



Ruxton Model C Roadster 1931.

1. Audi: "Enorma störningar på grund av kriget i Ukraina"
2. Så mycket dyrare kan ett elbilsbatteri bli på grund av kriget
3. Volkswagen står starka i den tumultartade verkligheten
4. John sparkas av Tesla – visade krock vid självkörning på Youtube
5. Tesla höjer priser på alla modeller
6. Tesla ska skala upp till extrem storlek
7. Elon Musks band till Kina bekymrar USA
8. Tesla har nu varvrekordet på Virginia International Raceway.
9. Lamborghini Aventador åter i produktion efter fartygskatastrof
10. Abarth lanserar suv
11. Vinstmaskinen Bentley satsar hårdare i Sverige
12. Porsche 718 är första elektriska tvåsitsaren
13. Audi kanske jobbar på en ny pickupmodell
14. Polisens nya Super-Volvo med ny fartradar och 360°-kameror
15. Volta Zero har klarat sina vintertester i norra Sverige
16. Nu ska bensinmackar i glesbygd få statligt stöd
17. Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom
18. Den ultimata cabrioleten?
19. AMG "der Hammer"
20. Fiat 124 Spider var en Ferrari för folket
21. Fiat mot Fiat
22. Fiat 2300 S Coupé



1. Audi: "Enorma störningar på grund av kriget i Ukraina".

Mia Jacobs 18 Mars, 2022.

Audi förväntar sig "enorma störningar" i den globala leverantörskedjan som en följd av kriget i Ukraina. Företaget varnar för att konflikten skapar "extrem osäkerhet" inför tiden som kommer.



Hildegard Wortmann, chef för försäljnings- och marknadsavdelningen, Audi.

Trots att Ryssland och Ukraina inte spelar någon större roll när det gäller produktion av bilar är de stora exportörer av råmaterial och fordonsdelar, [enligt CNBC](#). Det betyder att Audi inte kan ge besked om hur många bilar man kommer att producera, eller ge några ekonomiska prognoser för innevarande år.

Tyska tillverkare särskilt utsatta

"Vi kommer att se enorma störningar i alla leverantörskedjor, inte bara chippindustrin, utan alla internationella kedjor", [säger chefen för Audis försäljnings- och marknadsavdelning, Hildegard Wortmann enligt CNBC](#). "Konsekvenserna blir enorma på grund av den här tillgångssituationen".

Förutom råmaterial till halvledare är Ukraina också stor exportör av kablage och material till bilklädsel till Audi. Ungefär 45 procent av kablaget som exporteras från Ukraina går till Tyskland, och det gör just de tyska biltillverkarna särskilt sårbara. En vanligt bil har upp till fem kilometer kabel, och kablaget är en komplicerad produkt att bygga, [enligt Elektroniktidningen](#).

Kvalificerad och billig arbetskraft

Många tillverkare har dragit nytta av det korta avståndet mellan länderna och den kvalificerade och billiga arbetskraften och byggt fabriker i Ukraina. Ungefär sju procent av kablaget till den europeiska bilindustrin kom från Ukraina.

På torsdagen gav Audi beskedet att man justerar produktionen vid en ungersk fabrik på grund av problem med leverantörskedjan, [enligt CNBC som citerar Reuters](#). Också Mercedes-Benz och BMW har gjort justeringar i produktionen på grund av kriget.

Den svenska biljätten Volvo köper inget kablage från Ukraina, [enligt Elektroniktidningen](#).

2. Så mycket dyrare kan ett elbilsbatteri bli på grund av kriget.

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 21/03/2022.

Elbilar kan bli 75 000 – 100 000 kronor dyrare att tillverka efter att nickelpriset skjutit i höjden. Enligt en ny analys från S&P kan kriget försena elektrifiering av världens bilar. – Alla prissänkningar på batterier är utplånade av ökade kostnader, uppger analysföretaget, enligt Autonews.



Det ryska företaget Norilsk Nickel är en av världens största producenter av nickel, och har levererat till flera batteritillverkare och elbilsföretag. Nu bojkottas företaget av de flesta producenter.

Nu varnar S&P Global Mobility att övergången till elbilar försenas på grund av skenande kostnader för elbilsproduktion. Orsaken är främst att priset på nickel har gått upp kraftigt.

Företaget uppger att batteriet till en Tesla Model Y blivit 75 000 kronor dyrare att tillverka på grund av högre råvarupriser. För en Mercedes-Benz EQS har kostnaden ökat med 100.000 kronor.

– Det finns tillräckligt med nickel. Men biltillverkarna kan behöva betala mer. Det är inte osannolikt att vi kommer att få sekundära effekter av den här konflikten, säger Mercedes vd Ola Källenius.

Redan nu har flera elbilstillverkare höjt sina priser. Tesla har på kort tid höjt sina svenska priset med 10 000- 30 000 kronor.

3. Volkswagen står starka i den tumultartade verkligheten.

AV LINUS PRÖJTZ.

PUBLICERAD: 16 MAR 2022, KL 18:30.

Bokslutsrapporten för 2021 ser bra ut för Volkswagen och den tyska tillverkaren känner sig bättre rustad än på länge. Men långa väntetider på nya bilar bekymrar.



– Vi har blivit mycket mer lönsamma, mer krisbeständiga och effektivare än vi var 2020. Med Accelerate har vi ännu en gång ökat takten i vår omvandling till ett teknikföretag, säger Volkswagens vd Ralf Brandstätter vid verksamhetsrapporten för 2021.

Accelerate är namnet på Volkswagens nya strategiarbete sedan ett år tillbaka och utan att gå in på några detaljer så verkar det fungera riktigt bra. Trots alla motgångar som drabbar och har drabbat även fordonsindustrin sedan drygt två år tillbaka kommuniceras riktigt bra siffror för Volkswagens räkenskapsår 2021. Förvisso är antalet levererade bilar färre än under 2020 (4,9 miljoner mot 5,3 miljoner), men omsättningen steg liksom nettoresultatet. Intressant är att Volkswagen i både Syd- och Nordamerika numera går med vinst efter en rad svåra år. Vidare så har Volkswagen skurit i de fasta kostnaderna, samtidigt som investeringarna just nu duggar tätt. Volkswagen uppger att varannan investerad euro är öronmärkt till så kallad e-mobility och prognosen säger att 18 miljarder euro ska investeras inom e-mobility, hybriddrift och digitalisering fram till och med 2026. Under 2021 fick Volkswagen i gång sin så kallade OTA-uppdatering (Over-The-Air) och under året utfördes fler än 100.000 programvaruuppdateringar på den europeiska marknaden.



Det investeras även friskt i Wolfsburg där dels fabriken ska uppdateras för att kunna producera elbilar från 2023 och dels ett nytt utvecklingscenter, kallat Campus Sandkamp, ska byggas. Den förstnämnda investeringen är beräknad till två miljarder euro och den sistnämnda till 800 miljoner euro. Volkswagens kommande [top-of-the-line-plattform](#) för elbilar, SPP, ska utvecklas vid Campus Sandkamp och så även toppmodellen som redan nu går under namnet [Trinity](#). Det i sig är intressant, men målsättningen om att kunna förkorta utvecklingstiden är ännu mer intressant – Volkswagens målbild är att kunna kapa bort 25 procent av utvecklingstiden. Från 54 månader till 40 månader.

Huruvida detta kommer att lyckas eller inte är delvis bortom [Volkswagens kontroll](#), helt och hållet beroende på Rysslands invasion och kriget i Ukraina. Detta färgar givetvis mycket av presskonferensen, inte minst då krigstillståndet har påverkat Volkswagen rejält. Framförallt vad gäller kabelhärvor då många av Volkswagens underleverantörer finns i just Ukraina.

Vad gäller Volkswagens fabriker i Ryssland och deras verksamhet så svarar vd Ralf Brandstätter så här om deras verksamhet:

- Vi har tillfälligt stoppat all tillverkning samt all försäljning av bilar i Ryssland. Däremot fortgår försäljningen av delar och vi betalar våra anställdas löner även om inte fabriken är i gång.

- Vi ser påverkan direkt med allt som händer. Kostnader som ökar samtidigt som tillgången (på delar) minskar. Därför måste vi se över situationen löpande, säger Ralf Brandstätter.

Antalet levererade rent eldrivna bilar under 2021 uppgick till 263 000 (369 000 inkluderat laddhybrider), vilket var en ökning med 97 procent sedan året innan. Sett i ljuset av att den tyska tillverkaren levererade totalt 4,9 miljoner bilar, så framstår andelen elbilar som marginell – men Volkswagen är ytterst tydliga med att eldrift är vägen framåt och att företaget genomgår en förändring. Från bilföretag till teknikföretag.

När det gäller prognos för hur många elbilar som ska levereras under 2022 är märket mer förtegn. Man säger att orderböckerna är fulla, men det svåra omvärldsläget tillsammans med brist på delar gör att man inte vill kommunicera några siffror. Däremot menar man att de tillfälliga stoppen på de europeiska fabrikerna gradvis kommer att tas bort under kommande veckor och under en bit in i april. Men, återigen, gäller det att se över situationen löpande för att hitta bästa vägen framåt. Några tydliga svar om huruvida man ser en positiv utveckling för att få bort långa väntetider ges dock inte.

4. John sparkas av Tesla – visade krock vid självkörning på Youtube.

PUBLICERAT 18/03/2022 AV MATHS NILSSON.

Teslaanställda John Bernal lade upp en video på Youtube som visar hur hans Tesla kraschar när den körs av självkörningssystemet Full Self Driving. Nu får han sparken av Tesla.



FILM: <https://youtu.be/Zl9rM8D3k34>.

John Bernal har drivit Youtubekanalerna AI Addict, där han testat Teslas system för full självkörningsförmåga, FSD. Trots att Tesla är hans arbetsgivare har John Bernal inte sparat på kritiken. Till slut verkar frispråkigheten ha blivit för mycket för Tesla – och nu har Bernal fått sparken. Förutom att avsluta hans anställning har Tesla även tagit bort tillgången till FSD i hans Model 3, uppger [CNBC](#).

I Sverige kallas systemet Full självkörningsförmåga och kostar 77 700 kronor trots att det ännu inte är aktivt. I USA är priset 12 000 dollar, och det har släppts till många kunder i en betaversion. Det kan bland annat självklara på stadsgator. Endast säkra Teslaägare med en hög förarpoäng får betalsystemet, och kör du illa kan du mista det.

John Bernal har postat ett flertal filmer på Youtube där systemets fördelar och nackdelar belyses. Bland annat en mycket uppmärksam film där John Bernals bil kör in i en stolpe när den kör själv. Han uppger för CNBC att han som Teslaanställd var förvånad över vad han såg som Teslas "potentiellt livräddande teknologi" och därför startade Youtubekanalerna [AI Addict](#).

I februari fick han sparken av Tesla, utan att få skälen till avskedet preciserade. Men beslutet kom ganska snabbt efter att han publicerat en film där hans bil kolliderar med en stolpe i relativt låg fart när den körs med FSD.

Enligt CNBC hade cheferna muntligen sagt till honom att han "bröt mot Teslas policy" och att hans YouTube-kanal var en "intressekonflikt". Bernal svarade att han alltid var transparent om sin YouTube-kanal, både med sina chefer på Tesla och med allmänheten.

John Bernal kan nu testa FSD på Youtube på heltid, istället för att köra sin egen bil får han låna Teslor av vänner.

– Jag bryr mig fortfarande om Tesla, fordonssäkerhet och att hitta och fixa buggar, säger han till CNBC. Teslas vd Elon Musk har nyligen beskrivit sig som "[yttrandefrihetsabsolutist](#)".



5. Tesla höjer priser på alla modeller.

Av Daniel Bylund.

15 Mars, 2022.

Priserna höjs för bland annat Tesla model 3.



Tesla har den senaste tiden höjt priser flera gånger. Enligt bolagets vd Elon Musk är anledningen att kostnader för råvarumaterial och logistik ökat kraftigt, [rapporterar Bloomberg](#).

Den billigaste modellen av av Model 3 kostar 46 990 dollar, motsvarande 450 000 kronor enligt Teslas hemsida. Enligt storbanken Credit Suisse har priserna stigit mellan 3-5 procent på den amerikanska och kinesiska marknaden.

Läs mer: [Chockhöga bränslepriser skapar Tesla-rusning](#).



Daniel Bylund

6. Elon Musk: Tesla ska skala upp till "extrem storlek".

Av Simon Campanello. 2022-03-21 14:36.

Tesla-grundaren jobbar på den tredje delen av sin "master plan". Målet är att Tesla och hans andra bolag ska fortsätta att växa med raketfart.



Teslas grundare Elon Musk.

I augusti 2006 publicerade Elon Musk ett [blogginlägg](#) där han presenterade "The secret Tesla Motors master plan".

I grova drag gick den ut på att utveckla en sportbil (Tesla Roadster), använda intäkterna för att bygga en billigare bil (Model S och X) och sedan använda de intäkterna för att tillverka en ännu billigare bil (Model 3 och Y).

Tio år senare följde han upp med [del två](#). Den innehöll solcellspaneler för tak och energilager, en utökning av modellutbudet, satsningen på självkörande fordon och en ambition om att du skulle kunna tjäna pengar på din bil när du inte använder den.

Efter att stora delar av planen omsatts till verklighet är det nu dags för steg tre, meddelade Elon Musk i slutet på förra veckan.

Över 20 miljoner bilar om året

Under måndagen delade multientreprenören med sig av de breda dragen i planen. Ambitionen är att skala upp Teslas verksamhet till "extrem storlek".

Elbilssajten [Electrek](#) konstaterar att Tesla redan har som uttalat mål att skala upp årsproduktionen av elbilar till 20 miljoner fordon till år 2030. Det är nästan dubbelt så många fordon som hela Volkswagen-gruppen tillverkar årligen i dag, och en enorm ökning från dagens tillverkning. Under 2021 levererade Tesla drygt 930 000 bilar.

Elon Musk skriver att del tre också kommer att avhandla satsningar på artificiell intelligens, och ambitioner för systerbolagen Space X och The Boring Company.

7. Elon Musks band till Kina bekymrar USA.

Av Ola Söderlund.

21 Mars, 2022.

SpaceX:s och Teslas vd Elon Musks affärsförbindelser med Kina väcker oro i Washington. Peking kan få tillgång till hemlig information.



SpaceX:s och Teslas vd Elon Musks affärsförbindelser med Kina väcker oro i Washington.

Den amerikanska kongressen ser inte mellan fingrarna på Elon Musks band till Kina, varken när det gäller entreprenörens rymdbolag SpaceX eller Tesla.

Tvärtom finns det en "oro i Washington" över Musks affärsrelationer med Kina, däribland hos republikanska lagstiftare som tidigare applåderat Musks storslagna entreprenörsanda, berättar [The Wall Street Journal](#).

Men nu har det vänt och blivit ett orosmoment och framför allt finns en fruktan för att sekretessbelagd information som Musk sitter på genom Space Exploration Technologies ska hamna i orätta händer, det handlar om konfidentiell information som man är rädd för att Peking ska få tillgång till via bland annat utländska leverantörer inom superentreprenörens rymdsatsning SpaceX.

Spänningarna mellan USA och Kina ökar

Enligt WSJ är vissa lagstiftare i USA även bekymrade över att tydliga riktlinjer saknas mellan SpaceX och elbilstillverkaren Tesla, som utvecklat avancerade batteripaket med stor efterfrågan i Kina, samtidigt som Kina anammat en billigare teknik för batterier som Elon Musk förespråkar.

Oron över Elon Musks affärskopplingar till och med Kina kommer i en tid där USA:s och Kinas relationer gnisslar betänkligt på grund av Kinas president **Xi Jinpings** partnerskap med Rysslands president **Vladimir Putin**.

Chris Stewart, en högt uppsatt medlem av representanhusets underrättelsekommitté, anser att det finns fog för att ta reda på om den kinesiska regimen har några direkta eller indirekta kopplingar till Elon Musks SpaceX.

Han menar att "vem som helst skulle vara orolig om det finns ekonomiska förvecklingar med Kina" genom SpaceX, och understryker enligt WSJ att kongressen inte ser med blida ögon på det hela.

Tencent investerar i Tesla

Stewart uppges även vilja ha svar på om det finns några företag med relationer till Kina som investerat i SpaceX, men som inte är börsnoterat.

Representanter för Tesla och SpaceX har inte kommenterat saken.

Tidigare har det framkommit att den kinesiska teknikjätten Tencent köpt 5 procent av aktierna i Tesla, vilket Musk då gladdes åt.

Det var 2017 och året därpå, 2018, framgick det utan ytterligare upplysningar att Tencents ägande i Tesla minskat till 4,97 procent.

Tencent har på en direkt fråga om företaget fortfarande äger Teslaaktier inte kunnat ge information om detta.

På grund av bland annat stöd i form av lågräntelån från Kinas kommunistregim är Kina ett av amerikanska Teslas starkaste marknader.

Vita huset har avböjt att kommentera eventuella, potentiella säkerhetsrisker med Elon Musks band till Kina, och Kinas ambassad har inte svarat på begäran om en kommentar, berättar WSJ.

Läs även: [Deutsche Banks vd: Fortsatta sanktioner ett måste.](#)



Ola Söderlund

Med bakgrund från bland annat Aftonbladet, Expressen och IDG är Ola en av våra mest erfarna journalister. Med ett skarpt öga på svenskt näringsliv håller Ola alla våra läsare uppdaterade med de viktigaste och mest relevanta nyheterna.



8. Tesla har nu varvrekordet på Virginia International Raceway.

AV BOBBY GREEN 2022-03-26 KL 12:30.

En Model S Plaid klockade 2:50.7.



FILM: <https://youtu.be/o0B3JqsZful>.

En Tesla Model S Plaid försedd med keramiska bromsar har nu slagit nytt rekord för elbilar på Virginia International Raceway. Den nya tiden lyder 2:50.7 vilket alltså petar ner Porsche Taycan Turbo S som var den tidigare kungen med tiden 2:55.2. Bakom ratten (styret?) i Teslan satt proffsföraren Johan Schwartz.

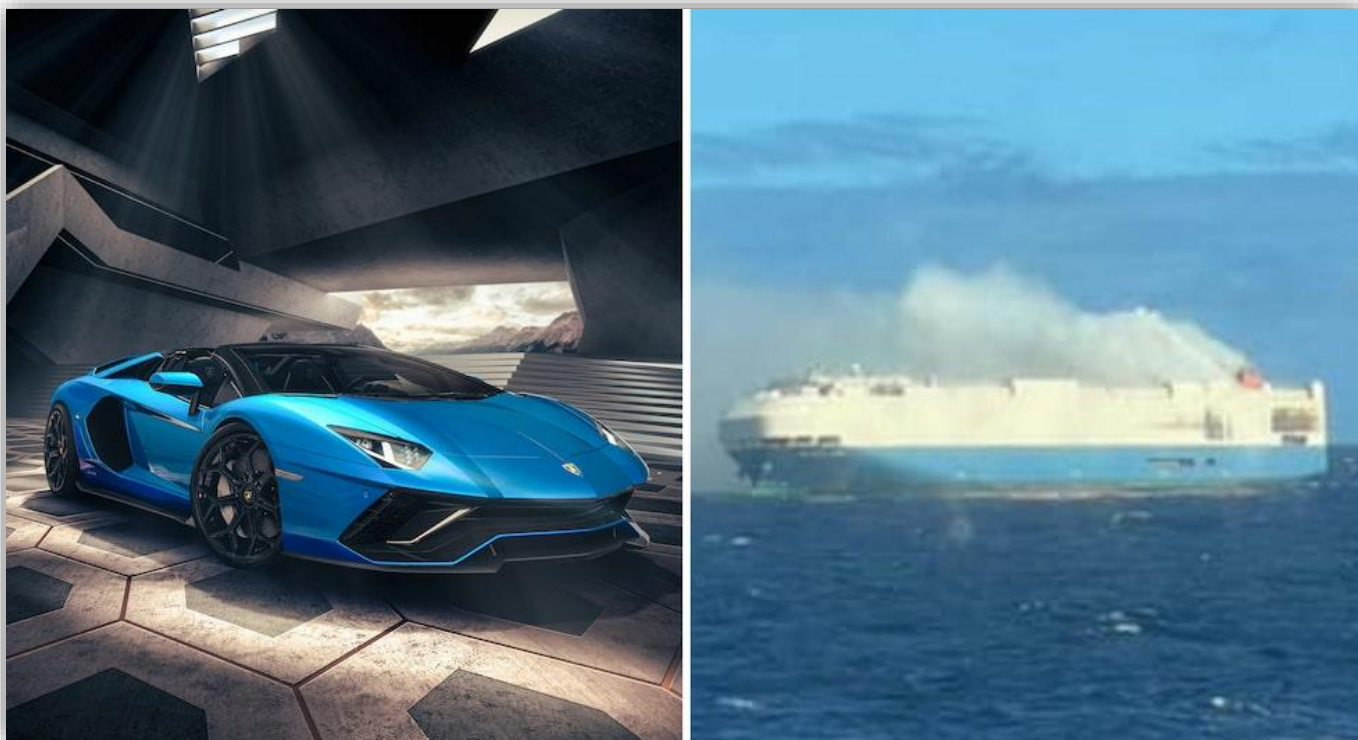


FILM: <https://youtu.be/SzjsznguwY0>.

9. Lamborghini Aventador åter i produktion efter fartygskatastrof.

PUBLICERAD: 18 MAR 2022, KL 14:15.

Lamborghini drar åter i gång produktionen av Aventador för att ersätta kunder i USA.



[Aventador](#) var en av Lamborghinis mest uppskattade modeller. Ersättaren till [Murciélago](#) började tillverkas 2011 och förra året avslutades produktionen med värstingversionen [LP 780-4 Ultimae](#). Efter det avvecklade man produktionslinan, men nu får den dra i gång på nytt.

För ett par veckor sedan [fattade fartyget Felicity Ace eld](#) utanför Azorerna och [sjönk](#). Ombord fanns tusentals bilar från Volkswagen-koncernen. Bilar som nu måste ersättas med nya till sina väntande amerikanska kunder. Av de 85 som var av märket Lamborghini utgjordes 70 av suven [Urus](#). En modell som fortfarande är i produktion. 15 var dock av tidigare nämnda Aventador i utförandet LP 780-4 Ultimae, har Lamborghini bekräftat för amerikanska [Road & Track](#).

– Vi slog våra kloka huvuden ihop och lyckligtvis kan vi ersätta bilarna. Det sjunkna skeppet kommer inte drabba våra kunder i USA, sa märkets vd [Stephan Winkelmann](#) under ett pressmöte men erkända också att de 15 Aventador-bilarna ger huvudbry.

Nu har man i alla fall bestämt sig för att återuppta produktionen av Aventador för att de 15 kunderna ska få sina exemplar. Man ska prioritera dessa i produktionen för att minska den skada som förlisningen har skapat. Någon tidsplan nämns dock inte.

Bentley har för [Automotive News](#) berättat att de funnit en lösning för att ersätta 100 av de 189 Bentley-bilar som fanns ombord på Felicity Ace, de övriga ska levereras senare i år. Även Audi kommer att ersätta de 1 800 bilar som de hade ombord.



Stephan Winkelmann blev vd för Lamborghini i november 2020.



Peter Klemensberger



Första bilderna på Lamborghini Aventador-efterträdaren.



10. Vinstmaskinen Bentley satsar hårdare i Sverige.

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2022-03-26, 13:09.

Lyx säljer allt bättre och Bentley slog i fjol rekord med totalt 14 569 sålda bilar, vilket gav en vinst på 398 miljoner Euro. Det betyder i snitt 290.000 kronor per bil – och det höga priset är ett försäljningsargument ...



Valdis Spredzis, sexfaldig rallymästare i Lettland och ägare av Bentley Riga, deltog på invigningen av Bentleys nya showroom i Stockholm.

I Sverige satsar Automotion hårt med ett nytt showroom på 900 kvadratmeter, på Sveavägen 167 i Stockholm. Där säljs både nya och begagnade bilar. Man planerar att sälja ett 60-tal nya Bentley i år, och förhoppningsvis också några Pininfarina som man också är importör för.

Bakom Automotion står Lettiska Luxury Cars samt danska Formula Automobile, som köpt en majoritetsandel av Autoropa. McLaren säljer man däremot inte längre.

Målsättningen är att sälja ett 60-tal nya bilar vilket skulle vara en fördubbling mot i fjol. Dragplåstret kan kanske bli den [nya laddhybridversionen](#) av [Flying Spur](#), som kommer inom några månader och ska gå 43 km på en laddning. Man räknar med att hälften av försäljningen av Flying Spur blir just laddhybrider.

Planer finns på att öppna ett showroom i Malmö och man ska satsa hårt på service. I dessa tider av allt mer onlineförsäljning är den personliga servicen allt viktigare bland lyxbilar och att priserna startar på över två miljoner är ingen nackdel, lyx är inte lyx om det är billigt. Andelen personer i världen som har över en miljon dollar att spendera har mer än tredubblats på 20 år.

Bentley har givetvis stoppat all försäljning av bilar och reservdelar till Ryssland, vilket betyder att exempelvis Sverige kan få en större tilldelning av bilar.

Elektrifieringen fortsätter och nästa bil på tur är givetvis [Continental GT](#), vilken förmodligen kommer som laddhybrid i år. Just nu är det däremot fokus på den [nya GT Speed](#) med W12 och 635 hk.

2025 kommer Bentleys första dedikerade elbil, som tas fram tillsammans med Porsche och Audi och det lär bli en väldigt aerodynamisk lyxcoupe, som förmodligen blir lite smalare än dagens bilar, för lägre luftmotstånd.

Räkna med riktigt lång räckvidd, snabb laddning och även induktionsladdning för hemmabruk. Prismässigt kan elbilen mycket väl bli Bentleys dyraste bil, med riktigt bra prestanda och den klassiskt höga byggkvaliteten och goda komforten.



Bentley Flying Spur laddhybrid – ”Känns som en V8:a”.



Förnuft & Känsla kör Bentley Flying Spur W12.



Tvärnit för W12:orna – Bentley blir en elbilstillverkare.



Alrik Söderlind

11. Abarth lanserar suv – elbil på väg.

AV PETER KLEMENSBERGER. PUBLICERAD: 17 MAR 2022, KL 15:38.

Hottad brasiliansk suv presenterad och eldriven Fiat 500 är på gång från prestandadivisionen Abarth.



Fiats prestandadivision [Abarth](#) har legat lågt. Längre. Senaste modellen man lanserade var [Abarth 124 Spider](#) – år 2016. Nu kommer man dock med en nyhet: Abarth Pulse.

För första gången sätter man tändarna i en suv – Fiat Pulse, byggd i Brasilien för den sydamerikanska marknaden. Även Abarthversionen stannar på kontinenten där den gör [Abarth 595](#) sällskap i utbudet.

Abarth Pulse kommer att få premiär under årets sista kvartal, då får vi förmodligen veta mer om bilen. Än så länge släpps bara bilder men i pressmeddelandet lovar man att bilen ska ha såväl prestanda som stil som lever upp till märket.

Fiat Pulse bygger på plattformen MLA, framtagna för Sydamerika och under huven finns antingen en fyrcylindrig motor på 98 hästkrafter eller en trecylindrig på 125 hästkrafter. Namnet röstades fram via internet där det vann över Domo och Tuo och premiären skedde i samma veva som finalen i brasilianska versionen av teveprogrammet Big Brother.

Abarth arbetar också med en version av nya eldrivna [Fiat 500](#). Ett arbete som går trögt. För att skapa en riktigt Abarthbil blir man tvungen att byta ut hela drivlinan, uppgradera bromsar med mera. Inga detaljer finns ännu för bilen mer än att man ska kunna köra med eller utan ljud.

Abarth har tidigare meddelat att man jobbar med upptill tre nya modeller. Vilken modell som står på tur för att hottas upp återstår att se.



12. Porsche 718 – första elektriska tvåsitsaren.

Daniel Bylund 18 Mars, 2022.

Porsche bekräftar att bolagets första tvåsitsiga elbil blir en 718, och inte en 911 som många bilentusiaster trodde, rapporterar Bloomberg.



Kommande modellen av Porsche 718 blir första tvåsitsiga elbilen.

Porsche bekräftade nyheten om att Porsche 718 blir bolagets första tvåsitsiga elbil under ett videosamtal med reportrar.

Biltillverkarens vd **Oliver Blume** meddelade även att bolaget kommer att släppa en Porsche 911 med hybridteknik. Han vill inte gå in på några detaljer om när produktionen kommer att starta eller om det kommer flera modeller.

Porsche 911 är den 58-årige ögonstenen med ett brett utbud av olika modeller. Ingångsmodellen Carrera går loss på 101 200 dollar och upp till Turbo S som har en prislapp på över 200 000 dollar.

Ägare förbereder börsnotering av Porsche

Volkswagen som äger Porsche sedan 2012 förbereder en börsnotering för att bland annat finansiera produktionen av ytterligare elbilar. Börsnoteringen kan ske senare i år och enligt uppgifter till Bloomberg kan värderingen sättas till 99,7 miljarder dollar.

Det var under bilsalongen i München förra året som Porsche genom sin konceptbil Mission R gav ett litet smakprov på hur en elektrisk 718 skulle kunna se ut. Sen tidigare finns Porsche Taycan som släpptes under 2020 och nya elektriska Macan förväntas släppas under 2023.

Stora investeringar väntar för Porsche

Målet är att hälften av alla bilar som säljs av Porsche 2025 ska vara elbilar eller hybrider, sa Blume. Senaste 2030 är målet 80 procent av alla bilar. Bolagets försäljningen visade under förra året att 40 procent av alla sålda bilar var elbilar eller hybrider.

Försäljningssuccén Taycan slog under förra året rekord med 41 296 elbilar sålda globalt, och passerade tidigare rekordet för den legendariska 911 med 38 464 bilar sålda.

Under 2021 lyckades Porsche för första gången leverera över 300 000 bilar. De största marknaderna är Kina, följt av USA och Tyskland.

”Vi ser att 2021 har klargjort att vi är väderbeständiga, även i stormiga tider,” sa Blume. ”Vi har nått starka resultat. Detta har satt oss i en förstklassig position för framtiden.”

Förseningar i leveranskedjan att vänta

Trots fina framgångar och rekordförsäljning har bolaget meddelat sina amerikanska kunder att stora förseningar är att vänta över hela produktlinjen de kommande månaderna.

Läs mer: [Inför notering – Porsche värt lika mycket som moderbolaget.](#)

Vi Bilägare

13. Audi: Vi kanske jobbar på en ny pickupmodell.

Publicerad 2022-03-26 6:34. Text Erik Söderholm.

Audichefen Markus Duesmann hintar om en ny pickup som eventuellt kan visas upp i konceptform inom kort.



Det finns gott om exempel på biltillverkare som försökt sig på att bygga lyxiga pickupbilar. Cadillac och Lincoln gjorde till exempel varsitt försök på 2000-talet och för några år sedan lanserades Mercedes X-klass som byggde på samma teknik som Nissan Navara.

Inget av försöken slutade med succé, men det hindrar inte Audi från att också göra ett försök.

– Jag kan inte lova att vi gör en pickup, men vi tittar på det. Vi kanske faktiskt presentera något om inte alltför länge, sa Audichefen Markus Duesmann kryptiskt när han fick en direkt fråga på ett event nyligen, skriver [Autocar](#).

Det finns inga fler detaljer om bilen än så länge men eventuellt kan den använda samma teknik som andra generationen Volkswagen Amarok som i sin tur ska dela mycket med Ford Ranger.

14. Polisens nya Super-Volvo med ny fartradar och 360°-kameror.

PUBLICERAT 09/03/2022.

AV MATHS NILSSON.

Nu får polisen den första större leveransen med nya polisbilar med 360°-kameror och fartradar.



Från och med nu tas 196 bilar successivt i bruk runt om i Sverige. – Efter tester och finjusteringar av ett fåtal bilar är vi glada över att alla Sveriges poliser nu får tillgång till dem, säger Anders Hall, utvecklingschef vid Polismyndighetens Nationella operativa avdelning, Noa.

[Polisens nya bilar har försenats](#) en del då polisen fått utreda om bilarnas nya teknik är kompatibel med de svenska integritetslagarna. Men från och med i dag och tre månader framåt rullar 196 fabriksnya polisbilar ut till polisstationer i hela Sverige. Det är den första större leveransen av nya polisbilar och fler är på gång.

Bilarna är av modellerna Volvo V90 respektive XC60 och varje bil har fem utåtriktade kameror som har 360 graders upptagningsområde. Kamerorna ska under 2022 successivt tas i drift. Det gäller även den kamera som har ljudupptagningsförmåga och som finns inne i bilen. Bilens fartradar kan både mäta bilar som den möter och som den ligger bakom. Dessutom kan polis bilen parkeras och användas som en mobil fartkamera.

Därefter tas radarsensorer för hastighetsmätning i drift. De nya polisbilarna har också en teknik som gör det möjligt att avläsa förbipasserande bils registreringsnummer. Den finns redan i dag på ett mindre antal polisbilar.



Nya polisbilen börjar nu levereras ut i större antal.

– Med den utrustningen blir bilarna utmärkta verktyg i arbetet mot grov organiserad brottslighet, inte bara när det gäller att stävja trafikbrott, säger Anders Hall.

Poliserna som ska köra bilarna kommer att genomgå en utbildning om kamerateknik och vilka regler som gäller för att använda kamerorna i bilarna. Polisen har fått en del begränsningar över hur bilarna får användas efter ett yttrande från Integritetsskyddsmyndigheten.

Så många bilar får polisregionerna de närmsta veckorna

Polisregion	Antal bilar
Nord	16
Bergslagen	20
Mitt	15
Stockholm	54
Syd	33
Väst	32
Öst	26

Polisen bad Integritetsskyddsmyndigheten, IMY, om ett förhandsråd över hur bilarna ska användas för att inte hamna i konflikt med olika lagar, bland annat om brottsdatalagen, kamerabevakningslagen och andra personuppgiftslagar.

Enligt polisen fanns det "risker för målkonflikter mellan förmågan att effektivt förebygga och bekämpa brott å ena sidan och den personliga integriteten å andra sidan." Det fanns till och med farhågor om att den nya tekniken inte skulle få användas.

De målade patrullbilarna fick grön ljus, men polisen fick ett antal inskränkningar över hur tekniken får användas. Men några civila polisbilar med kameror ser det inte ut att bli. Det finns en informationsplikt i kamerabevakningslagen, och IMY är mycket tveksamma till om undantag kan ges. Dessutom kan undantag bara beviljas i enskilda fall.

– Mot bakgrund av det ingivna underlaget är IMY mycket tveksam till att något av kraven kan uppfyllas, skriver myndigheten i sitt yttrande.

Polisen har sedan tidigare fått de första nya bilarna, men inte tagit 360-graderskamerorna i bruk. Runt 2 200 nya bilar ska levereras under åtta år. Det är både målade och civila personbilar av typen Volvo XC60 och Volvo V90.

Kostnaden är ungefär 250 miljoner kronor per år inklusive serviceavtal. Den totala kostnaden är runt 2 miljarder kronor fördelat på åtta år. Snittpriset för en bil är 750 000 kronor och i avtalen ingår service. Polisen ska även köpa in minibussar med kamera och radar.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se.





15. Volta Zero har klarat sina vintertester i norra Sverige.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-03-26.

Även om ellastbilen Volta Zero är avsedd för stadsnära transporter på oftast välpreparerade vägar i storstäderna så har den nu ändå fått genomgå omfattande vintertester.



Volta Zero har besökt nordligaste Sverige med temperaturer så låga som -30 grader.

Volta Trucks har kunnat testa batteriets förkonditionering och stabilitet mot kyla, den invändiga komforten, avfrostning och avimning av kabinen samt lastförmågan med olika nivåer av grepp och körsträcka vid olika lastvikter.

– Slutförandet av vårt vintertestprogram är ytterligare en viktig milstolpe i vår resa mot produktionsstarten av Volta Zero. När vi utvecklar världens första specialbyggda helelektriska medelstora lastbil möter vi många utmaningar för första gången. Vi behöver förstå och lösa dessa utmaningar snabbt för att få fordonet till marknaden i den takt som våra kunder efterfrågar, säger Ian Collins, Chief Product Officer på Volta Trucks.

– Det är osannolikt att kunder på våra lanseringsmarknader i London och Paris kommer att uppleva sådana här förhållanden. Men vi måste driva fordonet till det yttersta för att säkerställa att vi levererar högsta kvalitet och tillförlitlighet redan från start, tillägger Ian Collins.

Serietillverkningen av Volta Zero ska starta senare i år. Bland en av många blivande kunder är DB Schenker som lagt en av [Europas största beställningar på eldrivna lastbilar](#).



Kristofer Rask

16. Nu ska bensinmackar i glesbygd få statligt stöd.

Publicerad 2022-03-26 kl 10:12 (uppdaterad 2022-03-26 10:30). Text Erik Söderholm.

Bensinmackar på landsbygden som måste göra stora investeringar kan få bidrag.



I sommar blir kraven på bensinstationer hårdare. Alla rörledningar som går under jord behöver säkras mot fukt och rost för att undvika spill och skador på miljön.

Kraven innebär dock en stor investering, framför allt för mindre bensinmackar i glesbygd som kan [tvingas stänga](#). ”Utan mackarna som levererar service och samhörighet riskerar de små byarna att helt dö ut”, skriver Småföretagarnas Riksförbund på sin [hemsida](#).

Regeringen har tidigare lagt undan 75 miljoner kronor per år för stöd till bensinmackar i glesbygd under 2022 och 2023. Det statliga stödet är nu beslutat och förordningen träder i kraft den 13 april i år.

– Utmaningarna för små drivmedelsstationer i gles- och landsbygder kan vara stora, både avseende regler och kostnader. Genom denna satsning kan nätet av drivmedelsstationer bevaras och stärkas, och därmed öka möjligheterna att bo, leva och verka i alla delar av vårt land, säger landsbygdsminister Anna-Caren Säterberg (S).

Läs också:



Rapport: 500 mackar på landsbygden kan tvingas stänga.



17. 12 logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen.

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

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



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

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

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

Följande logotyper finns beskrivna i artikeln:

- Volvos namn och logotyp var en slump
- Saabs logotyp visar bombplan och Skåne
- Chevrolet's Bowtie stals från annons
- Audi har fyra ringar, inte fem eller sex

- Ferraris logotyp förklarades – en enda gång
- Mercedes stjärna söker dominans
- BMW började med flygplan – men glöm propellern
- Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen
- Porsche har "lånat" allt till sin logotyp
- Subarus logotyp är både fyndig och elegant
- Rover gillade vikingar
- Skoda inspirerades av indianerna



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

Volvos namn och logotyp var en slump

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

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

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

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

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



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

Saabs logotyp visar bombplan och Skåne

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

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

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

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

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

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

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



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

Chevrolets Bowtie stals från annons

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

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

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



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

Audi har fyra ringar, inte fem eller sex

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Ferraris logotyp förklarades – en enda gång

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

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

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

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

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



Gottlieb Daimler använde den treuddiga stjärnan redan 1872.

Mercedes stjärna söker dominans

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

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

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

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

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

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

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



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

BMW började med flygplan – men glöm propellern

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

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

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

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

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



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

Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen

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

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

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

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

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



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

Porsche har "lånat" allt till sin logotyp

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

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

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



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

Subarus logotyp är både fyndig och elegant

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

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

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



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

Rover gillade vikingar

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

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

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



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

Skoda inspirerades av indianerna

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

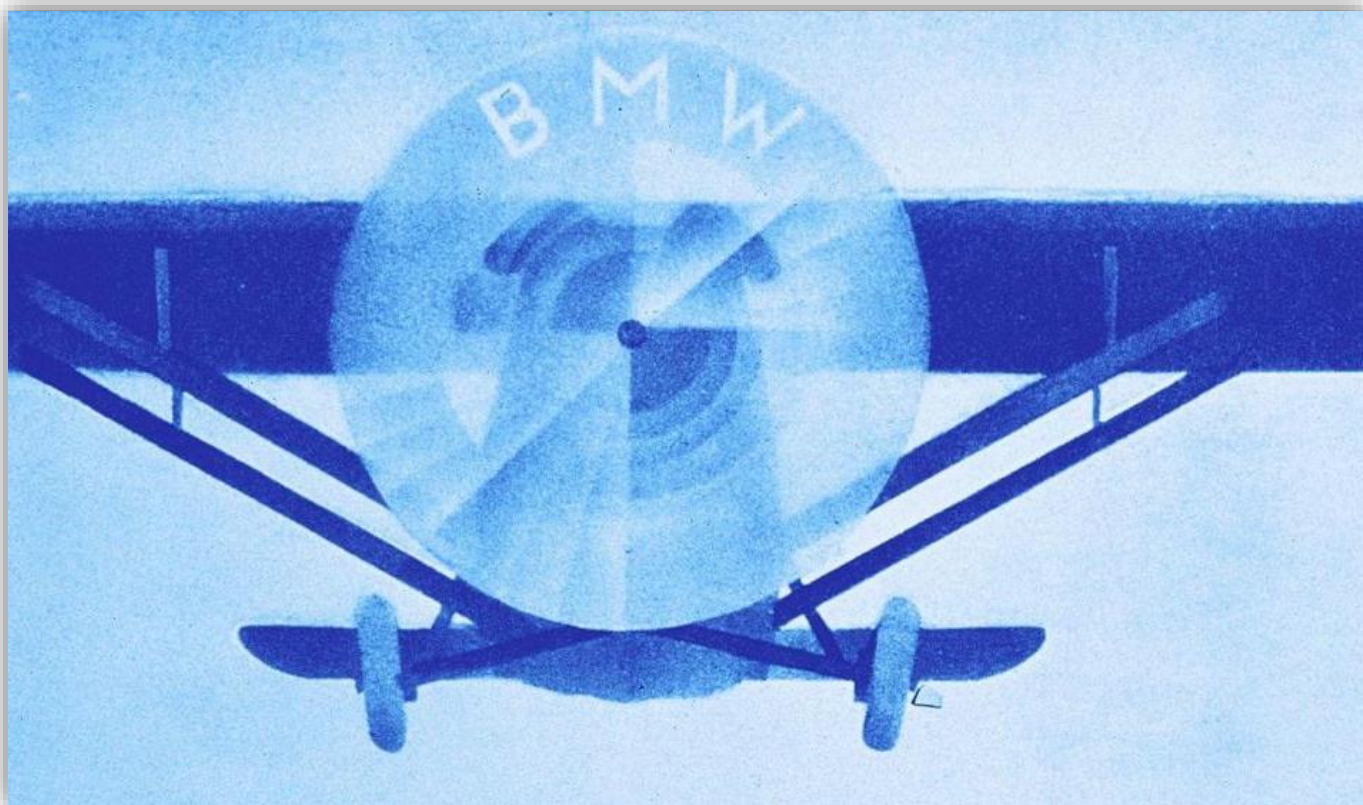
Redan i december 1923 registrerades två versioner av Skodas logotyp som är förvånansvärt lika dagens version. Det är en stiliserad pil med en vinge som har fem fjäderpennor. Ett par år senare, 1925, förenklade man logotypen till tre flikar på vingen.

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





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



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

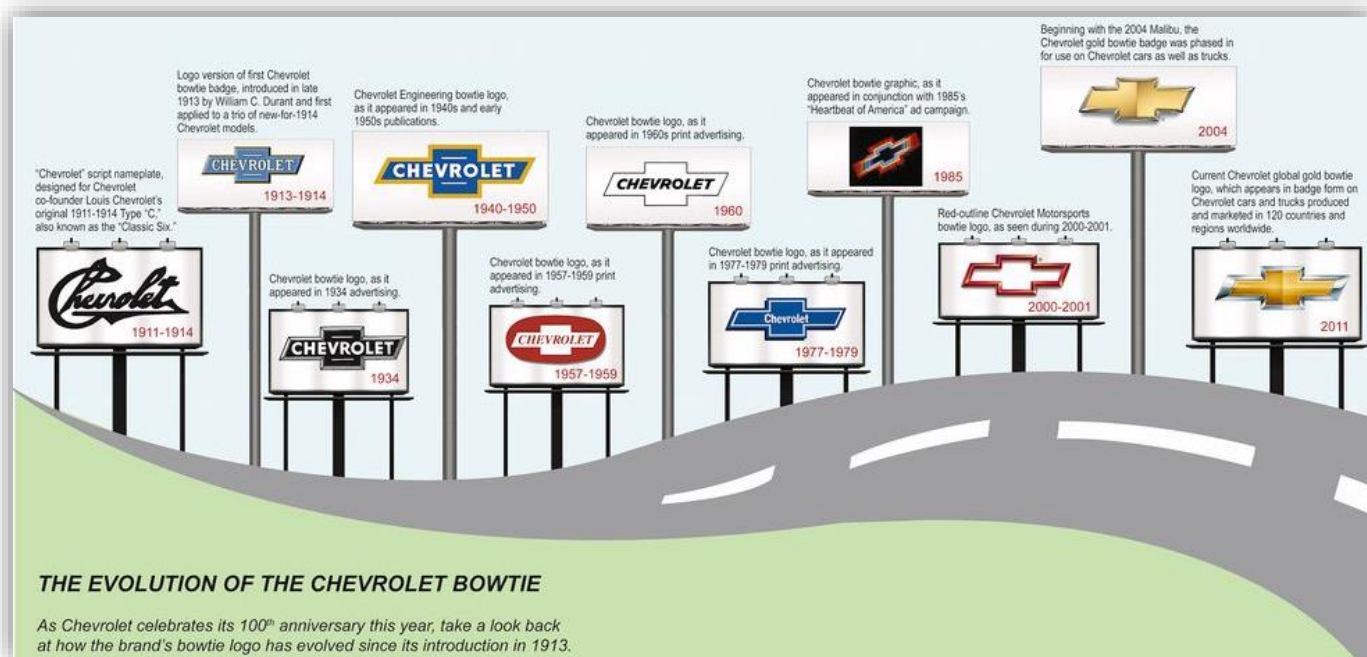
FILM: <https://youtu.be/znBnNJ1Fv08>.



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



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



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



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

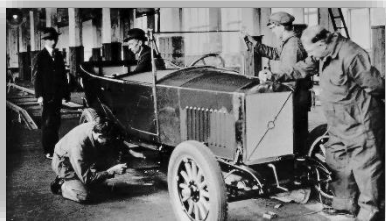




Ferraris stegrande häst – så kom den till



Grattis Volvo på 90-årsdagen – här är den stolta historien.



Volvos stolta historia sammanfattad i en film.



Scania förbjuder Saab att använda gripen.



Audi hyllar sin historik med ny reklamkampanj.



Volvo fyller 88 år – men borde fira 100-årsjubileum.



18. Den ultimata cabrioleten?

Av Anders Nilsson 2022-03-26.

V8-motor • 557 hästkrafter.



Mercedes-Benz AMG GT C Roadster har en V8-motor på 557 hästkrafter.

Vem vill inte ha en cabriolet? Lägg därtill en trevlig motor och en toppfart 316 km/h. Då är Mercedes-Benz AMG GT C Roadster bilen för dig.

Hos [Nolhage Bil AB](#) finns en [Mercedes-Benz AMG GT C Roadster](#). Den är årsmodell 2019 och har rullat 2 998 mil.

Under motorhuven finns en fyrliters V8-motor på 557 hästkrafter och 680 Nm. Kraften till bakhjulen går via en sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Accelerationen 0–100 km/h går på 3,7 sekunder och toppfarten är på 316 km/h.

[Mercedes-AMG GT C](#) presenterades i oktober 2015, och var ersättare till SLS AMG som gick i graven. Bilen byggdes för att konkurrera mot [Porsche 911](#). GT C Roadster presenterades i sin tur 2016. GT C placerar sig mellan versionerna GTR och GTS.

Importerades från Tyskland 2020

Just det här exemplaret importerades från Tyskland 2020. Bilen är lackerad i den exklusiva färgen designo magno brilliant blue, medan interiören är i brunt läder. Bilen är även utrustad med fyrhjulsstyrning. Utrustad är den även med AMG Performance justerbart avgassystem och ett ljudpaket från Burmester.

Bland utrustningen finns också döda-vinkelvarnare, multifunktionsratt, avbländande back- och sidospeglar.

Är man intresserad av denna [Mercedes](#), finns den hos Nolhage AB i Hörby, för 1 529 900 kronor.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Röd kraftfull cabbad Mercedes.



Ferrariröd svensksåld efterträdare till 430.



Då elektrifieras Maserati helt.



Grönfärgad BMW med bävertänder – 0-100 på 3,5 sekunder.

19. AMG "der Hammer".

Publicerad 2022-03-26 kl 7:20.

TEXT Mårten Carlsson.

Det är 1985 och det snabbaste du kunde åka var "der Hammer" - AMG:s mest extrema. Snabbare än en Ferrari och dyr som en Rolls-Royce.



Efter en allvarlig olycka på Le Mans som kostade många åskådare livet valde Mercedes-Benz att sluta tävla på obestämd framtid.

Men det fanns dom som ville se Mercedes på tävlingsbanan igen - 1967 bildades AMG av några före detta Mercedesingenjörer. Nu kunde man ställa upp igen med fabriksracers, som inte kom direkt från Mercedes.

Det dröjde inte länge innan gänget hos AMG även började pilla med Mercedes vanliga bilar med. Officiellt var man helt fristående men Mercedes-Benz gav dom gladeligen allting dom pekade på i godishyllan.

För 1985 års modell kom en helt ny Mercedes-Benz - W124. Ganska omgående började AMG planera vad som kunde göras med den.

Man utgick från 300-modellen och först åkte sexan ut. Där satte man M117-motorn istället. Alltså 5,6 liters V8:an från 560.

Men man nöjde sig inte där. Den borrades upp till 6 liter, fick nya topplock med dubbla överligande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Motorblocken man fick från Mercedes var begagnade, dom hade oftast gått i testbilar och AMG föredrog inkörda block att börja med. Vidare fick motorn en uppgraderad Bosch KE-insprustning. Den gav hela 395 hästkrafter ut på axeln och ett vrid på 570Nm.

Den effekten leddes in i en fyrväxlad låda och sen ut den den stöddigaste Torsendifferentialen man kunde hitta. Då fanns drygt 355 hästkrafter kvar, men bara det var långt över en Porsche 911 Turbo eller en Chevrolet Corvette hade vid den här tiden.



Chassiet uppgraderades rejält, här sattes progressiva elektroniskt styrda dämpare och mycket annat utvecklat ur AMG:s gedigna tävlingserfarenhet. En ny subframe konstruerades till bakaxeln för att ta all effekt. Bara chassijobbet kostade ungefär som en ny Volkswagen Golf!

Ett av AMG:s signum var deras fälgar, på Hammer mätte dom hela 17 tum och skoddes med Pirelli P700 däck - 245/45 bak och 215/45 fram. Det här kalaset kostade nästan som en Golf till.

W124 hade en utmärkt aerodynamik till att börja med. Den finslipade AMG med spoilers, kjolar och en ankstjärt som sänkte luftmotståndet ytterligare. Det hamnade på cw0.25.

På insidan märktes inte mycket av allt detta. Här färdades man i högsta möjliga Mercedeskomfort, omgiven av läder och utsökta träpaneler. Det här var ingen råbarkad best utan en sofistikerad lykryssare. Det enda som egentligen skvallrade var att man höll i en AMG ratt och blickade ner på en hastighetsmätare graderad till 320km/h.

Någon exakt prislapp fanns inte, de här bilarna byggdes på specialorder. Men uppskattat bör en fullmaxad Hammer gått löst på svindlande 220-240 tusen D-mark! Det här var Rolls-Royceter territorium.

Hammer var ingen lättviktare, det var en storslägga - den vägde nästan 200 kilo mer än en vanlig 230E!

Då är 0-100 på styvt fem sekunder imponerande. Toppfarten var hela 305km/h - det här var snabbare än något som Ferrari eller Lamborghini kunde erbjuda.

Så kostade den också som två Ferrari Testarossa, plus en del växelpengar över...

AMG Hammer - originalet gjordes 1985-86 och fanns även att få som coupé. Senare finslipade man temat och med W124:ans facelift från 1989 fanns även en widebodyvariant från AMG. Nu kallades den AMG E60 men i folkmun var det fortfarande der Hammer.

Nu hade Mercedes också börjat sälja AMG:s bilar genom sina egna handlare.

Hur många som gjordes är lite luddigt, men av den första serien uppskattas det vara mellan 20-30 bilar, kanske ett tiotal av dom coupéer - samt en kombi. Specialbetälld av en kund i Chicago. Av den senare E60 6,0 åren 1991-92 sägs 45 stycken ha gjorts.

20. Fiat 124 Spider var en Ferrari för folket.

Publicerad 2022-03-26 kl 6:15. Text Carl Legelius.

Fiat 124 Spider var något av en doldis i våra trakter där den aldrig såldes reguljärt. Den bjöd på italiensk exotism – en Ferrari för folket!



Fiat 124 var bilen som blev grunden för det moderna Fiat. En smart konstruerad familjebil med ny effektiv motor. Första versionen var bara på 1,2 liter men hade ändå 60 hk, inte dåligt 1966. Första året såldes över 160 000 exemplar.

I november 1966 lanserades den öppna 124 Sport Spider. Den byggde på en kortad version av bottenplattan från 124 Berlina och hade samma hjulupphängningar. Medan vanliga 124 var ritad hos Fiat var Sport Spidern formgiven av Pininfarina och det var även hos dem som karosserna byggdes.

Motorn hade topplock i lättmetall och dubbla överliggande kamaxlar. Den var bara på 1,4 liter men gav imponerande 96 hk SAE, lika mycket som MGB med 1,8-litersmotor gav.

Växellådan var femväxlad och precis som på sedanmodellen satt det skivbromsar både fram och bak.

För att vara en cab var 124 Spider rymlig och praktisk, utrymmet bakom stolarna var de första åren inrett som baksäte och det gick faktiskt att klämma in sig fyra i bilen, i alla fall om två var av mindre format. Dessutom var bagageutrymmet väl tilltaget. Och så hade den världens snyggaste dörrhandtag!

Fiat satsade främst på USA-marknaden med Spidern, av de knappt 200 000 bilar som tillverkades mellan 1966 och 1985, skeppades omkring 170 000 över Atlanten. Under några år på 1970-talet var Fiat faktiskt ett importmärke att räkna med i USA.

I Sverige satsade Fiat på coupémodellen istället, marknaden för öppna bilar var liten. Det fåtal 124 Sport Spider som såldes nya här togs hem på beställning.

De första årsmodellerna, 1967–74, har kromade stötfångare, interiör med skön 1960-talskänsla och inte sällan navkapslar. 1980-talarna har tvålitersmotor, Bosch insprutning och de sista två åren kuggstångsstyrning.



Interiören är både rymlig och läcker, här sitter till och med originalratten kvar. Men körställningen är inte den bästa, för att helt passa in bör man ha korta ben och aplånga armar.





FIAT 124 SPIDER 1800 1974

Nypris: Såldes inte i Sverige.

Motor: Rak 4-cyl med två överliggande kamaxlar. Block i gjutjärn, topp i aluminium. Två ventiler per cylinder. Förgasare. Volym 1 756 cm³. Max effekt 118 hk DIN vid 6 000 r/min. Max vridmoment 153 Nm vid 4- 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell.

Mått: L 397/B 161,5/H 125 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädrar fram och bak. Fram triangellänkar, stel bakaxel.

Styrning: Styrnacka.

Bromsar: Skivor fram och bak. Servo.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 185 km/tim.

Förbrukning: 0,9 l/mil.

LIVSCYKELN

1966 Premiär på Turinsalongen.

1967 Den första serien heter AS.

1970 Serie BS har presenterats året före med mindre förändringar, nu kommer BS1.

1972 Uppdateras och kallas nu CS1. Två motoralternativ: 1 592 cc/108 hk och 1 756 cc/118 hk.

1975 Säljs inte längre i Europa och får större USA-anpassade stötfångare. Motorerna stryps och fjädringen höjs.

1978 Motorvolymen ökar till två liter men effekten hålls nere på grund av avgasreningskraven. 80 hk SAE!

1979 Motor med bränsleinsprutning, 102 hk. Bulorna på huven växer för att rymma den nya tekniken.

1981 Spidern börjar åter säljas i Europa. I slutet av året tar Pininfarina över hela produktionen.

1982 Nu heter bilen inte Fiat längre utan Pininfarina Spider Azzura i USA och Spidereuropa i Europa. Serien kallas DS.

1985 I juli rullar den sista bilen av bandet. Pininfarina har skrivit avtal med Cadillac om att bygga nya Allanté och behöver kapaciteten. Totalt tillverkades knappt 200 000 Fiat Spider.

21. Fiat mot Fiat.

Publicerad 2022-03-26 kl 7:21. **TEXT Mårten Carlsson.**

Inte bara Saab - Fiat hade också en lång flygtradition att luta sig emot.



Fiat 1800 var det nya flaggskeppet från Fiat och hade premiär 1958.

Från början hade 1800 en en rak sexa på 75 hästkrafter, som snart ökades till 86. Strax efter kompletterades den med den starkare Fiat 2100. För 1963 fick en senare en ännu större motor på 2,3 liter och kallades då för 2300.

I 2300S med dubbla förgasare fick man hela 136 hästkrafter.

1800B och 2300 hängde med till 1968. Då hade man på vägen även gjort en fyrcylindrig version som hette 1500. Den fanns mellan 1963 och 1967 och blev särskilt populär som taxi.

1800/2300 ersattes 1969 av Fiat 130.

Fiat tillhör en av de tidigaste bilpionjäreerna som fortfarande existerar. De första Fiatbilarna rullade ut redan 1899.

Flygplanstillverkning hade man hållt på med sedan 1908, och samtidigt som Fiat 1800 hade premiär introducerades även stridsplanet i bakgrunden.

Fiat G.91 provflögs första gången 1956 och var färdig för tjänst 1961.

Den betecknades som ett lätt attackplan som även skulle fungera som jaktplan.

Motorn var en Bristol Orpheus och den maskinen kunde få upp G.91 i en toppfart på 1075km/h. Den kunde nå 13000 meters höjd och dit upp kom den på drygt sju minuter.

Fiat G.91 såldes till Västtyskland och Portugal och kom att bli en trotjänare under många år. De sista G.91 fasades ut så sent som 1995.

22. Fiat 2300 S Coupé.

Av Gran Turismo - 02/06/2019.

En av sextiotalets mest underskattade GT-bilar. I Gran Turismo 4/2011 berättade Lars-Erik Larsson om sitt exemplar.



Det finns många missförstådda, underskattade bilar som förr eller senare borde bli samlarobjekt i kraft av sin exklusivitet och sin förmåga. Ett lysande exempel är Fiat 2300 S Coupé. En bil vars proveniens är enastående men som lider av att den är en Fiat. Som om det vore ett problem ...

Idag är Fiat kanske mest känt för sina småbilar och det faktum att man genomgått fler industriella och ekonomiska kriser än en genomsnittlig europeisk stat. Men en gång i tiden var Fiat en slags italiensk BMW, ett bilmärke vars produkter konstruerades av legendarer som Aurelio Lampredi, känd för sina Ferrarikonstruktioner, och som hade tekniskt avancerade produkter i alla segment.

I slutet av 50-talet lanserade man en ny, sexcylindrig prestige bil kallad antingen 1800 eller 2100, det var motorvolymen och utrustningsgraden som skiljde. Snart kom man på att skillnaden var för liten och 2100 blev 2300. Redan innan modellen hunnit ut på marknaden var de italienska karosseriskräddarna igång och skapade fantastiska kreationer på Fiatbasen.

Ghia lyckades bäst, åtminstone när det gällde att få gehör för sin skapelse, och 1961 presenterades coupéversionen som sedan kom att serietillverkas. För den tidstypiska formen med sina stora glasytor stod Sergio Sartorelli med stöd av amerikanen Tom Tjaarda. Han gick senare vidare till att skapa bilar som Ferrari 330 GT, flera Fiatsportbilar, bland dem 124 Spider som nu återfötts, och kanske främst De Tomaso Pantera.



Jag har faktiskt egna erfarenheter av modellen och de är både positiva och negativa. När jag växte upp körde min pappa ofta Fiat-bilar och drömmen var givetvis en 2300 S Coupé. När så småningom möjligheten att köpa en dök upp hade det hunnit bli 1990 och tillsammans införskaffade vi en ytligt sett halvbra bil för den furstliga summan 25 000 kronor. En hel del svagheter visade sig dock ganska snabbt. Som rost, rost och rost. Strukturellt var den inte alltför dålig, men bakom all den tennspackling som italienska karossmakare ofta ägnar sig åt var ytterskalet bitvis ganska muggigt.

Värre var dock att den var dåligt byggd från början. Ghia, som vann upphandlingen och fick göra coupén, hade inte kapacitet och lade ut plåtjobbet på grannen OSI. Hjulbasen var oförändrad och man fick de undre och inre karossdelarna, som bottenplattan och torpedväggen från Fiat. För att montera den smäckra coupékarossen kapade man ner torpeden och gjorde en förflyttning bakåt i överkant.

Men, på vår bil i alla fall, hade detta gjorts sällsynt slarvigt. Allt hade punktsvetsats, men punkterna hade missat och bilen satt knappt ihop – från fabrik!

De lackade och klädda karosserna gick sedan från Ghia till Fiat för montering av drivlinan och hjulupphängningarna. Många av chassidetaljerna, inklusive skivbromsarna runt om, delades med första generationen Fiat Dino. S-versionen skickades sedan till Abarth som monterade en vässad maskin med stort flänsat oljetråg och dubbla Weber DCOE 38-förgasare. Lite märkligt då de dubbla portarna försåg tre kanaler var i toppen, men det funkade. Motorn blev snabbt berömd för sin sagolika sång och efter att den gamle Volvo-trimmaren "Timo" filat på vår maskin blev den dessutom riktigt stark. – Som en Volvo B30 – fast bättre, sa han och visst gick den fint efter att han gjort en ny kamaxel.



Det blev några tävlingar i Racerhistoriska Cupen men sedan min pappa gått bort tappade jag lusten för den och via några omvägar hamnade den hos en holländsk ägare som bland annat kört historiska Monte Carlorallyt med den.

För att få Coupén att funka bättre lät vi göra nya, hårdare torsionsfjädrar fram, samt bytte den dåliga och slitna Fiat-styrnäckan mot en ZF från en 2300 sedan med servo. Den var både mer direkt och starkare, och funkade fint även utan servo.

Idag kan jag sakna bilen, och undra varför modellen är så underskattad? Den är ju extremt speciell och byggdes bara i 3 500 exemplar mellan 1961 och 1968. Men nu verkar det äntligen hända något. Exemplaret på våra bilder såldes av RM Sotheby's den 19 januari för 50 400 dollar. Men det är fortfarande köpläge ...

Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.3 2017



Gran Turismo

Resultatet av Högsta Växelns senaste samarbete. Gran Turismo är ett kvalitetsmagasin som skriver mycket om klassiska bilar, något som har saknats i mångt och mycket på vår hemsida. Nu blir det ändring på detta.

SLUT