik. Analysen pekar dock på att vätgas kan få svårt att konkurrera med batteridrift även i detta segment. Kostnaden år 2030 för fordon och vätgas bedöms av IVA bli cirka 50 procent högre per fordonskilometer jämfört med batteridrift till följd av att det, enligt IVA; går åt cirka 2,5 gånger mer el.

– Om vi ska uppnå målen att minska utsläppen från fordonsindustrin behöver regering och riksdag snarast undanröja den osäkerhet som finns kring vätgas. Det vore illa om en långsam hantering av styrmedelsfrågorna skulle förhindra eller försena ett utnyttjande av potentialen för att minska utsläppen, säger Per Kågeson, IVA-ledamot och ordförande i arbetsgruppen som tagit fram rapporten.

Marknadsvillkoren, på tio års sikt, måste vara sådana att elektrifiering är lönsam utan stöd. Statliga subventioner av fordon kan bara fungera under inledningskedet för att få fart på omställningen. Införande av en kilometerskatt på tunga fordon som är kraftigt reducerad för nollemissionsfordon framstår som den långsiktigt viktigaste åtgärden om man vill elektrifiera den tunga vägtrafiken.



**Stefan Nilsson**



## 16. Här drar A-traktorn på i 100 km/h – då kommer polisen.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 26/09/2022.

Här fångas A-traktorn av kameran i 100 km/h innan den stoppas av polisen. Under lång tid har polisen varit kritisk till A-traktor med omprogrammerad fartspärr. Läkare slår nu larm om att olyckorna ökat med 50 procent.



FILM: <https://youtu.be/ua-LasY55yc>.

Antalet A-traktorer har ökat kraftigt i Sverige de senaste åren och det finns nu 10 gånger fler i trafik än för tio år sedan. Det finns nu 50 000 A-traktorer i Sverige. Ökningen tros bero på att det blivit lättare att programmera om och ändra vanliga personbilar till A-traktorer.

Polisen stoppar allt fler [A-traktorer](#) för fortkörning. På filmen i artikeln syns en A-traktor försvinna ifrån en lastbil i omkring 100 km/h. Färden fångas av dashcamen i en lastbil. A-traktorn, en nyare Volvo V70, kör så fort att den får bromsa för en fartkamera.

Men oturligt nog för föraren i A-traktorn får polisen syn på den snabba färden och tar upp jakten. Händelsen inträffade på länsväg 13 norr om Hörby i Skåne.

Läkare slår nu larm om att antalet skadade i olyckor med A-traktorer har ökat kraftigt. På endast ett år har olyckor med skadade ökat med 50 procent. Samtidigt pågår en debatt om att höja fartgränsen för A-traktorer.

– Vi har sett det i Värmland och också tydligt på nationell nivå. Det är en 50-procentig ökning över ett års tid i antalet olyckor, säger Maria Wikström, överläkare i kirurgi på akut- och traumasektionen på Centralsjukhuset Karlstad till [P4 Värmland](#).

Försäkringsbolagen vittnar om samma utveckling med en flerdubbling av olyckor och försäkringsskador på några få år.

A-traktorer får köras från att du fyllt 15 år och med samma behörighet som för EU-moped, AM. Tidigare behövde bilarna byggas om med dubbla växellådor, men nu räcker det med att programmera om motorn i vanliga personbilar. Det har gjort det mycket lättare att åsidosätta fartspärren.

## HÖGSTA VÄXELN

## 17. Ford Mustang MK1.

Av Gran Turismo 13/10/2019.

Mustang blev inte bara en av Fords största succé någonsin, utan också en av bilvärldens absolut största ikoner genom tiderna. Nu fyller den 50 år, men inget år är likt det allra första i Mustangens liv



Efterkrigstidens verkliga ikoner och långkörare är bara en handfull. Folkabubblan, Hundkojan, Corvetten, 911:an och Ford Mustangen verkar alla ha ett evigt liv. De är designikoner som, mer eller mindre trogna sin originalidé, är tillverkade i mer eller mindre obruten svit i minst ett halvsekel. Men det var bara Fords coupéversion av budgetbilen Falcon som slog igenom med en rejäl ljudbang i bilvärlden.

Den 17 april 1964 öppnade Fordhandlarna för order på den nya "sportbilen" (i jänkarnas ögon i alla fall), och när butikerna stängde igen på kvällen den första försäljningsdagen hade 22 000 order tecknats. Efter tre månader hade man sålt 100 000 bilar, vilket var målsättningen för hela det första årets produktion, och efter ett år hade över en halv miljon Ford Mustang levererats till sina entusiastiska köpare.

Ford Motor Company hade inte fått till en sådan smash hit sedan A-Forden introducerades 1928, och Mustang blev den framgång som kom att göra Lee Iacocca – då ansvarig för Fords bildivision – till en av bilvärldens legendariska ledare.

Allt med Mustang blev rätt. Eller om man uttrycker sig lite mer precist: allt blev rätt till det pris Mustangen såldes för på hemmamarknaden (knappt 2 500 USD). Med sin dramatiska design, sina hyfsade prestanda och den praktiska framtoning som bilen hade (baksäte, hyggligt bagageutrymme) blev Mustangen den perfekta andrabilen i hushållet, den som de flesta medelinkomsttagare i USA hade råd med på 1960-talet.



Självklart betydde prispressen att Mustang blev en enkel bil, byggd med de billiga bitar som Ford redan hade i produktion. Med den 2,8 liter stora sexan från Falcon, som gav 100 SAE-hästar, och treväxlad låda, var den kanske väl trött och ur led med bilens ganska fartfyllda linjer. Men det fanns god bot genom en 4,3-liters/260 kubiktums V8-maskin med 180 hästar, som med en fyrväxlad manuell låda fick Mustangen att röra på sig riktigt bra.

Ännu mer sprutt i bitarna blev det på hösten 1964, då 289-motorn på 225 (alltid klena SAE-) hästar, den så kallade A-motorn med fyrportsförgasare, introducerades. I modellprogrammet överträffas den bara av K-motorn, en High Performance-variant på 271 hästar med en del seriösa trimbitar. Det byggdes bara cirka 6 500 Mustangar med K-motorn under 1965 och -66, vilket gör den betydligt mer eftertraktad än övriga tidiga bilar med ett prispåslag på uppåt 40 procent. Det var också denna motor som Carroll Shelby använde i sin GT350, där man vred ur maskinerna ytterligare ett 30-tal hästar innan de sänktes ner i de hårdkokta, tidiga GT 350-bilarna.

Simultant med Hardtopversionen av Mustang presenterade Ford också en öppen Convertible och en kanske ännu vackrare Fastback-kaross. Cabben sålde inte helt överraskande som smör i solsken, nästan 200 000 bilar byggdes de första två åren, de flesta med sexcylindriga motorer och automatlåda, vilket garanterade en flegmatisk framfart i innerfilen. Många fler valde de starkaste motorerna i Fastback-karossen, men i och med att priset var högre såldes heller inte så många, knappt ens tio procent av Hardtopens volymer. Det är också den enkla förklaringen till att Fastback är betydligt dyrare än Hardtop-versionen idag, oftast skiljer det 50 000 kronor med motsvarande drivlina.



*1964 Mustang convertible.*

I Sverige var amerikanska bilar förhållandevis dyra på 1960-talet, en Mustang med V8 kostade runt 25 000 kronor ny när den lanserades (aningen mer än en Volvo P1800). Det betyder att få svensksålda bilar från 1960-talet fortfarande är i livet och finns att köpa på marknaden, men att det samtidigt är ett mindre problem eftersom det finns gott om USA-importer – vi svenskar har varit flitiga USA-bilsimportörer genom åren. Det stora utbudet här (och faktiskt nästan överallt) gör att man snabbt kan hitta en Mustang i det stuk man vill ha, även om man vill hålla sig till den första generationen innan den fick ett facelift 1967. Originalbil, renoverad eller patinerad, hottad för gata eller dragstrip, Shelbyklon eller blandningar av alltihop.

Kärt barn kommer i många skepnader, och kärleken till Mustang liknar den Porscheägarna skänker sina gamla 911 – alla stilar funkas så länge det är genomtänkt och välgjort. Bilens utstrålning är så stark att den bär igenom även de grövsta ingrepp.

Till skillnad från Porscheägandet rör sig Mustanglivet i en folkligare och mer angenäm kostnadsklass. Allt finns att köpa, till priser som är häpnadsväckande låga, och det är lekande lättskruvat.

Fortfarande är det riktigt god valuta för slantarna som är det främsta försäljningsargumentet för Ford Mustang, nu som då!

**Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.4 2014.**



*1966 Mustang Fastback.*



## 18. Datsun 1600 Fairlady Roadster.

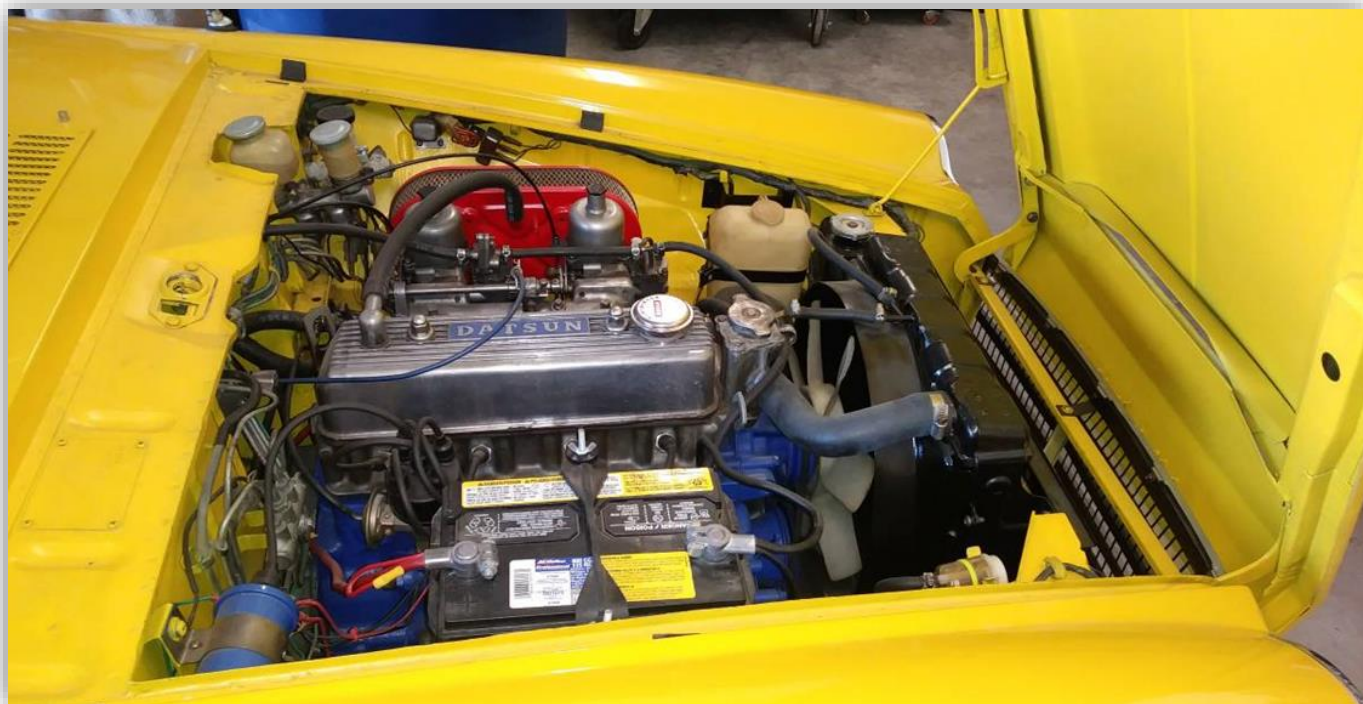
Av Dolf Peeters.

När vi letade efter en Datsun 240Z kom vi över den - typ av - föregångaren till den: Datsun 1600 Roadster, den elegant civiliserade cabriolet som blev känd som "Fairlady". Det namnet var tanken på den dåvarande presidenten / ordföranden för Nissan, Katsuji Kawamata san, som hade sett musikalen My Fairlady i New York och var så imponerad av den att han bestämde att han hade hittat namnet på sin bil. I väst sågs det namnet på en sportbil, eller låt det vara en sportig cabriolet, egentligen inte som spännande, sportigt och dynamiskt. Det är därför de vanligaste namnen på exportmodellerna blev... "Sport" eller "roadster".



### 1500 cc kom först

Datsun 1500 Fairlady presenterades på Tokyo Motor Show 1961 och han - eller "hon" - var några månader innan debuten om vad som skulle bli hans största konkurrent, MG MG B. The Fairlady var också tvungen att tävla mot roadsters av Triumph, Fiat och Alfa Romeo. Under huven på den eleganta asiatiska fanns en 1500cc fyrcylindrar i linje med en enda förgasare som gav 77 hk. En andra förgasare lades till 1964, vilket ökade effekten till 85 hk. 1500 var ett slags tresits på grund av typen av stol bakom främre sätena. Den sista förändringen ägde rum 1965 innan 1600 Roadster presenterade sig som efterträdaren. Interiören fick en helt ny layout och baksätet försvann. Vid den tiden byggdes knappt 7.000 1500 exemplar av XNUMX, nästan alla som gick till USA.



### Vidare till 1600 cc

1965 gjordes många förändringar av Datsun Fairlady, med 1600 Roadster som resultat. Den fick ett helt nytt 1600cc 96 hk-block som var identiskt med den första generationen Silvia-motorer. Väckellådan var en helt synkroniserad fyrväxlad väckellåda enligt Porsche-patent. Med den "drivlinjen" var 1600 165 km/h snabb. På utsidan var förändringarna blygsamma i öst, skillnaden var främst i gallret med 3 stänger istället för rektangulära nät. Produktionen av 1600, med det interna namnet SP311, fortsatte till april 1970.

### Japanska bilar var av mycket bra kvalitet

Men de, som nästan alla deras samtida, var mottagliga för rost. Fairladies hade den enorma nackdelen att de också var tvungna att hantera regn när huven fälls ner. För mänskliga mässor leder detta till en förstörd frisyr. Interiören i Datsun Fairladies blev väldigt fuktig och många rostmaskar utnyttjade sin chans. Det är faktiskt omöjligt att hitta dessa snygga konvertibler utan rostskador. Och cirka 40.000 har gjorts. AMK-annonsören Jos van de Wouw, han är förmodligen uppkallad efter sitt företag, kunde inte tro sina ögon när han hittade "sin" Fairlady. Som tekniker gillar han att investera tid i att göra sina bilar tekniskt kompletta. Men efter den ljusgula Datsun gjorde honom väldigt glad.

Och på 240Z: erna? Vi arbetar hårt på det. Vi känner nu någon som har bytt ut sin E-typ mot en 240Z. Det borde inte bli galnare.





## 19. BMW visar racerbilen M Hybrid V8.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-09-26 KL 17:00.

Ska göra sin debut i januari.



FILM: <https://youtu.be/30dNCI4FNQc>.

BMW har nu visat upp M Hybrid V8 som är en ny racerbil som kommer att tävla i klassen GTP från och med januari nästa år. Motorn får elektrisk draghjälp och den totala effekten ligger på 640 hästar. Som om inte det vore nog har den laserupplysta njarur! Inte bara för att det är fräckt dock, tekniken väger mindre än motsvarande LED skulle göra. Sen kan man ju givetvis diskutera om man ens behöver lysa upp grillen från början, det hade ju varit lättast att bara skippa det helt.

Förarna som kommer att ratta den här spexiga vagnen är Connor De Phillippi, Philipp Eng, Augusto Farfus och Nick Yelloly.





# Quickly

## 2-växlad

— men drives med endast en kedja. Quickly forcerar med lätthet 18 % stigning (S:t Gothardspasset, Schweiz, maxstigning 10 %).

## Kickstart

Pedalerna verkar som kickstart. Quickly startas när den står stilla — Ni kan alltså starta som en mc-åkare.

## Mc-bromsar

— riktiga bromsar — en garanti för högsta säkerhet i trafiken.

## Centralpressram

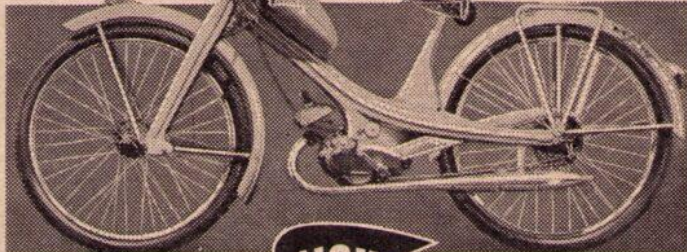
— konstruerad efter erfarenheter från Lux och Max — modern formgivning — stark — lätt att hålla ren! Swingaxelfjädring i framhjulet.

## "Lättvikt"

Vikt endast 33 kg. Motoreffekt 0,8 HK. Normal bränsleförbrukning 1,3 l/100 km. Cylindervol. 49 cc. Lev. i beige och grönt. Pris end. kr. 740:—.

Service och återförsäljare över hela landet. Skicka in kupongen så får Ni en intressant broschyr om NSU Quickly.

- mopeden för alla!



från



världens

största mc-fabrik

Till Generalagenten för NSU:

Motorfirman BENGT BERG & Co AB, Friggagatan 25, Göteborg

V. g. sänd mig omgående — utan köptvång — broschyr med närmare uppgifter om NSU Quickly.

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

TrA 10/55

SLUT