



IFA F8 Cabrio 1956

MOTORNYTT
Föregående

fredag 3 januari
onsdag 1 januari

1. Mercedes EQA kommer 2020
2. Rak sexa på gång hos Alfa Romeo
3. Rivians pickup kan vända på en femöring
4. Därför överges superbilar för miljoner i Dubai
5. Provkörning av BMW M3 E30
6. De hemliga bilarna som skulle ha lyft Saab
7. Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen
8. Klassiskt bilmärke: Auburn

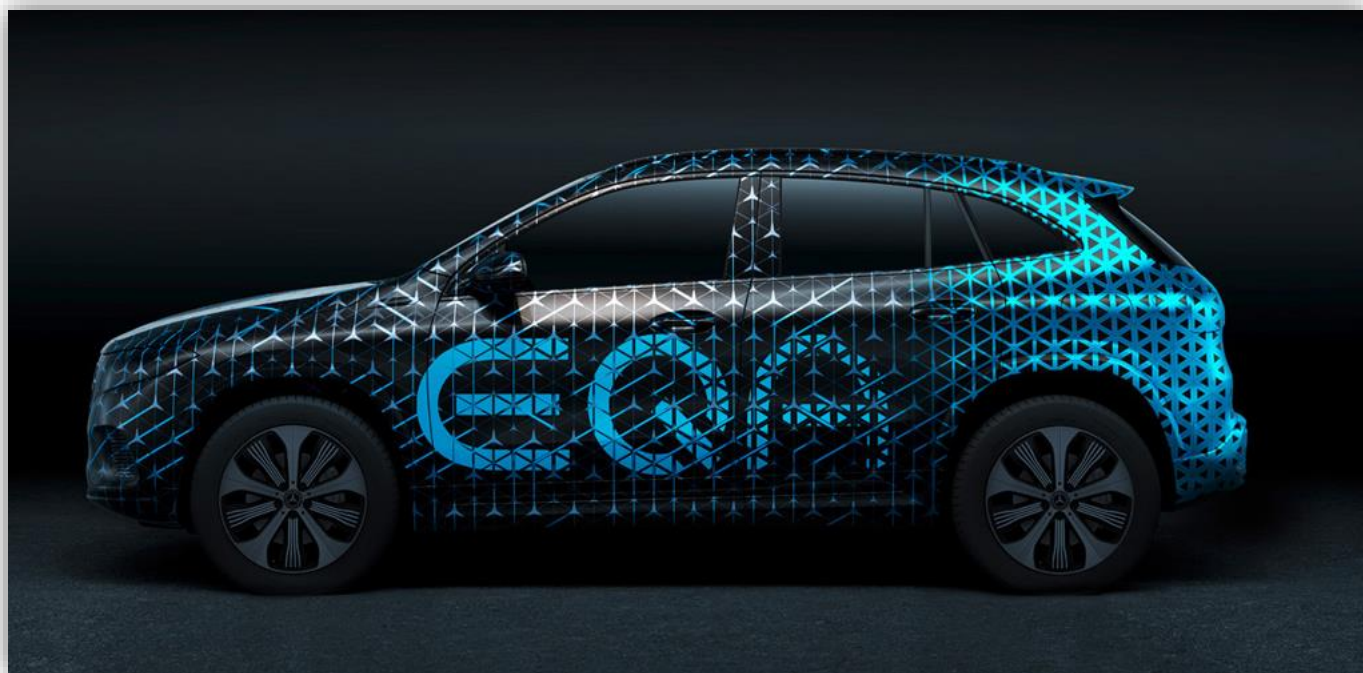


1. Mercedes EQA kommer 2020

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2019-12-27, 22:30

Mercedes lilla SUV-modell GLA får en helelektrisk motsvarighet kallad EQA under 2020.



Mercedes EQA vintertestas just nu i Norrland. Där har bilen fångats på spionbilder.

I samband med lanseringen av [andra generationens GLA](#) berättade Mercedes-Benz svenske chef Ola Källenius mer om den helelektriska motsvarigheten EQA.

EQA blir den första Mercedes som tillverkas i Frankrike. I fabriken i franska Hambach tillverkas redan de elektriska Smart-bilarna.

Mercedes-Benz har investerat drygt fem miljarder kronor i fabriken inför tillverkningen av EQA. Tanken är att fabriken ska göra det möjligt för Mercedes att satsa hårt på elbilar utan att det inverkar på tillverkningskapaciteten för bilar med förbränningsmotorer.

Konceptbilen som presenterades i Frankfurt 2017 var en tredörrars halvkombi, men produktionsbilen blir en femdörrars SUV. En kompakt bil är ändå att vänta bland de tioalet EQ-modeller som väntas de närmsta åren. Fördelen med en SUV är att den högre karossen gör det enklare att få plats med ett rejält batteripaket.

En del designdrag känns igen från konceptbilen. Bland annat tycks EQA få en liknande ljusramp mellan bakljusen som både EQC och konceptbilen har.



Konceptbilden Mercedes EQA. Troligen får den färdiga bilen liknande bakljus.

Utgångspunkten för EQA är en ny plattform för elfordon utvecklad av Mercedes för användning i alla kommande EQ-modeller. Den är känd internt under kodnamnet EVA (electric vehicle architecture).

Den flexibla plattformen stödjer fram-, bak- och fyrhjulsdraft, med antingen en eller två elektriska motorer och ett batteri lågt monterat. Elsystemet är på 800V och batteriet kan snabbladdas. Räckvidden för konceptbilen angavs till 400 km, mycket talar för att EQA får längre räckvidd än så.

Mercedes-Benz har investerat i amerikanska ChargePoint för att de ska kunna expandera i Europa med fler laddplatser.



Konceptbilden var en halvkombi i Golf-klassen, men den färdiga bilen blir en liten SUV.

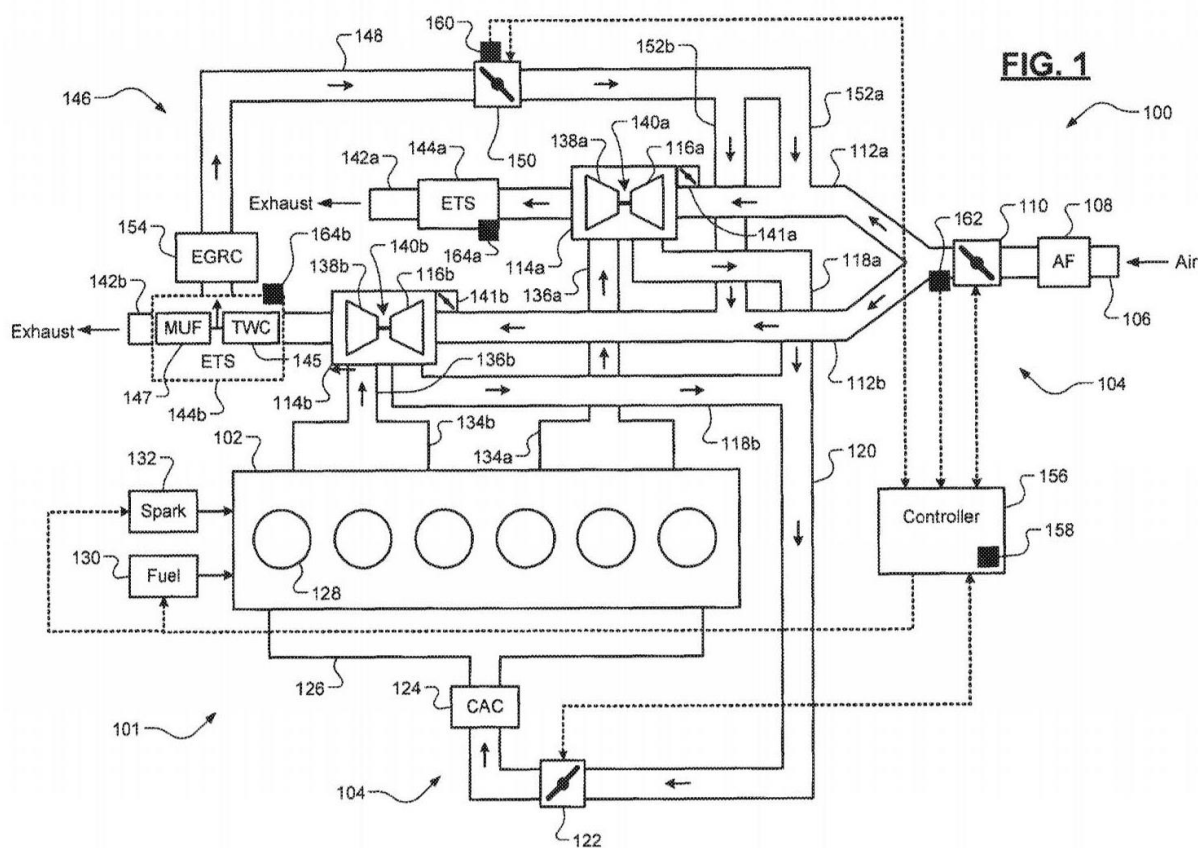
2. Rak sexa på gång hos Alfa Romeo


Peter Klemensberger 27 december 2019

Den raka sexcylindriga motorn får en renässans och kan snart hitta ner i en Alfa Romeo – för första gången på 50 år.






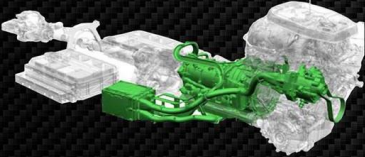

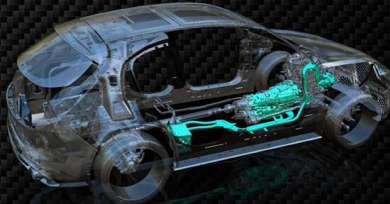
Att en rak sexcylindrig motor är på gång hos [FCA](#), Fiat/Chrysler-koncernen, har det ryktats om länge. Ett bevis på att ett sådant projekt i alla fall nått ritbordsstadiet kom den 1 november 2017 då patent söktes för en motor vid namn GME-T6, en förkortning av Global Medium Engine Turbo-6. Skisser visar att det rör sig om en rak sexcylindrig motor med turboassistans och så kallad [e-Booster](#) som ska reducera fördröjningar hos turboaggregatet som därmed kan göras större.





THE EVOLUTION OF OUR ELECTRIFICATION STRATEGY

DISCONTINUATION OF DIESEL CORRESPONDS WITH NEW ELECTRIFICATION OPPORTUNITIES

 HYBRID	 E-BOOSTER	 PLUG-IN HYBRID
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Improved performance ▪ Lower CO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ E-Booster will be: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Up to 25% more powerful ▪ Zero turbo lag 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Next-generation technology <ul style="list-style-type: none"> ▪ All-electric range > 50 km ▪ 0-100 km/h in mid 4 seconds
		

Nu har det kommit fram mer uppgifter. Eller rykten, om vi ska vara ärliga. Motorn säjs ersätta både V6:or och V8:or på båda sidor av Atlanten. För Alfa Romeos del alltså den av Ferrari utvecklade V6-motorn som sitter i modellerna [Giulia](#) och [Stelvio](#).

En anledning till den raka sexcylindriga motorn återkomst är att motortypen innehåller färre komponenter än en vinkelsexa men ger ändå en jämn motorgång.

GME-T6 ska ha olika effektuttag på mellan 360 och 525 hästkrafter och kan liksom fyrcylindriga GME-T4, lanserad 2016, användas av en rad märken inom koncernen. Vissa källor menar att vi får vänta länge på att se motorn monterad i en serietillverkad bil, andra hävdar att den kommer att göra debut i nästa generation [Jeep Grand Cherokee](#) som kommer 2021.

Alfa Romeo är historiskt sett kanske mest kända för sina högvarviga raka fyror men även V6:or. De har dock även tillverkat raka sexorna men motortypen försvann i och med nedläggningen av modell 2600 (Tipo 106) för 50 år sedan.



Alfa Romeo 2600 Sprint – med rak sexa.



3. Rivians pickup kan vända på en femöring

AV BOBBY GREEN

2019-12-27 KL 09:00

Spana in när den gör en "tank turn"



FILM: <https://youtu.be/yzwM8KE2L3I>

Flera företag som bygger eldrivna bilar har dykt upp den senaste tiden. Ett av dem är Rivian och de har pickuper och suvar på gång. Nu visar man upp vad versionen med fyra motorer kan göra och man kallar det för "tank turn". Eftersom en motor driver vardera hjul kan man styra dessa individuellt och på det här viset göra en riktigt snabb vändning. Tanken är att man ska ha hjälp av detta om man exempelvis fastnat i leran eller kör på en plats där det är dåligt med plats för att vända normalt.

Senaste nytt kring Rivian är att man nyligen fick igenom sin [fjärde investeringsrunda](#) bara i år. I februari gick Amazon in med 700 miljoner dollar, i april gick Ford in med 500 miljoner dollar och i september gick Cox Automotive in med 350 miljoner dollar. Den senaste slanten är på hela 1,3 miljarder dollar och kommer från T. Rowe Price och de tidigare investerarna Amazon och Ford. Målet är att dra igång produktionen av pickuper R1T och SUV R1S i slutet av 2020.

engadget.com +



4. Därför överges superbilar för miljoner i Dubai

Redaktören bytbil 2019-12-27

Hur kan någon överge en Ferrari Enzo för att låta den förfalla? Varje år överges mer än 2000 bilar i Dubai. Vissa ägare dumpar sina superbilar på gatan och flyr sedan landet.



Du har säkert sett bilderna på de övergivna sportbilarna i Dubai och undrat hur hur ägare kan lämna miljonbilar som Ferrari och Lamborghini och låta dem förfalla. Varje år överges över 2000 bilar i Dubai. Och många av dem är dyra lyxbilar och sportbilar. Ibland handlar det om några av världens dyraste sportbilar, till exempel har en Ferrari Enzo övergetts.

Fenomenet beror på att vissa ägare inte klarar av sina finansiella åtaganden, både inom affärer, bostaden och bilen och riskerar fängelse. För att undvika att hamna bakom lås och bom flyr de Dubai hals över huvud. Och då hinner de inte sälja bilen. De överges då och parkeras. Efter något halvår samlas de in av myndigheterna som sedan förvarar dem i flera år innan de säljs vidare på olika sätt.

Här är några alla bilar som övergetts i Dubai

Ferrari Enzo

Enzo är en av Ferraris snabbaste och mest exklusiva modeller och byggdes endast i 399 exemplar. Det här sorgliga exemplaret övergavs av sin ägare på en parkeringsplats 2011. Enligt uppgifter hade den köpts med fejkade lån. Den har omhändertagits av myndigheterna, men ska nu ha stått förvarad i åtta år i ökenheta och förfallit totalt.

Rolls-Royce

Den här lyxiga Rolls-Royce Phantom kostade över fem miljon kronor som ny, och bara en galning skulle överge en sådan bil. Men tydligen hade den här ägaren i Dubai inget val när han övergav bilen för några år sedan. Sedan dess har den fått stå och förfalla.



DeLorean

Tillbaka till Framtiden-bilen DeLorean väcker uppmärksamhet än i dag, och har blivit omskriven sedan Tesla presenterade sin Cybertruck, som är den andra massproducerade bilen att göras i rostfri plåt. Det här exemplaret lär dock inte komma tillbaka till framtiden, även om plåten inte rostar har bilen fått stå och förfalla totalt sedan den övergavs i Dubai.

Toyota F1

Den här bilsamlaren hade så mycket pengar att han kunde köpa en egen Formel 1-bil. Sedan kraschade allt och han var tvungen att fly från Dubai. Nu har bilen förfallit totalt och det kommer troligen att vara billigare att köpa ett fungerande exemplar än att renovera den.

McLaren 12C

I Sverige ser du sällan en McLaren, men i Dubai är de vardagsmat. Hur någon kan överge en sportbil som är värd långt över två miljoner kronor är en gåta, men i Dubai händer det.

Bugatti

Ingen annanstans finns det så många Bugatti-bilar som i Dubai. Men det här exemplaret saknar ägare och har sett sina bättre dagar. Med tanke på att det kostar cirka 500 000 kr att serva en välskött Bugatti varje år, lär renoveringen av bilen gå på mångmiljonbelopp för den som ska sätta den på vägen igen.

Shelby Mustang

Shelby Mustang är en av de mest eftersökta modellerna av den ikoniska sportbilen. Men det hindrar inte desperata ägare i Dubai att överge sina bilar. Vår svenske kung har ett liknande exemplar i toppskick – men den här bilen lär aldrig återse vägarna igen.

Lamborghini Countach

1980-talets mest ikoniska superbil går för 4-5 miljoner kronor på auktioner i dag och är en mytomspunnen modell. Många är de som hade bilen som poster på sin vägg på 1980-talet. Men det här exemplaret riskerar att gå samma väg som den bil som kraschades av Leonardo diCaprio i Wolf of Wall Street.

Jaguar Xj220

XJ220 var världens snabbaste produktionsbil när den lanserades på 1990-talet. Bilen hade en lätt V6:a på hela 540 hästkrafter. Det verkar dock inte ha varit tillräckligt för att den här ägaren skulle stanna kvar hos sin Jaguar i Dubai och riskera ett fängelsestraff.

Lamborghini Diablo

Efterträdaren till Countach har inte fått samma ikoniska status, men är fortfarande en kilformad superbil som får folk att vrida nacken ur led när den passerar. I Dubai kör till och med polisen Lamborghini, men den här ägaren ville uppenbarligen inte bli gripen av sina märkesbröder, utan övergav Diablon hals över huvud.

5. Provkörning av BMW M3 E30

Jesper Åhlander 27 december 2019

Aldrig tidigare har jag överöst en bil med så många positiva adjektiv som i följande text. Men så har jag aldrig tidigare heller kört en bil lika underbar som BMW M3 E30...



När det inte längre känns som att du kör bilen. Då är det som bäst. När det inte längre är du och bilen. När det känns som att bilen blir en del av dig. När bilen blir du. När du blir bilen. När du och bilen blir ett. Då är det som allra roligast. Den känslan är ofta svår att finna, men i vissa bilar känner man av den direkt.

Många skulle antagligen hävda att [Porsche 911](#) är den ultimata körmaskinen. Inte jag. Jag håller naturligtvis med om att 911 är rolig som få andra – något annat vore högst beklagansvärt. Men jag menar att det finns en bilmodell som är ännu roligare. En bil som är sämre än den där Porschen på många punkter, men som slår den på den viktigaste – körglädjen.

Jag har varit inne på det förut, men i sammanhanget är det värt att ta upp igen: Vad definierar egentligen "körglädje"? Det är svårt, för alla har troligtvis sin alldeles egna definition. Jag kan därför inte göra annat än att försöka delge min egen. För mig handlar det inte om att ha flest hästkrafter, högst topphastighet eller snabbast tid runt [Nürburgrings nordslinga](#). För mig är allt det där oviktigt.

Körglädje är ingenting som du kan läsa dig till i en broschyr eller via en teknisk specifikation. För mig handlar körglädje om känslan som infinner sig när du blir ett med bilen. När det känns som att bilens chassi är dina egna ben och fötter, när det känns som att du styr direkt på hjulen med dina bara händer och när din hjärna har checkat ut och lagt över all verksamhet på ditt hjärta. Först då är det lönt att tala om äkta körglädje, tycker jag.



Förarmiljön med stort F. Ratt , växelspak och pedaler i perfekt symbios.

Det finns roliga bilar. Och så finns det [BMW:s 3-serie](#). Den har alltid varit bilen för den körglade föraren. Toppalternativet hos den första 3-serien, internkod E21 – som kom 1975 och varade till 1982, hette 323i och var en riktigt rolig bil. Men till nästa generation hände något. 3-serien blev något mer. En 3-serie i generation två, internt betecknad [E30](#), är en makalöst rolig bil redan i standardutförande. Det spelar egentligen ingen större roll vilken motor som finns i den – även med en 316 eller 318 går det att ha förvånansvärt kul.

Men när det trillar ner ett versalt M framför den där trean sker något magiskt. Det är ungefär som när du tycker att du har lyckats få till en riktigt bra köttbit på grillen. Du tycker att den är saftig, smakrik och alldeles underbar. En köttbit kan inte bli bättre än så här, tror du. Men så får du en dag smaka på en köttbit som grillats av en riktig mästerkock – och alla dina tankar om kött och grillning kastas omkull.

På samma sätt är det med BMW:s 3-serie. Man sitter i en 318is eller en 325i och tror att man lever loppan, men så har man så himla fel. Den som aldrig har kört en M3 tycker säkert att jag överdriver. Så stor skillnad kan det väl ändå inte vara, tänker du. Jo, det kan det faktiskt. Det handlar om körglädjen, och den består som bekant inte av siffror, utan av känslor. Halva upplevelsen består av de känslor som talar direkt till ditt hjärta när du först ser bilen, redan innan du har satt dig i den.

Vid en första anblick kan en M3, för ett otränat öga, relativt lätt förknippas med en vanlig 3-serie. Men så ser du de breddade höfterna, vingen på bakluckan och det lilla emblemet i grillen – och plötsligt inser du ditt misstag. Det är någonting med E30:ns utseende, och då speciellt M3:ans, som får din andning att bli lite tyngre, dina pupiller att vidgas och dina ben att börja darra. Bara själva åsynen gör att det pirrar till på den mest känsliga av platser. Och då ska vi inte tala om hur det känns när du öppnar förardörren, sätter dig i stolen och greppar ratten. När jag gör detsamma i den här röda skönheten känner jag hur ilningarna kommer krypande i mina tunna, bleka armar.



Enkelt, logiskt och alldeles underbart!

Den högra av de två stora mätarna ska röra sig så mycket som möjligt. Då mår man bäst.

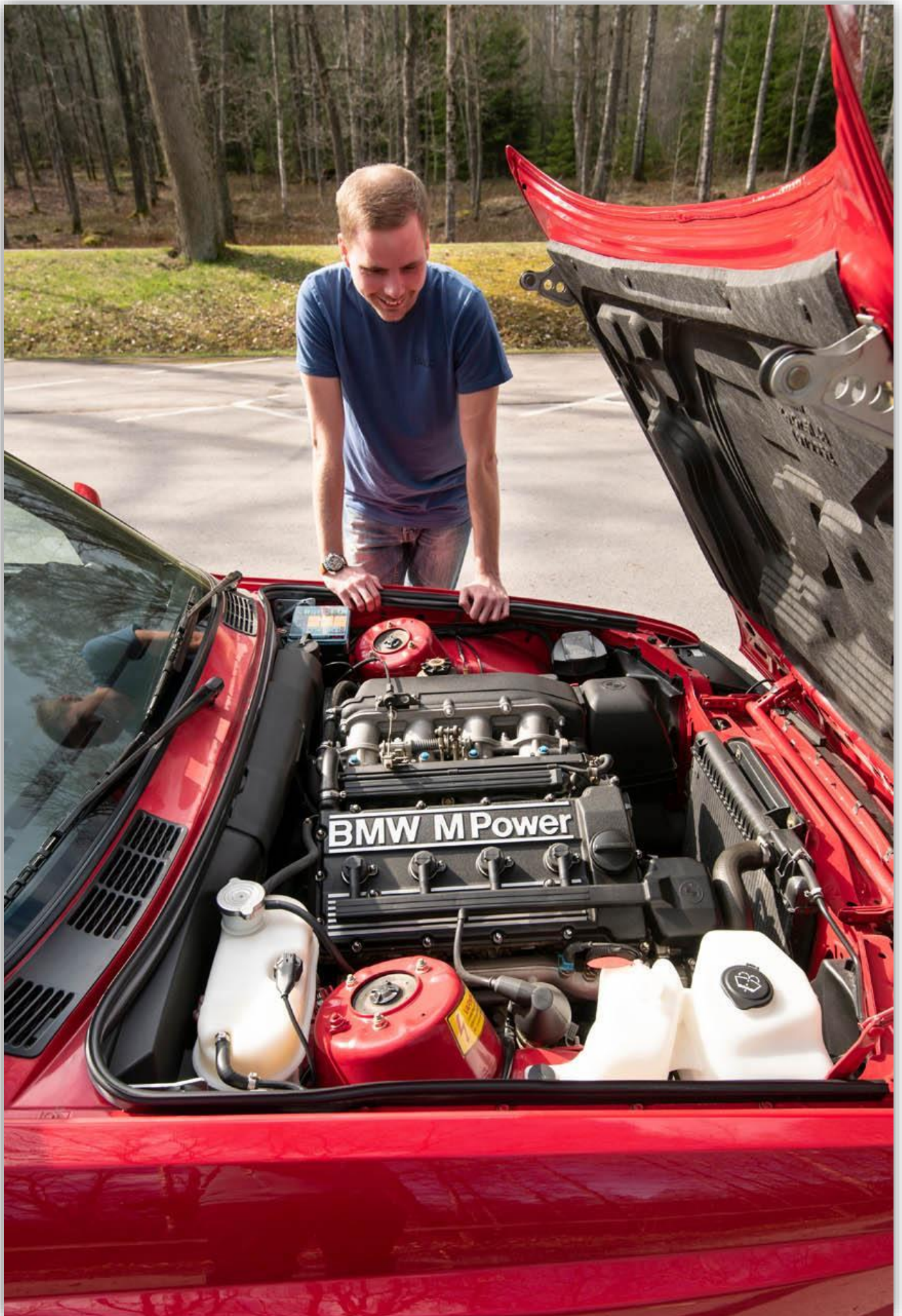
Bara att vila händerna på en BMW-ratt från 1980-talet med ett M-märke i nederkant gör att rysningarna fortplantar sig genom hela kroppen. Att sedan få vrida på nyckeln och att få höra och känna hur motorn väcks till liv gör nästan att jag börjar kallsvettas. Jag kliver ur bilen för en kort stund och tar mig en titt på bilens hjärta. Huven fälls framåt och blottar en längsmonterad, fyrcylindrig motor på 2,3 liter. VA!? FYRCYLINDRIG???

Ja, du läste rätt. Men det här antalet cylindrar äro icke att beblanda med dagens, moderna rappakalja – det här var på den tiden en fyrcylindrig motor kunde ha själ.

Motorn är baserad på M10-blocket från den tidigare standardmotorn i första generationens 320/320i. Men med större borrhning (som gav 2,3-liters cylindervolym) och ett nytt topplock med fyra ventiler per cylinder, krämade BMW:s ingenjörer ut mellan 195 och 215 hästkrafter beroende på årsmodell och land – vilket kan jämföras med de 170 som finns i sexcylindriga 325i.

Även om det inte direkt syns, så skiljer sig en M3 till stor del från sina andra 3-seriesyskon. Utöver motorn har M3 till exempel annan hjulupphängning och andra bromsar – alltihop lånat från 5-serien. En M3 väger ungefär lika mycket som en motsvarande 325i (kring 1 200 kg), men känns helt annorlunda. Eller helt och helt... Det är kanske en överdrift – det är svårt att hitta en annan bil som känns så kompakt och närvarande på vägen som en 325i coupé. Men M3 är ändå i en klass för sig.

När vägen börjar svänga ligger den som strykjärnens strykjärn i kurvorna, den är som fastklistrad i asfalten. Tills jag trycker lite extra. Då släpper bakhjulen. Men bara precis när jag vill. Jag har aldrig upplevt en bil som är lika tydlig mot sin förare. Det däcken känner i vägen känner jag i ratten. Varje liten ojämnhet och varje litet gruskorn letar sig upp till mina händer. När jag trycker på gasen reagerar motorn lika snabbt som min jycke när jag öppnar ett paket med kokt skinka. Det är som om gaspedalen, motorn och bakhjulen är i ett enda stycke. Och stark är den, redan på låga varv. 195 hästkrafter och 230 newtonmeter i vridmoment är i dag inte särskilt skräckinjagande, men i den här bilen är det helt klart mer än tillräckligt för att kunna ha förbaskat roligt.



Aldrig tidigare har jag stått och dreglat över en fyrcylindrig motor.



*Hur en BMW har haft det i sitt liv kan enkelt avläsas genom att titta i "verktöglådan".
Är alla delar hemma, så som här, då har bilen haft det bra.*

Kraften till bakhjulen överförs via en femväxlad manuell växellåda. En växellåda byggd i himmelriket. Den är så exakt, så distinkt att jag inte finner ord. Allt sammantaget gör att jag lider å det grövsta med den bilentusiast som aldrig har haft glädjen att ratta en BMW M3 E30.

Jag öppnar takluckan och låter de ljuva tonerna omfamna mig. Vissa tycker inte om takluckor. Det förstår inte jag. De menar att takluckor inte hör hemma i sådana här bilar. Att den förstör utseendet, tillför extra vikt och bla, bla, bla. Det är möjligt, men jag gillar takluckor ändå. Punkt. Avgasnoterna som letar sig in genom taket är som musik för mina öron. Hur är det möjligt att ett avgassystem, sammankopplat med en fyrcylindrig motor, kan låta så här fantastiskt?

I förarstolen känner jag mig som hemma. Inte som hemma i mitt hem, men som hemma i mig själv. Jag trivs oförskämt bra i den här bilen. Det finns ingen annanstans jag hellre skulle vilja spendera några timmars egentid. Allt är perfekt – rattens lutning, instrumentbrädans vinkling mot föraren och avståndet mellan den lagom korta växelspaken och den lagom tjocka rattkranen. Det råder harmoni i allt.

Ju längre tid jag kör bilen, desto mer känner jag hur jag liksom flyter ut i dess olika komponenter. Jag börjar styra, koppla och växla utan att tänka. Det känns inte längre som att jag styr, kopplar och växlar på egen hand. Det känns, på något konstigt vis, som att vi gör det tillsammans – bilen och jag. Att mina armar, händer, ben och fötter har förlängts ut i bilen. Som om jag börjar bli en del av bilen och som om bilen börjar bli en del av mig. Som om vi har blivit ett.



Två magiska rör som inte lämnar någon oberörd.

BMW M3 E30 1989

Pris

Ursprungligt pris (1989): 298 700 kronor. Uppskattat (2019): Cirka 700 000 kronor.

Motor

Bensin. 4-cylindrig längsmonterad motor. 4 ventiler per cylinder. Cylindervolym 2302 cm³. Max effekt 195 hk (143 kW) vid 6 750 r/min, max vridmoment 230 Nm vid 4 750 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-stegad manuell växellåda.

Hjul

Lättmetallfälg 16 tum, däck 225/45 R16.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 257, längd 435, bredd 168, höjd 138, spårvidd f/b 140/141. Tjänstevikt 1200. Tank 70 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 6,8 s, toppfart 230 km/h.

Bränsleförbrukning

Blandad körning cirka 0,9 l/mil.



6. De hemliga bilarna som skulle ha lyft Saab

Av Erik Söderholm publicerad 2018-01-13 06:32, uppdaterad 2019-06-07 17:50

Saab lyckades aldrig lyfta på det sätt många hoppades på. Men en sak är klar: det har inte precis varit tomt på idéer i Trollhättan. Här är de mest intressanta projekten.



En enorm uppfinningsrikedom

Från slutet av 1980-talet och fram till 2000-talets början fanns fler än 20 olika bilprojekt på Saabs huvudkontor. 13 av dem blev rullande prototyper men det var bara 900/9-3, 9-5 och nya 9-3 som blev verklighet.

Av projekten att döma kan vi också se att Saab vid flera tillfällen hade seriösa planer på att lansera olika prestandavarianter – till exempel 9000 Super Sport och 900 Aero med fyrhjulsdraft.

Och redan 1995 fanns planer på en plåtcabriolet, flera år innan de blev populära hos andra märken!

Den vanligaste anledningen till att Saab skrotade en mängd intressanta projekt var förstas att det blev för dyrt och kostnaden skulle inte gå att ta ut av kunden.

Vi har tagit del av en stor mängd interna dokument som kartlägger och beskriver de okända bilarna och i somliga fall har vi även sett affärskalkyler och beslutsunderlag.

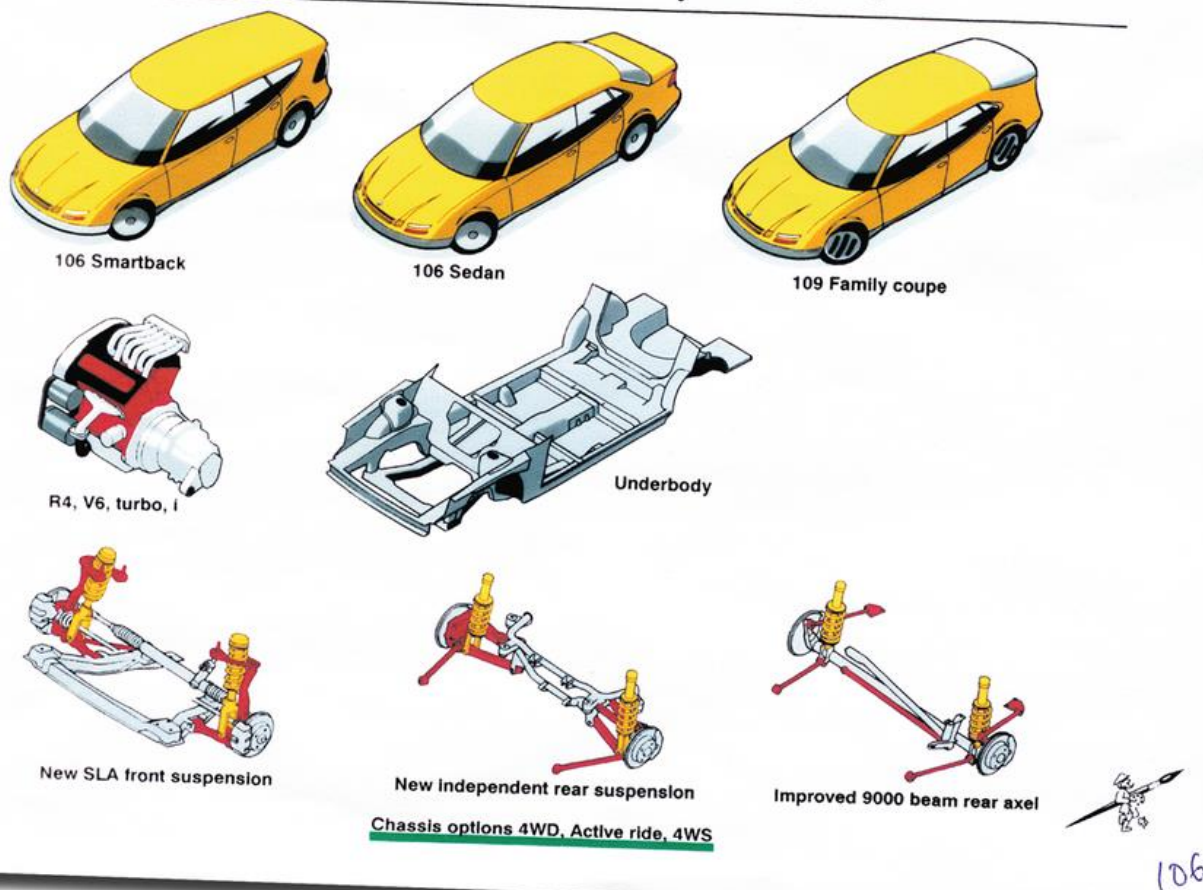
Det kan slås fast att det verkligen inte har saknats vilja och idéer hos Saab och dess samarbetspartners. Däremot har det varit tunt i plånboken och funnits en stor räddhågsenhet när det har gällt att plöja ny mark hos kunderna.

Projekt 106 skulle ha gett en mycket vassare 9-5

Redan 1988, alltså tre år efter 9000-modellens debut, började Saab utveckla efterföljaren som fick den interna beteckningen X68. Saabs "chassiguru" Magnus Roland var projektledare, vilket förklarar att projektet kretsade mycket kring uppdateringen av 9000-modellens enkla hjulupp-hängningar. Bakaxeln ritades med modern multilänkgeometri och förbereddes för differential och drivaxlar som de fyrhjulsdrivna toppmodellerna behövde. Även framvagnen var avancerad; Saab kallade modellen "SLA" som skall uttydas Short Long Arm, alltså undre och övre länkarmar av olika längd istället för de vanliga och billiga fjäderbenen med enkla undre länkarmar. Allt för att kunna skapa en bil med chassiskärpa, samtidigt som man kunde kliva upp flera steg på komfortskalan, som var 9000-chassits akilleshäla.

Grundstrukturen var en modifierad och förstärkt 9000-platta.

Product program concept 106/109



Bilden ovan visar en internt gjord översikt över projekt 106 och dess djärva karossvarianter. Notera också den avancerade framvagnen och de två olika bakaxlarna för fram- och fyrhjulsdraft.

Projektet gjorde tvärstopp när General Motors köpte in sig i Saab på hösten 1989, då man hals över huvud fick kasta sig in i ett lyxbilsprojekt för att bygga en Lexus-dödare. Det projektet strandade rätt snart när man insåg att varken viljan eller kompetensen att bygga en bakhjulsdriven lyxvagn fanns i Saab-huset. Att lägga ut utvecklingen och tillverkningen av V8-motorer hos Porsche eller Yamaha som man var i kontakt med skulle också bli oväntat dyrt – kostnaden skulle bli uppåt 100.000 kronor per motor. Projektledare var Olle Granlund.

Istället fick teamet kasta sig på att bygga en ersättare till åldrande 900:an och parallellt fila på en prestandaversion av 9000, med tilläggsnamnet "Super Sport". Här tog man fram bakaxeln från X68:an och lät Lotus bygga en fyrhjulsdreven värsting med 275 hästar och 400 Newton-meters vridmoment. Lotus skulle ursprungligen bygga två prototyper, men när man tittade på affärsupplägget tvivlade ledningen på att man skulle kunna ta ut de extra 70-80.000 kronorna som bilen skulle kosta bara i extra produktionskostnad. Där gick en imagebyggare i graven.

Nästa projekt, 106, var emellertid det mest kritiska av dem alla på 90-talet och kunde radikalt ha förbättrat konkurrenskraften hos kommande modellprogram.

1992 var arbetet med 900-ersättaren på god väg och 9000-modellen började visa ålderstecken, trots ett lyckat facelift i och med tillförandet av CS-modellen. Med David West (som kom från Opel) i spetsen (Magnus Roland hade rekryterats till Detroit) satte man igång att arbeta på en efterträdare på en helt ny, unik plattform som anpassades för fram- och fyrhjulsdraft, men som lånade frontstrukturen och bakaxeln från X68. Naturligtvis anpassades plattformen till både fyror och sexor, och som arbetsdokumenten visar så ritades såväl sedan- som halvkombi- och kombiversioner av karossen.



Samma år som 9-5 presenterades beslutade GM sig för att skrota planerna på att modifiera Epsilon 1-plattformen för fyrhjulsdrift. Det innebar att dörren stängdes för alla framtida crossover- och prestandaversioner, och därmed för bättre marginaler.

Tony Catignani, som sedan kom att ansvara för formen både på 9-5 och senaste 9-3, ritade de två modeller som är avbildade här, men på skisserna kan man skönja klara drag av Björn Envalls gamla konceptbil EV-1.

Projekt 106 lovade bli en tekniskt avancerad bil med alla moderna godsaker ombord (man experimenterade till och med med fyrhjulsstyrning), men hela upplägget havererade på det vanliga: det skulle bli för dyrt att ta fram en unik bottenplatta för Saab. Därför stängdes P106 1993, och ersattes av 640 som baserades på GM:s dåvarande Vectra-plattform.

Saab stred för att anpassa Epsilon 1 till fyrhjulsdrift, men samma år som 9-5 presenterades, 1997, stängde man den möjligheten för gott. Anledning: det skulle bli för dyrt.

GM stängde dörren för fyrhjulsdrift på 9-5-plattformen och därmed för alla crossover- och prestandaversioner som Saab kunnat ta bra betalt för

Om 106 hade fått genomföras hade man haft en avsevärt bättre teknisk plattform för att bygga en trovärdig premiumspelare på än vad som är fallet idag, med goda möjligheter att ta ut ett betydligt högre pris. Det ligger nära till hands att jämföra med Volvo, som utvecklade 850-plattformen till en hel modellserie som kom att hysa både V8- och suv-arkitektur. Dit hade Saab också kunnat komma om man hade fortsatt på 106-spåret.

Småbilsprojekten satt trångt till

Saabfolket hävdade länge samma linje som Volvo: att det inte gick att bygga en säker småbil, och att man därför borde passa den bollen. Under första halvan av 1990-talet hade ännu inte de kompakta premiumbilarna dykt upp, så för de allra flesta fanns ett likhetstecken mellan småbil och billig bil.

Det enda konkreta tecknet på att man ändå umgicks med tanken på en kompaktbil finns i det dokument vi har tagit del av och publicerar här. Det handlar om projekt 9200, som är daterat den 11 april 1994. Bilen är baserad på Opel Astra och den härstammar enligt uppgift helt från Rüsselsheim och Opels designavdelning. Det är en skalamodell som aldrig fick äran att växa till fullstorlek, och som troligen förkastades av Saab-gänget i Trollhättan.



Småbilsprojekten har sällan kommit mycket längre än till idéstadiet, men 9200 kom en bit till.

Det skulle dröja ända till 2001, när 9X visades, som idéerna fick nytt liv och man började titta på hur man skulle kunna produktionsanpassa konceptbilen. Den som är skarpögad kan se att det främre överhänget har vuxit på den nedre bilen, och vindrutan har hamnat längre fram. Allt jobb är gjort i datorn, så särskilt långt i processen kom aldrig 9X. Jämfört med vad som blev 9-2X, en hjälpligt maskerad Subaru, skulle den här läckra designen signerad Michael Mauer ha kunnat bli ett fantastiskt imagelyft – även om den tekniskt skulle ha baserats på Astra.



Med en modern plåtcab hade Saab vunnit många nya köpare i mitten av 1990-talet.

Saab hade kunnat vinna plåtcabsracet

Det Kalifornienbaserade företaget American Sunroof Corporation (ASC) tog fram den första prototypen till Saab 900 Cabriolet på 1980-talet, och man var även med och tog fram koncept när taket skulle kapas på 104-modellen (nya 900) under utvecklingsarbetet i början av 1990-talet. Det mest spännande var ASC:s förslag på en plåtcabslösning, som hade satt Saab i särklass i cabvärlden. Det här var alltså flera år före introduktionen av Mercedes SLK och Peugeot 206 CC, och hade gett ovärderliga imagevinster.

Ett annat intressant förslag var den snygga kombikarossen till 900:an, som också ritades av ASC:s duktiga formgivare och hade varit en välkommen utvidgning av variantfloran, som då inskränkte sig till två varianter; halvkombi och cabriolet.

Inget av förslagen bedömdes som intressanta av Saab-ledningen.



Finnarna gjorde bästa jobbet – och fick kicken som tack...

Valmetfabriken i Finland har haft stor betydelse för Saabs inkomster under hela 1990-talet. Här byggdes Saabs enda riktigt lönsamma bil, 900 och sedermera 9-3 Cabriolet, och det gjordes bra. Det är ingen tillfällighet att Porsche sedan kom att välja Valmet som byggare av Boxster – Valmets kvalitetsrykte är solitt i branschen.

Dessutom bedriver man egen utveckling av främst cabbar och har ett eget designteam, och den coupéversion av 900 som visas på bilden ovan är framtagen helt av Valmet – och på eget initiativ dessutom.

Valmet var också aktivt när projektet 105 drogs igång 1993. Det var rätt och slätt en mycket måttligt Saabifierad Opel Calibra. Hela förändringen bestod i en ny grill, lite plastbitar framtill och byte av emblem. Tanken var nämligen att Saab Sonett, som skulle bli namnet, bara skulle säljas på USA-marknaden där inte Opel Calibra fanns till försäljning. Bilen skulle göras i samma varianter som Opels toppversioner, med V6:a eller turbofyra på 220 hästar. Den senare med fyrhjulsdraft och sexväxlad låda.

Valmet, som skulle bygga bilen, föreslog också en öppen version men totalvolymerna bedömdes ändå bli för små: under 10 000 exemplar över hela livscykeln.



Valmet hamnade i onåd hos GM när företaget på 1990-talet vägrade omförhandla sitt gällande avtal med Saab när det blödde som ymnigast. Priset för det var att Valmet åkte ut som leveantör när det var dags att bygga cabben på den senaste 9-3-modellen.

Jänkarbilarna – vilken som helst bättre än 9-7X

När General Motors visade upp Pontiac Aztec på Chicago Motor Show häpnade publiken som aldrig förr hade sett något så fult som denna märkliga mjukissuv. Men frånsatt den minst sagt udda designen och att bilarna aldrig gick att sälja i några större volymer förebådade dessa bilar den nya, lättare crossovertrenden.



Pontiac Aztec och Buick Rendezvous skulle bli grundplåten för en Saab Crossover, en 9-6X, redan 2004.

Pontiac Aztec har självbärande kaross och fram- alternativt fyrhjulsdraft av enklare slag. På pappret passade den fint in i Saabs familj, och 2001 påbörjande ett team från Saab utvärderingen av ett projekt med beteckningen 257 (Buicks version hette 256). Projektet kom så långt att man planerade för dess debut på marknaden under 2004 (presentation i juni 2003), och en hel del arbete i designstudion gjordes innan Saabs tekniker själva dödade projektet.

En av världens fulaste bilar hade kunnat bli en Saab men den klarade inte krockkraven



Cadillacs stora sjusitsiga crossover SRX höll på att få ett Saab-syskon i P265, som mottogs med viss entusiasm i Trollhättan. GM-ledningen dödade dock projektet.

Krocksäkerheten nådde inte upp till Saabs minimikrav, och köregenskaperna var alldeles för dimmiga och amerikanska. Istället startades projekt 265, som utvärderade möjligheterna att göra en Saab-version av Cadillacs större crossover med namnet SRX. Saab-teamet på plats i Detroit var entusiastiskt över utgångsmaterialet, som var betydligt modernare än GM:s traditionella truckbyggen, men GM-ledningen dödade dess chanser. SRX skulle förbli en Cadillacunik bil.



Alfa-samarbetet hade gett premiumläge

Projekt 660 – internt hos GM döpt till "Premium platform" – hade allt det som hade behövts för att göra 9-5-uppföljaren till en riktig premiumspelare. Projektet drevs mellan 1998 och 2001 med början hos Fiat/Alfa och så småningom i Pixbo utanför Göteborg. Tre olika karosskoncept förbereddes: sedan (660), kombi (661) och crossover (662), där alla förutsättningar för fyrhjulsdrift, stora hjul och långa fjädringsvägar arbetades in.

Hjulupphängningarna var toppmoderna, framaxeln hade dubbla tvärlänkar (se bild på syskonen Alfa 159) och en 4 1/2-länksbakaxel med möjlighet att använda luftfjädring och/eller annan nivåreglering.

Totalt var 100 ingenjörer i arbete i Pixbo med Premium plattform, hälften från Alfa och lika många från Saab-håll. Det första resultatet av arbetet syntes i år, 2005, i form av Alfa 159, som följs av 166-efterföljaren och en rad varianter.

Ett hundratal ingenjörer från både Saab och Alfa Romeo utvecklade en premiumplattform i lilla Pixbo utanför Göteborg



*Redan 2001 hade Saab en prestandahybrid framme, med elmotor som drev bakhjulen.
Hade blivit Saabs riktiga lyft om man hade vågat satsa.*

9-3 som hybrid

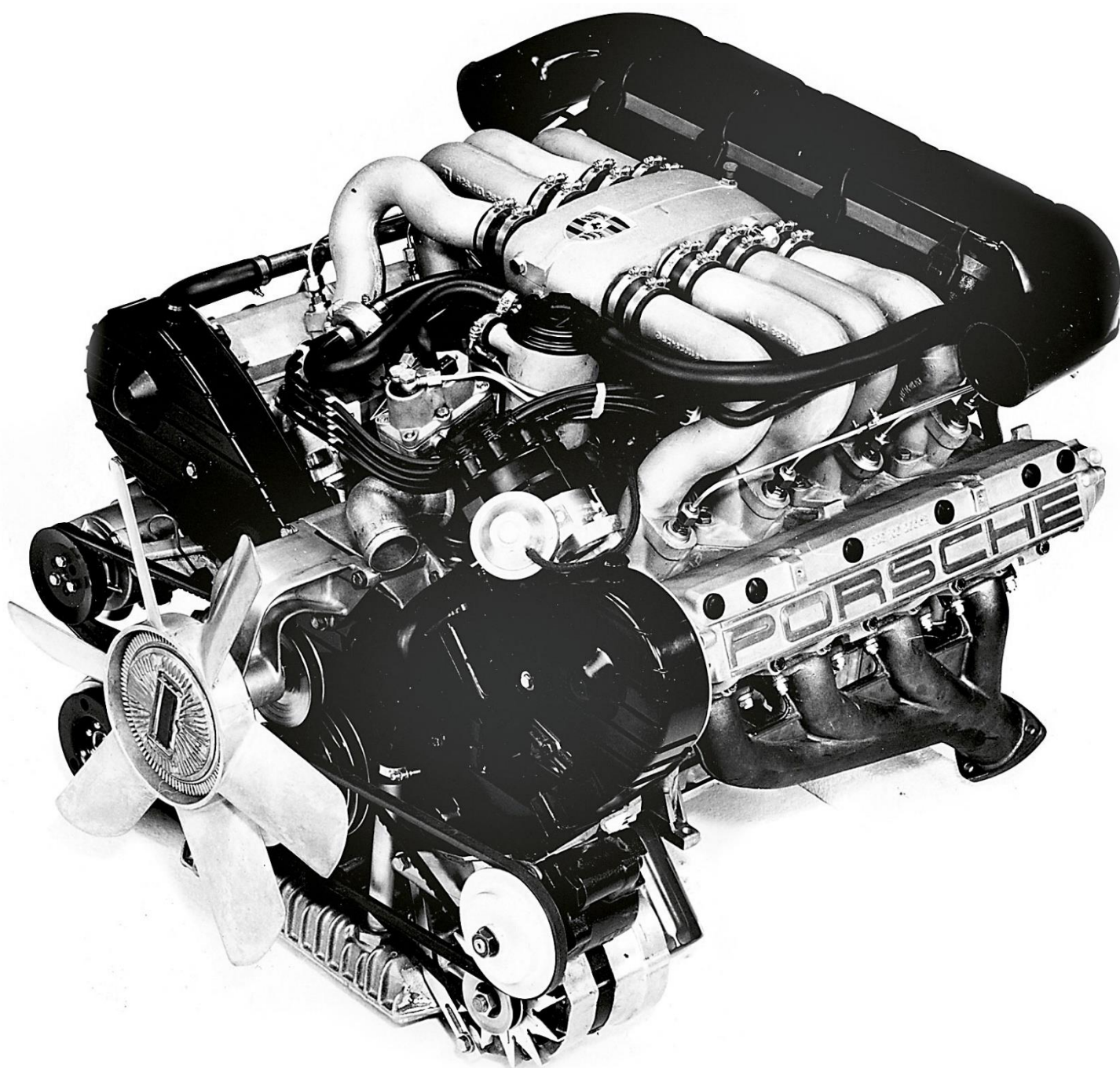
2001 körde Saab igång ett projekt som gick ut på att göra en hybridversion av 9-3. Den hade dubbla elmotorer (med 75 hästkrafter vardera, anpassade för olika hastigheter) och blev tack vare dem fyrhjulsdriven. Bilen hade en steglös CVT-låda med fyra virtuella växlar där transmissionen låser sig på fyra olika utväxlingar och därmed upplevs som mindre "surrig" än en vanlig steglös automatlåda.

En nackdel var att bilen bara kunde vara eldriven i hastigheter på upp till 50 km/h. Men det fanns bromskraftåtervinning som laddade upp batterierna och bensinmotorn kunde köras på etanol.

"Det här konceptet ger oss en möjlighet att utvärdera och uppleva den fulla potentialen med hybridteknik, sa Saabs vd Jan-Åke Jonsson till auto motor & sport.

Tanken var att sätta 9-3 Hybrid i produktion 2002, men så blev det som bekant inte.

Fler kluriga modeller som hade kunnat rädda Saab



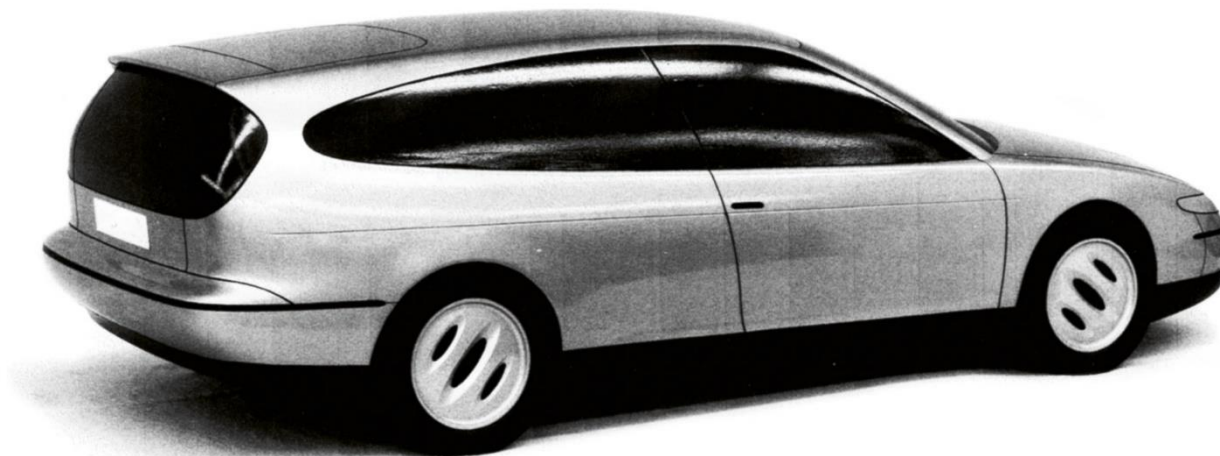
108: Med V8 från Porsche eller Yamaha skulle Saab bygga en bakhjulsdriven lyxvagn. Efter ett års arbete insåg man att kompetensen inte fanns.



900 Super Sport: Lotus byggde en prototyp till en sportversion av 9000 med fyrhjulsdraft och 2,3-liters turbo på 275 hästar och 400 Nm. Blev för dyr.



Eco Sport: Det sista försöket att få in fyrhjulsdraft i 9000 gjordes 1992. Bilen visades som koncept med Flexifuel och termos ombord – men utan 4WD.



106: Andra seriösa försöket att bygga en 9000-efterföljare kom en bra bit på väg innan det stoppades. Avancerat chassi och fyrhjulsdraft, tre karossvarianter.



134, 900, SVO: Projekt 134 använde Opels fyrhjulsdraft och Lotus chassiteknik, 900 SVO förbådade Viggen.

Premium/660: När Saab för andra gången började arbeta med Alfa/Fiat om en gemensam plattform var förutsättningarna bättre än någonsin. Med P660 hade man haft ett komplett variantutbud i övre mellanklassen, och därtill kunnat ersätta 9-5 i rätt tid. Stoppat 2001.



Projekt 810, en stor bakhjulsdriven lyxkärra, skulle ha blivit en udda men intressant fågel i Saabs program. Basen hämtades från australiensiska Holden.

Text: Gunnar Dackevall

Textredigering: Erik Söderholm

Texten publicerades ursprungligen i auto motor & sport 2005.



7. Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen

Av Pär Brandt, Publicerad 2017-04-22 16:17, uppdaterad 2019-12-26, 14:36

Volvos logotyp var en slump, Saab visar ett bombplan, Ferrari är en gåta, Audi visar fel antal ringar och Porsche har snott alltihop. Det är en enda röra med logotyperna. Men här finns förklaringarna. Har du koll?



Biltillverkarna är stolta över sina logotyper och de har ofta en central placering i grillen eller på motorhuven. Som bilnörd har du sett dessa emblem hela livet och lärt dig att känna igen symbolerna på hundra meters håll.

Men vad betyder logotyperna? Visste du att Chevrolets berömda "Bowtie" är en skamlös stöld? Varför har Audi fyra ringar istället för fem (det var faktiskt en sammanslagning av fem biltillverkare)? Hur kommer det sig att Porsche och Ferrari har så lika logotyper? Eller hade du koll på att Subarus logotyp är en symbol för både en företagsfusion och stjärnhopen Plejaderna?

Nördkunskap eller ej så är det kul att känna till bakgrunden till biltillverkarnas logotyper. Något som du kan stoltsera med inför dina bilpolare. Låt oss börja med våra mest kända svenska biltillverkare, Volvo och Saab.

Följande logotyper finns beskrivna i artikeln:

- Volvos namn och logotyp var en slump
- Saabs logotyp visar bombplan och Skåne
- Chevrolets Bowtie stals från annons
- Audi har fyra ringar, inte fem eller sex
- Ferraris logotyp förklarades – en enda gång
- Mercedes stjärna söker dominans
- BMW började med flygplan – men glöm propellern
- Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen
- Porsche har "lånat" allt till sin logotyp
- Subarus logotyp är både fyndig och elegant
- Rover gillade vikingar
- Skoda inspirerades av indianerna



Marstecknet är maskulint, men i Volvos fall syftar det på järn och järnframställning. Något som var typiskt svenskt, ansåg Volvo.

Volvos namn och logotyp var en slump

I augusti 1924 möttes av ingenjören Gustaf Larson och Assar Gabrielsson av en slump på restaurang Sturehof i Stockholm. De var gamla kollegor från kullagertillverkaren SKF och började prata om bådass stora intresse: bilar. Varför skulle inte Sverige kunna ha en stor, egen biltillverkning? Det mötet blev starten för Volvo.

Tre år senare, 14 april 1927, rullar den första Volvon ÖV4 ut ur fabriksporten på Hisingen. På kylaren satt den symbol som vi för alltid förknippar med Volvo, det snedställda järntecknet.

Järntecknet är en cirkel med en pil som från ytterkanten pekar diagonalt uppåt höger. Detta är ett av den västerländska kulturens äldsta ideogram och stod ursprungligen för planeten Mars (i romarriket) och vapen. Järnframställning är sedan hundratals år "ursvenskt" och det knöt järntecknet till Sverige på ett naturligt sätt. Mars och Venus används som symboler för kön, men i Volvos fall är logotypen inte "manlig" utan syftar alltså på järntecknet.

Volvoemblemets formgavs av porträttmålaren Erik Helmer MasOlle, ursprungligen Ohlsson. Logotypen kompletterades av ett diagonalt band som skar snett över kylaren. Bandet användes av rent praktiska skäl på ÖV4, för att hålla fast det förkromade järnmärket på vattenkylaren, men så småningom utvecklades den snedställda linjen till en del av den grafiska profilen. Idag vet vi att en bil med ett diagonalt streck i grillen är en Volvo, oavsett om det är en personbil eller en lastbil.

Namnet Volvo hade SKF registrerat som dotterbolag redan 20 februari 1915. "Volvere" är infinitivformen för verbet "rulla" på latin. "Volvo" är första person singularis och betyder alltså "jag rullar". Ett genialiskt, enkelt namn för kullager som de flesta kunde uttala med minimal risk för stavfel. En del kullager med namnet Volvo tillverkades, men sedan bestämde man sig för att sälja alla kullager under varumärket SKF. Varumärket Volvo hamnade i skrivbordet som "bra att ha". Från början hade alltså varumärket Volvo inget alls med bilar att göra.



Saabs logotyp började som ett stiliserat bombplan, sedan kom gripen 1984.

Saabs logotyp visar bombplan och Skåne

Svenska Aeroplan AktieBolaget, Saab, grundades 1937 på uppmaning av svenska regeringen. Andra världskriget var på väg och Sverige var i desperat behov av ett bättre flygvapen.

Efter krigets slut 1945 minskade beställningarna av flygplan, samtidigt som Saab såg ett stort behov av personbilar. Verksamheten breddades till att även omfatta bilar och i december 1949 inleddes tillverkningen av Saab 92.

Som en del av Wallenbergfären genomgick företaget Saab många förändringar. Andra företag köptes upp (ANA, 1960), Saab slogs ihop med Scania-Vabis (Saab-Scania AB, 1968) och sen såldes personbilsproduktionen till General Motors (Saab Automobile AB, 1990). Därmed blev både lastbilstillverkaren Scania och försvarsmaterialtillverkaren Saab AB självständiga. Koenigs-egg och Spyker Cars lämnar vi utanför, den här gången.

Den röriga historiken hos Saab avspeglas också i logotypen. Den första, ganska grovhuggna logotypen kom 1939 och visade bombplanet Saab B 3 – i grunden en tysk Junkers Ju 86. Betydligt snyggare är Saabs logotyp från 1945, samma vinkel på flygplanet men den här gången i stiliserad form en egenkonstruerad Saab B18.

Konstnären Carl Fredrik Reuterswärd gjorde 1984 en ny logotyp där flygplan, bilar och lastbilar kombinerades. Längst upp finns huvudet av fabeljuret gripen, ett lejon med örn huvud. Gripen var Scantias logotyp och samtidigt landskapsvapen för Skåne, som heter Scania på latin.

Gripen är även Malmös stadsvapen, där Scania grundades år 1900. Vabis tillverkade fordon i Södertälje, där lastbilstillverkningen sker än idag. Gripen har också använts av Vauxhall i deras logotyp.

Elbilskonsortiet Nevs förbjöds på hösten 2012 att använda gripen i logotypen, varför man renodlade logotypen till att bara innehålla namnet Saab. Tre år senare stod det även klart att Nevs inte längre fick använda varumärket Saab, främst för att det riskerade att sammanblandas med försvarsmaterietillverkaren Saab AB.



Billy Durant fick inspiration till logotypen från en tidningsannons för kol, "Coalettes".

Chevrolets Bowtie stals från annons

Det finns två officiella förklaringar på hur Chevrolets logotyp, Bowtie, skapades 1913. Den första berättar att en av grundarna, Billy Durant, fann det lutande korset på en tapet i ett hotellrum i Paris 1908. Något som inspirerade honom att skapa logotypen. Den andra berättar att Louis Chevrolet tog inspiration från sitt hemlands flagga, Schweiz, men lutade korset något.

Det mesta pekar dock mot att Chevrolets logotyp är skamlös kopiering. Historikern Ken Kaufmann har visat att Billy Durant visserligen gjorde många logotyper, men just den här "snodde" han. Chevrolets Bowtie-kors fanns i en lokal tidningsannons för kol (till uppvärmning) som Durant kopierade. Namnet "Coalettes" byttes ut mot Chevrolet.

Även General Motors verkar numera luta åt den senare förklaringen och den bekräftades på 70-talet av Durants änka Catherine i en tidningsintervju. Bowtie-logotypen har förändrats mycket under mer än ett sekel, men grundformen är densamma.



Audi, Horch och DKW slogs samman till Auto Union AG, sedan tillkom även Wanderer och därmed blev det fyra ringar. 1969 tillkom NSU – men det blev ingen femte ring.

Audi har fyra ringar, inte fem eller sex

De fyra ringarna i Audis logotyp skulle egentligen vara fem, men den figuren hade olympiska spelen redan lagt rabarber på. Eller kanske sex ringar, om man räknar in både Auto Union och NSU. Rörligt? Fortsätt att läsa så förklarar vi!

Företagsnamnet Audi tillkom efter att grundaren August Horch lämnat sitt gamla bilföretag "August Horch & Cie". För att kunna fortsätta inom bilindustrin med ett nytt företag var Horch tvungen att hitta på ett nytt namn. Horch kan även uttydas som en uppmaning på tyska att lyssna och audi betyder "lyssna" på latin – idén kläcktes för övrigt av affärsvännen Heinrich Fikentschers tioåriga son. Företaget grundades 16 juli 1909.

Logotypen med de fyra ringarna kom till 1932 när de tre fordonstillverkarna och bilfabrikerna Audiwerke (Audi), Horchwerke (Horch) och Zschopauer Motorwerke (DKW) slogs samman till Auto Union AG, med huvudkontor i Chemnitz. Även Wanderer, också med säte i Chemnitz, införlivades i det nya företaget Auto Union. De fyra varumärkena tilldelades varsitt segment och kunde framgångsrikt dela utveckling och komponenter. Men sedan startade kriget, 1939.

Efter andra världskriget blev det en nystart av Auto Union och man började med ganska enkla tvåtaktsmodeller, konstruerade av DKW. Framgångarna var dock måttliga och 1958 köptes Auto Union av Daimler-Benz, som inte heller lyckades få fart på försäljningen.

Först 1965 kom de första fyrtaktsmodellerna hos Auto Union och för att markera förnyelsen såldes dessa som Audi-bilar. Men då hade Daimler-Benz redan tröttnat och avyttrat företaget till Volkswagen 1964.

Volkswagen köpte även NSU, 1969, och skickade iväg varumärket till Auto Union – som fick namnet "Audi NSU Auto Union AG". NSU levde kvar till våren 1977, parallellt med Audi. 1985 tröttade man på det långa namnet och gick över till det korthuggna "Audi AG".

Audis logotyp har alltså förblivit ungefär som den såg ut när den skapades 1932, fast då hette företaget inte Audi. Totalt blir det sex varumärken, men det återspeglar alltså inte loggan. Det borde vara minst fem ringar, kanske sex.

Hela Volkswagen-koncernen heter idag VW Group AG, vilket ibland förväxlas med varumärket Volkswagen (ett av tolv varumärken i gruppen).

Det har ryktats i många år att man för att förtydliga Volkswagens varumärke ska byta namn på huvudkoncernen till Auto Union AG. Kanske ingen dum idé efter Volkswagens avgasskandal "dieselgate"?



*Piloten Francesco Baracca använde den stegrande hästen på sitt flygplan.
Grunden till Ferraris logotyp?*

Ferraris logotyp förklarades – en enda gång

En av världens mest kända och beundrade logotyper – ändå vet vi oerhört lite. Förklaringen till Ferraris logotyp sägs bara ha berättats en enda gång av företagets grundare, Enzo Ferrari.

Enligt Enzo Ferrari hade han 1933 pratat med föräldrarna till den framgångsrika piloten Francesco Baracca, aktiv under första världskriget. Efter sin första luftseger 1916 lät Francesco Baracca måla symbolen för sitt gamla kavalleriregemente – "Piemonte Reale Cavalleria" – på sidan av sitt flygplan. Under de följande två åren lyckades Francesco Baracca skjuta ner inte mindre än 34 motståndare, vilket gjorde honom till Italiens största flygaräss. Som för så många andra piloter slutade karriären med att han en dag inte kom tillbaka.

Greven Enrico Baracca och grevinnan Paulina uppmanade Enzo Ferrari att använda den stegrande hingsten som en symbol för hans nystartade racingteam, då det skulle "bringa lycka och framgång".

Enzo Ferrari modifierade dock logotypen något och placerade hingsten i en klassisk, heraldisk form av en symbolisk vapensköld. Den gula bakgrundsfärgen kommer från hemstaden Modena. De grön-vita-röda ränderna längst upp i logotypen är förstås inte svåra att gissa ursprunget till.

Det finns de som hävdar att Baracca sköt ner ett tyskt plan och för att hedra sin motståndare använde han den häst som fanns målad på planet. Den tyska piloten kom från Stuttgart och använde hemstadens vapensköld på sitt plan. Som alla vet används Stuttgarts vapensköld av den lokala sportbilstillverkaren, just det – Porsche. Det skulle förklara likheterna, men historien om Stuttgartpiloten är inte bekräftad.



Gottlieb Daimler använde den treuddiga stjärnan redan 1872.

Mercedes stjärna söker dominans

Enligt Mercedes själva ska vi läsa in följande symbolik i den treuddiga stjärnan: dominans på land, till sjöss och i luften. Världsdominans. Rubbet. Ingen falsk blygsamhet där inte...

Varumärket Mercedes är ju ett av flera i Daimler AG, en jättekonglomerat som i sin tur är ett resultat av många sammanslagningar i historien. Den treuddiga stjärnan har hängt med ända sedan 1909 och den sägs ha använts av Gottlieb Daimler på ett vykort så tidigt som 1872. Gottlieb Daimler använde då den treuddiga stjärnan (utan ring) som en typ av "lyckosymbol".

Gottlieb Daimler grundade Daimler-Motoren Gesellschaft, DMG, 1890. Han gick dock bort redan år 1900, 66 år gammal, och då drevs företaget vidare av sönerna Paul och Adolf samt ingenjörssnillet Wilhelm Maybach. De behövde ett nytt varumärke och sägs ha inspirerats av affärsmannen och bilentusiasten Emil Jellinek, som brukade köra biltävlingar under pseudonymen "Mercedes" – vilket var namnet på hans dotter.

Emil Jellinek var även duktig på att sälja Daimlers bilar till välbeställda vänner och behövde ett nytt varumärke till de snabbaste modellerna. I april 1900 enades man om att bygga nya motorer med namnet "Daimler-Mercedes". Jellinek sålde dessa "vrållåk" för 550.000 mark styck till sina vänner, vilket med dagens penningvärde är cirka 25 miljoner kronor!

Första Mercedesen byggdes färdigt 22 december 1900 och levererades till Wilhelm Maybach. Under början av 1901 visade sig den 35 hk starka "racebilen" vara helt oslagbar i dåtidens biltävlingar och det gav Mercedes ovärderlig uppmärksamhet som gjorde att försäljningen blomstrade. I september 1902 registrerades varumärket Mercedes och den lyckosamma bilhandlaren Emil Jellinek fick tillstånd att ändra sitt namn till Jellinek-Mercedes. Som han själv uttryckte det: "Förmodligen första gången som en pappa tagit sin dotters namn".

Mercedes behövde dock en symbol, en tydlig logotyp, och då drog sig sönerna Paul och Adolf till minnes pappa Gottliebs treuddiga stjärna. Styrelsen var med på noterna och 1909 registrerades för säkerhetens skull både en treuddig stjärna och en med fyra spetsar. Från och med 1910 användes den treuddiga stjärnan på alla Mercedes modeller. Logotypen utvecklades stegvis och 1916 tillkom ytterringen som höll samman spetsarna.

Under 20-talet var det tuffa tider för den typen av lyxprodukter som Mercedes tillverkade. De tidigare konkurrenterna Daimler-Motoren Gesellschaft och Benz & Cie började samarbeta 1924 för att kunna dela på utvecklingskostnaderna. Två år senare slogs företagen ihop och fick namnet Daimler-Benz AG, därmed blev också logotypen mera lik den vi idag förknippar med företaget. Resten är historia, som det heter.



*Bayerische Motoren Werke, BMW,
införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke (längst till vänster).*

BMW började med flygplan – men glöm propellern

Det är förmodligen väl känt hos flertalet av er läsare att "Bayerische Motoren Werke" startade som en tillverkare av flygplansmotorer. De flesta tror sig också veta att BMW-logotypen är en stilistiskt utformad flygplanspropeller, men det är helt fel.

Rötterna till BMW börjar hos Karl Rapp och Gustav Otto. Som vanligt inom bilindustrin växte företaget fram genom sammanslagningar av flera bolag. Flugmaschinenfabrik Gustav Otto slogs 7 mars 1916 samman till Bayerische Flugzeug-Werke GmbH (BFW). Samtidigt övergick Rapp Motorenwerke till Bayerische Motoren Werke GmbH, som grundades 1917. Året därpå ombildade man till aktiebolagsformen AG.

1922 flyttades varumärke och konstruktion från Bayerische Motoren Werke in i BFW. BMW har valt att ange 7 mars 1916 som det datum då företaget startades, men då är det alltså egentligen BFW som avses.

Bayerische Motoren Werke införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke, vilket också återspeglades i BMW-logotypen. De tre versala bokstäverna i namnet orienterades i en ring på precis samma grafiska sätt som i Rapp Motorens logotyp.

De blå-vita rutorna i mitten av logotypen är inte en propeller, utan visar en del av Bayerns flagga. Grunden till missförståndet är en reklambild från slutet av 20-talet som visade BMW:s logotyp tillsammans med flygplan. Den första motorcykeln, BMW R 32, började tillverkas 1923. Biltillverkare blev BMW först 1928, då man köpte företaget Fahrzeugfabrik Eisenach i Thüringen.



Vad är det som händer här, egentligen? En man som blir uppäten av en orm?!?

Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen

Tittar man riktigt noga på Alfa Romeos logotyp visar den högra delen hur en jättelik orm äter upp en man. Är det verkligen en lämplig logga för en biltillverkare? Det finns en förklaring, häng på!

"Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" grundades 24 juni 1910 och köptes 1915 av Nicola Romeo, därav namnet Alfa Romeo. Inledningsvis tillverkade man racingbilar, bland annat den jättelika "24 HP", och 1920 började Alfa Romeo producera personbilar.

Tecknaren Romano Cattaneo skissade 1910 fram en företagslogotyp som bestod av två delar. Till vänster i centrum ser man ett rött kors på vit botten och det är hemstaden Milanos flagga. Till höger ser man en orm med en man i munnen, och även detta motiv ska symbolisera Milano. Romano Cattaneo hittade en utsmyckning ovanför portarna till Castello Sforzesco (slottet Sforzesco). Slottet började byggas på 1300-talet av den mäktiga Visconti-familjen och byggnationen fortsatte sedan under flera hundra år. Idag finns det flera museer i slottet.

Enligt sägnen var det riddaren Otone Visconti som besegrade en saracensk riddare under kors-tågen. Som brukligt tog Visconti vapenskölden från sin motståndare och gjorde till sin egen, och den fortsatte sedan att användas av familjen. Innebörden av denna gamla arabiska symbol är omtvistad men enligt Alfa Romeos talespersoner ska man inte se det som att mannen är på väg att bli slukad av ormen, utan motsatsen – mannen "återföds" ur ormens mun. Denna pånyttfö-delse ska symbolisera en nystart, alltså något positivt.

Ormen är en urgammal symbol som använts till mycket, en välbekant sådan är grekiska Eskulapstaven där en orm slingrar sig uppför en pinne. Den är en symbol för läkekonsten och används i olika varianter av tandläkare, veterinärer och apotekare.



Delarna i Porsches logotyp är lånat nästan helt från staden Stuttgarts vapensköld.

Porsche har "lånat" allt till sin logotyp

Snygg, men inte speciellt originell. Ungefär så kan Porsches logotyp sammanfattas. Alla beståndsdelar är nämligen lånade från regionen.

Porsches vapensköld härstammar från "Freier volkstaat Württemberg", den fria folkstaten Württemberg som var en republik i Tyska riket under 1918–1945. Porsche skalade bort hjortarna på sidan och satte sitt namn längst upp på skölden.

Den stegrande hästen i mitten är ju märkligt lik Ferraris logotyp, svart hingst mot gul bakgrund, men det är hemstaden Stuttgarts stadsvapen. Zuffenhausen, där Porschefabriken ligger, är belägen cirka sju kilometer norr om Stuttgart.



Det går att se ett visst släktskap med stjärnhopen Plejaderna och Subarus logotyp.

Subarus logotyp är både fyndig och elegant

Den ovalformade logotypen som Subaru använder för tankarna till en stjärnbild, och det är inte helt fel. Plejaderna är en öppen stjärnhop i Oxens stjärnbild, kallas även för "Sju systrarna". Med lite fantasi kan man se Plejaderna som en liten karlavagn.

På japanska heter Plejaderna Subaru – men det hade ni väl aldrig gissat? Subaru betyder också "enade" (förenade) på japanska.

Vid klart väder går det att se åtminstone de sex ljusstarkaste stjärnorna i Plejaderna med blotta ögat och det var just sex företag som slogs samman när Fuji Heavy Industries bildades 1953. Biltillverkningen smög igång året därpå och första modellen hette Subaru 1500.



Rovers tidiga modeller hade ett vikingahuvud som kylarprydnad. Logotypen övergick till att bli ett allt mera stiliserat vikingaskepp.

Rover gillade vikingar

Tillverkningen finns inte kvar men de som ser en Rover på gatan kan se ett stiliserat vikingaskepp i logotypen, vilket kan tyckas aningen malplacerat hos en brittisk biltillverkare. Rover betyder sjörövare och vikingar ansågs som den främsta formen av sjöbusar.

Även om vikingarna härjade längs Englands kuster under många år hade de också en positiv betydelse. Dansken Knut den store (995–1035) tog makten i England och avslutade det ständiga krigandet mellan landets småkungar, vilket gav England fred och välstånd under flera decennier. Denna lyckliga period avslutades 1066 när normanderna (den franska grenen av vikingarnas bosättningar) genomförde sin brutala ockupation.

Varumärket Rover började användas på 1890-talet, på trehjuliga cyklar. Rover betyder även cykel på polska och vitryska.



Skoda inledde med namnet men övergick till en indianhövding, som blev kraftigt förenklad. Logotypen har ändrat skepnad flera gånger genom årtionden.

Skoda inspirerades av indianerna

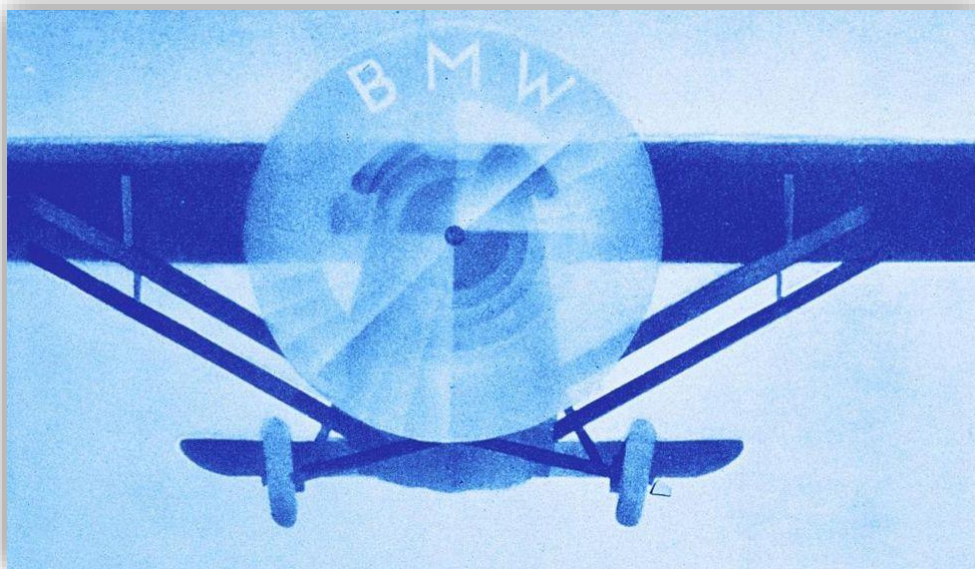
Även Skoda har en brokig historia, med två huvudgrenar. 1869 köpte ingenjören Emil Skoda ett företag som snabbt växte upp till en av 1800-talets största industrikoncerner. 1895 inledde Vaclav Laurin och Vaclav Klement sin bana som cykeltillverkare. Först använde de varumärket Slavia och sedan Laurin & Klement för bilproduktionen. 1925 köptes Laurin & Klement av Skoda Works – och det nya bilföretaget blev Skoda Auto.

Redan i december 1923 registrerades två versioner av Skodas logotyp som är förvånansvärt lika dagens version. Det är en stiliserad pil med en vinge som har fem fjäderpennor. Ett par år senare, 1925, förenklade man logotypen till tre flikar på vingen.

Inspirationen till logotypen sägs ha kommit från Emil Skoda, som efter studier i USA övertalade en infödd amerikan (indian) att följa med hem till Tjeckoslovakien. De olika indiansymbolerna kokades sedan ner till endast en pil och en vinge.



Varumärket Volvo togs fram för att marknadsföra kullager, och några sådana tillverkades faktiskt. Att Volvo sedan användes som namn till en biltillverkare var ren slump.



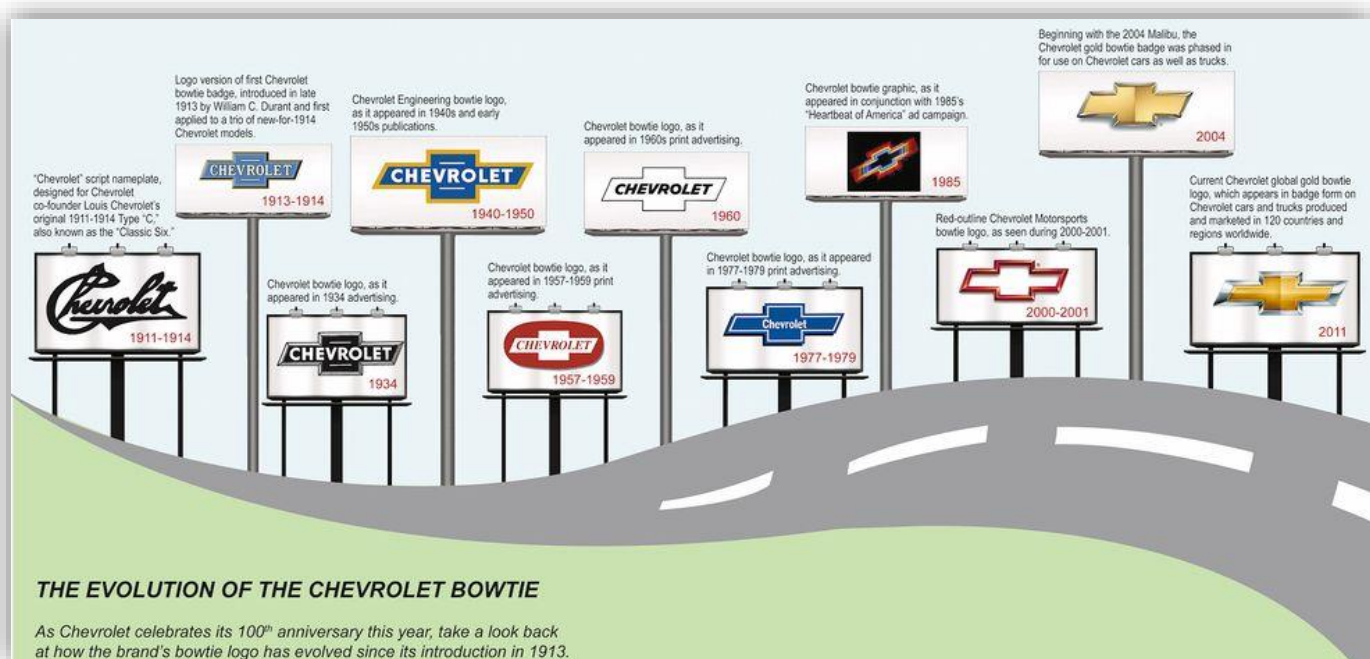
En gammal reklambild med flygplan har fört tankarna mot att BMW:s logotyp är en stiliserad propeller, men det stämmer inte.



*Enzo Ferrari förklarade bakgrunden till sin logotyp bara en gång.
Kan vi lita på den historien?*



*Alfa Romeos logotyp är en blandning av symboler från Milano, hemstaden.
Alfa står för "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili".*



Så här vill Chevrolet att vi ska tolka utvecklingen av Bowtie-symbolen. Men hur logotypen kom till från början nämner man inte...



Volvos första bil, ÖV4 "Jakob", hade järntecknet som symbol på kylaren. För att fästa märket gjorde man ett diagonalt band, vilket skulle bli en grafisk form som sedan följer Volvo i all framtid. Men från början var bandet bara ett sätt att fästa emblemet.





[Volvo XC60 är ett resultat av 90 års förfining – se Volvos stolta historia](#)



[Ferraris stegrande häst – så kom den till](#)



[Grattis Volvo på 90-årsdagen – här är den stolta historien](#)



[Volvos stolta historia sammanfattad i en film](#)



[Scania förbjuder Saab att använda gripen](#)



[Audi hyllar sin historik med ny reklamkampanj](#)



[Volvo fyller 88 år – men borde fira 100-årsjubileum](#)

8. Klassiskt bilmärke: Auburn

Publicerad 14 oktober 2010

Auburn kallades billig och vulgär, cheap and vulgar, men det var bara folk med näsan i vädret och massor av pengar som tyckte det. 1930-talets Auburn-bilar var snarare raffiga och kul. Några modeller var till och med av högsta sportklass, i varje fall sett med amerikanska ögon.



Auburn 851 SC Convertible Coupe (1935)

Men Auburns historia började inte med 1930-talet utan redan år 1900. The Auburn Automobile Company stammade ifrån en firma som grundats på den verkliga hästtiden, Eckhart Carriage Company.

Sönerna i huset började i slutet av 1890-talet bygga motoriserade vagnar och av detta blev det en och annan riktig bil. Namnet Auburn började användas just vid sekelskiftet och satt naturligt nog på små bilar utan större aspirationer.

Starka kulörer

De tidigaste hade liggande encylindriga motorer monterade under golvet och transmissionen utgjordes av en tvåväxlad planetväxellåda. De här bilarna var riktiga lättviktare och vägde inte ens 700 kilo.

Bröderna Eckhart ägde namn och Auburn-tillverkning fram till 1919 då de sålde ut till en grupp investerare, som visserligen lyckades rädda Auburn från finansiell katastrof, men som å andra sidan inte tjänade några pengar på bilarna.

Investerarna, som inte var "bilmän", lyckades ändå få märket uppmärksammat, bland annat med uppseendeväckande starka kulörer. 1924 beslöt sig ägarna för att anlita en riktig bilman och de kontaktade därför den 30-årige Errett Lobban Cord, känd för att kunna sälja bilar och skapa vinster.

Cord blev intresserad men propsade på att få köpa hela företaget, och så blev det också. Lagret av osålda bilar var ganska stort men Mr Supersalesman Cord lyckades på kort tid få iväg ett stort antal bilar.



115S Boattail Speedster (1928)

Han gjorde det, enkelt uttryckt, med snygga färger och litet extrautrustning, sedermera ett standardtrick i branschen, men då ett banbrytande nytänkande.

Han började också samarbeta med Duesenberg, en firma som var känd för sina tävlingsvagnar och för en visserligen välbyggd men ganska tråkig lyxmodell med det intetsägande namnet Model A.

Inga egna motorer

Auburn-bilarna hade aldrig egentillverkade motorer. Det fanns gott om fristående motorbyggare med stor leveranskapacitet vid den här tiden. Bland dem är Continental den kanske mest kända.

1928 kom den första Auburn Speedster. Sedan dröjde det inte länge förrän Cord hade lagt vantarna på Duesenberg och 1929 lanserade han ytterligare ett märke, nämligen Cord. Detta var riktigt spännande bilar, lågt byggda och framhjulsdrivna samt vansinnigt eleganta.

1929 presenterades också den nya, synnerligen luxuösa Duesenberg Model J, en framtida superklassiker. Och så satte han extra fart på utvecklingen av snygga Auburn-modeller.

Allt detta skedde samtidigt som depressionen drabbade världen, så hans tajming måste ses som extremt olycklig. Men oj vilka Auburn-bilar som rullade ut från fabriken! Här var det inte bara djärva linjer, färger och prestanda utan också låga priser.

28 000 sålda bilar 1931

Sedanerna sålde naturligtvis bäst men det är för de öppna Speedster-modellerna med åtta och tolv cylindrar man bäst kommer ihåg Auburn. När depressionen verkligen hade bitit sig fast Auburns bästa försäljningsår genom tiderna blev 1931, med drygt 28 000 sålda bilar.

Det fanns till och med kompressormatade modeller! Man kunde läsa texten Supercharged på motorhuvssidorna och snygga, kromade avgasrör ringlade ut från motorn precis som på Mercedes kompressormodeller.

Märkligt nog klarade sig de flesta amerikanska biltillverkare genom depressionen och det var först vid mitten av 30-talet som det började bli riktigt svårt.

Errett Lobban Cord var onödigt aktiv med märkliga börsaffärer menade myndigheterna och han tvingades därför sälja sin bilkoncern. Alla tre märkena lades tråkigt nog ner under 1937.

Intressant i sammanhanget är att det i modern tid byggts replikor av såväl Cord- som Duesenberg- och Auburn-modeller. Nog hade Mr Cord haft koll på sina formgivare!

SLUT