



*Excalibur Series V Touring Sedan 1987–90.*

1. Dags för vinterdäck
2. Goodyears nya miljövänliga superdäck håller i 50 000 mil
3. Privata fartkameror bötfäller en halv miljon förare
4. Tyska sportbilstillverkaren mest värdefulla märket i Europa
5. Hyundai förvandlar ön Jeju till vätgasparadis
6. Nu har Tesla 10 000 Superchargers i Europa
7. Kia EV6 blir nu lite mer redo för vintern
8. Honda Prologue en stor el-suv med GM-teknik
9. Här är Ora Lightning Cat
10. Nya kinesiska elbilen Nio ET7 är en flopp
11. Mobilize Duo ersätter Renault Twizy
12. Hit går pengarna för en liter diesel
13. Vad har Putin för bilar
14. Sista GT erinrar om hur Ford överträffar Ferrari
15. Vincent på väg tillbaka
16. Quiz Motorbyten
17. KAD Opels finaste 1964
18. Bond Bug
19. Excalibur Series V

## Bilköparguiden

### 1. Dags för vinterdäck.

6 OKT 2022.

Dessa regler och datum gäller.



#### LÄSTID: 9 MIN

Kylan kommer och det är dags att skifta från sommar- till vinterhjul. Här är alla lagar, undantag, datum och information som du behöver om vinterdäck!

Vi har passerat 1 oktober och det innebär att det är tillåtet att köra med dubbdäck i hela landet. Men lagligt är inte alltid detsamma som lämpligt. Det är mycket att hålla i huvudet när man ska skifta hjul!

Först och främst ska vi alltid tänka på säkerheten. Vinterhjul – dubbade eller odubbade – ökar väsentligt säkerheten när det är kall väderlek.

De flesta svenska bilförare skulle aldrig kunna tänka sig att köra en bil med sommardäck på vintern. Och det är ju tur, för det räcker inte att du själv kör med vinterdäck – för att undvika olyckor är det minst lika viktigt att alla andra bilar också har vinterhjul!

Av säkerhetsskäl har vi sedan hösten 1999 haft en vinterdäckslag i Sverige. Enligt VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har vinterdäckslagen sparat 7–9 liv varje vintersäsong.

I den här artikeln har vi samlat all information du behöver för att veta vilka regler som gäller för vinterdäck.

#### **Vinterdäck 1 dec – 31 mars**

Vinterdäckslagen gäller under de fyra vintermånaderna december, januari, februari och mars. Sverige är ju väldigt avlångt, med stora skillnader i väderlek och temperatur, men det är samma datum för hela landet.

Kravet på vinterdäck gäller för personbilar, lätta och tunga lastbilar samt lätta och tunga bussar – dessutom på släpvagnar som dras av dessa fordon.

Vinterdäckslagen gäller även för fordon som är registrerade i utlandet, när de framförs i Sverige.





*Minsta tillåtna mönsterdjup på vinterdäck är 3 millimeter.  
Men byt gärna vinterdäcken redan vid 5–4 millimeters mönsterdjup.*

### **Dubbdäck 1 okt – 15 april**

Dubbdäck får användas från 1 oktober till 15 april. Återigen är det samma datum för hela landet, från Ystad till Haparanda.

Även här gäller sunt förnuft. Ska man köra på platser där det råder vinterväglag är dubbdäck tillåtna, även utanför perioden 1 oktober – 15 april. Dubbdäck är även tillåtna om man är på väg till områden med vinterväglag, till exempel vid en skidresa från södra till norra Sverige.

Dubbfria vinterdäck har ingen speciell lagstiftning och kan därmed användas året runt.

Det finns ingen "sommardäckslag" som tvingar bilar att använda somnardäck, även om det skulle behövas. Nordiska dubbfria vinterdäck har betydligt längre bromssträcka, speciellt på våta vägar.

Dubbfria vinterdäck slits snabbare på sommaren, jämfört med somnardäck, vilket leder till tätare byten.



*Som alltid är det viktigt att regelbundet kontrollera däcktrycket. Rätt tryck sparar bränsle och minskar slitaget.*

### **Vilket mönsterdjup?**

På vintern är kravet minst 3 millimeter mönsterdjup, eller 3,0 millimeter om vi ska vara petiga. Det gäller för både dubbdäck och odubbade vinterdäck.

På sommaren måste däcken ha minst 1,6 millimeter spårdjup.

Skulle du fortsätta att köra med dina odubbade vinterdäck från 1 april – vilket vi inte rekommenderar – då gäller samma krav på mönsterdjup som sommardäck. Alltså 1,6 millimeter.

Mönsterdjupet är viktigt för att däcken ska kunna tränga undan vatten, och på vintern snöslask. Om vattnet inte trängs undan lyfter däcket från vägbanan och bilen vattenplanar, eller "slaskplanar" på vintervägar.

Ju mindre mönsterdjup, desto större risk för vattenplaning. Därför är det viktigt att byta däck i god tid innan man nått gränsen för slitage.





*Med rätt verktyg är det inte så svårt att själv skifta hjul.*

*Ett långt dragskaft (längst ner) ökar kraften när bultarna sitter hårt. Kan jag skifta hjul själv?*

### **När är det vinterväglag?**

Begreppet vinterväglag är lite luddigt, men det bestäms av polisman på plats. Inte av dig som bilförare.

Skulle varje bilförare själv få avgöra vad som är vinterväglag skulle det bli rörigt. Och många olika tolkningar, sannolikt.

Men med detta sagt så ska du som bilförare givetvis använda ditt sunda förnuft. Om du bor i ett område där det väntas bli vinterväglag efter 15 april – då är det tillåtet att behålla dubbdäcken på.

### **Finns det undantag?**

Om asfalten ligger snustorr och det är 10 plusgrader – måste man ändå ha vinterdäck? Nej, om det inte råder vinterväglag måste man inte heller ha vinterdäck.

Det finns flera 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.

### **Vilka däck på släpet?**

Du ska ha samma typ av däck på släpet som dragbilen har. Om dragbilen har dubbdäck så ska släpet också ha det. Använder bilen dubbfria vinterdäck så ska släpet vara utrustat med samma typ av vinterdäck, eller dubbade vinterdäck.

De datum och regler som gäller för vinterdäck på personbilar gäller också för släp. Och på sommaren har man naturligtvis sommardäck även på släpet.

### **Förbud mot dubbdäck?**

Tre svenska städer har dubbdäcksförbud på vissa gator. Det är Stockholm, Göteborg och Uppsala. I Malmö diskuteras ett förbud.

Bötesbeloppet är 1 000 kronor för den som bryter mot förbudet. Men polisen har som regel en prioritering som innebär att kontroll av dubbdäck hamnar väldigt långt ner på listan.

Motivet till dubbdäcksförbudet är att politiker anser att det finns forskning som visar att dubbarna är orsaken till en högre nivå av hälsofarliga luftpartiklar.

I Norden är det tillåtet med dubbdäck, liksom i Baltikum (Estland, Lettland, Litauen). Men många andra länder har förbud mot dubbdäck. Exempel på dessa är Tyskland och Polen – något att tänka på när man åker på en färja eller kör bil ner till kontinenten.

### **Godkända vinterdäck?**

Definitionen av vad som är ett godkänt vinterdäck har ändrats. Tidigare gjorde däckbranschen listor med vinterdäck, men de gäller inte längre.

Sedan några år är det en symbol på däcksidan som visar om däckets är godkänt som vinterdäck. Symbolen kallas populärt för "alptopp-snöflinga" eftersom den har ett sådant utseende. Det korrekta namnet är 3PMSF.

Många lever i villfarelsen att alla däck med beteckningen "M+S" (Mud and Snow) är godkända vinterdäck. Så är det ibland, men långt ifrån alltid. Ibland kan beteckningen även vara M&S, MS eller M-S.

Saknas 3PMSF-symbolen på ett M+S däck är det inte godkänt på vintern. Däremot är 3PMSF-symbolen inte liktydigt med att däckets har väldigt bra vinterregenskaper.

Bästa valet gör du genom att läsa tidningarnas tester av vinterdäck. Och det är alltid en god idé att satsa på de stora, etablerade tillverkarna som gör däck av premiumkvalitet.

### **Tre typer av vinterdäck**

De flesta tänker på vinterdäck som dubbdäck och odubbade vinterdäck. Men mera korrekt är att det finns tre typer av vinterdäck!

- Dubbdäck
- Odubbade nordiska vinterdäck
- Mellaneuropeiska vinterdäck

De är alla vinterdäck, men med delvis olika styrkor och svagheter. När du väljer vinterdäck är det viktigt att veta skillnaderna.

Dubbdäck är vanligast i Sverige och de har precis som odubbade nordiska vinterdäck bra egenskaper på snö. Skillnaden mellan de två är att dubbdäck biter bättre på isiga vägbanor.

Dubbdäck har nackdelen att de bullrar mer och måste skiftas senast 15 april. Båda dessa nordiska däck är konstruerade för lägre hastighetsklasser och har sämre egenskaper på våta vägar, jämfört med dubbfria mellaneuropeiska vinterdäck.

Mellaneuropeiska vinterdäck är utvecklade för körning i den norra delen av europeiska kontinenten – därför kallas de ibland för europeiska friktionsdäck. De är optimerade för blöta vägar, ibland snö och mera sällan is. De ska också prestera bra i höga hastigheter.

Mellaneuropeiska vinterdäck är i allmänhet högfartsstabila, mycket bra på våta vägar (med kort bromssträcka på vått) men är som regel inte så bra på is och något sämre på snö jämfört med de nordiska däckerna.

### **Vad är friktionsdäck?**

Ibland används uttrycket friktionsdäck för odubbade vinterdäck. Begreppet beskriver olika sätt som däcket konstruerats för att få bra grepp på snö och is.

Men de tekniska fördelar man utvecklat för dubbfria däck används även på dubbdäcken. Bland annat används "lameller", där däckmönstret delas upp i flera böjliga sektioner.

Friktion finns hos alla däck, även sommardäck. Utan friktion finns det inget grepp mellan däck och underlag. Blöt is har mycket låg friktion, därmed blir också greppet dåligt.

### **Vilka vinterdäck är bäst?**

Enkel fråga, men väldigt svår att besvara på ett bra sätt.

Många hävdar att dubbdäck är de bästa vinterdäcken, och de har onekligen ett bra grepp på isiga vägar. Men det innebär inte att dubbdäck alltid är det bästa valet.

Odubbade nordiska vinterdäck är tystare och ger större frihet när man ska skifta hjul. Men de är sämre på blöta vägar, jämfört med mellaneuropeiska vinterdäck.

"Dubbdäck i norr, odubbade i söder" hör man också, men det är en förenkling. I södra Sverige har man ofta väglag som skiftar mellan plus- och minusgrader, vilket innebär is ibland och våt asfalt ibland. Och på is vet vi att dubbdäck är bäst.

I norra Sverige är det konsekvent låga temperaturer under en lång period. Där är det enklast att välja däck och ingen tillfällighet att nästan alla kör med dubbdäck.

Givetvis. Men det krävs rätt verktyg och en del kunskap för att kunna skifta hjul på ett korrekt och säkert sätt.

Är du det minsta osäker på hur man gör så är det bättre att lämna över hjulskiftet till en yrkeskunnig person.

För att få tillräcklig kraft behövs som regel ett fälgkors, eller ett förlängningsskaft. Lossa fälgbultarna först, men låt dom sitta kvar. Hissa sedan upp bilen med en domkraft.

Domkraften ska placeras vid bilens så kallade "lyftpunkter" (domkraftsfästen), ett förstärkt område i bilens golv. Det finns minst fyra lyftpunkter.

Lyftpunkterna brukar finnas markerade i bilens handbok, eller så går det att använda en söktjänst. Ibland kan de även vara markerade med en triangelformad symbol.

Säkrast är att stå på ett betonggolv. Undvik gräs eller grus, då kan domkraften vika ner sig och välta.

När bilen är upphissad så långt att hjulen går fritt från underlaget kan man skruva ut bultarna helt och skifta hjul. Dra åt bultarna med rätt moment, använd inte överdriven kraft. När man kört 10–15 mil efter hjulskiftet är det säkrast att efterdra hjulbultarna en extra gång.

### **Hur ska vinterhjul förvaras?**

Tänk på att lösa hjul inte omfattas av bilförsäkringen, utan skyddas av hemförsäkringen.

Många försäkringsbolag har krav på att hjulen inte får förvaras i källar- eller vindsförråd dit andra personer har tillträde. Skulle hjulen bli stulna under sådana förhållande får man ingen ersättning.

En ny uppsättning hjul, med fälg och däck, kan kosta 10.000 kronor eller mer. Ju större och bredare däck, desto dyrare är de.

Däck åldras inte märkbart, år till år. Det man ska undvika är höga temperaturer.

Riktigt gamla däck, som är 10–15 år, har dock åldrats på ett sätt som gör att deras prestanda försämrats. Men som regel slits däcken ut innan de nått en sådan hög ålder.

### **Vinterdäck året runt?**

Att köra på dubbfria vinterdäck under sommaren är inte olagligt. Men olämpligt, till och med mycket olämpligt.

Dubbfria, nordiska vinterdäck har bra egenskaper på snö och is. Men de är inte alls lika bra på våta sommarvägar – jämfört med sommardäck.

Vår starka rekommendation är att sommardäck har man vår, sommar och höst. Vinterdäck använder man vintertid, när temperaturen sjunker under 5 plusgrader.

Trots detta är det cirka 7 procent av alla bilar i Sverige som kör på vinterdäck, även sommartid. Vilket tyvärr leder till helt onödiga, allvarliga olyckor.

Statistik från Trafikverket visar att 17 procent av alla bilar som var inblandade i allvarliga trafikolyckor under sommartid – som ledde till dödsfall – hade vinterdäck monterade. Det visar med all tragisk tydlighet att vinterdäck under sommartid leder till fler dödsolyckor.

**Läs fler artiklar om däck!**

**Behöver du köpa vinterdäck – då är det bråttom!**

**Guide: Så köper du dina däck online – och sparar pengar.**

**Premium- eller budgetdäck?**

**Roliga och viktiga fakta om däck – bilens bästa vän.**

**Dags för sommardäck – dessa regler och datum gäller.**

**Därför är vinterdäck så farliga på sommaren:**



FILM: <https://youtu.be/TPEc2rPjQkE>.



## 2. Goodyears nya miljövänliga superdäck håller i 50 000 mil.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 10/10/2022.

Ett nytt däck från Goodyear görs av solrosolja, kåda och naturgummi. Däcket ska hålla i 50 000 mil och bara behöva bytas två gånger under en bils livslängd.



Däcken är en av de dyraste slitdelarna i en bil. Dagens elbilar förbrukar också mer däck än tidigare bilar och har bredare och dyrare lågprofildäck. Att köpa fyra nya däck kan idag gå på över 15 000 kronor till en SUV.

**Däcken har också pekats ut som en miljöbehov med stora partikelutsläpp.** Nu kommer Goodyear med en däck som ska hålla i 50 000 mil och som görs av miljövänliga material som risskal, solrosolja och kåda.

Däcket visades nyligen upp på Citroëns konceptbil Oli. Goodyear har döpt sitt däck till Eagle Go. Enligt Goodyear kommer däcket "optimera effektivitet, hållbarhet och komfort samtidigt som det är miljövänligt."

I dag används en stor mängd fossil olja i däck. Goodyear hoppas kunna använda solrosolja och kåda från 2040. Idag är gummit syntetiskt i däck och görs av fossil olja. Goodyear vill återvända till naturgummi från trädet Hevea brasiliensis. Även risskal ska användas, som när de bränns skapar en kiseloxid som kan göra däcken mycket slitstarka.

Konceptdäcket Eagle GO använder teknologin Goodyear SightLine med en sensor som övervakar hur däcket mår. Teknologin används redan för att hjälpa Goodyears åkerikunder och det kan reducera mängden avfall och höja effektiviteten för däcken genom att upprätthålla det bästa däcktrycket och skicket.



*Däcket innehåller bland annat solrosolja, kåda, risskal och naturgummi.*

Däcken ska vara så slitstarka att de inte behöver bytas för att mönstret försvinner, utan för att de åldras. Hur Goodyear ska överleva när ingen behöver byta däck längre förtäljer inte historien.

Däcktillverkare är också på gång med luftfria däck. Michelin har under flera år utvecklat ett däck som inte behöver pumpas och inte kan få punktering. De hoppas ha däcket på marknaden 2025.



*Däcket premiärvisades på Citroëns konceptbil Oli.*





*Mönstret skiljer sig en del från de däck som finns på marknaden idag.*



### 3. Privata fartkameror bötfäller en halv miljon förare.

**PUBLICERAD AV ROBIN TÖRNROS 07 OKT 2022, KL 14:32.**

**Privata fartkameror monterade i omärkta bilar bötfällde 500 000 bilister under 2021 i Frankrike.**



I Frankrike är det sedan 2018 tillåtet för privata företag att utföra övervakning med fartkameror längs landets vägar. Sedan dess har antalet kamerabilar ökat markant, och under helåret 2021 stod dessa kamerabilar för att dra in 76 miljoner euro, cirka 830 miljoner kronor, till den franska staten.

Fartkamerorna monteras i bilar som ägs av den franska staten men framförs av anställda i ett privat företag. Förarna följer en förutbestämd rutt och måste hålla hastighetsbegränsningen, annars kan de få betala upp till 1 000 euro. Kameran som sitter monterad på instrumentpanelen "flashar" automatiskt bilar som överträder hastighetsgränsen. Informationen skickas sedan till den franska myndigheten som utfärdar fortkörningsböter.

Varken det privata företaget eller föraren ska kunna komma åt uppgifterna och fartkameran ger ingen notifiering om när den noterar en överträdelse. Själva förarna eller företaget har heller inga befogenheter att stoppa fortkörare.

Ämnet med privata aktörer som ger sig in i brottsbekämpningens område har varit kontroversiellt, inte bara i Frankrike, särskilt när pengar är inblandat. Enligt den franska tidningen The Connexion får dock förarna inte provision på antalet utfärdade böter, utan betalt per resta mil och det finns en övre gräns.

I nuläget finns omkring 450 av dessa bilar i Frankrike och enligt reglementet får varje bil utfärdade böter till ett värde av max 194 000 euro per år, cirka 2,1 miljoner kronor. Även om totalsumman 830 miljoner kronor för 2021 är hisnande motsvarar det enligt The Connexion endast för omkring tio procent av antalet utfärdade fortkörningsböter.

I nuläget finns dessa kamerabilar i åtta av landets 13 regioner och till slutet av 2023 siktar man på att övervaka samtliga delar.



#### 4. Tyska sportbilstillverkaren mest värdefulla märket i Europa.

Publicerat av Anders Nilsson 2022-10-06.

Övertog Volkswagen som det mest värdefulla bilmärket.



*Porsche är det mest värdefulla bilmärket i Europa.*

**De börsnoterades förra veckan. Nu har Porsche övertagit Volkswagen som Europas mest värdefulla biltillverkare.**

I förra veckan börsnoterades den tyska biltillverkaren Porsche. Introduktionen har gått bra. Så bra att **Porsche** har övertagit positionen som Europas mest värdefulla biltillverkare, rapporterar **Reuters**. De tog över positionen från koncernsyskonet **Volkswagen** som det mest värdefulla märket.

I måndags kunde man köpa Porsche-aktien till 81 euro, men vid lunchtid idag, torsdag, hade aktien ökat till 93 euro. Därmed har biltillverkaren en marknadsvärdering på 85 miljarder euro, motsvarande 925 miljarder svenska kronor. Därmed är de högre värderat än Volkswagens 77,7 miljarder euro.

**Mercedes-Benz** är den tredje högst värderade biltillverkaren med 57,2 miljarder, följt av **BMW** med 47,5 miljarder och Stellantis-koncernen med 39,7 miljarder euro.

Aktierna som köptes mellan 29 september och 4 oktober representerade cirka elva procent av den totala handelsvolymen sedan noteringen, berättade en talesperson på Volkswagen.

Det nyinkomna kapitalet kommer komma väl till hands för Porsche, som är på väg att **påbörja elektrifieringen** av exempelvis **Porsche Panamera**. Sedan tidigare jobbar de med utvecklingen av en elektrisk **Porsche Macan**, **Porsche Cayenne**, samt andra generationens **Porsche Taycan**.



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**Här de mest sökta sportbilarna.**



**Alfa Romeos lanserar ny sportbil nästa år.**



**Bytbils bilspion: Här är modellerna som tillverkarna inte vill att du ska se.**



**Fräsig potent sportbil från BMW.**



## 5. Hyundai förvandlar ön Jeju till vätgasparadis.

PUBLICERAD AV ERIK WEDBERG 04 OKT 2022, KL 13:53.

Hyundai Motor Group är en av de tillverkare som satsar mest på bränsleceller och vätgas. Nu har de siktet inställt på en ö utanför Sydkoreas fastland som man vill förvandla till ett vätgasparadis.



Hyundai planerar att förvandla ön Jeju utanför Sydkorea till ett vätgasdrivet samhälle. Om allt går enligt plan ska omkring 1 700 vätgasdrivna fordon trafikera ön år 2030 i ett projekt som är en del av Sydkoreas mål att bli en föregångsnation för **vätgas**.

I dagsläget finns inga vätgasdrivna fordon alls på ön och det finns heller ingen infrastruktur för vätgas, men Jejus styre har satt som mål att ön ska vara koldioxidneutral senast år 2030 och en stor del av det ska uppnås genom att ställa om alla transporter till vätgas. Hyundai planerar att leverera 1 200 vätgasdrivna personbilar, 200 sopbilar och 300 bussar till ön.

Det första steget är att ställa dit mobila vätgasstationer för att kunna tanka bränslecellsuven **Hyundai Nexo** och nästa år kommer de första bussarna. Om tre år planerar man att kunna framställa vätgas lokalt på ön i en anläggning för elektrolys, där man använder el från vind- eller solkraft för att spjälka vatten i vätgas och syrgas. Förhoppningen är att anläggningen ska kunna producera drygt 1 000 ton klimatneutral vätgas år 2026.



**Erik Wedberg**

## 6. Nu har Tesla 10 000 Superchargers i Europa.

Publicerad 2022-10-06 kl 14:04 (uppdaterad 2022-10-06 kl 16:39). Text Magnus Kvandal.

Fortsätter expandera snabbt – har öppnat 2 000 nya laddpunkter hittills i år.



*Teslas Supercharger-anläggning i Strömstad.*

**I och med** öppnandet av sex nya laddstationer med totalt 100 nya stall de senaste dagarna har Tesla nu över 10 000 Supercharger-laddare i drift i Europa. Dessa är fördelade på 900 platser i 30 länder, skriver företaget i ett pressmeddelande.

Omkring en femtedel av laddpunkterna, alltså 2 000 stycken, har tillkommit under 2022. Nätverket har vuxit snabbare i år än någonsin tidigare.

**I Sverige öppnade** Tesla 40 nya laddpunkter under sommaren, bland annat byggdes en ny station i Lycksele med 12 stall. Totalt finns nu 65 Supercharger-stationer med över 800 laddpunkter här i landet.

Teslas försök med att öppna upp vissa Supercharger-stationer för [bilar från andra märken](#) fortsätter. Pilotprojektet är nu igång på 320 platser i 14 länder. Nästan 80 procent av alla Superchargers i Sverige är nu öppna för alla elbilar, vilket gör Supercharger-nätverket till landets största publika snabbladdningsnätverk med en effekt på över 150 kW.



**Magnus Kvandal**



## 7. Kia EV6 blir nu lite mer redo för vintern.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-10-10 KL 10:50.

Förvärm både batteri och kupé.



Kia berättar nu att man kommer att uppdatera sin EV6 en smula, något som gör den bekvämare för oss som bor där det finns kalla vintrar. Den ena uppdateringen är att högvoltsbatteriet, alltså det stora som bilen driva av, kan förvärmas. Det gör att laddningen går snabbare om det är kallt ute. Man ställer in en laddstation som destination i navigatorn och så ser bilen till att batteriet är varmt när man kommer fram.

Kupén kan nu också förvärmas (eller förkylas) via Kia Connect-appen, något som är skönt både när det är kallt och varmt ute.

– Vi är glada över att fabriken lyssnat på våra önskemål och att vi kan presentera den här kostnadsfria uppdateringen för alla befintliga EV6-kunder. Nu kan kunderna ladda snabbare under kallare förhållanden jämfört med tidigare, säger Joakim Jöhncke, produktchef Kia Sweden.

Uppdateringarna kommer från fabrik på de bilar som innefattas av det kommande modellåret men de som redan har fått sina bilar kan också uppdatera dem och få funktionerna.



**Roger Åberg**





## 8. Honda Prologue – en stor el-suv med GM-teknik.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-10-10, 10:20.

Honda tar hjälp av amerikanska General Motors för att utveckla en ny elbil kallad Prologue.



**Prologue bygger på** General Motors BEV3-plattform och använder därför **GM:s Ultium-batteriteknik**.

Utseendet är väldigt neutralt. En liten förändring i utseendet jämfört med tidigare bilar är att H-logotypen ersatts av hela märkesnamnet utskrivet. För att markera att det är en elbil märks även bilen med "e:".

**Honda Prologue är** 488 cm lång och 199 cm bred, det 28 respektive 12 cm mer än populära **Honda CR-V**. Hjulbasen är hela 310 cm lång.

Honda berättar inget om drivlinan ännu, det ska de berätta under de kommande månaderna. Prologue ska lanseras som årsmodell 2024 i USA. Om den kommer till Europa är inte känt.



Magnus Fröderberg



**Honda visar elsuven E:Ny1 – kommer till Europa år 2023.**



**Honda avfärdar Toyotas vätgasmotor – övergav tekniken för 10 år sedan.**



**Sony Honda – Nytt bilmärke har premiär 2025.**



**Honda visar upp kommande elbil.**





## 9. Här är Ora Lightning Cat – ny "GT-modell" på ingång.

Publicerad 2022-10-10 kl 13:25. Text Erik Söderholm.

Bilmärket Ora ska börja sälja ytterligare en elbil med retroinspirerad design. Den här gången handlar det om en "fastback".





**Bilmärket Ora** som ingår i den kinesiska Great Wall-koncernen **kommer till Sverige i november**. Först ut är en mindre modell som i andra länder säljs under namnet Cat eller Funky Cat, men som på den svenska marknaden helt enkelt döps till Ora.

Snart kommer även en något större elbil från Ora. I andra länder säljs den som Ora Lightning Cat. På märkets svenska hemsida finns hänvisas till en kommande modell som heter Ora GT, och det är förmodligen samma modell som Lightning Cat.

**Modellen visades upp** som prototyp förra året och nu börjar den säljas i Kina. Det handlar om en sedan- eller "fastback"-modell med sluttande bakparti och en hel del retrovibbar i designspråket.

Ora Lightning Cat är 4,87 meter lång, vilket är 17 centimeter längre än Tesla Model 3, men får ett helt annorlunda formspråk. Det fortsätter i interiören som ska kännas lyxig och inbjudande.

Två versioner finns tillgängliga: med en elmotor på 204 hk och framhjulsdraft eller med dubbla elmotorer på 408 hk och fyrhjulsdraft. Räckvidden hamnar på upp till 60 mil, men det är enligt den kinesiska körcykeln som är betydligt mer tillåtande än den europeiska.



**Erik Söderholm**





**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Grönt ljus för kinesisk elbilsköpa av VW-bubblan.**



**Kinesiska Ora till Sverige i november.**



**Nya retrobilen – som inte liknar något annat.**



## 10. Nya kinesiska elbilen Nio ET7 är en flopp.

Publicerat av Marcus Berggren.

10 Oktober, 2022.

Nio grundades 2014 med tanken att revolutionera branschen och vill ta sig an de stora tyska premiummärkena. Vi begav oss till Berlin för att provköra nya flaggskeppsmodellen ET7.



*Nio ET7 har siktet inställt på de stora tyska lyxsedanerna.*

Nio ET7 har siktet inställt på konkurrenter som [Mercedes EQS](#) och kommande [BMW i7](#). Med andra ord ska de konkurrera på mer än bara pris, något som varit kutymen för kinesiska märken den senaste tiden.

### **[Endast abonnemang](#)**

Det kommer inte gå att köpa Nios bilar, något som mötts av en kritikstorm. I stället får man som privatperson abonnera på bilarna och då ingår maxutrustade bilar, vinterdäck, service, försäkring och så vidare. Tanken är att man som kund inte ska behöva tänka på någonting, utan allt ska ingå. Se priserna nedan:

### **ET7 (100 kwh, 580 kilometer räckvidd)**

**1 månad:** 18 799 kronor/månad

**12 månader:** 16 015 kronor/månad

**36 månader:** 15 180 kronor/månad



*Nio ET7 får mycket uppmärksamhet när man är ute på vägarna.*

### **Siktet inställt på stjärnorna**

På plats i Berlin lanserades modellerna ET7, EL7 och ET5 – en stor sedan, en stor suv, och en mindre sedan. Bilarna går inte att köpa utan bara att abonnera.

Vi var där för att provköra nya Nio ET7 som tar sig an segmentet elektriska lyxsedaner. Danilo Teobaldi, utvecklingschef på Nio, konstaterar att de inte bara har siktet inställt på elbilar, utan även vill locka till sig individer som i dagsläget kör [Audi A8](#), Mercedes S-klass samt BMW 5- och 7-serie.

Vad är det då tänkt att Nio ET7 ska konkurrera med? Danilo Teobaldi förklarar att ”det rör sig om ett helhetspaket – en digital upplevelse, en klassledande rymdkänsla, utveckling, tystnad, och våra fjärruppdateringar. Bilen utvecklas med dig”.

### **Nio ET7 är bara en bil**

Utseendemässigt är Nio ET7 väldigt lik de generiska bilarna man ser i TV-spel. Ovanför vindrutan finner man en **LIDAR** samt kameror vilket lägger grunden för modellens 22 säkerhetssystem och autonoma körning.

Fortsätter man med att granska insidan möts man av en interiör som enligt Nio ska kännas som ens eget vardagsrum. Det må så vara ifall ens vardagsrum är hos tandläkaren snarare än i ens hem.

När man slår sig ner bakom ratten möts man av en 10,2-tums digital instrumentpanel och en 12,8-tums infotainmentskärm som båda ser ut att ha plockats direkt från **Tesla**.

Stolarna fram är åt det hårdare hållet men saknar sidostöd men är aldrig riktigt obekväma. Det finns heller inget handskfack.

Infotainmentskärmen huserar samtliga funktioner i bilen – alltifrån rattinställning, till inställningar för backspeglar, sätesvärme och -ventilation och så vidare.

Systemet är inte särskilt intuitivt – exempelvis är funktionen för sätesmassage under fliken för klimatsystemet – och skapar en hel del frustration.

Systemet svarar dock snabbt och är bättre än många marknadsledare, trots att det har utvecklats från grunden av Nio själva.





*Nio satsar stenhårt på den europeiska marknaden.*

### **Rymdkänsla deluxe**

Baksätet är något Nio är oerhört stolta över. I Kina är det något som sannerligen går hem där en besatthet av rymliga baksätet råder.

Kruxet är att gemene kines är kortare än gemene svensk och huvudutrymmet i baksätet är således inte tillräckligt. Jag med mina 184 centimeter behövde anamma samma hållning som Quasimodo.

Benutrymmet är emellertid tillräckligt rymligt för ett parti kubb medan golvet är för högt – man belastar därför baksidan av låren mer än nödvändigt.

I övrigt är interiören väldigt luftig men samtidigt oerhört klinisk. Man känner sig lika ombonad som i ett flygplatshotell.

Kvalitetskänslan är högre än man förväntar sig och är i mångt och mycket av samma – eller högre kaliber på sina håll – än sina tyska konkurrenter.

Det finns inget knarrande à la **MG**:s bilar och det känns onekligen som att kineserna har skruvat ihop bilen ordentligt.

### **Lika tyst som en megakyrka**

En annan egenskap som Nio skröt satan om var hur tyst bilen är. Det stämmer i hastigheter upp till ungefär 140 kilometer i timmen, vilket förvisso är mer än nog för de flesta europeiska konsumenter.

Med det sagt kräver en konstant jämförelse med de tyska lyxbilstillverkarna att ET7:s komfort och tystnad är ihållande även i ytterfilen på autobahn.

Rastar man bilen i högre hastigheter – upp till toppfarten på 200 kilometer i timmen – är akustiken i paritet med den man upplever på ett propellerflyg när man sitter precis vid motorn.

Sitter man i baksätet kan man inte höra vad föraren säger även om det som förare går att höra vad baksätesspassagerarna säger.





*Interiören är snygg men inte särskilt ombonad. Kvalitetskänslan är emellertid hög.*

### **En trafikpolis med på resan**

En annan utmärkande egenskap som kineserna skryter om är Nomi, en AI-röst i form av en liten modul med ögon.

Den hälsar en välkommen är man hoppar in i bilen och likt exempelvis Amazon Alexa, Google Assistant eller Siri är tanken att man ska kunna kommunicera med den. Frågor som "vad är det för väder?" kunde emellertid inte besvaras.

Något annat Nomi dubblerar som är trafikpolis – så fort man kör en endaste kilometer över den angivna hastighetsbegränsningen blir man tillsagd att sänka farten.

Att bli tillsagd vad man ska göra är inte en särskilt lyxig upplevelse. Fortsättningsvis pratar Nomi konstant och överröstar den musik man väljer att spela.

Bilens en miljard säkerhetssystem – som i viss mån går att stänga av – gör även att det plingar och låter hela tiden. Det är en strid ström av olika läten och de flesta går inte att identifiera.

En annan säkerhetsaspekt som inkräktar på körupplevelsen är att bilen svänger in mot mitten av vägen om den tycker att man kör för nära kanten, exempelvis när man kör på en smal landsväg och får ett möte.

Trots att man har flera centimeter till godo väljer den att styra in mot mötande fordon vilket innebär att man måste vara på sin vakt. Själva användargränssnittet är även en direktpopia av både Tesla och i sin tur [Rivian](#).

Nio ET7 bjuder på en klinisk körupplevelse

Nio ET7 stoltserar med fyrhjulsdraft, 650 hästkrafter, 850 newtonmeter och en 0-till-100-tid på 3,8 sekunder.

Accelerationssiffran till 100 uppnås endast i Sport+-läget medan övriga körlägen (Comfort, Sport, Eco) begränsar accelerationen till mellan 5,9 och 12,9 sekunder.

Det råder inget tvivel om att ET7 är kvick – likt andra elektriska bilar i segmentet. Bilen känns även förvånansvärt flink och svarar snabbt på förarens input.



*På taket finns LIDAR och diverse kameror.*

Komfortnivån är hög – även om den är åt det sportigare hållet – och bilen går att pressa på förvånansvärt ordentligt i.

Vi fick möjlighet att köra Nio ET7 på bana. De 2 379 kilona som bilen väger helt olastad gör sig minst sagt kända även om prestandan kommer långt med att dölja bilens enorma vikt.

Rent kördynamiskt imponerar den och väghållningen är långt mycket bättre än man förväntar sig.

Styrningen ger dock lika mycket feedback som en burktelefon och gränsen mellan att ET7 tar sig runt utan konstigheter och att den understyr likt en isbrytare är hårfin.

Enligt Nio fokuserar ET7 mer på komfort snarare än sport. Trots det är fjädringen mer sportigt inställd – trots luftfjädringen svävar den inte över vägen likt en Audi A8 eller BMW 7-serie.

Fjädringen parerar dock ojämnheter riktigt väl, stora som små, både i låga och höga hastigheter.

### **Räckvidd och laddning**

Nios stora infrastruktursatsning finns **i form av deras batteribytesstationer** vilket kort och gott innebär att man kan byta till ett helt nytt batteri (med 90 procent laddning) på cirka sju minuter.

Den ET7 vi hade till förfogande i Berlin var försedd med 100-kilowattimmarsbatteriet som har en WLTP-räckvidd på 580 kilometer vilket med hänsyn till bilens låga luftmotståndskoefficient (0,208) inte är särskilt imponerande.

Det finns även ett 75-kilowattimmarsbatteri som har en WLTP-räckvidd på 445 kilometer. ET7 går att snabbbladda upp till 130 kilowatt, att jämföra med BMW i7 på 195 kilowatt, Mercedes EQS på 207 kilowatt och Porsche Taycan på 270 kilowatt.



*Baksätet är något Nio är stolta över.*

### **Summan av kardemumman**

Med Nio ET7 satsar kineserna allt. De ställer enormt höga förväntningar på bilen genom att fokusera mycket av sitt snack på att ta sig an enormt etablerade konkurrenter samtidigt som prisbilden är chockerande.

När man ger sig in i ett segment med lyxbilar med en bil som är helt okänd måste man konkurrera med något drastiskt, helst av allt pris.

I stället finns det ingenting som ET7 rent konkret erbjuder jämte sina tänkta konkurrenter och som skulle få någon vettig människa att vilja slå till.

ET7 är bekväm, imponerar till stor del kördynamiskt, känns högkvalitativ, är rymlig och är i det stora hela en bra bil om man helt och hållet bortser från prissättningen.

Den känns emellertid inte som en lyxbil och känns väldigt klinisk och inte märkvärdig.

Något som ofta är indikativt av en lyxvara är att den är tidlös och håller medan Nios approach till att kontinuerligt uppdatera bilen inte faller under den definitionen. Vad händer med bilarna när de bli för gamla för att uppdateras?

Nio har tagit sig an helt fel approach och har totalt missuppfattat vilka deras kunder är, något som återspeglas i deras sociala medier.

Kineserna har dock sagt att de kommer att lyssna på sina kunder när det kommer till uppdateringar, något som blir svårt om man förmodligen inte kommer att få några. Man undrar egentligen vem kunden kan tänkas vara.

### **Högsta Växelns första intryck av Nio ET7**

#### **Slutbetyg: 2/5**

Nio ET7 är inte, i ett isolerat sammanhang, en dålig bil. Kruxet är att prissättningen inte är verklighetsförankrad och att kineserna insisterar med att ta sig an ett segment fullpoppat med väletablerade alternativ. Ifall Nio väljer att ändra sin prissättningsstrategi får slutbetyget revideras.





*Nio ET7 lever inte upp till vare sig prislappen eller segmentet.*

### **Nio ET7 (100 kwh)**

**Motor:** Elmotor fram, bak, 650 hästkrafter, 850 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Enstegad automatlåda, fyrhjulsdrift

**Acceleration:** 0-100 km/h: 3,8 sekunder

**Toppfart:** 200 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 580 km

**Vikt:** 2 379 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 5101/1509/1987 mm

**Pris:** Går endast att abonnera, se nedan.

#### **ET7 (75 kwh, 445 kilometer räckvidd)**

**1 månad:** 17 599 kronor

**12 månader:** 14 815 kronor

**36 månader:** 13 980 kronor

#### **ET7 (100 kwh, 580 kilometer räckvidd)**

**1 månad:** 18 799 kronor

**12 månader:** 16 015 kronor

**36 månader:** 15 180 kronor



**Marcus Berggren**

*Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.*

## 11. Mobilize Duo ersätter Renault Twizy.

**PUBLICERAD:** 10 OKT 2022, KL 19:20

**Mikrobilen blir startskottet för ett helt nytt varumärke inom Renault-koncernen. Mobilize Duo erbjuder plats för två, men ska inte gå att köpa.**



Franska **Renault** lanserar ett nytt varumärke för mobilitet och tillhörande tjänster, kallat Mobilize. Officiell lansering sker på bilsalongen i Paris som öppnar den 17 oktober.

Där kommer man att visa upp en modell kallad Mobilize Duo som är tänkt som en ersättare till den lilla elbilen Renault Twizy, men redan i dag får vi en förhandstitt på modellen. Precis som Twizy handlar det om en mikrobil för två som sitter bakom varandra och precis som Twizy kommer den att erbjudas i en mopedversion som toppar 45 kilometer i timmen och en "bil"-version som toppar 80 kilometer i timmen.

Men till skillnad från Twizy erbjuder Mobilize Duo värme i säte, ratt och vindruta. Någon vanlig kupévärmes finns dock fortfarande inte, men eftersom dörrar är standard är den ändå bättre rustad mot väder och vind. De fälls för övrigt uppåt och framåt, något som ska underlätta i- och ursteg i trånga parkeringsfickor.



**Daniel Östlund**



Duo har också krockkudde i ratten och skivbromsar på alla fyra hjulen, vilket gör det till ett något säkrare fordon i stan än mopeder, elsparkcyklar och liknande konkurrenter.

Batteripaketet mäter 10,4 kilowattimmar – upp från Twizys 6,7 – vilket ska räcka till drygt 12 mils körning.

Vad den kommer att kosta är inte officiellt, annat än att man inte kommer att kunna köpa den. Mobilize Duo kommer enbart att vara tillgänglig på abonnemang, eller som bildelningstjänst.

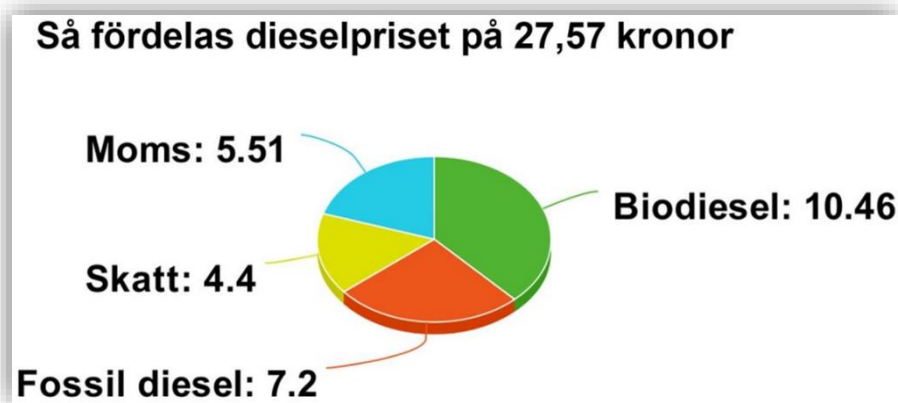




## 12. Efter skattehöjningen: Hit går pengarna för en liter diesel.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 08/10/2022.

Nyligen höjdes skatten på diesel igen. Priset är det näst högsta genom tiderna. Men var går pengarna för en liter diesel? Carup har kartlagt hur 27,57 kronor fördelas.



*Så här fördelas en liter diesel.*

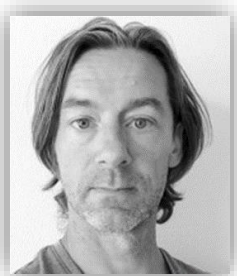
*Källa: Skatteverket och bränslebolagens prislistor.*

Sverige har nu världens näst dyraste diesel efter Hong Kong och är dyrast på diesel i hela Europa. Den 1 oktober höjdes priset med 1,31 kronor på grund av höjd skatt, sedan har priset höjts med ytterligare nästan två kronor.

Det höga priset är smärtsamt för både företag, jordbrukare och privatbilister och driver upp den svenska inflationen. Efter skattehöjningen ligger **skatten** per liter på 4,40 kronor. Men det är inte bara skatten som gör den svenska dieseln dyr. Den största kostnadsposten är faktiskt inblandningen av biodiesel.

Genom den så kallade **reduktionsplikten** har Sverige åtagit sig att reducera koldioxidutsläppen från diesel med 30,5 procent. I praktiken innebär det 40 procent inblandning av biodiesel, mestadels HVO, som är betydligt dyrare än fossil diesel. I en liter diesel finns biodiesel för över 10 kronor, medan den vanliga dieseln kostar 7,20 kronor.

Flera partier inom det valvinnande högerblocket har gjort utspel om att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå på 6 procent. Det skulle ge en besparing på cirka fem kronor per liter, men också chockökade koldioxidutsläpp med omkring fyra miljoner ton. Det skulle innebära att Sveriges årliga utsläpp direkt ökar med omkring sex procent.



**Maths Nilsson**

### 13. Vad har Putin för bilar?

Publicerat av Marcus Berggren.

4 Oktober, 2022.

Rysslands president, som vissa tror egentligen är världens rikaste man, lever till skillnad från landets invånare en lyxig tillvaro. Det är en livsstil som även återspeglas i presidentens bilsamling, ett urval som följer.



*Putins bilsamling är oerhört hemlig.  
Men att han åker runt i en Aurus Senat Limousine är känt sedan länge.*

Det sägs att Vladimir Putin har **uppåt 700 bilar i sin samling**, något som inte har bekräftats. Men frågan är vad det rör sig om för bilar.

Informationen är knapphändig men det ryktas om att den ryska presidenten gillar veteranbilar, inte minst gamla sovjetkärror.

#### **Aurus Senat Limousine**

Putins officiella bil är Aurus Senat Limousine som tillverkas av det ryska bilmärket Aurus. Bilen kostar från 13 miljoner kronor och just Putins bil väger 6 200 kilogram då den är bepansrad.

Under huven ruvar en 4,4-liters V8 som har utvecklats av både Bosch och Porsche. Kraften går ner i backen via niostegad automatlåda.

Limousinen är 6,62 meter långt och är den ryska motsvarigheten till den amerikanska presidentlimon.





*Aurus Senat Limousine har en V8 på 600 hästkrafter.*

### **Mercedes-Benz ML 500**

Den bil som Vladimir Putin skådats mest i är Mercedes ML 500 av generation W164, en så kallad pre-facelift variant.

ML 500 tillverkades mellan 2005 och 2007 och har en 5-liters V8 utan överladdning på 310 hästkrafter och 406 newtonmeter.

Den är inte på något sätt exklusivt och finns att tillgå på begagnatmarknaden för ungefär 150 000 kronor.



*Putin ses ofta i sin Mercedes ML 500, som den på bilden.*



## Lada Niva

Att den ryska presidenten rattar en Lada är inte direkt förvånande. Putin har en Lada Niva.

Den har tillverkats sedan 1977 och har en rad olika namn – i Island kallades den för Lada Sport och i Nya Zeeland kallades den för Lada Turist. I Uruguay hette den Bognor Diva.



*Att Putin kör en Lada Niva är föga förvånande.*

## ZAZ-968

Mellan 1971 och 1980 tillverkades ZAZ 968, en bil som ingår i Putins veteranbilssamling. Bilen har 41 hästkrafter och det tillverkades en exportmodell – 968E för östra Europa.

Putin har kört runt i bilen med självaste George Bush. Bilen anses vara osmidig att köra, högljudd, trång och obekväm.

På vintern är den tydligen omöjlig att starta och på sommaren överhettar den ständigt. Putins fick sin bil i present av sin mor efter att hon hade vunnit den på lotto.



*Putins första bil var en ZAZ-968 som han fick av sin mor.  
Bilen har ett rykte av att vara riktigt bedräglig.*

**GAZ-21**

GAZ-21, såld i Kina som Dongfanghong BJ760, gick att få med 5,5-liters V8 med hela 160 hästkrafter. Bilen tillverkades mellan 1956 och 1970.

Putin har ägt sin pärla sedan 2005. Även i denna har George Bush fått åka med i.

Bilen som den ryska presidenten har är en GAZ-21 Volga som rent stilistiskt påminner om amerikanska bilar.

Volga-varianten var lite högre och hade gott om rostskydd och ansågs vara väldigt lyxiga, inte minst med ryska mått mätta.



*USA:s tidigare president, George Bush, avnjuter en tur med Vladimir Putin i en GAZ-21.*

Läs mer: [Världens ovanligaste BMW.](#)

Läs mer: [Här är Saddam Husseins Mercedes 600 Landaulet](#)

Läs mer: [Kriget skickar rysk bilindustri till det förra millenniet.](#)



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.



## 14. Sista GT erinrar om hur Ford överträffar Ferrari.

Publicerat av Karl Cajmatz 7 Oktober, 2022.

**Ford GT LM Edition blir slutet på den andra och nuvarande generationens super-Ford – bilmodellen vars extremt påkostade anfaders enda syfte var att sätta Enzo Ferrari på pottkanten.**



*Ford GT LM Edition kommer enbart att tillverkas i 20 exemplar.*

När det begav sig ska det enligt sägnen ha gått till på ungefär följande sätt.

Henry Ford II gav sig på att köpa **bilmärket Ferrari**, inklusive racingstallet. Den sista detaljen var mer än vad Enzo Ferrari var villig att gå med på – Scuderia Ferrari var ju själva kronjuvelen. Pinsamt för Henry “Hank the Deuce” Ford.

Vederbörande gjorde då det enda rätta (givet den sortens megalomani som rimligtvis följer av att ärva ett av världens viktigaste industriföretag, inklusive dess upphovsmans fullständiga namn): han kastade omkring 25 miljoner 60-talsdollar på en hämndaktion, som fick namnet Ford GT40.

### **Le Mans-Forden är ett arv värt att fira**

GT40 blev en så legendarisk modell att Ford under det förrförra decenniet bestämde sig för att väcka liv i Le Mans-arvet med hjälp av den retrodesignade superbilen Ford GT.

När Ford år 2016 firade 50-årsjubileum för 1966 års Le Mans-vinst var det dags för en ny generation av Ford GT, och en ny vinst på Le Mans.

Det är den vinnarbilen som har fått agera förebild när de sista 20 exemplaren av den andra generationens Ford GT ska byggas. Bil nummer 68 gick i rött och blått, och så även den mycket exklusiva Ford GT LM Edition.

### **Likt en racerbil har Ford GT LM Edition en asymmetrisk inredning**

Det som skiljer denna sista modell från “vanliga” Ford GT (en bil som oavsett variant är närmast omöjlig att få köpa) är i huvudsak färg.

Exteriört ackompanjeras karossens i huvudsak silvriga kulör av antingen blå eller röda accenter. Den kontrasterande färgen finns på karossens nedre regioner, samt runt glaspartiet som täcker den mittmonterade V6-motorn.





*Så här såg det ut när bil nummer 68 tog hem vinsten på Circuit de la Sarthe, 50 år efter den första vinsten för den amerikanska biltillverkaren.*

På insidan får man en väldigt blå eller röd förarstol, medan inredningen i övrigt går i svart. Det ska föra tankarna till en racerbil, som ju av viktbesparingskäl bara utrustas med en stol och då bakom ratten.

#### **Äkta racing-DNA**

Det må låta som ett märkligt designuttryck, men det är inget jämfört med plakatet som från sin plats på instrumentbrädan skvallrar om bilens unikhet.

Den är nämligen tillverkad av en legering innehållandes nermalad vevaxel från den Ford GT som knep tredjeplatsen i 2016 års upplaga av Le Mans 24-timmarslopp. Något ska man ju göra för att differentiera den tionde specialmodellen i ordningen.

Slutligen har LM Edition ett särskilt, 3D-printat avgassystem – och sannolikt ett astronomiskt högt pris. Men det lär knappast drabba någon fattig; det drabbar högst 20 välbemedlade VIP-kunder till Ford.

**Läs även: [Test: Ford GT \[Högsta Växeln\]](#).**

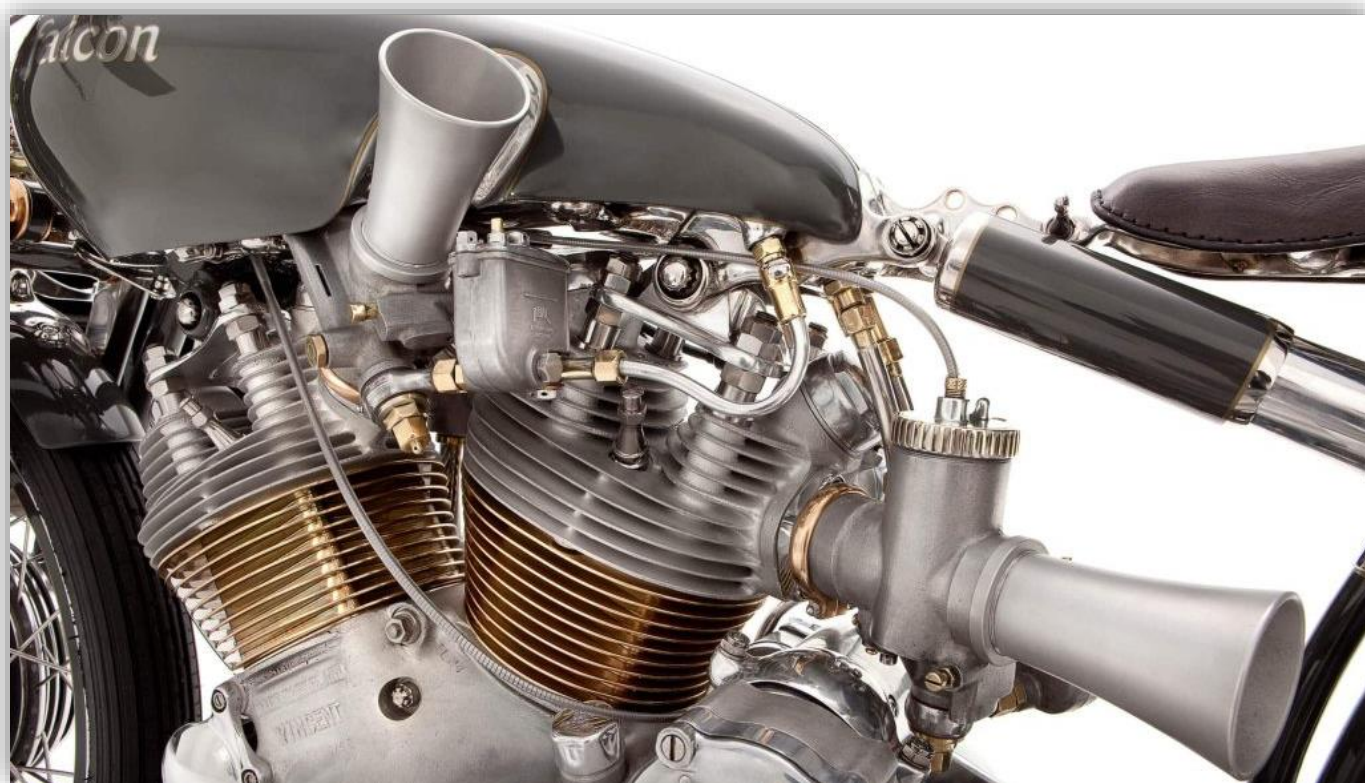




## 15. Vincent på väg tillbaka?

Publicerat av Manfred Holz 25 september, 2022.

En vecka före julafton 1955 rullade den sista Vincent-motorcykeln ut ur tillverkningshallen och huvudkontoret i Stevenage, Hertfordshire, började sakta inse att nu var det kört. Men nu finns det åter läge för namnet att bli en stjärna på motorcykelvärldens himmel. Eller i alla fall finns det förhoppningar efter att det blivit känt att indiska Bajaj köpte rättigheterna redan 2017 och något är på gång.



Den här tiden av året är mc-branschens "silly season". Rykten av olika kaliber snurrar runt i pressen och tillverkare brukar varken konfirmera eller dementera eftersom alla skrivelser är bra för märket. Men ibland är det bra att ha näsa för nyheter och kontakter som kan hjälpa till med eventuell verifiering. När det till exempel under mitten av förra årtiondet läckte ut en patentansökan från BMW Motorrad för en W3-motor så nappade många på det och renderade datorbilder började dyka upp i världens mc-press. Själva ringde vi till våra pålitliga källor som påpekade att detta var en rökridå som vi inte behövde bry oss om. Men på senare år har andra saker hänt i utkanterna av den i Europa kända mc-industrin. Indiska mc-industrin boomar och bygger nya maskiner med BSA samt Jawa-logo på tanken. Samtidigt som detta händer har det nu blivit känt att Bajaj Auto (världens femte största mc-tillverkare) köpte rättigheterna till varumärket Vincent redan 2017. Lite sådär i smyg. Om det däremot kommer att bli en helt ny retro-sportmaskin som för fram det tidigare engelska varumärket, eller om det bara blir T-shirts och memorabilia, återstår att se. Vi hoppas på en ny Black Shadow.

## Klassiker

### 16. Quiz: Motorbyten.

Publicerad 2022-10-07 kl 15:00. Text Mårten Carlsson.

Det man inte har själv får man låna av andra - tio bilar som fått motorer från annat håll.  
Hur många klarar du?



[Starta quiz!](#)

## Klassiker

### 17. KAD - Opels finaste 1964.

Publicerad 2022-10-08 kl 8:00. Text Mårten Carlsson.

KAD var samlingsnamnet för de stora Oplarna Kapitän, Admiral och Diplomat. För dessa satte man upp en egen designstudio 1962.



FILM: <https://youtu.be/V05fGNjFXdE>.



## 18. Bond Bug: Trendiga trehjulingen såg ut som en rymdkapsel.

Publicerad 2022-10-09 kl 5:55.

Text Calle Carlquist.

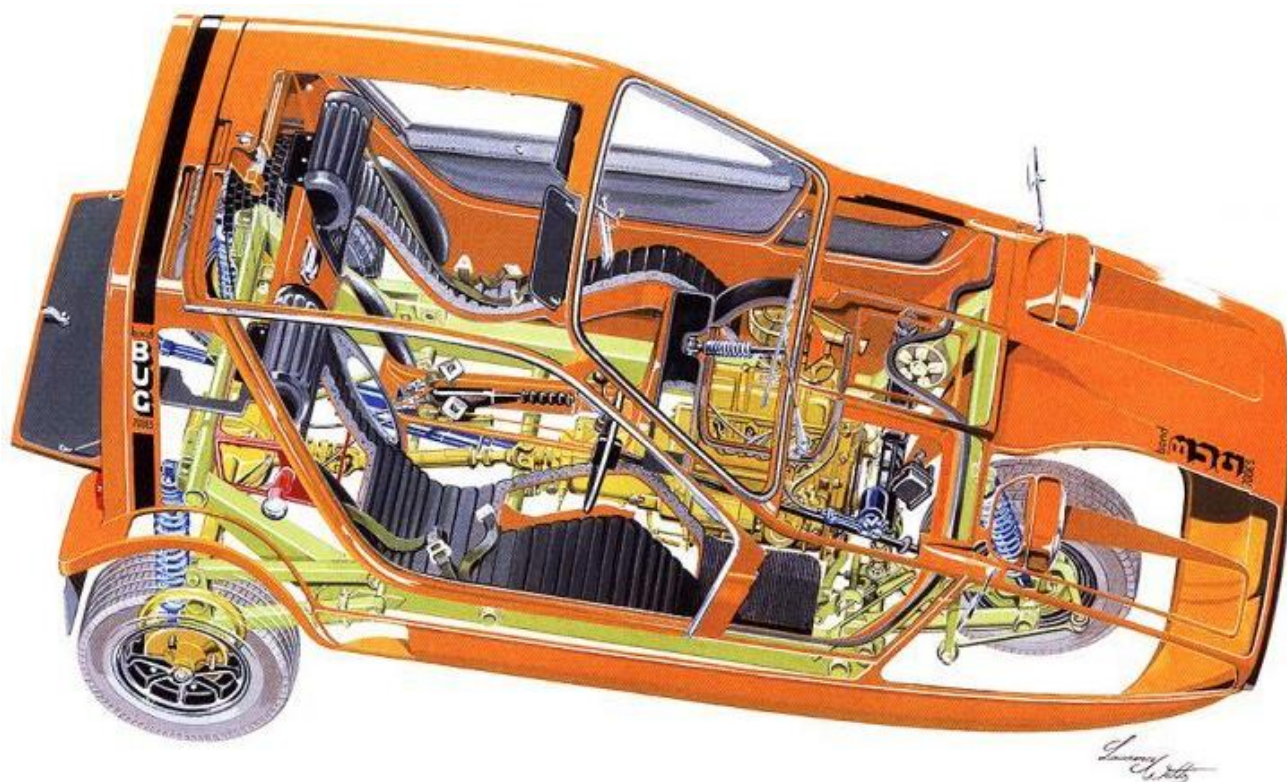
Engelska underligheten Bond Bug klassades som motorcykel och var riktigt kul att ratta, enligt Vi Bilägares provförare.



**Bilar i liten storlek** har det funnits gott om, apropå vår [provkörning av den märkliga Zhidou](#). Goggomobil, Crosley, Autobianchi, Metropolitan, Heinkel – raden är lång och många nationaliteter är representerade. England intar en särställning, här förekom efter andra världskriget en skara verkligt små rackare som åtnjöt statligt stöd för krigsinvalidier. Anrika AC till exempel.

Och så fanns förstås Reliant och Bond med sina trehjulingar. De var vanliga i trafikbilden under många år och klassades som motorcyklar med låg nybilsskatt och kunde framföras med ett enklare körkort.

**Bond Bug var** ett knallorange försök att spinna på engelsk popkultur i slutet av 1960- och början av 70-talet. Trehjulingen tycktes född på innegatan nummer ett, Carnaby Street. Under den radikala karossen fanns, som så ofta i England, delar från många inhemska fabriker. Priset var högt, högre än för Hundkojan.



När Bond Bug kom till Sverige lade reporter Björn Svallner beslag på ett exemplar. Han levererade en entusiastisk provkörning under rubriken "Bug i fyrtakt" i Vi Bilägare 5/72: "Frågan är om något fordon jag kört varit så genuint roligt att ratta som den engelska Bond Bug."

"Frågan är om något fordon jag kört varit så genuint roligt att ratta"

**Bug hade fyrkantiga** grodögon till strålkastare, uppfällbar kalott med vindruta och sidorutor i ett stycke. Det fanns plats för två, en tvärgående fartrand prydde den stubbiga bakken och ratten satt förstås till höger. Motorn från Austin var på antingen 700 eller 750 kubik och gav ursprungligen 29 hk. Toppfarten var ca 120 km/tim.

"Den ser ut som en rymdkapsel, fungerar som en bil men klassas som en motorcykel!" noterade Svallner. "När man fällt ned takpartiet sitter man där man sitter och har definitivt inte plats för några större utsvävningar. De båda åkande har fyrtaktsmotorn mellan sina fötter, dold under en nära nog helt oisolerad plastkåpa, varför bullernivån blir ganska hög."

**Karossidorna bestod** av löstagbara pegamoidstycken med isydda plastrutor men det blev inte så dragigt för de åkande i alla fall.

"Väghållningen är utmärkt", påstod Svallner, "så länge man inte gör några överilade manövrar och kanske glömmer bort att fordonet bara har tre hjul. Nåja – en sådan glömska brukar bara föra med sig att bakhjulen släpper greppet och bilen blir liggande halvt på sidan. Någon risk att Bugen ska slå runt finns knappast."

Bond Bug blev en medial succé och såldes alltså en kort tid i Sverige. Några finns fortfarande kvar och tänjer ut smilbanden hos sina ägare. Totalt byggdes dock bara 2 270 exemplar perioden 1970–74.



Calle Carlquist



## 19. Klassikern: Excalibur Series V.

Publicerad 30 augusti 2015 (uppdaterad 31 augusti 2015).

Text Calle Carlquist.

**Gör inte misstaget att kalla Excalibur för kitcar. Den är ett hantverk mycket vassare än så.**



**Det räcker med en snabb blick på bilderna** här för att förstå att Excalibur-ägare inte har något emot att visa upp sig. Uppvisningssyftet var också orsaken till att märket alls startades i samband med en bilutställning i New York 1964.

Studebaker, då ett av världens äldsta bilmärken men samtidigt ett som var på fallrepet, behövde något som kunde locka folk till montern där det var ont om nyheter. Man hade i alla fall den berömde formgivaren Brokks Stevens, som fick ett fritt uppdrag att på ett Studebakerchassi skapa en publikdragare. "Jag vill göra en samtidsklassiker" lät han meddela sin vd Sherwood Egbert. När denne fick reda på vad en sådan var för något ska han ha slängt på luren; en sådan ville han inte ha i montern. **Stevens lät sig inte hindras utan byggde tillsammans med sina söner upp en bil som var ganska lik en Mercedes-Benz SSK från slutet av 1920-talet.** Den hade kaross av aluminium, friliggande skärmar och motor från en Studebaker. Bilen hamnade trots allt på bilutställningen, på andra våningen och lämpligt nog bredvid en korvkiosk, dit folk snart flockades.

När mässan stängt hade man ett dussin färdiga order – men ingen fabrik annan än de lokaler hemma i Milwaukee där Stevens börjat bygga upp ett bilmuseum. Nu lånade han sina båda söner pengar så att de kunde starta tillverkningen. Excalibur skulle bli handbyggd, hålla mycket hög kvalitet och delvis byggas av glasfiber istället för enbart av aluminium som utställningsbilen. V8-motorerna på 327 kubiktum köptes från Chevrolet.





**Excalibur blev mediernas älskling** och hamnade i händerna på åtskilliga celebriteter. Den var dyr, kostade dubbelt så mycket som en samtida Corvette, men var ett oslagbart sätt att skapa uppmärksamhet.

I Sverige finns knappt 40 exemplar av de olika "generationerna" och en uttömmande, välgjord hemsida kan ses på [www.excaliburcars.se](http://www.excaliburcars.se).



**EXCALIBUR SERIES V 1986.****Nypris:** 70 000 dollar.**Värde idag:** Cirka 500 000 kronor.**Motor:** V8 Chevrolet LG4 med stötstänger, två vent./cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 5 001 cm<sup>3</sup>. Max effekt 157 hk DIN (115 kW) vid 4 000 v/min. Max vridmoment 305 Nm vid 2 400 v/min.**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrstegs automatlåda. Golvväljare.**Mått:** L 518/B 193/H 150 cm.**Tjänstevikt:** 2 100 kg.**Fjädring/hjulställ:** Ram. Torsionsfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel.**Styrning:** Kuggstång, servo.**Hjul:** Ekerfälgar, bredd 8 tum, däck 235/75 R 15.**Bromsar:** Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart cirka 180 km/tim.

Förbrukning: Cirka 2 l/mil.

**LIVSCYKELN****1965** De första exemplaren av Excalibur SS Roadster med Chevroletmotor och kaross i glasfiber börjar tillverkas i Milwaukee.**1966** Två nya modellvarianter: en mer påkostad Roadster och fyrsitsiga cabrioleten Phaeton.**1970** Series II med nytt egenkonstruerat chassi introduceras.**1975** Series III introduceras. Utvecklat chassi med längre axelavstånd, Chevy 454-motor, dock med måttligt effektuttag: 215 hk.**1980** Series IV presenteras. En större bil med drag av Mercedes 500/540K. Elmanövrerad sufflett på Roadstern som blivit fyrsitsig, sidorutor i glas och integrerat bagageutrymme. Chevrolet 305-motor.**1984** Tjugoårsjubileum. 50 Series IV i svart och vitt med läderklädsel.**1985** Series V. Ännu lyxigare och nu med starkare motorer som tillval.**1987** Bröderna Stevens säljer Excalibur till Henry Warner Group. Allt hårdare lagkrav på bilar gällande säkerhet och miljö gäller även pyttetillverkare – det är tufft.**1988** En täckt sedanversion med fyra dörrar lanseras.**1989** En förlängd limousinemodell kompletterar programmet. Den hinner byggas i 13 exemplar innan Excalibur går i konkurs. Totalt har då 3 166 bilar tillverkats.





# modell 1954 AUTOPEDEN

nu även  
med 24 tums  
hjul

## Bekväm

NV-Autopeden är bekväm och har behaglig gång tack vare:



1. Fjädrande framgaffel

2. Kraftiga Super ballongdäck

3. 12 mm axel och SKF-kullager i framnavet



4. Nymans swingsadel — den överträffade mopedsadeln



## Lättkörd



Frikoppling med närgrepps-handtag gör NV-Autopeden lätthanterlig.

Motorn är lågt placerad så att vikten är lika fördelad på båda hjulen. Därigenom har NV-Autopeden säker balans och utomordentliga köregenskaper.



*Ni åker tryggt,  
elegant och billigt  
på NV-  
AUTOPEDEN 1954!*

SLUT