



Humber Super Snipe 1948.

1. Lägre drivmedelspriser
2. Nytt lättviktsbatteri
3. Svensk lansering av Hyundais lyxmärke Genesis dröjer
4. Är Volvos nästa riktiga elbil försenad
5. Ikoniska Renault 4 återuppstår som elektrisk suv
6. Renault visar Kangoo E-Tech som familjebil
7. Audi A6 Avant 50 TFSI e är tjänstebilsdrömmen
8. Mercedes-Benz V 300 d är både pampig och praktisk
9. Mercedes trotsar världsläget och ökar försäljningen
10. Här är RZ450e Lexus första "riktiga" elbil
11. Världens kraftfullaste elbil har över tvåtusen hästar
12. Porsche 911 GT3 RS klockar 6:49 på Nürburgring
13. Porsches fjäderlätta
14. Volkswagen Passat W8
15. Här är drömbussen med soltak och plats för nio
16. Humber

1. Enda löftet från nya regeringen: "Lägre drivmedelspriser".

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 14/10/2022.

Den nya regeringensöverenskommelsen innehåller inga konkreta punkter över vad som ska hända med priset på bensin och diesel. Allt som utlovas är "lägre drivmedelspriser".



Under fredagen presenterade de fyra högerpartierna sin uppgörelse inför regeringsbildningen. Avtalet kallas för **Tidöavtalet**. Men de delar som berör bilägare är mycket luddigt formulerade.

I valrörelsen var frågan om bränslepriser en av de hetaste. Men i avtalet mellan partierna som är på 18 sidor berörs den bara med två ord. Det enda partierna kan lova nu är "lägre drivmedelspriser". Några exakta löften om hur det ska göras eller hur stor sänkningen kan bli finns inte.

I valrörelsen lovade Moderaterna att priset på diesel ska sänkas med fem kronor, medan KD och SD lovade 9-10 kronors sänkning. Partierna har sagt att de vill skrota reduktionsplikten, men om det kommer att ske är osäkert.

För den som har elbil så utlovas att "laddinfrastrukturen för att möjliggöra transporternas elektrifiering". Något mer konkret än så har man inte kommit fram till under fyra veckors förhandlingar.



Maths Nilsson

2. Nytt lättviktsbatteri – elflygets ”frälsare”.

Publicerat av Ola Söderlund 16 Oktober, 2022.

Forskare på Nasa har gjort en batteriupptäckt som nu beskrivs som en revolution för utvecklingen av elflyget – men även för elbilarnas framtid.



Forskare på Nasa har gjort en batteriupptäckt som nu beskrivs som en revolution för utvecklingen av elflyget.

”Den nya designen minskar inte bara vikten på batteriet med 30 till 40 procent. Den tillåter oss också att dubbla och till och med tredubbla den energi som kan lagras”, säger **Rocco Viggiano** på Nasas enhet till nyhetsajten **Clean Technica**.

Först lyckades forskarna på Nasa-avdelningen, som formellt heter Solid-state Architecture Batteries for Enhanced Rechargeability and Safety (SABERS), att tiodubbla batteriets förmåga att släppa energi.

Nu har de med inslag av svavel och selen femdubblat det igen, berättar Clean Technica med hänvisning till ett pressmeddelande från Nasa (The National Aeronautics and Space Administration).

Elbilsbatterier har bara hälften så stor kapacitet

Det nya elflygsbatteriet uppges tack vare sin unika design ha kapacitet till 500 watt-timmar per kilo – det är dubbelt så mycket som ett elbilsbatteri.

Det är rör sig alltså om så kallade solid state-batterier som tidigare kantats av problemet att släppa energi, men nu tycks forskarna ha löst det vilket betecknas som ett genombrott.

Solid state-batterier innehåller inte de vätskor som kan leda till överhettning, brand och förlust av laddning över tid, de kan också hålla mer energi och prestera bättre i stressiga miljöer än konventionella litiumjonbatterier, framgår det.

Batterierna är som redan nämnts lättare än standardbatterier och forskarna betecknar det hela som en drömuupptäckt för elflyget.

Forskaren: Otroliga möjligheter

”SABERS fortsätter överträffa sina mål. Vi börjar närma oss denna nya gräns för batteriforskning som kan göra så mycket mer än litiumjonbatterier kan. Möjligheterna är ganska otroliga”, säger Rocco Viggiano.

De nya batterierna är inte bara revolutionerande för elflyget, utan även för elbilarnas framtid.

”Tänk dig ett batteri till en elbil som har dubbelt så hög energitäthet som dagens batterier och väger 40 procent mindre. Hur kan det förändra ekvationen när det gäller att föra EV-revolutionen framåt?”, skriver Clean Technica.

Läs mer: [Rolls Royce: Elflygplan kan vara klart inom tre till fem år.](#)



3. Svensk lansering av Hyundais lyxmärke Genesis dröjer.

Publicerad av Mikael Johnsson 2022-10-13 kl 17:24.

Genesis har redan ett digert modellutbud i de Europeiska länder där märket är representerat – men Sverige får vänta.



Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6-syskonet Genesis GV60 ser inte ut att bli aktuell för den svenska marknaden än på ett tag.

Många är intresserade av Hyundais lyxbilmärke Genesis, som nu finns i Europa. Men när kommer Genesis till Sverige? Vi ställde frågan till Genesis PR-chef i Tyskland, Jon Walsh.

– Just nu har vi inga planer på att expandera till Sverige. För tillfället arbetar vi med de tre marknaderna som vi har startat med i Europa: England, Tyskland och Schweiz. Vi håller på att bygga upp verksamheten i dessa länder. Exempelvis öppnar vi tre nya showrooms i Tyskland i slutet av året.

Tyska kunder kan idag provköra åtta olika modeller, däribland den **nya elbilen GV60** som bygger på samma plattform som bekanta **Hyundai Ioniq 5**, **Ioniq 6** och **Kia EV6**. Utöver det finns också sedanerna G70 och G80, kombi G70 Shooting Brake och suvarna GV70 och **GV80**. De flesta drivs av bensin eller diesel, förutom GV60 och några **"Electrified"-modeller**.

Men om lite över två år ska märket gå över till att **bara sälja elbilar**.

– Vi sade för åtta månader sedan att vi endast kommer att sälja elbilar från år 2025. Då vill vi ha arbetat fram en bra position i Europa. Så vi kommer att expandera efter hand – när tiden är rätt. Men just nu har vi ingen plan för Sverige, förklarar Walsh.



Genesis tror starkt på elbilar – utesluter hybrider.



Genesis G90 – en annorlunda lyxlimpa från Hyundaikoncernen.



Mikael Johnsson

4. Är Volvos nästa riktiga elbil försenad?

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-10-15 KL 15:35.

Vi får kanske en fuskelbil till.



Den här får vi vänta på

Volvo och Polestar är två företag som är väldigt nära varandra, så nära att de Polestar 3-bilar som jag var och kollade på var byggda av Volvo i Sverige. De ligger också väldigt nära varandra i strategi, eller Polestar tvingas hålla sig nära Volvo eftersom de ännu inte har några muskler att utveckla bilar själva.

De skiljer sig också på hur öppna de är. Volvo säger att vi snart ska få en uppföljare till XC90, Polestar har redan visat upp hur de kommande fyra (inklusive Polestar 3) modellerna kommer att se ut.

För Volvo är allt luddigare. Vi vet att det kommer en uppföljare till XC90 snart, men vad det är för något verkar vackla. Det har varit en gissningstävling för oss journalister senaste åren och i veckan kom en ny pusselbit under Polestar 3-lanseringen.

Men vi backar bandet. Vi vet att det kommer en uppföljare till XC90. Vi vet att den på något sätt kommer att vara helt elektrisk och att Volvo kommer att fortsätta sälja en fossilvariant ett tag till eftersom hela världen inte har laddstolpar runt knuten riktigt ännu.

Volvo, eller snarare dåvarande vdn Håkan Samuelsson, gick också ut med att nästa generations bilar kommer att ha riktiga namn och Embla gick **började läcka runt** när Volvo sökte varumärket.

Förra sommaren gick man också ut med en ny designstrategi och presenterade bilen Concept Recharge. När Volvos designchef Robin Page presenterar bilen nedan så är det konceptet och Polestar 3 i princip kopior på varandra. Överlag är formen väldigt lik men kollar ni inredningen är det på pricken samma upplägg, samma skärmar på samma ställen.



Polestar 3, Made in Sweden by Volvo Cars.

Men så hände något. Helt plötsligt så började Volvo registrera varumärken med E i början och nu pratar man om uppföljaren till XC90 som EX90. Det kan ha att göra med att Jim Rowan klev in som VD och inte gillade de nya namnen. Eller så har Volvo insett att man måste elektrifiera deras nuvarande modeller om man inte ska tappa det helt mot konkurrenterna.

För ett tag sedan dök patentbilder upp på en kommande bil från Volvo. Detta är en facelift av nuvarande XC90 och kommer att heta EX90, men det är inte syskonet till Polestar 3. Kolla på bilderna nedan. Överst Polestar 3, sedan Volvo Concept Recharge, sedan bilen från de läckta patentbilderna och sist Polestar 3 igen. Kolla framförallt placeringen av hjulen.

Det mystiska med de där patentbilderna är fronten, som är helt täckt som på en elbil och inte en fossilbil. Det naturliga vore ju att ansiktslyfta XC90 lite, sälja den med fossilmotorer och släppa en version av Concept Recharge som helt eldriven bil.

Eller så blir det där EX90 och det där konceptet var bara trams? Nä, varför skulle man lägga ner en herrans massa pengar på en bil och låta lilla Polestar springa med resultatet av det? Att Volvo inte kommer att släppa det där konceptet i produktionsform som på många sätt liknar Polestar 3 men med plats för sju personer, det är orimligt. Varför? För att en fossilbil ombyggd till elbil knappt duger i dag, och kommer inte att duga om 3-4 år.

En sak förvånade mig med lanseringen av Polestar 3. Man visar den nu och levererar om ett år. Det är långa ledtider för alla elbilar just nu, men ett år från visa upp till tillverkningsstart är långt även i dessa tider, för vi pratar om de första bilarna och inte storskalig produktion om ett år. LiDAR-versionen kommer dessutom minst ett halvår senare.

Man pratade först om att nästa elektriska Volvo skulle produceras sida vid sida med Polestar 3 i Volvos amerikanska fabrik i Charleston. Men vid lanseringen av Polestar 3 blev det klart att den först kommer att tillverkas i bolagens fabrik i Chengdu, Kina. Först i mitten av 2024 kommer det att rulla ut Polestar 3:or från den fabriken.

Detta kan bero på att Volvo helt enkelt vill äta hela produktionen själva eller så har man problem och Volvos variant av Polestar 3, liksom produktionsstarten av Polestar 3, är försenad mot vad man planerade för några år sedan. Polestar har råd att vänta lite med produktionen men Volvo måste få ut en elektrisk XC90 nu, helst nyss. Kanske är en eldriven version av den ansiktslyfta XC90n lösningen? De har ju gjort det förut med XC40 så att trycka in lite batterier i den gamla fossilbilen kanske är lösningen här?





Ingen grill här inte.

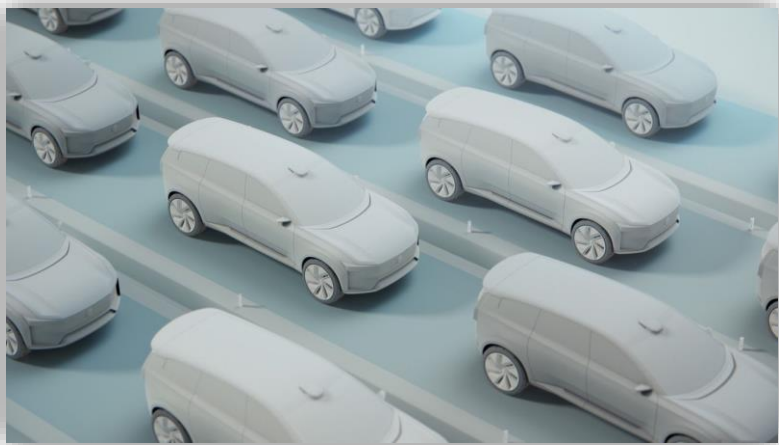
I sånt fall så tror jag att man samtidigt döper om XC40 Recharge till EX40 och gör samma trick med XC60 som får bli EX60 i nuvarande form (kanske med en ansiktslyftning). För Volvo behöver en elektrisk mellan-suv också, och om vi får vänta mer än två år till innan den går i produktion tickar klockan för Volvo.

Det jag inte får ihop är Volvos tryck på säkerhet som man har haft senaste tiden. I filmen nedan snurrar en bil runt som är väldigt lik bilen på patentskisserna. Varför är inte Concept Recharge med där istället?

Polestar 3 kommer med LiDAR, som är en av hörnstenarna i Volvos säkerhetssystem, men det går först att bestämma den i vår och leverans väntas bli någongång 2024. Kan Volvo verkligen prata en massa om säkerhet och inte direkt släppa en version med LiDAR? Mycket frågor. 9 november kommer Volvo med några av svaren.



**Volvos nya modell EX90 får LiDAR.
Kommer att presenteras den 9 november.**



**Volvo registrerar en massa nya modellbeteckningar.
Blir det inga namn ändå?**



**Renderingar på Volvo Embla läcker ut.
Den nya eldrivna suven.**



**Rykte Volvos nästa bil kanske får namnet Embla.
Den första kvinnan enligt den nordiska mytologin.**



Roger Åberg

5. Ikoniska Renault 4 återuppstår som elektrisk suv.

Publicerat Marcus Berggren.

17 Oktober, 2022.

Renault 4 tillverkades från 1961 till 1992 (till 1994 i Slovenien) och hela 8 miljoner exemplar såg världens ljus. Nu har det blivit dags för en comeback i form av den elektriska suven Renault 4EVER Trophy. Bilen i fråga är en konceptbil som vi fick möjlighet att titta närmre på i Paris innan den visades upp för allmänhetens beskådning på motormässan i samma stad.



Renault 4 ska återuppstå i form av en elektrisk suv som lanseras 2025.

Renault 4EVER Trophy

Konceptbilen heter Renault 4EVER Trophy och är dels döpt efter den mycket ikoniska modellen – som vi provkörde förra året –, dels [4L Trophy-rallyt som går av stapeln varje år](#).

Rallyt är ett humanitärt sådant och deltagarna är i form av franska studenter som korsar den marockanska öknen.

Den färdiga bilen kommer att vara en elektrisk suv, precis det som marknadstrenderna dikterar.

Utseendet är minst sagt terränginspirerat och många inslag har plockats direkt från ursprungliga Renault 4.



Renault 4EVER Trophy har hämtat inspiration från gamla Renault 4.

Ett segment som växer så det knakar

Renault 4EVER Trophy ska ta sig an ett segment som växer så det knakar – nya Renault 4 blir den första elektriska suven i b-segmentet för fransoserna.

Renault satsar hårt på att blicka tillbaka i historieböckerna samtidigt som de vill ta sig an vägen framåt.

Renault 4EVER Trophy är inte den första historieboks-baserade modellen, utan det kommer även en ny variant av exempelvis Renault 5.

I takt med elektrifieringens intåg blir det allt viktigare för etablerade märken med lång historia att anspela på just deras familjetrad.

Det är ett sätt att differentiera sig jämte exempelvis alla kinesiska nykomlingar.

Renault 4EVER: Gammalt möter nytt

Enligt Renault har 4EVER Trophy hämtat inspiration från lyktorna fram och bak, grillen samt axellinjen när det gäller gamla Renault 4.

Bilen är bestämt terränginspirerad och ska understryka att även en elbil kan åka var som helst.

Den nya elbilen kommer byggas på nya **CMF-B EV**-plattformen, samma som komande Nissan Micra EV och **Renault 5**.

Konceptbilen var försedd med terrängsulor, ett reservdäck på taket, en spade samt greppmattor ifall man kör fast i öknen.

Produktionsbilen lär inte vara lika galen men den kommer i alla fall bli snäppet dyrare och större än nuvarande Renault-elbilar.

Baktill ser den ut som korsningen mellan en **Mini Countryman** och en **Fiat 500 X**. Det är dock samma form som hos ur-Renault 4, så frågan är vem som kom först.

Renault 4EVER Trophy väntas lanseras 2025 och har mycket att leva upp till.



Bakifrån påminner Renault 4EVER Trophy mycket om bilar från andra märken.



En Renault 4 i original-utförande som vi provkörde förra hösten hos Renault i Paris.



Renault 4EVER Trophy i produktionsutförande ska börja tillverkas 2025.



Konceptbilen är 4 160 mm lång, 1 950 bred, och 1 900 hög.

Läs mer: [Provkörning – Renault 4 fyller 60 år.](#)



Marcus Berggren

6. Renault visar Kangoo E-Tech som familjebil.

Publicerad av Carl Undéhn.

2022-10-14.

Transportbilen Renault Kangoo E-Tech uppdaterades med ett större batteri på 45 kWh för 30 mils räckvidd tidigare i år.



Nu kommer Kangoo E-Tech även i personbilsversion med plats för upp till fem personer. Nästa år ska det även komma en förlängd version med en tredje sätesrad för att kunna transportera upp till sju personer.

Batteriet är samma på 45 kWh, men räckvidden när du lastar personer istället för prylar är något kortare och anges till 28,5 mil enligt WLTP.

Under elbilens provkörning av transportbilen Kangoo E-Tech visade den sig vara väldigt trevlig att köra. Elmotorn här är samma och bjuder på 122 hästkrafter och ett vridmoment på 245 Nm. Det finns även ett Eco-läge för att maximera räckvidden. Då stryps effekten till 76 hästkrafter och toppfarten till 110 km/h. I normala fall går det att komma upp i 135 km/h.

Värmepump är standard och laddning sker hemma med 22 kW trefas eller med upp till 80 kW vid en snabbladdare. Hur lång tid det då tar att ladda till 80 procent nämns inte. Men vid en snabbladdare ska det gå att trycka in 17 mils räckvidd på en halvtimme.



Lastmöjligheterna är naturligtvis mindre än i transportbilsversionen. Bagaget rymmer 800 liter och fäller du sätena går det in 2 500 liter. Behöver du transportera ännu mer går det också att dra släp på upp till 1,5 ton.

Bilen visas upp under bilsalongen i Paris nästa vecka och kommer till Sverige nästa vår. Vad den kostar får vi däremot inte veta i dagsläget. Transportbilsversionen kostar i dagsläget från 371 900 kronor.



Carl Undéhn

7. Audi A6 Avant 50 TFSI e är tjänstebilsdrömmen.

Publicerat av Morgan Petri.

17 Oktober, 2022.

Nu när pandemin har så gott som blåst förbi oss och folk försiktigt börjar pendla till jobbet igen blir tjänstebilsfrågan åter aktuell.



Audi A6 Avant 50 TFSI e är utvecklad med tjänstebilsföraren i åtanke.

Test: Audi A6 Avant 50 TFSI e

Innan pandemin var det tunt med kompetenta laddhybrider i premiumklassen och gatorna kryllade av **Volkswagen Passat GTE** och **Mitsubishi Outlander PHEV**.

Nu finns det emellertid en laddhybrid från var och en av de tyska giganterna, och även i den karossform vi håller nära hjärtat i Sverige: kombi.

Låt oss lägga i Högsta Växeln och reda ut huruvida Audi A6 Avant 50 TFSI e är svaret på den lyxiga laddhybridsfrågan.

Audi A6 55 TFSI e var först ut att visa upp laddhybridteknik i Audis största kombi. 55 innebär att den är något motorstarkare och dyrare än nya 50-modellen.

Introduktionen av A6 50 TFSI e kom i samband med att man uppdaterade 55-modellen med ett större batteri.



Receptet som Audi A6 50 TFSI e bygger på är redan väl beprövat av koncernsyskonet.

Vinnande koncept

Låt oss återigen återgå till familjärt territorium: Passat GTE Kombi. A6 Avant 50 TFSI e följer exakt samma recept, men använder finare ingredienser.

Räckvidden är längre och man kan uppnå mellan fem och sex mil på en laddning, vilket är bra utan att vara imponerande.

Praktikaliteten hos en kombi är även överförd, men inte till fullo. Lastutrymmet drabbas av ett 17,9 kWh stort batteri och lastutrymmet krymper med ungefär 150 liter, något som även är sant för konkurrenterna **BMW 5-serie** och **Mercedes-Benz E-klass**.

Audi A6 Avant 50 TFSI e skriker tjänstebil

Att erbjuda två näst intill identiska drivlinor i form av 50- och 55 TFSI e i samma kaross må framstå som udda, men Audi har tydliga intentioner.

Den största skillnaden ligger inte i drivlinan, det är precis samma batteri och elmotor men bensinfyran har lägre effekt.

Skillnaden ligger i utrustningsnivån. 50 TFSI e erbjuds endast i Proline Sport och 55 TFSI e endast i S line.

De som vill ha S line och en myriad av tillval hamnar i en kategori. De som vill åt den elektrifierade drivlinan till lägsta möjliga pris hamnar i den andra kategorin. Gruppen som rattar A6 Avant i tjänsten platsar klart och tydligt in i den sistnämnda kategorin.

Exteriören är diskret och stilren, perfekt för att smälta in på företagsparkeringen. Jämfört med föregångaren C7 har man tyvärr sumpat en hel del känsla i designen. Även det här är sant för konkurrenterna och marknaden över lag.



Audi positionerar 50 TFSI e som tjänstebilen medan 55 TFSI e får agera utrustningsdemonstration.



Designen väcker inte samma känslor som föregångaren, men förblir elegant.



Audi briljerar med materialval och design när det kommer till interiören.

Lyxig långmilare

Audi A6 Avant har aldrig haft några som helst problem med att sluka mil efter mil med bravur. Det finns helt enkelt inte många bilar man hellre rattar varje dag.

Komforten är imponerande och kupén har om något åldrats på bästa möjliga sätt. Lösningen med tre högupplösta skärmar, varav två är touch och har inställbar haptisk feedback är i dagsläget bättre än många andras.

Infotainmentsystemet tillhör en av de mer intuitiva på marknaden och såväl Apple CarPlay som Android Auto finns att tillgå. Även standardljuddsystemet är fullt dugligt även för en musikgalning som mig.

Den interiöra kvaliteten är utmärkt och designen stilren. Utrymmet bak är aningen snålare än vad man kanske förväntar sig med tanke på storleksklassen, men att klaga när jag på norr om 190 centimeter fortfarande sitter bekvämt bakom mig själv känns ogrundat.

Drivlinan är givetvis något som förhöjer upplevelsen. Den elektriska delen av drivlinan är identisk till den i A6 Avant 55 TFSI e och kan på egen hand komma upp i motorväghastigheter och väl där, klara av att ligga bekvämt i vänsterfilen.

När förbränningsmotorn vaknar till liv är övergången sömlös och motorljudet är långt ifrån påträngande. En kickdown resulterar i en responsiv och förtroendeingivande kvick acceleration som duger gott för alla trafiksituationer.

Hybridsystemet är bra på att dölja den viktökning som det medför. Dock uppenbarar det sig snabbt vid mer dynamisk körning att man trots allt har norr om två ton att göra med.

Upplevelsen blir oavsett drivning silkeslen och knäpptyst då vägljud och vindljud hålls till ett minimum. Att det inte sitter enorma fälgar på bilen bidrar med bättre komfort, lägre vägljud och längre räckvidd.

En utrustning som är högst välkommen på tjänstebilar är adaptiv farthållare. Samtliga A6 50 TFSI e kommer med en briljant adaptiv farthållare med filhållningsassistans som standard.



Några sportiga ambitioner finns inte, men drivlinan känns aldrig slö.

Summan av kardemumman

Man behöver inte vara Einstein för att inse att Audi A6 Avant 50 TFSI e är designad med tjänstebilsföraren i åtanke

Det gör att man slipper onödiga prispåslag för utrustning och annat som kan anses som oviktigt för en tjänstebil.

Med det sagt är den precis lika bra för en familj som vill ta sig runt utan att behöva förlita sig enbart på dinosauriejuice.

Den utmärker sig kanske inte jämfört med motsvarande BMW eller Mercedes, men även de är fantastiska modeller i ett hav av crossovers och suvar.



Mindre fölgar medför en rad välkomna förbättringar.



Audi A6 Avant TFSI e är en otrolig tjänstebil.

Audi A6 Avant 50 TFSIe (2022)

Motor: 2-liters bensinfyra, elmotor, sammanlagt 299 hästkrafter, 450 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 6,3 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 2 150 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4939/1886/1467 mm

Pris: från 625 700 SEK (Testbil ca. 688 100 SEK)

Högsta Växelns heltsintryck av Audi A6 Avant 50 TFSI e

Slutbetyg: 4/5

Audi A6 Avant 50 TFSI e är en modell med en tydlig roll i Audis utbud. Det medför att den blir ruskigt bra på att fylla den rollen. Som tjänstebil är den utmärkt.

Som familjebil överlag är laddhybriden är ett vettigt val om det finns laddmöjlighet och dagsturerna huvudsakligen går på el.

Med fokus på komfort och att tillryggalägga mil efter mil, dag efter dag, är Audi A6 50 TFSI e ett genomgående briljant val för den som vill ha en långmilare av rang.



Morgan Petri

8. Mercedes-Benz V 300 d är både pampig och praktisk.

Publicerad av Marcus Berggren.

16 Oktober, 2022.

Mercedes-Benz V 300 d riktar sig mot de där praktikalitet är prioritet #1.



Test: Mercedes-Benz V 300 d

Om man frekventerar förlossningskliniken och är i behov av en familjebil av modell större kryllar det av alternativ. Vill man i stället ha något lyxigt är alternativen desto färre. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera Mercedes-Benz V 300 d.

Mercedes V-klass bygger på transportbilen Vito (och finns även som Viano, [Marco Polo](#), [EQV](#) och [eVito](#) samt Metris om man håller hus i USA).

Just epitetet V-klass såg för [första gången världens ljus 1996](#) och att modellen fått en egen "klass" är att särskilja den lyxiga modellen från sina mer folkliga syskon.

Luxuös folkfraktare

Det V-klass stoltserar med är utrymme en masse. Vår testbil var en lång sjusitsig historia i utförandet 2-2-3 vilket är det vanligaste men den går att få med upp till åtta säten.

Det finns även möjlighet att välja till bord samt välja bland olika karosslängder.

Utseendemässigt skryter stjärnan i fronten om att det de facto rör sig om en Mercedes.

Rent designmässigt ser V-klass ut som en skåpbil men som har trimmats kosmetiskt för att se någorlunda spännande ut.

Resultatet är en bil som är så attraktiv en skåpbil kan vara utan att inkräkta på de praktiska aspekterna. Bilens sobra utseende är en stor anledning till att den, i rätt utförande, har något av en så kallad [stealth wealth](#)-aura.



Interiören i V 300 d har förfinats en hel del, men skåpbilsauran består.

Inte framtidens interiör

När man kliver in i Mercedes V-klass och sätter sig till rätta framför ratten möts man av en fantastiskt hög sätesposition.

Man får en bra överblick över trafiken framför och armstöden gör att man sitter ergonomiskt med ett handtag om ratten som är skåpbilskorrekt.

Infotainmentskärmen är en 7-tumslösning, en indikation på att V-klass de facto blivit till åren. Kvalitetskänslan är inte på topp.

Knapparna är plastiga och hela mittkonsolen knarrar när man trycker på den, en tydlig indikator på att V-klass i grund och botten är en förhållandevis billig transportbil snarare än en lyxkärra.

Mängden utrymme är enorm, sätena kan lätt plockas in och ut samt skjutas fram och bak – antingen till förmån för bagageutrymme eller benutrymme. Bagageutrymmet sväljer mellan 1 410 och 4 630 liter.

Kaptensstolarna i mellersta raden – som i vår testbils fall var vända mot den tredje sätesraden – är väldigt bekväma samtidigt som man har gott om utrymme oavsett var man sitter.



Mercedes-Benz V 300 d kan snabbt bli dyr men utan att skryta om det.



V-klass erbjuds i en rad utföranden och om man så vill kan baksätet bli riktigt lyxigt.

Mercedes-Benz V 300 d är rappare än man anar

Under motorhuven ruvar en 2-liters dieselmotor på 239 hästkrafter.

Det innebär att gasen i botten möts av betydligt mer verkstad än man kanske förväntar sig och V300d känns uppriktigt rapp och har inga bekymmer att följa trafikrytmen i ytterfilen.

Rent kördynamiskt uppenbarar det sig snabbt att man minsann rattar en skåpbil även om bakhjulsdriften bidrar till att bilen upplevs som lite mer villig att ta sig an kurviga vägar.

På motorvägen innebär den grova svenska asfalten att en del buller letar sig in i kupén, något som råds bot på om man har bilen fullpackad.

Dieselpjäsen innebär även en förhållandevis låg förbrukning och bilens långfärdskompetens är hög.

Att sluka mil i V 300 d är inga större bekymmer och bilen går att lasta knökfull med både passagerare och bagage utan problem.

Mercedes-Benz V 300 är trevlig att ratta och även i långt utförande upplevs den som smidig. Längden uppenbarar sig först när man letar parkeringsplatser i stadsmiljö men överlag är det inget som ställer till bekymmer.

Den enorma rymdkänslan som bilen erbjuder och fantastiska förvaringsmöjligheter gör att V-klass utmärker sig exakt där man behagar.

Om man jämför V 300 d med det elektriska syskonet EQV framstår emellertid den sistnämnda som en vettigare proposition, inte minst för att EQV är fullständigt proppad med ljudisolering vilket minskar känslan av att man rattar en förfinad skåpbil.



V-klass börjar bli till åren, men den gör exakt det den utlovar.

Summan av kardemumman

Mercedes-Benz V 300 d tar sig an en pragmatisk approach till det här med att agera transportör åt dem vars boendesituation lätt kan förväxlas med ett barnhem.

Dieselmotorn är – inte minst i V 300 d-utförande – ett trevligt inslag när det vankas långkörning, något den briljerar på.

Att den dessutom har prestanda som imponerar bidrar till körupplevelsen. V-klass stoltserar med sina enorma innerutrymmen och försöker inte vara något den inte är.

Det är med undantag av det faktum att den uppenbart är en skåpbil i grunden, men Mercedes har ansträngt sig, något som märks.

Mercedes-Benz V 300 d L (2022)

Motor: 2-liters 4:a, 239 hästkrafter, 500 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,6 sek

Toppfart: 220 km/h

Vikt: 1 800 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 5140/1928/1863 mm

Pris: från 630 500 SEK (Testbil ca. 900 000 SEK)

Högsta Växelns heltsintryck av Mercedes-Benz V 300 d Lång

Slutbetyg: 3,5/5

Mercedes-Benz V 300 d gör exakt det som står på innehållsförteckningen. Den erbjuder enorma mängder utrymme, hög komfort och tar sig an en lyxigare approach till det här med folkfraktrare.

Den är ett exempel på en av det tyska märkets styrkor – förmågan att kunna sätta stjärnan i fronten på valfri biltyp och ändå få det att fungera.

V 300 d ligger inte på något sätt i framkant när det kommer till nyhetsvärde men den förblir en pålitlig pjäs i ett segment för de där praktikalitet är viktigast av allt.

Läs även: [Mercedes-Benz Marco Polo – campinglyx?](#)

Läs även: [Volkswagen Multivan eHybrid – bättre än många suvar.](#)

Läs även: [Provkörning av Volkswagen ID. Buzz.](#)

9. Mercedes trotsar världsläget – ökar försäljningen.

Publicerad 2022-10-17 kl 8:11.

Text Magnus Kvandal.

Försäljningen gick bäst i Kina – företagets viktigaste marknad.



Trots fortsatt komponentbrist, flaskhalsar i leverantörskedjorna och allt mer dystra ekonomiska prognoser ökar Mercedes-Benz sin bilförsäljning.

Under årets tredje kvartal levererade företaget 517 800 bilar – en ökning med 21 procent jämfört med förra året.

Leveranserna av elbilar bilar mer än fördubblades till 30 000 fordon under perioden.

Av alla nyckelmarknader var det Kina som gick starkast framåt, enligt Mercedes. Även i Europa ökade leveranserna med 18 procent – men det kan också bero på att företaget hunnit ikapp med gamla beställningar.

– Den globala efterfrågan på Mercedes-Benz bilar är fortfarande robust, även om osäkerheten kring energiförsörjningen i Europa och de pågående covid-relaterade utmaningarna i Asien fortsätter att påverka konsumenternas stämning", skriver Mercedes i ett uttalande.

Medan flera biltillverkare menar att efterfrågan fortsatt är hög är det så kallade konsumentförtroendet rekordlågt på många håll i Europa. Skyhöga energipriser och rusande inflation gör att människor håller hårdare i plånböckerna, samtidigt som stigande räntor gör att dyra varor, som bilar, blir dyrare.

Mercedes-konkurrenten BMW rapporterade nyligen att de sålde 588 000 bilar under tredje kvartalet, vilket är i stort sett samma siffra som förra året.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Tuffa tiderna fortsätter – nu vill biljättarna ha hjälp.



Volkswagen störst – men kinesiska märken ökar snabbt.



Bilproduktionen kan rasa på grund av energibrist.



Säljer ryska verksamheten – för 11 kronor.



”Tuffare regler hotar omställningen” – men så blev det inte.

10. Officiell: Här är RZ450e – Lexus första ”riktiga” elbil.

Publicerat av Felix Björklund 2022-04-21 kl 14:50.

Den första äkta elbilen och starten på en ny era.



Lexus RZ450e.

Nu har Lexus lanserat RZ450e en eldriven crossover som erbjuder premiumkänsla – samt unik teknik.

Det är ett tag sedan Lexus lanserade sin första elbil UX300e. Det var dock en kompromissmodell, nu har man äntligen kommit ut med en ”äkta” bil. Nyheten går under namnet RZ450e och är först ut i en tänkt offensiv av nya elbilar.

RZ:n är en ordentlig elbil byggd från grunden på en dedikerad plattform som modellen delar med Toyota Bz4x. Men till skillnad från den så har Lexusen en tydlig inriktning mot premiumkunder.

Designen är omisskännelig, de markanta karossvecken och den spolformade grillen är väldigt typiskt Lexus. Visst, det är lite mindre av krom och mer minimalistiskt, men ändå mycket märkestrohet.

Under skalet har Lexus ett batteri om 71,4 kWh, detta ska räcka till ”mer än 40 mils räckvidd” och målet är att ha en förbrukning på under 1,8 kWh/mil när bilen är typgodkänd. Men lång räckvidd är inte det enda Lexus utlovar. Nej, batteriet får även rejäl garanti och tillverkaren säger att man förväntar sig att det håller mer än 90 procents kapacitet efter tio år.

Snabbladdning är en intressant, men ännu obesvarad fråga. Med UX300e valde Lexus att bara erbjuda 50 kW Chademo, för RZ450e säger Lexus inget om DC-laddning. Dock klarar Toyotasyskonet av 150 kW med CCS, vilket torde vara en fingervisning om vad vi minst kan förvänta oss.



E-axle och Direct 4

Energin i batteriet skickas ut till två motorer i ett upplägg som Lexus kallar E-axle och med ett nytt fyrhjulsdriftssystem kallat "Direct 4". E-axeln innebär att motor, transmission och styrenhet sitter mellan hjulen och således är väldigt kompakt. Direct4-delen består i att man har dubbla motorer där den främre är på 150 kW och den bakre är på 80 kW. Systemeffekten skrivs till 230 kW vilket motsvarar 313 hästkrafter. För de som stampar på gasen omsätts detta till en acceleration 0-100 km/h på 5,6 sekunder. Hastighetsökningen avstannar sedan vid begränsningen 160 km/h.

Den elektroniska fyrhjulsdriften ska även vara blixtn snabb i kraft- och vridmomentsfördelningen vilket enligt Lexus gör bilen säkrare samt mer rolig att köra.





En annan nyhet som kommer med elbilen är helelektronisk steer-by-wire styrning. Det finns alltså ingen mekanisk förbindelse mellan ratt och hjul. Det här är något Lexus och Toyota blir först som traditionell volymtillverkare att göra och tekniken har flera fördelar.

Nya styrtekniken ger omedelbar respons

Förutom att man kan rationalisera bort en del komponenter ska uppsidan enligt tillverkaren bestå i ”mer exakt styrkänsla och omedelbar respons”. Därtill ska även vingel och vibrationer som kan uppstå vid dåligt underlag filtreras bort.

Och som grädde på moset för de som verkligen vill få full effekt av tekniken erbjuds tillvallet ”One Motion Grip”. Detta är en speciell ”fjärilsformad” ratt som från centerläget till fullt rattutslag endast har 150 graders vridning – alltså behöver man aldrig korsarmarna.

Exakt när bilen kommer till Sverige, och vad priset blir är ännu så länge okänt. Men troligtvis återfinns den ute i handeln mot slutet av året.

Läs mer: [Hondas jättesatsning: 30 nya elbilar på åtta år.](#)

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

[Rejält försäljningslyft för elbilstillverkaren Tesla.](#)

[Hondas jättesatsning: 30 nya elbilar på åtta år.](#)

[Cybertruck kommer 2023 – det här vet vi om Teslas hajpade pickup.](#)

11. Världens kraftfullaste elbil – över tvåtusen hästar.

Publicerat av Erik Punt 17 Oktober, 2022.

Kapplöpningen om vem som kan bygga den kraftfullaste bilen har varit igång sedan urminnes tider. Nu när fordonsindustrin byter ut förbränningsmotorn till elmotorer ökar effektsiffrorna i rasande takt till helt hisnande nivåer.



Lotus Evija Fittipaldi sida vid sida med vinnarbilen från 72.

Nu kommer Lotus med nya uppgifter som medför att deras nyaste modell Evija blir den kraftfullaste produktionsbilen just nu.

De siffror som vi tidigare fått ta del av var minst sagt hårresande men i fredags bekräftade Lotus siffror som var ännu bättre än de som tidigare angivits.



Lotus Evija Fittipaldi bjuder på en minst sagt aggressiv bakdel.



Högteknologisk interiör matchar den hypermoderna drivlinan.

Drivlinan består av fyra elmotorer som tillsammans levererar, håll i er, över tvåtusen hästkrafter (2 011 hk) vilket gör den till den kraftfullaste produktionsbilen i dagsläget.

Det lär dock inte dröja länge innan konkurrenterna börjar skruva upp effekten på sina motsvarigheter för att hänga på i kapplöpningen mot flest hästkrafter.

"Hög" 0 till 100-tid

Den som sätter sig bakom ratten på detta monster till bil kan förvänta sig 0 till 100 kilometer i timmen på under tre sekunder vilket inte är särskilt imponerande med tanke på den höga effekten.



Lotus Evija må se snabb ut men riskerar den att bli ifrånkörd?



Evija väger inte mest på bilden men i alla fall betydligt mer än Type 72.

Den stora frågan lär dock bli om den kan klå konkurrenter som **Pininfarina Battista** och Rimac Nevera som också har ruskigt mycket effekt och än så länge lägre redovisade 0 till 100-tider än Evija (under två sekunder för båda).

Toppfarten för den brittiska sportbilen ligger på 349 kilometer i timmen.

Tung men stort batteri

Trots den hisnande effekten och de imponerande prestandasiffrorna är det ingen fjäderlätt sportbil det handlar om utan Evija väger in på bastanta 1900 kilogram.

Den höga vikten är en konsekvens av de stora batterierna som krävs för att leverera en någorlunda okej räckvidd och ett högt effektuttag.

Batteriet som tack vare sin rejäla vikt har en kapacitet på 93 kWh medför att fordonet kan framföras i 40 mil innan det tar stopp. Det är inte superimponerande om man tar hänsyn till det stora batteripaketet. Det som imponerar desto mer är att den kan ladda från 0 till 80 procents laddning på drygt en kvart.

Emerson Fittipaldi

I samband med att den brasilianske Formel 1-föraren **Emerson Fittipaldi** firade att det var 50 år sedan han tog fem vinster i en Lotus 72 passade Lotus på att släppa en specialmodell.

Modellen får Emersons efternamn som tillägg och kommer därför att heta Evija Fittipaldi. Enbart åtta exemplar av specialutgåvan kommer att tillverkas. Siffran åtta symboliserar att det bara finns åtta Lotus Type 72 kvar i världen. Den limiterade utgåvan är redan slutsåld.

Den första Evijan kommer troligen att levereras under 2023 och det kommer enbart att produceras 130 exemplar, inklusive de åtta Fittipaldi-exemplaren.





12. Porsche 911 GT3 RS klockar 6:49 på Nürburgring.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-10-17 KL 10:30.

Över tio sekunder snabbare än GT3.



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

Nyligen var Porsche ute med nya GT3 RS på Nürburgring och när de hade kört färdigt stod det klart att ett nytt rekord för icke-överladdade produktionsbilar hade satts. Tiden säger 6:49.328 vilket är 10,6 sekunder snabbare än vanliga GT3. I video-klippen nedan får vi dels hänga med på varvet och så diskuterar Misha Charoudin den snabba tiden.



Porsche dundrar ut nya 911 GT3 RS.



En Porsche 911 GT3 blir till.



Bobby Green

Klassiker

13. Porsches fjäderlätta.

Publicerad 2022-10-16 kl 8:00.

Text Mårten Carlsson.

Hur mycket kan man banta en racerbil? Porsche tog reda på det 1968.



Porsche 909 Bergspyder togs fram för en enda sak - den skulle vara snabbast uppför en backe. Reglementet stipulerade att motorn skulle vara på 2 liter, sen var det ganska fritt.

En 2 liters boxerått hade man - den gav 275 hästkrafter sattes i mitt i en ram av aluminiumrör. Stål användes inte någonstans på Bergspydern - inte ens i skruvar eller muttrar! Det var ju för tungt.

Hjulupphängningar och fjädrar gjordes i titan. Bränslepumpen togs bort, istället använde man en trycksatt sfär i titan för att leverera bränslet. Den vägde 660 gram!

Till och med i elsystemet jagade man varje gram. Batteriet var inget blybatteri utan bestod av ett element av silveroxid. Likaså var elkablarna gjorda i hårstråttunna silvertrådar istället för vanlig koppar. Karossen gjordes i supertunn glasfiberarmerad plast, den vägde blott tio kilogram.

Färdig för start tankad och klar vägde Bergspydern 375 kg. Det i kombination med den 275 hästar starka åttan gav prestanda som en kanonkula. 0-100 gick på 2,4 sekunder!

Två Bergspyder gjordes men deras karriärer var kortlivade. Höstsäsongen 1968 dominerade de totalt i backtävlingar, men året efter bestämde sig Porsche för att satsa fullt på att köra banracing istället.

14. Volkswagen Passat W8: "Går som ett spjut och dricker som en svamp".

Publicerad 2022-10-16 kl 6:10. Text Calle Carlquist.

Volkswagen har många uddamodeller på sitt samvete men frågan är om inte Passat W8 är galnast av dem alla?



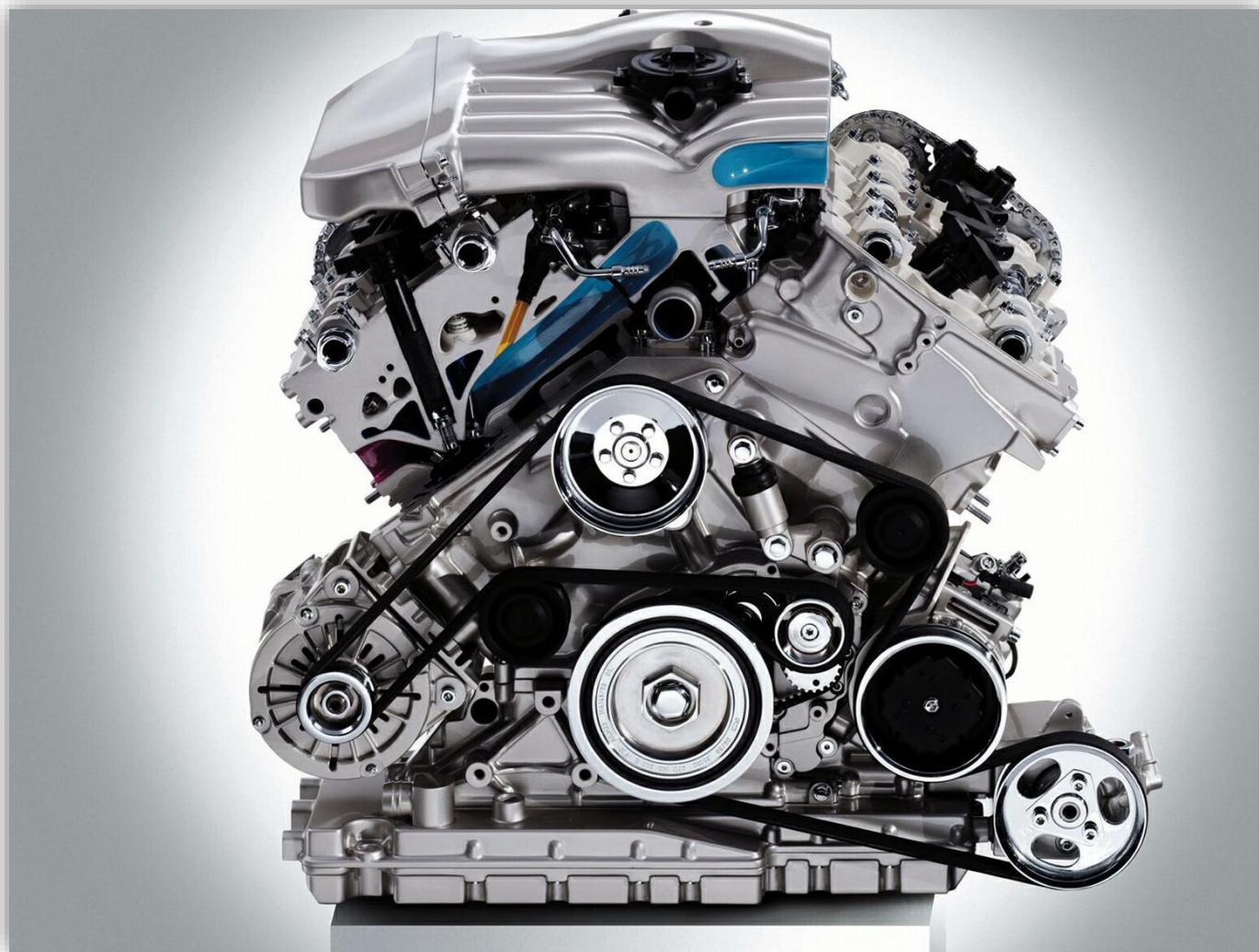
Bara 54 exemplar av Volkswagen Passat W8 såldes i Sverige. Modellen tillverkades i blott tre år, 2001–2004, i 11 000 exemplar.

I Vi Bilägare nummer 9/2002 provkörde Mikael Schultz den udda skapelsen. "En folkvagn med åtta cylindrar, fyrhjulsdrift och 17-tumsfälgar. Vem kunde tro det för några år sedan? Men nu finns VW Passat W8. Den går som ett spjut och dricker som en svamp."

Den udda och komplicerade motorkonstruktionen krävde i sig en helsida att förklara, vilket Vi Bilägares illustratör och tekniske konsult Herbert Müdsam gjorde med sedvanlig bravur. Motorn var i grunden en vidareutveckling av VW:s "smala" VR6-motor men hade totalt fyra cylinderrader. Vinkeln mellan cylindrarna i respektive radpar var 15 grader, medan vinkeln mellan de båda cylinderbankarna var 72 grader. Cylindervolymen var fyra liter, maxeffekten 275 hk och toppfarten begränsad till 250 km/tim. Accelerationen 0–100 km/tim tog bara 6,5 sekunder, en toppnotering för 17 år sedan.

De yttre kännetecknen var diskreta: ett litet emblem i grillen och ett på bakluckan, anorlunda strålkastaroptik, 17-tumshjul och fyra avgasrör. Hastighetsmätare graderad till 300 km/tim ingick också, liksom diverse träinläggningar i interiören.

Under skalet fanns förstärkningar för att ta hand om de extra krafterna, vilket bland annat medförde att baksätessfällningen från de ordinarie Passatversionerna utgick. En kombiversion fanns dock.



”Som förare kan man bara konstatera att de 275 hästarna fungerar perfekt ihop med den sexväxlade manuella lådan (som har en lägre utväxling än automaten) och sätter en oerhörd skjuts på bilen. Gensvaret är blixtrande snabbt och man behöver nästan bara tänka på att gasa, så sticker Passaten iväg”, skrev Schultz.

I stan var det inte lika kul. ”Den kraftiga kopplingens ingrepp är brutalt i överkant”, noterade provryttaren.

Vid bränslepumpen kom nästa plump: ”Det enda negativa med den nya VW-motorn är att bensinnotan blir väl dyr. 13,1 l/100 km ska W8:an dra enligt bränslenormen och det var precis vad vår bil gjorde. Tur att VW satsat på en 80-literstank, annars hade räckvidden blivit direkt usel.”

Vad kostade då härligheten? Från 388 500 kronor för sedanmodellen, men provbilen gick lös på 435 900 kronor. ”Frågan är vem som lägger upp nästan 450 000 kronor för en VW, när man kan få en fin BMW eller en Mercedes av kaliber för samma pengar.”

I skrivande stund finns en Passat W8 till salu på Blocket för knappt 25 000 kronor.



Calle Carlquist

15. Här är drömbussen med soltak och plats för nio.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 17/10/2022.

Nu säljs den perfekta Hippiebussen. Folkabussen från 1965 har 21 fönster en trimmad boxermotor längst bak. Dessvärre kostar den nästan lika mycket som en ny elektrisk ID. Buzz.



Det är mycket snack om den nya elektriska retrobussen **VW ID. Buzz** just nu. Elbussen är en hyllning till den gamla klassiska Folkabussen som hade sin peak under 1960-talets hippieår. Originalen var en bil som du kunde använda till utflykt för nio personer eller en romantisk övernattningsplats för två. Nya ID. Buzz tar än så länge bara fem åkande. Men varför köpa en modern kopia när du kan få tag på originalet?





Nu säljs en extremt cool Folkvagnsbuss i den klassiska 21-fönstervarianten på **Bring a Trailer**. Bilen är lackerad i härliga toner av havsblått och vitt. De riktiga konnässörerna kanske inte gillar att den är konverterad med soltak och 21 fönster, men för oss är det svårt att tänka sig en härligare Folkabuss.

För att göra det hela ännu bättre så är den gamla trötta motorn på 50 hästkrafter uppgraderad till en trimmad 2,3-liters boxerfyra med dubbla 45 mm Dellorto-förgasare, portade och polerade toppar, ett DTM-steg 4-kylsystem, en Weber-kamaxel och en smidd vevaxel. Dessutom har bilen skivbromsar och luftkonditionering.

De nio sittplatserna i kupén är omklädda i grå vinyl som matchar fint med den mintgröna instrumentpanelen. Mätaren visar 35 mil och mer har nog inte bilen gått efter renoveringen.

Med två dagar kvar på auktionen är prislappen inte högre än 450 000 kronor, betydligt billigare än för en modern ID. Buzz. Vi vågar påstå att det här blir en bättre investering, om än inte för miljön.



Den moderna elektriska retrovarianten.

16. Klassiskt bilmärke: Humber.

Publicerad 20 april 2011 (uppdaterad 20 april 2011). Text Redaktionen.

Humber är ett av alla dessa brittiska märken som mer satsade på värdighet än på att komma fort fram i trafiken.



Humber Super Snipe 1953.

Precis som för så många andra bilmärken började alltihop med en driftig man som byggde velocipeder. Med den exploderande industrialismen i the Midlands blev det naturligt att snegla på, och snabbt förföras av, självgående apparater och år 1898 byggde Thomas Humber sitt första motorfordon.

Det följdes snart av en rad så kallade "forecars", märkliga fordon med passageraren längst fram och därmed närmast den blivande olycksplatsen. Humber byggde också mer konventionella bilar från 1901 men de hade en mycket speciell detalj: ratten hade bara en eker, precis som på Citroën-paddan drygt 50 år senare!

Tvärtemot många andra tidiga bilbyggare satsade Humber envetet på kardandrift. Firman försökte också att åren kring 1905 med viss framgång bygga en liten, lätt och pålitlig bil kallad Humberette. Ett flertal modeller i olika storlekar lanserades åren fram till krigsutbrottet 1914.

Efter världskriget försökte Humber att hålla en strikt linje, vilket innebar att företaget byggde familjebilar av hög klass. Fast de var inte precis tekniskt framåtblickande, snarare litet ålderdomliga i konstruktionen.



Humber Snipe Imperial 1938.

Monty åkte på ballongdäck

I slutet av 1920-talet övertog Rootes tillverkningen av Humber och det innebar bland annat en ny serie av sexylindriga motorer. Nu började modellnamnen Snipe och Pullman att användas. Den senare var en förlängd version av Snipe, och båda namnen kom att följa Humber ända till slutet av 1976.

Sexor var Humbers melodi under 30-talet. 40-talet överlevde man ganska behändigt genom att under kriget sälja Snipe-versioner som stabsvagnar. Sålunda var general Montgomerys öppna stabsvagn just en Humber Snipe med rejäla ballongdäck.

Liksom alla andra engelska tillverkare mötte man efterkrigstiden med skåpmat av 1940 års tänkta modell. Dock fanns det en modernisering i Humber-programmet och det var att bromsarna var hydrauliska istället för mekaniska.

Förutom med sexorna mötte man de hårda efterkrigstiderna med en mindre och fyrcylindrig modell kallad Hawk, förmodligen den modell som säkrade märkets överlevnad. Hawk-motorn var en sidventilare baserad på 30-talets Hillman Fourteen – prestanda var alltså inte prioriterat.

Uppsnofsad Hillman

1953 fick modellerna Super Snipe och Pullman toppventilare och ett år senare kom denna nymodighet också till Hawk. Ditintills hade Humber-bilarna varit rambyggda men 1957 kom en ny och självbärande Hawk.



Humber Pullman Limousine 1950

FILM: <https://youtu.be/xoC4lYTLyuU>.

1959 återkom Super Snipe fast nu som en modernare konstruktion med 2,6-litersmotor, som snart ersattes av en trelitersmaskin. Med den motorn kom också skivbromsar fram. Några år senare föll man för det amerikanska tricket med dubbla strålkastare.

Eftersom Humber ingick i Rootes-koncernen blev det en del lånande av delar och konstruktioner från framför allt Hillman. Humber Sceptre från 1964, en påkostad vagn, var baserad på Hillman Super Minx.



Humber Sceptre (1968-76).



Humber Sceptre Hawk Series VI 1966.

Några år senare upphörde tillverkningen av större Humber-modeller och från 1968 fanns det bara en Humber – Sceptre med 1,7-litersmotor. I själva verket var det en uppsnopsad variant av Hillman Hunter.

Besynnerligt nog hankade sig Humber fram ända till 1976. Då var Rootes-koncernen historia och ruljangsen sköttes av Chrysler Europé. Det gick så där, på sin höjd.

Visst  r det en trist historia när ett en gång högt aktat märke försvinner, men engelsk bilhistoria är full av sådant elände, precis som den amerikanska där fina märken som Packard och Studebaker försvann så sent som på 50- och 60-talen.



Humber Sceptre Estate Car 1976.

MOTORNYTT

SLUT