



Hanomag Partner 1951

1. Nästa Renault Megane blir crossover.
2. Kia Stinger facelift – små justeringar och fler assistanssystem.
3. Det kinesiska bilmärket DFSK börjar säljas i Sverige.
4. Rolls-Royce ska lansera elbil som laddas med robotarm.
5. Audi Q5 Sportback officiell.
6. Peugeot 508 Sport Engineered blir märkets kraftfullaste någonsin.
7. Test: Chevrolet Corvette Stingray.
8. Ferrari Omologata - specialbygge baserat på 812 Superfast.
9. Skisser på Hyperoden Giocattolo Marcella.
10. Splinter - superbilen i trä.
11. Deras dieselmotor har en verkningsgrad på 50 procent.
12. Geelys flygande taxibilar tecknar avtal med Schenker.
13. Hanomags comeback.
14. Citroën XM: Bortglömda modellen som snart kan öka i värde.
15. Storcittran som försvann.

1. Nästa Renault Megane blir crossover.

Jan-Erik Berggren 24 september 2020.

Renaults nya vd Luca de Meo fortsätter att förändra biljätten. Det senaste beskedet från Frankrike är betydligt färre modellvarianter och att nästa generation av storsäljaren Megane blir en crossover.



Renault-Nissan-Mitsubishi-alliansen fortsätter att ta viktiga strategiska beslut. [Renaults nya vd Luca de Meo](#), som värvades från Seat, väntas presentera en färdig strategi i januari efter att ha börjat som vd för Renault i juli.

Men under arbetet med en ny strategi för den franska biljätten så läcker det ut uppgifter om hur de Meo tänker sig att vända Renault från förlust till vinst.

Tidigare avslöjades det att [Luca de Meo vill att Renault ska bygga dyrare bilar](#) och nu kommer besked om att storsäljaren [Megane](#) ska bli en crossover. En tuffare och lite dyrare Megane som kunna ge Renault rätt skjuts in i framtiden.

Luca de Meo har sneplat på den strategi som hemmakonkurrenten [Peugeot](#) tagit och som gjort att det företaget bland annat inte lidit så svårt under coronakrisen.

Tidigare fanns det uppgifter om att Renault umgicks med planerna på att hela plocka bort Megane från modellprogrammet. Men nu ser i stället Megane bli en viktig del av Luca de Meos försök att rädda företaget.

Konkurrerande [Kia](#) gjorde motsvarande strategiska manöver med sin [Ceed](#) som till slut presenterades i fyra varianter, bland annat [XCeed](#).

[Dagens version av Megane lanserades 2016](#) och [uppdaterades nyligen då den även blev laddhybrid](#). Nuvarande generation ska bytas ut inom två till tre år. Förutom planerna på en crossover av Megane kommer lilla, slanka suven [Arkana](#) att erbjudas.

Men det blir inte bara nya modeller, det ska också bli färre varianter. I ett sätt att försöka tjäna mer pengar vill Luca de Meo bygga färre varianter. På ett möte nyligen beslutades det att Renault behöver dra ned antal varianter med 50 procent. Renault väntas också plocka bort flera populära modeller från sina bilhallar. En bil som nämnts är familjebilen [Espace](#).

Bilden överst i artikeln visar nämnda Arkana [som är på väg till Europa](#) efter att ha funnits närmare ett par år i Ryssland.

2. Kia Stinger facelift – små justeringar och fler assistanssystem.

Jan-Erik Berggren, 23 september 2020.

Kia Stinger uppdateras och får bland annat en ny, större, pekskärm i instrumentbrädan. Kia passar också på att uppdatera assistanssystemen och fila lite på lyktor och material.



Lanseringen av Stinger var en milstolpe för Kia. Med en stor, sportig och lite lyxig halv-kombi ville Kia visa att de också kan bygga bilar som attraherar köparna på andra sätt än till exempel en Rio eller en Niro. Stinger var, och är fortfarande, en bil som ska väcka känslor och ha-begär mer än att bara vara praktisk och ett bra bilköp.

Nu ska Stinger uppdateras och Kia gör det på det sedvanliga sättet. Stinger får nya LED-strålkastare, nya blinkers och en ljuslist mellan bakljusen i spoilerns underkant. Kia vill få till en mer distinkt ljusbild från bilen. 19-tumsfälgarna får en delvis ny design och den nya färgen Ascot Green läggs till i paletten.

På insidan är den mest tydliga förändringen en stor 10,25-tumsskärm och digitala förarinstrument. Om du vill kan du också få stolarna i svart mocka med röda sömmar. Du kan också få röda säkerhetsbälten.

Under huven blir det inga nyheter, där sitter fortfarande en V6-bensinare på 3,3 liter och 366 hästkrafter. Det är åttastegad automatlåda och fyrhjulsdraft som gäller, precis som tidigare.

Kia passar på att uppdatera assistans- och säkerhetssystemen. När du blinkar visas rörliga livebilder i det digitala instrumentet framför dig. Du får också en varning, via Safe Exit Warning-systemet, om du öppnar dörren samtidigt som det kommer trafik bakifrån och föraren uppmärksammas, via ROA-baksätesvarningssystemet, på om det finns barn eller djur i baksätet då du lämnar bilen.

Highway Driving Assistant och filkörningsassistenten håller bilen mitt i körfältet och med rätt avstånd till framförvarande bil.

Kia börjar sälja uppdaterade Stinger redan i höst men den svenska importören har ännu inte förhandlat fram något pris.



Jan-Erik Berggren

Feber

3. Det kinesiska bilmärket DFSK börjar säljas i Sverige.

AV BOBBY GREEN.

2020-09-26 KL 12:00.

Suvar med biogas och eldrift.

DFSK Fengon 5

DFSK (Dongfeng SOKON) grundades 2003 och är en av de tre största biltillverkarna i Kina. Företaget har 150.000 anställda och tillverkar 3,8 miljoner bilar per år i sju stycken olika fabriker utspridda i Kina, USA och Indonesien. Utvecklings- och forskningscenter finns i USA, Kina, Japan, Tyskland och här i Sverige.

Nu ska tre stycken SUV-modeller börja säljas här. Två av dem konverteras till biogasdrift hos Konvegas Sweden AB i Växjö och sedan saluförs dessa som biogas-hybrider. Konverteringen säger man kommer sänka bilens utsläpp med upp till 95 procent jämfört med bensindrif. Biogasen gör också att man får en klimatbonus på 10.000 kronor och en lägre vägskatt första året. Den tredje modellen går helt och hållet på el och har ett batteripack på 53,6 kWh. Ytterligare två stycken elbilar kommer att lanseras längre fram. Tyvärr får vi inte reda på mer för tillfället.

BOBBY GREEN

4. Rolls-Royce ska lansera elbil som laddas med robotarm.

Publicerad 24 september, text Erik Söderholm.

Men det görs mer av tvång än fri vilja: ”Finns ingen efterfrågan på eldrivna lyxbilar.”



Rolls-Royce har knappast legat i framkant när det gäller elektrifiering. Det ultrakonservativa bilmärket visade visserligen upp en eldriven konceptbil för 2011, men sedan dess har det varit tyst.

Nu gör Rolls-Royce klart att märket ska lansera en elbil ”inom detta decennium” – alltså före 2030. Men det görs inte så mycket av egen vilja, utan mer av tvång.

– **Det finns ingen** efterfrågan från kunderna, men vi måste vara i en position att sälja dem en bil om lagkraven förbjuder dem från att köra en bil med förbränningsmotor i stadskärnan, säger en talesperson för märket till [Automotive News](#).

Läs också: [Detaljen som tar klassisk Rolls-Royce in i framtiden](#)

Rolls-Royce väljer dock inte att först lansera en laddhybrid och därefter en elbil, utan går direkt på en helt eldriven modell. Märkeschefen Thorsten Müller-Ötvös säger att elbilen är tystare och har mer vridmoment vilket passar för varumärket.

Den första elbilsmodellen bygger på Rolls-Royce nuvarande plattform som även ligger till grund för dagens modellutbud med förbränningsmotorer.

Rolls-Royce är övertygade om att kunderna inte kan acceptera att krångla med att koppla in laddsladdar. Därför experimenterar lyxmärket med att införa en robotarm som automatiskt kan ladda bilen. Det är en teknik som även [Tesla undersökt](#).

Läs också: [Ingenjörernas knep gör lyxmodellen ännu tystare](#)

Läs mer om:



[Rolls-Royce Ghost officiell – tystare och starkare än tidigare](#)

[Nya generationen Rolls-Royce Ghost är officiell med mycket ny teknik under skalet.](#)



[Rolls-Royce klassiska modeller får eldrift – kostar 5 miljoner](#)

[Eldrift, navigation och ljudsystem – med skräckinjagande prislapp.](#)



[Rolls-Royce Ghost skiftar till fyrhjulsdraft](#)

[Lyxbilstillverkarens bästsäljare kommer i ny generation till hösten.](#)



[Svenskens Rolls-Royce i full blom](#)

[Blomsterfantasten gav biltillverkaren i uppdrag att brodera hans Phantom med rosor.](#)



[Phantom med rymdsten från Pajala](#)

[Rolls-Royce visar upp stjärnskottet Phantom Tranquility som bara görs i 25 exemplar.](#)



5. Audi Q5 Sportback officiell.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-09-26, 06:00.

Coupéversionen av Audis mellanklass-suv Q5 presenterad – här är en stor bildspecial!



Faceliften av ordinarie Q5 offentliggjordes tidigare i somras och nu följer alltså den lite mindre praktiska men kanske aningen bildskönare (?) Q5 Sportback.

De stora uppdateringarna finner vi i front och akter. Audis stora grill har fått bikupemönster med inlägg i rostfritt stål och i strålkastarna har LED-belysningen ändrats för att DLR:en (Daytime running lights) ska se lite annorlunda ut.

[LÄS MER: Här kan du läsa om ordinarie Audi Q5](#)

Annars är det baklyktorna som bär den största förändringen. På samma sätt som i vanliga Q5 har Q5 Sportback en typ av aktiva OLED-bakljus som kan ändra form beroende på situation. Exempelvis kan de blinka varnande om en bil kommer för nära bakifrån.

Audi Q5 Sportback med förbränningsmotorer har en preliminär försäljningstart i december i år, medan laddhybriden börjar säljas efter årsskiftet. Första leveranserna sker under försommaren 2021. Vill man ha en Q5 utan Sportback finns den att beställa redan nu, med leverans innan årsskiftet. Dock inte om man vill ha laddhybriden, den börjar levereras tidigt nästa år.

Q5
Sportback



Q5
Sportback



Q5
Sportback





6. Peugeot 508 Sport Engineered blir märkets kraftfullaste någonsin.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-09-25, 12:35

Peugeot gör en Volvo och lanserar modellnamnet Peugeot Sport Engineered med prestandaladdhybriden 508 PSE som blir märkets kraftfullaste serietillverkade bil någonsin. Med det går det anrika GTi-namnet slutligen i graven.



Konceptet [Peugeot 508 Sport Engineered](#) sätts i serietillverkning. Det var för ett och ett halvt år sen som den vassare versionen av 508 laddhybrid visades upp. Då var det oklart om det till synes produktionsredo konceptet skulle få grönt ljus.

Nu avslöjas det att den Volvo T8-liknande fransosen kommer nå bilhallarna i knappt förändrad skepnad. Om något är det specifikationen som skiljer på ett antal punkter. Med det blir även Peugeot Sport Engineered märkets nya prestanda-modellnamn [istället för den anrika akronymen "GTi"](#).





Systemeffekten ligger nu på 360 hästkrafter och 520 newtonmeter vilket låter 508 PSE accelerera 0–100 km/h på 5,2 sekunder. 1,6-liters PureTech-motorn från [vanliga 508 laddhybrid](#) har uppgraderats för att ge 200 istället för 180 hästkrafter samtidigt som bilens två elmotorer ger 110 respektive 200 hästkrafter.

Precis som Volvos T8-modeller är 508 PSE elektriskt fyrhjulsdriven. Bensinmotorn och den svagare av de två elmotorerna driver endast framhjulen.

Medan Volvo begränsar toppfarten på sina modeller till [180 km/h](#) så slår fartspärren i Peugeot 508 PSE till i 250 km/h.

Räckvidden på el blir något kortare än tidigare utlovat: 43 km enligt WLTP-körcykeln istället för 50. Det är 9 km mindre än i 508 Plug-in Hybrid som har en systemeffekt på 225 hästkrafter. Samtidigt ligger de blandade CO₂-utsläppen på 46 g/km, tillräckligt för bonus.

Bidragande till den minskade räckvidden lär vara den ökade spårvidden – 24 mm i fram och 12 mm i bak. 20-tumsfälgar är också standard och i fram huserar de 380 mm bromsskivor och 4-kolvsock.

Laddning av det 11,8 kWh stora batteripaketet 0–100 procent tar 7 timmar om man använder ett vanligt vägguttag eller 2 timmar med en 7 kW laddbox.





Både kombi- och sedankarossen kommer erbjudas i PSE-utförande och temafärgen som särskiljer från andra modeller är som synes en gulgrön nyans Peugeot kallar "kryptonite". Heter man Clark Kent och frekventerar telefonbås bör man med andra ord undvika modellen helt.

Innuti är interiören lik konceptet. Alcantara och läder klär de skålade sportstolarna och delar av interiören. Ett ljudsystem från tillverkaren Focal ingår som standardutrustning.



Peugeot 508 PSE ska dyka upp i billhallarna under först halvåret 2021. Några priser har inte satts men Auto News Europe spår att prislappen blir "60.000 euro eller mer". Det svenska priset kan därmed komma att bli mer än till och med [Volvo V60 Polestar Engineered](#) som börjar på 645.000 kronor och har en systemeffekt på 405 hästkrafter.



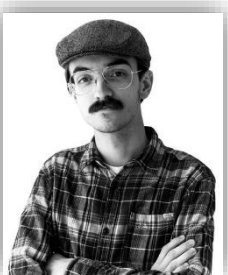
Dystra beskedet för GTI-fans: Peugeot kan skrota klassiska modellnamnet



Peugeot 508 Sport Engineered är en ny prestandaladdhybrid med dubbla elmotorer



Peugeot 508 och 3008 kommer som laddhybrider med fyrhjulsdraft



Wiggo Björck



7. Test: Chevrolet Corvette Stingray – mer centrerad.

Av Jens Dralle, Publicerad 2020-09-25, 05:53

495 hk ur en åttacylindrig sugmotor som sitter framför bakaxeln och dessutom en åtta-växlad dubbelkopplingslåda. Corvette C8 vill på allvar utmana den europeiska supersportbilseliten. Frågan är bara om det lyckas?



C8 älskar att piskas genom svängarna.

Man måste nästan tycka synd om Corvette-fansen. En ny Vette är alltid ett spektakel, men den senaste generationen tog allt till helt nya nivåer. En Corvette med mittmotor? Det är ju ungefär som att se en Porsche 911 med en frontmonterad radfyra. Åtminstone kan de amerikanska puristerna lugna sig med att grundmodellen fortfarande använder sig av en V8 utan överladdning.

LT2 kallas kraftpaketet och är logiskt nog efterföljaren till föregångarens LT1-motor. Enligt Chevrolet själva är hela drivlinan en komplett nyutveckling. Just nu myser motorn på högsta växeln i motorvägsfart. Bilens förmåga att upprätthålla sin torrsumpsmörjning upp till en centrifugalkraft på 1,25 G är visserligen bra att känna till men behövs knappast nu. Lite senare ska vi dock sätta även det på prov.

C8 Stingray prisas först och främst av sitt utvecklingsteam som "the smoothest ride ever" och ska vara avsevärt mycket bekvämare än sin föregångare. Detta tack vare nya sensorer som snabbare leder informationen om vägens beskaffenhet till bilens adaptiva dämpare.

Har man lovat för mycket? Inte alls. Chassit tappar varken fattningen inför mindre vägbaneskador i snabb följd eller över rejäla tvärfogar, och den enda kritiken vi över huvud taget har är däcken som på bästa prestandamanér rullar allt annat än mjukt och smidigt. Men är det sportbil så är det.



Modernt, sobert och nästan europeiskt. Men ratten känns lite överjobbad.

Värre är det då med förarergonomin. Sportstolarna bjuder visserligen på massor av sidostöd, men saknar dessvärre ett utdragbart lårstöd samtidigt som sittpositionen inte är helt optimal. Visst hamnar man lågt i stingrockan, men man kan aldrig riktigt skaka av sig känslan av att man tittar ned på den digitala instrumentpanelen istället för att omges av den.

Den märkliga ratten som är tillplattad både på ovan- och undersidan stör framför allt vid fickparkering, annars gillar vi känslan starkt. Lagom servostöd som lutar lite mer åt det amerikanska, lättgående hållet blandas med en omedelbar men inte alltför spetsig reaktionstid samt ett konstant informationsflöde från framhjulen. Det gäller för övrigt för samtliga körprogram (Weather, Tour, Sport, Track) förutsatt att man har valt rätt inställning.

Apropå körprogram. Via ett vred kan man alltså välja inställningen som passar körstilen och underlaget bäst. Trackläget erbjuder dock ytterligare fem inställningar som stegvis minskar assistanssystemens ingrepp: Wet, Dry, Sport1, Sport2 och Race. Det sista steget släpper samtliga spärrar och stänger av all inblandning i körningen.

Då så. Lite mellangas, dubbelkopplingslådan växlar snabbt ned tre steg och får omedelbart medhåll från den glatt smattrande 6,2-liters vinkelåttan som trycker på intensivt till en bit under 7 000 r/min varpå nästa kugge petas i. Först framme vid testområdet släpper vi upp gasen, det är nu det gäller.



Stolarna är snygga, bjuder på massor av sidostöd men hade mått bra av ett utdragbart lårstöd.

Vi börjar som vanligt med accelerationstestet. Är motorn verkligen en nytveckling? Borning och slaglängd motsvarar föregångarens precis som kraftutvecklingen och hela motorkarakteristiken över lag: från den ojämna tomgången via det massiva trycket ur varvtalskällaren till den smattrande och trumpetande kraften fram till varvstoppet känns motorn igen som ett amerikanskt original likt de röda fuskskinnsklädda stolarna i vilken amerikansk diner som helst.

Drivlinan spänner sig med hjälp av launch control och ställer in det optimala varvtalet. Stingrockan flyger ur startblocken och avverkar sprinten från stillastående till 100 km/h på 3,4 sekunder. Efter 12,7 sekunder passerar vi 200 km/h. Tyvärr finns inga officiella siffror för den europeiska modellen så vi får hålla tillgodo med föregångaren som referens. C7 avverkade 0–100 km/h på 4,5 sekunder och 0–200 km/h på 15 blankt. Med manuell låda och en tjänstevikt på 1 652 kg. C8 väger 1 726 kg trots aluminiumchassi och bakvagn i kolfiberkomposit.

Har nykomlingen blivit för fläskig? Icke. Men karosbredden på hela 1,93 meter är i största laget och kan framför allt göra stadskörning till en mindre plåga.

Mittmotorlayouten förbättrar åtminstone sikten framåt. Man har inte längre känslan av att dirigera en lastcontainer genom konbanan eller att positionera denna optimalt i kurv-ingången för att inte tappa alltför mycket fart. Jämfört med föregångaren känns C8 Stingray nästan graciös. Tänk tango istället för brottning så fattar du vinken.

Titta bara på viktfördelningen. 40/60 fram/bak istället för 50/50 är det som gäller nu och detta gör underverk för lastväxlingen. För att få ut bakkdelen krävs inte längre ett bestämt tryck på högerpedalen som i föregångaren.



Händer sådant här är antagligen kurv hastigheten sanslöst hög. Corvettens mekaniska grepp och hjälpsystemens effektivitet imponerar stort.



Den löstagbara taksektionen kan stivas in i bagage-utrymmet.

Lastväxlingen fungerar i alla lägen, även när de 245 mm breda framdäcken börjar släppa taget. Det händer visserligen tidigare än man hade önskat, men det här är trots allt bara grundmodellen – och den lyckas ändå ta sig upp i samma nivå som Porsche 911 och den Performancekittade Audi R8 i disciplinerna slalom och undanmanöver.

När det kommer till bromsarna behöver den senaste Vetten inte heller skämmas. En genomsnittlig deceleration på $11,5 \text{ m/s}^2$ gör ingen besviken även om konkurrensen levererar bromsvärden på över 12 m/s^2 .

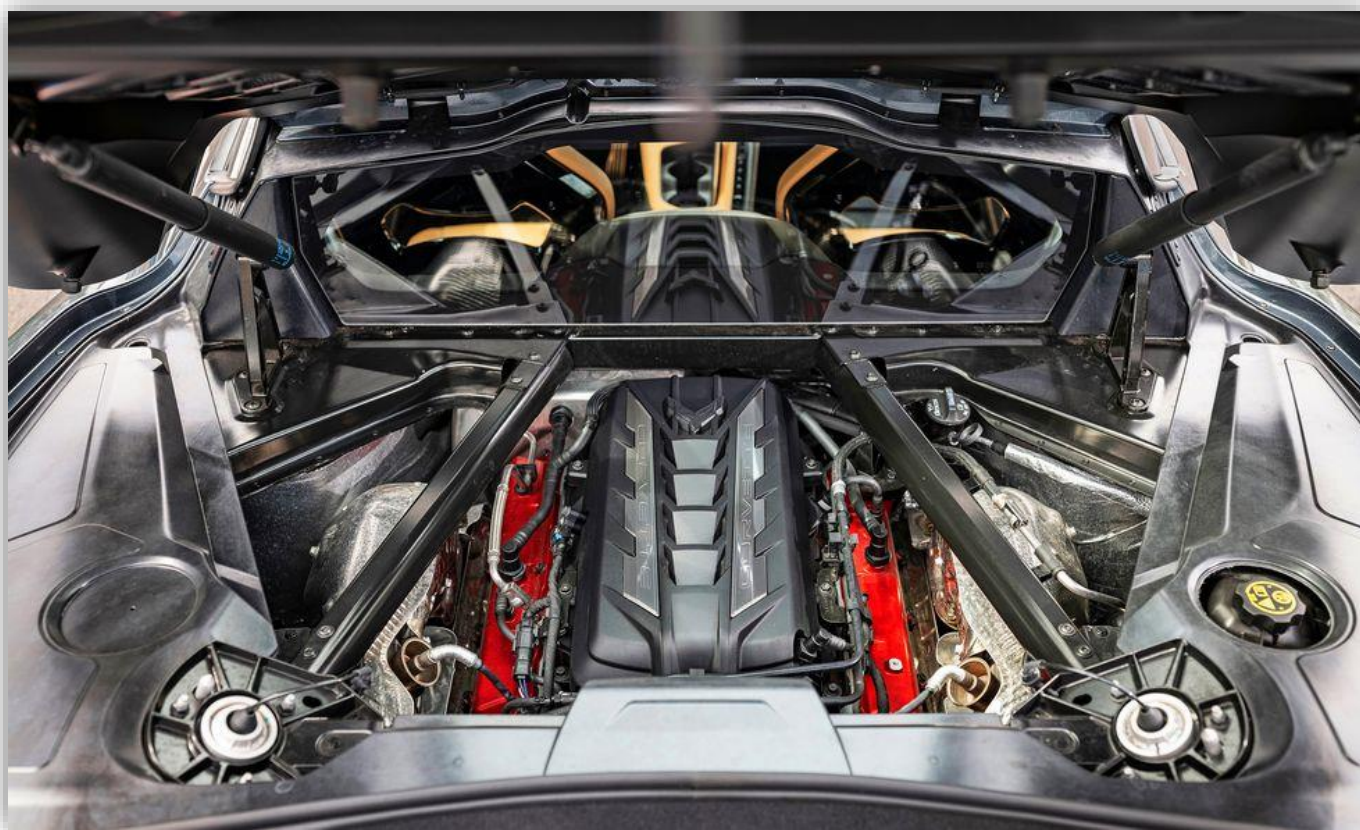
I sin senaste skapelse har utvecklarna satsat på en elektrisk bromskraftförstärkare istället för den gamla som jobbade med undertryck och har därmed kunnat ge bromspedalen en rad olika karaktärer. Redaktionen gillar bromskänslan med vass respons och fin doserbarhet.



LT2-motorn och dubbelkopplingslådan från Tremec verkar gilla varandra även på racebanan.

Vi står på den franska racerbanan Anneau du Rhin i Biltzheim med Trackläget valt. Instrumenteringen informerar om att ABS-systemet är aktiverat. Mer överflödigt information får man leta efter, känner man inte det i fotsulorna borde man antagligen tjäna sina pengar på att gå över glödande kol.

Efter ett par uppvärmningsvarv njuter både jag och Vetten av riktig gammaldags attackkörning. Bilen älskar att piskas genom svängarna, den biter sig fast längs kurvradien och accelererar med brutal kraft ut på nästa raksträcka till tonerna av V8:ans metalliska urtidsvrål. Det mekaniska greppet är löjligt högt oavsett kurvradiens storlek, vilket främst beror på den elektroniskt styrda differentialen som sitter integrerad i dubbelkopplingslådan.



V8:an är relativt trångbodd bakom kupén, eftersom bilen även har ett bagageutrymme längst bak.

Det är först när man stänger av samtliga system som man märker hur mycket nytta den egentligen gör. Där Corvetten precis slingrade sig genom kurvan längs ideallinjen gör nu bakhjulet bestämda utfall samtidigt som styrningens precision avtar märkbart. Det står snabbt klart att Corvettens gränsområde är smalt och att bortom det väntar endast mörker. Men bara lugn, på landsvägen kommer man aldrig ens komma i närheten av bilens gränser.

Vettens nyvunna rörlighet i höftlederna öppnar de slingrande småvägarna genom tyska Schwarzwald och bäst avnjuts åkturen och framför allt ljudkulissen med den avtagbara taksektionen i säkert förvar i bagageutrymmet. Växellådan gör ett riktigt bra jobb även i detta makliga tempo och hittar alltid rätt växel vid rätt tillfälle.

Föredrar du manuellt växlande? Inga problem, reaktionstiden är lika kort där som i automatläget, även om växlingarna gärna hade kunnat vara en aning snabbare när det väl gäller attackkörning.

Men inte här. Inte nu. Nu njuter man istället av fartvinden som lättsamt stryker genom kupén och blandar sina ljusa toner med stingrockans mäktiga motorljud. Corvette är inte riktigt vad den en gång var, den här besten är en ny nivå av upplevelse och främst en sak: bättre.



John Argelander

En bättre bil? Absolut.

Men en bättre Corvette?

Vem gillar inte Corvette? Det gör väl i stort sett alla bilintresserade människor. Ända sedan premiären 1953 (!) har modellen varit THE amerikansk sportbil, och som sådan förtjänar den respekt. Just de två första årsmodellerna var kanske inga prestandamonster, då de hade raka sexor under huven. Men sedan blev det bättring! Från 1955 och framåt har Corvette varit synonymt med V8:or. Och de har alltid varit monterade i nosen.

Man kan kalla uppbyggnaden med frontmotor föråldrad, men den har gett samtliga Corvettegenerationer en speciell känsla som inte går att hitta i någon annan bil. Jag har kört ett gäng olika versioner av generation C5, C6 och C7, och de har allihop varit lika hopplöst amerikanska som underbara. Knappast lättkörda, men med mängder av karisma.

Nu har motorn flyttats bakåt och min förhoppning är att den där speciella Corvetttekänslan inte har offrats på köregenskapernas altare. Jag hoppas att C8:an är en bättre bil än sina föregångare, och även en bättre Corvette.

**TESTFAKTA**

CHEVROLET

CHEVROLET

CORVETTE
STINGRAYCORVETTE
GRAND SPORT (2019)**MOTOR**

Typ/slagvolym, cm ³	V8/6 162	V8/6 162
Effekt, hk vid r/min	495 vid 6 450	466 vid 6 000
Vridmoment, Nm vid r/min	637 vid 5 150	630 vid 4 600
Antal växlar, man/aut	-/8 (DSG)	7/8
Drivning	Bak	Bak

MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg	1 726/115	1 668/212
Längd/axelavstånd, mm	4 630/2 722	4 514/2 710
Bredd/höjd, mm	1 934/1 234	1 965/1 239
Tankstorlek, l	70	70
Bagagevolym, l VDA	357	287
Innerbredd, f/b, mm	1 435/-	1 430/-
Innerhöjd, f/b, mm	980/-	960/-
Däckdimension, testbil	F: 245/35 R19 B: 305/30 R20	F: 285/30 R19 B: 335/25 R20
Däckfabrikat, testbil	Michelin Pilot Sport 4S TPC	Michelin Pilot Super Sport

PRESTANDA

	DSG	AUTOMAT
0-80 km/h, sek	2,5	3,3
0-100 km/h, sek	3,4	4,6
0-130 km/h, sek	5,3	6,8
0-160 km/h, sek	7,8	9,7
0-200 km/h, sek	12,7	15,6
0-400 m	11,5	12,6
60-100 km/h, sek	1,6	2,3
80-120 km/h, sek	2,1	2,7
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	299	290
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	32,5	29,9

BULLER I KUPEN

80/100/130/160 km/h, dB(A)	69/72/76/79	73/76/80/80
----------------------------	-------------	-------------

FÖRBRUKNING

	BENSIN 98	BENSIN 98
NEDC-norm/test, l/100 km	i.u./ 12,5 i.u. %	12,4/ 12,8 +3 %
CO ₂ norm/test, g/km	i.u./ 291	284/298
Räckvidd el/totalt, km	-/560	-/546

EKONOMI

Grundpris, euro	99 000	108 950
-----------------	--------	---------

Av Jens Dralle

BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Rossen Gargolov

Feber

8. Ferrari Omologata - specialbygge baserat på 812 Superfast.

AV BOBBY GREEN.

2020-09-25 KL 14:00.

Kaxig röv!



Den som har lite för mycket pengar kan gå till Ferrari och be dem bygga en specialversion i ett exemplar som ingen annan har eller kan köpa. Det är precis vad någon har gjort och Omologata är det senaste att dyka upp som en one-off.

Den här är baserad på modellen 812 Superfast och det enda utseendemässigt som den har kvar är vindrutan och strålkastarna - allt annat är specialbyggt just för Omologata. Grillen har en ny design precis som framskärmarna som biffat till sig lite. Bakrutan har ersatts med en inbyggd laxtrappa och de nya runda bakljusen har flyttats långt in i karossen. För att runda av baken sitter en läpp på bakluckan och en massiv diffusor med fyra avgaspipor i. Insidan får vi tyvärr inte se så mycket av men här finns bland annat fyrpunktsbälte, blåa sportstolar och massa kolfiber. Om man gjort något med motorn är oklart. Standard bjuder 812 Superfast på en V12:a på 6,5 liter utan överladdning som ger 800 hästar och 718 newtonmeter i vrid. Det räcker för att ta sig från 0-100 km/h på 2,9 sekunder och kunna toppa 340 km/h.

Bilen är beställd av en kund i Europa och på önskelistan stod "create a futuristic design with distinctive elements reinterpreted in a fresh manner to provide potential for a timeless shape that is certain to leave a lasting impression". Från start till mål tog bilen två år att få fram.





9. Skisser på Hyperoden Giocattolo Marcella.

AV BOBBY GREEN 2020-09-25 KL 17:40.

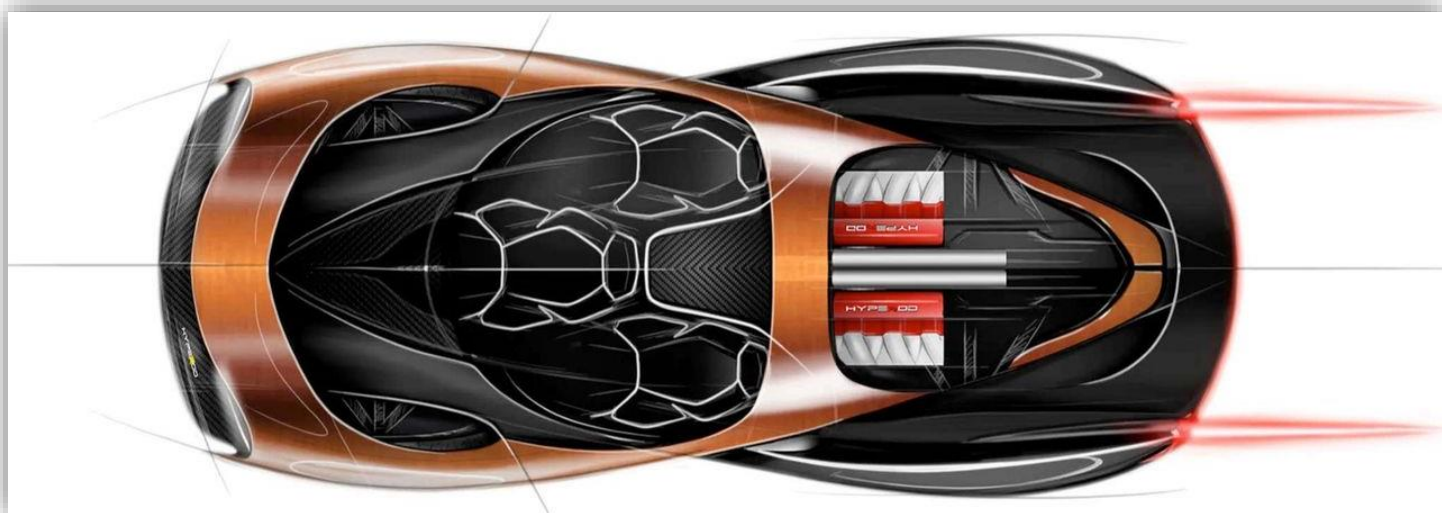
Raggabil möter hyperbil.

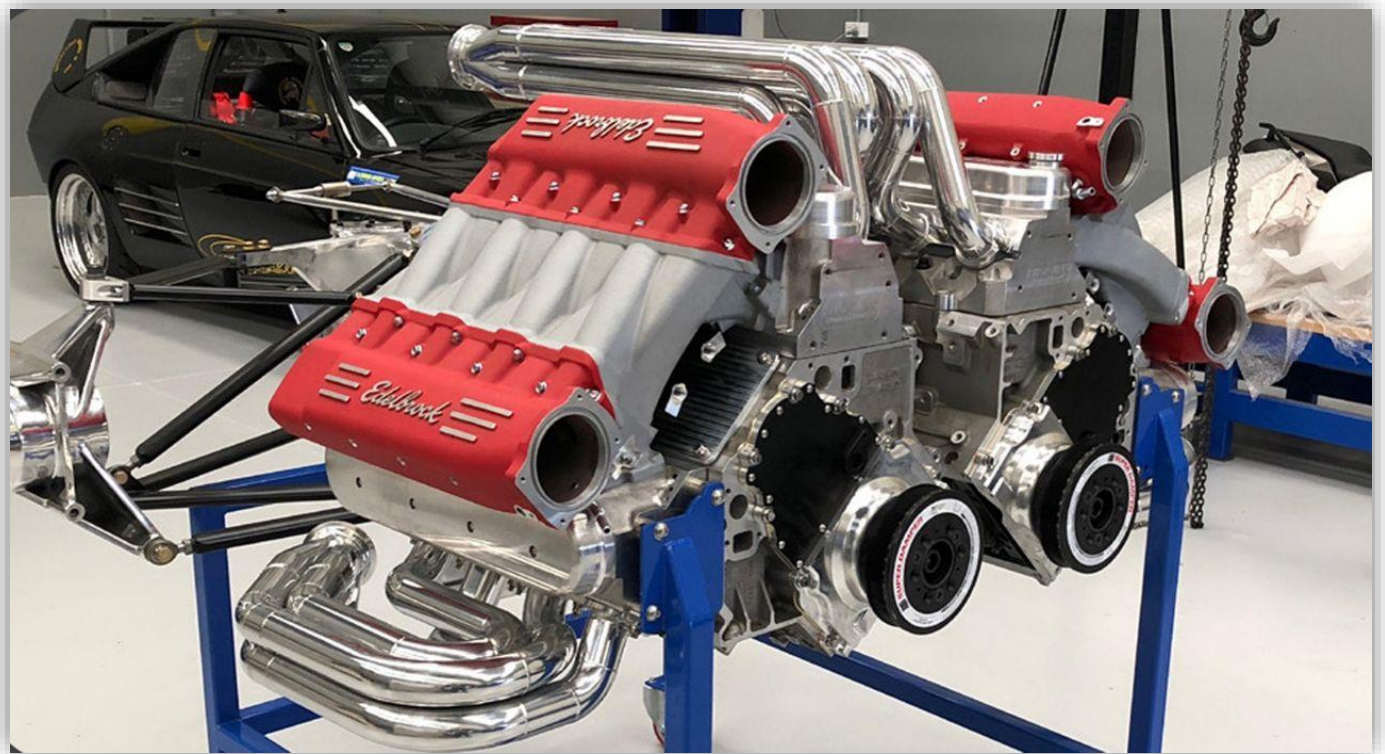
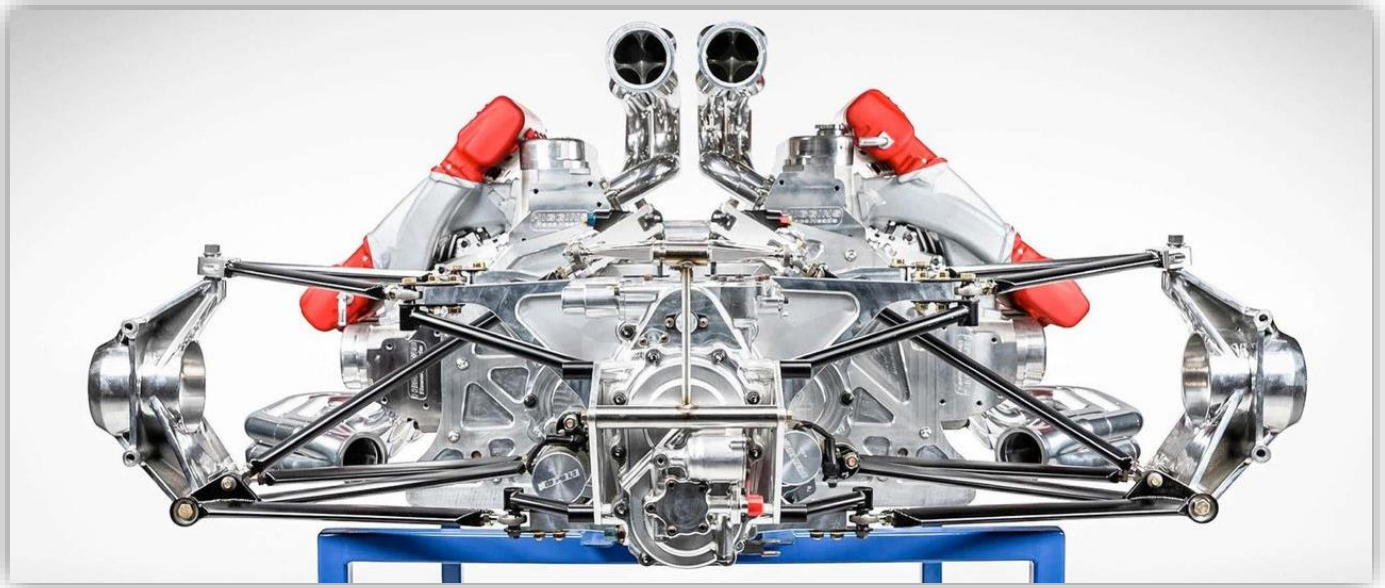


En australiensare vid namn Paul Halstead håller på att utveckla en egen hyperbil som han kallar för en Hyperod. Här har han blandat klassisk raggabils-design med futuristiska former. Chassiet ska vara i kolfiber och bakom sittbrunnen finns en W16-motor som består av två stycken LS7-V8:or som man smackat ihop. Effekten anges till 1400 hästar och till paketet sitter en sexstegad sekventiell växellåda som driver bakhjulen.

Som vi kan se på skisserna finns det plats för tre stycken personer där föraren precis som i McLaren F1 sitter i mitten. Barry Lock som var ingenjör på McLaren F1-tiden är faktiskt inblandad även i detta projekt. Bilen saknar tak och dörrar, men ska vara så låg att det bara är att kliva över kanten för att komma i den.

Målet är att bilen ska visas upp på Pebble Beach Concours d'Elegance i juli 2022.





Feber

10. Splinter - superbilen i trä.

AV BOBBY GREEN 2020-09-25 KL 21:00.

Inspirerad av ett flygplan från andra världskriget.



FILM: <https://youtu.be/ofDAeGxO9Tc>

Under nio års tid snickrade Joe Harmon på sin superbil Splinter. Och han snickrade bokstavligen eftersom bilen är i trä. I alla fall 90 procent av den. I mitten sitter en V8:a på 650 hästar. Bilen designade och byggde han under tiden han var ingenjörstudent och i det här klippet berättar han om projektet.



11. Deras dieselmotor har en verkningsgrad på 50 procent.

John Edgren 2020-09-25 kl.14:10

Efter två års arbete har bolagen nått en ny milstolpe. Tillsammans med Bosch har kinesiska Weichai Power lyckats höja verkningsgraden i sin lastbilmotor med fyra procentenheter.



Dagens mest effektiva lastbilmotorer har en verkningsgrad på cirka 46 procent, men efter två års samarbete mellan Bosch och den kinesiska motortillverkaren Weichai Power har bolagen lyckats skjuta på gränsen. Tillsammans har de fått upp verkningsgraden i kinesernas diesel för tunga fordon till 50 procent.

– Med en höjning av verkningsgraden på fyra procentenheter har vi tillsammans nått en ny milstolpe. Trots att den är nära 130 år gammal så fortsätter utvecklingen av dieselmotorn, säger Volkmar Denner, som sitter i ledningsgruppen för Robert Bosch GmbH, i ett [pressmeddelande](#).

Den sexcylindriga motorn är utrustad med Boschs modulära common-rail-system, ett direktinsprutningssystem för dieselmotorer där bränslet leds till förbränningsrummet via ett gemensamt fördelningsrör. Det kan leverera ett insprutningstryck på 1 800–2 500 bar. I det här fallet ligger trycket på 2 500 bar, och ett högt flöde gör det möjligt att optimera strategin kring förbränningen – och därmed nå en hög verkningsgrad.

Common-rail-systemet kan anpassas för upp till 8-cylindriga motorer och även appliceras på en elektrifierad drivlina. Bosch siktar på att bli ledande inom batteri- såväl som bränslecellsteknik samtidigt som man håller fast vid att vidareutveckla teknik för förbränningsmotorer.

Till år 2030 räknar Bosch med att en tredjedel av alla nyregistrerade fordon går på ren batteridrift, medan två tredjedelar fortfarande har en förbränningsmotor – även om en stor andel av dem är hybrider.

12. Geelys flygande taxibilar tecknar avtal med Schenker.

Jan-Erik Berggren 25 september 2020.

Redan 2022 väntas European Union Aviation Safety Agency ge tillstånd för Volocopter att börja flyga med sin VoloCity-drönare. Det kan bli starten för en helt ny typ av transporter som sker i luften både för taxibilar som skjutsar personer och företag som levererar paket.



Tyska företaget Volocopter har tecknat ett avtal med distributören DB Schenker som vill använda Volocopters starka drönare för att testa olika typer av leveranser. Schenker ska också utbilda ett antal piloter som ska kunna flyga drönarna som ska användas vid företagets distributionscentraler.

Volocopter är en av många start-up-företag som utvecklat flygande drönare som både ska kunna transportera människor och varor. Den starka drönaren kan lyfta upp till 200 kg och har en räckvidd på cirka fyra mil. Volocopter räknar med att varutransporter i storstäder med drönare kommer att vara en lika stor företeelse som att frakta människor i luften.

I USA har Amazon fått tillstånd från myndigheter att börja testa drönare för pakettleveranser. Men Volocopter vill bredda drönarens användning till att omfatta mer än bara den sista delen av en transportkedja. För dem handlar det om tyngre leveranser till och från lastbilar vid omlastningscentraler, plus framtidens flygande taxibilar.

Volocopter har börjat flyga med sin VoloCity – en slags drönare som kan flyga i 15 minuter. De som vill prova att åka med kan köpa biljetter för cirka 300 euro per styck.

Under 2021 ska DB Schenker presentera en lösning på hur de ska kunna använda drönarna och sedan skeppa tekniken till alla sina centraler. Volocopter inleder försök med flygande taxitjänster men räknar med att det tar lite längre tid att få de tillstånd som krävs för att få till en affärsmodell och en testanläggning.

Redan 2017 [investerade Volvos ägare Geely i amerikanska Terrafugia](#). Förra året, 2019, investerade Geely 530 miljoner kronor i Volocopter och följde därmed efter Daimler som redan visat intresse och investerat i det tyska bolaget.

För Geely och Daimler är avtalet med DB Schenker ett bevis på att investeringen var rätt.

13. Hanomags comeback.

Publicerad 13 november 2019, text Mårten Carlsson.

Många ville vara med i jakten om en ny folkbil för efterkrigstidens nya marknad. Så även Hanomag.



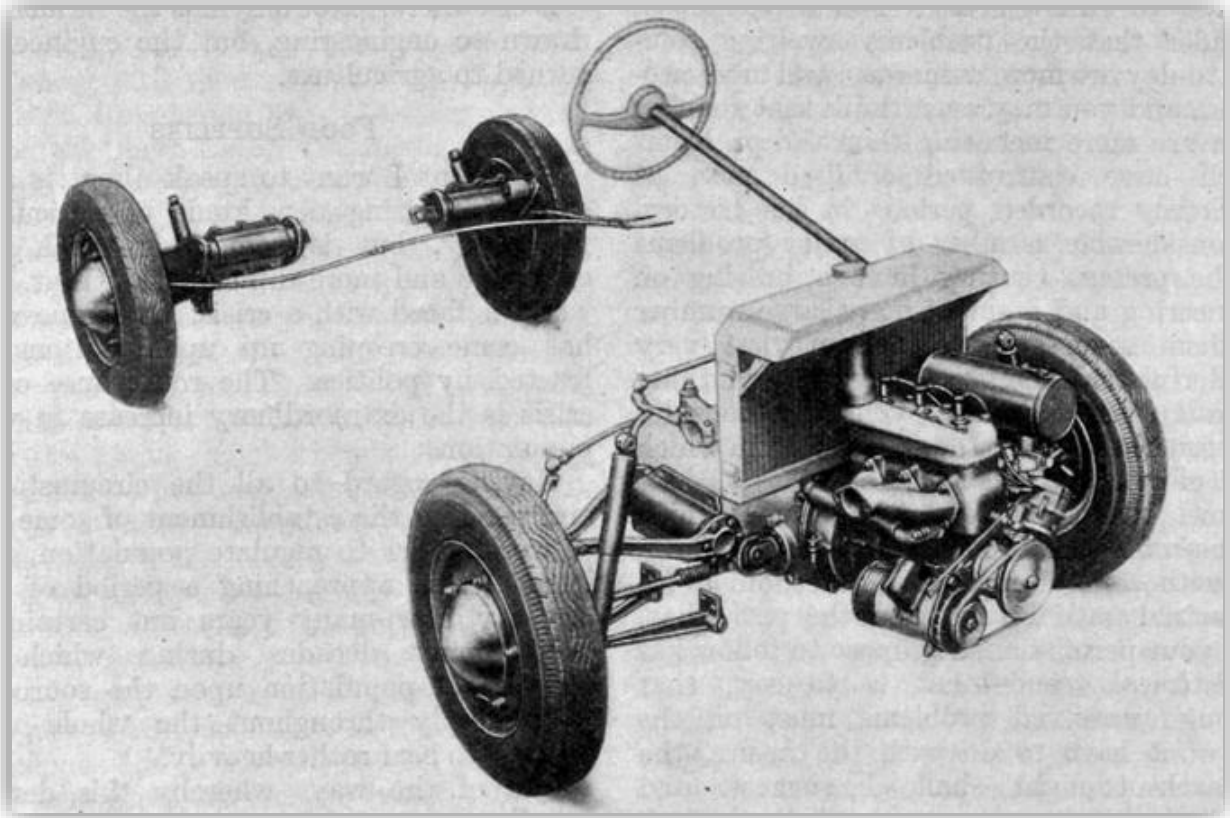
Hanomag hade redan på 20-talet tagit fram vad som var tänkt att bli en folkbil. En enkel billig praktisk liten bil som kallades Kommissbrot. Och då var man ingen nybörjare, man hade redan en bakgrund på 90 år av jordbruksmaskiner och tung industri.

Personbilstillverkningen blev lyckosam för Hanomag med modeller som Garant, Rekord och Sturm. Man var även tidigt ute med erbjuda dieselmotorer redan 1936.

Under kriget byggde man lastbilar, trupptransportfordon, och den kända halvbandvagnen Sd.Kfz.251 åt Wehrmacht. Efter 1945 kom den civila produktionen igång igen med traktorer och lastbilssläp. Men man ville även återuppliva den tidigare framgångsrika personbilsdivisionen. Till hjälp där hade man Rudolph Hiler som förut hade varit chef för Phänomen.

Vad Tyskland och resten av Europa behövde var en liten pålitlig och främst billig bil. Kanske man inte skulle ta upp direkt konkurrens med Volkswagen eller Morris Minor och de som redan hade vunnit popularitet, men ett komplement?

Vad man åstadkom var en fyra meter lång bil, med näppeligen plats för fyra personer. Karossen var en modern självbärande pontonkaross och kom från Karmann. Mycket i bilen återanvändes från Hanomags förkrigsmodell som hette 1,3, men som drivkälla valde man en trecylindrig tvåtaktsmotor på 700cc från Müller-Andernach. Den var ändå 28 hästkrafter vilket får anses bra för sin klass. Hans Müller hade tidigare konstruerat DKW:s trecylindriga tvåtaktare, och kom senare att vidareutveckla den hos Wartburg.



Chassit var enkelt, karossen självbärande.

Partner kallade man den lilla bulliga bilen och den visades upp på Frankfurtmässan 1951. Av olika omständigheter blev det aldrig någon tillverkning av bilen trots att den verkade så lovande. Hur många som gjordes är lite oklart. En källa säger 20 bilar, eller om det var den planerade förserien, för det verkar som om Karman bara levererade 15 karosser. Enligt en annan uppgift skall bara 11 bilar färdigställt. Sedan sågs aldrig några mer personbilar från Hanomag, man satsade på lätta och tunga lastbilar och sina traktorer istället. Idag finns en Hanomag Partner bevarad.



14. Citroën XM: Bortglömda modellen som snart kan öka i värde.

Publicerad 2020-09-27 kl 14:56, text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Ännu vet ingen hur billig en Citroën XM kan bli. Snart lär dock priserna stiga på denna särpling.



*Ännu vet ingen hur billig en Citroën XM kan bli.
Snart lär dock priserna stiga på denna särpling.*

För oss i Sverige är Citroën XM fortfarande en tämligen välkänd modell. För somliga på gott, för andra mest på ont.

Efterträdaren till CX nådde viss popularitet de första åren efter debuten 1989 och tillverkningen pågick i tolv år, med endast smärre yttre utseendeskilnader. Någon storsäljare var det förstås inte men XM hade sin publik bland dem som sökte komfort, komfort och åter komfort.

En vidareutveckling av det gashydrauliska fjädringssystemet, svällande stolar och soffor bak, samt, inte minst, den extra vindisolerande bakruta innanför den ordinarie som förekom i vissa versioner, borgade för detta.

Utrymmena var ett annat starkt kort och de som ryggade för Citroën på grund av märkets traditionellt konstiga instrumenteringar behövde inte oroa sig ens för detta: XM-panelen var nästan alldeles logisk i varje detalj.

Utomlands var det annorlunda, i synnerhet på den franska hemmamarknaden gick det trögt direkt för XM och att sikta en på franska vägar i dag är nästan omöjligt. Likadant i Tyskland och England. Totalproduktionen blev också jämförelsevis låg, i synnerhet den maffiga kombiversionen Break riskerar att bli alldeles utskrotad om några år.

Liksom på mellanklassmodellen BX tidigare skapades XM Break genom ett ”enkelt” tillägg av en låda bak, med bibehållen linje från halvkombin i bakdörrarnas rutramar – det blev billigare så.



"Ännu vet ingen hur billig en XM kan bli" brukar det skämtsamt heta och det har onekligen funnits väldigt många, väldigt billiga exemplar till salu under lång tid. Kanske är den tiden förbi, så mycket lägre kan de i alla fall inte sjunka?

Gamla Citroën brukar inte kosta mycket, det dröjde exempelvis väldigt länge innan priserna på DS-modellerna började stiga, men gissningvis kan det bara gå uppåt för XM nu. Det är en högst speciell modell som dessutom visat sig hyfsat driftsäker (elspöken undantagna) och som klarat sig anständigt från rost.

Läs också: [Lada 110 sågades vid fotknölnarna: "Allt är skevt och snett"](#)





Calle Carlquist

Läs mer om:



[Test av laddhybridsuvar och varning för skatteskurkar när du köper bil privat!](#)
[Lyssna på senaste avsnittet av Vi Bilägares podcast.](#)



[Bilfrågan: Är Citroën C4 en krångelbil?](#)

["Vågar dottern behålla bilen, hur stora blir kommande kostnader? Vad är känt angående elektronikstörningar?" Vi Bilägare svarar.](#)



Fler detaljer om Citroën ë-C4 – så lång blir räckvidden

Citroën har släppt fler uppgifter om nya generationen C4, inklusive den helt eldrivna modellen.



Här är nya Citroën C4 – nu som crossover med eldrift

Skrotar gamla halvkombikarossen och blir en crossover – med fullt fokus på komfort.



Jätteaffären mellan FCA och PSA kan stoppas

Nu har biljättarna bara två dygn på sig – annars hotar en lång utredning.



AutoIndex, Audi A3, Opel Corsa och dyrt batteribyte

Avsnitt 177: Calle funderar över knappbalansen i förarmiljöer och Klas har resultatet i Sveriges största konsumentundersökning om bilägande. Dessutom berättar vi om elbilsägare som råkade ut för en riktig kalldusch: Att byta batteri kostar mer än inköpet av elbilen.

15. Storcittran som försvann.

Publicerad 2020-09-21 kl 7:00,

Text Mårten Carlsson

BORTKOMMET

När den nya generationens Citroën presenterades 1934 visade man upp tre modeller - men en försvann på vägen.



Fram till den nya generationen av Citroën presenterades hade man byggt rätt så konventionella bilar. De nya 'Traction Avant' var ett helt nytt tänkande, som skiljde sig helt från deras - och alla andras modeller vid tiden.

Den var låg, saknade fotsteg, var framhjulsdreven, hade självbärande kaross, hydrauliska bromsar runtom, hydrauliska stötdämpare balnd annat. Citroën satte standarden för framtiden 1934.

7CV och 11CV hade fyrcylindriga motorer, 22CV hade en V8 på 3,8 liter. Eller skulle haft, för 22CV blev bara ett skådebröd. Den skulle ha samma karosstyep som sjuan och elvan. Alltså en Normale, Familiale, coupé och cabriolet. Karosserna byggdes och visades upp jämte 7CV och 11CV. Men motorn förblev en gåta.

Motorhuvorna på de mystiska 22CV var förseglade, men man visade ibland upp en lös V8 bredvid - fast det var en modell gjord i trä!

22CV bilarna provkördes dock flitigt, men då använde man en V8 från Ford, man hade inte haft tid att göra en egen V8. Enligt prospektet skulle det blivit en 3,8 liter sttor motor baserad på fyran ur 11CV, så det borde inte varit så svårt att göra en. Men provkörningarna visade på andra problem. Framhjulsdraft var en nymodighet och man hade problem med drivknutarna som inte gillade V8:ans effekt.



Det - och det faktum att världen fortfarande inte hade återhämtat sig efter 1929 års stora börskrasch. Det skulle bli svårt att ha en dyr prestigebil i stallet som få hade råd att köpa.

22CV skulle börjat säljas på hösten 1934, några månader efter de andra modellerna, men så kom inte att bli.

Men vad hände med provbilarna då? Jo, det sägs att man stoppade den vanliga fyran i dom, bytte ut huv, front och skärmar mot vanliga dito och sålde bilarna som vanliga 11CV istället.

VENDREDI 14 SEPTEMBRE 1934

CITROËN

ADOpte LA TRACTION AVANT

SUR TOUS LES MODÈLES DE TOURISME

LA 7, CITROËN A REMPORTÉ UN SUCCÈS TRIOMPHAL
20.000 VOITURES DE CE MODÈLE ONT ÉTÉ LIVRÉES DE MAI A' AOUT

LES USINES CITROËN

CONSTRUISENT DÉSORMAIS TOUTES LEURS VOITURES DE TOURISME SUIVANT LES PRINCIPES :

TRACTION AVANT • CARROSSERIES "MONOCOQUE" SANS CHASSIS • "MOTEUR FLOTTANT" A CULBUTEURS
ET A CHEMISES AMOVIBLES • SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION • ROUES INDÉPENDANTES • FREINS
HYDRAULIQUES • VOITURES INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUES

LA 7 "MAI 1934"	LA 11 "SEPTEMBRE 1934"	LA 22 "OCTOBRE 1934"
		
LIVRAISON IMMÉDIATE BERLINE 5 Places	LIVRAISON IMMÉDIATE BERLINE 6 Places	SERA PRÉSENTÉE AU SALON FAMILIALE 9 Places
100 KM. A L'HEURE 900 KGS 8 VITÉS 100 KM.	110 KM. A L'HEURE 1.050 KGS 11 VITÉS 100 KM. PRODUCTION ACTUELLE 100 VOITURES PAR JOUR	MOTEUR 8 CYL. EN V 140 KM. A L'HEURE 1.200 KGS 16 VITÉS 100 KM.
BERLINE 5 Places 18.000 FR. CABRIOLET 19.500 FR. FAUX-CABRIOLET 19.000 FR.	BERLINE 6 Places 25.000 FR. FAMILIALE 9 Places 28.000 FR. CABRIOLET 27.000 FR. FAUX-CABRIOLET 26.500 FR.	BERLINE 6 Places 32.000 FR. FAMILIALE 9 Places 35.000 FR. CABRIOLET 34.000 FR. FAUX-CABRIOLET 33.500 FR.

VEHICULES INDUSTRIELS, CHARGE UTILE 500, 850, 1.200 KGS - POIDS LOURDS TYPES 32 ET 45, CHARGE TOTALE 3.200, 4.500 KGS

Hösten 1934 skulle 22CV komma ut - vi väntar fortfarande!

MOTORNYTT

SLUT