



Kaiser Carolina 1953

1. Provkörning av Nissan Ariya Nismo B9 e-4ORCE
2. Dacia Bigster
3. Bilfabrik går mot strömmen och anställer
4. Elbilstillverkaren Canoo i konkurs
5. Kinesiska biltillverkare vill ta över Volkswagens fabriker
6. Reflexer kan störa ut bilars autobroms
7. Elbilens laddade historia
8. Renault Caravelle
9. Kaiser Carolina
10. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning av Nissan Ariya Nismo B9 e-4ORCE

Av Jan-Erik Berggren

19 jan 2025 kl 07.23

Här i Sverige skapar till exempel en [Nissan Juke](#) Nismo ingen större hysteri vare sig på parkeringsplatsen eller i bilhallen. Men flyg en halv dag österut så är det en helt annan klang i efternamnet Nismo. Vi åkte till Japan och upptäckte en speciell bilkultur. Ja, så provkörde vi förstås en bil också, Nissan Ariya Nismo.



Vi kör Nissan Ariya med fler hästkrafter.

Berget Fuji kallas i Japan för "det blyga berget". Anledningen är att toppen allt som oftast gömmer sig i ett litet nätt moln. För alla japaner som lever i området nära berget eller som passerar med bil eller höghastighetståg är det obligatoriskt att titta till Fuji för att se om det går att skymta en bit av den snöklädda toppen.

Alldeles intill Fuji ligger bergsområdet Hakone. Det är ett område som lite liknar delar av Alperna i Europa, men här finns också små byar och villaområden som påminner om Colorado Springs i USA. Vackra hotell med stora spaavdelningar finns gömda i den ymniga grönskan. Och så finns det väldigt fina vägar som gjorda för provkörningar av roliga bilar.

Vi ska återkomma till de där vägarna. För den här resan inleds hemma hos [Nissan](#) i Yokohama. Här får vi en historielektion av Nismo-chefen Takao Katagiri. Nissan Motorsport startade tävlingsverksamhet med bilar redan 1936 men det var först 1984 som varumärket Nismo skapades. Parallellt byggde Shinichiro Sakurai upp varumärket Autech, ett märke som förknippats med bilar från Nissan sedan 1986 och framför allt modellen [Skyline](#).



Röda detaljer även inuti men i övrigt skiljer sig inte Ariya Nismo från standard-Ariya.

Det här är nytt

Mer kraft

Med två elmotorer på 160 kW vardera får Nismo-versionen ihop en total systemeffekt på 435 hästkrafter.

Aerodynamik

Nya spoilers och ny design på dörrarna ger mer kraft mot backen utan att öka energiförbrukningen.

Fjädringskomponenter

Samma teknik med nya komponenter ger tillsammans med en till krängningshämmare bättre stabilitet i kurvorna.

I Japan och Asien används fortfarande namnet Autech för vissa lite mer prestandainriktade versioner av Nissan-bilar. Här finns även N-Trek som ett utrustningsbegrepp och i Europa finns N-Trek och Nismo. Men ska vi tro Takao Katagiri så är idén framöver att renodla modellnamnet och marknadsföra Nismo som ett samlat begrepp för Nissans värstingbilar. Men vi ska notera att när vi besökte Nissan hade planerna på en sammanslagning med **Honda** inte presenterats så modellutbud och namn och inriktning kan komma att förändras.

Ny Micra på gång

I dag finns totalt sju Nissan-bilar med efternamnet Nismo. Ikonen **GT-R**, såklart, har sällskap av Z, Patrol och Skyline i en grupp som Nissan kallar Halo. I gruppen Volume återfinns Aura 4AWD men en ny bil ska presenteras inom kort. Nissan har också inlett arbetet med att elektrifiera Nismo och då med modellerna **Leaf** och **Ariya**. Av alla de här Nissan-modellerna är det Ariya Nismo som är aktuell för Europa. Nissan ska i år presentera nya **Micra**, byggd på samma plattform som Årets Bil 2025, **Renault 5** och **Alpine A290**, och tidigt 2026 kommer en ny Leaf. Enligt snacket under Japan-resan umgås Nissan också med planer på en eldriven GT-R som bör vara klar före 2030.



Daikoku med en Nissa Aura Nismo...

I garaget under Nissans eget museum i Yokohama väntar ett gäng Nismo-bilar för kör-sugna motorjournalister. Nissan har byggt ett schema där vi paras ihop två och två i bilarna. Vi ska köra ut till parkeringsplatsen Daikoku cirka en mil bort från Nissan-huset.

Daikoku har kultstatus i Japan. Parkeringsplatsen ligger vid en knutpunkt för flera stora bilar och har blivit en samlingsplats för bilentusiaster – dygnet runt. Första turen görs i en Aura Nismo och när vi kommer till Daikoku har en ung man med en **Suzuki Swift** nyss anlänt och öppnat motorhuvud för att visa alla modifieringar han gjort. Vi hinner se att det blänker väldigt mycket och att det är väldigt många saker som sticker ut och upp. Jo, parkeringen får oss att tänka på Fast and Furious: Tokyo Drift mer än en gång. Och det räcker med en sökning på Youtube för att förstå att om vi tycker att det finns flera häftiga bilar på Daikoku på dagen så är det inget jämfört med nattlivet.



...en Z Nismo och



...en GT-R Nis.

Brottning för GT-R

Vi hinner ta en sväng med Z också innan vi brottar ner schemacheferna, som pekar med alla händer att det inte är vår tur, och kör GT-R till Daikoku. Hade vi inte brottats lite hade vi missat GT-R helt och att få snurra runt Daikoku en klassisk muskelbil från Nissan händer troligen bara en gång i livet. Vi får också en och annan blick och nick medan vi tar bilder på varandra framför bilen och med de japanska motorvägarna i bakgrunden, jag och min brittiske youtuber till körkompis för dagen.

Från Yokohama till Hakone är det drygt en timmes körning men eftersom de flesta provkörningar i Japan är omgärdade av diverse konstiga säkerhetsrutiner så blir det bussresa till en bergstopp där ett gäng Nissan Ariya Nismo står och väntar på oss.



Ny front med ny spoiler och så lite röda detaljer på det. Nissan Ariya Nismo.



De röda detaljerna går runt bilen och vi ser ny nederdel på dörrarna och ny bakspoiler.

I Sverige har vi redan Nissan Ariya e-4ORCE, [testad i Teknikens Värld nummer 12 2024](#), och jämfört med den bilen har Ariya Nismo fått lite mer effekt. Nismo-versionen har två elmotorer på vardera 160 kW på fram- respektive bakaxeln. Total systemeffekt blir då 320 kW, eller 435 hästkrafter. Det är 129 hästkrafter mer än hos vanliga Ariya. Vridmomentet är detsamma, 600 Nm, precis som laddeffekt och storlek på batteriet. Fjädringsdesign och hjulupphängning har inte ändrats, men Nismo har fått en extra krängningshämmare och uppdaterade komponenter. Nya kjolpaket och spoilers har ökat trycket mot asfalten utan att luftmotståndet ökat, styrningen har trimmats till för att bli mer direkt och fyrhjulsdriften har programmerats för att fördela mer kraft på bakaxeln än tidigare.



Bagageutrymmet är brett men rymmer bara 415 liter. Ariya har också låg lastvikt.



Ariya Nismo har dubbla elmotorer och fyrhjulsdraft.

Nismo-läge med ljud – bara för Japan

Och så finns det en sak till som förändrats. Sportläget i körprogramväljaren på e-4ORCE har blivit ett Nismo-läge. Förutom lite ändrad respons från drivlinan kommer Nismo-läget också med ett specifikt ljud. Fast bara i Japan. I bilarna som ska säljas i Europa är det samma slags sportljud som i vanliga Ariya. Enligt Nissan beror det på resultatet av en kundundersökning. Men, jag gillade Nismo-ljudet som ger en extra känsla till accelerationen ut ur kurvorna.

Efter all teori, all historia och alla bussresor är det till slut dags att styra ut Ariya Nismo på de fina hakonevägarna. Och visst är Nismo en uppgradering i form av kvick respons och väldigt direkt och fin styrning. Den extra krängningshämmaren har gjort sitt och jag lyckas inte provocera fram en enda överraskning. Vänstertrafiken tvingar mig att tänka till förstås, men vägarna är väldigt fina, kanske lite för fina för fjädringen sätts inte på några svåra prov direkt.

Slipade detaljer

Det märks att Nissans Nismo-avdelning finslipat varje detalj och det märks att i alla fall Nismo-gänget styrs av ingenjörer. I bilvärlden har det inte alltid uppskattats på ekonomiavdelningen. Flera gånger under presentationen av Ariya Nismo kommer jag att tänka på insomnade **Saab** och hur de hanterade direktiven från General Motors.

Ett exempel på Ariya Nismo är aerodynamiken. Designen på nedre delen av dörrarna, där de möter tröskeln, har gjorts om för att få till bättre tryck mot asfalten och bättre köregenskaper utan att öka luftmotståndet. Spoilern på bakluckan är också ny.

Är det verkligen värt det?

Effektkurvan på Ariya Nismo är linjär upp till 75 km/h då vi har maximal effekt på 320 kW. Vridmomentet är 600 Nm upp till 85-90 km/h för att sedan minska med en profil som den grönaste slalombacke du kan tänka dig.

Nissan har också övertygat Michelin att bygga speciella däck till Nismo. Däcken ska öka stabiliteten och även bromssträckan har minskat med åtta procent jämfört med standard-Ariya.



*Vi har i Japan och då är det CHAdeMo-kontakt som gäller.
Laddkapaciteten är densamma i Ariya Nismo, 22/130 kW.*

Interiören har fått några stänk av Nismo-rött lite här och där, men är annars oförändrad. Det är samma bildskärmslösning och samma tröga och dolda knappar i mittkonsolen. Det är snyggt, men inte så användarvänligt. Växelväljaren däremot är rejäl. Här hade ingenjörerna gärna fått sätta ner foten framför interiördesignern.

Jag såg Nissan presentera Ariya redan på bilsalongen i Tokyo hösten 2019. Sedan kom pandemi, komponentbrist och politik i samband med **Renaults** presentation av **Mégane** och stoppade säljstarten i Europa. Det är lite synd för Ariya är i grunden en kompetent elbil med ett batteri på 87 kWh användbar energi. I vårt test förra sommaren fick Ariya e-4ORCE lägst milkostnad under de tre första åren trots att det finns få sålda exemplar som grund för beräkningen av värdeminskningen. I poängtabellen skuggade Ariya **Volkswagen ID.5 GTX**. Vi gnällde då bland annat på stötdämpningen, ett område där Nismo tillfört en del stabilitet.

Inte godkänd för släp

Grundpriset för en fyrhjulsdreven Ariya med det stora batteriet är i dag drygt 633 000 kronor. Ariya har varit föremål för ett par priskampanjer sedan säljstarten men det här är enligt Nissans senaste prislista. Vid provkörningen av Ariya Nismo fanns inget pris i Sverige men i dag står att om du beställer en bil kostar den 697 200 kronor, då med tillägget att priset kan komma att förändras. Nismo är förstås välutrustad så även om prislistan är något otydlig för Nismo borde det inte behöva tillkomma något paket för att få "allt".

Nissan har slutat ta beställningar på e-4FORCE Evolve+, som kostade från 720 700 kronor, så det närmaste klivet under Nismo blir Evolve för 674 200 kronor, för övrigt den versionen vi testade förra året.

Stannar det vid drygt 20 000 extra för 129 hästkrafter är det förstås inget snack. Speciellt med förbättringarna i fjädring och stötdämpning samt lite snyggare design. Då spelar det inte så stor roll att Nismo inte klingar lika bra i Sverige som i Japan – inte än i alla fall. Notera att enligt Nissans uppgifter är inte Nismo godkänd för att dra släp medan övriga Ariya-modeller har en släpvikt på 1 500 kg. På vissa marknader kommer Ariya Nismo också att säljas med ett mindre batteri på 66 kWh.

Nissan Ariya Nismo B9 e-4ORCE

Pris: från 697 200 kronor

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 217,5 hk (160 kW), vridmoment 300 Nm. Bakre elmotor, max effekt 217,5 hk (160 kW), vridmoment 300 Nm. Max systemeffekt 435 hk (320 kW), sammanlagt vridmoment 600 Nm. Batteri 91 kWh varav 87 kWh användbart. Ladd-effekt AC/DC 22 kW/130 kW.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,8 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 255/45 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 278, längd 460, bredd 185, höjd 166, spårvidd f/b 158/158. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 293, maxlast 372, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 415–1280 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,0 s, toppfart 200 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,45 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 417 km.

Garantier: Nybil 45721 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler



Xpeng G6 AWD Performance

Den här gången orkar vi inte nämna Tesla Model Y som en rival utan väljer lite fräschare Xpeng G6 med fyrhjulsdraft. Betydligt billigare och snabbare laddning. Lyxig inredning.

Pris: från 619 000 kronor



Volkswagen ID.5 GTX 4Motion

Lyckades med nöd och näppe besegra Nissan Ariya i vårt test från förra sommaren. Och frågan är om inte Nismoversionen har en chans att slå VW:s snygg-suv. Ariya Nismo har lite lyxigare inredning och kvickare styrning.

Pris: från 682 700 kronor

2. Väntade succén Dacia Bigster – nu med priser

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 17 jan. 2025 Publicerad 17 jan. 2025

Dacia Bigster presenterades redan i oktober men först nu börjar det komma prisindikationer som gör det lite mer intressant.



Dacia levererar en suv med imponerande lastutrymme och en schysst prislapp.

Redan nu spås den bli en succé, inte minst bland barnfamiljer och friluftsentusiaster som behöver mycket plats för både passagerare och packning.



Gott om plats för både det ena och det andra.



Här är skönheten som ska vara prisvärd.

Med ett utgångspris på strax under 25 000 pund i Storbritannien (cirka 340 000 kronor, det svenska priset är ännu inte officiellt) är Bigster en av de mest prisvärda suvarna i sin klass.

Trots det låga priset erbjuder den en ganska modern design, en rymlig och bekväm interiör samt en rad smarta funktioner.

Störst i klassen i bak

Lastutrymmet är en av Bigsters starkaste sidor. Med en kapacitet på upp till 667 liter är det störst i klassen. Dessutom är baksätet delbart 40/20/40, vilket gör det flexibelt att anpassa utrymmet efter behov. För den som behöver transportera riktigt långa föremål kan baksätet fällas ner helt, vilket ger en lastlängd på hela 2,7 meter.



Kolla. Perfekt att sova i eller packa in hela familjen på en roadtrip.



Med glastak blir det extra rymd även i baksätet.

Bensin eller hybrid, du väljer

Bigster kommer att erbjudas med tre olika motoralternativ, inklusive en hybridversion med en förbrukning på endast 4 liter per 100 km. Oavsett vilket motoralternativ man väljer får man en bil som är både praktisk och prisvärd.

Dacia Bigster förväntas lanseras i Sverige under första halvåret 2025. Med sitt låga pris.



Vi ser fysiska knappar och vred, det gör oss glada.

Fakta

- Märke: Dacia
- Modell: Bigster
- Motor: TCe 140 (bensin), TCe 130 4x4 (bensin), Hybrid 155 (hybrid)
- Batteri: –
- Räckvidd: –
- Laddning: –
- Förbrukning: Från 5,6 l/100 km (för TCe 140)
- Pris: Från ca 275 000 kr (preliminärt)
- Lansering: Första halvåret 2025 (i Sverige)

**VW ID.7 Pro S krossar räckviddsrekord – i 29km/h**

Volkswagen har satt ett nytt riktmärke för effektivitet med sin eldrivna ID.7 Pro S. I ett test på en bana i södra Italien lyckades bilen köra hela 941



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

3. Bilfabrik går mot strömmen – anställer många

Av Stefan Wikström 19 januari 2025, 09:08

Toyota lanserar en massiv jobbkampanj under 2025. Hundratals tjänster ska tillsättas, främst tack vare framgången med en av bilföretagets modeller.



Medan de flesta nyheterna rörande bileuropa är nattsvarta, väljer Toyota att gå mot strömmen. Till det japanska bilföretagets fabrik i Onnaing i Frankrike tänker de under året fylla på med hundratals nya tjänster. Detta för att svara mot ökad produktion och tillväxt av modellen Yaris Cross, fabriken flaggskepp.

Fabriken i Onnaing är en mycket viktig del av ekonomin i regionen Hauts-de-France och en av de främsta i den franska bilindustrin. 2023 producerades där 275 000 bilar. Yaris Cross, som introducerades 2021, står för 75 procent av produktionen.

Toyota hoppas att 300 000 bilar ska lämna fabriken de kommande åren. Till att börja med är tanken att rekrytera 500 fast anställda och hyra in drygt 100 tillfälliga arbetare per månad. På så sätt hoppas bolaget stärka sin position på en europeisk marknad som för tillfället befinner sig i kris. Fabriken i Onnaing har i dagsläget över 4000 anställda och är en av Toyotas åtta fabriker i Europa.



Hybriden Toyota Yaris Cross går åt som smör.

LÄS MER:



Nu är Toyota Yaris en av världens mest sålda bilmodeller



Fusk i krocktester hos Toyota – storsäljare stoppas



Razzia mot Toyota – jagar bevis för krockfusk



Galna ökningen: Mer än varannan ny bil är en SUV



Sju modeller till dras in i Toyotas fuskskandal



Guide: Köpa begagnad Toyota Yaris – spargrisen



Stefan Wikström



4. Elbilstillverkaren Canoo i konkurs – hade NASA och Walmart som kunder

Posted by Kristofer Rask januari 18, 2025



Los Angeles-baserade elbilstillverkaren Canoo började 2017 ta fram en elbilsplattform som skulle fungera till allt från minibussar, pickuper och transportbilar. Under resan lyckade man dessutom teckna en del attraktiva kontrakt. Men nu meddelar bolaget att man ansöker om konkurs.

Utöver planerna på att sälja minibussar och pickuper baserade på plattformen hade man också **avtal med bland annat NASA** där man skulle ta fram fordon för att transportera astronauter till uppskjutningsplatser.

Canoo hade NASA som kund.

Canoo hade också avtal med Walmart som köpte in 4500 transportbilar och det amerikanska postverket som skulle använda företagets bilar vid postutdelningen.

– Vi vill rikta ett stort tack till företagets anställda för ert engagemang och hårda arbete. Vi vet att ni trodde på vårt företag, precis som vi gjorde. Det är med stor besvikelse vi konstaterar att saker och ting inte blev som vi hoppades. Vi vill även tacka NASA, Försvarsdepartementet, United States Postal Service, delstaten Oklahoma och Walmart för deras förtroende för våra produkter och vårt företag. Detta betyder oerhört mycket för alla i företaget, kommenterar grundaren Tony Aquila.



Kristofer Rask

5. Kinesiska biltillverkare vill ta över Volkswagens fabriker

Publicerad 2025-01-17 11:53

Text Anders Nilsson

I kölvattnet av Volkswagens ekonomiska problem har kinesiska biltillverkare börjat undersöka möjligheten att köpa tyska fabriker.



Volkswagen står inför ekonomiska utmaningar och meddelade strax före **jul att företaget planerar att minska kapaciteten** med 700 000 bilar fram till 2030 och göra sig av med över 35 000 tjänster. Tidigare farhågor om att fabriker skulle stängas har dock inte bekräftats.

Nu rapporterar **Reuters** att kinesiska investerare och biltillverkare visar intresse för att ta över tyska fabriker och riktar särskilt in sig på Volkswagens anläggningar.

Om detta skulle ske, skulle Kina inte bara få ett fotfäste på den europeiska bilmarknaden utan också undvika de **strafftullar som EU har infört på elbilar från Kina**.

Enligt anonyma källor kan Volkswagen överväga att sälja sin fabrik i Osnabrück, där över 2 000 personer arbetar. Det skulle vara ett billigare alternativ än att stänga fabriken.

– Vi är fast beslutna att hitta en fortsatt användning för fabriken. Målet måste vara en genomförbar lösning som tar hänsyn till företagets och de anställdas intressen, sade en talesperson till Reuters men avböjde att kommentera specifika rykten om försäljning.

Ett potentiellt hinder för de kinesiska biltillverkarna är hur de skulle tas emot av tyska fackföreningar, som ställer höga krav på jobbsäkerhet och långsiktiga garantier.



Anders Nilsson

Teknikens Värld

6. Reflexer kan störa ut bilars autobroms

Publicerad 16 jan 2025 kl 16.42

Uppdaterad 17 jan kl 17.25

Fotgängare och cyklister uppmanas att bära reflexer för att synas bättre i trafiken. Men en ny studie visar att reflexer på kläderna kan ha motsatt verkan – bilars sensorer som ska aktivera olika säkerhetssystem, exempelvis autobroms, förvillas och upptäcker inte de oskyddade trafikanterna i samma höga grad. I vissa fall misslyckas tekniken helt.



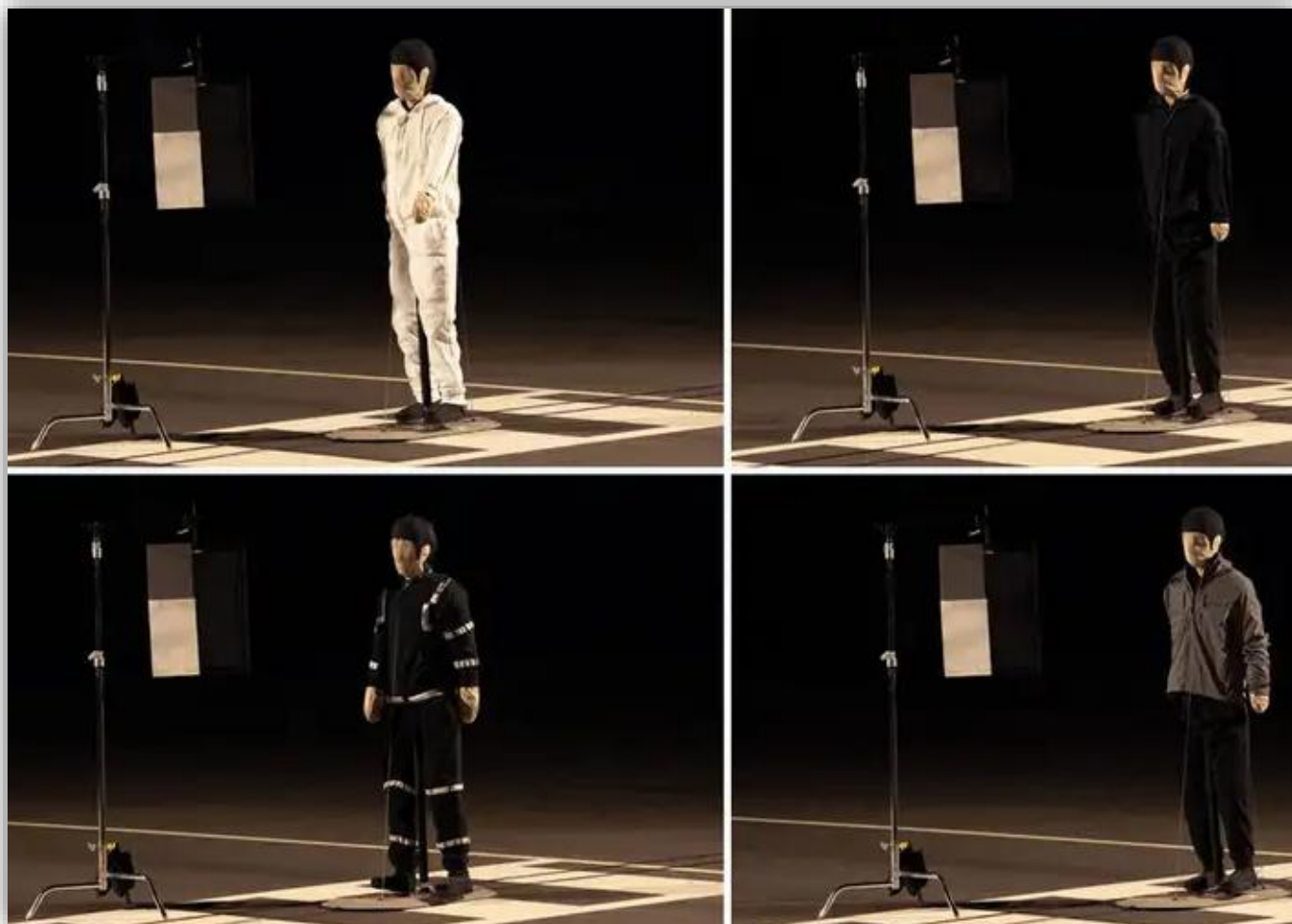
Reflexer gör trafikanter mer synliga för det mänskliga ögat, men bilens sensorer kan i en del fall stötta på problem.

Under dygnets mörka timmar, som vi har många av under nuvarande del av året, **är det viktigt att synas i trafiken**. Av denna anledning uppmanas oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister och motorcyklister) att bära reflexer för att tydliggöra sin närvaro i trafiken.

En bilist ser en mörkt klädd fotgängare normalt mycket senare (eller inte alls) än en reflexbärande fotgängare som normalt syns på långt avstånd.

Det mänskliga ögat har sina brister och det är där tekniken kommer in i bilden. Merparten av dagens bilar har olika förarstödsystem som kan upptäcka faror som människan inte hinner reagera tillräckligt snabbt på. Systemen kan till och med korrigeras för att undvika farorna, till exempel genom att bromsa eller styra automatiskt.

Men nu visar det sig att tekniken i bilarna inte är att lita på fullt ut (vilket man förstås aldrig ska göra utan den ska ses som ett extra hjälpmedel – både hängslen och livrem, som man brukar säga).



IIHS autobromsstudie innebar test av flera olika situationer. Vitklädd och svartklädd fotgängare, reflexbandsutrustad fotgängare samt fotgängare klädd i reflexjacka. Dessutom testades samtliga i olika vägbelysningsförhållanden; mörkt, svagt ljus samt starkt ljus.

Amerikanska säkerhetsorganisationen IIHS (Insurance Institute for Highway Safety) ligger i framkant när det kommer till att testa olika egenskaper hos fordon, test som andra motvarigheter ofta inte gör. Ett exempel är **när de började testa frontalkrock med liten överlappning på 25 procent** i stället för det standardiserade 40 procent. IIHS nya test avslöjade då vek krockstruktur hos många bilar, krockskydd som i princip sågs vara optimerade för det standardiserade testet. Men verkligheten ser sällan ut som det gör i en kontrollerad miljö.

IIHS autobromsstudie innebar test av flera olika situationer. Vitklädd och svartklädd fotgängare, reflexbandsutrustad fotgängare samt fotgängare klädd i reflexjacka. Dessutom testades samtliga i olika vägbelysningsförhållanden; mörkt, svagt ljus samt starkt ljus. Foto: IIHS

Häpnadsväckande resultat

Nu har de testat bilars autobromsfunktion på fotgängare (påklädd testdocka) som i olika grad av mörker går (rullar) över ett övergångsställe. Fotgängarna har klätts i olika typer av kläder – vita, svarta, plagg med reflexband samt reflexjacka.

Resultatet är anmärkningsvärt.

Tre bilar togs ut till testet; **Honda CR-V**, **Mazda CX-5** och **Subaru Forester**. Hondan och Subarun säljs på den svenska marknaden, däremot Mazdan har försvunnit ur det svenska utbudet.

Test av autobroms med fotgängarskydd

Genomsnittlig hastighetsminskning från 40 km/h beroende på fotgängarens klädtyp och ljusförhållande. Svag belysning är 10 lux, stark 20 lux.

	Vägbelysning	Halvljus				Helljus
		Svarta kläder	Reflexjacka	Reflexband	Vita kläder	Svarta kläder
Honda CR-V	Ingen	0 %	0 %	0 %	0 %	40 %
	Svag	9 %	0 %	0 %	95 %	Ej testad
	Stark	39 %	0 %	0 %	62 %	Ej testad
Mazda CX-5	Ingen	30 %	53 %	0 %	38 %	68 %
	Svag	31 %	58 %	0 %	33 %	Ej testad
	Stark	84 %	62 %	0 %	32 %	Ej testad
Subaru Forester	Ingen	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Svag	100 %	100 %	82 %	100 %	Ej testad
	Stark	100 %	100 %	100 %	100 %	Ej testad

Autobroms och fotgängare

IHS forskning visar att bilars autobromssystem med fotgängarskydd minskar frekvensen av alla typer av kollisioner med fotgängare med 27 procent. Men tyvärr visar nya testerna att problem uppstår under dygnets mörka timmar, just den tid då de flesta dödliga fotgängarolyckor i USA inträffar.

Subarus sensorer som läser av trafikbilden framför bilen var näst intill felfria oavsett situation. I 13 olika testförhållanden klarade den vid tolv av tillfällena att bromsa in från 40 km/h till stillastående innan fotgängaren. Vid endast ett tillfälle misslyckades den men då hade ändå autobromsens fotgängarskydd reagerat så pass att hastigheten lyckades reduceras med 82 procent. Viss kontakt skedde alltså, då vid en hastighet av 7 km/h.

De båda andra bilarna uppvisade inte i närheten av lika bra resultat. Sämst på att upptäcka fotgängaren och bromsa i tid var Honda CR-V. Vid hela åtta situationer bromsade Hondas SUV inte alls för fotgängaren. När vägbelysning saknades och bilen hade halvljuset påslaget kvittade det vilka kläder och utrustning fotgängaren bar (svart, vitt, reflexer eller reflexjacka). Även vid svag vägbelysning (10 lux) fallerade Hondan förutom när fotgängaren bar vita kläder, då lyckades den nästan bromsa ned helt. Sämre gick det när vägbelysningen var starkare (20 lux, dvs rekommenderad belysningsstyrka vid övergångsställen i USA), då upptäcktes den vitklädda fotgängaren senare och farten minskade inte i samma utsträckning.

Mazda CX-5 var bättre på att upptäcka fotgängaren och bromsa än vad Honda CR-V var, men den var samtidigt inte i närheten av att vara lika bra som Subaru Forester. Likt Hondan klarade inte Mazdan att bromsa ned helt till stillastående vid någon av de 13 olika situationerna. Sämst gick det när fotgängaren var utrustad med reflexband. Då körde den på fotgängaren med full kraft, utan att sänka farten, vid alla tillfällen oavsett vägbelysningens styrka.

Slutsatsen är att reflexer som rör sig, såsom reflexband på armar och byxben, ställer till stora problem för både Hondas och Mazdas system. Hondan klarar inte heller av en reflexjacka som får klassas som ett mer ”stilla” reflexobjekt än banden.

”En blind fläck”

”Dessa resultat tyder på att vissa biltillverkare behöver justera sina automatiska nödbromsar för fotgängare. Det är ohållbart att kläderna som fotgängare, cyklister och vägarbetare bär för att vara säkra kan göra dem svårare att upptäcka för teknik som ska undvika krockar”, **säger IIHS-chefen David Harkey** som menar att studiens resultat har upptäckt en blind fläck och att mer forskning krävs.

”Placeringen och rörelsen av reflekterande band på ärmarna och byxbenen gör att förare snabbt kan känna igen rörelsemönstret som en person. Tyvärr hade de rörliga remsorna inte samma effekt för AEB-systemen (autobroms, reds anm) för fotgängare som de vi testade och förmodligen förvirrade sensorerna”, säger David Kidd som är senior forskare vid IIHS och den som var ansvarig för studien.

EFN ■ Ekonomikanalen

7. Elbilens laddade historia

Publicerad 30 mars 2016, 15:52

Uppdaterad 1 okt. 2024, 02:07

Elbilen är långt ifrån en ny uppfinning. Din Ekonomi har gjort en djupdykning i elbilens historia.



FILM: https://youtu.be/lvp9_8P2LoA

8. Renault Caravelle 1967



I slutet av 1950-talet var Renault indraget i en kamp med Volkswagen om överlägsenheten på den växande importbilsmarknaden i Amerika. Prisvärda utländska bilar hade precis börjat hitta sin plats bland amerikanska köpare, som fortfarande lojalt höll fast vid sina stora och lyxiga pråmar från de tre stora, men även på 1950-talet blev bränsleeffektivitet en allt viktigare fråga, liksom manövrerbarhet i stadsmiljöer, där dessa kompakta och lätta bilar var som bäst. Renault hade spelat andrafiolen till Volkswagen som ville förbättra sitt spel på denna konkurrensutsatta och snabbt växande nya marknad. På pappret delade Renault Dauphine faktiskt många egenskaper med Beetle, nämligen den bakre motorlayouten, grundkonstruktionen och stylumen som lutade åt det udda och söta. Dauphine erbjöd kanske större praktiska egenskaper med sin fyradörrars kaross, men Volkswagen verkade ha ett stryppgrepp på marknaden tack vare stark marknadsföring och en ständigt växande kultföljarskara.





Under ett affärsmöte i Florida inspirerades Renault-cheferna Pierre Dreyfus och Fernand Picard att förbättra Renaults image med en sportig liten coupé baserad på den ödmjuka Dauphine. Den nya bilen, som efterliknade VW:s egen Karmann-Ghia, baserades på en Dauphine-plattform av myrstandard men var klädd i en ganska ny tvådörrars coupé och cabrioletkaross. Och precis som sina tyska rivaler vände sig Renault till Carrozzeria Ghia för att designa den nya bilen, som skulle komma att heta Floride i Europa och Caravelle i USA.





Själva designen ritades av den unge Ghia-medarbetaren Pietro Frua, som gjorde ett mästerligt jobb med att kamouflera Caravelles ödmjuka rötter. Vid debuten i Genève strömmade över 8 000 beställningar in och när bilen visades i USA för första gången skulle ytterligare 13 000 beställningar följa. När Dauphine ersattes av R8 i slutet av 1963 fortsatte Caravelle med subtilt omarbetad styling av den nu oberoende Pietro Frua och drevs av en ny femcylindrig 956 cc rak fyrcylindrig motor. Inför 1965 erbjöds Caravelle S med en förstorad version på 1108 cc av R8-motorn som gav 55 hästkrafter och med fyrhjuliga skivbromsar från Bosch, vilket gjorde att Caravelle hamnade i linje med andra kompakta sportbilar som Triumph Spitfire och Austin Healey Sprite. Till slut blev konkurrensen från Storbritannien och Tyskland för mycket för Renault, och Caravelle försvann i tysthet från modellprogrammet efter 1967.

Vi har länge varit fans av dessa vackra små Renaults, och denna Caravelle S från 1967 är utan tvekan ett av de finaste, bäst restaurerade exemplaren vi har haft nöjet att erbjuda. Udda, rolig och charmig, denna Caravelle S cabriolet är vackert presenterad i metallisk lila över en svart interiör. Den har restaurerats till en standard som är praktiskt taget osynlig på dessa bilar, och är säkert en av de finaste i sitt slag som finns. Den attraktiva ljusa metalliclila lacken appliceras på en enastående kropp med skarpa och raka paneler. Ljusarbetet har restaurerats på samma sätt väl och bilen sitter stolt på vägen på fabrikskorrekta fälgar med tre klackar och små 135 x 380 Michelin whitewall-däck.

Invändigt fortsätter den enastående presentationen med helt restaurerad klädsel med högkvalitativa material och mönster som är trogna originalet. Golven är klädda med grå fyrkantsvävda heltäckningsmattor, och detaljer som Renaults bältesspännen och polerade dörrtrösklar med "Caravelle"-skript visar den omsorg som lagts ner på denna restaurering. Fram- och baksätena är i utmärkt ordning, liksom den svarta suffletten i canvas och bagageutrymmet. Till och med stammen har blivit fullt detaljerad med den ursprungliga verktygsrullen fortfarande på plats på skottet. Som helhet har interiören inte använts särskilt mycket sedan restaureringen slutfördes och har hållits i utmärkt skick.

När man lyfter på det bakre motorlocket ser man den fint detaljerade fyrcylindriga motorn på 1108 c.c. Lackeringen och detaljerna är utmärkta, och många av de korrekta originaletiketterna och etiketterna har restaurerats. Den går bra, verkar bara ha använts vid enstaka tillfällen och den har hållits i toppskick som en del av en stor och eklektisk privat samling av bilar.



9. Kaiser Carolina Sedan 1953



Kaiser, mannen, reagerade på att de tre stora expanderade till V8-kraft genom att lägga till sortimentet av Kaiser-bilar för 1953. Den första var Dragon, den dyraste Kaisern någonsin, vilket resulterade i att endast 1 277 exemplar byggdes. Efter att ha täckt den övre delen av marknaden rullade Kaiser sedan ut Carolina, Drakens motsvarighet, som var avsedd att locka kunder till utställningslokalerna så att de sedan kunde styras (som företagets hemliga bulletiner till återförsäljarna klargjorde) till dyrare Kaisers som Manhattan och, ja, Dragon. Det fungerade inte. Kaiser förlorade 10 miljoner dollar 1953, och både Dragon och Carolina dumpades vid årets slut, medan gamarna började cirkla runt resterna av Kaisers biltillverkningsverksamhet i Nordamerika.

För sändning, en sällsynt Kaiser för endast 1 års tillverkning av 1953 Kaiser Carolina. Detta exemplar har kantats av synförändringar på kroppen men har överlag behållit sin ursprungliga charm. Den har nu en 350ci lådmotor och är helt rak rostfri och badar i en vacker blå nyans.



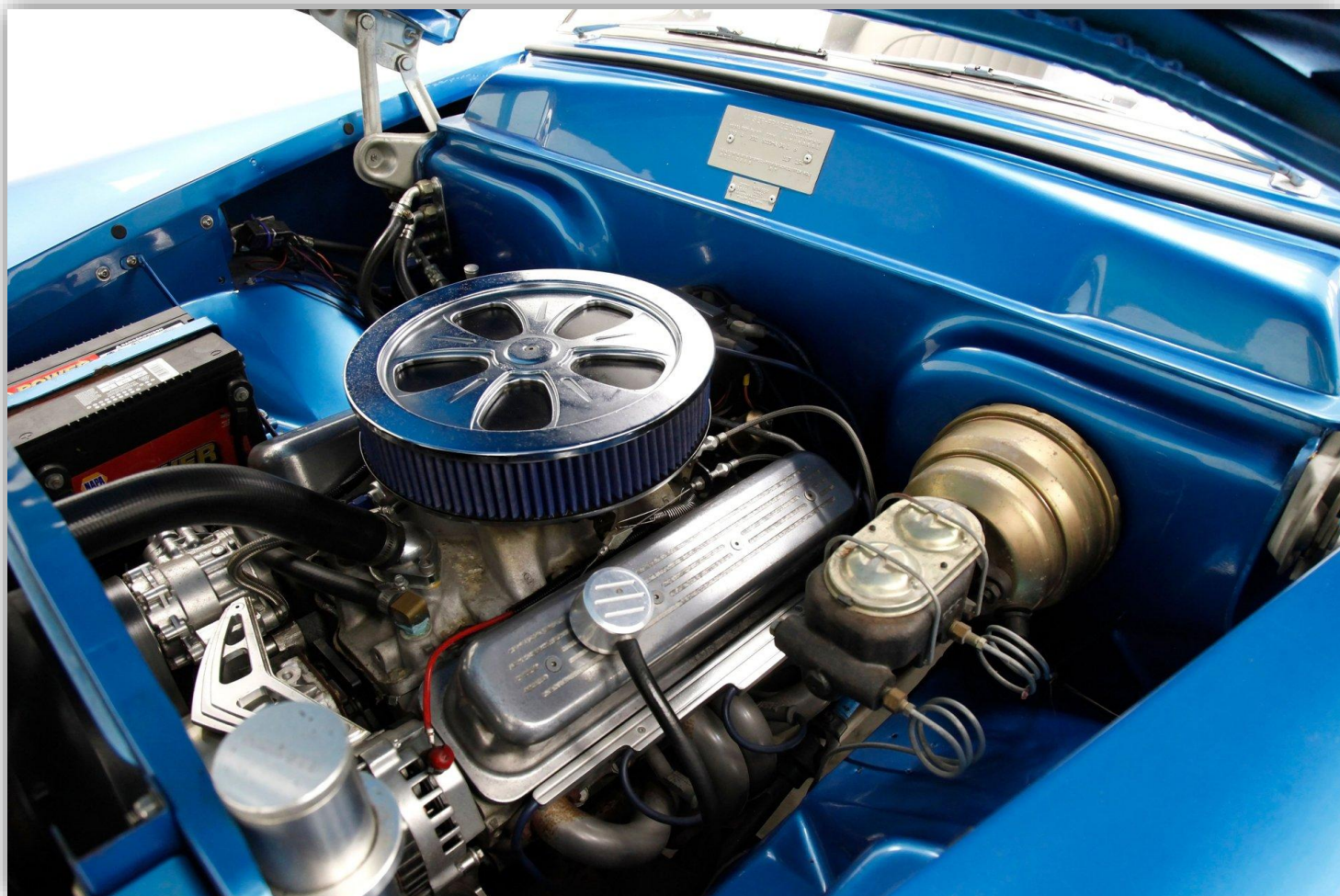


Exteriör

En unik front för denna Carolina som faktiskt inte har någon grill i sig. Den använder en spetsig bullig rakad huv som flankeras av franska enkla cirkulära strålkastare med sina ramar i de främre kvarteren, inte på utsidan. En horisontell bred V-formad krombit med infälld blinkers i vardera änden och en liten omlott till den främre fjärdedelen svävar över ett litet öppet utrymme som snabbt fylls med en böjd stötfångare och mittskydd strax nedanför. Denna krom är vackert bevarad och fungerar med det blå för att bilda denna intressanta inledning. Huvn är nu ventilerad och faktiskt matar ventilerna en under huvn skopa som är riktad mot luftrenaren på 350ci V8. Precis bakom är ögonbrynets vindruta, och jag kan inte komma ifrån att föreställa mig Blixten McQueen och har flackande ögon inom detta utrymme! Men jag gör en utvikning, och när vi rör oss bakåt över den mycket överdrivet böjda taklinjen som slutar med ytterligare ett ögonbrynsformat bakglas, möter vi kromade toppers som skulle kunna tolkas som små fenor. Dessa slutar på baksidan där det i vardera hörnet finns en stor bullig baklykta. Strax under dessa finns ett massivt stötfångarhorn som smälter in i en böjd bakre stötfångare med ett mittskydd även på detta. Dessa massiva stötfångarhorn ger plats för en ultrabred vipplista i rostfritt stål som löper framifrån och bak på båda sidor. Resten är en vacker blå nyans, välskötta luckor och släta lätt kurviga linjer. 15-tums svetspolerade fälgar finns i alla 4 hörnen.

Interiör

När vi njuter av den här snyggt färdiga interiören som använder taupe kläde och vinyl, börjar vi i förväg med en vadderad instrumentpanel i taupe vinyl. Den här instrumentbrädan är vinklad inåt när den rundar toppen och dyker ner till en annan horisontell metallfärgad hylla om du vill. I denna hylla finns en kromad panel för radoradring, några vred och drag, askuttag och tändning.



Framför den rallyvadderade läderratten från Lecarra, komplett med fabriken Kaiser centernav/hornknapp, finns en cirkulär hastighetsmätare med en gloria precis ovanför som rymmer mätare som gas, vattentemperatur, olja och förstärkare som svävar ovanför cirkeln. På undersidan av instrumentbrädan finns snyggt installerad vintage air som ser lika original ut som bilen! Mycket välgjorda solbrända säten har en mittstopp och rulle bredtygsinsats och lite passpoal för att avgränsa bruna vinylbolster som utgör de främre och bakre bänkarna. Dörrpaneler använder också detta mönster och material, och allt detta flyter i ett rent hav av nya bruna tjocka heltäckningsmattor. En shout out till headlinern som är taupe och stram som en trumma utan fläckar eller revor.

Drivlina

Ett lyft av den ventilerade huven under huven och vi ser ett helt restaurerat motorrum även det i den blå nyansen. Inom dessa gränser finns en snygg 350ci V8-motor, som har gjutna ventilkåpor och en snygg "shamrock"-öppning i stil med luftrenare. Detta tar luft från skopan och trycker in den med bränsle i en 4-cylindrig förgasare. Baktill sitter en 700 R4 4-växlad automatlåda som fungerar tillsammans med en 3.00 bakaxel. En likadan ny kylare finns svarta smidiga slangar till motorn fram och genomgående har flätade rostfria slangar och anodiserade kopplingar använts. Headers är för den stora utandningen och kopplas ihop med Flowmaster avgassystem och ljuddämpare.

Underrede

Viss lätt patina men praktiskt taget ingen rost och solid strukturell ram som håller rena, rostfria golvplattor i mitten. Rockers ser alla bra ut, och avgaserna slingrar sig fram till en utgång för bakhjulsbrunnen på vardera sidan. Skivbromsar finns fram och krafttrummor bak, med individuell spiralfjäderfjädring fram och bladfjädrar bak.



Eftersom

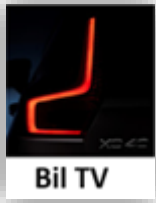
jag aldrig ens har sett en, än mindre kört en, så nappade jag på möjligheten att provköra. Här på testbanan rörde den sig graciöst med hastighet och acceleration, växlade mjukt och stannade på en femöring utan förspänning. Interiören är helt perfekt och till och med Vintage Air blåser coolt. Alla andra funktioner fungerade bara bra.

Kaiser Carolina som var avsedd för bara 1 års produktion var nu något roddad och såg tydligt Kaiser ut men med några förbättringar, fin färg och 350 kuber för att ta dig nerför motorvägar och sidovägar. Kom in och ta en titt, jag slår vad om att du aldrig har sett en!

Classic Auto Mall är en 336 000 kvadratmeter stor klassisk bilutställning med specialintresse, med över 650 fordon till salu med utställningsyta för upp till 1 000 fordon. Dessutom visas en samling av ladugårdsfynd med 400 fordon.

Detta fordon finns i vårt showroom i Morgantown, Pennsylvania, bekvämt beläget bara 1 timme väster om Philadelphia på I-76 Pennsylvania Turnpike. Webbplatsen är www.classicautomall.com och vårt telefonnummer är (888) 227-0914. Kontakta oss när som helst för mer information eller för att komma och se fordonet personligen.





10. Fredagsfilmen: 50 år med Saab, från modell 95 till 9-5

En unik sammanställning av marknadsföringsfilmer från Saab i Trollhättan från 1959 till 2011 som kommenteras av Trafikmagasinets Carl-Ingemar Perstad.



FILM: <https://youtu.be/eWb1HoeDB1E>

