



Ogle SX1000

- 1. Dacia presenterar modellen Bigster**
- 2. Volkswagen Tayron officiell**
- 3. Säljstart för Ford E-Transit Courier**
- 4. Allt du behöver veta om vinterdäck**
- 5. Så kan presidentvalet skaka om Europas bilindustri**
- 6. Fuso lanserar el-lastbil som slipper färdskrivare**
- 7. Mobilize Duo är en modernare variant av Renault Twizy**
- 8. Saab 900 SPG**
- 9. Ford Taunus TC coupé**
- 10. Grattis Vauxhall Ventora**
- 11. Ogle SX1000**
- 12. Formel 1-feber snart i Vita huset**



1. Dacia presenterar modellen Bigster

Av Bobby Green 2024-10-09 kl 10:00

Duster har fått en storebror

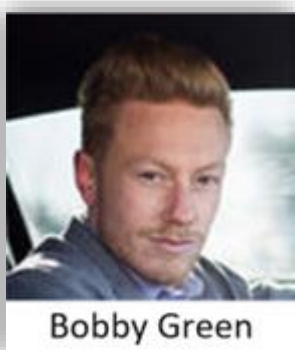


FILM: <https://youtu.be/e9rb4blq6Gg>

I början av 2021 visade Dacia upp konceptbilen Bigster som var en stor SUV som framöver skulle bli märkets flaggskepps-modell. Nu har den förvandlats till produktionsversion och en hel del är faktiskt kvar sedan koncept-tiden. Det här blir en storebror till populära Duster men trots detta är den inte sjusitsig utan det är fem sittplatser som gäller fortfarande. Bilen baseras på CMF-B-plattformen och i bagagerummet ska man få in upp till 667 liter med uppfällbara säten. Maximal lastlängd är 2,7 meter. Insidan har en pekskärm på 10,1 tum i mittkonsolen med trådlös Apple CarPlay och Android Auto, digital instrumentpanel framför ratten och trådlös laddare för telefonen.

Under skalet finns några olika drivlinor att välja mellan. Bigster blir först ut med den som kallas för Hybrid 155 där en bensinmotor på 107 hästar paras med två elmotorer, en automatlåda och ett batteri på 1,4 kWh. Sen finns TCe 140 som har en trecylindrig turbomatad bensinmotor på 1,2 liter med ett mildhybridsystem. TCe 130 4x4 är det tredje alternativet och denna har fyrhjuldrift.

När modellen lanseras och vad den då kommer att kosta är fortfarande oklart.



Bobby Green





**Bigster Concept är Dacias kommande flaggskepps-SUV
Ska lanseras 2025**



**Nu är nya Dacia Duster här på riktigt
Kostar från 269.900 kronor**



**Dacias nya visuella identitet
Nytt emblem i fronten på alla bilar**



**Dacia Duster har nu sålts i över två miljoner exemplar
En "no bullshit"-bil**

2. Volkswagen Tayron officiell – ny suv med plats för sju

Publicerad av Mattias Rabe 10 okt 2024 kl 16.05 Uppdaterad kl 16.18

Volkswagens digra utbud av suvar blir nu ännu större när Tayron presenteras. Modellenamnet i sig är inte nytt då det tidigare prytt en Kina-bunden bil, men när det i dag är dags för generationsväxling kommer nya suven även till vår del av världen. En bred palett av drivlinor och rejäla utrymmen för upp till sju åkande, inklusive förare, gör den till ett hett alternativ för den som tycker att Tiguan är för liten och Touareg för stor.



*Ny modell från Volkswagen som börjar på bokstaven T.
Det betyder en ny suv. Tayron i detta fall.*

Om vi har räknat rätt erbjuder Volkswagen i dagsläget 16 olika suv-modeller runt om i världen. Det måste nästan vara något av ett rekord. I denna siffra har vi inkluderat **Tayron** som alltså inte är en namnmässig nyhet då en suv med modellbeteckningen har sålts i Kina sedan 2018.

Det vi ser här är helt enkel nya Tayron och den är aktuell för den svenska marknaden. Några priser är ännu inte offentliggjorda utan är tänkta att meddelas i samband med säljstarten om ungefär en vecka från i dag.

Volkswagen Tayron är 4 770 millimeter lång och har ett axelavstånd som sträcker på sig över 2 791 millimeter. Med dessa siffror hamnar den i utrymmet mellan **Tiguan** och **Touareg**.

Tayron ligger dock närmare storebror än lillebror. Avståndet till Touareg är cirka 13 centimeter medan det till Tiguan är drygt 23 centimeter.



Skärm framför föraren och skärm ovanför mittkonsolen ingår som standard.

Sjusitsig och hög dragvikt

I standardutförande är Tayron femsitsig, det vill säga den har två sätesrader där det bakre har ett ryggstöd fällbart i tre sektioner, det vill säga enligt 40/20/40-principen. Med baksätet uppfällt ryms 885 liter upp till ryggstödet övre kant och i nedfällt läge ökar lastutrymmet till hela 2 090 liter.





Bra siffror men som inte kan appliceras på eHybrid-versionerna, det vill säga laddhybriderna. I laddbart utförande krymper bagageutrymmets volym till 705 respektive 1 915 liter.

Tayron går även att få med en tredje sätesrad så att modellen blir sju-sitsig. Men återigen får inte laddhybriderna hänga med på tåget då de endast erbjuds i femsitsiga utföranden.

Med alla sju säten uppfällda ryms 345 liter i bagaget, med de två bakre nedfällda 850 liter och med ytterligare tre säten borta 1 905 liter.

För den som känner att runt två kubikmeter lastutrymme inte är tillräckligt går det förstås att utrusta Tayron med dragkrok. Som mest får modellen släpa på 2 500 kilo på kroken.

Bensin- och dieselmotorer

Sex olika drivlinevarianter skeppas med Tayron. Samtliga manövreras via en DSG-dubbelkopplingslåda, i vissa fall med sex växlar, i andra med sju.

Bensinmotorerna är tre till antalet varav en är en så kallad mildhybrid. Den heter eTSI och har 150 hästkrafter hämtade ur 1,5 liter. Drivningen sker på framhjulen.

De andra två bensinmotorerna, TSI, är på 2,0 liter och ger 204 respektive 265 hästkrafter. Båda är fyrhjulsdrevna.

Dieselmotorerna, TDI, är även de på 2,0 liter och ger i ena fallet 150 hästkrafter som når framhjulen och i det andra 193 hästkrafter som skickas till både fram- och bakhjul.

Laddhybriderna, eHybrid, erbjuder 204 samt 272 hästkrafter och – som brukligt vad gäller Volkswagens laddhybrider – driver enbart på framhjulen.

Räckvidden på el ligger uppemot tio mil, som på märkets andra laddhybrider av senaste snitt.

Samtliga drivlinor känner vi igen från andra Volkswagen-modeller, inte minst **Passat** och Tiguan.

Tayron kommer med tre utrustningsnivåer; Life, Elegance och R-Line. Mycket beskrivs vara standard redan i instegsutförandet Life, exempelvis trezons klimatanläggning, digitalt mätarhus, 12,6-tums infotainmentskärm, trådlös sammankoppling med Apple CarPlay och Android Auto, körprofilsväljare och LED-strålkastare med helljusautomatik.

Mer exakta detaljer presenteras av Volkswagen i samband med den stundande säljstarten.



Volkswagen Tayron 2025 Gallerier

När du har kikat på alla 118 bilder i galleriet kan du luta sig bak och låta Linus Pröjtz ta dig igenom allt som är värt att veta om nya Volkswagen Golf R. Klicka nedan.



Linus Pröjtz
Reporter

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-volkswagen-golf-r/>

3. Säljstart för Ford E-Transit Courier – så mycket kostar den

Av Carl Undéhn 9 oktober 2024

Ford satsar stort på eldrivna transportbilar och efter stora E-Transit är det nu dags för säljstart av den mindre E-Transit Courier.



Leveranser är planerade att dra igång i början av nästa år och priset börjar på 419.920 kronor, exklusive moms. Nya Courier har vuxit med 18 centimeter jämfört med den tidigare generationen och mäter 4,34 meter på längden vilket ger plats för ett lastutrymme på 2,9 kvadratmeter.

En genomlastningslucka gör det möjligt att klämma in prylar på upp till 2,6 meter och utöver det finns också en frun på 44 liter under huven. Maxlasten är på 700 kilo och det går att dra släp på upp till 750 kilo.

Räckvidden anges till 30 mil med batteriet som är på 43 kWh och kan snabbaddas med upp till 100 kWh. Med det ska det gå att ladda från 10 till 80 procent på 23 minuter. Ford nämner inget om ombordladdaren, men enligt tidigare uppgifter är den på 11 kW. Inte heller motions effekt nämns, men också den har tidigare uppgetts ha 100 kW och ett vridmoment på 290 Nm.

På insidan hittas två skärmar på 12 tum, en bakom ratten med förarinformtion och en på instrumentbrädan för infotainmentsystem. På den går det också att kolla upp den egna mobilen trådlöst med Android Auto eller Apple Car Play, som båda är standard. Med Connected Navigation erbjuder Ford en prenumerationstjänst som ska öka effektiviteten genom information om trafik, parkering och laddning.

Ford erbjuder också ett Office Pack som kommer med möjligheten att fälla upp en yta för att sköta pappersarbete eller jobba med datorn.



4. Allt du behöver veta om vinterdäck: Dubb, friktion, däckbyte och märkning

Publicerad 2024-10-09 kl 12:00 Text redaktionen

Dags att byta till vinterdäck? I den här artikeln har vi samlat allt du behöver ha koll på för att undvika misstagen. Läs på om dubbdäck, dubbfria friktionsdäck, när det är dags för däckbyte och vad märkningen egentligen står för.



Innehåll:

- **Tid för däckbyte: När ska jag byta till vinterdäck?**
- **Ska jag välja dubbdäck, nordiska friktionsdäck eller centraleuropeiska friktionsdäck?**
- **Är inte alla däck lika bra?**
- **Varför skiljer det så mycket i pris mellan olika däck och däckvarianter?**
- **Vad betyder symbolen med alptoppen?**
- **Vad är skillnaden på budgetdäck och premiumdäck?**
- **Vad gäller kring dubbdäcksförbud?**
- **Vad är ett året runt-däck?**
- **Vad är lagligt mönsterdjup?**
- **Var ska de bästa däcken monteras?**
- **Hur kan jag ta hand om vinterdäcken för att de ska hålla längre?**
- **Kan jag köra med vinterdäck på sommaren?**
- **Vad står siffrorna för på däcket?**
- **Vad står EU-märkningen för på däcket?**
- **Vad är bultcirkel?**
- **Vad är rotationsriktning?**
- **Vilket är det bästa vinterdäcket?**



*Mönsterdjupet ska vara minst tre millimeter,
men de flesta däck tappar prestanda även med mer mönsterdjup än så.*

Perioden när det är dags att byta till vinterdäck brukar vara stressig både för bilägare och däckverkstäder. Men för den som har koll på reglerna och vad som gäller kring olika typer av vinterdäck blir det betydligt smidigare.

Vi Bilägare har testat vinterdäck länge och i [vårt arkiv finns en mängd olika däcktester att läsa](#).

Tid för däckbyte: När ska jag byta till vinterdäck?

Det är krav på vinterdäck under perioden 1 december till 31 mars. Kravet gäller om det råder vinterväglag.

Det är tillåtet med dubbdäck 1 oktober till 15 april, eller om vinterväglag råder. Det är dock tillåtet med friktionsdäck, dubbfria vinterdäck, hela året, men det är ingen bra idé att inte byta till sommardäck på sommaren. Läs mer om varför nedan.

Vinterväglag innebär att det är is, snö, snömodd eller frost på vägen och om det uppstår frågetecknen vid en poliskontroll är det polisen som avgör om det råder vinterväglag eller inte.

Transportstyrelsen har utrett om det skulle vara möjligt att få [köra med dubbdäck två veckor längre på våren](#). Men så verkar det inte bli. Anledningen är att det "riskerar att påverka luftkvaliteten negativt", något du kan läsa mer om [här](#).

Ska jag välja dubbdäck, nordiska friktionsdäck eller centraleuropeiska friktionsdäck?

- Dubbdäck passar bäst för den som ofta kör på blankis. Nackdelen är att de knattrar och att de är förbjudna på vissa gator, vilket du kan läsa mer om nedan. Generellt sett är ljudnivån för dubbdäck högre än för friktionsdäck.
- Nordiska friktionsdäck är dubbfria däck som är utvecklade för svenska förhållanden med mycket snö. De är mindre bra på våt och torr väg. Ljudnivån brukar vara lägre än för dubbdäck.
- Centraleuropeiska friktionsdäck är dubbfria däck som är anpassade för europeiskt klimat, och som är populära i södra Sverige. De ger bra grepp på torr och våt väg men sämre grepp på snö och is. Ljudnivån brukar vara lägre än för dubbdäck.



Är inte alla däck lika bra?

Nej, även om alla däck ser ungefär likadana ut är alla däck definitivt inte lika bra. Tillverkarna har helt olika prioriteringar och de märken som satsar på lågt pris har tvingats kompromissa med andra egenskaper, som bromsförmåga och kurvgrepp.

[I våra däcktester som du kan läsa här](#) kan du tydligt se skillnaden mellan de bästa och sämsta däcken.

Varför skiljer det så mycket i pris mellan olika däck och däckvarianter?

Som vi skrev ovan är alla däck inte lika bra, trots att de ser ungefär likadana ut. Det kan skilja mycket pengar mellan ett så kallat premiumdäck och ett budgetdäck, vilket du kan läsa mer om här nedan.

Det kan också skilja mycket i pris mellan olika återförsäljare och däckhandlare för vad som ser ut att vara samma däck.

Säkerställ att du jämför exakt samma typ av däck med samma benämning och sifferkombination för dimension och storlek. Däcken ska också vara tillverkade samtidigt.

Olika däckhandlare har olika service. Vissa handlare kan ha sämre villkor än andra.

Vad betyder symbolen med alptoppen?

Sedan 2019 finns en regel om att dubbfria vinterdäck, eller så kallade friktionsdäck, måste ha en symbol med en alptopp och snöflinga. Standarden kallas även 3PMSF på branschspråk.

Men vinterdäck som börjat säljas på marknaden innan dess kan sakna den symbolen, och dessa får bara användas fram till och med 30 november 2024. Därefter måste dubbfria vinterdäck ha alptoppssymbolen med en snöflinga i.

Vad är skillnaden på budgetdäck och premiumdäck?

I våra [däcktester](#) märks en tydlig skillnad mellan så kallade premiumdäck, som ofta är dyrare och kommer från välkända varumärken, och billigare budgetdäck. Du får helt enkelt vad du betalar för.



Så här stor är skillnaden i bromssträcka mellan vinterdäck och sommardäck på sommaren.

Eftersom däcken är det enda som kopplar ihop bilen med vägen är det viktigt att inte snåla. Den som inte har råd med nya premiumdäck kan istället välja förra årets modell från ett välkänt märke som brukar vara rabatterade.

Våra däcktester visar tydligt att så kallade budgetdäck har längre bromssträcka och sämre köregenskaper än dyrare däck. De kan också växla snabbt mellan olika beteenden vilket är farligt, framför allt för en ovan förare.

Inget däck kan vara bäst på allt. Att balansera alla moment som ett bra vinterdäck måste klara av är det som skiljer de etablerade däcktillverkarna från uppstickarna.

Vad gäller kring dubbdäcksförbud?

Vissa städer har infört särskilda förbud mot körning med dubbdäck. Anledningen är att dubbdäck kan riva upp partiklar ur asfalten som är hälsofarliga i stora mängder.

Du som ofta kör på gator med dubbdäcksförbud gör klokt i att istället välja ett friktionsdäck, ett dubbtfritt vinterdäck. Den som kör med dubbdäck i en förbudszon kan stoppas av polis som skriver ut böter.

Vad är ett året runt-däck?

Året runt-däck är tänkta att sitta på bilen året runt, oavsett årstid. De säljs in med argument som att bilägaren slipper byta däck och att köregenskaperna är lika bra på sommaren som på vintern.

Det fungerar dock inte i praktiken. Enligt våra tester är året runt-däck betydligt sämre och mer osäkra än vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren. De har längre bromssträcka och sämre köregenskaper.

Eftersom året runt-däcken dessutom sitter på bilen året runt slits de snabbare. Det innebär att du oftare måste köpa nya däck.

Vad är lagligt mönsterdjup?

Ett vinterdäck måste enligt lagen ha minst 3 millimeter mönsterdjup, annars blir greppet för dåligt. Men många däck tappar mycket av greppet redan innan dess, så gränsen ska ses som en absolut minimigräns.

Är mönsterdjupet mindre än 5–6 millimeter blir vinterdäcket betydligt sämre på att leda bort slask. Även isgreppet blir sämre.

Du kan mäta mönsterdjupet med en femkrona. Håll ned femkronan med toppen av femman nedåt i däckets mönster. Om mönstret går djupare än avståndet mellan kronans kant och toppen på femman är mönsterdjupet större än 3 millimeter.



Oktober och november är högsäsong för däckbyttarna. Se till att vara ute i god tid.

Var ska de bästa däcken monteras?

Om dina däck är olika slitna ska de bästa däcken monteras bak. Men skillnaden mellan fram- och bakdäcken får inte vara för stor – det ger farliga köregenskaper.

Anledningen att du ska montera de bästa däcken bak är att bilen då behåller greppet bättre på bakvagnen än framvagnen. Det ger mindre risk för sladd.

Hur kan jag ta hand om vinterdäcken för att de ska hålla längre?

- Förvara däcken svalt och mörkt, liggande på varandra eller hängande i fälgen. Häng dem inte i själva däck.
- I Vi Bilägares däcktester brukar vi köra in dubbdäck drygt 50 mil, varav de första 10 under 80 km/tim.
- Undvik att vrida på ratten när bilen står stilla för att inte slita på dubbarna.
- Kör med rätt däcktryck. Det står i bilens instruktionsbok.

Kan jag köra med vinterdäck på sommaren?

Rent tekniskt och lagligt finns inget hinder att köra på dubbfria vinterdäck på sommaren. Dubbdäck är dock förbjudet under perioden 16 april till 30 september så länge det inte råder vinterväglag.

Det är dock ingen bra idé att köra på friktionsdäck på sommaren. De är inte anpassade för de varma temperaturerna vilket ger längre bromssträcka och osäkra köregenskaper. Dessutom slits däcken snabbare vilket gör att du måste byta oftare.

I våra tester är bromssträckan betydligt längre för ett friktionsdäck på sommaren än med ett vanligt sommardäck.

När bilen med sommardäck i [vårt test av vinterdäck på sommaren](#) fått stopp från 80 km/tim, höll bilen med vinterdäck fortfarande en fart på 50,7 km/tim – en hastighet som kan resultera i en riktigt otäck olycka! Hade färden skett i 110 km/tim hade skillnaden varit ännu större och krockvåldet dödligt.

Läs också: [Så farliga är vinterdäck på sommaren](#)

Vad står siffrorna för på däck?

Det finns en mängd bokstäver och siffror på sidan av däcken som kan vara bra att ha koll

på. I vårt exempel använder vi ett däck av dimensionen 205/55 R16 91V DOT0120.

- 205: Däckets bredd på den bredaste delen i millimeter.
- 55: Höjden på däck, anges i procent av bredden.
- R: Radialdäck.
- 16: Fälgens diameter.
- 91: Belastningsindex. I det här fallet motsvarar siffran 91 en högsta belastning på 615 kilo.
- V: Hastighetsindex. Hur snabbt däck får köras. V står för 240 km/tim.
- DOT 0120: Tillverkningsår. Däck är tillverkat vecka 1 2020.

Vissa däck kan ha andra beteckningar som exempelvis kan visa att däck är särskilt utvecklat för en viss biltillverkare eller att det är extra lättrullande för lägre bränsleförbrukning.

Beteckningen XL innebär att däck är extra förstärkt och tål tyngre last.

M+S innebär att däck är ett vinterdäck.

Vad står EU-märkningen för på däck?

Alla däck som säljs inom EU måste märkas med information om bränsleförbrukning, våtgrepp och buller (utanför bilen). Deklarationen använder samma bokstavssystem som finns exempelvis på vitvaror, det vill säga bokstäver där A är bäst och G är sämst.

Bränsleförbrukning innebär att man mäter rullmotstånd. Skillnaden mellan A och G är drygt 0,6 l/100 km. Skillnaden mellan B och E, två klasser, är att E kan ha upp till 0,31 l/100 km högre förbrukning.

Våtgrepp anges för bromsning från 80 till 0 km/tim. Från A till B ökar bromssträcka med tre meter, från B till C med ytterligare fyra och E kan ha upp till tolv meter längre bromssträcka än ett A-märkt däck.

Mellan högsta klassificering A och den lägsta F är skillnaden 18 meter. Men man säger också att skillnaden mellan klasser som ligger efter varandra är en billängd (tre till sex meter).

Bullermärkningen baseras på vägljudet uppmätt utanför bilen när den kör förbi. Detta säger inget om bullernivån inne i kupén. Bilar reagerar olika beroende på vilka frekvenser som däcken förstärker genom chassit.

Det finns extra bullerdämpande däck, fråga din däckhandlare om det erbjuds i din dimension.

Vad är bultcirkel?

Alla fälgar passar inte på alla bilar. Bultcirkeln visar antalet bulthål och hur stor cirkeldiametern är. Exempel: bultcirkeln 5/100 visar att fälgan har fem bulthål med 100 som cirkeldiameter.

Vad är rotationsriktning?

Vissa däck har en särskild pil som visar åt vilket håll de ska monteras. Pilen ska peka åt det håll bilen ska köras åt.

Vilket är det bästa vinterdäcket?

Det kan du se i våra däcktester. Vi testar däck i egen regi i norra Sverige och går på djupet för att säkerställa högkvalitativa däcktester.

För att säkerställa repeterbara resultat kör vi kör varje testmoment i vinterronderna minst två gånger, med omvänd körordning mellan däcken. Med jämna mellanrum använder vi ett så kallat referensdäck som alla jämförs emot, för att fånga upp hur underlaget och greppnivån ändras över tid.

5. Så kan presidentvalet skaka om Europas bilindustri

Uppdaterad 09 oktober 2024 Publicerad 09 oktober 2024

USA:s presidentval kan avgöra framtiden för europeiska biltillverkare, med fokus på elbilar och potentiella tullar.



*När en så stor nation som USA ska välja president, ja, då påverkar det även oss i EU.
Men mer specifikt, hur kommer biltillverkarna att påverkas?*

USA:s presidentval i november kommer att påverka europeiska bilföretag som **BMW**, **Mercedes-Benz**, **Volkswagen** och **Volvo**.

Dessa märken, som satsat stort på elbilar och har betydande investeringar i **USA**, kan möta nya utmaningar beroende på valutgången enligt **Automotive news Europe**.

Två områden sticker ut: **elbilar** och **importtullar**.

Elbilar och miljöpolitik

Kamala Harris, den demokratiska kandidaten, förväntas fortsätta Biden-administrationens miljövänliga politik.

Det inkluderar satsningar på att minska utsläpp och främja produktion av elbilar i USA.

Detta skulle gynna europeiska tillverkare som redan investerat enorma summor i elektrifiering, enligt **Stefan Bratzel** vid Center of Automotive Management.

USA:s biltillverkare, med undantag för **Tesla**, ligger efter i utvecklingen av elbilar, medan europeiska företag redan anpassat sig till EU:s strikta utsläppsregler.

Donald Trump, å andra sidan, har motsatt sig elbilar, och vill stoppa stater från att förbjuda **bensinbilar**. Han har också uttryckt oro för att omställningen till elbilar skulle leda till massuppsägningar inom bilindustrin.

Ytterligare utmaning för krisande industri

Bilindustrin i Europa **genomgår redan ett stålbad**. Fordonsindustrins jättar har sett efterfrågan minska och konkurrensen öka. Den politiska utvecklingen i USA utgör ännu ett mörkt moln på industrins redan dunkla horisont.

”Vi är inne i en destruktiv och smärtsam tid”, säger **Peter Bryntesson**, vd på Fordonskomponentgruppen, till **TN** och konstaterar att krisen är stark i Tyskland.

Tullar och produktion i USA

Trump har tidigare förespråkat en protektionistisk handelspolitik med strafftullar mot EU. Skulle han vinna valet, finns en risk för nya tullar på europeiska bilar.

Analytiker som **Pedro Pacheco** menar dock att sådana tullar kan pressa europeiska biltillverkare att öka sin produktion i USA.

Trump har lockat företag med löften om lägre skatter och kostnader för energi och regleringar, i hopp om att fler tillverkare ska bygga fabriker i USA.

Flera europeiska märken, som BMW och Mercedes, har redan stora produktionsanläggningar i USA, vilket minskar deras beroende av import.



Amerikanska företag skjuter upp investeringar tills efter valet

Det politiska läget i USA är så pass osäkert att många amerikanska bolag nu skjuter upp sina beslut om investeringar tills efter valet, rapporterar



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



6. Fuso lanserar el-lastbil som slipper färdskrivare

Posted by Kristofer Rask oktober 10, 2024

I somras infördes ett nytt regelverk för transporter där eldrivna lastbilar på upp till 7,5 ton kan få undantag från kör- och vilotidsregler och slipper färdskrivare. Ändringen trädde i kraft parallellt med att personer med B-körkort tillåts köra eldrivna lastbilar på upp till 4,25 ton.



Med regeländringen hoppas regeringen övertyga fler företag att gå över till eldrift. Det förväntas underlätta trafikplaneringen, men också göra det enklare att hitta chaufförer. Villkoret är att fordonet inte färdas mer än 10 mil från sin stationeringsplats.

Initiativet hyllas av lastbilsagenten FUSO i Sverige som tror att detta är tillräckligt för att fler företag ska våga ta steget till eldrivna lastbilar i exempelvis stadsmiljöer. Därför lanserar man nu eldrivna lastbilar (Mitsubishi) FUSO eCanter 7,49 ton.

– Vi har redan märkt ett klart ökat intresse. Med en 7,49 tons lastbil öppnas nya möjligheter, säger Philip Flygare på Veho Import som är generalagent för FUSO i Sverige.

Den nya lastbilen byggs i Portugal och har LFP-batteriet som ger upp till 20 mil i räckvidd. Chassit finns med fyra olika hjulbaser och har en kapacitet på 3,7 ton. Lastbilen är konstruerad så att den kan utrustas med en mängd olika påbyggnader, allt från skåp till tippflak.

– Klassen upp till 7,5 ton används nästan uteslutande för stadskörningar, och det rör sig ofta om korta turer som kan behöva utföras under loppet av en hel dag. Reglerna är inte anpassade för den sortens trafik och därför kan detta verkligen göra skillnad, avslutar Philip Flygare.



Kristofer Rask



7. Mobilize Duo är en modernare variant av Renault Twizy

Posted by Kristofer Rask oktober 10, 2024

Renault lanserar nu en uppdaterad variant av sin mikro-elbil Twizy.



Denna gången bär den märket Mobilize som är Renaults mobilitetsbolag. Det lilla fordonet kommer i två utföranden och passagerarvarianten får det nya namnet Mobilize Duo.

Den eldrivna tvåsitsaren levererar en räckvidd på upp till 161 kilometer. Ombord finns en rad tekniska förbättringar mot föregångaren men också en höjd säkerhetsnivå. Fordonet är det första av sitt slag med en airbag på förarsidan.

Duo är kompakt och mäter endast 2,43 meter i längd och har alltså plats för två personer. Den har ett perfekt format för den trånga stadstrafiken i storstäderna. Med den nya airbagen blir den också säkrare.

Mobilize Duo erbjuds också i ett Cargo-utförande vid namnet Bento med en längd på 2,54 meter. Perfekt för den som behöver ett mindre fordon med goda lastmöjligheter. Bento har dock bara en sittplats och en något kortare räckvidd, upp till 149 kilometer.

– För att möta upp utmaningarna med mobilitet i och runt städer, speglar Duo och Bento visionen om Mobilize: att ge detalj- och företagskunder mobilitetslösningar som är säkrare, enklare, mer miljövänliga och nära anpassade till de stora problem som städer står inför idag, berättar Gianluca De Ficchy, vd för Mobilize.

Duo och Bento utmanar de klassiska reglerna inom bildesign hävdar Mobilize. Interiören är förhållandevis stor och rymlig och har stora glasytor. Mobilize liknar det vid "en futuristisk rymdkapsel".

Genom den egna mobiltelefon och tillhörande appen "MyDuo" kan man skapa nycklar till bilen. Mobiltelefonen används också som mediaspelare och för navigering. Därför kommer bilen också med en praktisk smart placerad mobiltelefonhållare.

I Frankrike kostar bilen från 110 000 kronor. Idag finns inga planer på att lansera modellerna i Sverige.



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.](#)

8. Saab 900 SPG 1986



Saab, ett företag med en rik historia av flera segrar i Monte Carlo-rallyt och en designfilosofi inspirerad av stridsflygplan, har konsekvent skapat oortodoxa bilar som entusiaster älskar. Saab var ursprungligen ett svenskt luftförsvarsföretag och strävade efter att upprätthålla Sveriges neutralitet före, under och efter andra världskriget. Företaget gav sig in i biltillverkning med 92:an, en bil som andligt nog efterträdde 91-skolflygplanet. Saabs rykte om att tillverka små men trevliga bilar stärktes med 96:an, den första modellen som exporterades internationellt. När 900 kom var Saab väl respekterat för att tillverka udda, framhjulsdrivna bilar med exceptionella köregenskaper.





Saab 900 lanserades 1978 och var en renodlad modell som efterträdde 99:an. Den behöll den karakteristiska undermonterade transmissionsdesignen, som bevisats vara effektiv tack vare Saabs rallystamtavla. Denna layout optimerade viktfördelning och körbarhet, särskilt under hårda svenska vintrar. 900:ans dubbla länkarmlänksfjädring, som introducerades för förbättrade köregenskaper, förbättrade Saabs förmåga att navigera i kurvor på ett skickligt sätt.





Saabs rykte för säkerhet är legendariskt och ofta banbrytande funktioner som sätter branschstandarden. Märket var bland de första att introducera deformationszoner, sidokollisionsskydd och förstärkta säkerhetsburar, vilket säkerställde att deras bilar gav förstklassigt skydd i händelse av en olycka. 900 SPG gynnas, precis som alla Saaber, av dessa innovationer, vilket gör den inte bara till en prestandaikon utan också till en säker och pålitlig bil.

1984 introducerade Saab 900 Special Performance Group (SPG), känd som 900 Aero i Europa. SPG blev väl mottaget och är fortfarande mycket eftertraktat idag. SPG representerade Saabs satsning på hög prestanda och sportig estetik och innebar flera betydande förändringar av standard 900 för att skapa en mer dynamisk och engagerande körupplevelse. Den hade en turboladdad 2,0-litersmotor som producerade 160 hästkrafter, vilket gav snabb acceleration och imponerande toppprestanda. SPG inkluderade också en sportinställd fjädring med styvare fjädrar och stötdämpare, vilket förbättrade hanteringen och väghållningen. Saab utrustade SPG med en lägre, mer aggressiv kaross som inkluderade spoilers fram och bak, sidokjolar och unika trekrade lättmetallfälgar. Dessa aerodynamiska förbättringar minskade luftmotståndet och förbättrade stabiliteten vid högre hastigheter. Dessutom fick SPG:s interiör specialbehandling, med sportsäten, premiummaterial och ett uppgraderat stereosystem, vilket säkerställde att förarna njöt av både komfort och prestanda.

Denna speciella SPG har sin ursprungliga edvardianska grå färg, minutiöst underhållen och aldrig ommålad. De SPG-specifika aerodynamiska sidokjolarna och den främre stötfångaren, med fabriksdimljus, förblir i utmärkt skick. Dessutom är de yttre trimbitarna väl, och panelluckorna är normala, vilket visar att den här bilen aldrig har förstörts. Bilens moderna stil visas ytterligare av de ursprungliga trekrade fälgarna insvepta i Continental-däck, som bytts ut under de senaste 1 000 milen.



Invändigt har bilen Scottish Bridge of Weir grå läderklädda säten, med mindre slitage på förarstolens bolster, vilket tyder på att den används aktivt. Den uppgraderade premiumstereon förhöjer körupplevelsen och originalenheten ingår i försäljningen. Bilen levereras med fabriksluftkonditionering, en funktion i alla SPG:er.

Mekaniskt presterar denna SPG som en Saab ska och erbjuder 160 hästkrafter vid full boost. Bilens sportfjädring håller den på jorden och förstärker dess rallyklara karaktär. De senaste bytena och rehabiliteringarna under de senaste 1 000 milen inkluderar en ny kopp-ling, lackerade hjul, ett återvunnet innertak, ny servostyrning, bromsbelägg och rotor, motor- och växellådsfästen med mera. Den kompletta uppsättningen böcker, originalverktygssats och reservdäck följer med bilen. Detta 60 000 mil långa exemplar, minutiöst bevarat och väl omhändertaget, har hämtats från sin tredje ägare, där de två första är familjemedlemmar.

900 SPG anses av entusiaster vara den renaste prestanda-Saab och är höjdpunkten av svensk ingenjörskonst. Detta fenomenala exemplar skulle göra vilken Saab-entusiast som helst stolt, redo att dra blickarna till sig på lokala bilevenemang eller på livliga körningar. Med sin stridsflygplansinspirerade design är Saab 900 SPG redo att fånga sin nya ägare här på Hyman Ltd.

Bilens pris är \$83 500





9. Ford Taunus TC (1970-75)



Medan köparna i Storbritannien hade Ford Cortina, fanns Taunus i Tyskland och den erbjöds som en stilig tvådörrars, fyrsitsig fastbackcoupé som TC.

Ford hade redan Capri, men Taunus TC var mer tänkt som en grand tourer än som en sportmodell.

Även om kupén aldrig blev någon storsäljare, motiverade den sin plats i Taunus sortiment fram till 1975.

Den erbjöds med de vanliga Pinto och Köln V6-motorvalen, inklusive en 2,0 V6 som aldrig var tillgänglig för brittiska köpare.



10. Grattis Vauxhall Ventora!

Publicerad 21 oktober 2009

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Ursula och Yrsa har namnsdag vill vi gärna fira Ventora.



Ventora är inget ord man hittar ordböcker, utan det är skapat av reklamfolk. Det kallades en modell av Vauxhall som fanns åren 1968 - 1975 i två upplagor byggda på Victor av serierna FD respektive FE.

Hos koncernsyskonet Pontiac fanns ungefär samtidigt en modell som hette Ventura men det är en helt annan historia.

Vauxhall Ventora var en brittisk muskelbil - den var i princip en Victor som försetts med den stora sexcylindriga motorn på 3,3 liter som annars satt i de större modellerna Velox och Cresta.





Formgivningen med coke-bottle shape delade Ventora med Victor FD men hade vinyltak och annan grill och dekor. Broschyren påstod att den gick som en sportvagn men var mycket bekvämare. Effekten uppgavs till 142 hk men det var enligt SAE-normen.



Andra upplagan 1972 av Ventora hade liksom Victor FE en lyckad formgivning med drag av samtida Pontiac. Den stora sexan var mer komfort- än sportbetonad och det var knappast någon skillnad i prestanda mellan Ventora och Victor VX 4/90.



Bakifrån kan Ventora lätt förväxlas med en Opel Commodore men det finns inte en enda gemensam karosspanel. Ventora hade med kuggstång dessutom bättre styrprecision än sin tyska kusin.



Vauxhall Ventora V8 "Big Bertha" 1974.



VAUXHALL

11. Ogle SX1000: En sällsynt brittisk sportbil med en Star Wars-koppling

Läsningstid cirka 7 minuter

Skrivet av Ben Branch

18 juli 2024

Detta är en Ogle SX1000, det är en sällsynt brittisk sportbil med bara 66 tillverkade totalt, som delar samma grund som Mini men med en ny kaross designad av den engelska industridesignlegenden David Ogle.



David Ogle var en Supermarine Seafire-pilot under andra världskriget. Han skulle komma att grunda Ogle Design 1954, och på 1970-talet skulle det vara Ogle Design som skulle bygga Luke Skywalker's XP-34 Landspeeder baserad på en **Bond Bug** trehjulig bil.

Snabba fakta – Ogle SX1000

Ogle SX1000 var en sällsynt brittisk sportbil baserad på Mini-plattformen, med endast 66 tillverkade exemplar. Designad av David Ogle, en före detta pilot från andra världskriget och grundare av Ogle Design, hade den en glasfiberkaross på ett förlängt Mini Van-chassi. Till en början levererade kunderna donatorbilar för konvertering, men senare säkrade Ogle nya komponenter från BMC för att bygga kompletta fordon. Bilens namn inkorporerade på ett smart sätt motorstorleken och en subtil nick till sex appeal.



Designen av Ogle SX1000 slutfördes av David Ogle i början av 1960-talet. Det är en avancerad form med tidens mått mätt och erbjuder utmärkt aerodynamik.

Tragiskt nog dog David Ogle i en bilolycka 1962, kort därefter upphörde produktionen av SX1000. Ogle Design fortsatte dock under ny ledning och bidrog särskilt till ikoniska konstruktioner som Raleigh Chopper-cykeln, BSA Rocket 3-motorcykeln och olika bilar inklusive Reliant Robin. Deras kanske mest kända skapelse var Luke Skywalkers XP-34 Landspeeder för "Star Wars: A New Hope", byggd med en Bond Bug trehjulning som bas.

Den presenterade Ogle SX1000 från 1962 är den sjätte enheten som tillverkas och tros vara 1962 års New York International Auto Show-bil. Den har några unika funktioner, bland annat ett luftintag på huven och elektriska fönsterhissar. Prestandan förbättrades genom att borra ut en 1275 Cooper S-motor och sedan komplettera med dubbla SU-förgasare och en oljekylare. Den har en gul finish med lättmetallfälgar och en svart vinylinteriör och representerar ett ovanligt stycke brittisk bilhistoria.

Ogle SX1000 var en del av en unik klass av specialfordon baserade på Mini-plattformen, som hade en tvärställd motor som drev framhjulen. Denna layout blev inflytelserik inom kompaktbilsdesign över hela världen. Minis modulära frontenhet, inklusive motor, transmission, fjädring och bromsar, skulle enkelt kunna återanvändas för andra fordon, vilket inspirerar till olika kreativa anpassningar i Storbritanniens blomstrande garagebaserade bilkultur.



Kraften tillhandahålls av en utborrad 1275 Cooper S-motor med dubbla SU-förgasare och oljekylare.

Bygga Ogle SX1000

Ogle SX1000 var en del av en unik klass av småbilar som började dyka upp i England i början av 1960-talet – specialbilar baserade på den ovanliga plattform som erbjöds av Mini. Nu har mycket skrivits om Mini och dess innovativa användning av en tvärmonterad rak fyra som driver framhjulen – den var så inflytelserik att samma grundläggande layout nu används av de allra flesta av världens kompakta bilar.

En annan fördel med Minis design är att hela fronten, inklusive motor, växellåda, fjädring och bromsar, kan tas bort och användas för att driva andra bilar - vissa har till och med vänt på monteringen och använt den för att skapa en tvåmotorig, fyrhjuldriven Mini.

Storbritanniens livliga garatissamhälle tog snabbt till sig Mini och den mer sportiga **Mini Cooper**. Bilar baserade på antingen Mini, Mini-drivlinan eller Mini-plattformen började dyka upp, inklusive Broadspeed GT, **Mini Marcos**, Mini Jem, Radford, Unipower GT, Cox GTM och bilen du ser här, Ogle SX1000.

Av dessa var Ogle SX1000 en av de mest omfattande och definitivt en av de mest minnesvärda. David Ogle från Ogle Design, som redan är en erfaren bildesigner, skapade en elegant ny glasfiberkaross för bilen som hade en längre hjulbas än standard Mini, eftersom den var baserad på Mini Van-plattformen.

SX1000 fick sitt namn efter den 1000cc-motor (egentligen 998cc) som användes, där "SX" förmodligen var utformad för att subtilt påminna köpare om sex, en vanlig namnkonvention som kvarstår på sportbilar i produktion till modern tid.

Potentiella kunder som ville beställa en Ogle SX1000 hade till en början bara ett alternativ, att leverera en donatorbil till Ogle Design som sedan skulle bygga den åt dem för cirka 550 pund. Detta var inte långt ifrån priset för en ny Mini Cooper på den tiden, men trots detta fanns det gott om köpare.



*Interiören är enkel men allt du behöver finns där,
Ogle SX1000 var tänkt som en praktisk sportbil som var prisvärd att köra och underhålla.*

Övergången till fabriksproduktion

Efter pågående förhandlingar med BMC lyckades David Ogle säkra en leverans av fabriksnya komponenter till SX1000 och kunde då för första gången erbjuda helt nya bilar – den enda invändningen från BMC var att de inte kunde märkas som "Minis" på något sätt.

Att köpa en helt ny SX1000 skulle kosta dig 1 190 pund, vilket var en betydande siffra på den tiden, men trots detta rullade beställningarna in och företaget producerade sex av dem i veckan när produktionen var som högst.

Tragiskt nog skulle David Ogle omkomma 1962 i en trafikolycka när han körde en Ogle Mini GT till Brands Hatch-banan där han skulle demonstrera bilen.

Produktionen av Ogle SX1000 skulle komma att avslutas kort därefter, cirka 66 stycken hade byggts totalt och vissa uppskattningar visar att ett 40-tal har överlevt till våra dagar.

Star Wars-kopplingen

Efter David Ogle's alltför tidiga död skulle hans företag Ogle Design överleva, i själva verket är det fortfarande verksamt idag som Ogle Noor med kontor i England och Norge. Det skulle bli Tom Karen som tog över som företagets verkställande direktör och chefsdesigner och hjälpte till att styra företaget genom de kommande 20 åren.

År 1970 designade Ogle Design den mycket inflytelserika Chopper-cykeln för Raleigh, de designade ett antal motorcyklar inklusive BSA Rocket 3 och en serie bilar inklusive **Scimitar GTE**, **Bond Bug** och **Reliant Robin**.



Företagets mest kända skapelse är utan tvekan Luke Skywalkers XP-34 Landspeeder som först dök upp i *Star Wars: A New Hope*. Designen av Landspeeder har tillskrivits både specialeffektskonstnären John Stears och Ogle Design, även om det verkar som om Stears gjorde de ursprungliga ritningarna och teamet på Ogle Design byggde den i England.

XP-34 Landspeeder var faktiskt baserad på Bond Bug trehjulning, en serie specialeffekter inklusive vinklade speglar placerade under användes för att dölja hjulen och ge dem effekten av att sväva över landskapet.

1962 Ogle SX1000 visas här

Bilen du ser här är en Ogle SX1000 från 1962, det är bara den sjätte som byggdes, och det tros vara 1962 års Ogle New York International Auto Show Car.

Denna SX1000 tros också vara den enda som är utrustad med ett luftintag på huven och elektriska fönsterhissar, och den har en uttråkad 1275 Cooper S-motor med dubbla SU-förgasare och oljekylare - vilket ger en betydande prestandauppgärning.

Bilen återlämnades till Storbritannien 2007 av nuvarande ägare och numera säljare. Detta är en av de mest historiskt betydelsefulla av de överlevande Ogle SX1000s, den har en finish i gult med lättmetallfälgar över en svart vinylinteriör.



Ben Branch

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom sektorn för alternativa och vintagebilar, med över en miljon läsare varje månad från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



12. Formel 1-feber snart i Vita huset?

Av Tobias Grüner

09.10.2024

USA:s vicepresident Kamala Harris har i en intervju avslöjat att hon är en stor Formel 1-entusiast. Bland de 20 förarna har presidentkandidaten också en klar favorit.



Medan Formel 1-entusiasmen i Tyskland bara har flammats på en låg låga sedan de stora framgångarna med Michael Schumacher och Sebastian Vettel, har serien vunnit betydande popularitet över hela världen de senaste åren. Den spännande VM-kampen säsongen 2021 och Netflix-dokumentärserien "Drive to Survive" har också utlöst en riktig Formel 1-feber på den viktiga amerikanska marknaden.



Tobias Grüner

