



*Porsche 911 2.0 (901) 1964–67*

- 1. Elon Musk i blåsväder igen**
- 2. Så mycket har begpriserna för Tesla rasat**
- 3. Bara BMW kan utmana Tesla**
- 4. Volkswagen ID. Buzz California skjuts upp**
- 5. Renault och Volvo lanserar nya märket Flexis SAS**
- 6. Zeekrs nyhet är kompakta familjebussen Mix**
- 7. Då vill Leapmotor bygga bilar i Polen**
- 8. Prov VW Passat med bensinknuff**
- 9. Bygger om klassiska hundkojan Mini till lyxig elbil**
- 10. Så många hästkrafter behöver du**
- 11. Flera biltillverkare kritiserar EU:s nya utsläppsmål**
- 12. Microlino nu som mopedbil**
- 13. Activatetsdag**
- 14. Saab 9000 fyller 40 år**
- 15. Den tidlösa elegansen hos Peugeot 504 Coupé och Cabriolet**
- 16. Den vackraste gudinnan har inget tak**
- 17. Porsches äldsta 911 visas för första gången**
- 18. Porsche 901**



## 1. Elon Musk i blåsväder – igen

Av Gaithri Ribbarp Uppdaterad 22 mars 2024 Publicerad: 22 mars 2024

USA:s senator Elizabeth Warren uppmanar USA:s säkerhets- och utbytesprovision, SEC, att granska Tesla. Hon vill även att Teslas vd Elon Musk, och styrelsen granskas gällande styrningsfrågor. I ett brev till myndigheten citerar Warren en möjlig förskingring. Hon lyfter även en intressekonflikt mellan Musks dubbla roller som Teslas vd och ägare av X, före detta Twitter.



*Elon Musk, vd för Tesla är ännu en gång i blåsväder och anklagas för bedrägeri.*

### Warren uttrycker oro

Elizabeth Warren som sitter både på senatens bank- och försvarskommittéer. Har under förra året skickat ett annat brev till SEC, liksom ett brev till Teslas styrelseordförande. Detta för att uttrycka liknande oro gällande Musk och hans verksamhet.

I ett sexsidigt brev daterat den 21:a mars, uttrycker Warren åter sin oro till den federala byrån. Hon punktar upp nya bevis som tyder på att Musk i själva verket, nyttjar sin makt-position över styrelsen för sin egna personliga vinning. Detta rapporterar [CNBC](#).

## Bryter mot förtroendeuppdrag

I sitt brev hänvisar Warren även till en dom som föll i Delaware Chancery-domstol i januari i år. Där hade domaren **Kathleen McCormick** sett att Musk "brutit mot det förtroendeuppdrag, där han tilldelats en oöverskådlig aktiekompensation värd 55,8 miljarder dollar". Hittills i år har Teslas aktiekurs sjunkit med cirka 30 procent.

## Inte första gången

Men det är inte första gången som Musk och SEC ryker ihop.

Redan 2018 anklagades Musk för bedrägeri med civila värdepapper. Detta efter att han twittrat att han undersökte ett privatavtal för Tesla för 420 dollar per aktie och hade "kapital" för det.

Hans tweets orsakade att handeln av Tesla-aktien avtog. Det tog många veckor för den att återhämta sig.

Nu undersöker SEC huruvida Elon Musk, eller någon annan part begått värdepappersbedrägeri under 2022 då han påbörjade sin process av att köpa ut Twitter.

Till slut köpte Musk bolaget privat och döpte om det till X Corp.

## Läs även:



## Musk i bråk om Nato.



## Elon Musk om Tesla Roadster: En flygande raket



**Gaithri Ribbarp**



## 2. Så mycket har begpriserna för Tesla rasat

Av Elis Kalmér 23 mars 2024 kl 16:34

Teslas prissänkningar fått stora konsekvenser. Inte minst på andrahandsmarknaden där Teslabilar sjunker rejält. På ett drygt år har en begagnad Tesla Model Y rasat med 130.000 kronor.



Inflation, lägre efterfrågan och sänkta priser. Så har det sett ut den senaste tiden för elbilsindustrin. Tesla är ett av företagen som drabbats och som därför genomfört flera prisjusteringar den senaste tiden. Detta genererar inte bara ett lägre nypris utan har drabbat bilägarna och andrahandsmarknaden hårt. Tesla Model Y har sjunkit med 20 procent sedan januari förra året, det rapporterar [Dagens industri](#).

Tesla har mycket på sitt bord vad det lider och en stagnerad tillväxt är ett av det största problemen. På börsen sjunker bolaget i rask takt och flera ställer sig frågande till om företaget kommer att orka växla upp utan att skörda ekonomiska förluster. Senaste nytt från den amerikanska techjätten är i och för sig en prishöjning på 20 000 kronor och kanske kan det mildra smärtan för pressade ägare som fått rea ut sina bilar på andrahandsvärdet.

Enligt uppgifter från handelsplatsen Wayke är en begagnad Tesla Model Y i dag nästan 130 000 kronor billigare än den var för ett år sedan, rapporterar [Dagens industri](#). Från 649 000 kronor i snitt är den nu nere på 519 000 kronor i snitt. En ny Model Y med tvåhjulsdraft kostar just nu ungefär 554 000 kronor och en fyrehjulsdraft 634 000 kronor. Värt att notera är att bilen dessutom är Sveriges mest sålda bil hittills i år. Model 3 tappar också i värde men inte fullt lika mycket. Där rör det sig snarare om omkring 16 procent på ett år.



*Kanske kan Teslas senaste prishöjning få begpriserna att stiga igen.*

Totalt sjunker priserna på begagnade elbilar med omkring 10 procent. Men enligt Sofia Forsling vd på Wayke, är elbilsindustrin oförutsägbar och det svänger hela tiden.

– Det är i stort sett omöjligt att bedöma det framtida andrahandsvärdet på en elbil och nästan lika svårt för diesel- och bensinvarianter. Det bästa är helt enkelt att välja utifrån den bil man vill ha och behöver, och inte minst har råd med, säger hon till DI.

Genomsnittspriset på Tesla Model X är nu 598 000 kronor.

I Kina har Tesla valt att gå ner i produktionsmängd trots att företagets totala försäljning ökade med 17 procent i årstakt under januari och februari. Enligt Bloomberg News har företaget instruerat sina anställda att jobba fem dagar i veckan istället för sex och en halv, och på så sätt få ner antalet producerade Model Y och 3.

Samtidigt har den totala försäljningen av laddhybrider och elfordon ökat med över 37 procent under samma period i landet trots att man såg en nedgång i leveranserna.

I Sverige förs just nu även en livad debatt om klimatbonus för elbilar, där mer än hälften sägs vilja återinföra den samtidigt som oppositionen ökar. När regeringen tog bort bonusen i slutet av 2022, ansåg 45 procent att det var ett felaktigt beslut, medan 23 procent var för beslutet. Enligt nya sifundersökningar är det nu 53 procent som vill åter-införa den och 47 procent som är emot. 55 procent av de tillfrågade tyckte att det vore bra med en klimatbonus för de som väljer begagnat, skriver [Dagens industri](#).

### Prisutveckling begagnad Tesla, sedan januari 2023

Model Y	-20 %	snittpris: 519 000 SEK
Model S	-18 %	snittpris: 466.000 SEK
Model X	-17 %	snittpris: 598.000 SEK
Model 3	-16 %	snittpris: 400.000 SEK

Källa: Wayke



*Genomsnittspriset på Tesla Model X är nu 598 000 kronor.*

**LÄS MER:**

- [Trendbrottet: Inatt höjde Tesla priserna på två modeller](#)
- [Ett år efter chocksänkning – Tesla sänker priser i Kina](#)
- [Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA](#)
- [Tesla höjer sina priser i Sverige – bara...](#)
- [Tesla sänker priserna kraftigt i Kina – nu spås priskrig](#)
- [Tesla höjer priser igen i flera länder efter chocksänkningen](#)
- 



**Elis Kalmér**

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.



### 3. Ny analys: Bara BMW kan utmana Tesla

Av Erik Aspegren 23 mars 2024 kl 16:21

BMW:s beslut om att ha samma plattform för elbilar och förbränningsbilar fick kritiker att lyfta på ögonbrynet. Men det som sågs som en ineffektiv och billig kompromiss verkar nu löna sig. Enligt analytiker ligger biljätten i framkant med elbilsutvecklingen och är det enda företag som kan utmana Tesla.



BMW har valt en ovanlig plattformsstrategi för utvecklandet av sina elbilar. Till skillnad från många andra biltillverkare bygger BMW nämligen sina el-, hybrid-, bensin- och dieselbilar på samma grundläggande kaross. Helt tvärt emot det tidigare tillvägagångssättet med i3 och i8 som verkligen stack ut. När strategin presenterades menade många kritiker att beslutet var en besvärlig och ineffektiv kompromiss för att komma ikapp konkurrenter.

Men det verkar nu som att det riskfyllda beslutet ger avkastning, förra året sålde biljätten 376 000 elbilar, vilket är en ökning med 75 procent från föregående år. I premiumsegmentet hamnade BMW på andra plats, efter Tesla med 1.8 miljoner sålda bilar. BMW kan nu vara den enda biltillverkaren som faktiskt kan utmana Tesla, det menar analytiker på [New York Times](#).

Medan den största konkurrenten, Volkswagengruppen, kämpar med mjukvaruproblem och förseningar av elmodeller säljer BMW sina elbilar mer och mer framgångsrikt. Flera andra företag har också stora problem, till exempel som Mercedes som förlitar sig på dyra och oberoende plattformar som ännu inte är lönsamma.

Mercedes vd Ola Källenius har större utmaningar än BMW med sina elbilar.



*BMW:s Oliver Zipse hyllas för strategin med plattformar som kan användas för både elbilar och förbränningsbilar.*

Flexibiliteten i produktionen gör dessutom att kunderna kan välja mellan flera olika typer av drivning, vilket ofta inte är fallet hos konkurrenterna. Dessutom ger det BMW själva en stor möjlighet att snabbt kunna minska eller öka produktionen av elbilar, något som nu blivit speciellt aktuellt.

Däremot är det München-baserade företaget inte problemfritt. Fortfarande är Tesla den stora ledaren när det gäller räckvidd för pengarna. Även de kinesiska biltillverkarna som BYD utgör ett stort hot. Under nästa år kommer dock BMW börja sälja en ny serie bilar designade specifikt för att drivas på batterier. Den nya serien kallas "Neue Klasse" och tanken är att bilarna ska täppa till Teslas försprång och köra om på bred front.



### **Erik Aspegren**

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW. Nås på [erik.aspegren@carup.se](mailto:erik.aspegren@carup.se).

### **Läs mer:**

- [Så vill Toyota öka till 600 000 elbilar år 2025](#)
- [David slog Goliat – så blev Tesla mer värt än Toyota](#)
- [Superdatorn Dojo fick Teslas aktie att rusa](#)
- [GM börjar samarbeta med Tesla i USA](#)
- [Volkswagens nya Model 3-dödare – ID. Aero kommer nästa år](#)
- [Teslas delseger: Får ut sina registrerings skyltar](#)



## Teknikens Värld

### 4. Volkswagen ID. Buzz "California" skjuts upp

Publicerad av Sanne Hansen 22 mars 2024 kl 15:52

Volkswagen skjuter upp sitt elektriska "husbilsprojekt" ID. Buzz California på grund av bristande efterfråga på just elektrisk campingbil. Det bekräftades under Volkswagen Commercial Vehicles, VWCV, årliga presskonferens.



*ID. Buzz ska komma i en campingversion i slutet av årtiondet.*

När **Volkswagen** presenterade **ID. Buzz** för världen meddelades också alla olika varianter på modellen som skulle lanseras vartefter. Förutom en femsitsig jättestor familjebil ska det komma en sju-sitsig version, det finns redan en hantverkarversion och vi väntar även fortfarande på en campingversion med tilläggsnamnet California.

Redan förra året rapporterade tyske medier att "husbilen" försenas, **eller snarare stoppas**, på grund av att den skulle väga över 3,5 ton med passagerare och last, vilket skulle kräva en annan körkortsbehörighet än vanlig B-körkort. I stället skulle en ny California-modell baseras på **Volkswagen Multivan T7** i laddhybridutförande. Men under VWCV:s årliga presskonferens nyligen tog Lars Krause, försäljnings- och marknadschefen, avstånd från det påståendet och menade att det fortfarande handlar om en försening och att orsaken är en annan än för hög vikt.

– Jag kan berätta för er att vi alltid utgår från marknaden, och efter att ha tittat på marknadsstatistiken och noga betraktat våra kunder visade det sig att behovet av dessa typer av fordon ännu inte finns där från vårt perspektiv, sa han, rapporterar brittiska sajten **Autocar**.

Det är med andra ord för liten efterfrågan på eldrivna campingbilar. Men de planerar inte att slopa projektet utan förväntar sig att efterfrågan kommer öka inom några år. En eventuell California-version av ID. Buzz kan alltså komma mot slutet av det här årtiondet.

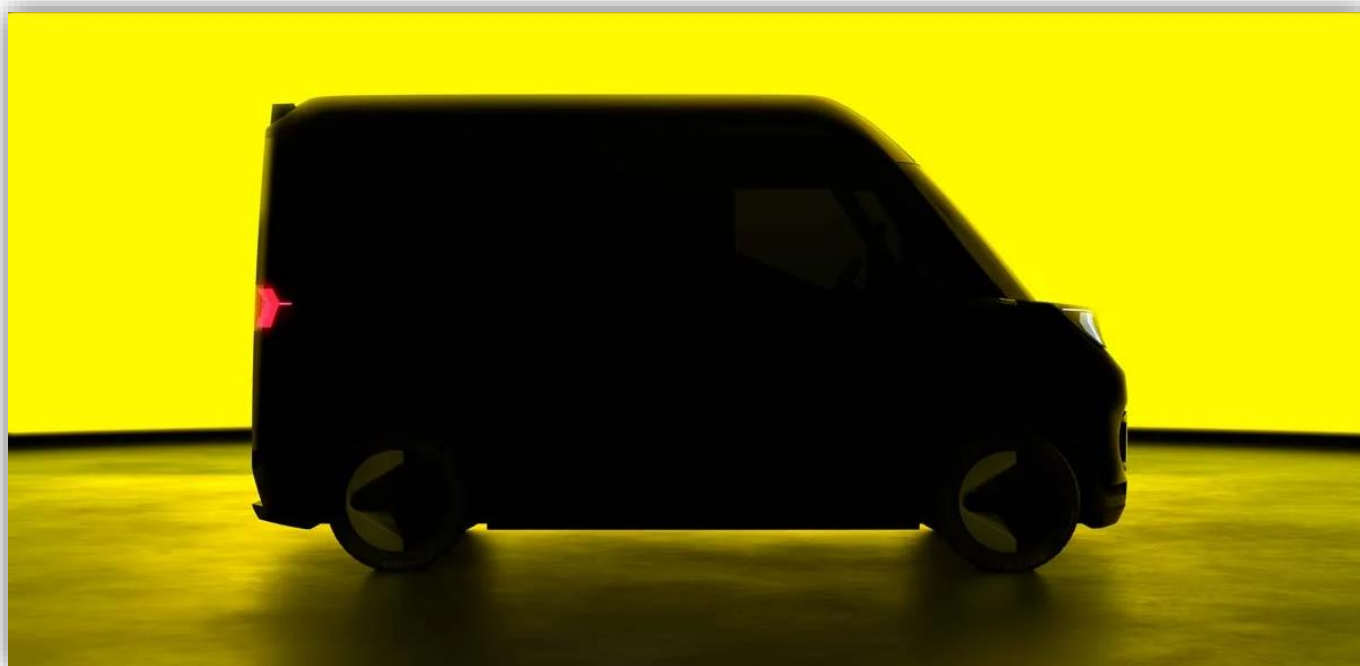
– ID. Buzz är ikonisk och naturligtvis skulle en potentiell ID. Buzz California vara ikonisk.



## 5. Renault och Volvo lanserar nya märket Flexis SAS med fokus på el-skåpbilar

Posted by Kristofer Rask mars 22, 2024

Är detta ett första koncept på nya Renault-Volvo-samarbetet?



Renault Group och Volvo Group meddelade i oktober att de genom ett gemensamt bolag ska utveckla eldrivna transportbilar. Nu har partnerskapet fått de nödvändiga myndighetsgodkännandena för att dra igång verksamheten. Det nya bolaget kommer bara baserat i Frankrike och får namnet Flexis SAS.

Under de tre kommande åren ska de två företagen investera över 3,4 miljarder kronor i den gemensamma satsningen. En ny produktfamilj med helt elektriska skåpbilar är planerade att gå i produktion 2026.

De två ska tillsammans ta fram en helt ny flexibel skateboardplattform som ska passa en rad olika karosstyper, det till en låg kostnad och dessutom med målet att sätta en helt ny säkerhetsstandard för segmentet. Det blir också ett stort fokus på mjukvara och så kallade **Software Defined Vehicle** som ska öka flexibiliteten.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 6. Zeekrs nyhet: Här är kompakta familjebussen Mix

Publicerad 2024-03-22 kl 9:24 (uppdaterad 2024-03-22 kl 9:43) Text Erik Söderholm

Zeekr ska lansera flera nya modeller. Först ut är en kompakt familjebil för den som inte vill köra suv.



**Volvos och Polestars** syskonmärke Zeekr har börjat sälja två modeller på den svenska marknaden. Men i andra länder erbjuds också en sedanmodell och en lyxig minibuss.

Nästa modell ser ut att bli en mer kompakt familjebuss som kallas Zeekr Mix. Den mäter 4,69 meter på längden och blir som jämförelse sex centimeter kortare än Tesla Model Y.





**Zeekr Mix har plats** för fem personer, och drivlinan består av en elmotor på 422 hk. Bilen verkar baseras på Geelykoncernens SEA-plattform – samma som bland andra Volvo EX30 – men i övrigt är det än så länge ont om tekniska detaljer.

Det är inte klart om Zeekr Mix ska säljas i Sverige.

Zeekr siktar på att nästan fördubbla försäljningen i år till 230 000 bilar, upp från knappt 120 000 bilar förra året. Vid sidan av Zeekr Mix ska märket bland annat visa upp en lyxigare suv i mellanklassen.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Här är Volvos nya elbilssyskon – säg hej till Zeekr**



**Zeekr värt mer än Polestar – och närmar sig Volvo**

## 7. Snabb lansering – då vill Leapmotor bygga bilar i Polen

22 mar 2024

Jättekoncernen Stellantis lade förra hösten till ytterligare ett märke i sin portfolio utöver det 14 de redan har.



Genom att gå in med 1,5 miljarder euro – omkring 17 miljarder kronor – fick Stellantis rättigheter att **sälja kinesiska Leapmotor i Europa**. Märket grundades 2015 har de senaste året presenterat flera så kallade "globala modeller" som är tänkta att säljas utanför Kina. Målet för samarbetet med Stellantis är att till 2030 sälja 500.000 elbilar från Leapmotor utanför Kina.

Nu kommer **uppgifter** om att Stellantis även är på väg att starta montering av den mindre modellen Leapmotor T03 i koncernens polska fabrik. Och då redan från andra halvan av i år. Det ska då handla om att sätta ihop så kallade "semi knocked down kits", där enskilda delar av bilarnas skruvas ihop. Tidigare har det kommit uppgifter om att Stellantis planerar att **tillverka modeller från Leapmotor i Italien**.

Leapmotor T03 bjuder på en elmotor med 108 hästkrafter och har ett LFP-batteri på 41,3 kWh som ger en WLTP-räckvidd på 28 mil. Batteriet går att "snabbladda" med 45 kW och från 30 till 80 procent tar då 36 minuter.

Modellen säljs redan i Frankrike med en prislapp från strax under 300.000 kronor. När vi på Elbilen förra hösten talade med representanter från Leapmotor under bilmässan IAA, där företaget hade en av mässans största montrar, var de tydliga med att en lansering av T03 Sverige är planerad för Sverige.

– Självklart kommer den också till Sverige, vi vill till alla europeiska länder. Våra produkter är klara så finns det en passande distributör eller möjlighet kommer vi, sa Tammy Hu som är pressansvarig för Leapmotor.



*Enligt uppgifterna kan Leapmotor T03 börja byggas ihop i Polen redan i sommar.*



**Carl Undéhn**

**Relaterat innehåll:**

**19 feb 2024**

**Kinesiska Leapmotor kan bli "Made in Italy"**

**12 feb 2024**

**Finansiering säkrad för tre batterifabriker i Europa**

**22 jan 2024**

**Stellantischefen varnar för "blodbad" med priskrig på elbilar**

**22 jan 2024**

**STLA Large: Stellantis visar flexibel plattform för elbilar**

**19 jan 2024**

**Wagoneer S blir första "riktiga" eldrivna Jeepen**

**14 dec 2023**

**Bekräftat – då kommer Alfa Romeos första elbil**





## 8. PROV: VW Passat – med bensinknuff!

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2024-03-22

Uppdaterad 2024-03-22

VW Passat har lyxat till sig. Mest lockar kanske laddhybriden med tio mil på en laddning? Frågan är om den är värd 1 000 kronor mer per månad än VW ID.7 Tourer.



*VW Passat har hunnit fram till nionde generationen.*

*Kan den ta tillbaka den interna topplatsen som ID.4 stal? Och hur står den sig mot ID.7?*

**På 50 år har det sålts över 34 miljoner Passat**, och 390 000 stycken i Sverige. Men generation nio har fått en stenhård intern konkurrent: Lika stora och nya **eldrivna ID.7** Tourer.

Ska man välja den nytutvecklade elbilen eller en nytutvecklad Passat, som alltid har en förbränningsmotor under huven? När BMW förnyade 5-serien tog man på sig alla livremmar och hängslen som tänkas kan: den finns med bensinmotor, dieselmotor, som laddhybrid och med eldrift.

VW valde alltså två separata spår, var det smart eller en miss?



## VAD ÄR NYTT?

Låt oss dyka in i nya Passats teknik, och jämföra den med **ID.7 Tourer**.

Passatplattformen kallas MQB Evo och är en vidareutveckling av den gamla bekanta MQB-plattformen. Främst har det elektriska, datakraften och infotainmentsystemet vidareutvecklats.

Bilens dimensioner har också ökat, längden snuddar vid fem meter (+14,4 cm) och den är även lite bredare än tidigare. Dock har man kapat drygt 1,5 cm på höjden. Axelavståndet är sex centimeter längre och enligt VW ger det fem centimeter bättre benutrymme bak – som att det var gamla Passats största nackdel ... vilket det alltså inte var.

Bagageutrymmet har därtill vuxit med nästan 30 liter i laddhybridversionen (till 510 liter) och i bilar med enbart förbränningsmotorer är den angivna bagagevolymen numera imponerande 690 liter. Luftmotståndskoefficienten har slipats från  $c_w$  0,31 till 0,25.

Interiört gör den stora infotainmentskärmen och förarmiljön – MIB4, Modular Infotainment Matrix 4 – att det ser ut som i en elbil, men med en traditionell instrumentering framför ratten. För att skapa en riktigt modern digital känsla kommer ChatGPT att finnas i bilarna till sommaren. Lyxnivån har också höjts, med en hel del mysig utrustning som tillval, och högre kvalitetskänsla.

Även hårdvaran har uppdaterats. Den lilla bensinmotorn på 1,5 liter har fått en rejäl uppfräschning. När det är möjligt stängs två av cylindrarna av och bilen kan frirulla snålt. Tack vare 48-voltssystem och en elmotor på 19 hk som hjälper till vid acceleration blir den både rätt snål och snabb. Uppgifven förbrukning är 5,4 l/100 km och 0–100 km/h ska gå på 9,3 sekunder.





**Laddhybriderna har fått en ännu större uppdatering** jämfört med den gamla GTE-modellen. Elmotorn sägs vara energieffektivare och batteriet har numera 19,7 kWh mot tidigare 13 kWh – trots att det inte tar mer plats. Snabbladdningen har numera 50 kW och AC-laddningen har uppgraderats från 3,6 till 11 kW.

Elektrisk räckvidd på 10–12 mil ska enligt VW betyda att 99 procent av alla resor i Tyskland ska klaras på el. Den totala räckvidden med el och bensinmotor anges till maffiga 80 mil – en våt dröm för alla elbilister.

Bensinmotorn i laddhybriderna kan ge 150 eller 177 hk, beroende på mjukvara, vilket betyder en total effekt på 204 eller 272 hk. Vill man ha fyrhjulsdraft finns det tyvärr bara en version på den svenska marknaden, med en dieselmotor på 193 hk.

Dags att titta lite snabbt på tekniken i nya ID.7 Tourer: Måtten är snudd på identiska, men elbilen har 13 cm längre axelavstånd och är fyra centimeter högre – på grund av det tjocka batteriet i golvet. Elbilen får självklart lägre tyngdpunkt och mer vikt mitt i bilen, även om Passat har sitt batteri under bagagegolvet och under baksätets dyna.

ID.7 har 282 elektriska hästkrafter på bakhjulen och ingen växellåda, mot Passats 272 hk på framhjulen, som matas via en sexväxlad DSG-låda.

Elbilen har hela 150 Nm mer, och kappar nästan en sekund till 100 km/h trots att den väger cirka 380 kg mer. Vill man ha fyrhjulsdraft kommer det en GTX-version längre fram, som givetvis blir ännu snabbare.

Där har vi de viktigaste nyheterna för nya Passat och förutsättningarna för den spännande duellen: laddhybrid mot elbil.

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

**När man närmar sig nya Passat** känns den absolut längre och maffigare än föregångaren. Helt klart en större bil, och designen är modern, men inte spännande.

Interiören domineras av den stora liggande skärmen på 15 tum (12 tum är standard) och allt känns propert och bra. Den nya head up-displayen är tydlig och ger bra med information.

De främre stolarna är mycket bekväma, men så har alla provkörningsbilar utrustats med de nya dyra ergoActive Plus-stolarna med bland annat inbyggd massage på tio punkter, ventilation, och som kan regleras i 14 riktningar. Baksätet är minst sagt slösande rymligt och bekvämt.

I laddhybridversionen ligger batteriet under bagageutrymmet och baksätet vilket betyder att det totala lastutrymmet minskar med 180 liter, från 690 till 510 liter. Det är välpackat under huven, med dubbla motorer och styrsystem.





*Förarmiljöerna är snarlika, med samma stora mittskärm. Men i Passat får man en stor instrumentering – varför kan man inte få det i elbilen också? Knapparna på ratten är lite mer "fysiska" än i ID.7.*

Alla testbilar har också det adaptiva fjädringsystemet DCC Pro, med dubbla ventiler, för bättre kontroll av både in- och utfjädring. Det här ska ge högre komfort och bättre väghållning och systemet tar hänsyn till styrutslag, acceleration och bromsning, och anpassar dämpningen individuellt för varje hjul. Det går givetvis att välja mellan flera kör-program som också påverkar växling och styrning.

Resultatet är briljant och går man in i menyn och gör dämparna ännu mjukare än i Comfortläget blir bilen underbart mjuk, nästan gungig. Köp inte en ny VW utan DCC-fjädring, om det finns som tillval.

Vi startar med den svagaste och billigaste varianten, eTSI med 150 hk för 437 900 kronor. Motorn känns lite klen eftersom det behöver ganska mycket varv för att sätta fart på den stora bilen. Men långsam är den inte, och ljudnivån är låg när man väl ligger och cruisar i motorväghastighet.

Styrningen har fått lite mer direkt utväxling: från 2,75 rattvarv mellan fulla hjulutslag till 2,1. Det gör inte Passat till en spänstig körmaskin, men den är så där alldeles vardagsperfekt som man kan önska sig. Lättkörd, trygg, bekväm och tillräckligt rask.

När jag ber om massage i stolen med hjälp av röststyrningen, svarar bilen med att den inte klarar av det ännu. Över lag känns det som att VW har en bra bit kvar till de bästa konkurrenterna när det gäller röststyrning, som har svårt att förstå såväl svenska som engelska. Infotainmentsystemet är inte speciellt lättnavigerat, med många undermenyer som det tar en stund att hitta i. Navigationskartan känns inte heller modern. Exempelvis Tesla är fortfarande överlägsna när det gäller mjukvara och lätthanterlighet.

Men ratten har fått knapparna som är mer "fysiska" än i de tidigare ID-bilarna, så man är på väg mot ett mer analogt håll. Ett vred för ljudvolymen saknas, märkligt när det finns i nya Tiguan.

ChatGPT kunde vi testa i en speciell bil, men inte heller den funktionen övertygar, så vi hoppas att VW kommit mycket längre när den släpps loss till sommaren. Google-assistenten i exempelvis Volvo och Polestar är än så länge överlägsen – men det ändrar sig kanske?



*I ID.7 kan baksätets rygg justeras, vilket påverkar bagagevolymen. Antal liter är 545/605 och med fällt ryggstöd 1 714 liter. I Passat finns det plats för 510/1 770 liter. Lastlängd ID.7: 1 075/1 948 mm. I Passat: 1 127/2 018 – lite längre.*

**Den dieseldrivna versionen överraskar mig** med sitt knatter, men så var det länge sedan jag körde en diesebil. 400 Nm är inte dumt och på en vinterresa är den fyrhjulsdrevna dieselversionen självklart det mysigaste valet. 0–100 km/h går på överraskande rappa 7,6 sekunder.

Men den versionen lär knappast bli en storsäljare, framför allt på grund av högre för-månsvärde och skatt.

Över till den hyperintressanta laddhybriden, och jag kör 272-hästaren. Det är i grunden samma bil, men det är härligt att den startar i sitt elläge, tyst och bekvämt. Bra är att bensinmotorn inte hoppar igång för att värma kupén så länge det inte är kallare än cirka tio minusgrader. Dåligt är däremot att bilen inte har värmepump, vilket betyder att elförbrukningen riskerar att bli hög på vintern.

Elmotorn är på 115 hk/330 Nm och den elektriska toppfarten är 140 km/h. Så länge man inte trycker för hårt på gaspedalen håller sig bilen i elläge, men efter en kickdown tar det ganska lång tid innan bilen går tillbaka till eldrift igen. I ECO-läget stannar bilen kvar i eldriftläget och visst räcker kraften till för vardagskörning, utan omkörningar.

Trycker man på kommer det ryck i ratten från de 272 hästkrafterna. Visst tusan kan man sakna drivning på bakhjulen, vilket skulle gett ännu mer harmoni till körningen och trygghet på vinterväg. Men nya Passat är väldigt stabil och fin att köra, med en lätt styrning.

Regenereringen kan justeras men det blir aldrig riktig enpedalskörning och bilen stannar inte till stillastående i det hårdaste läget. Lite onödigt är att man måste in i menyerna för att skifta mellan EV-läge och hybridläge.

## **NÖRDFAKTA**

**I Sverige har storsäljaren Passat** fullkomligt utklassats av VW:s eldrivna SUV ID.4. Frågan är givetvis om Passat gör comeback i försäljningstoppen, med sina nya laddhybridversioner. Man kommer givetvis att hamna högre upp i registreringsstatistiken än plats 28 som gamla Passat hamnade på i fjol.

Den första generationen kom 1973 och ritades av Giugiaro, och byggde på Audi 80. På den tiden var framhjulsdrift och tvärställd motor snudd på unikt i klassen. Basmotorn hade 54 hk men 75-hästaren var storsäljaren. 1978 kom den första dieselversionen, med hela 49 hk. Man kunde inte ha så bråttom på den tiden.





Generation två kom 1980, även denna baserad på dåtidens Audi 80. Som ett tillägg till halvkombi- och kombikarossen kom också en sedanversion. Och nu startar Passats internationella karriär, som utökas från första generationens Brasilien och USA till Kina, Mexiko, Sydamerika och Sydafrika. Toppversionen fick en femcylindrig motor från Audi.

Generation tre kom 1988 och med dagens ögon skulle man tro att det var en elbil, eftersom den saknade traditionell grill i fronten. Men på den tiden var det kanske en designflirt med den gamla tidens folkvagnar med motorn bak, som inte heller hade stora luftintag där fram.

**För första gången** kom inte plattformen från Audi (utan var en stretchad Golfplatta) och visst kändes den lite spinkigare. Nytt var också syncrofyrhjulsdrift och en VR6-motor på 2,8 liter. Fyra år senare kom en facelift – med grill! Den kallas generation fyra, men då får man vara generös.

Generation fem kom 1997 och blev en gigantisk succé i Sverige, med sina fina utrymmen och moderna design, samt en kvalitetskänsla som fick bilen att kännas mycket prisvärd. Luftmotståndet var låga 0,27. Mäktig var W8-versionen med 275 hk och riktig fyrehjulsdrift, som kom med en facelift 2001.

Sexan visades på Genève-salongen 2005 och nu gick man över till Haldexfyrehjulsdrift, med framhjuldriven karaktär.

2010 startade Alltrack-trenden, med lätt förhöjda bilar med fyrehjulsdrift.

2015 kom så generation åtta, som alltså pensioneras nu. Den fanns både som sedan och kombi, medan nykomlingen enbart finns med praktisk kombikaross. Den stora nyheten var givetvis laddhybriden GTE som visades 2016.

### **BORDE JAG KÖPA DEN?**

Borde jag köpa en Passat – eller en ID.7 Tourer? Det är frågan som många som kan beställa sin tjänstebil från VW lär ställa sig.

Ska man köpa Passat som privatbil är 1,5-litersmotorn absolut det mest ekonomiskt vetliga alternativet, och den räcker långt.



## Pris och förmånsvärde...

...för nya Passat	Jämfört med ID.4	Jämfört med ID.7 (inte Tourer som ännu saknar pris)
150 hk eTSI 150: 437 900:– 7 162:–	170 hk, ID.4 Pro Edition: 559 900:– 5 018:–	286 hk, ID.7 Pro/Pro Edition: 664 900:– 5 801:–
193 hk TDI 4M: 463 900:– 7 505:–	299 hk, ID.4 GTX Pro Edition: 664 900:– 5 801:–	
204 hk eHybrid TSI 204: 529 900:– 6 559:–		
272 hk eHybrid TSI 272: 551 900:– 6 849:–		

## Jämförelsetabell

Bilmodell	Passat eHybrid TSI 272	ID.7 Tourer	Passat GTE 1,4 (gamla generationen)
Pris	551 900:–	ca 670 000:–	ca 556 900:–
Förmånsvärde	6 849:–	ca 5 810:–	–
Hk, total effekt	272	286	218
Nm	400	550	400
Elmotor, hk	116	286	115
0–100 km/h, sek	7,4	6,5	7,6
Laddning AC/DC kW	11/50	11/175	3,6
Batteri, kWh	19,7	77	13
Räckvidd el, km	ca 100–120	600	61
Total räckvidd, km	ca 900	600	ca 940
Längd, mm	4 917	4 961	4 773
Bredd, mm	1 849	1 862	1 832
Höjd, mm	1 497	1 536	1 516

## MOTORNYTT

<b>Axelavstånd, mm</b>	2 841	2 971	2 786
<b>cW</b>	0,25	0,24	ej uppgift
<b>Vikt, kg</b>	ca 1 822	2 200	ca 1 685
<b>Bagage, liter</b>	510/1 770	545/605/1 714	483/1 613
<b>Dragvikt, kg</b>	2 000	1 200	1 900

Som förare skulle jag utan tvekan välja elbilen ID.7, som självklart har en ännu mjukare och flödigare kraftleverans. Det är inget fel på Passatmaskineriet, men som elbil är den ganska långsam och kopplar man ihop allt blir det trots allt inte lika smidigt och intuitivt, med växlingar och varvande motor – samt ryck i ratten vid gaspådrag.

För övrigt är körupplevelsen väldigt likartad, båda är trygga och lättkörda – och med mycket hög komfort. Utan att ha kört bilarna vid samma tillfälle skulle jag säga att ID.7 känns lite tryggare och skönare att köra. Viktökningen på närmare 400 kg maskeras mycket bra, men visst kan Passat vara lite lättare i steget.

Bakhjulsdrift mot framhjulsdrift talar också för ID.7, och det faktum att det kommer en fyrhjulsdriven version som blir ännu snabbare.

**Men körkänslan lär inte avgöra den här matchen**, utan ekonomi och körbehov. Det är inte svårt att gissa att många tjänstebilister kommer klara det mesta av vardagskörningen på el, med en Passat. Och det är definitivt inte svårt att gissa att många familjer skulle föredra Passat – när de är på långresa.

Att aldrig behöva fundera på räckvidd, laddköer, laddstationer och betalningsmodeller och kanske komma hem från fjällvistelsen tre timmar före grannarna som kör ID.7 ... har ett stort värde.

Skillnaden i förmånsvärde landar runt 500 kronor per månad i skattade pengar – till ID.7:s fördel.

Visst kommer ID.7 med ett större batteri, som ska ge 70 mils räckvidd enligt WLTP, men det blir kanske 35 verkliga vintermil.

Laddhybriderna är långt ifrån uträknade.

**”Jag skulle definitivt välja...”**

**Jag har dömt ut laddhybrider** som korkade inkörsportar till elbilar. Jag hade en BMW i3 med räckviddsförlängare och förbannade mitt val varje gång bensinmotorn gick igång, för att smörja motorn, som en del av underhållet ...

Under tre år använde jag räckviddsförlängarfunktionen två gånger, resten av tiden räckte strömmen. Det blev en sport att slippa använda bensinaren.

Jag förbannade också mitt val varje gång det var dags för service – som blev onödigt dyr eftersom bensinmotorn behövde ny olja och så vidare.

**Varför ha två drivlinor när det räcker med en?**

Mot laddhybrider talade också det faktum att många tjänstebilister valde dessa enbart för det lägre förmånsvärdets skull. Man gitte inte ladda det lilla batteriet, som kanske bara gav två mils elkörning. Många hade inte ens möjlighet att ladda hemma.

Men nu kommer en ny generation laddhybrider som går runt tio mil på en laddning, som dessutom är alldeles underbart bekymmersfria på långfärd – kanske just nu det bästa av två världar?

Och när de moderna laddhybriderna går tio mil på en laddning kan man tänka sig att fler tjänstebilsiter tycker att det är värt att ladda batteriet?

Den ekonomiska verkligheten spelar givetvis också in. En Passat laddhybrid är drygt 100.000 kronor billigare än elektriska ID.7. Det är också pengar, framför allt när det gäller andrahandsvärde. Det lär inte gå att köra in merpriset för elbilen, med billig hemmabel, även om också servicen kostar mindre.

### Skulle jag köpa blev det en Passat.

Men som tjänstebil? Eftersom jag sällan kör riktigt långt blir det tveklöst en ID.7 – som är mysigare att köra och känns mer framtid. Och billigare att ha. Att slippa bensin har också ett värde – för hybriddrivlinan ger inte några vällustiga bensinvibrationer, utan snarare känslan av att elbilsutvecklingen går lite för långsamt...

**Alrik Söderlind**

## TEKNISK INFO/VW Passat EHybrid TSI 272 hk

**Motor:** 4 cyl, turbo, 1,5 l, 177 hk/250 Nm, en elmotor 115 hk/330 Nm, systemeffekt 272 hk/400 Nm. Framhjulsdraft, 6-växlad DSG-låda. Batterikapacitet 19,7 kWh. Laddeffekt AC 11 kW, DC 50 kW.

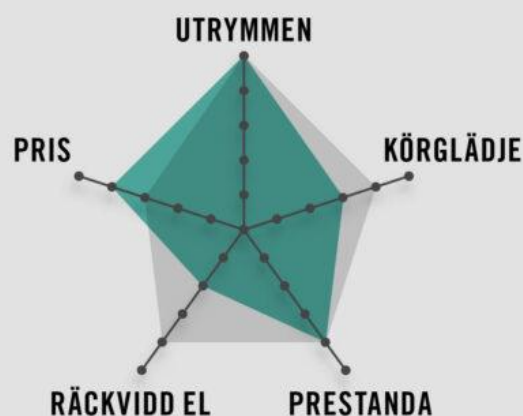
**Kaross:** L/b/h 4 917/1 849/1 479 mm. Axelavstånd 2 841 mm. Tjänstevikt ca 1 822 kg. Maxlast i.u. Bagagevolym 510–1 770 l. Dragvikt 2 000 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 7,4 sek. Toppfart 230 km/h. Förbrukning blandad körning i.u. Räckvidd ca 120 km WLTP. Laddning 10–80 % 28 min.

**Pris:** 551 900 kr. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- VW Passat eHybrid
- VW ID.7 Tourer



## SUMMERING

**Bäst:** Komfort, byggkvalitet, utrymmen, fjädring med DCC Plus, elräckvidd.

**Sämst:** Röststyrning och ChatGPT inte färdigutvecklade, komplicerat infotainmentsystem, lite sval utstrålning.







## 9. Bygger om klassiska hundkojan Mini till lyxig elbil

Posted by Kristofer Rask mars 23, 2024

Brittiska David Brown Automotive har specialiserat sig på att bygga om och restaurera den ikoniska småbilen Mini. Ett av de senare tilltagen är företagets konverteringar av fordonet till eldrift som då får namnet Mini eMastered. Lite vitsigt, eftersom företagets tidigare konverteringar hette ReMasterd.



På utsidan har företaget valt att bevara så mycket av originalutseendet från 1959 som möjligt. En del nymodigheter som LED-ljus kan ändå avslöja att det är något nytt och modernt på intåg.

Bland andra nymodigheter är större fälgar på 12-tum, vilket är två tum större än originalet och bilen har också blivit två centimeter bredare. För en sista finish är karossen också handmålad. Men trots de exteriöra förändringarna så ser bilen ändå väldigt tidsenlig ut.

Interiört har bilen däremot fått en rejäl uppgradering, med nya material och komfortförbättringar. Allt har blivit betydligt mer ombonat och exklusivt. Nyckellös insteg och start, luftkonditionering, servostyrning och en skärm på sju tum med Apple CarPlay och Android Auto är några av nymodigheterna.

Mini eMastered är utrustad med ett batteri på 18,8 kWh vilket räcker till att köra 177 kilometer. Motorn har en effekt på 72 kW (97 hk) och toppfarten är 148 km/h. 0 till 100 km/h klarar bilen på 8,5 sekunder, en sprint som originalet behövde 27 sekunder för att klara av. Bilen saknar snabbladdning, men kan laddas fullt med AC-laddning på tre timmar.

– Från den enkla, ikoniska formen till morgondagens helelektriska, utsläppsfria drivlina, eMastered kommer att köra dig in i framtiden med stil och komfort, skriver David Brown Automotive om modellen.



Men om det ska smaka så kostar det också. David Brown Automotive har vett att ta betalt för sin skapelse, och begär motsvarande 1,66 miljoner kronor.



*Även bagaget har blivit ordentligt ombonat och klätt på insidan i exklusiva material.*



### **Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 10. Avslöjat: Så många hästkrafter behöver du

Av Maths Nilsson

23 mars 2024 kl 07:01

Hur många hästkrafter behöver egentligen en bil? Elbilar har orsakat en våldsam hästkraftsinflation som ger dyrare försäkring och äter däck. Ett nytt test avslöjar hur mycket effekt din bil egentligen behöver. Och att accelerationen från 0-100 km/h är en dålig mätare för den viktigaste prestandan.



### Elbilar har ökat hästkrafterna

För bara några år sedan var 200 hästkrafter i en personbil en riktigt hög effekt som var förbehållen snabbare familjebilar. Sedan kom elbilar och laddhybrider och nu är effektsiffror på 400-600 hästkrafter mer eller mindre vardagsmat. De snabbaste elbilarna har över 1000 hästkrafter. Visst är det en skön känsla att veta att bilen har så många hästkrafter, men baksidan är dyrare försäkring och högre däcksslitage när hästkrafterna släpps loss.

### Accelerationen 0-100 km/h en dålig mätare

Och egentligen behöver din bil inte alla hästkrafterna. [Ett nytt test från tyska ADAC](#) avslöjar hur många hästkrafter som behövs i olika biltyper med olika vikter för att bilen ska ha en tillräckligt snabb acceleration. Idag pratar alla om accelerationen från noll till 100 km/h. Den är egentligen bara intressant när du ska i väg vid ett rödljus och ha bilen som leksak. Betydligt viktigare är accelerationen från 60 till 100 km/h, för den använder du för att göra säkra omkörningar. Den är också viktigt när du ska accelerera på en motorvägspåfart.





*Elbilen Dacia Spring är en av de långsammaste bilar du kan köpa.*

### **Så snabb acceleration behövs för säkerheten**

Tyska ADAC har efter testar av 1000-tals bilar kommit fram till att en acceleration på mellan 5,5 sekunder och 8 sekunder från 60 till 100 m/h är tillräckligt bra för att ge säkra omkörningar och tillräcklig acceleration i trafiken. På den tiden färdas bilen mellan 122 till 178 meter beroende på acceleration. Utifrån det har **ADAC** räknat fram hur många hästkrafter som behövs för olika biltyper och vikter.

### **Alla elbilar är inte snabba**

Att alla elbilar skulle ha snabb acceleration stämmer inte. Dacia Spring visade sig vara en av de långsammaste bilarna, den behövde 14,86 sekunder mellan 60 till 100 km/h. Tesla Model S gjorde samma acceleration på 1,64 sekunder. Det betyder att Dacian behövde en sträcka på 330 meter för att komma upp i 100 km/h, Tesla Model S klarade sig på 36,4 meter.

Volkswagen Tiguan nöjer sig med 150 hästkrafter i instegsmodellen, fullt tillräckligt om vi ska tro ADAC.

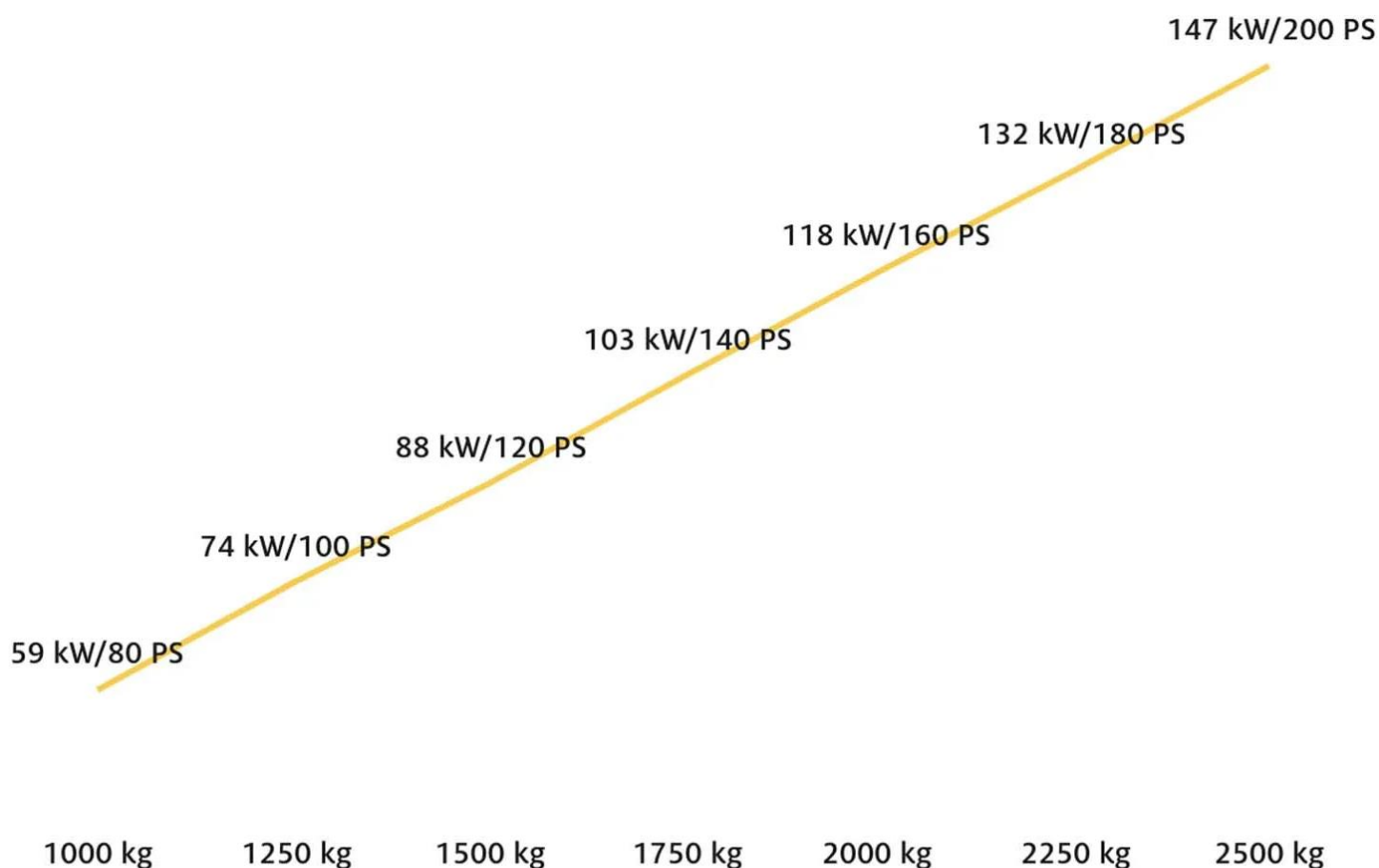
### **Så många hästkrafter behöver olika bilar**

Men enligt ADAC:s beräkningar räcker det med ett viktförhållande på 12,5 kg per hästkraft. Det betyder att en småbil på 1000 kg accelererar säkert med en motoreffekt på 80 hästkrafter, medan en tung elbil på 2500 kg skulle kunna klara sig på 200 hästkrafter. En normal personbil på 1750 kg skulle klara sig på 140 hästkrafter. En komponent som testet inte tar hänsyn till är att vridmomentet också har betydelse för accelerationen samt att luftmotståndet kan spela in.

### **LÄS MER:**

- [Biljättens plan: Tjäna extra på däckslitage och...](#)
- [Så klarar Porschen dragracet mot Lucid med 1126 hk](#)
- [Porsche Taycan mot Lucid Air – vilken elbil är snabbast?](#)
- [Lamborghini Huracan med 1250 hk körs i 358 km/h på autobahn](#)
- [Galet snabb: Nya elbilen Rimac förnedrar Ferraris hyperbil](#)
- [Känd motorjournalist: Därför byter jag från el till diesel](#)

## Rekommenderad motorisering beroende på fordonets vikt



Källa: ADAC eV

© ADAC eV 03.2024

*ADAC:s viktgraf visar hur många hästkrafter bilar egentligen klarar sig med.*

Källa: ADAC



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 11. Flera biltillverkare kritiserar EU:s nya utsläppsmål

Publicerad 2024-03-22 kl 09:49

(Uppdaterad 2024-03-23 kl 13:10)

Text Erik Söderholm

**BMW, Volkswagen och Renault riktar kritik mot att EU skärper utsläppsgränserna för nya bilar.**



**BMW har lanserat** flera elbilar de senaste åren och försäljningen av helt eldrivna BMW-bilar ökade med över 70 procent förra året.

Men trots det har fler än åtta av tio bilar som BMW-gruppen levererar fortfarande förbränningsmotor, och nu uppmanar BMW-chefen Oliver Zipse EU att se över koldioxidmålen.

**Biltillverkarna måste** sänka det genomsnittliga koldioxidutsläppet för alla modeller som erbjuds med 25 procent mellan 2021 och 2025. Annars hotar rejäla böter.

– Mot slutet av 2025 kommer världen veta att det inte är någon enkel sak. Då kommer pressen på den europeiska bilindustrin vara stor, säger Oliver Zipse.

Samma tongångar kan höras hos Volkswagen och Renault. VW:s koncernchef Oliver Blume sa i förra veckan att det är orimligt att införa tuffare utsläppskrav när det inte råder rätt förhållanden för att skala upp försäljningen av elbilar.

Biltillverkarna har tidigare fått gehör för sin kritik mot de **nya utsläppsreglerna Euro 7**. De blir inte lika tuffa som väntat.





**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**BMW: "Vi vill inte skriva av förbränningsmotorn"**



**BMW-chefen avslöjar: Här är modellerna som hänger löst**



**Nya utsläppsreglerna ett steg närmare – gäller även elbilar**

## Teknikens Värld

### 12. Microlino nu som mopedbil

Publicerad 21 mars 2024 kl 17:08 Uppdaterad kl 18:19

Efter en rörig resa kom Microlino i produktion förra året – nu lanseras den även som fyrhjulig moped. AM-kort räcker för att få framföra Lite – som den heter.



*Microlino Lite, en "45-kilometersmoppe".*

Det var under Genève-salongen 2016 som den eldrivna mikrobilen **Microlino** visades upp för första gången men det skulle dröja till 2023 innan en produktion kom igång. Under årets upplaga av samma salong täcktes fordonet upp på nytt – men som ett fordon i klassen L6e, det vill säga fyrhjulig **moped**, vid namn Lite. En fordonstyp som i Sverige får köras 15-åringar som innehar körkort av typen AM.

Topphastigheten är 45 kilometer i timmen och motoreffekten 8 hästkrafter att jämföra med urversionens 90 kilometer i timmen och 17 hästkrafter. Två batteristorlekar erbjuds, 5,5 och 11 kilowattimmar, vilka ger en räckvidd på 10 respektive 17,7 mil. Även kulörerna är två till antalet: Venice Blue och Berlin Anthracite.

Annars rör det sig om samma konstruktion som tidigare och fordonet mäter 2,5 meter i längd, 1,47 i bredd och 1,5 på höjden samt 600 kilo på vågen.

Microlino Lite presenteras med ett leasingpris på 149 schweiziska franc i månaden vilket motsvarar 1 740 kronor. Urversionen har ett frånpris på 17 990 euro, strax över 200 000 kronor.



Peter Klemensberger

## Teknikens Värld

### 13. Activatetsdag

Publicerad 22 mars 2024 kl 11:59

Vi gräver i vårt enorma arkiv, som började ta form redan 1948, och lyfter fram bilder som har gjort mer än ett avtryck. Denna gång tittar vi tillbaka till 1990-talets andra år...



*Bild från vår provkörning av Citroën Activa 2 som tyvärr aldrig blev verklighet.*

**FILM:** [https://youtu.be/ebv7L\\_oFppl](https://youtu.be/ebv7L_oFppl)

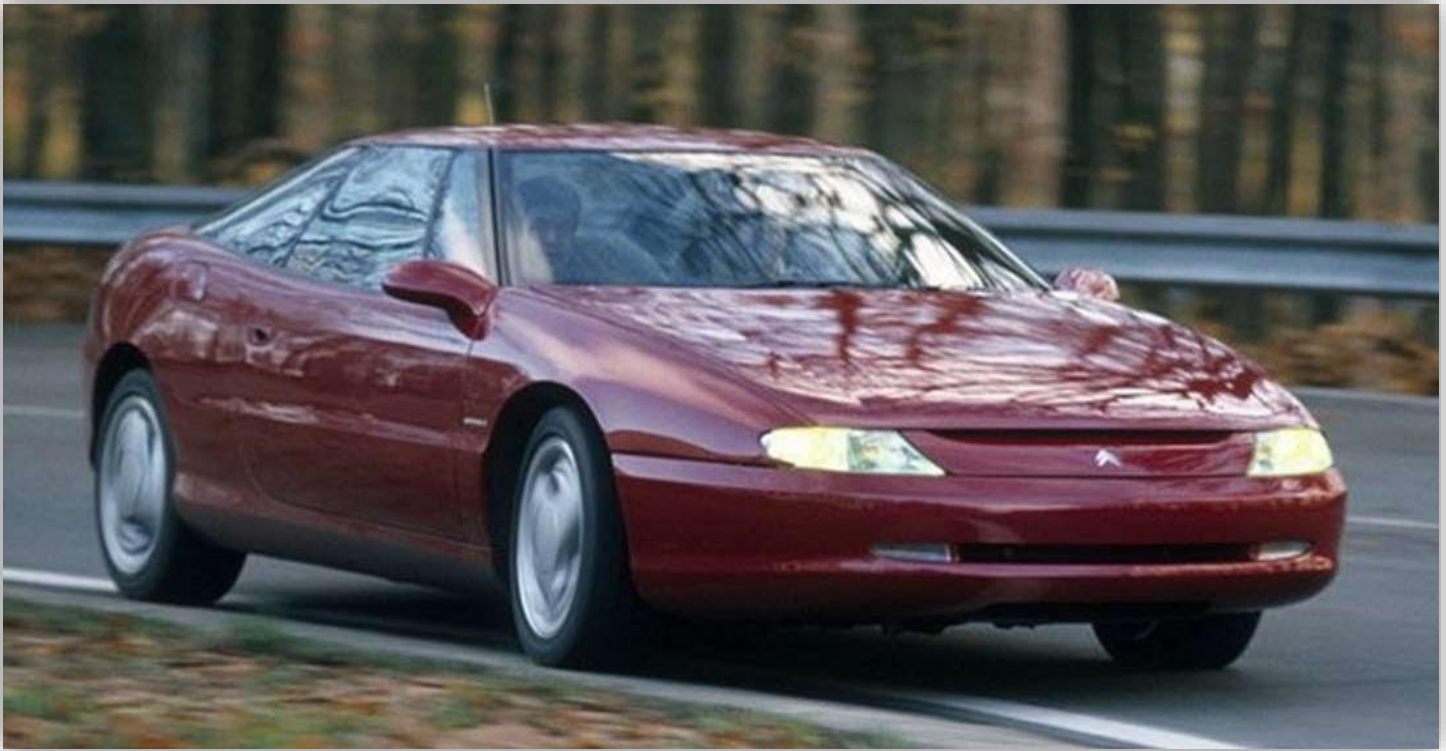
I ett halvårs tid fick Robert Collin tjata på Citroën att han skulle få provköra deras konceptbil, **Activa 2** som presenterades på bilsalongen i Paris 1990. I nummer 3/1991 blev det till slut dags på banan Montlhéry strax utanför Paris.

Med Activa 2 blickade **Citroën** både bakåt och framåt. Dess coupéform, och att drivkraft levererades av en V6-motor påminde om 1970-talets SM. Liksom denna hade Activa 2 även gashydraulisk fjädring, men här parat med modern teknik. Fjädringen som kallades hydraktiv kunde med hjälp av en dator mota den ganska gungiga gången i kurvor hos tidigare Citroën-modeller i grind. Activa 2 hade alltså ett slags aktiva krängningshämmare. Ovanligt då, men nästan vardagsmat i dag. Enligt Robert Collin fick Activa 2 en **Citroën XM**, som konceptbilen baserades på, att kännas som en **2CV** i kurvorna.

För att förbättra både komfort och aerodynamik kunde Activa 2 höjas fyra centimeter vid insteg. Väl uppe i fart på rakare vägar kunde den även sänka sig två centimeter för att minska luftmotståndet.

Men det var inte det enda som Activa 2 var tidig med. De konventionella instrumenten placerades i mitten av instrumentpanelen, de kompletterades av en head up-display i vindrutans. I mittkonsolen fanns en färgskärm som hade integrerad telefon. Men även en tidig form av navigationssystem med funktioner som aktiv trafikuppdatering. För telefonfunktionen hade själva luren slopats och ersatts av en dold mikrofon – voilà, handsfree.





Det fanns planer på en produktionsversion men de lades ner då Citroën beslutade att inte försöka ta sig an segmentet för lyxcoupéer ännu en gång.

Activas fjädring bedömdes av Collin få mer betydelse för utvecklingen än exempelvis fyrhjulsstyrning. Så här i backspegeln var det kanske den lilla skärmen i mittkonsolen som fick större betydelse.

I dagsläget är det fortfarande ytterst få produktionsbilar som har verklig aktiv fjädring. Ferrari Purosangue är i stort sett den enda, och är avsevärt mycket mer sofistikerad än Activa 2 eller Xantia Activa.



**Robin Törnros**

**Feber****14. Saab 9000 fyller 40 år****Roger Åberg 2024-03-22 kl 21:00****Firas på Custom Motor Show.****FILM: [https://youtu.be/w4XV\\_K1pGjE](https://youtu.be/w4XV_K1pGjE)**

1984 var det premiär för klassikern Saab 9000 och det måste såklart firas. Saab själva lever ju inte längre, men det kommer att firas på Custom Motor Show. Fem unika bilar kommer att finnas på plats, bland annat konceptet EcoSport (ovan) och en av bilarna som var med på Talladega Speedway. Saab körde där tre stycken helt vanliga bilar under 20 dygn i sträck och avverkade totalt 10.000 mil.

– Självklart visas även modifierade exemplar upp. Vad sägs om en riktig tidskapsel från millenieskiftet med kameleontfärg, en magnifikt utrustad 9000 CD och en 9000 CS med två motorer?

Custom Motor Show går av stapeln på Elmia i Jönköping under påskhelgen.

**FILM: <https://youtu.be/PKE3aLLD3HM>****Roger Åberg**





## 15. Den tidlösa elegansen hos Peugeot 504 Coupé och Cabriolet

En närmare titt 31 januari 2024 av Andreas

I det ständigt föränderliga landskapet för bildesign framstår vissa modeller som tidlösa klassiker som överskrider epoker.



**Peugeot 504 Coupé** och **Cabriolet**, som introducerades 1969, står som exempel på sofistikerad och elegant design. Dessa fyrsitsiga klassiker designades av Franco Martinengo på **Pininfarina** och fängslade bilvärlden med sin distinkta design och tekniska skicklighet. Denna omfattande utforskning fördjupar sig i utvecklingen av Peugeot 504 Coupé och Cabriolet, och skildrar deras resa från start till slutet av deras produktion 1983 och därefter.

### 504 Coupés designunderverk

**Peugeot 504 Coupé** gjorde en rungande debut och visade upp en design som avvek från traditionella coupéer. Till skillnad från den vanliga praxisen att bara anpassa sedan-designen, tog Peugeot ett djärvt steg med en helt ny kaross för coupén, med betoning på en sportigare hållning. Den förkortade hjulbasen med 19 cm, som härrörde från **sedanplattformen**, gav en dynamisk touch. Fronten hade delade fyrkantiga strålkastargrupper som flankerade en grill som delades av tre slanka horisontella lameller, vilket gav en känsla av exklusivitet. Den framåtlutande motorhuven och den omslutande vindrutan bidrog till den strömlinjeformade estetiken som skulle förbli tilltalande i många år framöver.





### **Motoralternativ och växellådor**

Vid introduktionen hade 504 Coupé en 1,8-litersmotor med Kugelfischer mekanisk insprutning som genererade 97 DIN-hk. Växellådan var uteslutande en 4-växlad manuell växellåda, placerad på golvet för en sportigare känsla. Övergången 1970 till en mer potent 2-liters bränsleinsprutad motor, som producerade 104 hk, markerade en utveckling som sammanföll med introduktionen av den 3-växlade automatiska växellådan som ett alternativ för både coupéer och cabrioletter.

Det avgörande året 1974 bevitnade en omstyling som introducerade den 2664 cm<sup>3</sup>, för-gasardrivna, 136 hk PRV V6-motorn för både coupé och cabriolet. 2-litersmotorn fasades ut under denna period. Som svar på konsumenternas krav 1978 återinförde Peugeot den bränsleinsprutade 2-litersmotorn, nu med något reviderade effektkurvor, som levererade 106 hk. Samtidigt introducerades en mer robust V6-variant, utrustad med Bosch K-Jetronic-bränsleinsprutning och med 144 hk, exklusivt för coupén. Denna V6-variant var kopplad till en 5-växlad manuell växellåda, vilket förbättrade körupplevelsen för entusiaster.

### **Ytterligare omvandlingar och omstylingar**

År 1980 kom en subtil men ändå effektfull omstyling, med modifieringar av frontgrillen och införandet av mer rejäla stötfångare. Versionerna med 2-litersmotor fick en uppgradering från en 4-växlad till en 5-växlad växellåda, vilket ger förarna förbättrad kontroll. 1981 genomgick V6-coupén ytterligare förbättringar med introduktionen av nya lättmetallfälgar, som inte bara förbättrade prestandan utan också lade till en touch av modernitet till estetiken.

När sommaren 1983 närmade sig tog Peugeot beslutet att upphöra med produktionen av både coupéer och cabrioletter, vilket markerade slutet på en era för Peugeot 504-serien. Detta uppehåll varade i 14 år, utan några mellan- eller högklassiga Peugeot-cou-péer som prydde marknaden förrän återupplivandet med introduktionen av **406 Coupé** 1997, också designad av **Pininfarina**.

### **Cabrioletens outplånliga märke**

Parallellt med coupéns resa gjorde **Peugeot 504 Cabriolet** sitt eget outplånliga avtryck i billandskapet. Cabrioleten delade många designelement med coupén och skilde sig främst i taket, innertaket och bakrutan, som ersattes av en sufflett i canvas. Cabrioleten hade samma motoralternativ som coupén, med den 3-växlade automatiska växellådan som förblev exklusiv för coupén.



Cabrioleten genomgick en omstyling 1974 tillsammans med coupén, med förändringar i grillen, framljusen, bakljusen och klädseln. År 1980 introducerade polyuretanstötfångare, målade för att matcha karosfärgen för metalliska modeller och svart för ogenomskinliga färgmodeller, vilket gav en modern touch till exteriören. Cabrioletens historia speglade coupéns och markerade ett slut på produktionen i augusti 1983 och lämnade ett tomrum som inte skulle fyllas förrän Peugeots coupée återuppstod under senare år.

### Konceptuell innovation

Något som lägger till ett lager av intriger till berättelsen är avtäckningen av Riviera-konceptet på [bilsalongen i Paris i september 1971](#). Baserat på designen av 504 Coupé och Cabriolet, visade [504 Break Riviera](#) upp innovation genom att märkas som Frankrikes första och enda shooting brake. Denna konceptuella twist underströk det [kreativa samarbetet mellan Peugeot och Pininfarina](#) och lämnade ett outplånligt avtryck i den franska bildesignens historia.



### Slutsats

Peugeot 504 Coupé och Cabriolet, som föddes ur Peugeots och Pininfarinas samarbetsgeni, står som varaktiga symboler för bilelegans och ingenjörskonst. Deras resa, som sträckte sig från slutet av 60-talet till början av 80-talet, visade upp en kontinuerlig utveckling inom design, teknik och körupplevelse. Även om produktionen upphörde 1983 lever arvet från 504 Coupé och Cabriolet vidare och resonerar med bilentusiaster och samlare som symboler för franskt/italienskt hantverk.





## 16. Den vackraste gudinnan har inget tak

Uppdaterad 25 mars 2024 Publicerad 25 mars 2024

När Citroën DS lanserades vid Paris-salongen i oktober 1955, var det inte bara en ny bil som rullades ut på scenen – det var en revolution på fyra hjul.



*När Citroën DS lanserades 1955 var det en chock för många och bilen fick smeknamnet Gudinnan. Som cabriolet blev hon ännu vackrare.*

Med sin futuristiska design och banbrytande teknik förändrade DS spelreglerna för bilindustrin över en natt. Redan under de första 10 dagarna på mässan skrevs det rekordhöga 80 000 beställningar.

### **Alla andra bilar blev gamla över en natt**

Andra tillverkares bilar framstod plötsligt som föråldrade i jämförelse med denna franska gudinna, vars namn Déesse faktiskt betyder gudinna på franska.

Trots att DS var en teknisk mästerverk, med innovationer som fjädringssystemet, halvautomatisk växellåda och ett avancerat bromssystem så behöll man motorn från sin föregångare.

En fyrcylindrig 1911 cc motor från tidigare modell visade på Citroëns förmåga att balansera innovation med beprövad pålitlighet. Denna balansgång mellan det nya och det traditionella gjorde DS till en succé.

Citroën DS blev snabbt en ikon för fransk design och ingenjörskonst, men det var utvecklingen av cabrioletversionen som var den riktiga fullträffen. För med taket av blev den gudinnan en av de vackraste cabrioletter som tillverkats.





*Det är få bilmodeller som skapar så mycket känslor som Citroën DS. Denna vackra DS21 Décapotable från 1971 är inget undantag. Ett fantastiskt skick och just nu till salu för en dryg miljon.*

### Chapron tog första steget

Planerna på en öppen DS hade funnits sedan start, men det var den oberoende **karossmakaren Henri Chapron** som först realiserade dessa visioner.

Trots initialt motstånd från Citroën, presenterade Chapron sin första cabriolet, Croisette, 1958.

Denna modell, skapad utan Citroëns officiella samtycke, banade väg för ett framtida samarbete som skulle resultera i några av de mest eftertraktade bilarna i DS-serien.

Det var inte förrän Citroën såg den potential och skönhet Chaprons arbete tillförde DS, som de gav honom uppdraget att skapa officiella DS cabrioletter.

Baserat på **Flaminio Bertonis** ursprungliga design, föddes Citroën DS Décapotable. Denna officiella cabrioletversion debuterade på Paris-salongen i oktober 1960 och blev tillgänglig för beställning i februari 1961.

Det faktum att varje exemplar i var handbyggda i små serier, förhöjde bilens exklusivitet och efterfrågan.

Henri Chaprons anpassade DS Cabriolets utmärktes av en extraordinär hantverksskicklighet, och varje bil var unik.

Hans arbete resulterade inte bara i vackra bilar utan bevarade även DS:ens avancerade teknik som den hydropneumatiska fjädningen och säkerhetsfunktionerna.

Det var denna fusion av estetik och prestanda som gjorde DS Cabriolet till en legend på vägen.

Även idag är Citroën DS Cabriolet, särskilt de versioner som modifierats av Chapron, högt värderade av samlare och bilentusiaster.

Att äga en sådan Citroën DS av Chapron är att äga en bit av bilhistorien. En kombination av innovation och skönhet som fortfarande inspirerar och fascinerar.

Idag är hans bilar tidlösa mästerverk som av sina ägare vårdas ömt och ökar i värde för varje dag som går – har du plånboken är det bara att slå till på en av dessa gudinnor.





*Det är få förunnat att glida fram tyst och bekvämt bakom ratten på en Citroen DS Décapotable.*



*Alla Chaprons skapelser fick olika temanamn. Den första hette Le Croisette. Denna heter Le Caddy och är en mycket exklusiv modell endast tillverkad i 34 exemplar. Rariteten hittar du hos DD Classics.*



Den här modellen fick andra bakflyglar som liknar små fenor. Som exklusiv raritet är även priset därefter. 275 000 pund, dvs runt 3,6 miljoner svenska kronor kostar denna vackra skapelse idag.





*Bakifrån ser man nästan inte att det är en Citroen DS. Men attans så läckert.*



*Givetvis Le Caddy, namnet på den exklusiva serien av 34 bilar, på de främre flyglarna.*

**Flera läckra Citroen DS Cabriolet till salu:**

**Citroen DS 21 Cabriolet i guld** med läcker röd inredning. 159 000 Euro

Vinröd **DS 21 Chapron från 1968**. 149 000 Euro

Grå **Citroen DS 19 Chapron "Palm Beach"** från 1964. 199 900 Euro



## Teknikens Värld

### 17. Porsches äldsta 911 visas för första gången

Publicerad 13 dec 2017 kl 21:43

Porsche 911 lever än i dag, det gör även bil nummer 57 som tillverkades 1964 och som då gick under beteckningen 901. Men den lever tack vare en räddningsoperation genomförd av Porsche.



FILM: <https://youtu.be/UZCCdt-elAw>

På Frankfurts bilsalong hösten 1964, närmare bestämt den 12 till 22 september det året, stod Porsche för salongens absolut största nyhet (förlåt Mercedes 600 (W100) och andra fina bilar) i och med att de visade upp 356:ans efterträdare 901. Nej, det är inget skrivfel. Modellen hette då 901. En bit in i produktionsfasen bytte modellen namn till **911**, detta efter att Peugeot opponerat sig mot Porsches sifferkombination. Fransmännen sade sig äga rätten till modellbeteckningar med en nolla i mitten.

Nu kan Porsche Museum stolt visa upp sin äldsta 911 någonsin, en röd fin bil som byggdes hösten 1964 då modellen fortfarande hette 901 (och även om produktionen hette 901 kom bilen att heta 911 när den rullade ut till kunden). Denna bil är alltså en äkta 901.

Som vi ser på bilderna här är den i yppersta toppskick, men så har den inte alltid sett ut, något vi även kan se på bilderna. Bilen hittades "i en lada" i samband med produktionen av en dokusåpa. Museet kontaktades och visade genast intresse när de hörde att det rörde sig om chassinummer 300 057, det vill säga den 57:e tillverkades 901/911 någonsin. I "ladan" stod även en 911 L från 1968 som köptes för motsvarande 143 700 kronor och som kommer att förbli otvättad och orörd (är det förresten en slump att just nu när denna artikel skrivs så ligger eurokursen på 9,911 kronor?). Men det är 901 som är ögonstenen av de båda, den köptes in för motsvarande 1 060 500 kronor. Den lämnades alltså inte orörd utan återställdes till ursprungligt skick.



*Mer eller mindre en rishög när den hittades.*

Efter tre år är arbetet med restaureringen färdigt. Porsches ”avdelning för återvinning” strippade ner bilen totalt, gav den ett kemiskt bad för att få bort rost och all färg och påbörjade därefter det långa arbetet med att återge den sin forna glans. Nya mattor, stolar, instrument, chassi- och drivlinedetaljer och mycket mer. Porsche har som bekant mycket av detta på hyllan, vissa delar till och med nyttillverkade enligt gammalt recept.

Nu står den uppställd på golvet i Porsche Museum där den kan beskådas av besökarna. Du som inte har tid att besöka museet kan redan nu beskåda den här på teknikens-varld.se – för första gången någonsin – i form av filmen ovan och [bildgalleriet](#) nedan ([ytterligare ett snyggt bildgalleri](#) bjuder vi på nedan).

**Läs också: [Porsche 911 genom åren – från 901 till 991](#)**



**[Porsche 901 1964 \(Nr 57\) GALLERIER](#)**



**Mattias Rabe**



## 18. PROV: Porsche 901 – ur-911:an

Publicerad av Michael Pfeiffer 2023-09-08 Uppdaterad 2023-09-08

Bearbetning Tobias Mersinger

**Världens förmodligen äldsta Porsche 911 bär ett annat namn och rullar än. Vi provkör bilen som startade allt!**



*Den blå bilen ägdes under 1960-talet av den legendariske VW-chefen Ferdinand Piëch.*

**Förmodligen äger Alois Ruf världens äldsta körbara 911. Då hette den fortfarande 901 och var den sjätte prototypen som byggdes i Zuffenhausen 1963. Under ägarens vaksamma ögon kör vi klenoden. Häng med!**

”Det känns som sjunde himmeln, eller hur?” skrattar Alois (som kallas Louis) från passagerarsätet i den gula projektilen. Gul? Ja, innan jag får sätta mig bakom ratten av hans 901 måste jag först visa att jag faktiskt kan köra.

Men det är inte vilken bil som helst, Alois har nämligen tagit med sig en Ruf CTR – 1 250 kg, 777 hk och sju växlar.

Jag har precis petat i slutväxeln medan bilen blåser i över 250 km/h över Autobahn. Här i södra Tyskland är det ganska mycket trafik på vägarna – turister som i maklig fart avnjuter utsikten blandas med stressade tjänsteresenärer i hyrbilar och får trängas här och där med en traktor. Hur i hela friden ska vi kunna testa en bil här?

Just nu spelar det ingen roll. För första gången sitter jag i en bil med en sjuväxlad manuell låda. Bakom mig fräser turbosnurrorna hotfullt och det vassa och extremt spänstiga chassit ökar mitt blodtryck märkbart. Kommer vi ens överleva den kommande motorvägspassagen?





**"Inte så illa, eller hur?"** Om jag ska vara ärlig är jag redan slut. Att köra en gatlegal kolfibermonocoque-missil som Ruf CTR med företagets chef bredvid mig i vanlig trafik kostar koncentration. Man vill trots allt inte skämma ut sig.

Äntligen kör vi av motorvägen och efter en kortare tur på slingrande landsvägar svänger vi in på en stor gård och CTR tystnar. "Nu så!" skrattar Alois samtidigt som en port öppnas: här står den ljuvliga, förvånansvärt kompakta och underbart komponerade coupén i sin fulla prakt. I vanliga fall står bilen i Rufs privatmuseum, men idag får den andas frisk luft.

I samma ögonblick försvinner allt runt omkring mig. Jag kommer knappt ihåg varför jag är här, jag vet knappt vad jag heter. Det enda jag vet att jag inte vill slita ögonen från konstverket framför mig. Den blåa kulören som leker med kromapplikationerna, den slanka bakken som aldrig har varit vackrare än så, strålkastarna som trotsar fartvinden och den absolut klara taklinjen som inte har någon jämlike.

**I 60 år har bilentusiaster drömt om att äga** och köra en 911, det här är den äldsta i körbart skick. Vi pratar dock knappast nyskick här. Ruf-specialisterna har renoverat bilen varsamt och resultatet är definitivt bättre än ny. "Det här är Quick-blau" berättar Alois och fortsätter "var och en av de första prototyperna fick ett smeknamn."

Resten vill han berätta på vägen. "Kliv in!" Uppenbarligen har jag klarat uppkörningen, Alois sätter sig nämligen på passagerarsidan. Tänk att jag får köra den ovärderliga och absolut unika klenoden. Man får nästan nypa sig själv i armen.

"Du vet att första växeln är ned till vänster?" – "Såklart!" svarar jag i hopp om att det ska låta självsäkert. De stående pedalerna känner jag konstigt nog igen. Min första bil var en VW Bubbla från 1959 och hade liknande pedaler.

Nu känns det genast lite lättare: ned med kopplingspedalen, slita och dra i växelspaken så att den hamnar ned till vänster, försiktigt på gasen och vi är iväg. Den invecklade förgasaren kräver en stark fot men bilens sexcylindriga tvålitersmotor drar tappert.



**Innan man vet ordet av är det dags för tvåan.** Plötsligt rasar varvtalet och jag måste rädda motorn med kopplingen. Har jag missat något? Var har jag hamnat?

”Tvåan är där ettan är i dagens bilar” säger Alois. Just det. Det känns bara ovant att peta i ettan när man kör 40 km/h. Treaan ligger där tvåan brukar sitta och glider i lätt. Visst kan man lära gamla hundar att sitta.

”Du kommer inte att tro hur vi har kommit över den här motorn” berättar Alois. ”En dag fick jag ett samtal från yrkesskolan och fick frågan om jag har intresse av en gammal undervisningsmotor innan skolan lämnar in den till återvinningen. Självklart hade jag intresse, det var trots allt motor nummer 22. Samma motor som du kör för tillfället.”

Vissa människor har helt enkelt tur i livet. Jag å andra sidan förlorade just växel-lottot för andra gången i rad. Någonstans mellan trean och fyran har jag tappat räkningen och när man väl måste stanna upp och fundera – ja, då har man redan förlorat. Alois tar oljudet från växellådan med ro.

**Nu närmar sig kurvorna.** Även den tunna, hårda ratten påminner mig om saliga tider med Bubblan, nästan lika mycket som känslan att knappt ha någon bil framför fötterna men däremot en bakdel bakom sig med en alldeles egen vilja. Jag petar i fyran och ger lite mer gas.

”Om du fortsätter att krypa som du gör, drunknar tändstiften snart i olja. Boxermotorn behöver varvas! Du kan utan problem varva upp till 6 500!”

Jag som var rädd om bilens 60-åriga mekanik. Men om Alois Ruf uppmanar mig att varva mer, då varvar jag mer. Ned i trean, pedalen i golvplåten och plötsligt är det där – det onda väsandet. Från 3 500 r/min vaknar den kortslagiga motorn, tusen varv till blir den pigg och från 5 000 rotationer händer det plötsligt saker.

Det är som om boxern bara har väntat på detta – det går faktiskt fort nu och motorn verkar vara glad över att äntligen få visa vad den går för.





**Jag är också glad** – jag har nämligen lyckats att peta i femman utan att göra bort mig. Hastighetsmätaren visar redan norr om 160 km/h och landskapet utanför formligen flyger förbi oss. Man kan nästan föreställa sig hur den här bilen känns i 200 km/h.

”Nu fungerar det ju med växlandet” säger Alois men naturligtvis är det i exakt samma ögonblick jag återigen trasslar till det. Den här växellådan är en labyrint!

Ny taktik alltså: jag kopplar loss tills bilen står stilla och börjar om igen. Alois tar det fortfarande med ro och berättar istället hur hans far grundade företaget, började med att reparera Opel, byggde bussar och därefter helt enkelt fastnade för Porsche. Hur? Eftersom han hjälpte en Porscheförare efter en olycka och fascinerades av bilen och livsstilen. Sin artonårige son Alois gav han en krockskadad 911 till körkortet men inte utan att först ha installerat en trött fyrcylindrig motor från en 912.

**Att dagens blåa bil ägdes av Ferdinand Piëch** under 60-talet och därefter kördes av en viss Hans Mezger märkte Ruf-familjen först senare. För tre år sedan började Alois den akribiska restaureringen och då upptäcktes det även att modellen har agerat fotomodell för auto motor sport.

Den dåvarande redaktionen var tvungna att retuschera bilen, de första kördugliga 901 hade nämligen dubbla instrument, i Quick-blau installerade man däremot ett förarlandskap med fem instrument – antagligen för första gången överhuvudtaget.

Andra unika detaljer i Quick-blau: ingen plats för en radio, fönstrens mekanik, skjutreglaget för värmen och ett panikhandtag i A-stolpen – allt i prototypstadiet. Den minutiösa restaureringen skedde med hjälp av gamla bilder och andra historiska källor för att säkerställa att slutresultatet är så nära originalsicket som det bara går.

**De sista svängarna tar jag med besked** och kanske med lite väl mycket självförtroende. Den lätta coupén styr villigt in, skuttar till och redan då känner man att det högra bakhjulet försöker att köra om framaxeln. Panik? Panik! Som tur är behöver jag bara styra emot lätt och gasa ut på rakan. Inte trodde väl jag att en så pass gammal och effektfattig bil kunde vara så här underhållande.

De tre timmarna formligen flyger förbi och det är återigen dags att köra till gården. Inga skador på bilen, där hade jag tur. Alois är lycklig men ingen är lyckligare än jag.

”Välkommen till vår galna familj!” hör man från herr Ruf. Hur menar han nu?

”Jag har ju sett dig njuta. Nu kommer du aldrig kunna sluta.” Han har rätt. Jag behöver en bil som Quick-blau. Eller något liknande.





# ZIM

## TEKNISKA DATA

### Motor: 6-cyl. sidventil —

cyl. diam. 82 m/m  
 slaglängd 110 m/m  
 cyl. volym 3,48 l.  
 effekt 90 hkr 3600 v/min.  
 kompr. förh. 6,7:1  
 antal ramlager 4  
 upphängn. 3-punkts  
 smörjn. system tryck- och stänk-

### Kraftöverföring:

Hydraulisk och enkelskivig torrlamellkoppling

### Växellåda:

3-växlad, synkroniserad, rattväxel  
 utväxl. förh. 1:an 3,115:1  
                   2:an 1,772:1  
                   3:an 1:1  
                   back 3,738:1

Kardan med hypoidväxel, utväxl.-förh. 4,55:1

**Bromsar:** Hydrauliska 4-hjuls-, framhjulsbromsarna försedda med dubbla bromscylinrar. Handbroms med signallampa. Spaken placerad under instrumentpanelen.

**Fjädring:** fram, individuell, med skruvfjädrar och dubbelverkande hydrauliska stötdämpare. Stabilisator av torsionstyp. Bak, längsgående kapslade halvelliptiska fjädrar med dubbelverkande hydraul. stötdämpare.

### Allmänna data:

Kaross: 4-dörrars, 7-sitsig, helt i stålplåt  
 längd ..... 5530 m/m  
 bredd ..... 1900 >  
 höjd ..... 1660 >  
 hjulbas ..... 3200 >  
 spårvidd fram ..... 1460 >  
                   > bak ..... 1500 >  
 fri markhöjd ..... 200 >  
 tjänstevikt ..... 2080 kg  
 bensinförbrukn. 1,55 l/mil  
 bensintankens rymd 80 l.  
 beräknad toppfart 130 km/tim.  
 ringdimension 7×15"  
 batteri 12 v. 60 Ah  
 standardutrustad med radio och luftkonditionerad värme.

**Pris: Kronor 21.000:—**

## AKTIEBOLAGET GRADUR

Storgatan 30 — Tel. 67 91 80 — Stockholm O

*Reservdelar levereras av:*

AKTIEBOLAGET RESERVDELSLAGRET, KRAMPAN, LÄGGESTA. Tel. LAXNE 90

Rätt till ändring av ovanstående specifikationer förbehålles



**Roger Warolin**