



Sunbeam Tiger 1964–67.

1. Saudiska oljebolagets nya vinstrekord 1 657 miljarder kronor
2. Ford utvecklar "Burnout Mode" för elbilar
3. Populära laddboxar får försäljningsförbud
4. Defekta batterier i 2 200 VW ID-bilar i Sverige måste byggas om
5. Skoda tvingas lägga ner Fabia, Scala och Kamiq när Euro 7 införs
6. VW:s nya billiga elbil släpps som GTI
7. Ford Explorer elbil med gener från Volkswagen
8. Ny Beast-version av Polestar 2
9. Dodge rullar ut 1 039 hästar stark Challenger
10. Elbilar blir billigare
11. Biltokig testar Leopardstridsvagn
12. Hyundai visar robot som tar hand om laddningen
13. Svensktoppen
14. Kinas nya vidunder nu starkast Scania petas
15. Klockan för 13 miljoner som matchar din Bugatti
16. Test av Raketen från Schweiz Saab 9-5 Aero Performance by Hirsch
17. Sunbeam Tiger
18. Grattis Simca Ariane
19. Max Verstappen tar första segern i Melbourne

1. Saudiska oljebolagets nya vinstrekord: 1 657 miljarder kronor

Publicerad 2023-03-21 kl 12:44 (uppdaterad 2023-03-21 kl 13:05)

Text Magnus Kvandal

Saudiarabien tjänade mer pengar på olja förra året än något annat företag tjänat – i företagets historia.



De höga priserna på olja och gas under förra året har bidragit till att driva upp inflationen över hela världen, och har gjort att allt från bensin till grönsaker har blivit dyrare. Samtidigt har de som producerar de fossila bränslena tjänat rekordmycket pengar.

Amerikanska Exxon Mobil gjorde bäst ifrån sig bland de privatägda energibolagen förra året. Hög efterfrågan på energi och skenande oljepriser efter Rysslands invasion av Ukraina gjorde att företaget kunde håva in nära 580 miljarder kronor i vinst. Det ett nytt rekord för företaget, och en ofattbart hög siffra för nästan vem som helst.

Men för kungadömet Saudiarabien är det småpengar. Diktaturens statliga oljebolag Saudi Aramco gjorde under 2022 en vinst på 1,66 biljoner kronor. Biljoner, med b. Det är, **enligt The Economist**, den största vinsten något publikt företag någonsin gjort, i historien av företag och vinster. Det är också nära nog en fjärdedel av Sveriges bruttonationalprodukt för 2021.

Saudiarabien och dess kronprins Muhammed bin Salman investerar en del av sina oljeintäkter i förnybar energi och hållbara projekt, och har lovat att nå netto noll klimatutsläpp till år 2060. Saudi Aramcos vd Amin H Nasser säger trots det i ett uttalande i samband med årsredovisningen att han tror olja och gas kommer fortsätta vara "absolut nödvändiga inom en överskådlig framtid".

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Historisk dom: Oljejätten måste kapa utsläppen



Bensinpriset kan nå nya rekordnivåer



Samma diesel på alla mackar?



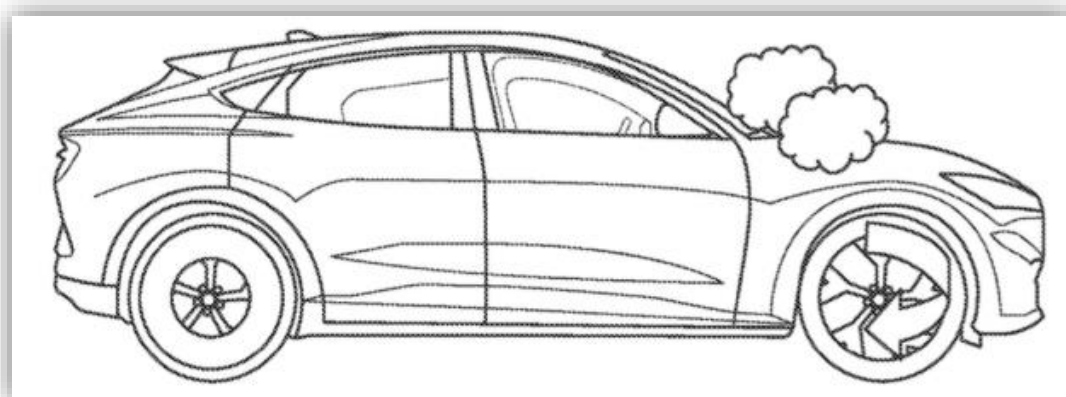
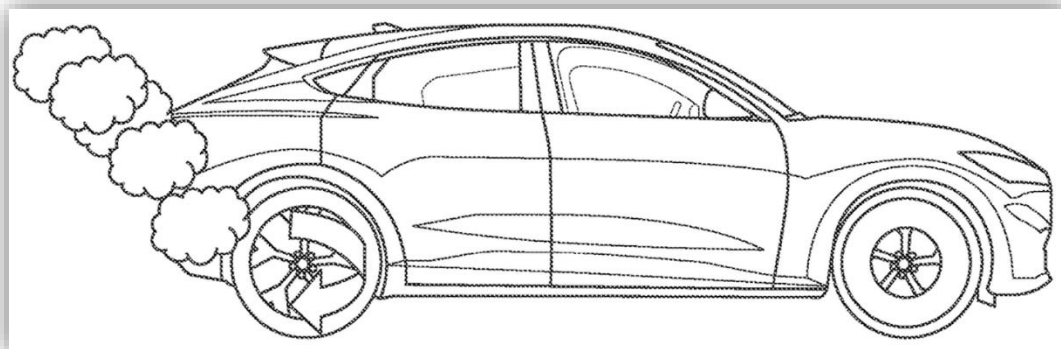
Shell slår vinstrekord – tjänar 118 miljarder



2. Ford utvecklar "Burnout Mode" för elbilar

PUBLICERAD 2023-03-17 AV CARL UNDÉHN

Med en elbil slipper du bränna bensin eller diesel för att ta dig fram. Men kanske vill du ändå bränna lite däck med en rejäl burnout? Det tror i alla fall teknikerna hos Ford.



Amerikanska CarBuzz rapporterar att Ford har lämnat in en patentansökan med teknik för eldrivna bilar för "avsiktlig hjulspinn för att värma upp däcken".

Med en knapptryckning ska det hos fyrhjulsdrivna bilar gå att bromsa framhjulen samtidigt som det sker full drivning på bakhjulen.

Eller tvärtom, för tekniken gör det möjligt att bränna däcken både bak och fram. För att höja känslan ytterligare innehåller patentet även en beskrivning av teknik för att visa kraften visuellt på displayen.

På teckningarna i patentansökan syns en bil som tydligt känns igen som Fords nuvarande elbil Mustang Mach-E. Om tekniken är något som kommer erbjudas i en framtida uppdatering är oklart.



Carl Undéhn



3. Populära laddboxar får försäljningsförbud – Easee ska överklaga

Av Wiggo Björck, Publicerad 2023-03-15 kl 17:00

Nu har Elsäkerhetsverkets dom fallit: Laddboxarna Easee Home och Easee Charge får försäljningsförbud. Cirka 100 000 av modellerna har installerats i Sverige. Företaget meddelar att man kommer att överklaga beslutet.



Två av norska Easees kompakta laddboxar beläggs med försäljningsförbud efter av Elsäkerhetsverket.

Två utav de tre Easee-laddboxar som hotades med försäljningsförbud av Elsäkerhetsverket har nu fått det, meddelar myndigheten. Easee Home och dess variant Easee Charge saknar en jordfelsbrytare eller ett likströmsskydd som uppfyller alla standarder som tillverkaren menar att den gör – och deklarerat utrustningen för.

– Tillverkaren har använt en elektronisk lösning av jordfelsbrytare istället för en elektromekanisk. Det finns en risk att jordfelsbrytaren inte alltid löser ut när och som den ska, säger Joel Lee Antman, inspektör vid Elsäkerhetsverket, i ett pressmeddelande.

Myndigheten: Redan installerade boxar måste åtgärdas

Modellerna är populära och myndigheten uppskattar att cirka 100 000 installerats redan i Sverige. Beslutet om ett försäljningsförbudet innebär att Easee nu måste återta laddboxarna från sina återförsäljare. Man är också skyldig att åtgärda brister på de laddboxar som redan installerats.

– Vi förstår att det finns en oro hos privatpersoner i den här frågan, men tillverkare som får den här typen av negativa besked brukar i regel vara snabba med att tillmötesgå de krav som ställs, säger Joel Lee Antman i ett pressmeddelande.

– Vi ser inte att det är en omedelbar fara. Men man måste ändå åtgärda de installationer som finns med ett kompletterande skydd, tillägger Per Samuelsson, avdelningschef på Elsäkerhetsverket, till [Aftonbladet](#).

Den som köpt en av de säljstoppade laddboxarna ombeds kontakta antingen tillverkaren direkt eller återförsäljaren man köpt boxen genom.

Easee: Kommer att överklaga

Easee har svarat på förbudet och meddelat att man kommer att överklaga det samt begära inhibition mot förbudets omedelbara verkan för att få det borttaget.

– Vi håller inte med om beslutet och kommer att göra allt vi kan för att skydda våra kunder, partners och anställda. Vårt huvudfokus har alltid varit människor och säkerhet, säger företagets grundare och vd Jonas Helmikstøl i ett pressmeddelande.

Kunderna behöver inte göra någonting, menar Jonas Helmikstøl tvärtom Elsäkerhetsverkets uttalande. Easee framhåller även i pressmeddelandet att det "inte har inträffat några incidenter som ligger till grund för det införda försäljningsförbudet".

– Våra kunder kan fortsätta ladda säkert, som vanligt, och behöver inte göra någonting. Vi kommer att fortsätta kämpa mot detta beslutet och att arbeta för en grönare framtid och innovativa produkter, säger Jonas Helmikstøls uttalande.

Överklagandeprocessen hos Elsäkerhetsverket kan komma att ta "flera månader", enligt Easee, men begäran om inhibition ska behandlas av domstolen inom kort.



Easee svarar på myndighetskritiken: "Alla våra kunder kan ladda helt tryggt"



Populära laddboxar kan säljstoppas – Easee Home saknar jordfelsbrytare



Experten: Så hemmaladdar du elbilen billigast och smartast



Guide: Ladda säkert med laddbox – detta måste du ha koll på

4. Defekta batterier i 2 200 VW ID-bilar i Sverige – måste byggas om

AV MATHS NILSSON

PUBLICERAT 17/03/2023

Volkswagen tvingas bygga om 2 200 svensksoldat bilar av elbilarna ID.3 och ID.4. Batteriet måste tas loss från bilarna och sedan byts flera defekta batterimoduler. Bilarna måste stå flera dagar på verkstaden under åtgärden.

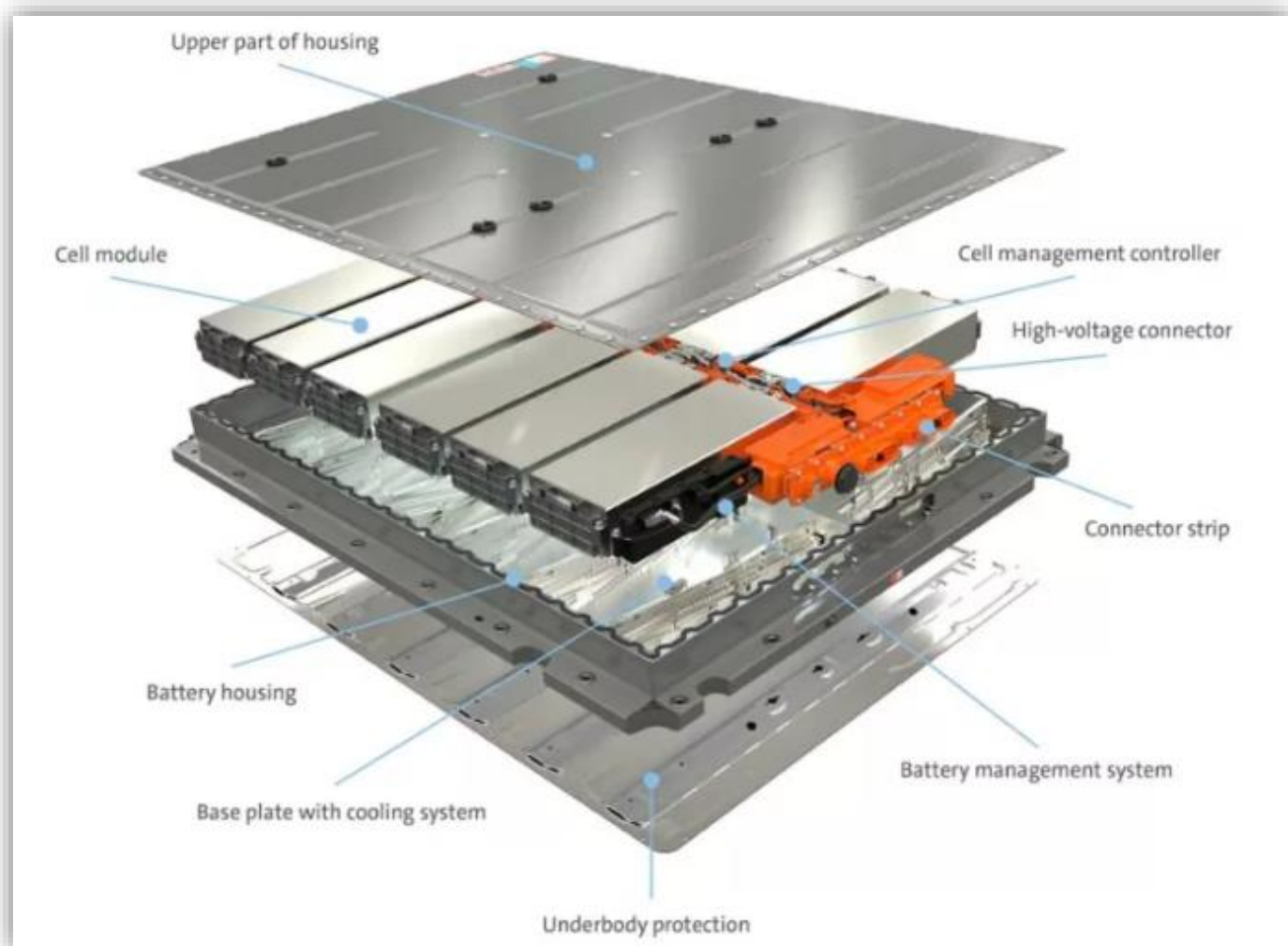


Vissa Volkswagen ID.3 och ID.4 har drabbats av problem med högvoltsbatteriet. Globalt handlar det om 10 000-tals bilar, men i Sverige är det 2 200 bilar som är påverkade och som nu byggs om i två olika servicekampanjer.

– Volkswagen har två pågående serviceåtgärder när det gäller ID.3 och ID.4. I båda fallen handlar det om utbyte av batterimoduler, säger Marcus Thomasfolk, informationschef för Volkswagen i Sverige.

Batteriet i Volkswagens ID-bilar har 12 moduler, flera av dem ska nu bytas ut på 2 200 bilar, då de kan självladda. Varje batterimodul kostar omkring 14 000 kronor, men Volkswagen står för hela kostnaden.

Åtgärden utförs ofta i samband med att bilarna lämnas in på service. Men då operationen är relativt omfattande kan bilen behöva stå 2-3 dagar på verkstaden. Batterilådan måste demonteras från bilen och sedan byts flera moduler ut i batteriet. Totalt har de flesta ID-bilar 12 batterimoduler. Ägarna uppmanas att inte ha mer än 30 procent laddning när bilen lämnas in på verkstaden, de erbjuds hyrbil när batterimodulerna byts ut.



Volkswagen har inte gått ut med de exakta tekniska orsakerna till felet, eller vad de kan få för konsekvenser för bilarna. Totalt är det 2 200 bilar av över 26 500 ID-bilar som levererats i Sverige som är drabbade. Problemet ska yttra sig genom självurladdning som särskilt vintertid kan leda till högre förbrukning.

– I det ena fallet rör det sig om drygt 2 000 ID.3 och ID.4 inom en begränsad tillverkningsperiod. I det andra fallet handlar det om cirka 200 bilar, även där ID.3 och ID.4. Ägarna kontaktas av våra verkstäder, säger Marcus Thomasfolk.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



5. Skoda tvingas lägga ner Fabia, Scala och Kamiq när Euro 7 införs

PUBLICERAT 20/03/2023 AV MATHS NILSSON

Skoda kommer tvingas lägga ner bilmodellerna Fabia, Scala och Kamiq när de nya stränga Euro 7-reglerna införs. En fabrik med 3000 anställda kan få stängas helt. – Om Euro 7 godkänns i denna form innebär det för Skoda Auto att stänga en fabrik, eftersom vi skulle sluta tillverka de mindre modellerna, säger Martin Jahn, försäljningschef på Skoda.



EU:s nya Euro 7-regler ska träda ikraft från 1 juli 2025 och kommer att innebära en rejäl skärpning av utsläppskraven. Målet är att minska utsläppen av kväveoxider från personbilar och skåpbilar med 35 procent jämfört med Euro 6. Dessutom införs krav på minskat utsläpp av partiklar från bromsar och däck. Det exakta innehållet i Euro 7 ska nu förhandlas med bilindustrin.

Skoda varnar nu för att Euro 7 får stora konsekvenser om det införs i sin nuvarande form. Många mindre bilar blir för dyra att tillverka när de nya reglerna ska uppfyllas och kommer att behöva läggas ner. Ny avgasrening leder till att modellerna inte längre blir lönsamma. I Skodas fall kommer en hel fabrik i Mlada Boleslav i Tjeckien att behöva stängas, uppger [Reuters](#).

Skoda Kamiq är en av flera modeller som läggs ner om EU inför de nya stränga Euro 7-reglerna. Modellerna blir för dyra att tillverka med ny avgasrening.

–Vi skulle sluta tillverka de mindre modellerna Fabia, Scala och Kamiq. Det betyder att 3 000 jobb skulle drabbas åtminstone, sade Skodas Martin Jahn, under en tv-debatt på söndagen, enligt Reuters.

EU uppger att hälsovinsterna är betydligt större än kostnader. Enligt Skoda kommer över 10 000 jobb att äventyras i Tjeckien när underleverantörerna räknats in. Skoda Fabia, Scala och Kamiq står för ungefär en tredjedel av märkets produktion.

6. VW:s nya billiga elbil släpps som GTI – så blir busbilen

PUBLICERAT 19/03/2023 AV MATHS NILSSON

Volkswagens nya billiga elbil kommer att släppas som GTI. Precis som originalet blir bilen framhjulsdreven och den får betydligt mer än ID.2 All:s 226 hästkrafter. – Vi jobbar på en sportig version, säger VW:s tekniske utvecklingschef Kai Grunitz till Top Gear.



I onsdags kväll visade Volkswagen upp sin nya elektriska folkbil ID.2 All (ID till alla). Bilen blir lika stor som en Polo på utsidan, men lika rymlig som Golf inuti. Volkswagen har bytt ut sitt designspråk, och elbilen ser nu mer ut som klassiska versioner av Golf, med inspiration av andra ikoniska modeller. Bilen är en traditionell halvkombi, men en C-stolpe som anknyter till Golf 1. Grundpriset är 280 000 kronor.

Nu visar det sig att bilen, precis som Golf I, kommer att släppas som busbilen GTI. Ett av märkets mest klassiska modellnamn kommer att hamna på elbilen. Redan i grundversion är bilen sportig med 226 hästkrafter, men Volkswagen nöjer sig inte med det, utan släpper även en billig prestandabil.

– Det kommer bara att vara framhjulsdrevet. Ingen fyrhjulsdraft, säger Kai Grunitz till **Top Gear**.

GTI-versionen kan bli en riktigt snabb liten sak, då elbilen redan i vanlig version har 226 hästkrafter och gör 0-100 km/h på 6,9 sekunder. GTI kommer bli betydligt kvickare och få en högre toppfart än instegsmodellens 160 km/h. Ännu vill inte Volkswagen gå ut med hur mycket effekt GTI får.

– Jag har en siffra i åtanke för makten. Men det här kommer att bli en överraskning till nästa gång vi ses, säger Kai Grunitz.

Vad prispåslaget blir är än så länge en väl förborgad hemlighet, det vi vet är att grundversionen kostar 280 000 kronor och har och en beräknad räckvidd på upp till 450 km (WLTP). D.2 är 4,05 meter lång och 1,81 meter bred. Bilen är 1,53 meter hög. Axelavståndet är 2,6 meter, åtta centimeter kortare än på dagens Golf. Mycket talar för att den slutliga versionen kan få heta Golf – i så fall återföds Golf GTI som elbil.

Teknikens Värld

7. Ford Explorer officiell – elbil med gener från Volkswagen

AV JAN-ERIK BERGGREN PUBLICERAD: 21 MAR 2023, KL 14:01

Ford ska bli mer amerikanskt. Men när den nya generationen elbilar presenteras byggs de på en plattform från Volkswagen, designen är gjord i Köln där bilarna också ska byggas. "Vi ska tillbaka till våra rötter", säger Fords designchef Thomas Morel.



Jan-Erik Berggren synar nya elbilen Ford Explorer.

FILM: <https://teknikensvarld.expressen.se/nyheter/bil-och-trafik/elbil-laddhybrid/ford-explorer-officiell-elbil-med-gener-fran-volkswagen>

Efter några tuffa år har Ford byggt om hela sin strategi för Europa. Det amerikanska arvet ska framhävas ännu mer och 2024 ska Ford ha totalt åtta modeller till försäljning, två modeller vardera i grupperna Wild Performance, Urban Escape, Active Adventure och Ultimate Outdoor.

Bland de åtta bilarna blandas förbränningsmotorer, **Mustang** och **Mustang Mach-E** bildar Wild Performance och **Bronco** finns i Ultimate Outdoor, men totalt fem nya modeller ska presenteras i år och nästa år. För att hinna ifatt konkurrenterna i elbilsracet har Ford köpt in sig på Volkswagens **MEB-plattform**. Det är den som är grunden i nya Ford Explorer, en av två bilar i Active Adventure. Samma plattform ska användas för **elversionen av Puma**, som är en av två bilar i Urban Escape.

Att Ford valt det klassiska namnet Explorer för den nya elbilen betyder en rad viktiga designelement. Explorer har av tradition en hög front och en täckt c-stolpe som lutar framåt. Men en hög front och motorhuv är inte det allra bästa för en elbil som behöver lågt luftmotstånd. Fords designchef Thomas Morel förklarar hur man byggt för att komma runt det problemet:

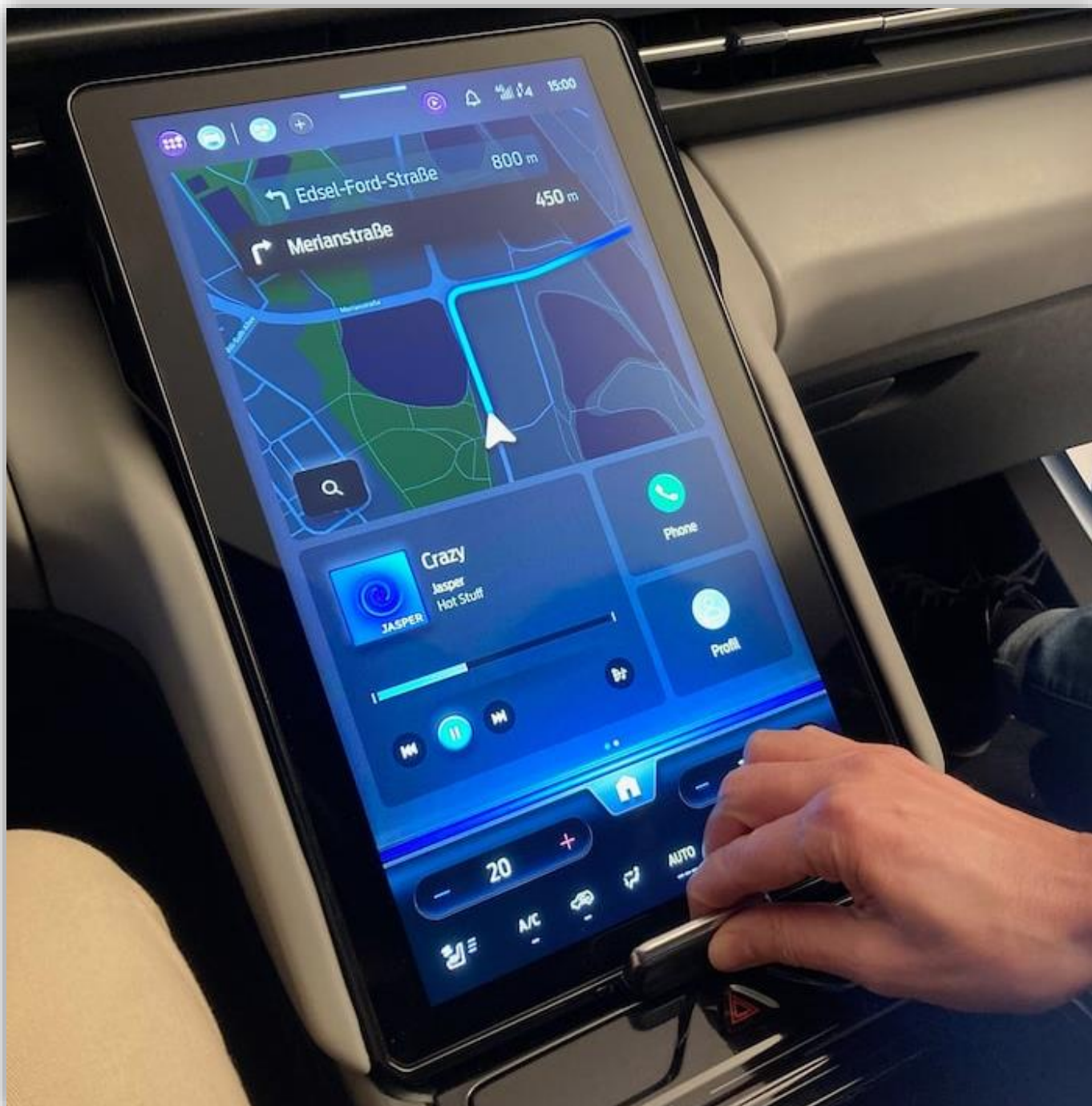


Svepande linjer och en hög midjelinje ska känneteckna en Explorer.



446 cm lång bil med korta överhäng betyder att bagageutrymmet inte är allt för stort.

– Det går att göra mycket med luftmotståndet utan att bygga en extremt låg front eller att leda luften i motorhuven som jag sett att några andra gör. Vi har nått våra mål för luftmotståndet genom att bygga en slät och följsam yta. För oss var det viktigt att bilen ser ut som en äkta Explorer.



Bakom pekskärmen döljer sig ett litet förvaringsfack som är låsbart.

– C-stolpen har vi lutat framåt men inte täckt. I stället är det linjer som föraren kan se igenom men som ger sken av en täckt stolpe. Det var viktigt för att bilen ska vara praktisk.

Thomas Morel vill inte att vi ska blanda ihop elbilen Explorer med den bil som säljs i USA.

– Vi har gjort en Explorer med en tvist, designad för Europa i Europa och den ska byggas i Europa.

Det finns ännu inget beslut om den här eldrivna Ford Explorern kommer att säljas i USA eller utanför Europa.

Även på sidorna har Ford valt att hålla Explorer ren från veck och kanter. Men dörrhandtagen är inte integrerade. Motorhuv är slät utan kanter och A-stolpen lutar relativt kraftigt. Hela kupén sitter långt bak på bilen som därmed har en lång motorhuv. Överhängen bak och fram är korta och bilen är totalt 4,46 meter lång, 12 centimeter kortare än en **VW ID.4**.



Under mittarmstödet finns ett stort förvaringsfack som ska rymma en bärbar dator.

– Vi funderade såklart på det men integrerade handtag kan ställa till andra saker, på insidan, säger Thomas Morel.

Både fram och bak ramar lamporna och stötfångaren in området för registreringskylt och den något nedtonade logotypen Explorer samt, i fronten, Ford-märket.

På insidan är det lätt att känna igen detaljer från Ford Mustang Mach-E men även från VW-modellerna. Hela ljusplattan till vänster om ratten är identisk med den vi ser i VW:s bilar.

Bildskärmen i mittkonsolen kan ställas i olika vinklar och under skärmen finns ett utrymme där du kan förvara saker du vill låsa in. Ställ upp skärmen och du når utrymmet. När skärmen läggs ner igen stängs utrymmet och skärmen kan inte flyttas om bilen är låst, även om det är en manuell öppning.

Explorer har ingen head up-display men en mindre skärm framför ratten med den mest nödvändiga informationen. Växelspaken är verkligen en spak på ratten och inte, som i VW-bilarna, ett vred.

Ford har valt att bygga en mittkonsol i stället för ett öppet golv. Anledningen är att de vill skapa utrymmen för saker i stället för att låta dem ligga fritt. Utrymmet under armstödet mellan stolarna kan byggas om och rymmer totalt tre stora pet-flaskor, eller en dator eller en handväska. Ford planerar att sälja olika förvaringssystem till sin lilla "garderob".

Ovanpå instrumentpanelen finns en platt högtalare med en ljusslinga för interiörbelysning och Ford har monterat egna stolar där värme och massage, för föraren, är standard.

Den stora bildskärmen kan delas in i tre delar. Övre delen har ”knappar” som du kan konfigurera själv för att snabbt komma åt dem. Den större mittendelen används för bland annat pågående navigering. I botten finns fasta knappar för ljudsystemet och klimatanläggningen. De funktioner som används mest ska enligt Ford vara enkla att komma åt och lägger du armen på armstödet ska handen naturligt finnas vid den nedre delen. Ford har också plockat bort det lilla runda vredet på skärmen som vi sett tidigare.

Ford har inte, när det här skrivs och trycks, avslöjat några uppgifter om vare sig batteristorlek, laddningskapacitet eller räckvidd för Explorer. Men vi räknar med att prestandan ligger i närheten av det vi sett i främst Volkswagen ID.4.



JAN-ERIK BERGGREN



**Ford Explorer – förhandstitt
GALLERIER**



**Ford Explorer officiell
GALLERIER**



8. Ny Beast-version av Polestar 2

Av redaktören för bytbil 2023-03-21

Specialaren bygger vidare på konceptet



Polestar 2 BST edition 230.

Med sina 476 hästkrafter gör Polestar 2 BST edition 230 0-100 km/h på 4,4 sekunder. Den nya versionen, som görs i begränsad upplaga, går att beställa från och med idag. Detta är den andra versionen av Polestar 2 i begränsad upplaga.

BST edition 230 är namnet – och mycket känns igen från Polestar 2 BST edition 270.

Det handlar om chassiuppgraderingar som sänkt markfrigång (minus 25 millimeter), specialutvecklade dämpare från Öhlins, 20 procent styvare fjädring, främre fjäderbensstag och unika 21-tums aluminiumfälgar med R21 Pirelli P Zero-däck som utvecklats specifikt för BST edition-bilarna.

Upplagan bygger på inspiration från **konceptet "Beast"** som visades upp 2021.

Nya designuppdateringar

Nytt för BST edition 230 är vissa designuppdateringar. Däribland hittas den unika exteriörfärgen Nebula, MicroSuede-textil för stolarna och inlägg på ratten som är gjord av delvis återvunnen Nubuck.

– Begränsade upplagor som BST edition 230 ger oss möjligheten att utforska exteriörfärger, grafik och material på snabbare och mer kreativa sätt, säger Polestars vd Thomas Ingenlath i ett pressmeddelande.

Som tillval finns också en fullängds racingrand.



Görs i 230 exemplar

Drivlinan stavas Long range Dual motor. Den totala effekten uppgår i 350 kW (476 hästkrafter) och bilen har ett vridmoment på 680 Nm. Sträckan 0-100 km/h avverkas på 4,4 sekunder och topphastigheten är satt till 205 km/h.

Det rör ju sig om en begränsad upplaga. Och namnet avslöjar hur pass begränsad den blir.

Bara 230 exemplar ska produceras för de europeiska och nordamerikanska marknaderna. Bilarna finns tillgängliga för beställning online från i dag (21 mars) och leveranserna beräknas sedan starta från tredje kvartalet 2023.



Feber

9. Dodge rullar ut 1 039 hästar stark Challenger

AV BOBBY GREEN 2023-03-21 KL 16:30

SRT Demon 170 firar av modellen



FILM: <https://youtu.be/KfPJ0dmSO8E>.

Dodge har den senaste tiden rullat ut flera versioner av modellen Challenger och nu är det dags för final, och som väntat går man ut med flaggan i topp. Det vi har här är Challenger SRT Demon 170 och det är ett rejält muskelpaket med inte mindre än 1 039 hästar stark V8:a under huven om du tankar E85. Den gör 0-96 km/h på 1,66 sekunder, klarar kvartsmilen på 8,91 sekunder och ska vara den produktionsbil med högst g-kraft (2.004) vid acceleration hittills.

Köpare måste skriva på ett kontrakt där det står att de verkligen förstår att bilen har extrem prestanda och att det i princip är en dragracing-bil som får framföras på gatan. Orderböckerna öppnar den 27 mars och på prislappen står det 96 666 dollar. 3 300 exemplar kommer att tillverkas.



Bobby Green



**Nästa Dodge Charger och Challenger går bara på el
Muskelbilarna tappar sina brumbrum-ljud**



**Nu kan man köpa Dodge Challenger som cab
Hurra**



**Dodge presenterar Charger med eldrift
Koncept som kan bli verklighet 2024**

10. Elbilar blir billigare: Priset på batterier dyker

Av Marcus Berggren 21 Mars, 2023

En av de största kostnaderna förknippade med elbilar är batteriet.



Den dykande priset på litium innebär att priset på elbilar lär sjunka.

Nästan alla batterier för elbilar består av litium, ofta kallat för det vita guld. Sedan januari har priserna minskat med närmare 20 procent, vilket i sin tur gör elbilar billigare.

Det är trots att elbilsförsäljningen världen över har ökat markant. Även priset på kobolt – ofta använt i batterier med längre räckvidd – har halverats.

Koppar har också blivit billigare – ungefär 18 procent, trots att efterfrågan har varit svår att matcha. [Det rapporterar amerikanska New York Times.](#)

Varför sker detta?

De flesta analytiker har bedömt att råvarupriserna kommer att öka eller åtminstone ligga på samma nivå, men detta är alltså inte fallet.

Exakt varför priserna har fallit är inte helt glasklart. Vissa tror att det är en kortsiktig trend som beror på den minskade efterfrågan av elbilar i Europa och Kina som en konsekvens av att diverse incitament försvinner.

Andra tror att tillverkningsprocesserna och gruvdriften har effektiviserats vilket i sin tur har pressat priserna.

Billigare bilar på gång

Med det sagt förblir vinstmarginalen för litium exceptionellt hög. Litium kostar ungefär mellan 50 000 och 80 000 kronor per ton att få fram, medan det säljs för ungefär tio gånger så mycket.

Dessa vinstmarginaler gör branschen oerhört lukrativ och det är således lätt att hitta finansiering enligt Shweta Natarajan, en partner på [Mobility Impact Partners](#) som är ett private equity-bolag som fokuserar på transportindustrin.

Samtidigt innebär det att priserna rimligtvis kommer att falla ytterligare.

42 gånger mer

Vita huset påstår att litiumproduktionen måste öka 42 gånger om till 2050 för att säkerställa att efterfrågan möts.

Det kryllar av litium i världen, men det ansågs inte vara särskilt värdefullt förrän elektrifieringen tog fart.

I takt med att priserna på litium och liknande råvaror minskar gör även priset på elbilar det. I sin tur gynnar det slutkonsumenten och en framtid med allt billigare elbilar närmar sig med stormsteg.

Läs även: [Recension av Dacia Spring – Europas billigaste elbil](#)

Läs även: [Nio byter 60 000 batterier – varje dag](#)

Läs även: [Kinesiska batterier tar över bilindustrin – i Europa](#)

Läs även: [Volkswagens nya elbil är ruskigt billig](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



11. Biltokig testar Leopardstridsvagn!



FILM: <https://youtu.be/qk3s3ckJHso>.

12. Hyundai visar robot som tar hand om laddningen

PUBLICERAD AV CARL UNDEHN 2023-03-21

Att vi i framtiden fortfarande måste kliva ur bilen och koppla in sladden på egen hand när det är dags att ladda bilen blir allt mindre sannolikt.



Inom samarbetet för laddnätverket Ionity samlades förra året tillverkarna BMW, Mercedes, Audi Porsche och Ford kring att ta fram **en standard för där en robot sköter laddningen**.

Även Hyundai ingår i Ionity och den koreanska tillverkaren visar nu en automatisk laddrobot kallad "Automatic Charging Roboto", eller kort ACR.

I en video presenteras tekniken som då kombineras med Ioniq 6 förmåga att kunna parkera på egen hand genom en knapptryckning på nyckeln.

Efter att bilen ställt sig rätt säger roboten åt bilen att öppna laddluckan för att med en arm sätta in laddsladden i bilen.

En till synes enkel sak som att koppla in en sladd är en rejäl utmaning för en robot. För att placera kabeln rätt använder den en 3D-kamera och artificiell intelligens.

Vid det laget har föraren redan lämnat platsen. För att på håll kunna se när laddningen är klar finns lysdioder på sidan av roboten. De är i samma pixlade mönster som strålkastarna hos bland annat Ioniq 5 och visar bilens laddstatus.

– ACR kommer att bidra till att göra det enklare och bekvämare att ladda elfordon, särskilt i mörka miljöer. Den kommer också att förbättra tillgängligheten, särskilt för personer med nedsatt rörlighet, eftersom laddningskablarna blir allt tjockare och tyngre för att möjliggöra snabbare laddning, säger Dong Jin Hyun som leder Robotics Lab hos Hyundai.



En positiv detalj för våra breddgrader är att Hyundai har gjort roboten robust och vattentät för att kunna användas i alla klimat och miljöer.

Hyundai tror att robotar både kan göra laddning enklare och mer effektivt genom att parkerade bilar kan laddas i tur och ordning när de står parkerade en längre tid.



Carl Undéhn



13. Svensktoppen



FILM: <https://youtu.be/9lxWnilM0L8>.

14. Kinas nya vidunder nu starkast, Scania petas

AV Marcus Berggren 20 Mars 2023

Scania och Volvo Lastvagnar har länge kört dragkamp om vem som tillverkar den mest motorstarka lastbilen. Nu har emellertid en kinesisk aktör petat kungen, Scania R770. Världens starkaste lastbil heter numera Shacman X6000.



Nya Shacman X6000 stoltserar med 800 hästkrafter och 3 750 newtonmeter.

2011 lanserade Volvo modellen FH16 med en 16-liters rak sexa på 750-hästar och 3.550 newtonmeter.

Som svar på tal kom Scania med sin flaggskeppsmodell R770 i september 2020 som alltså har 770 hästkrafter och 3 700 newtonmeter.

Slut på det roliga

Nu har emellertid kinesiska Shacman X6000 tagit klivet upp på förstaplatsen. Det nya kinesiska vidundret stoltserar med 800 hästkrafter och 3 750 newtonmeter.

X6000 lanseras endast på den kinesiska och ryska marknaden. Det finns även planer på att tillverka lastbilen i Argentina för den sydamerikanska marknaden, där Scania är en stor spelare.

Nya **Shacman X6000** ser exakt ut som en femte generationen Mercedes-Benz Actros. Under huven ruvar en 16,6-liters åttacylindrig dieselmotor kallad Weichai WP17H800E68.

Kraften går ner i backen via en 16-stegad automatlåda och de fyra bakre hjulen. Toppfarten är 120 kilometer i timmen – till skillnad från lastbilar i EU är inte kinesiska tradare fartbegränsade.



X6000 kommer endast att säljas i Ryssland och Kina.



Exteriören påminner mycket om Mercedes-Benz Actros.

Starkaste lastbilen är ingen nykomling

Även om man kanske inte har hört talas om Shacman har märket funnits sedan 1968 och är en kinesisk buss- och lastbilstillverkare som är populär i många utvecklingsländer.

En enormt viktig aspekt för lastbilar är pålitlighet, ett område där aktörer som Scania och Volvo levererar, trots enormt mycket kraft.

Hur nya Shacman X6000 står sig återstår att se, men det gäller att lastbilen är tuff för att kunna handskas med ryska och kinesiska vägar.



Interiören är ett potpurri av flera andra aktörer.

Läs även: [EU-förslag – ”förödande för Scania”](#).

Läs även: [Företag kör miljövänliga lastbilar – åker på skattesmäll](#).

Läs även: [Här drar elbilen upp 17 ton lastbil ur diket](#).



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

15. Fem logotyper med en spännande historia

Av Anders Værnéus 14 Mars, 2023

Du ser dem dagligen – logotyperna. Men – handen på hjärtat – du vet kanske till vilken bil de hör. Men har ingen aning om varför de ser ut som de gör?



*De fyra ringarna i fören på alla Audis bilar,
vad betyder de egentligen?*

Personligen så avskyr jag dem. Alla logotyper som jag inte har en susning om vad de står för. Värst är det i bilvärlden där jag så ofta exponeras för företagslogotyperna, utan att ha en aning om deras bakgrund.

Här kommer därför en lathund till fem vanliga logotyper som du faktiskt borde känna till.

Citroën

När **André Citroën** 1919 bestämmer sig för att börja göra bilar, hade han redan sedan länge haft en fabrik som tillverkade kuggväxlar efter ett polskt patent han köpt år 1900.



*De båda vinklarna är alltså två snedskurna kuggar.
Och inget annat.*

Poängen med patentet är att det bygger på snedställda kuggar, som ger en både mjukare och tystare funktion. Och det är just dessa snedställda kuggar som han 1919 tar och stiliserar till sin nya bilfabriks logotype.

Chevrolet

Louis Chevrolet var i Frankrike – närmare bestämt i huvudstaden Paris. Han hade en lång dag med möten med lokala bilförsäljare som förhoppningsvis skulle bli återförsäljare för den nya amerikanska bil som bar hamns efternamn.



På en tapet i ett hotellrum i Paris, hittade Louis Chevrolet sin logotype.

Han lade sig på rygg. Tankarna var många. Bland annat hade han ännu inte funderat ut hur logotypen för den nya bilen skulle se ut. Blicken flackade runt rummet och trevade sig fram i tapetens mönster. Plötsligt fixerades den vid två korslagda fyrhörningar – en romb och en rektangel i kors. Han satte sig upp och ritade av mönstret. Det blir perfekt som logotyp. Och så fick det bli.

Volvo

Vi kan ju börja med namnet. När bilen lanserades hävdade grundarna Larsson och Gabrielsson att det betydde "jag rullar". Min farfars far som disputerat i både grekiska och latin, fnös hemma vid matbordet på Linnégatan. Volvo betyder "jag rullar runt", sa han föraktfullt. Ett illa namn på en ny bil.

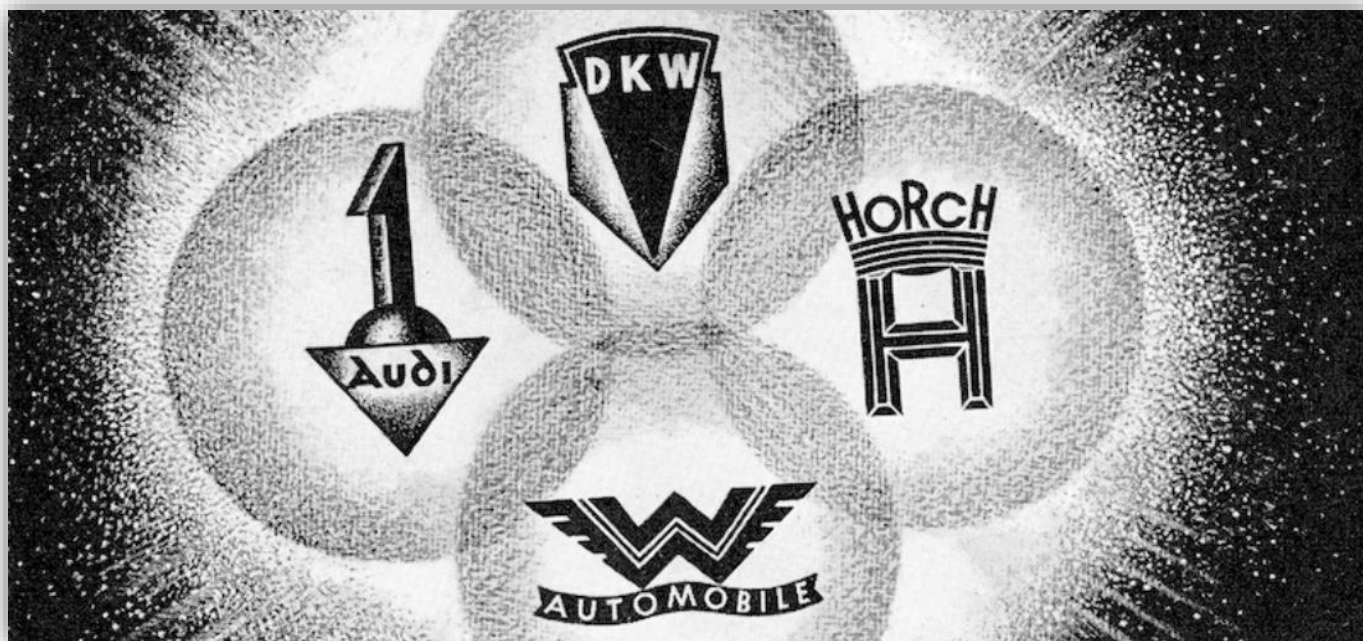


Hur som. Volvo lever och har inte rullat runt mer än någon annan bil. Märket då? Cirkeln med pilen som pekar snett uppåt. Är den urgamla kemiska symbolen för järn och härstammar ända tillbaks till Romarrikets dagar.

Kopplingen, som Volvo-grundarna ville se, var till svensk järnhantering och stål och styrka. Men också gärna kopplat till bilens egna styrkor och kvalitéer.

Audi

Du har sett de fyra ringarna. Kanske trott att det hör till de olympiska spelens fem ringar på något sätt. Men se, så är inte fallet. Såhär hänger det ihop.



Det var dessa fyra bilmärken som gick samman och bildade Auto Union.

På hösten 1929 brakade världsekonomin samman. Den svarta måndagen på börsen i New York formade med sig en ny himmel, som absolut inte var ljus.

I Tyskland fanns bland mycket annat, fyra biltillverkare som alla hade gått bra. Men som efter den där måndagen 1929, snart såg sina ekonomier bli allt mer ansträngda och deras framtid mörknade.

Dock rådde bolagen ha samma bank, som snart förstod vartåt det barkade. Förslaget kom snart om att slå ihop de fyra till en och samma enhet – en slags Auto Union. Och precis så blev det.



De sammanflätade ringarna skulle visa att Horch, Wanderer, DKW och Audi nu var ett.

De fyra bilmärkena Audi, Horch, Wanderer och DKW slog ihop sina påsar och bildade Auto Union AG 1932. Logotypen med de fyra sammanflätade ringarna är alltså en symbolik för dessa fyra tillverkares gemensamma bolag – ett bolag som under 1930-talet blev Tysklands andra största biltillverkare efter Mercedes. Och ett företag som på riktigt slog sig in i kampen om både kunder, lyx och världsrekord.

Rolls Royce

Nä, jag tänker denna gång inte berätta om de båda RR:en i detta engelska bil-mästerverks logotype, utan ska här berätta för dig historien bakom den vingprydda dam som står högst upp på herrarna Rolls och Royce's bilar.

Jag ska dessutom göra det enkelt för mig och låta min käre far **Hans Værnéus** berätta. Han har levt sitt liv bland bilar och kan detaljer som dessa, bättre än de flesta. Här kommer berättelsen om Spirit of Ecstasy:



Det var såhär som de första skisserna såg ut till Rolls Royce så legendariska kylarprydnad.

Historien om RR-s vackra kylarprydnad är späckad av övermod, otrohet, hysch-hysch, klasskillnader och andra mänskliga svagheter. Här bara kort historik.

En kylarprydnad till alla bilar

Claude Johnson, VD för Rolls Royce, var under 1910-talet orolig för att RR-ägare skulle sätta opassande kylarprydnader på sina bilar.

1910 vände han sig till konstnären **Charles Sykes** och bad honom att producera en lämplig maskot som skulle pryda alla RR-bilar i framtiden.



Vacker som en dag, skön som en älva. Spirit of Ecstasy berör.

Sykes hade tidigare gjort en statyett av en ogift sekreterare vid namn **Elenor Velesco Thorton** och han beslöt att göra en kylarprydnad av henne till RR.

Sykes kallade sitt verk:

En graciös liten gudinna, andan av extas, som har valt vägresor som sin högsta fröjd och stigit av på fören av en RR-bil för att frossa i luftens friskhet och det musikaliska ljudet av hennes fladdrande draperier

Kylarprydnaden kom därför att, lite kortare, kallas "**Spirit of Ecstasy**".

Silverpläterad dam

Den 6 februari 1911 presenterade Sykes sin "Spirit of Ecstasy" för Rolls Royce. Kylarprydnaden var silverpläterad från 1911 till 1914 då maskoten kom att tillverkas av nickel eller kromlegering.

Den knästående versionen kom 1934 och fram till 1939 samt 1946-1956.

Tack käre far för hjälpen!

Läs också om:

[Audis historia](#)

[Rolls Royce nästa satsning](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och Sveriges mest kända profil när det gäller det gäller klassiska båtar. Driver idag AB Sjöexpress.

16.Test: Raketen från Schweiz Saab 9-5 Aero Performance by Hirsch

Av Erik Punt 18 Mars 2023

Under det tidiga 2000-talet ångade Stallbacka-fabriken på för fullt och Saab gjorde några av de försäljningsmässigt bästa åren någonsin.



9-5 med Hirsch-paket trivs bäst när den får sträcka ut på lands- och motorvägar.

Storsäljaren 9-5 hade dock börjat få några år på nacken och en imagemässig skjuts var på sin plats.

Saab tog extern hjälp från landet som främst har gjort sig kända för dyra klockor och exklusiv choklad.

Hela historien börjar i den lilla staden Sankt Gallen som ligger i den nordöstra delen av Schweiz.

Där hade återförsäljaren Hirsch under många år etablerat sig som en av de största när det gällde Saab och tagit en marknadsandel som på allvar hotade de tyska premium-konkurrenterna.

Saab <3 Hirsch

Under åren kring sekelskiftet lanserar Hirsch flera optimerade modeller baserade på Saabs produktutbud med tilläggsnamnet Troll.

Bilarna karaktäriseras av rejält optimerade motorer, bättre chassi, aggressivare exteriör och andra prestandahöjande uppgraderingar.

Utförandet var på en tillräckligt hög nivå för att imponera på beslutsfattarna i Trollhättan och partnerskapet var ett faktum.

Bakgrunden till beslutet är inte särskilt svår att lista ut. BMW hade M, Mercedes hade AMG och nu var det dags för den lilla tillverkaren från Trollhättan att skapa sin egen prestandaavdelning.

Hirsch-modellerna skulle rikta in sig på de konsumenter som krävde något extra utöver toppmodellen Aero och dessutom önskade en mer individualiserad upplevelse.



Interiören var en traditionell, men kolfiberbestyckad, Saab-inredning som dessutom kryddats med läderklädda handtag och aluminiumpedaler.

Troll blev Saab performance by Hirsch

2002 var det dags att lansera det första resultatet av partnerskapet. Troll-namnet som Hirsch själva använt hade visserligen en anknytning till både Sverige och Saabs hemstad Trollhättan men ansågs, av förståeliga skäl, inte vara sofistikerat nog.

Prestandauppgöringarna lanserades istället under det självförklarande varumärket "Saab performance by Hirsch" på Genève-salongen under mars 2002.

I oktober startade försäljningen via utvalda återförsäljare i Sverige, England, Tyskland och Schweiz.

– De produkter vi tagit fram till Saab 9-5 Aero är en naturlig förlängning av bilens sportiga grundkaraktär. Motorkaraktäristiken ändras till exempel inte i grunden, vi bara förstärker den.

Och de delar som påverkar designen är tydligt funktionella och tillför bilen långt mer än bara kosmetiska egenskaper, kommenterade Rene Hirsch som för tiden var VD för Hirsch Performance AG men som numera säljer Lamborghini och Mercedes.

Genève-salongen

På Genève-salongen 2002 lanserades två olika nivåer av prestandaoptimering (280 respektive 305 hästkrafter), ett exteriörpaket och ett interiörpaket.

Inför modellåret 2003 fanns de optimerade bilarna utställda hos återförsäljarna och pressbilar ställdes till mediernas förfogande.

Av en ren tillfällighet har en av redaktionens medlemmar numera tillgång till exakt samma bil som Aftonbladet, TV4+ och Auto Motor & Sport körde under vår-vintern för nästan exakt 20 år sedan.

Vi har tagit ut bilen på en rejäl provrunda för att känna hur den presterar och stämna av om de dåvarande provkörningsrapporterna stämmer överens med hur vi upplever bilen.



9-5 designades av normannen Einar Hareide och Hirsch-paketet förstärker dess fina former.

Första intrycket

Det första man lägger märke till när man närmar sig bilen är det diskreta men avsevärt mycket aggressivare utseendet som fronten, kjolpaketet och takspoilern bidrar med.

Det prestanda-orienterade utseendet understryks av de 18 tum stora fälgarna som tillverkats i en legering av aluminium och magnesium för att minska den ofjädrade vikten. Baktill lägger man märke till de karaktäristiska ändrören som har två utblås vardera.

Kolfiberinteriör

När man öppnar dörren möts man direkt av instegströsklar i kolfiber som ackompanjerar kolfiberpanelen och den biffiga men ergonomiskt utformade ratten som också bestyckats med kolfiberinlägg.

Exklusivt så det skriker om det, i alla fall 2003 då kolfiber som material ofta var reserverat för de mest exklusiva sportbilarna som **Koenigsegg** och **Pagani**.

Den före detta pressbilen är rejält utrustad och med det kommer en Saab-innovation, ventilerade säten, som lanserades med 9-5 år 1997.

De ventilerade stolarna har perforerat skinn för att skapa förutsättningar för rätt flöde av luft i de nedre regionerna.

Ett vanligt missförstånd är att fläktarna blåser luft men i själva verket suger de vilket var det mest hälsosamma enligt experterna på Saab. Så nu vet ni det!

Sätena bjuder i alla fall på en enastående blandning av komfort och sidostöd och det finns faktiskt få säten på marknaden som kan matcha dem trots dess ålder.

Det enda man kan anmärka på är den något höga sittpositionen som bland annat är en konsekvens av de tidigare nämnda fläktarna som bygger något på höjden.

När man positionerat sig i de bekväma sätena och ska stänga dörren noterar man att Hirsch bytt ut plasthandtagen mot läderklädda diton vilket understryker den förbättrade kvalitetskänslan.

Bilen startas på klassiskt Saab-manér genom att vrida om tändningslåset som sitter placerat mellan framstolarna.



Saab 9-5 Hirsch var en av märkets mest förarorienterade modeller.

Krispigare motorljud

Motorljudet är dämpat men ändå förstärkt jämfört med en vanlig 9-5 Aero. Hirsch har bytt ut hela avgassystemet från downpipen hela vägen till de två slutrören och det märks.

Vid startögonblicket är tomgången lite högre vilket förstärker motorns närvaro innan den snabbt lugnar sig och man kan lägga i första växeln och rulla i väg.

Den något oprecisa växellådan fick sin beskärda del av kritik vid lanseringen men framstår så här några år i efterhand mest som charmig.

På samma sätt upplevs lågfartsegenskaperna som kräver en mästertlig manövrering av kopplingspedalen för att inte resultera i otrevliga frustanden.

9-5 Hirsch handlar inte om att glida runt i sakta mak utan om att sträcka ut på milsvida lands- och motorvägar.

En kraftexplosion

När motorn och växellådan kommit upp i temperatur är det dags att se vad den går för. Först händer ingenting, sedan hinner man ställa sig frågan om allt fungerar som det ska och slutligen passerar den orangea nålen 2.500 varv per minut och en fullkomlig urkraft verkar ha frigjorts under huven.

Racerföraren Hubert Bergh kommenterade kraftutvecklingen såhär när han provkörde bilen 2003: "Effektkurvan på den här uppfattas som att det sitter en tusen hästar under huven".

Det finns med andra ord rejält med kraft vilket i kombination med den höga utväxlingen borgar för fantastiska långfärdsegenskaper.

Den ultimata 9-5-upplevelsen är att mysa ner sig i de komfortabla sätena, trycka in Night Panel och ställa in siktet riktigt långt bort. Varför inte någonstans nere på kontinenten?



Saab 9-5 Hirsch är en diskret pjäs men de dubbla ändrören och takspoilern avslöjar vad det handlar om.

Hirsch delar bromsar med Ferrari

Det märks att ingenjörerna på Hirsch hade snabba långfärds egenskaper i fokus när de tog fram Performance-paketet.

Chassiegenskaperna är sportiga men inte onödigt hårda och Hirsch har dessutom bytt ut bromsarna mot rejäla doningar från italienska Brembo.

Bromsoken är av samma typ som bland annat sitter monterade på [Ferrari F40](#) och Lamborghini Murcielago.

Summan av kardemumman

9-5 är en av Saabs mest ikoniska modeller någonsin och Hirsch-modellen är onekligen herren på täppan när det kommer till prestanda och exklusivitet.

När rekordstora mängder Saabar skrotas ut kommer unika modeller i gott skick att stiga i värde och det börjar bli dags att hugga sig ett bra objekt innan det är för sent. Den första generationen av Aero-modellen har redan passerat botten prismässigt.

Att få uppleva en av Saabs snabbaste modeller någonsin är en fantastisk inblick i vad svensk ingenjörskonst (plus en skvätt schweizisk) kunde åstadkomma under de första åren på 2000-talet.

9-5 Performance by Hirsch bjuder onekligen på en trevlig helhetsupplevelse men det går också att förstå att konkurrensen från Tyskland var stenhård.

Det hade emellertid behövts minst 100 hästkrafter till och fyrhjulsdraft för att på allvar sätta ditt BMW M5, Audi RS6 och Mercedes E63 AMG.



*9-5 Hirsch var uppe och slogs med de stora namnen,
men orkade inte riktigt hela vägen in i mål.*

Det här ingick i Performance-paketet

- Större turboaggregat (Garrett TB28) och intercooler
- Större insugsrör, annan bränsletrycksregulator
- Uppgradering av motorstyrsystemet Trionic
- Hårdare fjädrar och dämpare, 10 millimeter lägre
- 18-tumsfälgar med Pirelli P Zero Rosso 235/40
- Spoilerpaket fram och bak, unika sidokjolar
- Nätinlägg i grillen
- Komplet sportavgassystem inklusive sport- katalysator och separata slutrör
- Instrumentbräda i grå kolfiber, kolfiberklädda instegströsklar
- Laderskodda dörrhandtag
- Pedaler i borrad aluminium

Saab 9-5 Aero Performance by Hirsch

Motor: 2,3-liters rak fyra turbo, 305 hästkrafter, 420 newtonmeter

Kraftöverföring: 5-växlad manuell, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 6,3 sek

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 1740 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4828/2042/1501 mm

Pris: 526 100 SEK 2003 vilket motsvarar 750 000 SEK idag

Högsta Växelns helhetsintryck av Saab 9-5 Aero Performance by Hirsch

Slutbetyg: 4/5



Med Performance-paketet från Hirsch blev 9-5 både sportig och lite mer exotisk. En fenomenal långfärdsvagn som väcker alltmer uppmärksamhet ute på vägarna i takt med att Saab-beståndet minskar.

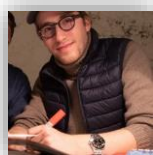
Bilen bjuder på mycket Saab-känsla genom kraftig turbo-effekt, snillrik kopphållare och spännande innovation som de ventilerade sätena.

Trots att modellen ansågs riktigt extrem när den lanserades för 20 år sedan går det inte att undkomma känslan av att Saab kanske hade tagit ut svängarna ännu lite mer om man inte varit så hårt tyglade av GM.

Fyrhjulsdraft och mer effekt hade kunnat innebära det imagelyft som Saab verkligen hade behövt.

Läs även: [Till salu: Saab 9-3 Viggen – tyskarnas mardröm.](#)

Läs även: [Saab säljer fortfarande bilar i Taiwan.](#)



Erik Punt

Skribent på Högsta Växeln, Saab-fantast och ägare till en före detta pressbil, nämligen en Saab 9-5 Hirsch.

17. Sunbeam Tiger

Av Gran Turismo - 05/01/2020.

Sunbeam tog fram släggan (bokstavligen) och klämde ner en Ford V8 i sin Alpine. Resultatet blev "Tiger", en skapelse som kallats "fattig mans Cobra". Den var nämligen billig då. Idag är den en miljonbil!



Sunbeam Tiger 1964–67.

Allt är Carroll Shelbys förtjänst. Utan hans inblandning hade förmodligen priserna i USA varit betydligt lägre. Nu ser man istället det som en gång var "fattig mans Cobra" som ett aningen billigare alternativ till Shelbys mest berömda skapelse. Det har faktiskt betalats över två miljoner kronor för en fin original-Tiger i USA!

Sunbeam Tiger var egentligen en totalt omöjlig bil men trots dåliga odds blev den något av en succé och tillverkades i hela 7 083 exemplar. Inspirationen kom förstås från den samtida AC Cobra men det var faktiskt Formel 1-föraren och flerfaldige världsmästaren Jack Brabham som 1962 kom med idén till Tiger.

Tanken var att bygga ett billigare alternativ till Cobra genom att utgå från en enklare basbil än den exklusiva och handbyggda AC Ace. Grunden var Sunbeam Alpine, en massproducerad och trevlig, men inte speciellt snabb eller avancerad roadster.

Sunbeams stolta historia var ett bra avstamp för projektet. Redan under första världskriget tillverkade man fantastiska flygmotorer, allt från V8:or via V12:or till en diesel (!). På det följde racerbilar och Sunbeam var första brittiska märke att vinna en Grand Prix-tävling 1923. Efter det följde en rad hastighetsrekordbilar och slutligen den första "Tiger" från 1925.



Det var den sista banracern som också höll det absoluta fartrekordet. Maskinen var en kompressormatad V12 på knappa fyra liter och efter dess framgångar byggde man även en systerbil kallad "Tigress", Tigrinnan. Bägge finns faktiskt kvar, Tiger på ett museum i Utah, inte långt från Bonneville Salt Flats medan Tigrinnan, idag försedd med en Napiermaskin, körs i brittisk historisk racing.

Sunbeam drev också den brittiska delen av märket Talbot som var en succé, men det räckte inte. Företagets ekonomi kollapsade, 1935 var konkursen ett faktum och Rootes-koncernen, som även kom att kontrollera de klassiska märkena Hillman, Humber, Singer, Commer och Karrier tog över.

Lord Rootes, men kanske framför allt hans son Brian, drömde om Sunbeams fornstora dagar och när idén om en Sunbeam Alpine med V8 dök upp var åtminstone Brian snabb att nappa. Till saken hör att man på den tiden hade ett fabrikssteam som mest pysslade med rally och tävlingschefen Norman Garrad råkade ha en son som bodde på den amerikanska västkusten, inte långt från där Carroll Shelby hade sin verksamhet och där man börjat montera i Ford-V8:or i AC-bilarna som kom från England.

Resten är, som det heter, historia. Med en tumstock kollade man motorns mått och kom fram till att den lilla V8:an på 260 kubiktum förmodligen skulle få plats i en Alpine. Shelby fick uppdraget att bygga en prototyp, det skulle ta åtta veckor och kosta 10 000 dollar. Resultatet blev sedan körbart på försommaren 1963.

Så långt hade Brian Rootes arbetat utan pappas vetskap och Lord Rootes var skeptisk. Något som snabbt gick över när han fick provköra prototypen. På stående fot kontaktade lorden Henry Ford II och beställde 3 000 motorer inklusive växellådor och bakaxlar och efter bara åtta månaders utvecklingsarbete premiärvisades Sunbeam Tiger på 1964 års New York Motor Show.



Förvånansvärt lite behövde göras för att anpassa Alpine till den nya motorn. Styrningen blev en kuggstång istället för snäcka, ett panhardstag monterades på den stela Danabakaxeln och man jobbade lite med fjäderhårdheter och dämparsättningar.

Man monterade inte ens fetare fälgar och däck. Alla Tigerbilar kom med 4,5 x 13-tumsfälgar och 4.90 x 13 diagonaldäck! Kanske lite i snålaste laget med tanke på att Tiger med sin 4 265-kubiks V8 på 166 hästar och 350 Nm toppade nästan 200 km/h och gjorde 0–100 på dryga åtta sekunder!

Den låga vikten, bara 1 163 kilo, samt den korta hjulbasen gjorde körningen ännu mer spännande. På Youtube ligger ett klipp där Jay Leno kör en Tiger och berättar att han en gång ägde en. Kommentaren att "är man lite oförsiktig med kopplingen kan man råka göra några oplanerade donuts" beskriver väl en del av bilens charm.

Därför är den ett alternativ till en Cobra, något som blev ännu tydligare när Serie II introducerades i januari 1967. Då fick Tiger nämligen den större 289-maskinen och blev en riktig best – fortfarande på 4,5 x 13-tumsfälgar.

Carroll Shelby hoppades först få kontraktet att bygga Tiger, men Rootes såg trots allt honom och Cobran som konkurrenter och uppdraget gick istället till brittiska Jensen som hade ledig kapacitet då man just förlorat jobbet att bygga Volvo P1800. Dit kom färdiga, lackade karosser från Pressed Steel och med hjälp av en slägga – jo, faktiskt – "modifierades" torpedväggen så man fick ner maskinen.

Samtidigt som produktionen gick igång drabbades Rootes av ekonomiska svårigheter, delvis på grund av strejker, men nya modellen Hillman Imp slukade också resurser. Chrysler klev då in som delägare och när de sedan tog över helt 1967 stoppades produktionen av Tiger efter bara 633 Serie II-bilar.

Chrysler vägrade ta ansvaret för en bil med Fordmotor, man provade först med den egna V8:an på 372 kubiktum, men det hela blev för dyrt och man gav upp idén på en Cobra-killer.



Den trimvänliga Fordmaskinen gjorde att Sunbeam Tiger kanske blev mer populär som utgångspunkt för prestandahungriga än som originalbil. Många handlare i USA erbjöd tillbehör som traction bars, fyrports Holleyförgasare istället för en tvåports Autolite, med mera.

Det gör att det finns relativt få orörda originalbilar kvar och det bidrar också till den senaste tidens explosiva prisutveckling. Märkligt nog verkar det som om det fortfarande går att hitta bilar i prislägen under 300 000 kronor i England, men då får vi betänka att de är högerstyrda och knappast kommer att betinga maxpriser i USA.

Förutom om de har tävlingshistoria förstås, då pratar vi rejäla pengar. Sammanfattningsvis är det verkligen läge att satsa på Sunbeam Tiger. Men om du förutom att ha kul vill göra en vettig investering – försök hitta en orörd, vänsterstyrd originalbil.

Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.4 2015



Gran Turismo

<http://www.granturismomagazine.se/>

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.

18. Grattis Simca Ariane!

Publicerad 4 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013). Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Marianne och Marlene har namnsdag passar vi på att hylla Ariane!



Ariane är den franska formen av Ariadne, dotter till kung Minos i den grekiska mytologin.

I slutet av 1954 förvärvades Fords franska verksamhet av Simca som därmed tog över **Vedette**.

Suezkrisen 1956 ledde till brist på olja och bensin och det blev svårt att sälja Vedette med dess V8-motor. Simca bestämde sig då för att montera motor och transmission från Simca Aronde i Trianon, den enklaste modellen av Vedette. Den aviserades under namnet **T4** men när produktionen kom i gång i mars 1957 hade den fått namnet Ariane. Den mottogs med viss skepsis, en 1300-kubikare i den stora bilen!

Men det fungerade över förväntan, fast kanske inte för de äldre taxichaufförer i Stockholm som var vana vid Plymouth och Dodge. Motorn skakade och riste när de plågade Ariane runt gathörnen på fyran.

Svenska tidningen Motor fann att Ariane tack vare sin lättare motor hade ännu bättre vägegenskaper än Vedette. Något fartåk var inte Ariane med sina 48 hk, 0-100 km/h gick på 33 sekunder, ungefär som en VW. Bensinåtgången höll sig under litern.

Vedette fick inför 1958 nya linjer med fenor och panoramaruta men Simca behöll den gamla karossen för Ariane och lanserade till och med en Ariane med **V8-motor**! Den var nästan identisk med nedlagda Vedette Trianon.

När Vedette lades ned 1961 försvann också Ariane V8. Ariane 4 fanns sedan kvar två år till.



Med en Rushmotor med fem ramlager satte en Ariane på våren 1960 uthållighetsrekord på Miramasbanan, 200 000 km med en snittfart av 105 km/h. När 61:orna kom med nya motorn på 62 hk hette de Ariane Miramas



Sparmodellen kom nu också i en lyxversion, Ariane SL, med all den kromprakt som Vedette Versailles en gång haft.



Värre än SL var SC, för den hade "ytterligt bekväma säten med Autogalbe-ryggstöd som helt anpassar sig efter kroppens form". Låter svampigt!



19. Max Verstappen tar första segern i Melbourne

Publicerad Av Anna Andersson

2023-04-02

Kaoslopp med flera omstarter.



FILM: <https://youtu.be/v7iov2qPJR0>.

Kevin Magnussens krasch orsakade en rödflagg – och kaos i Formel 1. – Det är en dum regel, hur kan de göra så?, ropar Fernando Alonso.

Max Verstappen var på väg mot en enkel seger i Australien GP när Kevin Magnussen körde av - vilket orsakade en rödflagg.

Det gav en omstart med två varv kvar till målgång.

Red Bulls Max Verstappen tog starten, Lewis Hamilton följde efter, men trean Fernando Alonso, Aston Martin, fick en smäll av Carlos Sainz, Ferrari.

Han blev vansinnig.

– Jag tror aldrig att jag har varit med om något liknande, det var en bergochdalbana av känslor, säger Fernando Alonso efteråt.

Då har han ändå tävlat i Formel 1 sedan 2001 och vunnit två VM-titlar och förlorat flera under märkliga omständigheter.

– Jag har svårt att förstå vad det var som egentligen hände, säger han.

– Men det blev bra till slut i alla fall.

Regeln tillkom efter kaoset i Abu Dhabi 2021, när Max Verstappen vann sin första VM-titeln, men blev i detta fall en väldigt dyr affär för bland annat Alpine eftersom båda förarna kolliderade i samband med omstarten.

Efter kaoset startades loppet om bakom säkerhetsbil och Max Verstappen kunde köra hem sin andra seger för säsongen, men det var ett händelserikt lopp.

Kaos under F1-loppet i Melbourne

Verstappen hade pole position, men Mercedes George Russell tog starten före Lewis Hamilton och Melbourne fick se en helt annan start av Australien GP än den de hade förväntat sig.

Men det blev ingen storseger för Mercedes, en rödflagg sedan Alex Albon kraschat sin Williams förstörde de möjligheterna. Ett par varv efter starten kunde Max Verstappen passera Lewis Hamilton med hjälp av DRS och så långt gick allt enligt plan. Verstappen såg ut att gå mot en enkel seger, men när Kevin Magnussen gick muren tvåvarv från mål flaggades loppet återigen av. Rödflaggen gjorde att det blev ytterligare en omstart och det stor kaoset bröt ut.

– Jag förstår inte riktigt vad som hände där, det var rätt rörigt, men vi överlevde och vi vann. Det är det viktigaste, säger Max Verstappen efter seger 37.

Loppet avslutades sedan bakom säkerhetsbilen och Sainz drabbades av ett tidstillägg på fem sekunder och ramlade utanför poängen.

Max Verstappen, Red Bull har nu två segrar och en andraplats på de första tre racen, Lewis Hamilton, Mercedes tog årets första andraplats och Fernando Alonso slutade trea. Hans tredje pallplats för Aston Martin i år, hans 101 totalt.

SLUT