



*NSU K70 Kombi Prototype 1965*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**fredag 8 maj**  
onsdag 6 maj

1. Volvos ägare ett steg närmare satellitdrömmen
2. Porsche 911 Carrera S och 4S erbjuds nu med sjuväxlad manuell låda
3. Elsuven BMW iX3 avslöjad på bild
4. Nya Skoda Octavia har vuxit och förfinats
5. Lanzante presenterar McLaren P1 GTR-18
6. Opel Vivaro-e ska locka hantverkare med 33 mils räckvidd
7. Effektivare bötfällning via app
8. Jakten efter Uday Husseins övergivna Ferrari F40
9. Därför blev det en springande häst på Ford Mustang
10. Historien om Saab GT 750
11. Volvo och några svenska skådisar!
12. Klassiskt bilmärke: Willys
13. Fredagshumorn
14. Fredagsfilmen
15. Audi överger DTM-racingen, satsar allt på Formel E

## 1. Volvos ägare ett steg närmare satellitdrömmen

Publicerad 2020-04-28 12:07

**De två första satelliterna som ska spana på Geelykoncernens bilar är klara.**

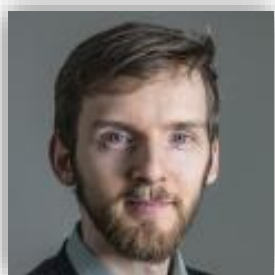


**För Volvos ägare** räcker det tydligen inte med att bygga bilar. Tidigare i år gick Geely ut med storslagna planer på att bygga ett  [eget "ekosystem" av satelliter](#) som ska skjutas upp under de kommande åren.

Planen är att bygga ett nätverk med hundratals satelliter, men alla ska dock inte användas av Geely. Satelliterna ska ge Geelykoncernens fordon snabb internetuppkoppling oavsett var de befinner sig, betydligt mer exakt navigering än i dag och möjlighet att kommunicera med självkörande bilar för att effektivisera trafiken.

**Nu rapporterar sajten [The Register](#)** att Geely färdigställt de två första satelliterna som nu ska testas och sedan skjutas upp under andra halvåret 2020 om allt går enligt plan. Geely har också börjat rekrytera personer till avdelningen som går under namnet "Geespace".

Geely gör dock klart att företaget inte ska sköta själva uppskjutningen.



**TEXT Erik Söderholm**



## 2. Porsche 911 Carrera S och 4S erbjuds nu med sjuväxlad manuell låda

Av Robin Kjellberg

Publicerad 2020-04-28, 13:30, uppdaterad 2020-04-28, 15:02

Porsche avslöjade nyligen att nya 911 (992) Carrera S och 4S kommer att erbjudas med sjuväxlad manuell låda, detta tillsammans med Sport Chrono-paketet som är standard på alla bilar med manuell växellåda.



I **Sport Chrono-paketet** ingår bland annat PTV (Porsche Torque Vectoring) som genom att kontrollerat bromsa bakhjulen ger variabel fördelning av drivkraften. Ingår gör även däcktemperatursindikatorn som visar när däcken uppnått optimal temperatur.

Tillsammans med den manuella växellådan erbjuder Sport Chrono-paketet också ett system för automatisk varvtalsanpassning.

"**När föraren växlar ner** ger den här funktionen automatiskt ett litet gaspådrag för att öka motorns varvtal och anpassa det till växellådans högre hastighet på den lägre växeln, för smidigare nedväxlingar och för att undvika lastväxelreaktioner", skriver Porsche.

Med manuell låda i nya 911 Carrera S avklaras 0–100-sprinten på 4,2 sekunder och toppfarten uppges till 308 km/h. Tjänstevikten är 1 555 kilo, vilket är 35 kilo mindre än PDK-versionen.

**Samtidigt kommer en rad nya** utrustningsalternativ som tidigare inte erbjudits till 911-serien – däribland Porsche InnoDrive – som tillsammans med PDK, kan förutse och optimera bilens hastighet upp till tre kilometer i förväg.

"Med navigationsdata som grund, beräknar den de optimala värdena för fartökning och inbromsning och aktiverar dem med hjälp av motorn, PDK och bromssystemet", skriver Porsche i sitt pressmeddelande.

**Ett annat utrustningsalternativ** som erbjuds till nya 911 är Smartlift, ett system för automatisk justering av frontspoilern, vilket höjer fronten med upp till 40 millimeter vid behov.

För den som vill piffa sin 911 extra mycket kan välja till "Läderpaket 930", som är en hyllning till första 911 Turbo. Paketet innehåller kontrastsydda mittsektioner på sätena, quiltade dörrpaneler, och såklart en massa läderdetaljer.



*Nya Porsche 911 med manuell växellåda.*



**[Prov: Porsche 911 Carrera är nya instegsmodellen – 130.000 billigare](#)**



**[Porsche visar upp sportpaket till nya 911 Turbo S Cabriolet](#)**



**[Stjärnstatus: Polestar 1 möter Porsche 911 Carrera](#)**



**[Fredagsfilm: Polestar 1 möter Porsche 911](#)**

### 3. Elsuven BMW iX3 avslöjad på bild

Publicerad 2020-04-28, 22:06, uppdaterad i 2020-04-28, 23:58

**BMW har akut brist på elbilar i sitt modellutbud. Men snart kommer den helt elektriska suven iX3 till undsättning. Bilder på den färdiga bilen har läckt ut på nätet.**



**BMW var visserligen tidigt ute** med en helelektrisk bil. Redan 2013 kom den smarta city-bilen i3, men den räcker inte för att täcka den stora efterfrågan på elbilar. Därför är BMW på gång med flera elbilar: i4, iX5 och antagligen närmast iX3.

BMW har gjort det tydligt för alla potentiella kunder att de håller att utveckla dessa modeller för att BMW-kunderna inte ska tappa hoppet och söka sig till andra märken. Våren 2018 visade BMW upp Concept iX3 för att visa vad som komma skall.



*Konceptbilarna för kommande iX3 och i4.*

I slutet av förra året avslöjade BMW [lite mer om iX3](#), till exempel att elmotorn bjuder på 286 hästkrafter och ett vridmoment på 400 Nm. Drivningen sker bara på bakhjulen.

De berättade också att räckvidden är 440 km enligt körcykeln WLTP. Batteriet har lagringskapacitet på 74 kWh och klarar snabbladdning upp till 150 kW.



De läckta bilderna på BMW iX3 visar stor likhet med konceptbilen, men en tydlig skillnad är att BMW-njurarna inte är sammanväxta som på konceptbilen. Båda bilarna saknar de vertikala ribborna i njurarna som BMW-bilar brukar ha. Det är antagligen för att markera att det rör sig om en elbil. Det finns också blå detaljer i karossen som skvallrar om att det är en elbil.

Även fälgarna liknar konceptbilens. De är utformade för att minska luftmotståndet. Naturligtvis saknas avgasutblås.

[BMW iX3 är den nya elsuven med räckvidd på 40 mil](#)

[BMW i4 ska konkurrera med Tesla Model 3](#)

[Test: Volvo XC60 som mildhybrid mot Mercedes GLC och BMW X3](#)

[Test: BMW X3, Mercedes GLC, Volvo XC60 – premiumsuvar i mellanklassen](#)

[Prov: BMW X3 M Competition – äntligen en värsting](#)



Av Magnus Fröderberg

## 4. Nya Skoda Octavia har vuxit och förfinats

Rolf Gildenlöw

Publicerad 2020-04-28

**Kanske inte störst och elegantast i familjen Skoda, men definitivt den som regerar i försäljningsstatistiken. Och nu har Octavia fått ny teknik och lite större kostym.**



*Skoda Octavia har blivit ännu större och rymligare. Numera finns det i Octavia möjlighet att själv ställa in om man vill åka sportigt, komfortabelt eller ekonomiskt.*

**Ännu bättre**, ännu säkrare och ännu större hävdar Skoda i sin presentation av den fjärde generationen Octavia. Och att den har blivit större ser en märkestrogen med blotta ögat. Lite bredare och lite längre ger ännu högre åkkomfort och plats för ännu mer bagage.

Rymligare än Volvos stora V90 var den redan tidigare och med 30 liter extra i bagaget är det nu bara storebror Superb som klår Octavia. Och där i bagageutrymmet hittar vi ännu en ny liten Skoda-smart grej – en flyttbar skena på golvet som kan hålla kassar och andra grejor på plats.

**Skoda-chefen** Bernhard Maier hävdar att bilen är förnyad rakt igenom, och förklaringen är förstås att Octavia är extremt betydelsefull för märket. ”Själva hjärtat och motorn för Skoda” som Maier själv uttrycker det.

Den första generationen Octavia lämnade den tjeckiska fabriken i Mlada Boleslav 1996, brukar det sägas, men det är en sanning med modifikation. Faktum är att modellen fyllde 60 år förra året. Alltså lanserades den redan 1959. Men enligt Volkswagen, som tog över Skoda Auto 1992, börjar den nya tideräkningen för Octavia alltså 1996. Och sedan dess har den sålts i mer än sju miljoner exemplar.

Mest valuta för pengarna är väl den enkla förklaringen till säljframgångarna. Även om Skoda inte längre är något lågprismärke så är den fortfarande jämförelsevis prisvärd.

**På plats bakom** ratten är det förstås den nya instrumentpanelen som sticker ut, med moduler i flera nivåer, digitala mätartavlor och en 10-tums pekskärm i mitten. Inte helt i min smak, som tycker att bildskärmstekniken visserligen är utmärkt när omgivningen står stilla men inte lika smart när man ska både titta och trycka samtidigt som man kör.



*Instrumentpanelen är helt ny och hela interiören andas ett snäpp högre kvalitet än tidigare årgångar.*

Jag är heller inte så förtjust i att fler och fler reglage flyttas till de två ekrarna i ratten. Det börjar bli lite trångt och pillrigt och de i och för sig snygga rullreglagen är lätta att komma emot när man svänger runt ett gathörn. Och vips har du stängt av radion eller bytt kanal mitt i dagens favoritlåt.

**Men head-up-display** var på tiden. Och min griniga rygg gillar de nya stolarna. Kanske de bestämmande hos Skoda fick ta ett snack med koncernkollegerna på Audi för att få tillåtelse att nu också erbjuda en massagefunktion. Det lär nämligen ha surrats en del i VW-högkvarteret om att Skoda börjar bli "lite för fin".



*Utseendemässigt har det hänt mest i aktern. Det klassiska Skoda-emblemet är borta, liksom de för modellen så typiska baklyktorna. Nu påminner Octavia mer om storebror Superb.*



Den elektroniskt styrda DSG-växellådan är tekniskt sett den kanske intressantaste nyheten. De sju växlarna manövreras alltså inte mekaniskt med en traditionell växelspak utan med hjälp av elektronik och ett skjutreglage (shift by wire).

Flera för Octavia nya säkerhetssystem är nu på plats. Och precis som tidigare finns nio krockkuddar, inklusive en knärockkudde på förarplatsen och sidokrockkuddar i baksätet.

**Redan den förra** generationen av Skoda Octavia hade utmärkta köregenskaper, om än inte direkt underhållande, men nu har chassiteknikerna filat lite till på grejorna under skallet. Nu finns det också möjlighet att själv ställa in om du vill åka sportigt, komfortabelt eller ekonomiskt (driving mode select).



*Visst är det snyggt, men varför ska man ha sportbilshjul på en familjekombi?  
De skapar bara ett herrans oväsen.*

Tyvärr finns det ingen knapp för att bli av med bullret från hjulen. Där finns det bara ett recept – välj bort lågprofildäcken! Finns faktiskt ingen anledning att köra med sportbilshjul på en 150-hästars familjekombi.

**Inledningsvis** finns bara två motoralternativ. En 1,5-liters bensin och en 2,0-liters diesel. Båda med 150 hästar. Testbilen har den sistnämnda, som vi känner igen från VW-gruppens samtliga märken och som finns med flera olika effektuttag. Men här räcker 150 hästkrafter gott.

Det kommer förstås fler alternativa drivlinor senare i år, bland annat en gasdriven Octavia G-Tec som klarar upp till 523 kilometer. Den sopar alltså golvet med andra miljöalternativ – under förutsättning att du tankar biogas, förstås. Att köra på naturgas är inte alls så miljövänligt som det kanske låter eftersom den är fossil och mestadels kommer från ryska Gazprom.

**Det andra** miljöbilsalternativet är en laddhybrid, eller rättare sagt två, båda försedda med en 1,4-liters bensinmotor kopplad till en elmotor. Ger 204 alternativt 245 hästkrafter och en el-räckvidd på maximalt 60 kilometer.

De första exemplaren av nya Octavia levereras nu i maj.



*En smart finess. Reglarna på golvet i bagageutrymmet är flyttbara för att kunna stabilisera exempelvis varukassar.*

## Specifikationer | Skoda Octavia TDI

<b>Grundpris:</b>	313 700 kronor
<b>Förbrukning:</b>	4,9 liter/100 km (WLTP)
<b>Koldioxidutsläpp:</b>	128 g/km (WLTP)
<b>Kväveoxidutsläpp:</b>	29,1 mg/km (WLTP)
<b>Motor:</b>	2,0-liters diesel, 4 cylindrar, turbo
<b>Kraftöverföring:</b>	7-växlad dubbelkoppling, framhjulsdriven
<b>Skatt:</b>	5 046 kronor (efter tre år 2 714 kr)
<b>Max effekt:</b>	150 hk vid 3 000–4 200 varv/min
<b>Max vridmoment:</b>	340 Nm vid 1 700–2 750 varv/min
<b>Tjänstevikt:</b>	1 620 kg
<b>Längd/bredd/höjd (i meter):</b>	4,69/1,83/1,45
<b>Bagageutrymme:</b>	640–1 700 liter
<b>Acceleration 0–100 km/h:</b>	8,8 sekunder
<b>Toppfart:</b>	222 km/h

**CO<sub>2</sub>-utsläpp:** Skoda Octavia TDI: **128 g/km**

**EU:s mål 2020:** 95 g/km



**NOx-utsläpp:**

**Euro 6-normen:** 80 mg/km

Skoda Octavia TDI: **29,1 mg/km**

## Motor/växellåda

**Betyg: 5 av 6**

Väl beprövad och erkänt driftsäker 2,0-liters dieselmotor, kombinerad med VW-koncernens 7-stegade dubbelkopplingsväxellåda, som här manövreras med elektronik i stället för med konventionell växelspak.

## Ekonomi

**Betyg: 4 av 6**

Även om Skoda inte längre är något lågprismärke så får man som köpare ovanligt mycket för pengarna och andrahandsvärdet är numera mycket starkt.

## Miljö

**Betyg: 3 av 6**

Bränsleeffektiv dieselmotor som släpper ut mindre koldioxid än motsvarande version med bensinmotor. Men den som sätter miljön främst väntar förstås till sensommaren då laddhybriden är här.

## Köregenskaper

**Betyg: 4 av 6**

Chassiteknikerna i Mlada Boleslav har finlipat köregenskaperna hos fjärde generationen Octavia men det mesta känns ändå igen. Komforten störs av bullret från lågprofildäcken. Välj mindre fälgar och högre däckprofil.

## Säkerhet

**Betyg: 5 av 6**

Fick maximala fem stjärnor vid Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest. Alla viktiga säkerhetssystem är standard.

## Helhet

**Betyg: 4 av 6**

Den nya generation Octavia har växt och förfinats. Drivlinan med 150-hästarmotorn är väl beprövad och räcker bra. Dessutom snål på bränsle om man kör som folk. Hög säkerhetsstandard men oljudet från hjulen är störande.

## Två rivaler



### **VW Golf Sportscombi 2,0 TDI**

(Ännu ej prissatt)

150 hk.

CO<sub>2</sub>: 128 gr/km.



### **Mazda 6 2,2D Wagon**

320 400 kronor.

150 hk.

CO<sub>2</sub>: 132 g/km.

# Feber

## 5. Lanzante presenterar McLaren P1 GTR-18

AV BOBBY GREEN 2020-04-28 KL 19:00

Inspirerad av F1 GTR Longtail



Sommaren 2018 presenterade det förra McLaren-rejsteamet Lanzante P1 GT som är en gatlegal version av värstingen P1 GTR. Nu rullar man ut P1 GTR-18 som är en ännu vassare version av denna, inspirerad av legendaren F1 GTR Longtail och klädd i samma Gulf Team Davidoff-färger som Lanzante hade på sin McLaren F1 GTR när man körde racing.

Bilen vi ser här är en av sex stycken P1 GTR som har konverterats på detta vis. Det är oklart vad konverteringen kostar men det snackas om sju-siffriga belopp, och det är utöver de 3,5 miljoner dollarna en P1 GTR kostar. För pengarna får man en förlängd bakdel, mega-vinge, takscoop, en ännu mer massiv frontsplitter, gälar på skärmarna och stora hjul med cent-rumbult. Och möjligheten att köra en supervass racerbil till mataffären.



## 6. Opel Vivaro-e ska locka hantverkare med 33 mils räckvidd

Publicerad 2020-04-28 16:05 text Erik Söderholm

**Opel lanserar en eldriven transportbil för köpare som vill komma undan straffskatten på dieslbilar.**



**Vid årsskiftet höjdes** straffskatten för nästan alla bensin- och dieslbilar som inte har hybriddrift. Skatten slår extra hårt mot transportbilar, något som bland annat drabbar småföretag och [husbilsköpare](#).

Tanken är att den som köper en bil med enbart förbränningsmotor och höga utsläpp ska betala en extra hög årsskatt. Det ska få fler bilköpare att välja en bil med lägre utsläpp. Men när det gäller transportbilar har utbudet av eldrivna alternativ inte varit särskilt stort.

**De senaste åren** har utbudet blivit betydligt bättre. I dag finns bland andra Renault Kangoo och Master, Nissan e-NV200, Peugeot Partner, Mercedes eVito och Volkswagen e-Crafter med eldrift. Dessutom är ett antal kinesiska alternativ och Volkswagen e-Transporter på ingång.

Nu lanserar Opel ytterligare ett eldrivet alternativ. Opel Vivaro-e är en helt eldriven transportbil med en räckvidd på mellan 23 och 33 mil enligt WLTP-körcykeln beroende på om köparen väljer batteripaketet på 50 eller 75 kWh. Elmotorn ger 136 hästkrafter och 260 Nm.

**Det finns tre varianter** att välja på med olika längd och lastkapaciteten ska vara nästan lika hög som i modellerna med dieselmotor. Det finns även möjlighet till dragkrok med en högsta tillåtna dragvikt på 1 000 kilo. Lastutrymmet ska inte heller påverkas eftersom batteriet är placerat undertill.

Opel Vivaro-e kan snabbaddas med 100 kW på exempelvis lunchrasten och då laddas det lilla batteriet till 80 procent på en halvtimme (45 minuter för det större batteriet). Det omfattas även av en åttaårig batterigaranti (eller 16 000 mil).



### Kommer undan dieselskatten

**Någon prislapp är ännu** inte officiell men modellen blir dyrare att köpa än de dieseldrivna alternativen. Köparna kommer dock undan straffskatten som diesel-Vivaro drabbas av, den kan ligga på mellan 7 400 och 14 300 kronor per år under de första tre åren. Det blir 22 200–42 900 kronor på tre år.

Efter Opel Vivaro-e kommer även den mindre Combo-e med eldrift under 2021.

### Relaterade artiklar



### [Efter skattesmällen för husbilar: Här är nya förslaget](#)

[Husbilsköpare riskerade en skattesmäll på 30 000 kronor om året. 1](#)



### [Usel autobroms i skåpbilar – dundrar in i krockhindret](#)

[Stressade förare kör tungt lastade transportbilar utan autobroms. Så här blir resultatet.](#)



## 7. Effektivare bötfällning via app

Publicerad 2020-04-28, 11:07

**Polisen inför en app som utfärdar digitala ordningsböter. Syftet är att effektivisera och öka rättssäkerheten**



*Med en underskrift på skärmen erkänns brottet och en inbetalningskort skickas automatiskt ut.*

**Till sommaren** kommer den nya appen "Ordningsbot" att finnas tillgänglig för alla poliser i landet. Flera polisregioner i landet är redan igång med den nya appen. Över 98 procent av alla ordningsböter som utfärdas rör trafikbrott.

Appen är fullt fungerande, men nya funktioner kommer att läggas till. Tanken är att appen ska innehålla 1.600 olika brottskoder. Det innebär att poliserna slipper ha med sig en pärm med alla brottskoder och lägga tid på att leta i den.



*Det räcker med att ange personnumret hämtas adressuppgifterna automatiskt upp från folkbokföringsregistret. på så sätt snabbas processen upp och risken för felskrivning minskar.*



Genom att ange personnumret får polisen upp uppgifter om den som ska bötfällas. Det innebär att polisen på plats slipper fylla in person- och adressuppgifter manuellt, något som är en felkälla. Det innebär också att de slipper skicka in blanketterna vars uppgifter sedan ska matas in manuellt, vilket är ytterligare en felkälla.

Färre felkällor ökar rättssäkerheten. De nya digitala rutinerna spar också tid.

Precis som tidigare erkänns gärningen genom en underskrift, men nu i appen. Efter underskrift skickas ordningsföreläggandet till polisens datasystem där det registreras. Därefter får föraren ett inbetalningskort hemskickat och kan betala böterna.

**Framöver kommer det att bli möjligt att betala direkt på plats eller via webbplatsen [polisen.se](https://www.polisen.se).**

Appen har utvecklats av Polismyndigheten utan hjälp av externa företag eller myndigheter. Polisen har också en app för trafikinspektioner som heter "Flygande inspektion".

[10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen](#)

[Fortkörning och böter – här är allt du behöver veta](#)

[Undvik böter – 10 fakta om körning i rondell du måste veta](#)

[Polisen kör med blåljuset tätt – kallas "cruise lights"](#)



Av Magnus Fröderberg



## 8. Jakten efter Uday Husseins övergivna Ferrari F40

Redaktören bytbil 2020-04-28

Ferrarisamlaren Ratarossa har blivit besatt av att hitta Uday Husseins gamla Ferrari F40.



**FILM:** [https://youtu.be/JpSXFZL\\_QeY](https://youtu.be/JpSXFZL_QeY)

Saddam Husseins son hade ett exemplar av den berömda Ferrarin som tros ha överlevt kriget.

Här är de senaste spåren av den mytomspunna bilen.

Superbilen Ferrari F40 slog ut Lamborghini Countach som pojkdröm på 1980-talet. Bilen lanserades i juli 1987 som en hyllning till att Ferrari funnits i 40 år som biltillverkare. Bilen var byggd i kolfiber och kevlar runt ett rörramschassi.

Och den hade nästan ingen utrustning. Ingen stereo, inga dörrhandtag, inga hissbara fönster och ingen luftkonditionering. Glöm även dörmattor och centrallås. Allt det här gjorde att bilen vägde in på 1100 kg. Som en jämförelse väger dagens Ferrari 458 Italia in på nästan 1500 kg.

Tillsammans med en treliters V8-motor med dubbelturbo på 479 hästkrafter gjorde det här att bilen var det snabbaste som hade skådats utanför racerbanorna dittills. Toppfarten på 324 km/h och accelerationen på 4 sekunder upp till 100 km/h står sig bra än i dag.

En av de som avgudar modellen är Youtubern Ratarossa som köper upp förfallna Ferrari-bilar och renoverar dem till sin samling. Nu drömmer han om att finna en väldigt speciell Ferrari F40 att få renovera och lägga till sin samling. Han vill hitta och köpa F40:n som ägdes av Saddam Husseins son Uday, berättar han i en ny film.

Bilen ska ha överlevt kriget och finnas på ett hemligt ställe i Irak, men ingen vet med säkerhet vart.

Uday Hussein var känd både för sin grymhet och hängivenhet som bilsamlare. Enligt en artikel i Time hade han en heltidsanställd som letade bilar att köpa och hade som mest 1000 bilar i sin samling.



När USA invaderade Irak brändes de flesta bilarna i Uday Husseins samling upp, men på något mirakulöst sätt lyckades Ferrari F40:n undgå att brännas upp. Och sedan dess har olika bilder på bilen i ett miserabelt skick cirkulerat.

Ferrarin tycks enligt de senaste bilderna sakna en mängd delar, ratten är utbytt mot en gräslig eftermarknadsratt, vissa delar kommer från en Nissan. Inredningen har tagit mycket stryk av ökensolen.

Flera nya spår efter bilen har nu dykt upp. En Youtube-tittare hävdar att den finns i Erbil i norra Irak. Det ska också finnas en Facebook-video som bara är några veckor gammal där bilen körs. En tredje Youtube-kommentar hävdar att den såldes till en samlare för ett halvår sedan.



## Relaterade artiklar

[Mysteriet löst - sanningen om sultanen av Bruneis Ferrari F40-samling](#)

[Därför övergavs 11 Ferrari-bilar på åkern](#)

[Ferrarin räddad - sultanens bilsamling ruttar bort](#)

[Gessles Ferrari säljs på BytBil: "Extremt fin bil"](#)

## 9. Därför blev det en springande häst på Ford Mustang

Jan-Erik Berggren 28 april 2020

Ford funderade länge på ett passande namn till sin nya muskelbil. Med namnet följde också en bra symbol i grillen. Ford Mustang kunde ha blivit Ford Cougar, hästen kunde ha blivit en katt. Med hjälp av Ford och Autoweek berättar vi här historien om hur det blev som det blev.



[Ford Mustang](#) är en av tidernas största succéer i bilvärlden. En liten skymt av hur viktig bilen var för Ford kan vi se i den aktuella filmen [Le Mans '66 \(originaltitel Ford v Ferrari\)](#) där lanseringen av nya Ford Mustang och skapandet av Ford som ett sportbilmärke är en stor anledning till satsningen på att utmana Ferrari i det klassiska 24-timmarsloppet.



Men historien om Ford Mustang börjar långt tidigare än så. Allt började med en rad designidéer. Ford valde mellan fyra olika karosstyper och föll till slut för den som då hette Ford Cougar. För att förstärka modellnamnet satt ett kattdjur i grillen, en cougar. Lite senare använde Ford namnet Cougar för sitt märke Mercury och även synonymen Ford Puma. Modellnamnen Avanti, Allegro och Torino fanns också uppe för diskussion, till och med namnet Thunderbird II.

### MISSA INTE: [Vi kör Ford Mustang Bullitt Fastback V8](#)



När Ford till slut valde modellnamnet Mustang var det givet att det skulle sitta en häst i grillen. Frågan var bara hur den skulle se ut.

– Mustang är en vildhäst och inte en tam tävlingshäst, kommenterade Ford-chefen Lee Iacocca när namnet väl valts.

### TEST: [Ford Mustang Bullitt mot tre skarpa konkurrenter](#)



*Konceptbilen Mustang II från 1963. Rätt emblem i grillen.*

Iacocca har tillskrivits skapandet av Ford Mustang och i *Le Mans '66* ser vi tydligt hans betydelse för Ford och vilka projekt som var viktiga.

Lee Iacocca har hans designteam tittade på flera ritningar på en galopperande häst och valde till sist designer Phil Clarks version. Att hästen springer åt "fel" håll i grillen beror på att det är så hästen ser ut på en galoppbana.



*Jaktflygplanet North American P-51 Mustang  
i sällskap med två helt olika generationer Ford Mustang.*

Ford Mustang med hästen i grillen syntes första gången 1962 då Ford visade konceptbilen Mustang I. Ett år senare fick Charles Keresztes snygga till hästen för konceptbilen Mustang II. Det var då hästen avbildades med svansen rakt bakåt och inte uppåt. Svansen rakt bakåt betyder att hästen springer det snabbaste den kan.

Ford funderade också på att ersätta den galopperande hästen med ett profilerat hästhuvud som liknar det på hästen i ett schackspel. Men det är klart att den springande hästen är sportigare.



*Ford Mustang GT från 2018 med Performance Pack steg 2.  
Mycket nytt, men hästen håller stilen.*

Med facit i hand kan vi säga att Ford till slut valde rätt modellnamn. Vildhästen Mustang symboliserar muskelbilen och övergången från 1950-tal till 1960- och 1970-tal perfekt. Och symbolen i grillen förstärker modellnamnet.

## 10. Historien om Saab GT 750

Erik Wedberg 1 januari 2019



**I** mars 1958 kom Saab med en glädjande nyhet, man hade fördubblat sitt modellutbud! Det låter större än det var eftersom antalet modeller hade ökat från en till två, men ändå.

Den nya modellen var dessutom inte vilken som helst, utan en snabb och sportig familjebil med det läckra namnet Saab Granturismo 750. Att Saab fick för sig att bygga en sportversion av [93-modellen](#) kan till stor del sägas vara tack vare Saabs USA-chef Ralph T. Millet som, sporrade av att ha sett första [Sonetten](#), ivrigt försökt förmå Saab-ledningen att tillverka en sportigare variant av 93:an som han trodde skulle kunna bli mycket populär i USA. En sådan skulle inte minst fungera som dragplåster vid utställningarna.

Han fick som han ville och på bilsalongen i New York 1958 visades en bil som i grunden var en standard-93 men som hade vässats med starkare motor och lyxigare inredning. Den nya modellen var dock ingen publikfriare, de utvändiga sportdetaljerna var få och inte särskilt iögonfallande. Den som stannade upp och tittade en extra gång såg att bilen hade två kromlister på sidorna, utvändiga backspeglar, två extraljus, backljus och prestigehöjande emblem på bakluckan och flyglarna.



*Saab GT 750 var mer sportbil än familjebil men ytterst exklusiv för två åkande. Bekväma stolar och säkerhetsbälten som standardutrustning gav lyxkänsla.*

Trots att Granturismo 750 var en sportmodell bjöds de åkande på en mycket exklusiv och komfortinriktad interiör. Framstolarna var klädda i plysch och var några av de absolut bekvämaste stolarna som fanns på marknaden då. Stolarna hade skålade ryggstöd och ryggkudde som kunde skjutas uppåt och nedåt för att ge svankstöd. Stolarna kunde dessutom ställas in i hela 14 lägen.

**LÄS MER: [Jay Leno dammar av sin Saab-favorit](#)**

Icke att förglömma var riktiga säkerhetsbälten och kurvhandtag för passageraren på instrumentbrädan. Eftersom det trots allt handlade om en sportmodell kompletterades instrumenteringen med en stor varvräknare. Pricken över i var Halda Speed Pilot som var en mätare med vilken man kunde ställa in en idealtid för en sträcka och sedan se hur långt före eller efter idealtiden man låg. En vacker ratt med tre aluminiumekrar och krans av ädelträ skänkte extra sportglans.



Även på mycket hård kurvtagning kränger Saab Sport obetydligt. Men så är det också utprägningskapernas som gjort Saab till rallybarnens osvurna



TVå läster sånad karosseridatören skiljer Sport från standardmodellen. Bagageutrymme med ett fritt från övervakning, rymligt samt helt och hållet bält. Så skall stolarna i en GT-bil se ut - ställbara och med fjädrare stöddruber. Panelens övre kant

**BILANALYS 13/62  
SAAB SPORT**

**GT-FULLBLOD  
MED STANDARDSTIL**

Teknik analys Bengt Odgård Text: Gunnar Friberg Foto: P-O Eriksson

En liten motor får lika väl som en större inte trimmas för hårt - även om man för materialet att hålla, så blir det effektiva varvtalet för högt och begränsat, och motorn sitter i ett fordon blir det nog så svårmanövrerat. Detta var Saabs ingenjörer väl medvetna om när de började planera en sportmodell. Detta var Saabs ingenjörer väl medvetna om när de började planera en sportmodell. Detta var Saabs ingenjörer väl medvetna om när de började planera en sportmodell.

Skramelfri. Inredningen är smakfull och förefaller mycket påkostad. Passagen genom de ovanligt breda dörrarna bereder inga svårigheter. De separata framstolarna är verkligen lyckade och tilliter stora variationer efter individuella önskemål. Urkänsligheten är perfekt, man sitter stadigt även på den värsta GT-vägen - där varvräknare naturligtvis inte saknas - är stora, runda och lättavlästa. En storviktig förare måste kanske dock sänka blicken väl långt för att läsa av instrumenten. En bra detalj är det kraftiga handtag som passageraren kan hålla sig i när det går utom i svängarna.

Körställningen är som sagt härlig, men man sitter väl högt i bilen. En lång förare irriteras dessutom av att vindrutans övre kant är för lågt belägen, men det finns också de som hävdar att det neddragna karosseriet fungerar alldeles utmärkt som solskydd. Alla reglage är lätta att nå alldeles fantastiskt rejält bilsty, hållfast och absolut skramelfri. Inredningen är smakfull och förefaller mycket påkostad. Passagen genom de ovanligt breda dörrarna bereder inga svårigheter. De separata framstolarna är verkligen lyckade och tilliter stora variationer efter individuella önskemål. Urkänsligheten är perfekt, man sitter stadigt även på den värsta GT-vägen - där varvräknare naturligtvis inte saknas - är stora, runda och lättavlästa. En storviktig förare måste kanske dock sänka blicken väl långt för att läsa av instrumenten. En bra detalj är det kraftiga handtag som passageraren kan hålla sig i när det går utom i svängarna.

<b>VÄGNESKRIVNING</b>	reglerbart, nummerplåtar, godkända reflexer, acks, bilskatt.)	Höger framlykt eller motor, kompl., men utan strålkastare	80:--
<b>RESERVEDELSPRISER</b>	Obs, att härtill kommer endast försäkringsavgifter.	Bakre sättsängare kompl. med alla delar	136:50
<b>PRISER OCH UTRUSTNING</b>	Katalognett kr 13.500 vid leverans från fabriken. Villat inköparen följande standardutrustning: ventilerande värmesystem, hel underredobehandling, elektrisk vindrutepolstre, godkänd stöddruber, bremss, släskskydd bak, asymmetriskt halvljus, dimstrålkastare, fjärrstyrkastare, säkerhetsbälten, nackstöd m. m.	Komplett kylarmarkering	78:--
<b>FAST REPARATIONSPRISER</b>	Sats om 3 st. kolvax jämte kolvringar och kolvbollar	Kopplingslådan	78:--
<b>TEKNIKENS VÄRLD 13/62</b>			

<b>HASTIGHETSÅMÅN</b>	30   50   80   100   120 km/h
vid vecklig fart	30   49   77   88   115
<b>VÄGMÅTARE</b>	visade 3 % för kort vägräckta.
<b>YTERMÅTT</b>	Bredd 137 cm, längd 405 cm, höjdd 147 cm, spårvärd från 112 cm, bak 112 cm, Hjulbas 249 cm, Markfrigång 18 cm.
<b>INRETMÅTT</b>	Framsätets effektiva bredd 112 cm, Baksätets effektiva bredd 125 cm, Bagageutrymmets effektiva bredd 85 cm. Framsätet står ett 40/100 7,5 cm över vattensnivån.

*Trots mycket hård kurvtagning krängde Saab Sport obetydligt. Under rubriken "GT-fullblod med standardstil" gjorde Teknikens Värld 1962 en bilanalys av vad man fann vara en "helsvensk GT-bil av mycket hög kvalitet".*

Baksätet hade man däremot glömt bort fullständigt. Det bestod av inte så mycket mer än en tunn och kort dyna ovanpå en låda och var mer av symbolisk betydelse. Eftersom framstolarna var så kraftiga blev benutrymmet där bak ännu sämre än i vanliga fall.

Under motorhuven hade Saabs tekniker åstadkommit mycket med små medel. Genom att bland annat höja kompressionen och ändra porttiderna höjde man effekten till 50 hästkrafter (45 DIN-hästkrafter) vid 5 000 r/min. Den som ville ha ännu mer effekt kunde mot en mindre summa pengar få en trimningsats direkt från Saab-handlaren som bestod av en dubbelförgasare, nytt insugningsrör och nytt avgassystem. Med det utvanns ytterligare sju hästkrafter och totalt 57 hästar räckte långt för att hålla konkurrenterna bakom sig.

Det var naturligtvis viktigt att bromsarna kunde matcha motorns prestanda och därför monterades större bromstrummor fram. Även utan trimningsats var den hårdtrimmade tvåtaktaren en speciell upplevelse. För en ovan förare en ganska svårtyglad sådan. Motorn var i stort sett kraftlös på låga varv och började inte skjuta på ordentligt förrän vid cirka 3 500 r/min, då den också började tjuta som en blågating. Den som ville hålla farten uppe fick se till att hålla motorvarvet uppe och växla vid varvtal över 5 000 r/min - en inte helt lätt manöver med den treväxlade lådan.

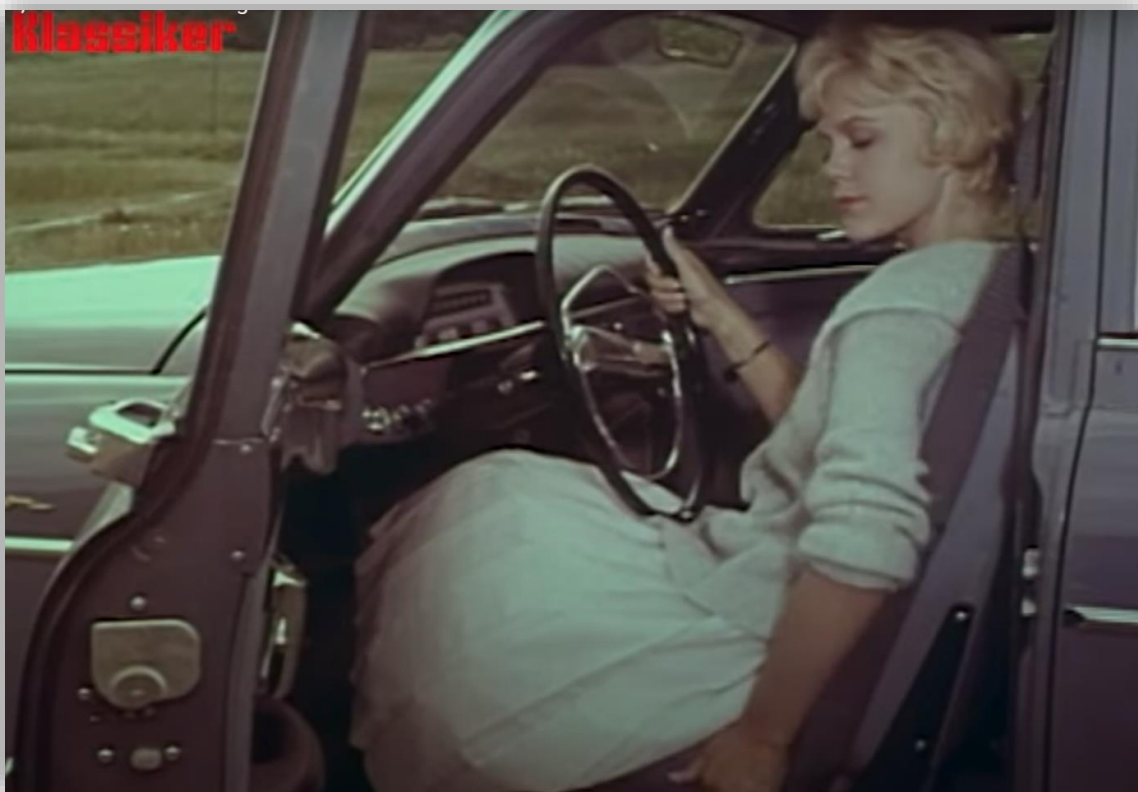
I det ursprungliga 93-utförande tillverkades 605 bilar med GT 750-beteckningen mellan 1958 och 1960. Några fick 93F-karosserna och den fyrväxlade lådan. Drygt 540 bilar skeppades till USA och endast ett 20-tal tros finnas kvar i Sverige. Eftersom många levde ett hårt liv och kördes sönder både på och utanför rallyvägarna är bilarna hett eftertraktade i dag.

**Erik Wedberg**

## 11. Volvo och några svenska skådisar!

Publicerad 2020-04-28 15:00

Christina Schollin gjorde det, Ernst-Hugo Järegård likaså. Reklam för Volvo alltså! Vilka andra svenska skådespelare kan du känna igen i de här fem reklamfilmerna för Volvo Amazon, 144, 264 och 760?



**FILM:** <https://youtu.be/GHOWgo5oqY0>

Läs mer om:

[Avsnitt 24: Raka D-stolpar, kombikarosser & Volvo 240](#)

[Volvo 144 i Pyongyang, Nordkorea](#)

[Missade du Volvomuseets 240-utställning?](#)

[En ovanlig olycka 1961](#)

[Amazon för 161 000 på auktion!](#)

[Volvo 240 på vita duken](#)

**Fredrik Nyblad**

## 12. Klassiskt bilmärke: Willys

Publicerad 23 februari 2011

Ganska ofta har det under bilhistoriens gång krånglats hit och dit med företagskonstellationer som gjort det alldeles omöjligt för eftervärlden att hålla rätt på vad som varit vad. Tänk bara på British Leyland, eller BMC, eller vad det nu hette under den period som kan tänkas intressera just dig! Tänk också på Willys och det finns komplikationer du knappt ens anar!



*WILLYS AERO ACE 685 1952*

För att inte trassla till det alldeles handlar denna lilla text om personbilarna från Willys. Sista gången ordet Jeep nämns var tidigare i denna mening.

John North Willys gjorde sig vid förra seklets början en vacker slant som automobilhandlare i Elmira, New York, USA. År 1907 kunde han därför kliva in i en biltillverkare med ekonomiska problem, ett företag i Indiana. Efter en rask namnändring 1908 hette firman Willys-Overland Co och bedrev sin biltillverkning Toledo, Ohio.

Två bilserier byggdes nu, den ena kallad Willys, den andra Overland. Willys-bilen var en aning dyrare, men skulle aldrig bli ett riktigt "fint" och dyrt märke. Lustigt nog försvann Willys-namnet 1910 men herr Willys fortsatte med att sälja bilar kallade Marion och med att bygga Overland i den gamla Pope-fabriken, ännu ett pionjärmärke.

1914 återkom hans eget efternamn i form av Willys-Knight, vilket innebar att bilarna hade viskande tysta så kallade dubbelslidmotorer utvecklade av en herr Knight. Fast egentligen var detta en Edwards-Knight, ett märke som Willys köpt rättigheterna till.

Det kan verka hattigt men faktum är att koncernens Overland snart förde upp företaget till en andra plats, efter Ford, i den amerikanska försäljningsstatistiken. Under krigsåren, som ju var färre för USA:s del, byggdes såväl 4- som 6- och 8-cylindriga Willys-Knight-bilar.



*Willys-Knight Touring 1915–32*

### **På ruinens brant**

Under 1920-talet tillverkades ett sammelsurium av Overland- och Willys-modeller. De sålde riktigt bra, som billiga bilar ofta gör. Omkring 1930 var raka åttor på modet i USA, även för relativa lågprismärken, men affärerna gick inte bra och slidventilmodellen försvann 1932.

Åren 1933–36 hängde firman på ruinens brant och den enda Willys-bil som byggdes var en liten 4-cylindrig modell kallad 77, en tidig kompaktbil skulle man kunna säga. En moderniserad version kom 1937 och 1941 ännu en. Nu kallades bilen Willys-American.



*Model 77 Coupe 1933–34*

# En fullständigt ny automobil- WILLYS 6



## EN STORARTAD SUCCES

Willys-fabrikens senaste skapelse, den nya automobilen Willys Six, har blivit en stor succes. Såväl i Sverige som alla andra delar av världen har den vunnit motormännens oförbehållsamma erkännande för sin elegans och komfort och sina många tekniska finesser.

Helt säkert skulle även Ni finna en närmare granskning av Willys Six vara intressant. Skriv till oss så tillstålla vi Eder omgående en utförlig katalog, som ger Eder alla upplysningar, Ni önskar, om den fullständigt nya automobilen Willys Six.

**AKTIEBOLAGET AMERIKANSKA MOTOR IMPORTEN**

STOCKHOLM, GÖTEBORG, MALMÖ, KRISTIANSTAD, HELSINGBORG,  
HALMSTAD, NORRKÖPING, SUNDSVALL.





*Americar Coupe Deluxe 1941*

Under kriget blev Willys tillsammans med Ford ansvarigt för ett berömt terrängbilsprojekt, som ledde firman vidare under hela 50- och 60- och ännu fler tal. Namnet Willys användes i ganska många år men som renodlad personbil gästspelade Willys-namnet för sista gången med början 1952.



*Willys Jeep - 1952*



*Aero-Willys 2600, Brooks Stevens*

Då lanserades en ganska tilltalande, fast kanske litet utslätad, tvådörrarsmodell som erbjöds dels med fyra dels med en 2,6-liters sexa med halvtopp. Bilen hade självbärande kaross och kom till Sverige via Scania-Vabis, som hade generalagenturen för terrängbilen.

Som 1953 års modell gick den också att köpa i fyrdörrarsutförande. Just 1953 köptes företaget av Kaiser, som felaktigt kanske trodde sig ha vind i seglen, eller åtminstone hoppades kunna rädda sig med Willys hjälp.



*Interlagos 1962–66*

### **Fortsatte i Brasilien**

Den amerikanska tillverkningen av Willys Aero upphörde 1956 men detta var ändå inte slutet för både utveckling och produktion fortsatte vid Willys-Overland-fabriken i Brasilien. Där, långt ner i Sydamerika, fortsatte man att bygga Willys-bilar ända till 1967.

Fränast av alla var Willys Interlagos, som i själva verket var en Alpine-baserad sportvagn. Dessutom försökte Willys att komma igång med en helt egenkonstruerad GT-vagn, men det ville sig inte riktigt.



Aero-Willys 2600 1967



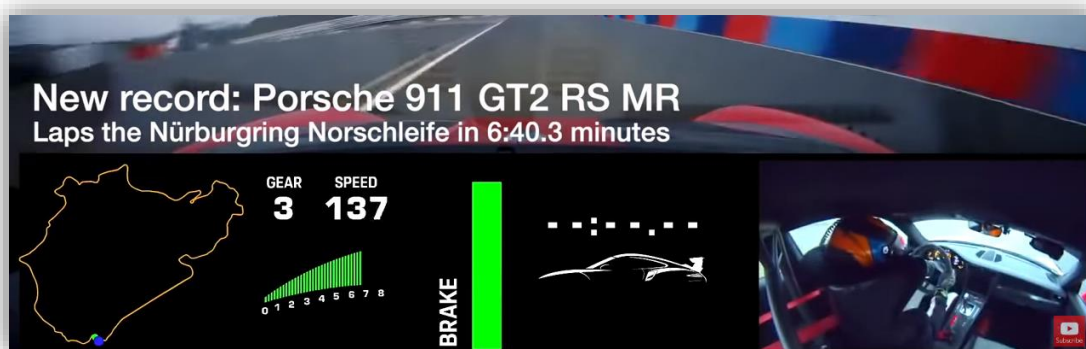
### 13. Fredagshumorn: Fred Asp & Illern Göran



**FILM:** <https://youtu.be/OVTvNqwlihM>



### 14. Fredagsfilmen: Porsche 911 GT2 RS MR RECORD Nürburgring (6:40.3)



**FILM:** <https://youtu.be/bsGpFTJMd0k>



## 15. Audi överger DTM-racingen - satsar allt på Formel E

Redaktören bytbil 2020-04-29

Audi lämnar nu DTM-mästerskapet där svensken Mattias Ekström haft stora framgångar. Bara BMW är nu kvar och racingseriens framtid är hotad. Audi satsar i stället alla resurser på Formel E.



På vägen mot CO2-neutral mobilitet ändrar Audi inriktning för märkets motorsportprogram: Audi kommer inte förlänga engagemanget i det tyska standardvagnsmästerskapet DTM efter årets säsong.

Ledningen för Audi fattade beslutet även mot bakgrund av de ekonomiska utmaningarna till följd av corona-pandemin och meddelade beslutet till ITR e.V., paraplyorganisationen för DTM, under måndagen. Därmed står det framgångsrika engagemanget i Formel E den enda satsningen. Märket har varit representerat i Formel E sedan starten av den eldrivna racingserien 2014. Med 41 pokaler är Audi Sport ABT Schaeffler det hittills mest framgångsrika teamet i Formel E.

– Audi har format DTM och DTM har format Audi. Det visar vilken kraft det ligger i motorsporten – både tekniskt och emotionellt, säger Markus Duesmann, VD för AUDI AG. Med samma energi kommer vi att driva på vår omställning till en leverantör av sportig, hållbar och elektrisk mobilitet. Vi fokuserar oss därför även på racingbanan och tävlar för morgondagens ‘Vorsprung’. Formel E erbjuder en väldigt attraktiv plattform för detta. Samtidigt överväger vi andra progressiva motorsportformat för framtiden.

Audi kan se tillbaka på en framgångsrik tid i DTM. En av förarna är svensken Mattias Ekström som vann serien 2004 och 2007.



Med 23 mästerskapstitlar, inklusive 11 förartitlar, 114 segrar, 345 pallplatser, 106 pole positions och 112 snabbaste varvtider, formade Audi DTM från 1990 till 1992 och från 2000 och framåt. Med tre av tre möjliga mästerskapstitlar, många pallplatser och andra rekord var 2019 så långt den mest framgångsrika DTM-säsongen i företagets historia.

Audi kör säsongen 2020 ut, men nu tycks endast BMW vara kvar – och mästerskapets framtid är osäker.

## Relaterade artiklar

[Svenska Audi-framgångar på Hockenheim](#)

[Flash Engineering tillbaka i STCC](#)

[Simon Larsson klar för Audi Sport TT Cup](#)

[Pallplats för Mattias Ekström på Red Bull Ring](#)

**Gör din bil starkare med KCR**  
 Finns till diesel, bensin, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda  
 Upplev skillnaden du också

**KCRACING**  
 Produkter AB  
 www.kcr.se



*Gilera Trial -71*

**SLUT**