



Gutbrod Superior 700 E

1. Mazda 6e
2. Nya Porsche 911 Carrera S
3. Dacia billigast i SUV-klassen
4. Så nytolkar Renault insidan av nya eldrivna Twingo
5. Nytt grepp på elbilar med Honda 0 Series
6. Olinia tar vid där Tesla slutade i Mexiko
7. Donald Trump hotar Teslas vinst
8. Toyota ger upp problemfylld elbil som får nytt namn
9. Elbilen Renault 5 utses till Årets Bil 2025
10. Volvos miljardklipp
11. Lösning nära för konkursad svensk bildelsjätte
12. Volvos löfte att sluta sälja diesel-lastbilar
13. Gutbrod Superior 700 E
14. Mercedes-Benz 500K Cabriolet C

1. Mazda 6e: Pris, räckvidd och allt du behöver veta

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 10 jan. 2025 Publicerad 10 jan. 2025

Nu är Mazda 6e lanserad och bilen är först ut med Mazdas nya designspråk, "Authentic Modern" med mjuka linjer och en låg taklinje.



Nya Mazda 6e är äntligen lanserad. Denna rymliga halvkombi med fem dörrar är den senaste modellen i Mazdas växande elbilsfamilj.

Mazdas nya elbil, Mazda6e, har just haft världspremiär på bilsalongen i Bryssel. Denna rymliga halvkombi med fem dörrar är den senaste modellen i Mazdas växande elbilsfamilj.



Fina detaljer och allt enligt Mazdas designspråk, "Authentic Modern".



Vi älskar Mazdas klassiska röda färg.

Två olika batteripaket att välja mellan

Mazda6e kommer att erbjudas med två olika drivlinor för att tillgodose olika behov.

Standardversionen har ett LFP-batteri på 68,8 kWh, vilket ger en räckvidd på upp till 479 km. Med 200 kW DC-laddning kan batteriet laddas från 10 till 80 procent på bara 22 minuter. Elmotorn levererar 258 hk (190 kW).

För den som prioriterar längre räckvidd finns Mazda6e Long Range med ett NMC-batteri på 80 kWh. Denna version har en räckvidd på upp till 552 km. Elmotorn i Long Range-versionen ger 245 hk (180 kW). Båda versionerna har bakhjulsdrift och ett vridmoment på 320 Nm. 0-100 km/h går på under 8 sekunder och toppfarten är begränsad till 175 km/h.

Elegant design med japansk inspiration

Mazda6e är först ut med **Mazdas** nya designspråk, "Authentic Modern", som är en vidareutveckling av "KODO: Soul of Motion". Bilen har en elegant profil med mjuka linjer och en låg taklinje. Den stora elektriska bakluckan underlättar lastning och bilen har även en frunk på 70 liter.

Interiören är inspirerad av det japanska konceptet "Ma", som betonar enkelhet och harmoni. Både fram- och baksätesspassagerare har gott om benutrymme och panoramataket skapar en ljus och luftig känsla. Exklusiva materialval och detaljer ger en lyxig atmosfär, som förstärks av den stämningsfulla interiörbelysningen.



Mazda är bra på att få sina bilar att kännas lyxiga och välarbetade.



Plats i bak också.

Två utrustningsnivåer på 6e

Mazda6e finns i två utrustningsnivåer, Takumi och Takumi Plus. Takumi-modellen har en interiör i beige eller svart konstläder, medan Takumi Plus erbjuder brun Nappaläderklädsel och elektriskt solskydd för panoramataket.

Anpassningsbar förarmiljö

Förarmiljön är utformad med Mazdas människocentrerade filosofi i åtanke.

Den har en 14,6-tums pekskärm som kan anpassas efter förarens preferenser. Framför ratten finns ett 10,2-tums digitalt instrumentkluster och informationen visas även på en head-up display med AR-funktionalitet. Röststyrning och gestkontroller gör det enkelt att hantera bilens funktioner. Ljudsystemet är levererat av SonyPRO® och har 14 högtalare.



Tronen. Ja så känns det oftast när man hoppar in i en Mazda.



Detaljer. Det älskar vi.

Hög säkerhet

Mazda6e är utrustad med nio krockkuddar och ett omfattande utbud av avancerade säkerhetssystem. Dessa inkluderar bland annat autonom nödbromsning, filhållningsassistans och trafikskyltsigenkänning. Bilen har också en kamera som övervakar baksätet för att förhindra att barn lämnas kvar i bilen.

Mazda 6e kommer till Sverige i sommar

Nya Mazda6e förväntas komma till svenska Mazda-återförsäljare under sommaren 2025. Bilen kommer att visas upp för svenska bilentusiaster på eCarExpo i Stockholm den 4 april. Liksom övriga Mazdamodeller på den svenska marknaden kommer Mazda6e med 3 års fabriksgaranti och 7 års förlängd komponentgaranti.

Fakta:

- **Märke:** Mazda
- **Modell:** 6e
- **Motor:** Elmotor
- **Batteri:** 68,8 kWh (LFP) / 80 kWh (NMC)
- **Räckvidd:** 479 km / 552 km
- **Laddning:** 200 kW DC (10-80% på 22 min)
- **Förbrukning:** –
- **Pris:** –
- **Lansering:** Sommaren 2025



Åsa Wallenrud

2. Nya Porsche 911 Carrera S: Allt du behöver veta

Uppdaterad 09 jan. 2025 Publicerad 08 jan. 2025

Är det inte dags för en ny Porsche? Här kommer den helt nya 911 med en rejäl prestanda-uppgradering och lite finputs.



En helt ny Porsche 911 Carrera S. Går att köpa nu.

Porsche utökar 911-familjen med nya Carrera S. Modellen placerar sig mellan 911 Carrera och 911 Carrera GTS, med en prislapp som börjar på 1 630 000 kronor för coupén och 1 780 000 kronor för cabrioleten. Läs mer i deras [pressmeddelande](#).





30 hästkrafter mer

Carrera S har fått en rejäl prestanda-uppgradering jämfört med sin föregångare. Den 3,0 liter stora boxermotorn med biturbo levererar nu 480 hästkrafter, vilket är en ökning med 30 hästkrafter. Accelerationen 0-100 km/h går på 3,3 sekunder och toppfarten är 308 km/h.

Förutom den ökade effekten har Carrera S även fått en utökad standardutrustning. Bland annat ingår 20- och 21-tumsfälgar, sportavgassystem och Porsche Torque Vectoring Plus (PTV+). Bromssystemet är hämtat från 911 Carrera GTS och har röda bromsok.

Mjukt läder mot kroppen

Interiören i Carrera S präglas av exklusivitet med läderklädsel som standard. Instrumentpanelen, dörrsidorna och stolarna är klädda i mjukt läder. Som tillval kan man få en ännu mer omfattande läderklädsel.



Carrera S har även fått ta del av den uppgraderade standardutrustningen som finns i hela 911-serien. Det innebär bland annat Matrix LED-strålkastare och trådlös laddning för smartphones. Som tillval finns bland annat lyftsystem för framaxeln, HD-Matrix LED-strålkastare och Sport Chrono-paket.

Nya 911 Carrera S kan beställas nu.



Porsche bjuder alltid på fina bakändor.

Porsche 911 Carrera S

- **Märke:** Porsche
- **Modell:** 911 Carrera S
- **Motor:** 3,0-liters boxermotor med biturbo
- **Batteri:** –
- **Räckvidd:** –
- **Laddning:** –
- **Förbrukning:** 10,9 – 10,3 l/100 km (WLTP)
- **Pris:** Från 1 630 000 kronor
- **Lansering:** Nu



Åsa Wallenrud

3. Dacia släpper ny prisbomb – billigast i SUV-klassen

Av William Karlsson 10 januari 2025, 10:55

Dacia chockar konkurrenterna med en ny prisbomb. Nya Dacia Bigster blir klart billigast i getingboet med mellanstora SUV:ar.



Dacia Bigster lever upp till sitt namn och är en stor bil på 4,57 meter, vilket gör den ungefär lika stor som en Volkswagen Tiguan och Nissan Qashqai. I Europa har priset för Bigster nu avslöjats och det visar sig att Dacia släpper ännu en prisbomb.

Närliggande bilhandlare

I Tyskland kommer Dacia Dusters storebror Bigsters att kosta från 23 990 euro, motsvarande 275 000 kronor, **enligt BILD**. Det är ett pris som är betydligt lägre än andra i klassen bilar som Volkswagen Tiguan, Nissan Qashqai och Toyota RAV4. För det priset får du en Bigster med bensinmotor på 140 hästar.

Dacia har hittat en egen nisch med sina lågprisbilar. Det har gjort Dacia Sandero till Europas mest sålda bil och SUV:en Dacia Duster är också en framgångshistoria med hög försäljning. Hur mycket de svenska köparna kommer att få betala för att få tag på en Bigster är fortfarande inte officiellt.

– Vi har inte släppt de svenska priserna ännu. Det planerar vi att göra i maj/juni, skriver Karin Lyrborn, pressansvarig för Dacia Sverige till Carup.

Bigster uppges ha stora utrymmen och ett rekordstort bagage på hela 667 liter, vilket gör den störst i den mellanstora SUV-klassen. Bilen kommer med en hybriddrivlina på 155 hästkrafter, eller som en mildhybrid på 140 hästkrafter. Det finns även en fyrhjulsdreven mildhybrid på 130 hästkrafter.

LÄS MER:



Dacia avslöjar ny stor lågpris-SUV: Rekordrymlig



Rekordbilliga elbilen Dacia Spring kommer snart till Sverige



Dacias nya sjusitsiga modell får bara en stjärna i...



Premiär: Helt nya Dacia Sandero och Logan

Tesla Model Y krossar allt i Europa i år

Nya Dacia Duster släpps som billig minibusbil



William Karlsson

Feber

4. Nu får vi se hur Twingo E-tech ser ut på insidan

Av Bobby Green 2025-01-10 kl 10:20

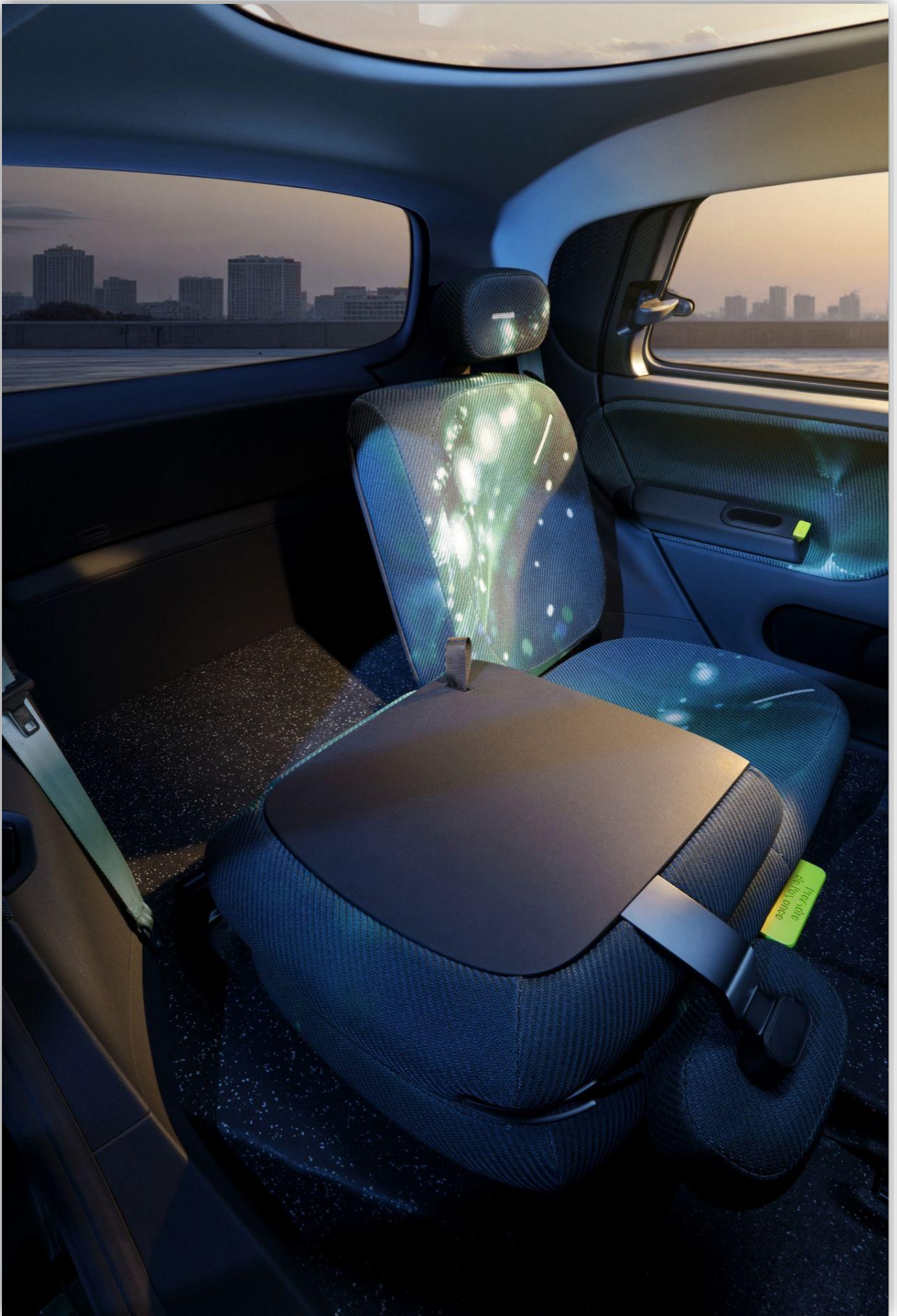
Lekfullt!



På Bryssel Motorshow visar Renault idag för första gången upp hur den eldrivna konceptbilen Twingo E-tech ser ut på insidan.

Interiören ser väldigt färdig ut men vi får snällt vänta till 2026 innan produktionsversionen av bilen lanseras. Personligen hade jag gärna sett att inget förändras för jag tycker hela bilen ser klockren ut. Bortsett från designen på stolstyget kanske, eftersom det nästan ser ut som att man spillt några liter mjölk i bilen. På instrumentbrädan finns en skärm på 10,1 tum för infotainmentsystemet och ytterligare en på sju tum framför föraren.







Bobby Green



**Nya eldrivna Renault Twingo ska kosta under 20.000 euro
Och får design inspirerad av första generationen**



**Renault ska bygga billig elbil med Kina istället
Det blev ju inget samarbete med Volkswagen**



**Renault rullar ut Twingo som elbil
Tar sig bara 18 mil på en laddning**

5. Smarta och lätta – nytt grepp på elbilar med Honda 0 Series

Carl Undéhn 8 jan 2025

Nästan på dagen för ett år sedan meddelade Honda vid CES-mässan att de gör en nystart med sin satsning på elbilar.



Med Honda 0 Series vill den japanska tillverkaren ta fram nya elbilar med lättare batterier än idag som ska kunna laddas från 10 till 80 procent på 15 minuter. Vad det då handlar om för batterier meddelades inte.

Nu pågår årets upplaga av CES och Honda är återigen på plats med sin 0 Series. Som innan heter det att lanseringen av de nya elbilarna sker 2026 och inför det visas två nya koncept upp. Den ena av dem har stora likheter med konceptet Saloon från förra årets mäsas. Namnet är samma som innan, precis som den udda och kilformade karossen. Det handlar om en lyxig sedan som ska bjuda på gott om plats på insidan, även om de exakta måtten inte avslöjades.

Bilen ska komma med självkörande funktioner i nivå 3. Med det är bilen till stor del självkörande, men det krävs att en förare är redo att gripa in vid alla tillfällen. Någon bakruta hittas inte, i stället har konceptet precis som förra året ett högt och tydligt bakparti.

Det andra konceptet som nu visas är en elsuv och förmodligen en vidareutveckling av den minivan som visades förra året. Elsuven ska bli den första modellen från 0 Series att sättas i produktion och är planerad att lanseras på den nordamerikanska marknaden 2026. Även här hittas en del av den kantiga designen från konceptet Saloon, men i övrigt har elsuven mer konventionella former. Inte heller här avslöjas storleken, men Honda talar om den som en mellanklassuv vilket borde innebära en längd på omkring 4,7-nånting meter.



Båda modeller ska använda ett nyutvecklad operativsystem med namnet Asimo OS. Namnet Asimo har hämtats från den 1,34 meter långa robot med samma namn som Honda presenterade år 2000. Asimo OS kan uppdateras over the air (OTA) för att få nya funktioner över tid och operativsystemet ska fungera som en central del av bilen och styra både de självkörande funktionerna och vad Honda kallar en "ultra-personlig optimering" av bilens funktioner.





6. Olinia tar vid där Tesla slutade i Mexiko

Posted by Kristofer Rask januari 9, 2025

Tesla planerade att bygga en ny elbilsfabrik i Mexiko men valde förra sommaren att göra en helomvändning. Hot om importtullar till USA och Elon Musks plötsliga stöd för Donald Trump förändrade allt. Mexiko blev väldigt snopna.



Nu meddelar Mexiko att man samlat lokala företag och ska bygga en egen elbil istället. En prisvärd elbil som ska kosta mellan 50 000 och 100 000 kronor. Det nya företaget Olinia kommer att erbjuda praktiska elbilar som "miljontals vanliga människor kommer ha råd med".

– Det kommer att vara den första mexikanska tillverkaren av minifordon, utvecklad med mexikansk ingenjörskonst, sa Roberto Capuano, VD för Olinia.

Målet är att lansera den första bilmodellen i samband med Världsmästerskapet i fotboll sommaren 2026.



Kristofer Rask

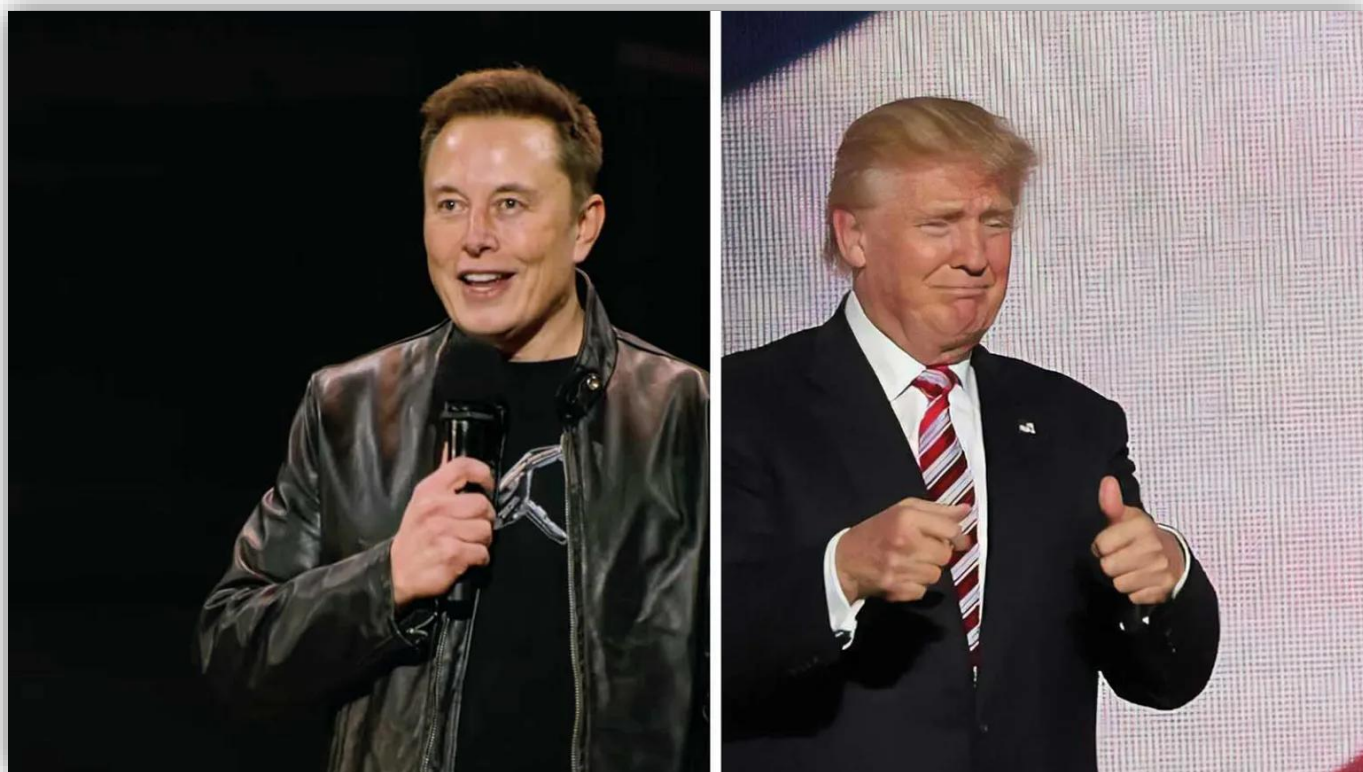
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

7. Varningen: Donald Trump hotar Teslas vinst

Av Maths Nilsson

10 januari 2025, 05:30

Donald Trump kan uttradera 40 procent av Teslas vinst. Den varningen kommer från investmentbanken JP Morgan. – Förändringarna framstår för oss som ytterst negativa för Tesla och hotar uppskattningsvis 40 procent av bolagets vinst, skriver analytikern Ryan Brinkman.



Donald Trumps valseger fick Teslas aktier att stiga snabbare än Elon Musks rymdraketer. På några veckor gick aktien upp med över 100 procent. Orsaken var att många trodde att Trumps vänskap med Elon Musk skulle gynna Tesla.

Men nu börjar en tillnyktring att ske. Aktien har backat med 18 procent sedan toppnoteringen. Nu börjar flera analytiker ifrågasätta det rimliga i att Trumps seger dubblat värdet. Enligt en ny analys från JP Morgan kan det bli precis tvärtom, uppger [Bloomberg](#).

Donald Trumps seger riskerar nämligen göra att skatterabatten på 7500 dollar för elbilar försvinner. Dessutom kan Kaliforniens hårda utsläppsregler komma att rivs upp samtidigt som de statliga kraven på låga utsläpp kan mjukas upp. Tre ändringar som knappast är positiva för Tesla.

Enligt en ny analys från bankens analytiker Ryan Brinkman kan ändringarna göra att 3,2 miljarder dollar i vinster kan gå upp i rök, närmare 40 procent av Teslas vinst. Flera andra analytiker är också negativa, något som fick aktien att falla tillbaka något efter den enorma klättringen i november och december.

LÄS MER:



Så mycket har Tesla rusat i värde av Trumps seger



Tesla sprängde historisk drömgräns



Tesla och Musk vinnare i valet – drog in 210 miljarder



Trump's tillrättavisning: "Musk är inte president"

Apoteksjätte startar bojkott mot Tesla

Elon Musks dolda agenda med stödet till Trump



Maths Nilsson



8. Toyota ger upp – problemfylld elbil får nytt namn

Magnus Fröderberg

2025-01-04

Det blev ingen Toyota bZ3XC som komplement till Bz4X – namnet blev för krångligt. Nu skrotas även Toyota bZ4X.



Toyota bZ4X bjuder på moderna kantiga linjer, men modellen har inte blivit den succé som Toyota hoppats på.

Både Volkswagen och Toyota har fått lära sig en läxa – att ta vara på etablerade varumärken. Volkswagen har erkänt att det inte var optimalt att ersätta inarbetade namn som Polo, Golf och Passat med nya namn de elektriska motsvarigheterna.

När Toyota skulle göra en elektrisk version av populära **Toyota RAV4** så tänkte de ut en logisk namngivningsstrategi. Bokstäverna "bZ" står för "beyond zero" och syftar på de låga utsläppen. Fyran indikerar storleken och är en blinkning till RAV4. "X" står för att det är en suvig crossovermodell.

Lillebror som är ännu mer coupéaktig och motsvarar **Toyota C-HR** skulle därför kunnat få namnet bZ3XC med ett "C" på slutet för Coupé. "C-HR" står för övrigt för "Coupé – High Ride".

Men det blev ingen Toyota bZ3XC trots att det redan finns en **Toyota bZ3** i Kina. Toyota insåg att folk hade problem med att komma ihåg och uttala de nya modellbeteckningarna. I stället återupplevade de namnet **Toyota Urban Cruiser**.



Med ett nytt namn och snabbare laddning kan bZ4X få en ny chans på marknaden.

Storebror Toyota bZ4X fick ingen lyckad start med bland annat tillverkningsproblem. Det dåliga ryktet sitter i trots uppdateringar som löst en del problem.

En Toyota-chef i Kanada bekräftar att bZ4X ska få ett nytt namn. Antagligen har det inte varit ett svårt beslut. Frågan är bara vilken gammal modellbeteckning som kommer att få nytt liv? Toyota Trekker?



Läs även: **Ny elbil: Toyota Urban Cruiser – säljs med AWD**



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



9. Elbilen Renault 5 utses till Årets Bil 2025

Posted by Kristofer Rask januari 10, 2025

Idag tillkännagavs vinnaren av titeln Årets Bil för 2025 vid motormässan i Brüssel.



Det står nu klart att den europeiska juryn bestående av 60 motorjournalister från 23 länder valde den kompakta elbilen Renault 5. Den sportiga varianten Alpine A290 slinker också med som segrare.

– Inom koncernen, Renault och Ampere, känner vi en enorm stolthet över att ha vunnit den prestigefyllda utmärkelsen Årets Bil för andra året i rad. Renault 5 E-Tech Electric är en verklig ”game changer” i Europa. Den gör elbilar attraktiva och väcker känslor, samtidigt som den är utformad för att ge mervärde för våra kunder. Om det finns en bil som kan förändra elbilsmarknaden, så är det den här, kommenterar Fabrice Cambolive, VD för Renault.

Segern är den åttonde för Renault och den andra i rad. Tidigare har Renault vunnit Årets bil med Årets Bil med Renault 16 (1966), Renault 9 (1982), Clio I (1991), Scenic (1997), Megane (2003), Clio III (2006) och Scenic E-Tech Electric (2024).

Den svenska juryn, bestående av tre motorjournalister höll inte med. Samtliga hade **Kia EV3** som favorit.

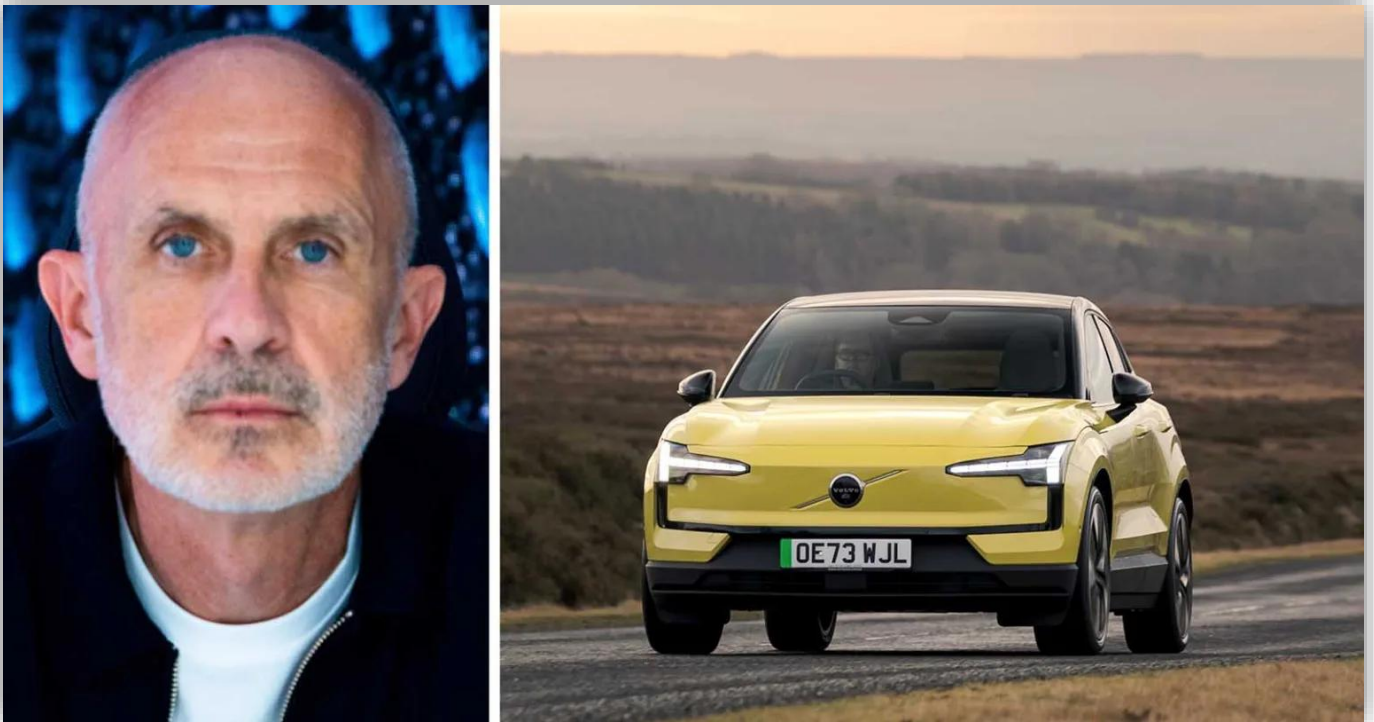


Kristofer Rask

10. Volvos miljardklipp – får betalt av andra bilmärken

Av Maths Nilsson 9 januari 2025, 05:34

EU:s nya nya klimatböter blir jackpott för vissa tillverkare. Tesla kan dra in över 11 miljarder kronor på utsläppskrediter. Volvo Cars väntas tjäna 3,4 miljarder kronor.



Vi nyår skärpte EU sina utsläppsgränser på nya bilar till 93,6 gram CO₂ per km i genomsnitt. Bilindustrin har gått ut med att det kan bli så mycket som 170 miljarder kronor i kostnader för klimatböter – eller för att undvika klimatböter.

Men det finns alltid vinnare och förlorare. Volvo Cars och Tesla kommer att tjäna stort på böterna. De klarar redan EU:s nya hårda gränsvärden. Istället säljer de sina utsläpp till andra tillverkare. Tesla säljer utsläppskrediter till Toyota, Stellantis, Ford. Volvo väntas gå ihop med Mercedes för att tyskarna ska sänka sina utsläpp – på papperet.

Tesla kommer öka vinsten rejält på att sälja sina låga utsläpp. Andra tillverkare får betala minst 11 miljarder kronor till Tesla för att få lägre utsläpp – på papperet.

Och det kommer att ge ett rejält klirr i kassan, enligt analytiker från UBS Group. Volvo väntas dra in 3,4 miljarder kronor på att få ner utsläppen. Tesla gör ett klipp på minst 11 miljarder kronor.

– Teslas ersättning kan till och med överstiga 1 miljard euro om den tjänar pengar på hela sin CO₂-position, skriver UBS-analytikern Patrick Hummel i en rapport, [uppger Bloomberg](#).

Samtidigt får de tillverkare som de samarbetar med kostnader i motsvarande grad. Biltillverkarna har försökt få EU att riva upp de nya hårda utsläppsreglerna. Men hittills har de talat för döva öron. De tillverkare som vill köpa sig lägre utsläpp från Mercedes och Volvos respektive Teslas pool har nu på sig till början av februari att ansöka.

LÄS MER:



Panik hos bilmärken: Måste chocksänka elbilar



BMW och VW kräver höjda CO2-utsläpp för bilar



Så kan Tesla och Polestar rädda bilmärken från böter



Stort fall för Volvo Cars på börsen

Vinstrekord för Volvo Cars – tack vare Polestars...

Volvo Cars gör rekordvinst – så mycket tjänar de på...



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

11. Lösning nära för konkursad svensk bildelsjätte

Av Maths Nilsson

10 januari 2025, 21:49

Den stora konkursade bildelsleverantören IAC Group har fortfarande inga nya ägare. Men två storbolag sägs nu tävla om att få köpa svenska tillverkaren av instrumentpaneler.



IAC Groups konkurs skakade den svenska bilindustrin i somras. Men produktionen kunde fortsätta trots obeståndet. Leveranserna av instrumentpaneler och andra plastdelar till Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania har fortsatt trots att IAC befinner sig i konkurs.

Till en början trodde konkursförvaltaren Mikael Kubu att en ny köpare skulle vara klar redan i slutet av sommaren. Men affären har försenats kraftigt och ännu är ingenting klart. Men nu är konkursförvaltaren hoppfull, **uppges Dagens Industri**. Två internationella storbolag tävlar om att få köpa upp bildelstillverkaren.

IAC Group tillverkar instrumentpaneler och plastdelar till Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania.

–Jag är fortsatt optimistisk och målet är att nå en slutlig överenskommelse med ett av de två internationella storbolag som fortsatt deltar i förhandlingarna så snart som möjligt, säger konkursförvaltaren Mikael Kubu på Ackordscentralen till DI.

Det är hemligt vilka de potentiella köparna är. Genom att de svenska fordonstillverkarna garanterat verksamheten har 1800 anställda fått behålla sina jobb. Utan IAC:s delar skulle de få stora problem att tillverka bilar och lastbilar. En stor del av inredningen i svenska bilar och lastbilar kommer från IAC.

LÄS MER:



Konkursad bildelsjätte hålls igång – kan räddas



Konkursad svensk bildelsjätte nära räddningen



Kampen för att hålla igång konkursade fabriken



Jättekonkursen hotar lamslå svensk bilindustri



Konkursad fabrik är igång: "Måste betala kontant"



Suspekta motiv i jättekonkurs: "Det är jättemysko"



Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs



Svenska laddjätten försätts i konkurs



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

12. Volvos löfte: Sluta sälja diesel-lastbilar

9 januari 2025, 14:47 av Andreas Jemn

Volvo lovar att vara fossilfria om bara 15 år. Det innebär att de måste sluta sälja traditionella diesellastbilar. Företaget experimenterar nu med vätgas. – Volvo Group är fullt engagerade i att uppnå nettonollutsläpp till 2040, säger Volvo Groups vd Martin Lundstedt på CES.



Utspelet kom lägligt till den stora teknikmässan i Las Vegas. CES 2025 lockar mängder med företag inom tech-branschen till spelmetropolen i öknen. Ett av de stora avtrycken gjorde den svenska lastbilstillverkaren, som stack ut hakan och lovade att man skulle vara helt fossilfria 2040.

Det innebär också att Volvo måste sluta sälja lastbilar som körs på fossil diesel om bara 15 år.

– Utan transport, mobilitets- och infrastrukturlösningar skulle det moderna livet stå still. Så mycket av vår värld är beroende av att få varor till sin destination, ta människor till jobbet och bygga samhällen, men vi måste göra det betydligt mer hållbart. Koldioxidneutralitet innebär att ta bort fossila bränslen från hela värdekedjan – från stål, aluminium och plast vi använder för att bygga våra produkter, till det bränsle som används av våra kunder i drift, skriver Volvo.

Volvos vd Martin Lundstedt lovar att företaget ska ha nettnoll i koldioxidutsläpp om 15 år. Det innebär slutet för lastbilar som körs på diesel.

Volvo avslöjade först sina planer på att bygga enorma batterier för framtidens lastbilar. Deras ingenjörer är i gång med att skapa batteripaket av litiumjonceller med kraft upp till 540 kWh. De här framtida lastbilarna ska också få hjälp av AI, som ska analysera körmönster och göra transportererna säkrare och mer effektiva.

Samtidigt stack Volvo ut hakan om sina planer på att använda vätgas. Just nu pågår experiment med att konvertera dieselmotorer för att kunna drivas med vätgas. Enligt Volvo kommer de att bli ett bra komplement till de eldrivna fordonen.

LÄS MER:



Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...



Volvos supersatsning: Vätgas-motor i ny lastbil



Volvo tankar alla nya lastbilar med HVO100



Volvos bakslag: Drar i nödbroms för batterifabrik

Därför satsar Volvo mer än nånsin på förbränningsmotorer

Här byggs Volvos nya batterifabrik – jackpott för...



Andreas Jemn är journalist och författare.

13. Gutbrod Superior 700 E

30.03.2023

Gutbrod Superior 700 E var ingen drömbil, men den var genomförbar för den genomsnittliga befolkningen.



Det finns ofta en inneboende magi i mötet med ett gammalt fordon – särskilt om det kommer från en tid som man bara känner till från sagor och böcker. Gutbrod Superior som ny bil kan till exempel bara bli ihågkommen av personer födda före andra världskrigets slut.





Alla andra måste försöka föreställa sig hur det var på femtiotalet. När vi tyskar var mitt uppe i den så kallade välståndsfasen å ena sidan (vulgo: ekonomiskt mirakel), men å andra sidan hade vi fortfarande inte råd med många saker. På den tiden var det inte länge sedan som kvinnor ritade linjer på sina vader för hand med kolpenna för att få det att se ut som om de hade nylonstrumpor på sig. Alla som ägde sin egen bil var redan en uppstickare.

Gutbrod Superior 700 E: Klassiska bilar

Denna klassificering är nödvändig om man vill närma sig Gutbrod Superior utan illvilja på 2000-talet. Vid en första anblick skulle fordonet annars kunna passera som ett dåligt skämt på hjul. Ett mobilt fordon som med enkla medel skapar illusionen av en riktig bil. Drömbilar såg i alla fall annorlunda ut redan då, till exempel som en Cadillac Sixty Special: Fem och en halv meter lång, 5,7-liters V8 med en tjänstevikt på knappt två ton – det var en bil! Gutbrod Superior, å andra sidan, vägde cirka 750 kilo och sattes preliminärt i rörelse av en tvåcylindrig tvåtaktsmotor med en cylindervolym på 663 kubikcentimeter och 30 hk (22 kW).





Och ändå: Det fanns mycket hjärnkraft i designen, och ägarna till Superior var överväldigande exceptionellt entusiastiska över sin bil och kände "all kritik mot den som en personlig förolämpning", som en testrapport från 1953 dokumenterar. Blandningsbildningen av Superior-drevet är särskilt värd att nämna. Medan en förgasare i vår fotomodell blandar bensen med luft i främre delen av motorrummet, hade versionerna 2Z60WE och 2Z70WE direktinsprutning av bensen. Det är dock troligt att det bara finns två exempel på dessa modeller. Direktinsprutning var toppmodernt redan i början av femtiotalet – men bara i flygmotorer. Den tyske ingenjören Hans Scherenberg var ansvarig för utvecklingen för drift i en bil.

Stoppningsbrev för Gutbrod-återförsäljare

Vad många på Daimler AG inte längre känner till i dag: Scherenberg var tidigare anställd på Daimler-Benz testavdelning och återvände dit som designchef efter Gutbrods nedläggning i Plochingen am Neckar. När vi vågar oss på en kort tur med den extremt mjukt fjädrande Superior sveper genast ett tjockt blått moln av tvåtakts avgaser omkring oss. Även de minsta kurvradierna sätter den tunnväggiga plåtkroppen i rörelse som rock'n'roll, en liten kappa. Inte konstigt, på 50-talet var inte alla vägar asfalterade, och på grusvägar med djupa gropar var folk tacksamma för svängaxelns höga körkomfort. Men när vi vågar oss ut på motorvägen en kort sträcka till nästa bensinstation med en tvåtaktsblandning måste vi lära oss att små bilar inte längre har en lobby idag, särskilt om de färdas långsamt.

Medan vi rullar över höger körfält i 70 km/h kör hushöga 40 ton tunga lastbilar upp bakifrån. En obehaglig känsla. Hur ivrigt man väntade på Superior på den tiden framgår av en bok som beskriver byggandet av småskaliga industrifordon i Württemberg, med titeln "Näst efter de stora". Enligt författaren Otfried Jaus var allmänintresset så stort redan innan försäljningen började att Gutbrod-återförsäljarna fick ett "stoppbrev" till sina kunder via cirkulär. Fram till dess var märket känt för sina motorcyklar med namn som Feuergeist, Hexe eller Langhub samt för trehjuliga skåpbilar. Till en början fick försäljningen av Gutbrod-modellerna en lovande start. Men sedan rasade försäljningssiffrorna och Gutbrod var tvunget att sänka priserna. Till slut utvecklades en fyrsitsig Superior som också godkändes, men det kom för sent: Redan i september 1953 var tillverkaren tvungen att ansöka om konkurs. För den stora entrén valde den lilla mannen eller kvinnan andra märken från och med nu.



Gutbrod Superior 700 E (YOC: 1952-54): Tekniska data och fakta

Kör

2-cyl tvåtakts; bensin direktinsprutning; Förskjutning: 663 cm³; Effekt: 22 kW/30 hk vid 4300 varv/min; vridmoment: 49 Nm vid 3500 varv/min; Tre-rätters transmission; Framhjulsdraft

Kaross och chassi: kaross av stålplåt med två dörrar och central rörram; Fjädring: svängaxlar runt om, länkarmar, spiralfjädrar, teleskopdämpare; Bromsar: Perrot fyrhjulsbroms med autom. Kompensation för bromsar; Däck: 4.80-15

Nyckeldata

L/B/H: 3560/1490/1365 mm; hjulbas: 2000 mm; tomvikt: ca 750 kg; Byggperiod: 1952 till 1954; Antal enheter: ca 300 (direktinsprutning); Pris (1953): 5725 mark

Föreställning¹

Accelerera. 0-90 km/h: ca 26 sek.; Topphastighet: 115 km/h; Förbrukning: 5,8 l 2T/100 km



14. Mercedes-Benz 500K Cabriolet C 1936



FILM: <https://youtu.be/A4yfyB5yU3A>

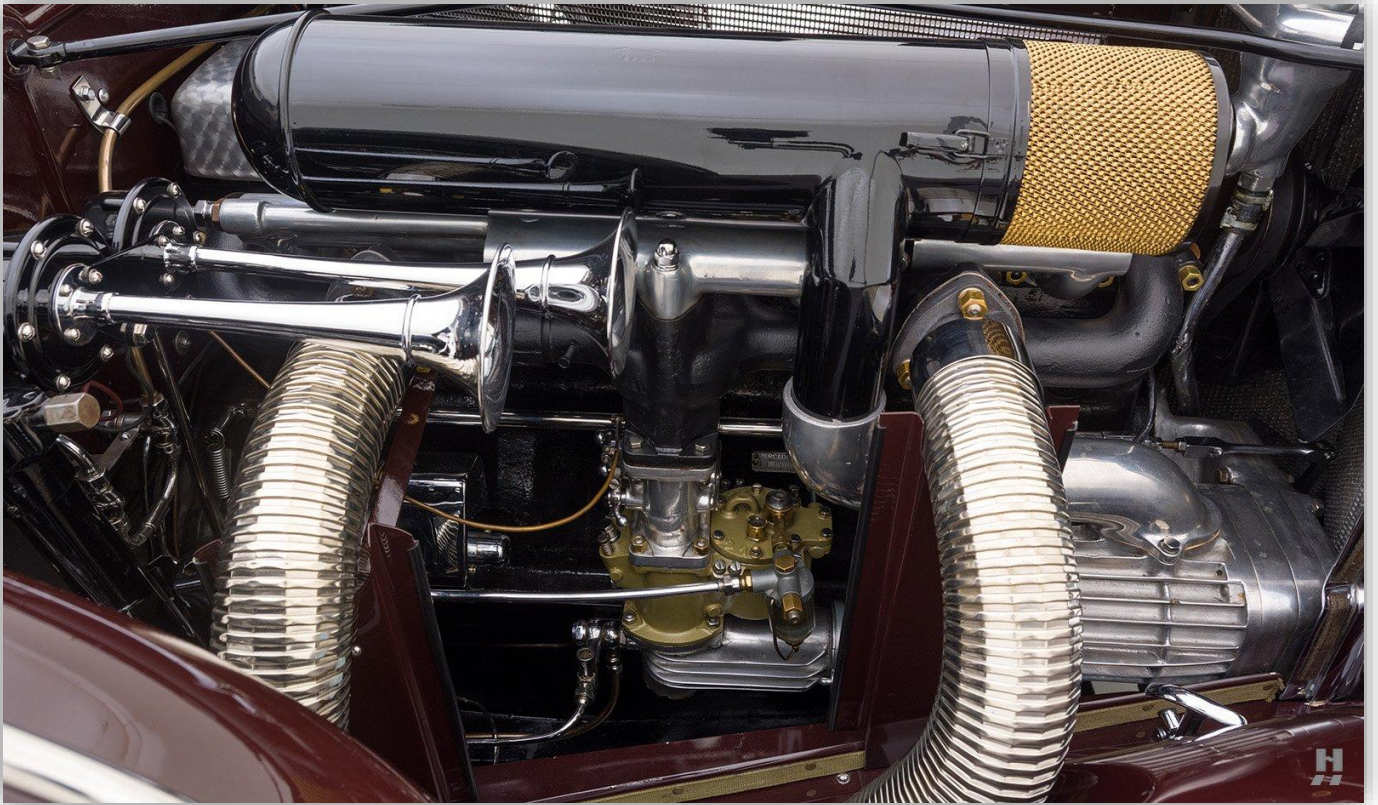
1930-talet var en tumultartad tid för många av världens främsta biltillverkare; När en förlamande ekonomisk depression tornade upp sig över stora delar av den globala ekonomin fortsatte Packard, Cadillac, Rolls-Royce, Hispano och många andra att lansera allt mer glamorösa, sofistikerade och dyra bilar. Mercedes-Benz förde med sig Tysklands stolthet med sina magnifika åttacylindriga kompressormatade modeller, med början på 380 från 1933.





Nästan direkt när 380 kom ut på marknaden började ingenjörer i Stuttgart utveckla dess ersättare, den mäktiga 5-litersmotorn 500 K med 160 hästkrafter. Den ultimata utvecklingen av serien kom i slutet av 1936 med den 180 hästkrafter, 5,4-liters 540 K. 500 K och 540 K är bland de mest eftertraktade av alla 30-talsbilar och erbjuder hisnande prestanda, utsökt kvalitet och oklanderlig stil i överflöd.





Kundernas efterfrågan på Mercedes flaggskepp var tillräcklig för att se produktionen av 342 500 K-chassin och ytterligare 419 540 Ks. De allra flesta av dessa bilar tillverkades på fabriken egen karosserifabrik i Sindelfingen, en anläggning som är känd för sin oklanderliga byggkvalitet och utmärkta design. Även efter mer än 85 år är dessa bilar fortfarande bland de mest eftertraktade samlarbilarna.





Det fanns ingen definitiv punkt när 500 K slutade, och 540 K började som en modell som gradvis utvecklades till nästa. De första tretton 5,4-litersbilarna (från chassi 130901) var tekniskt sett fortfarande 500 K, och många sena 500-bilar hade visuella och tekniska funktioner som var standard på 540. Enligt omfattande forskning som sammanställts av Sierakowski Classic Car Advisors är vårt utvalda exempel, chassi 130885, en sådan "övergångsmodell" 500 K med 5,0-litersmotorn och detaljer i 540-stil. Visuella ledtrådar inkluderar huvgrillar i stället för de tidigare lamellerna, tvådelade stötfångare med breda gummilister, ljusa trimbitar monterade på de nedre främre skärmkjolarna och lackerade reservhjulskydd i metall.

Bortsett från den tilltalande interimsspecifikationen är chassinummer 130885 särskilt spännande eftersom det är en av bara en handfull av dessa bilar som levereras nya till USA. Den överväldigande majoriteten av 500/540 K såldes nya i Europa, särskilt med exempel på hemmamarknaden, många kan ha grumliga berättelser under kriget. När det gäller 130885 är historien exceptionellt väldokumenterad, tillbaka till fabriksbyggnadsregister. Mercedes-Benz Zertifikat och arbetskommissionens dokument visar att denna bil lämnade fabriken i vänsterstyrd, färdig i svart och utrustad med Sindelfingens stiliga "Cabriolet C"-kaross - vanligtvis kallad en "cabriolet Victoria" på amerikanskt språkbruk. Den öppna fyrsitsiga designen har blinda kvarter i suffletten, exponerade landau-järn och en spänd, tätt kopplad kaross som bibehåller de eleganta, subtilt sportiga proportionerna som dessa bilar är så allmänt älskade för. Av de 301 500 K-planen med Sindelfingen-kaross bar cirka 90 Cabriolet C-karossen, och man räknar med att cirka 20 överlever idag.

Chassin 130885 anlände till USA i maj 1936 via den officiella distributören, Mitropa Motors, i New York, New York. En försäljningsorder daterad den 25 juni 1936 listar köparen som Mr. V.H. Borsodi, en oljeman från Houston, Texas. Försäljningspriset anges till 9 800 dollar, med ett inbytestillägg på 4 000 dollar för en 12-cylindrig Packard LeBaron Speedster! Borsodi köpte troligen bilen till sin son, Victor H. Borsodi, Jr., som bodde i New York vid den tiden. År 1939 gifte sig Victor Jr. och flyttade till Houston för att arbeta på sin fars oljebolag, och lämnade Mercedes-Benz kvar i New York City. Kopior av tidstypiska annonser visar att bilen troligen var avsänd hos den exklusiva bilhandlaren L.F. Jacod & Co., som beskrev den som svart med en röd interiör och i "lika med ny" skick.

Medan krigsåren vanligtvis skymmer historien om många liknande Mercedes, vet vi att 130885 var i Kalifornien 1944, där den (ironiskt nog) gjorde en kort cameo i Hollywoods propagandafilm *Enemy of Women*. En stillbild från den filmen visar bilens motorhuvgrillar i 540 K-stil, stänkskärmar och täckta sidofästen, och att någon lagt till stötfångare och dimljus i amerikansk stil. I slutet av 1940-talet annonserades 500 K ut för uthyrning av Joe Reindl, en välkänd Mercedes-Benz-mekaniker i Los Angeles som levererade bilar till filmstudiorna. Flera bilder från slutet av 1940-talet och början av 1950-talet visar att 500 K hölls i utmärkt skick, med minimala ändringar av den ursprungliga specifikationen.



År 1951 var den i händerna på en entusiast som visade upp bilen i olika concours d'élégance-evenemang.

Dokument visar att William och Frances Cockrane från San Diego, Kalifornien ägde 130885 från början av 1960-talet till början av 1980-talet och att det 1984 var i Jack Rowes vård i Denver, Colorado. Ett foto daterat 1984 visar den fortfarande i sin svarta över röda färg och i stort sett oförändrad sedan 1960-talet. Mellan 1986 och 1988 genomförde Rowe en omfattande restaurering av karossen, vilket förde bilen till concours-kvalitetsstandarder. 1992 sålde Rowe Mercedesen till Blackhawk Collection i Danville, Kalifornien, som i sin tur sålde den till Alphonse SanClemente från Shrewsbury, Massachusetts, 2001. Familjen SanClemente var inte främmande för att ta hand om en kompressormatad Mercedes-Benz, eftersom Als far ägde en 540 K i mer än 30 år, vilket gjorde 130885 i utmärkt sällskap i Als imponerande samling av betydande bilar. Alphonse förväntade sig det mesta av sina bilar, och han förbättrade kontinuerligt restaureringen av 500 K för att säkerställa att den presterade på topp – med serviceanteckningar som avslöjade hur han krävde att den skulle vara smidig och raffinerad vid 65+ mph. Foton dokumenterar mycket av SanClementes arbete, inklusive montering av en ny topp, ommålning av vingar och fotsteg och omfattande mekaniskt arbete för totalt 300 000 dollar. Al visade bilen flitigt i Classic Car Club of America-evenemang, där han kom på 1:a plats i Primary Division 2004 med 98,5 poäng och sedan kom på 1:a plats i Senior Division 2008 med 99,5 poäng.

Den senaste ägaren förvärvade denna 500 K 2019 och lade till den i sin omfattande samling av förkrigsbilar och höll den i utmärkt skick. Det är fortfarande en fantastisk maskin, med utsökt målning och detaljer som motsäger åldern på den ursprungliga restaureringen. Auberginelacken är i utmärkt ordning, accentuerad med underbara ljusa arbeten och trim. Kromfälgarna är skodda med lämpligt sportiga Michelin-däck med svart vägg, och sidomonterade reservdelar har de korrekta metallskydden i karossfärg. Den svarta canvas-toppen monterades under Al SanClementes ägande och är orörd. Den bruna läderklädseln har fått en liten karaktär från användning samtidigt som den är smidig och väl presenterad. Andra detaljer i cockpiten inkluderar utsökta träarbeten, helt restaurerade VDO-mätare – inklusive hastighetsmätaren i miles – och en hisnande instrumentpanel i pärlemor.

Med önskvärda egenskaper som vänsterstyrning, amerikansk historia från ny och unika fabriksspecifikationer, representerar tillgängligheten av detta enastående exemplar en oupprepbar möjlighet, även i den sällsynta världen av *Kompressor Mercedes-Benz*.

