



Yamaha OX99-11 1992.

- 1. Kan Tesla köra om hela Stockholmsbörsen?**
- 2. BMW-ägarna bekräftar: Vi gillar att köra fort.**
- 3. Vinfast ska använda direktförsäljning.**
- 4. Fortsatt brist på halvledare.**
- 5. Rimac och Bugattis nya företag är igång.**
- 6. Audi A8 och S8 facelift officiella.**
- 7. Test: BMW M3 Competition.**
- 8. Test: BMW M4 Competition.**
- 9. Silence S04 - en liten spansk elbil.**
- 10. Isos snabbaste sedan.**
- 11. Morris Minor hobbybil redan på 1970-talet.**
- 12. Opel Kapitän 1959 blev en udda årgång men åtråvärd samlarbil.**
- 13. MGB var rolig, lätt och omåttligt populär.**
- 14. Bortglömt bilmärke: Troll.**
- 15. F1: "Då kan vi få problem".**

1. Kan Tesla köra om hela Stockholmsbörsen?

Av Maths Nilsson 1 November, 2021.

Det låter otroligt, men Tesla är på väg att gå om hela Stockholmsbörsen i värde. Stockholmsbörsen är värt 11 700 miljarder – Tesla skuggar bakom med ett värde på 9 623 miljarder kronor. Den som satsade 100 000 kronor vid Teslas börsintroduktion 2010 har i dag aktier för 25,6 miljoner kronor.



Snart kan Tesla vara värt mer än hela Stockholmsbörsen.

Elon Musk är den första personen med mer än 300 miljarder dollar i förmögenhet.

Teslas resa på börsen sedan introduktionen den 29 juni 2010 har få motsvarigheter i historien. Uppgången sedan börsintroduktionen 2010 är otroliga 23220 procent. Vid börsintroduktionen gjorde Tesla en nyemission på 13,3 miljoner aktier för 17 dollar per aktie. Till en början gick det lite trögt på börsen och den första stora uppgången dröjde till 2013.

Ökade 1324 miljarder förra veckan

Men efter det har det gått rakt uppåt för både Tesla och aktien, trots periodvisa nedgångar och svåra utmaningar. [De senaste månaderna har kapitaltillväxten för Teslas ägare med Elon Musk](#) i spetsen varit extra stor. Bara under förra veckan växte börsvärdet med 1324 miljarder kronor.

Den som varit med hela vägen har blivit mångmiljonär på en liten insats. Den som satsade 100 000 kronor vid börsintroduktionen sitter i dag med aktier värda 25,6 miljoner kronor, inklusive en valutavinst på 10 procent.



För att komma upp i Teslas värde måste man lägga ihop de 11 näst högst värderade bilföretagen i världen. Volkswagen är störst mätt i volym och tillverkar nästan 10 miljoner bilar, men är värt en bråkdel av Tesla.

Kommer ikapp Stockholmsbörsen

Faktum är att Tesla snart kan gå om hela Stockholmsbörsen i värde. [Enligt statistik från SCB](#) är aktieförmögenheten på Stockholmsbörsen 11 700 miljarder kronor. [Tesla är nu uppe i ett totalt marknadsvärde på 9 623 miljarder kronor.](#) Flera analytiker har höjt sin riktkurs för Tesla, och det är inte alls otroligt att aktien kan gå om hela Stockholmsbörsen.

Tesla är nu lika mycket värt som de elva övriga högst värderade bilmärkena i världen. Det handlar om företag som tillsammans tillverkar 43 miljoner bilar. Tesla beräknas i år tillverka cirka en miljon bilar.

Daimler missade 800 miljarder

Många som ägt Teslaaktier ångrar förstås att de tagit hem sin vinst. Men frågan är om någon gjort en sämre försäljning än Daimler / Mercedes? Daimler investerade i april 2010 50 miljoner dollar för en post på 9,1 procent av Teslas kapital. När Tesla började klättra på börsen valde Daimler att ta hem vinsten redan 2014. På den tiden verkade en vinst på cirka 5,8 miljarder kronor vara en kanonaffär.

Men sett i backspeglarna kan Daimlers försäljning ha varit en av tidernas största missar. I dag hade aktierna varit värda 817 miljarder kronor, nästan lika mycket som hela det tyska företaget med svensken **Ola Källenius** som vd.



Maths Nilsson

2. BMW-ägarna bekräftar: Vi gillar att köra fort.

Publicerad 2021-11-09 kl 7:15.

Text Klas Skarin.

Äger du en BMW är sannolikheten stor att du oftare ligger i vänsterfilen. BMW-ägare ligger i topp när det gäller att köra fort på vägarna. De lägger också mer pengar på sina bilar än budgeten tillåter, enligt Vi Bilägares undersökning.



Vi Bilägares stora konsumentundersökning AutoIndex kan bland annat avslöja vilka bilar som är [bäst och sämst enligt ägarna](#), och vilka märken som har [bäst serviceverkstäder](#).

En annan del av AutoIndex handlar om bilägarnas attityder. I frågorna svarar bilägarna på vilket synsätt de har på sig själv och sitt bilköp.

BMW-ägarna är fortfarande de som uppskattar mest när det går fort på vägarna, följt av Audi-, Mazda- och Mercedesägare. Volvoägarna hittar vi på femte plats. Jämfört med förra året har frågans snittpoäng stigit med 3,3 procent vilket talar för att svenska förare allt oftare trampar gasen i botten.

Av totalt tio frågor om bilägarnas attityd får BMW högst poäng på hälften av frågorna. Intressant är att BMW-, tätt följt av Audi- och Mercedesägare, är mest benägna att lägga mer pengar på bilköpet än de egentligen har råd med.

Daciaägarna ointresserade

Fiatägarna hamnar i topp när vi ställer frågan: Är du trött på bilförare som inte håller till höger på motorvägen? Bilägarna som bryr sig minst kör Hyundai, Renault och Nissan.

Minst passion för sina bilar har Daciaägarna som anser att bilen endast är ett sätt att transportera sig från A till B och när det sker finns inget intresse av att köra fort.

De som kör Honda ser sig själva som väldigt kostnadsmedvetna och hamnar även i topp på frågan: Anser du att valet av bilmärke säger mycket om bilägaren?

Äger du en Mercedes är chansen stor att du tycker att bilkörning är ett stort nöje, vilket även gäller ägare av BMW och Audi.

Poängsättningen av attitydfrågorna räknas inte in i totalresultatet av konsumentundersökningen AutoIndex.

BMW-ÄGARNA GILLAR FART

Frågeställning: Jag gillar att köra fort och köra om. Maxpoäng är 1 000.

Bilmärke	Poäng
1. BMW	608
2. Audi	575
3. Mazda	574
4. Mercedes	566
5. Volvo	536
6. Seat	522
7. Honda	518
8. VW	509
9. Opel	507
<i>Snittbilen</i>	<i>491</i>
10. Peugeot	489
11. Fiat	472
12. Ford	472
13. Subaru	465
14. Nissan	458
15. Citroën	457
16. Toyota	457
17. Renault	453
18. Hyundai	452
19. Suzuki	452
20. Skoda	446
21. Mitsubishi	442
22. Kia	436
23. Dacia	432



Klas Skarin

3. Vinfast ska använda direktförsäljning.

PUBLICERAD: 01 NOV 2021, KL 13:50.

Vietnamesiska tillverkaren Vinfast, som planerar att etablera sig i Europa 2022, meddelar att man ska använda sig av direktförsäljning.



VF e36 debuterar på bilmässan i Los Angeles om ett par veckor.

Den vietnamesiska biltillverkaren Vinfast, [som i somras togs över av Opels Michael Lohscheller](#), kommer förlita sig på en direktförsäljningsmodell när man ska debutera på den europeiska marknaden i vår. [Det rapporterar Automotive News](#).

Distributionsmodellen liknar Teslas, det vill säga att den inte är beroende av franchise-handlare utan säljer online och via företagsägda butiker.

Vinfast Europes vd Bich Tran berättade nyligen att försäljningen ska starta i Frankrike, Tyskland och Nederländerna. [Först ut är de två el-suvarna VF e35 och VF e36](#). Bolaget har visat upp den mindre e35 i hemlandet och gett en förhandstitt av den större e36. Den senare ska ha sin offentliga debut på bilmässan i Los Angeles, USA, om ett par veckor. Det finns fortfarande inga tekniska specifikationer eller prissättningar på bilarna.

Bich Tran säger att det är för tidigt att ge detaljer om planerade volymer och priser för den europeiska marknaden. Men förbeställningar kommer att börja i vår och de första leveranserna är beräknade i sommar.



Sanne Väli-Tainio

4. Fortsatt brist på halvledare – Bosch ökar produktionen nästa år.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-11-01.

Chipsbristen ligger som ett mörkt moln över hela bilindustrin. Tesla är ett undantag som fortsätter visa på nya tillverkningsrekord, men för det flesta andra tillverkare innebär bristen på halvledare sänkt produktion i fabrikena.



En effekt av halvledarbristen är att tillverkare delvis prioriterar tillverkning av elbilar då efterfrågan fortsätter att öka.

En liten ljusning vid horisonten är att Bosch nu meddelar att de satt undan 400 miljoner Euro, omkring fyra miljarder kronor, för investeringar i ökad tillverkning av halvledare.

Problemet är att effekten av det är något vi kommer få se tidigast nästa år. Tidigare i somras invigde Bosch en ny fabrik för halvledare i Tyskland och det är i den, samt ytterligare fabriker i Tyskland och Malaysia, som de öronmärkta fyra miljarderna ska investeras.

Idag kommer de flesta halvledare från fabriker i Asien som inte kan leverera de mängder som behövs när industrin tog ett språng framåt efter nedstängningarna på grund av coronapandemin förra året. Halvledare behövs till allt från enkla saker som att låsa upp dörrar till bilarnas infotainmentsystem.

Daimler har nyligen meddelat sin lösning på bristen: dyrare komponenter. Där finns det kapacitet för tillverkning och genom det hoppas Daimler kunna skala upp produktionen igen.

Att Daimler och övriga tyska biltillverkare kommer kunna dra nytta av att Bosch kommer ha ökad tillverkning av halvledare i landet nästa år är däremot ingen självklarhet.

–Bara för att det tillverkas chips i Tyskland innebär det inte att vi har första tjing på dem till våra bilar. Det funkar inte så i en global ekonomi, säger en källa från Volkswagen till Elbilen.

5. Rimac och Bugattis nya företag är igång.

AV BOBBY GREEN 2021-11-09 KL 15:00.

Detta kommer bli spännande!



I somras blev det klart att Rimac Automobili och Bugatti Automobiles slår sina påsar ihop. Tillsammans har de bildat det nya företaget Bugatti Rimac d.o.o och från och med igår är man igång med verksamheten i högkvarteret i Zagreb, Kroatien. Tillsammans ska de använda sig av Rimacs tekniska expertis och Bugattis 110 år gamla arv av ingenjörskap för att skapa magi - typ. Grundaren av Rimac - Mate Rimac, kommer att fungera som det nya företagets vd. Christophe Piochon kommer att bli ny COO för Bugatti Rimac. De båda företagen kommer för närvarande att fortsätta tillverka sina produkter på olika håll men ska på sikt växa ihop mer och mer. Porsche kommer att fungera som en strategisk partner och kommer bland annat att dela med sig av två stycken medlemmar från Board of Management och två från Supervisory Board.

Den största aktieägaren i Bugatti Rimac kommer att vara Rimac Group med 55 procent. Mate Rimac kommer att behålla sin andel på 35 procent i Rimac Group. Porsche äger 22 procent och Hyundai Motor Group äger 11 procent, övriga investerare 32 procent. Utvecklingen, produktionen och försörjningen av batterisystem, drivlinor och andra elbilsdelar kommer att förläggas under den nyskapade avdelningen Rimac Technology som Rimac Group äger till 100 procent. 200 miljoner euro är investerat i vad som 2023 ska bli Rimac Campus där Rimac Technology kommer att ha sin nya bas.



**Rimac och Bugatti går ihop.
Kommer att ledas av Mate Rimac.**



**Porsche investerar ytterligare 70 miljoner euro i Rimac.
Äger nu 24 procent.**



**Det här är Rimac Nevera med 1914 hästar.
Produktionsversionen av C_Two för 2 miljoner euro.**



Bobby Green

6. Audi A8 och S8 facelift officiella.

PUBLICERAD: 02 NOV 2021, KL 11:45.

Audi har filat på utseendet hos A8, A8 L samt S8 och samtidigt gjort modellerna än mer teknikspäckade.



Audi A8 uppdateras vilket syns framför allt i fronten. På bilden ses S8.

[Audi A8](#) är sedan hösten 2017 inne på sin fjärde generation och nu är det dags för lyxbilen att, så här mittemellan två generationsväxlingar, utvecklas en aning för att försöka hålla konkurrenterna stången. Konkurrenterna är framför allt, som så många gånger förr, [BMW 7-serie](#), som uppdaterades för ett par år sedan, och [Mercedes S-klass](#) som alldeles precis har lanserats i ett helt nytt utförande. Men icke att förglömma, Audi A8 har även hård konkurrens från Japan i form av [Lexus LS](#). Nyligen lät vi nya Mercedes S-klass gå en hård testbatalj mot Audi S8 och Lexus LS 500h, [den vill du inte missa!](#)

Åter till A8 som har fått nytt utseende i framför allt nosen. Grillen har breddats en aning och fått nytt mönster bestående av kromade vinklar. Mönstret ersätter de horisontella ribborna som har prytt modellen fram till och med denna uppdatering. Vinklarna går igen i strålkastarnas lysdioder. Strålkastarna är för övrigt helt nya formmässigt sett. De har fått samma "bihang" undertill som exempelvis både [A3](#) och [e-tron](#) har, om än med en egen prägel. Strålkastarna har även blivit mer avancerade än tidigare med pixeluppdelad ljusbild som skapas med hjälp av fler än 1,3 miljoner "mikrospeglar" i varje enhet. Utöver att projicera olika mönster på exempelvis väg och vägg kan ljusbilden även förstärkas där den som mest behövs, exempelvis i bilens körfält.

Bakänden bjuder inte på samma mängd nyheter som andra änden av bilen, men bakljusen har fått ny ljusdesign med OLED-teknik och på stötfångaren har det möblerats om en aning.



Interiören känns igen från tidigare även om den har uppdaterats en aning. Förarmiljön domineras, precis som tidigare av en digital mätarvy (Audi virtual cockpit) som kan ackompanjeras av en head up-display (tillval), samt av två skärmar på mittkonsolen, 10,1 respektive 8,6 tum stora, som utgör det huvudsakliga gränssnittet mellan människa och infotainmentsystemet MIB 3 (nej, har inget att göra med filmen från 2012).

För den som tänker sig A8 från baksätet kan det vara intressant att känna till att 10,1-tumsskärmarna som är fästa i framstolarna är nya.

En av höjdpunkterna, som Audi själva beskriver det, hos nya A8 är "prediktiv aktiv fjädring", alltså ett aktivt chassiregleringssystem som är "förutseende". En elmotor kan belasta eller avlasta bilens respektive hjul individuellt för att färden ska vara så stabil och/eller mjuk som möjligt. I sportläget motverkar tekniken krängningar och nigningar medan i komfortläget kan ojämnheter tas utan större notis och kurvtagning i hastigheter mellan 80 och 130 km/h blir nästan inte alls märkbar för passagerarna tack vare kurvlutningsfunktionen som kan luta ekipaget upp till tre grader på den sida som vetter mot kurvans insida.



Audi A8 L.



Audi S8.

Motorerna, samtliga 48-volts mildhybrider, känns igen från tidigare. En drivs med diesel, tre drivs med bensin varav en är elektrifierad enligt laddhybridkonceptet. Dieseln A8 50 TDI quattro (och A8 L 50 TDI quattro, L står för A8-varianten med lång hjulbas) har precis som innan 286 hästkrafter och 600 newtonmeter som räcker till en 0-100-tid på 5,9 sekunder och toppfart på 250 km/h (samma begränsning på alla A8-modellversioner).

Bensinaren A8 55 TFSI quattro (och A8 L 55 TFSI quattro) har 340 hästkrafter och 500 newtonmeter, även dessa siffror bekant från tiden innan uppdateringen. 0-100 km/h avverkas på 5,6 sekunder.

Även laddhybriden A8 60 TFSI e quattro (och A8 L 60 TFSI e quattro) är bekant men här har det skett förändringar. Framför allt har batteriets kapacitet ökat från 14,1 till 17,9 kWh (14,4 kWh netto) vilket lär lägga på några kilometer på elektriska räckvidden som tidigare låg på 4,7 mil. Audi berättar inte hur lång räckvidden är efter uppdateringen.

Totala uteffekten från drivlinan, som består av 3,0-liters TFSI-bensinmotorn och en elmotor, uppgår nu till 462 hästkrafter, 13 fler än tidigare. Maxvridet ligger kvar på 700 newtonmeter, så även tiden för att nå 100 km/h, nämligen 4,9 sekunder.

Vi ska inte glömma bort prestandaversionen S8 som så klart finns kvar efter uppdateringen. Denna består, som tidigare, av en biturbomatad V8 på 4,0 liter som levererar 571 hästkrafter och 800 newtonmeter. 0-100 km/h tar fortfarande 3,8 sekunder. Då används förstås samtliga åtta cylindrar, men vid lugn körning kan hälften av cylindrarna inaktiveras för att spara på den dyra vätska som finns i tanken, den kostar ju för tillfället 17,94 kronor per liter.

Säljstart för uppdaterade A8 och S8 är det i december. I Sverige kostar dieseln A8 50 TDI quattro från 1 052 000 kronor, laddhybriden A8 60 TFSI e quattro från 1 199 900 kronor och prestandaversionen Audi S8 från 1 498 100 kronor.



**Audi A8 och A8 L facelift 2022.
GALLERIER.
52 BILDER.**



**Audi S8 facelift 2022.
GALLERIER.
10 BILDER.**

7. Test: BMW M3 Competition.

Av Marcus Berggren - 22/10/2021.

Vi testar en av bilvärldens ikoner.



BMW M3 har sedan 80-talet ansetts vara den definitiva sportsedanen. Receptet har varit lika enkelt som curry och wurst men har fungerat ack så väl – en kraftfull motor under huven, bakhjulsdrift och en siluett lika klassisk som klassicismen.

Under åren har cylinderantalet varierat [från fyra \(E30\) till hela åtta \(E90\)](#) men i den senaste tappningen, likt föregångaren, har BMW återgått till sina rötter – en rak sexa är det som gäller. Låt oss ta reda på om nya BMW M3 har det som krävs för att uppnå samma status genom att lägga i Högsta Växeln och recensera den.

En vattendelare som ständigt kommer på tal är utan tvekan utseendet. Det är oerhört polariserande och även om man ignorerar bävern i rummet är bilen lik en Lexus bakifrån. På insidan rör det sig i stället om en approach som kan anses vara mer typiskt BMW.

Interiören är logiskt utformad, infotainmentsystemet fungerar riktigt väl och stolarna är bekväma. Vissa ytor upplevs ändock som lite billiga och allt upplevs inte som lika väl ihop-satt. Sett till ren och skär praktikalitet fungerar nya M3 fint för vardagen men för de som behöver mer lastutrymme är BMW M3 Touring precis runt hörnet.

Det viktigaste med en BMW M3 är självklart hur bilen är att ratta. Vi har tidigare testat M3 mycket utförligt på Gotland Ring. Då konstaterade vi att den känns lika vass som en skalpell och i vår första provkörning skrev vi att ["M3 är ett fullkomligt precisionsverktyg som går exakt dit man vill."](#)



Att köra en bil för kung och fosterland på en bana är emellertid inte samma sak som att köra den under mer vardagliga förhållanden. Competition-versionen är bestyckad med en rak sexa på hela 510 hästkrafter som går ner i backen via bakhjulen. En fyrhjulsdriven variant går även att beställa.

Trots bakhjulsdriften får M3 Competition ner kraften i backen väl. På landsväg känns den förvånansvärt lekfull och den ovannämnda vassheten gör sig gällande även här. Det fullständigt osar kompetens och i segmentet utmärker M3 sig med sin oerhörda effektivitet. Det har även lett till att nya BMW M3 känns mindre exalterande än vad den tidigare har gjort och är inte lika rolig som den tidigare har.

Komfortmässigt är föga förvånande M3 Competition åt det stramare hållet. Competition-tillägget innebär att bilen lämpar sig mer för bankörning och är således mycket mer hardcore.

Att bruka den till vardags är emellertid inget att vara skraj för utan fjädringens förmåga att svälja vägens ojämnheter gör den bekväm nog i verkliga livet. Det känns å andra sidan ganska meningslöst att ha just en Competition-modell om man inte verkligen tar vara på det.

Det som slår en gång på gång är hur chockerande snabb nya BMW M3 Competition känns. Jämte [föregångaren](#) upplevs den som betydligt mer våldsamt och likt många av BMW:s motorer känns kraften snudd på bottenlös.

Det är rent ut sagt förtrollande och även livsfarligt för ens frihet. Gasen i botten resulterar i att man slungas fram och om det är något man inte lär sakna är det krut.



Nya BMW M3 Competition lyckas väl med att måla upp sig själv som segmentets mest imponerande bil. Den är enastående att köra och besitter akrobatiska färdigheter som får en att storkna. På bana känns M3 sylvass, något som också märks av på allmänna vägar. Samtidigt är den tillräckligt tillmötesgående för att kunna leva med och känns genomtänkt på alla sätt och vis.

Man kan säga vad man vill om designen. Sedan tampas vi även med det faktum att den sjätte generationen känns mer klinisk än innan. Med det sagt har BMW lyckats väl med att få nya M3 att leva upp till sin ikoniska beteckning.

För- och nackdelar

- + Otrolig motor
- + Snabb som ett as
- + Ikonisk

- Hård även i komfortläget
- Grillen
- Klinisk



BMW M3 Competition (2022)**Motor:** 3,0-liters, rak 6:a, 510 hästkrafter, 650 newtonmeter**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift**Acceleration 0–100 km/h:** 3,9 sekunder**Toppfart:** 290 km/h**Vikt:** 1 805 kg**Mått (längd/bredd/höjd):** 4794/1903/1437 mm**Pris:** 855 000 SEK

(testbil cirka 1 100 000 SEK)

Helhetsintryck

**SAMMANFATTNING**

Nya BMW M3 Competition är en briljant bil på många sätt och vis. Den är oerhört seriös på många sätt och vis men samtidigt har den en lekfull sida. BMW har lyckats väl med att utveckla en bil som tilltalar oss entusiaster samtidigt som den lämpar sig för vardagen.

4.5**TOTAL POÄNG****Marcus Berggren**

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

8. Test: BMW M4 Competition.

Av Andreas Bergman - 26/10/2021.

"Titta mamma, jag är en bäver".



BMW verkar fatta lika många briljanta som korkade beslut i nuläget. De fortsätter att erbjuda manuellt växlade, bakhjulsdrivna bilar med raka sexor. Samtidigt bygger de ut sitt utbud av trista framhjulsdrivna dieselmilar (jag vill inte ens ta namnet i mun men [2-serie Active Tourer...](#)) och fruktansvärda designinslag. Nya BMW M4 Competition kombinerar de flesta av dessa: en design bara en mor kan älska men en drivlina från himmelriket. Är körupplevelsen tillräckligt bra för att kunna leva med den vidriga designen? Vi lade i Högsta Växeln för att ta reda på det.

Nya M4 är otroligt vass att köra, ett sant precisionsverktyg. Samtidigt är den ruskigt snabb och får även ner kraften i backen oerhört väl trots att den "endast" erbjuds med bakhjulsdrift i nuläget (avstängningsbar fyrhjulsdift kommer senare). Växellådan har fått en till synes teknisk nedgradering i och med förlusten av det dubbla kopplingsupplägget som tidigare var aktuellt. Den nya växellådan är naturligtvis inte lika krispig men likväl mycket responsiv. Fjädringen är relativt hårt ställd, betydligt sportigare känsla än de större M-bilarna. Bilen låter dock inte särskilt mycket, inte ens när man trycker på extra ljud-knappen.

Om man någonsin får det stora privilegiet att köra en [BMW M4 på bana](#) inser man snabbt att detta är en oerhört vass bil att köra. Precis som alla bilar har M4 gränser i termer av hur hårt den kan pressas i kurvor och den gränsen ligger inte bara långt fram utan den kommuniceras på ett föredömligt vis till föraren av bilen.



Vill man att bakdelen ska gå ut i en sladd gör den det och trots att hästkraftantalet överstiger 500 går sladden att kontrollera, mycket tack vare antisladdsystemet med 11 lägen. Det kan tyckas onödigt många, vilket det också är, men det bidrar till en högst skräddarsydd körupplevelse.





Som man kan förvänta sig av en modern M-bil finns det inställningar en masse för att justera allt du någonsin kan föreställa dig. Från styrningens tyngd till gaspedalens respons, fjädringens styvhet och hur sent växellådan ska växla, allt går att finjustera in i minsta detalj. Men enklast för den som inte vill behöva utbilda sig till ingenjör är att programmera en av de två M-knapparna så allt blir så sportigt som möjligt. Dessutom visar BMW sin lite mer skojfriska sida med driftanalyseringsfunktionen som bokstavligt talat betygsätter din förmåga att sladda.

I Competition-utförande har M4 510 hästkrafter. Vill du ha den extra snabba M4:an får du också finna dig i att någon manuell växellåda inte finns att tillgå. Kan du dock nöja dig med 30 mindre hästkrafter är dock den manuella lådan standard. En stor eloge ska BMW ha för det!

Snällt uttryckt är BMW M4 en bil för de som vill synas. Ingenting är diskret, den har en skrikig grill, skrikig färg, och skrikiga fälgar. Vissa uppskattar utseendet, men jag gör inte det. Jag har svårt att hitta en enda elegant linje och BMW börjar nästan designa bilar som Honda och deras Civic Type R; till synes med mottot att mer alltid är bättre.

Linjer korsar varandra till höger och vänster och många designmässiga detaljer såsom frontsplittern verkar närmast ogenomtänkta. Jag anser att många av BMW:s samtida modeller är överstylade och nya M4 är ett praktexempel på detta. Det bästa med bilens utseende är att man inte behöver se det när man kör bilen.

Testbilen var utrustad med de fetaste av stolar designade för att din derrière inte ska röra sig en millimeter när du når 1,7g i kurvorna. De är suveräna om man vill sitta still men som nära två meter lång upplever jag dem som lite väl tigha. Dessutom är de svåra att komma i och ut ur. Insidan går i kolfibergrått, samma neongröna färg som exteriören och någon typ av indigo-blå. Unikt? Ja. Smakfullt? Knappast.



Att leva med är nya M4 lika enkel som vilken BMW som helst. Infotainmentsystemet iDrive är fortsatt klassledande med sina snygga och logiska menyer och den har teknik i överflöd som fungerar precis så som man vill att den ska. Den är också fullt rimligt praktisk med ett stort bagageutrymme och ett baksäte man faktiskt kan använda. Bortsett från de lite klumpiga stolarna finns det inte mycket att klaga på för den som vill ratta M4 till vardags.

Så hur sammanfattar man BMW M4 Competition bäst? Den har en fantastisk motor, är alldeles underbar att köra samtidigt som den är tillräckligt praktisk för att man ska kunna leva med den. Samtidigt ser den inte riktigt klok ut.

Om du åker runt i knallgrön BMW-coupé med svarta fälgar och en grill som sträcker sig från Ystad till Haparanda lär omgivningen snabbt dra slutsatser som inte är särskilt fördelaktiga för dig. I ett mer smakfullt utförande kan man motverka det resultatet ganska rejält men M4 har en douchebag-aura som man helt enkelt inte kan rättfärdiga. Tråkigt på en annars så fin bil!

BMW M4 Competition (2022)

Motor: 3,0-liters, rak 6:a, 510 hästkrafter, 650 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 3,9 sekunder

Toppfart: 290 km/h

Vikt: 1 800 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4794/1887/1393 mm

Pris: 926 000 SEK

(testbil cirka 1 270 000 SEK)

Helhetsintryck

★★★★☆

SAMMANFATTNING

BMW M4 Competition är fabulöst fin att ratta men den ser ju inte riktigt klok ut. Testbilen var dessutom konfigurerad i hallå-allihopa-titta-på-mig-utförande vilket knappast bidrar till en mer smakfull aura. Kan du dock leva med den tveksamma designen är det här en oerhört bra bil som inte bara är snabb och rolig utan också lätt att leva med.

3.5

★★★★☆

TOTAL POÄNG



9. Silence S04 - en liten spansk elbil.

AV BOBBY GREEN 2021-11-09 KL 18:30.

Har batterier man kan plocka ur.



FILM: https://youtu.be/D_sLidBFBvs.

Det spanska företaget Silence presenterar nu S04 som är en liten eldriven mikrobil byggd för stadskörning. Den mäter bara 2,33 meter på längden och 1,56 meter på bredden. Två stycken personer får plats på insidan och du kan lasta upp till 310 liter bagage. Det finns AC, elhissar, ABS-bromsar och keyless-system. Instegsversionen har en elmotor på 8 hästar och en toppfart på 45 km/h. Här är batteripacket på 5,6 kWh. Sen finns det även en starkare version på 19 hästar som toppar 90 km/h och som istället har ett batteripack på 11,2 kWh. Räckvidden för denna ska ligga på 9,2 mil. Oavsett vilken version man köper så är batteripacket möjligt att plocka ur och rulla med sig - antingen för att ladda hemma eller för att byta ut det mot ett fulladdat på någon av Silences stationer.

Bilen är designad, utvecklad och tillverkad i Barcelona och priset ska börja på 7500 euro. Det ryktas om att lansering ska ske i mitten av nästa år någon gång.

formacar.com +

10. Isos snabbaste sedan.

Publicerad 2021-11-09 kl 7:00. TEXT Mårten Carlsson.

Iso Fidia var det exklusivare valet till Maserati Quattroporte.



Renzo Rivolta hade fått sin dröm i uppfyllelse - att få sätta sitt namn på exklusiva sportbilar som Grifo och GT coupén [IR300](#).

Men han avled 1966 och kom då inte uppleva nästa modell - Fidia, världens snabbaste fyrdörrars bil. Istället var det hans son Piero som fick sätta sig vid rodret och driva Iso vidare.

Maserati hade satt en ny standard med Quattroporte, en snabb fyrdörrars GT-bil. Den duellen vill gärna Piero ta och med hjälp av pappas gamla kompis Giorgetto Giugiaro, som nu jobbade för Ghia fick man en sportig fyrdörrars design.

På den mekaniska sidan tog man samma koncept som varit framgångsrikt för de tidigare Isobilarna - en potent Chevrolet 327" V8 från Corvette.

Giotto Bizzarinins chassi med De-Dionxel bak och skivbromsar runtom hade ju också fungerat fint på de tidigare IR300 och Grifo. Så man återbrukade det och anpassade det för en fyrdörrars bil.

Men den hette inte Fidia - än.

När den visades upp på Frankfurtmässan i september 1967 kallades den bara Iso Rivolta S4. Vid den tidpunkten hade man redan byggt 15 bilar.

Man kom att bygga 30 stycken till under S4-namnet innan den hade ny premiär. Denna gången skedde det i Aten och nu kallade man den för Fidia.

Och varför Grekland? Jo, namnet Fidia kom från en konstnär verksam i Aten för drygt 2600 år sedan.



Iso Fidia kunde presteras 0-100 på drygt 7 sekunder och toppfarten angavs till 220km/h. Det var en stor bil med en längd på fem meter och 178cm på bredden - tjänstevikten var runt 1600 kilo.

Det blev en mycket dyr och exklusiv vagn som till och med hamnade över Rolls-Royce i prislistan!

Från 1970 kom den med den större Chevrolet 350" motorn och 1971 gjordes en lite försiktig facelift. Mest tydlig på insidan där den fick en ny instrumentering liknande den i Iso Lele.



Försäljningen var dock väldigt diminutiv, det här var exklusiva handbyggda och dyra bilar. År 1971 lyckades man inte få iväg mer än 15 bilar, året efter var siffran 21 stycken.

Följande år - 1973 - fick man ett bekymmer. General Motors ändrade villkoren att nu ville man ha betalt i förskott för motorerna. Då vände man sig till Ford och valde deras 351" Cleveland. Och då kunde man även få med Fords automatlåda istället för den femväxlade ZF-lådan.

De här bilarna med Fordmotor kallades Iso Fidia IR.10 men det gjordes troligen inte mer runt 20 stycken av dessa. Den sista Fidian levererades i december 1974 och då hade man totalt gjort 192 stycken.

11. Morris Minor hobbybil redan på 1970-talet.

PUBLICERAD: 2 NOVEMBER 2010. UPPDATERAD: 11 MARS 2011.

Text: Bo Legelius.

Lätt att äga, meka och gilla.



En sensation när den kom, älskad av miljoner, en hobbybil redan på 1970-talet – charmiga Morris Minor är lätt att äga, meka och gilla.

Minor var Englands folkvagn som tillverkades under många år – men inte tillnärmelsevis lika länge som Tysklands folkvagn. Det finns de som menar att om Morris och BMC lagt ned lika mycket på utveckling och kvalitetskontroll som VW skulle det ha varit Minor som erövrade världen.

Varför ska jag välja Morris framför VW?

Det var då det, nu på entusiastmarknaden är det charm och utstrålning som räknas och det har båda. Vilken man väljer av VW och Minor är en smaksak, en fråga om personliga preferenser. Morris är en genomtrevlig bil som alla blir glada av att se. Det var den universella bilen i det annars så klassmedvetna England. Bilen för distriktssköterskan, den pensionerade kolonialtjänstemannen, kyrkoherden, bypolisen, barnfamiljen... I Sverige såldes också många.

Men hur är den att köra egentligen?

Klart rolig! För att vara av en modell som fyller 60 år i år är en Minor 1000 i bra kondition förvånansvärt körbar även i dagens trafik. Med precis kuggstångsstyrning behöver man inte sitta och passa med ratten. Den ligger stadigt på vägen och den enda olaten den har är att bakaxeln gärna studsar vid sportig kurvtagning.

Acceptera eller modifiera. Gjord för biljardbordssläta engelska vägar skulle man kunna vänta sig en viss stötighet på dålig väg, men det är inte så farligt. Åldern märks mest på den låga utväxlingen som gör att man inte gärna kör fortare än 90 utan hörselskydden på.



Vilken Minor ska jag välja då?

Om du vill ha en ovanlig bil mest för att titta på och visa upp skall du – om du kan få tag på en – köpa en Lowlight, alltså en tidig MM med strålkastarna vid grillen. Då får du en bil med stark 1940-talsatmosfär som också känns mer arbetad än de senare modellerna.

Vill du köra mycket skall du däremot undvika MM och också den lågt växlade Series II med sin lilla motor. Den bästa är förstås en Minor 1000 med 1098-motorn men även den "riktiga" 1000 med 948 cc är användbar för längre utflykter.

Det fanns väl olika karosser också?

Riktigt, sex stycken! Högst i kurs står den som omväxlande kallas Tourer eller Convertible. Det finns därför många täckta bilar som byggts om så bra att man bara på chassinumret kan se att det inte är en äkta Tourer. Med sin charm och användbarhet är Traveller, kombin med trästomme, också mycket eftersökt.

Vidare finns det en fyradörrars saloon och så de rambyggda pickuperna och skåpbilarna. Störst chans har du att hitta en tvådörrars Saloon.

Hur är det med delar till en så gammal bil?

Inga större bekymmer! En hel industri har vuxit upp som nyttillverkar reservdelar. Till Minor 1000 är det inte mycket man inte kan få tag på. De delar som är unika för de tidiga modellerna MM och Series II nyttillverkas inte och blir allt svårare att uppbringa. I England gör den hårda konkurrensen att reservdelspriserna är vettiga.

FAKTA

Checklista före köp!

Se upp med rost - syna bilen noga

Som alla bilar från samma tid är Minor rostkänslig. Utvändigt är det i första hand skärmarna som drabbas av rost, men nyttillverkade i plåt finns till rimliga priser liksom dörrpaneler, bakluckor och andra yttre plåtpaneler. En Minor kan se fin ut utvändigt men den kan vara dödsdömd av inre korrosion. Kontrollera golvet – vik undan mattorna och granska särskilt områdena mot innertrösklarna, innerskärmarna och under baksätetsdynan.



Fäll fram stolarna och kolla ovansidan av tvärbalken. Denna är absolut vital eftersom den under bilen är fäste för torsionstavarna till framhjulsupphängningen. Man kan köpa en ny tvärbalk men ett byte är tidskrävande och kvalificerat. Andra kritiska punkter är upphängningspunkterna för bakfjädrarna och de längsgående pressningarna på båda sidor av motorn.

Enkel motor men håll koll på oljan

BMC A-motorn är en välkänd och enkel konstruktion utan några egentliga typfel utom att oljeförbrukningen kan stiga med ökat slitage. Det kan oftast botas med nya ventilstyrningar och kolringar. Med rätt inställning av förgasaren, vilket inte är svårt med en enkel SU, och tändningen startar den på första kall som varm.





Kolla bromsarna om bilen stått stilla en tid

Chassikomponenterna är lätt åtkomliga och har inga större mekaniska svagheter. Framhjulsupphängningen är speciell med sina längsgående torsionsfjädrar och gängade spindelleder. Övre tvärlänken utgörs av en stötdämpare av hävarmstyp. Om bilen känns gungig kan det bero på att oljenivån i dämparen är låg.

Bromsarna är av fabrikat Lockheed. Huvudcyklindern sitter illa till under golvet och är svår att byta och serva. Efter längre stillestånd kan kolvarna fastna i hjulcyklindrarna som är av lättmetall. De brukar gå att leda upp, men nya finns på hyllan hos specialisterna.

Låt inte en sliten inredning avskräcka

En trasig eller sliten inredning kan vara en anledning att pruta på begärt pris men behöver inte göra att man avstår att köpa en annars fin bil. Det finns nämligen färdigsydda satser i alla tänkbara varianter som den normalt händigaste kan installera själv. En klädselsats i vinyl för framstolar och baksäte kostar hos Morris Minor Centre i Bath ungefär 2 500 kr. En komplett sats i högre kvalitet med alla klädda paneler och sätesklädsel i läder från Newton Commercial kostar ungefär 15 000 kr hos ML Produktservice i Göteborg.



Morris Minor 1000 Convertible 1962–69.



12. Opel Kapitän 1959 blev en udda årgång men åtråvärd samlarbil.

December 2012 — Redaktionen.

Normalt tillverkades varje generation av Opel Kapitän i två år eller mer. Men 1959 års modell blev unik i sammanhanget. Enligt fabriken inte så lyckad, men desto mer eftertraktad som samlarbil!



*1959 Opel Kapitän Lyx är en av de mest lyckade bilmodeller
Europa tillverkat i slutet av 50-talet.*

Den personbilsmodell av Opel som hade varit enklast att påbörja serietillverkning av efter Andra Världskriget, var just Opel Kapitän. Det hade dessutom varit smidigast eftersom man redan använde den 6-cylindriga Kapitän-motorn i lastbilen Opel Blitz. Men "Occupation Regulations" förbjöd dock tillverkning av tyska personbilar med en cylindervolym överstigande 1,5 liter!

I november 1947 annonserades därför den första efterkrigsmodellen av Opel Olympia. Först efter ytterligare avregleringar kunde slutligen produktionen av Opel Kapitän startas i oktober 1948.

Modellnamnet Kapitän introducerades första gången i november 1938 och tillverkades till oktober 1940. När produktionen återupptogs åtta år senare i oktober 1948, var det i princip samma bilmodell. Den enda påfallande ändringen var annorlunda utformade framskärmar med normala, runda strålkastare istället för de aerodynamiskt utformade lamporna från åren före kriget. Dessutom tillverkade man enbart 4dr-modellen. Drivkällan var en rak 6-cylindrig toppventilsmotor på 2,473 liter, utvecklande 55 hk vid 3500 v/min.



Världspremiär för nya Opel Kapitän. Här speglas den nya bilen som en filmstjärna och mycket riktigt använde Opel också sin slogan "En vagn i världsklass".

Inte förrän i mars 1951 kom en mer påtaglig modernisering. Den gamla spetsnosen med täta horisontella ribbor ersattes då av en mer rundad spetsnos med tre kraftiga horisontella kromlister. Under dessa pryddes fronten av en krombjälke med inskriptionen OPEL.



Amerikansk influens på alla punkter. Visst ser vi det nära släktskapet med 1958 Impala Sport Coupe vad beträffar bakrutan, som återfanns på samtliga övriga GM-märken i USA det året.



I reklamen framhöll man gärna att Kapitän var en mycket exklusiv och flärdfull vagn,

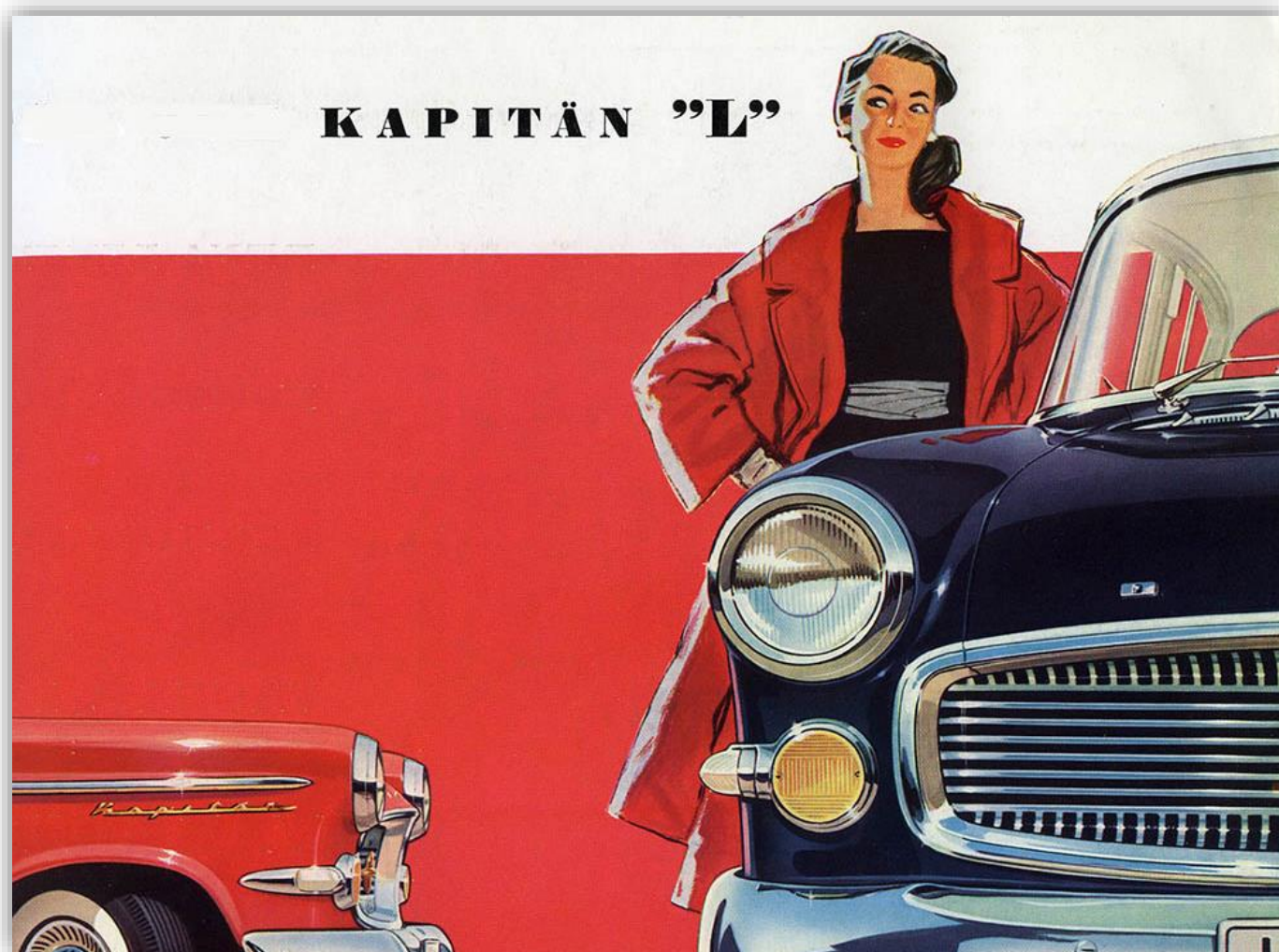
Även stötfångarna blev kraftigare och därmed mer moderna. Takformen detaljändrades och bakskärmarna blev strömlinjeformade samt dragna bakåt. Samtidigt ersattes det sluttande bakpartiet av ett utbyggt bagageutrymme. Resultatet var både mer praktiskt och gav ett mer harmoniskt linjespel. Influensen från Chevrolet i USA var tydlig. Motoreffekten höjdes till 58 hk

KAPITÄN GÖR RÄTTNING I LEDET

För General Motors var självklart den amerikanska marknaden den viktigaste. Den var mångdubbelt större än den i det krigshärjade Tyskland. De praktiska omständigheterna i Tyskland bidrog också till en långsammare utveckling av de flesta bilmärken. För Opel var det viktigast att främst erbjuda marknaden en modernare Blitz och därefter en modern Opel Olympia med pontonkaross som kom i mars 1953. I det fattiga Europa var det Olympia som av naturliga skäl var volymbilen. Samtidigt arbetades det intensivt på en ny Kapitän. I september 1953 kom Olympia Caravan och i november samma år var det dags för den första verkligt moderna modellen av Kapitän som gick i produktion som 1954 års modell.

Här hade man hämtat inspiration från flera av GM's amerikanska bilmärken. Däribland hade man sneglat på Cadillac och försåg Kapitän med liknande baklampor. Den stora tredelade bakrutan påminde om Buick medan resten av karossens harmoniska linjer visade släktskapet med Chevrolet.

Men 50-talet krävde ständig förnyelse även i Europa och en rejält ansiktslyft Kapitän såg dagens ljus i september 1955 som 1956 års modell. Det var samma grundkaross men den försågs med nya framskärmarna med överdelen framdragen över strålkastarna. Det blev även en flackare motorhuv och en ny grill med kromat galler, bestående av vertikala ribbor.



En tuff uppsyn på damen, som om det vore hon som skapat underverket hon poserar vid!

Även bakskärmarna fick ny form med högre rygg. Dessa blev mer utdragna och försågs med vertikala baklampor. Blanklisten på sidan blev större och fick ny utformning. Till 1958 kompletterades utbudet med Kapitän L där bokstaven givetvis står för Lyx.

Effekten var nu uppe i 75 hk och den 6-cylindriga motorn blev känd för att var i princip outslitlig. Driftsäker men också mycket bränslesnål gjorde Kapitän till en synnerligen pålitlig vagn med låga driftskostnader och sällsynta driftstopp. Inte så konstigt att den fick smeknamnet "Spargrisen". Kapitän blev en verklig kelgris hos Sveriges taxiåkare och Polisen övergav merparten av sin gamla bilpark till förmån för Opel Kapitän! Här fanns utrymme att transportera många busar och 75 hk var inte heller fy skam i mitten på 50-talet.

Opel Kapitän hade gjorts till en verklig försäljningsframgång, men en svacka skulle komma. Hösten 1957 introducerade Opel sin 1958 års Olympia Rekord med USA-design inkluderande panoramavindruta både fram och bak. Den välkända P1 som var den interna beteckningen.

Visst var Olympia Rekord tänkt att förbli volymbilen från Opel, men fabriksledningen blev bokstavligt talat, taget på sängen! I sina vildaste fantasier kunde man inte tro att en så amerikaniserad liten familjebil skulle bli så omåttligt populär över hela Europa! I Sverige körde Rekord förbi redan 1958 och låg tvåa i försäljningsstatistiken efter Volkswagen. Samtidigt sjönk plötsligt försäljningen av Opel Kapitän. Den var ju inne på tredje årsmodellen med oförändrat utseende och alla visste att det inom kort skulle komma en ny, mycket modernare Kapitän.



Tvåfärgslackering och breda vita däcksidor var självklara attribut för att matcha sina amerikanska syskon.

1959 KAPITÄN BLEV EN SKÖNHET TACK VARE ETT UPPSKRUVAT TEMPO!

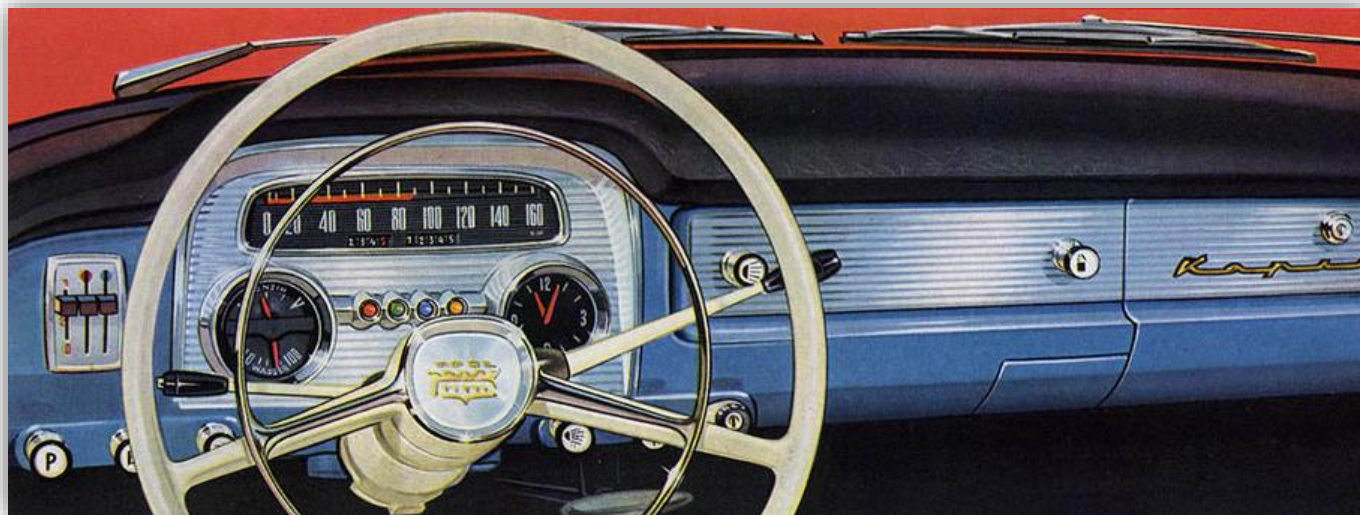
Den nya Kapitän projekterades i och för sig samtidigt med 1958 års Opel Rekord, men med ständiga modellbyten och enorm efterfrågan på Rekord och Caravan, stirrade sig fabriksledningen blinda på designen från Rekord. Det var aldrig något snack om behovet att anpassa Kapitän efter den kundkrets som sedan skulle köpa en bil i den storleksklassen. En mycket vacker miss med andra ord!



Smäckra linjer, ja en svepande formgivning som en lycklig sommarvind! Skönhet var honnörsordet detta år. 1960 års modell däremot var strikt i linjerna och visades gärna tillsammans med kostymklädda affärsmän.



Ett utsökt detaljarbete på baklamporna.



Proper instrumentpanel som visade på god smak och ändamålsenlighet.

Introduktionen påskyndades maximalt och den totalt nya 1959 Kapitän kom redan i juni 1958. Tyskarna har en egensinnig ovana att tala om ett produktionsår istället för årsmodell. Så i just Tyskland påstår man att den nya Kapitän kom som 1958 års modell. Detta är befängt. Den tillverkades bara ett enda år, från juni 1958 till juni 1959 — och det är 1959 års modell som är korrekt, PUNKT. Givetvis såldes den i övriga världen enbart som 1959 års modell.

Naturligtvis väntade kunderna otåligt på den nya Kapitän. Och när den premiärvisades mottogs den med förtjusning och lyriska uttalanden. Den var idealisk i dimension, precis lagom större än Rekord, men mindre än Chevrolet som hade vuxit för varje generation. En elegant, amerikaniserad vagn med panoramavindruta både fram och bak. Bara marginellt större och med välbalanserade linjer. Rymlig och bekväm i sidled. Opel var redan tidigare kända för stora bagageutrymmen och med nya Kapitän ökades volymen ytterligare.

Allt tycktes frid och fröjd. Men försäljningen gick inte så bra som man hoppats. Detta trots det attraktiva utseendet och märkbart förbättrad väghållning. Bekymret visade sig vara, att den nya Opel Kapitän var opraktisk! Den vackert svepande taklinjen och de enligt många felvända bakre takstolparna, resulterade i en mycket dålig takhöjd för passagerarna i baksätet. Dessutom klagade en del passagerare på att den vackra panoramarutan bak, i själva verket utsatte personerna i baksätet för solljus i nacken.

Polisen som varit en stor köpare av Opel Kapitän svek 1959 års modell. Taxiägarna svek också Kapitän. Bilen var felkonstruerad och erbjöd inte ett bekvämt insteg i baksätet. En tredje stor kundkrets var handelsresande. Även dessa svek i stor utsträckning 1959 års modell. Återigen var det takhöjden i baksätet och bakdörrarnas utformning, som gjorde att man stämplade modellen som opraktisk!

DE HÖGA HATTARNAS VAGN

Trots att utseendet mellan 1959 och 1960 års modell är mycket tydlig, så är det faktiskt "bara" en ansiktslyftning. Hade Adam Opel AG haft bråttom att introducera 1959 års modell, så hade man närmast panik för att hinna förändra den till modellåret 1960.

Ändå lyckades man storartat. Taklinjen höjdes i bakkant. Bakre takstolpen lutades åt andra hållet och bakrutan blev mer upprätt med ett något längre tak som resultat. Samtidigt skapade man slankare bakskärmar och mer diskreta baklampor. I fronten drogs grillen ut till bilens fulla bredd.



Av 1959 års modell tillverkades endast 34.842 bilar. Produktionen låg nere en dryg månad i avvaktan på den nya modellen som introducerades i augusti 1959 och tillverkades till december 1963. Den totala produktionen blev 145.618 exemplar. Men jämför man årsproduktionen så blev försäljningsökningen bara marginellt bättre! Detta trots att både polis, taxi och handelsresande kom tillbaka som kunder av Opel Kapitän.

Orsaken sägs vara att många inom dessa kategorier hann köpa ny bil av något annat märke och att man inte bytte bil varje år. Kapitän höll på att tappa en del av sin kundkrets, men återhämtade sig efter en tid.

OPEL KAPITÄN SOM SAMLARBI

Som bilmärke var Opel omåttligt populära både i Tyskland och i Sverige. Och så är det också nu när dessa årgångar sedan länge blivit samlarobjekt.

Men av Kapitän är det utan tvekan just 1959 års modell som är den mest eftertraktade idag! Köparna formligen slåss om de få exemplar som finns till salu. Och eftersom den bara tillverkades i en enda årsmodell, så är av naturliga skäl modellen sällsynt.

Men även 1960—1963 Kapitän håller en hög svansföring i prishänseende, men är inte lika dyrbara som 1959 års modell. På tredje plats kommer förstas 1956—1958 Kapitän och på fjärde plats kvalar 1954—1955 års modell in.

1953 och äldre står inte lika högt i pris. Visst är de värdefulla och visst finns det ägare som begär rejält för sina bilar. Men de är inte särskilt eftertraktade och blir därmed svårare att sälja. Samma sak är det med 1964 och nyare årsmodeller. Mycket fina och välbyggda bilar. Mycket högt skattade som nya, men som samlarbilar är de lite väl slätstrukna för att ligga högt i pris.

Den ensamma årgången 1959 är alltså den gyllene modellen av Kapitän — och visst är den vacker!

Av Jan-Eric C. Olfwenstam

13. MGB var rolig, lätt och omåttligt populär.

Publicerad 2021-10-16 06:59. Text Bo Legelius.

BACKSPEGELN

MGB är den främsta symbolen för den omhuldade brittiska folksportbilen. Över en halv miljon tillverkades under nära två decennier.



MGB introducerades som årsmodell 1963 på den årliga bilsalongen i London och efterträdde MGA som tillverkats i sju år. Medan MGA hade rötter i TD och TF var MGB en tydlig BMC-produkt utan traditioner från Nuffieldepoken.

Motorn var precis som i MGA BMC:s B-motor men nu upptagen till 1 798 kubik. Framhjulsupphängningen var snarlik den på MGA men var i själva verket av Austins enklare konstruktion från slutet av 1940-talet. Bak var det fortfarande bladfjädrar och hävarmsstötdämpare.

Konstruktörerna övervägde mer avancerade chassilösningar, men tyckte inte fördelarna stod i proportion till merkostnaderna. Det var nära att de flyttat fram motorn för större utrymmen, men vågade inte för då skulle kuggstångstyrningen ha måst offrats.

Den stora nyheten var att karossen var självbärande. I jämförelse med MGA var luftmotståndet högre men utrymmena större.

MGB var en sportbil baserad på komponenter från koncernens standardmodeller. Att det fungerade berodde främst på två saker – låg vikt och låg tyngdpunkt. Man satt lågt med raka ben och den korta växelspaken satt precis där den ska. Kuggstångstyrningen var exakt och insugsmorrandet från motorn gav en fartkänsla som stoppuret inte alltid bekräftade.

Fabrikens officiella beteckning vid introduktionen var M.G. 'MGB', vilket betydde att M.G. var bilmärket och MGB modellnamnet.



*Lädersäten med vit "piping",
trådekerratt och krymplackad instrumentpanel med stilrena Smiths-mätare.*

Engelska motortidningar skrev oftast M.G. B. Längre fram tog Leyland bort punkterna i märkesnamnet och sedan dess har man väl mest sagt och skrivit MGB rätt och slätt.

Det var först när GT:n kom som man behövde ett namn på den öppna versionen. Den kallades omväxlande Open Sports och Tourer. Roadster är en amerikanism som numera också används i England.

M.G. SERIES 'MGB' TOURER 1963

Nypris: 15 259 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig med toppventiler, stötstänger, två vent./ cylinder. Dubbla SU-förg. Vattenkyllning. Volym 1 798 cm³. Max effekt 98 hk SAE vid 5 400 v/min. Max vridmoment 147 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, fyrväxlad låda, osynkad etta, golvspak.

Mått: L 389/B 152/H 125 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram individuell med triangellänkar, den övre kombinerad med stötdämparen, bak bladfjädrar på stel axel. Hävarmsstötdämpare.

Styrning: Kuggstång, 2½ rattvarv. Vändcirkel 10 m.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, hydrauliska.

Fartresurser: Toppfart 175 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 12,5 s.

Förbrukning: 1,1 l/mil.



MGB GT 1973–75.

LIVSCYKELN

1962 Introduktion.

1963 Överväxel blir tillval.

1964 Femlagrad vevaxel införs på årsmodell 1965

1965 MGB GT kommer som årsmodell 1966.

1966 MGC introduceras som 1967 års modell. Med en rak sexa på 2,9 liter och ny framvagn skiljer den sig ganska mycket mot MGB.

1967 Hellsynkroniserad växellåda och växelströmgenerator. Automatlåda blir tillval men aldrig populärt.

1969 Sista året för läderklädsel, därefter vinyl och senare syntettyg.

1970–1972 Den traditionella MG-grillen offras till förmån för ett oinspirerat försänkt galler.

1973 Den traditionella MG-grillen återkommer.

1974 MGB GT kan på den brittiska hemmamarknaden fås med V8 hämtad från Rover.

1975 Stötfångare i gummi!

1977 Med denna årsmodell går MGB in i sin sista utvecklingsfas. Instrumentpanelen moderniseras, klädsel med färgglada markisränder införs. Produktionen av vänsterstyrda GT upphör.

1980 Sista produktionsåret.

14. Bortglömt bilmärke: Troll.

Jo då, Norge har haft fler bilmärken än Think och Kewet.



Land: Norge

Grundat: 1956

Nedlagt: 1958

Troll Plastkarosseri och bilindustri presenterade sin första modell för pressen den 6 november 1956. En modell med något så ovanligt som kaross i glasfiber. Det var en sportbil och under huven satt en tvåcylindrig maskin på 0,7 liter och 30 hästkrafter. Det fanns dock planer på att byta ut denna mot en Saab-motor, men så blev det aldrig. Första exemplaret levererades till kund den 1 maj 1957 och därefter trodde företaget förmodligen att framtiden var ljus. Men Troll fick tillstånd av norska staten att sälja endast 15 bilar på grund av ett handelsavtal med bland annat Sovjetunionen som gick ut på att köpa bilar från öst i utbyte mot fiskeprodukter. Därför blev Troll inte långvarig. I början av 1958 var konkursen ett faktum.





15. "Då kan vi få problem".

9 november, 2021, kl. 06:21.

Av Anna Andersson.

Max Verstappen vann i Mexiko men Brasilien GP lär inte gå lika enkelt – Jag tror inte på flyt, säger han.



Max Verstappen.

Han har nu 19 poängs ledning i kampen om VM-titeln i Formel 1 och är redan på väg till nästa deltävling. Den avgörs i Brasilien den kommande helgen och då handlar det även om en F1 Sprint.

– Vi måste försöka att få till detaljerna i varje race, säger 24-åringen från Nederländerna.
 – Det kan gå snett väldigt snabbt och det kommer att vara jämnt ända in till det sista loppet. Vi har alltid varit starka i Mexiko. därför räknar jag med att Brasilien inte kommer att gå lika enkelt.

VM-tvåan, Lewis Hamilton, Mercedes, är lite oroad inför den kommande deltävlingen.

– Tar de med sig den här farten in i de kommande racen så kommer vi att få problem, säger han.

– Målet är att vinna alla lopp, vi behöver varje enskild poäng.

Om ett par dagar går klampen vidare och denna gång är det 29 poäng som står på spel.

[Mer om helgens race läser du här.](#)

Tider för Brasilien GP:**12 november**

Träning 1 kl 16.30-17.30

Kval kl 20.00-21.00

13 november

Träning 2 kl 16.00-17.00

Sprint kl 20.30-21.00

14 november

Race kl 18.00-20.00

Däcksval till Brasilien GP 2021

Pirelli har återigen valt däcken C2, C3 och C4, samma däcksval som under samtliga lopp i USA och Sydamerika i år. Det är dock ett steg mjukare än senast F1 körde i Brasilien GP 2019. Då vann Max Verstappen efter en strategi med tre stopp och där det var två faser med säkerhetsbil under slutet av racet. Förarna i topp fyra använde sig av tre strategier och Carlos Sainz (McLaren) som startade i sista led tog sig upp till plats fyra med ett enda stopp. Flest förare valde två stopp.

– Vi går tillbaka till ett däckval som liknar det vi hade fram till 2018, 2019 valde vi att gå ett steg hårdare, för att undvika "graining" och ett rejält slitage, men det var inte så många förare som valde de hårdaste däcken, säger Mario Isola, Pirelli.

– Detta är en bana av den gamla skolan och den ser till att både förare och däck har fullt upp, vilket ofta lägger grunden till väldigt dramatiska race. Vädret är en annan viktig faktor, där det kan variera mellan extrem hetta och häftigt regn.

I och med att tävlingen också har en F1 sprint, årets sista, har teamen 12 set däck för 13 som normalt. De är två hårda set, fyra medium och sex mjuka

Snabba nyheter

Test för Alfa Romeo i december?

MOTORNYTT

Valtteri Bottas och Alfa Romeo arbetar för att finländaren ska få testa för sitt nya team redan när däckstesterna körs i Abu Dhabi efter årets sista race.

Hans kontrakt med Mercedes går ut sista december, testet körs två veckor tidigare.

– Vi får se, förhoppningsvis, säger Bottas till motorsporttotal.com.

Fred Vasseur, teamchef för Alfa Romeo vill diskutera med Mercedes.

– Ett kontrakt är ett kontrakt och han har ett kontrakt fram till årsskiftet, med andra ord måste vi hitta en lösning.

SLUT