



ZIL 111D 1964–67.

1. Prisregn över Årets bil och Årets elbil Hyundai IONIQ 6
2. Nu sänker Tesla priserna för femte gången i år i USA
3. Här är fordonen som Tesla planerar lansera i framtiden
4. Erdogans elbil Togg T10X är redan slutsåld
5. Helgonets P1800 återuppstår
6. Bilsäkerhetens historia
7. Hyena är Lancias mest sällsynta
8. Saabs lekfulla annons
9. BMW 7-serie
10. ZIL-111
11. Här körs en Ford i nästan 500 km/h



1. Prisregn över Hyundai IONIQ 6 – blir Årets bil och Årets elbil

Posted by Kristofer Rask april 6 2023

Hyundai IONIQ 6 plockade hem två anrika titlar i World Car Awards-galan i samband med New York International Auto Show. Den nya elbilen vann titeln Årets bil och Årets elbil. Dessutom vann den tävlingens designpris.



En jury med 100 biljournalister från 32 länder valde IONIQ 6 bland finalisterna i de tre kategorierna. Det är andra året i rad där Hyundai plockar hem tre utmärkelser i tävlingen. Förra året vann Hyundai IONIQ 5 i samtliga nominerade kategorier.

– Vi är glada över att få ta emot denna prestigefyllda utmärkelse två år i rad, som ett erkännande av de enorma ansträngningarna från alla talanger på Hyundai Motor Company med att introducera elbilar som IONIQ 6 på marknaden, kommenterar Jaehoon Chang, President och CEO på Hyundai Motor Company.

De övriga finalisterna i kategorin årets bil var BMW X1/iX1 och Kia Niro. I kategorin årets elbil var de två andra finalisterna BMW i7 och Lucid Air.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

2. Nu sänker Tesla priserna för femte gången i år i USA

Publicerat 08/04/2023

Nu sänker Tesla priserna för femte gången i år. Inför påsken sänktes priserna på Model 3 och Model Y i USA med upp till 20 000 kronor. Dessutom sänktes Model S och Model X med 50 000 kronor.



Teslas stora prissänkningar fortsätter. I januari sänktes priserna kraftigt i hela världen, Sverige fick en räkning på upp till 150 000 kronor av de billigaste modellerna. Sänkningen verkar ha fått avsedd effekt eftersom Tesla Model Y är den mest sålda bilmodellen hittills i år.

Nu kommer ytterligare en prissänkning från Tesla i USA. Inför påsken sänks priserna på Model 3 och Model Y med 10 000 kronor och 20 000 kronor. Det är den femte prissänkningen av modellerna i USA bara i år. De svenska priserna är än så länge inte ändrade.

Dessutom har en billigare variant av fyrhjulsdrivna Model Y lanserats brett i USA, med Teslas nya 4680-batteri släppts i USA, den modellen kostar från 49 000 dollar, omkring 500 000 kronor. I USA säljs ingen bakhjulsdriven variant.



Maths Nilsson
grundare av Carup

3. Här är fordonen som Tesla planerar lansera i framtiden

Av Carl Undéhn

PUBLICERAD: 2023-04-06

Under eventet Investor Day i mars presenterade Tesla den tredje delen i sin Master Plan. Under en lång dragning lades en ambitiös plan fram för hur hela världen ska ställa om till att endast använda hållbart producerad el.



Nu har hela [Master Plan Part 3 släppts som PDF](#), där det även hittas en intressant tabell på sida 22 kring Teslas planer kring eldrivna fordon. För att lyckas med en hållbar värld krävs naturligtvis mer än de fyra personbilar och en eldriven lastbil som Tesla idag bygger.

Att Tesla arbetar på en mindre och billigare modell är mer eller mindre bekräftat. Den står upplisted på sidan, där det också går att läsa att den får ett LFP-batteri med en kapacitet på 53 kWh.

Vi får också veta att Tesla ser en möjlighet att kunna sälja 42 miljoner exemplar av modellen, som här saknar namn men kategoriseras som "Compact". Det enorma antalet beräknas på att Tesla anger världens totala antalet fordon i segmentet "Compact" uppgår till 686 miljoner.

Vehicle Type	Tesla Equivalent	Cathode	Pack Size (kWh)	Vehicle Sales	Global Fleet	Global Fleet (TWh)
Compact	[TBD]	LFP	53	42M	686M	36
Midsized	Model 3/Y	LFP	75	24M	380M	28
Commercial/ Passenger Vans	[TBD]	High Nickel	100	10M	163M	16
Large Sedans, SUVs & Trucks	Model S/X, Cybertruck	High Nickel	100	9M	149M	15
Bus	[TBD]	LFP	300	1M	5M	2
Short Range Heavy Truck	Semi Light	LFP	500	1M	6.7M	3
Long Range Heavy Truck	Semi Heavy	High Nickel	800	2M	13.3M	11
Total	-	-	-	89M	1,403M	112

Tabellen över fordonstyper

I segmentet "Midsize" där Model 3 och Model Y ingår ser Tesla en potential att sälja omkring hälften så många bilar, eller 24 miljoner exemplar.

Det visar att Tesla ser en enorm potential i att ta fram en mindre – och förmodligen billigare – elbil.

På sidan listas också andra typer av fordon, bland annat en transportbil ("Commercial/Passenger van"). Att också den har potential visas i att Tesla beräknar en försäljningsvolym på 10 miljoner exemplar. Det är fler än vad som beräknas för Model S, Model X och Cybertruck som förväntas kunna säljas i 9 miljoner exemplar.

Även en buss med ett LFP-batteri med en kapacitet på 300 kWh finns med i listan. Den väntas däremot inte bli en storsäljare på samma sätt som övriga fordon och beräknas säljas i en miljon exemplar.

Även två olika lastbilar nämns, där den ena har ett LFP-batteri på 500 kWh och den andra ett större med NMC-batteri på 800 kWh för längre räckvidd.

Både fordonen och den förväntade försäljningen av dem som listas i Master Plan 3 bör nog tas med en nypa salt. De konkreta planerna kring utvecklingen skiljer sig nog en hel del åt mellan de olika fordonstyperna.



Carl Undéhn

4. Erdogans elbil Togg T10X är redan slutsåld

8 April, 2023

Vi har tidigare rapporterat om den turkiska elbilen Togg T10X som kommer till Sverige. Nu visar det sig att tillverkaren redan fått tiotusentals förbokningar.



Togg, det nya turkiska elbilmärket, är Erdogans påfund.

När man tänker på Turkiet är det inte ofta man tänker på bilar. Faktum är att landet har en rejäl inhemsk bilindustri, men Togg T10X är alltså landets första elbil.

Togg ägs av den turkiska staten och är president Erdogans påfund.

Turkisk bilindustri växer

Den turkiska bilindustrin fokuserar till stor del på att producera bilar åt andra aktörer.

Tillverkare som Fiat, Renault, Hyundai, Toyota, Honda och Ford har fabriker där och det exporteras årligen bilar till ett värde av motsvarande 200 miljarder kronor.

Trogg är inte det första turkiska märket – det finns aktörer som Anadol, Oyak och Tofaş. Det Trogg emellertid är först med är att tillverka elbilar.

Togg T10X har tuffa specifikationer

Togg T10X erbjuds med två storlekar på batteri – ett på 52,4 kWh och ett på 88,5 kWh. Det innebär en räckvidd på upp till 523 kilometer enligt WLTP.

Bilen går dessutom att ladda upp till 180 kW.

T10X erbjuds antingen med en elmotor på 210 hästkrafter alternativt med två elmotorer på 430 hästkrafter totalt.

Storleksmässigt hamnar den i exakt samma segment som exempelvis Tesla Model Y och Volkswagen ID.4.



Hade du kunnat tänka dig en turkisk bil?

Het som få

Togg har redan fått in 177 467 förbokningar på modellen T10X. Varje förbokning kräver en reservationsavgift på ungefär 30 000 kronor som när som helst kan betalas tillbaka. Det innebär att det turkiska märket fått in cirka 5,3 miljarder i reservationsavgifter.

Att konvertera en förbokning till ett faktiskt köp är dock lättare sagt än gjort. Men om efterfrågan fortsätter lär det inte gå att få tag på en Togg på flera år.

Som svar på den enorma efterfrågan har märket höjt tillverkningen från 20 000 till 28 000 bilar per år. Det innebär att det kommer att ske en utlottning om vem som får köpa den turkiska folkelbilen.

Den kommer att börja på ungefär en halv miljon kronor i Turkiet.

När lanseringen sker i Sverige har ännu inte kommunicerats.



Togg T10X har enorm efterfrågan, i alla fall sett till förbokningar.



Togg T10X är tänkt att komma till Sverige.

MISSA INTE: Vår podd om bilar – Dragläget – avsnitt 18.

Läs även: Turkisk elbil till Sverige – stöttar Erdogan.

Läs även: Nya Hyundai i10 tillverkas i Turkiet.

Läs även: Världens farligaste väg med Mazda CX-60.



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.

5. Helgonets P1800 återuppstår – ikonisk Volvo med upp till 750 hk

Publicerat av Maths Nilsson

07/04/2023

En modern sportbil med Volvo P1800 som grund har världspremiär på Custom Motor Show i Jönköping idag. P1800 The Saint är en hyllning till Volvos mest ikoniska bil. The Saint ska tillverkas i ett 20-tal exemplar och kan fås med Volvos turbofemman på upp till 750 hästkrafter. – Volvo P1800 är så stark i sin ursprungsform, vi har gett den ett modernare uttryck, säger Torbjörn von Braun som är projektets upphovsman.



Volvo P1800 är den heliga graalen bland svenska bilmodeller. Knappast någon annan svensk bilmodell får mer uppmärksamhet eller väcker mer positiva känslor. von Braun Sports Cars och kretsen runt "The Saint" bestämde sig för att skapa den perfekta moderna versionen av Volvo P1800. De växte upp med modellen, såg hur Roger Moore körde Volvo P1800 i rollen som Simon Templar i "Helgonet" (The Saint). Och gjorde sin första fortkörning i en Volvo P1800.

Men hur förbättrar och moderniserar man ett helgon? Upphovsmännen för The Saint gick till Pelle Pettersson, nu 90 år, som designade Volvo P1800 i slutet av 1950-talet. Han har gett sin välsignelse och kommit med råd till återfödelsen. Med stor respekt för den ikoniska ursprungsbilen har en moderniserad version av Volvo P1800 tagits fram – här är The Saint. Flera detaljer från Pelle Petterssons ursprungsdesign som inte kom i produktion finns på bilen.



– Vi har arbetat med projektet i ungefär tre år. Vi har förnygrat bilen och gett den lite modernare uttryck och mer prestanda med stor respekt för originalet. Den andas lite mer Breitlingklocka nu och vi har fått ihop en riktigt schysst produkt funktions- och prestandamässigt, säger Torbjörn von Braun på von Brauns Sports Cars som ligger bakom **The Saint**.

P1800 Saint är den andra nytolkningen av den älskade modellen som gjorts på senare år. För ett par år sedan presenterades Volvo **P1800 Cyan** som togs fram av Cyan Racing. Projektet satte igång ovetandes om varandra, och deras vägar korsades innan bilarna var presenterade.

– Det var lustigt, vi visste inget om deras projekt och de visste inget om vårt. Deras projektledare frågade mig om jag kände till någon Singer-Porsche och då började jag fatta misstankar. Vi borde prata ihop oss om ni ska göra det jag tror, sade jag. Men de var ganska långt komna då. Produkterna skiljer sig en hel del, vår bil är lite mindre analog.

Planen är att bygga ett 20-tal exemplar av P1800 The Saint, men von Braun Sports Cars låter efterfrågan styra. Varje bil är unik och utgår från en befintlig P1800-bil, som kan vara i relativt dåligt skick. De individuella exemplaren utformas i nära samråd med kunderna.

Baksätet har bucket seats och synlig fjädring.

– Jag är stolt över helheten, vi har inte tagit ut svängarna på någon detalj och låtit den sticka ut. Det är inga jättemaffiga fälgar eller annat som tar för sig. Vi har tittat på Pelle Petterssons ursprungsbil och stämt av med honom. Han plockade fram en del idéer hur vi skulle dra det här. P1800 är stå stark och bra i sin form från början, så den ville vi inte kapa sönder.



Baksätet har bucket seats och synlig fjädring.

Bilen finns både med kaross i kolfiber och stål. För att hedra ursprungsdesignen är designen av karossen i stort sett orörd, men ungefär 80 procent av strukturen byts eller återskapas. Volvo P1800:s grundstruktur förstärks och bilen får en rullbur.

Enorm möda har lagts på bilens detaljer, utan att de för den sakens skull sticker ut och dominerar designen. Bland annat har bilen fått en främre spoiler med luftdelare som är en flirt till stötfångarhornen på tidiga Volvo P1800. De nya ultramoderna baklysena är ett litet konstverk i sig och bilen har fått en relativt diskret ställbar bakvinge för bättre aerodynamiska prestanda.

Fälgarna är nydesignade för bilen och är inspirerade både av Volvos klassiska design och racingfälgar som Slotmags. The Saint har centrerade avgasutblås, en detalj som fanns i Pelle Petterssons ursprungsdesign, men som inte kom i produktion 1961.

Kolfiberkeramiska skivor och Brembook.Ändrören är ett litet konstverk i sig.

Interiören hyllar till stora delar ursprungsbilen, men har förädlats. The Saint har fått två buckets seats där bak, också det en detalj som fanns i Pelle Petterssons ursprungliga ritningar, men som aldrig tog sig till produktion.

Den nya P1800 The Saint är en riktigt snabb och körglad bil med moderna prestanda. Vikten är endast 1100 kg. Fjädringar och hjulupphängningar är nya och specialutvecklade. Bakre fjädringen har tryckstångsteknik som kan ses genom ett glas bakom baksätena. Stötdämparna kommer från svenska Öhlins. Bromsarna kommer från Brembo och bilen har kolfiberkeramiska bromsskivor gjorda med den allra senaste tekniken. Bilen har ABS-bromsar som kan stängas av genom ett "Chase Mode".



Volvofemm med turbo som kan fås med effekt på upp till 750 hästkrafter.

Bilen som nu visas upp på Custom Motor Show har en femcylindrig Volvomotor med turbo. Det går att få tre olika motorvarianter för den som beställer P1800 The Saint. En mer nostalgisk fyrcylindrig variant på mer än 150 hästkrafter, en högvarvig Volvofemman på mer än 250 hästkrafter, och en turboladdad Volvofemman som kan ge ända upp till 750 hästkrafter, beroende på ägarens önskemål. En mer användbar effekt för landsvägskörning är 450 hästkrafter. Bilen kan fås med manuell låda eller växlas med en sjustegsautomat dubbelkopplingslåda från Getrag.



Baklyset är ultramodernt, men med en klassisk form.

Någon officiell prislapp går inte att sätta på bilen, varje projekt specificeras på ett unikt sätt tillsammans med kunden.

– Vi är lite försiktiga med att gå ut med något pris, men det handlar om en dyrbar bil. Ambitionen är att bygga ett 20-tal bilar, säger Torbjörn von Braun.





Här är kärntruppen bakom Volvo P1800 The Saint. Hans Philip Zachau är designchef, Linus Mistander ansvarar för teknisk design och layout, Pelle Petterson som är upphovsman till Volvo P1800 har varit rådgivare, Jerker Sandberg har ansvarar för kaross och ram och Torbjörn von Braun är initiativtagare till The Saint. Karosser och ramverk renoveras minutiöst och får sedan nya kolfiberpaneler.



Roger Moore som Helgonet med Volvo P1800.



Maths Nilsson

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

6. Bilsäkerhetens historia: Från dödsfälla till krockkudde

Publicerad 2023-04-09 kl 5:50, text Calle Carlquist

Dagens bilar innehåller mängder av lösningar som ska skydda de åkande vid en smäll. Vägen dit är kantad av fiffiga konstruktioner och stolliga idéer.



Bilar och säkerhet är inget nytt påfund. Den engelska The Red Flag Act tillkom redan 1865 och föreskrev att det 60 yards – ungefär 50 meter – framför ett självgående fordon skulle gå en vakt med röd flagga och varna för vad som var i antågande.

Vakten skulle beordra automobilen att stanna vid möte med människor och hästar och bistå dessa om de blev skrämde. Hastigheten fick inte överskrida 3,2 km/tim i staden eller det dubbla på landet, hur man nu mätte det.

Krocksäkerhet var ett okänt begrepp, de där automobilisterna fick väl skylla sig själva om de slog sig? Lagen verkade i tolv år och automobilerna blev fler. De var tunga, trögstyrda och svårbromsade och allt fortare gick de. Ibland törnade de emot varandra. Skyddsanordningar vore kanske inte dumt?

Vindrutetorkaren blev först, ett patent som tillskrivs fastighetsägaren, boskapsuppfödaren och vinmakaren Mary Anderson. Hon tog spårvagnen i New York en besvärlig vinterdag och märkte hur föraren ideligen fick stanna och gå ut och torka av rutan för att se något.

Mrs. Anderson konstruerade en handdriven arm av trä på vilken ett gummiblاد fästes, klart att montera på vindrutan.

I oktober 1903 fick hon patent och blev senare invald i The Automotive Hall of Fame. Först 1919 kom den elektriska vindrutetorkaren.

Intervalltorkarna kan tillskrivas en professor Robert Kearns som 1963 monterade egenkonstruerade sådana på sin Ford Galaxie. Han hade fått en champagnekork i ögat på en fest och efter malören irriterades hans syn av konstanta torkarslag när han körde i regn.

Kearns tog patent 1964, men hamnade i decennielånga rättsprocesser med Ford och Chrysler som använde konstruktionen utan licens, en strid som blev spelfilm ("Flash of Genius", 2008).

I 1911 års debutlopp av Indianapolis 500 monterade Ray "The Professor" Harroun historiens först kända backspegel på sin spetsbakade, knallgula Marmon Wasp.

Han kunde därmed skippa den andreförare som racingreglerna därtills krävt skulle följa med för att hålla uppsikt. Harroun vann loppet, till konkurrenternas förtret.

Hydrauliska bromsar debuterade på Duesenberg A 1921, samma år som nackskyddet. Sex år senare kom den första laminerade vindrutan och 1934 började General Motors som första producent med krashtester på sina enorma Milford Proving Grounds i Michigan.

Tucker, 1948 års revolutionerande amerikanare, hade en mittstrålkastare kopplad till framhjulens rörelser. Instrumentpanelen var "säkerhetsstoppad" och framför passagerarna (man kunde sitta i tre bredd) fanns en vadderad "crash chamber" att kasta sig ned i som skyddsrum vid kollisionsskador. Jojo.

Under tidigt 1950-tal kom banbrytande nytt från Europa. Tysken Walter Linderer tog 1951 patent på krockkudden. Den utlöstes när stötfångaren fram slog emot något med tillräcklig kraft eller genom knapptryck av föraren. Kuddens uppblåsning tog dock alltför lång tid för att uppfinningen skulle få ett genombrott – då.

»En uppfinning som belönats med otaliga priser genom åren och anses ha räddat över en miljon liv.«

1952 inledde Mercedes-Benz och ingenjören Bela Barenji forskningen kring karosspartier som avsiktligt skulle deformeras för att mildra krockkrafterna – krockzoner. Det är ett av de viktigaste bidragen till bilens säkerhet, liksom Jaguars introduktion av skivbromsar på sina tävlingsvagnar till 1953 års Le Mans-lopp.

Jaguar C-Type var kanske inte snabbast på rakorna men bromsade senare än alla andra och vann loppet, samt hamnade på plats två och fyra. Citroëns revolutionerande DS från 1955 brukar anses som den första serietillverkade modellen med skivbromsar runt om som standard, men rotar man lite finner man skivbromsar även på oväntade ställen tidigare: Crosley 1949, en amerikansk minibil, liksom på vissa Chrysler 1949.

Volvos och Nils Bohlin's trepunkts säkerhetsbälte, patenterat 1958 och i produktion från 1959, är antagligen den enskilt viktigaste säkerhetsdetalj som hittills tagits fram, en uppfinning som belönats med otaliga priser genom åren och anses ha räddat över en miljon liv.

Låsningfria bromsar av mekanisk typ dök tillsammans med fyrhjulsdrift upp på Jensen FF 1966, samma år som Chrysler visade sitt "Sure-Brake-system" för lyxbilen Imperial. Det verkade endast på bakhjulen och genom att gradvis reducera bromstrycket, inte genom snabba "pumpningar" som senare system.

Sju år senare kom Mercedes-Benz med ett elektroniskt låsningsfritt system till S-klass och 1981 blev man först med krockkudde av modern typ på förarplats.

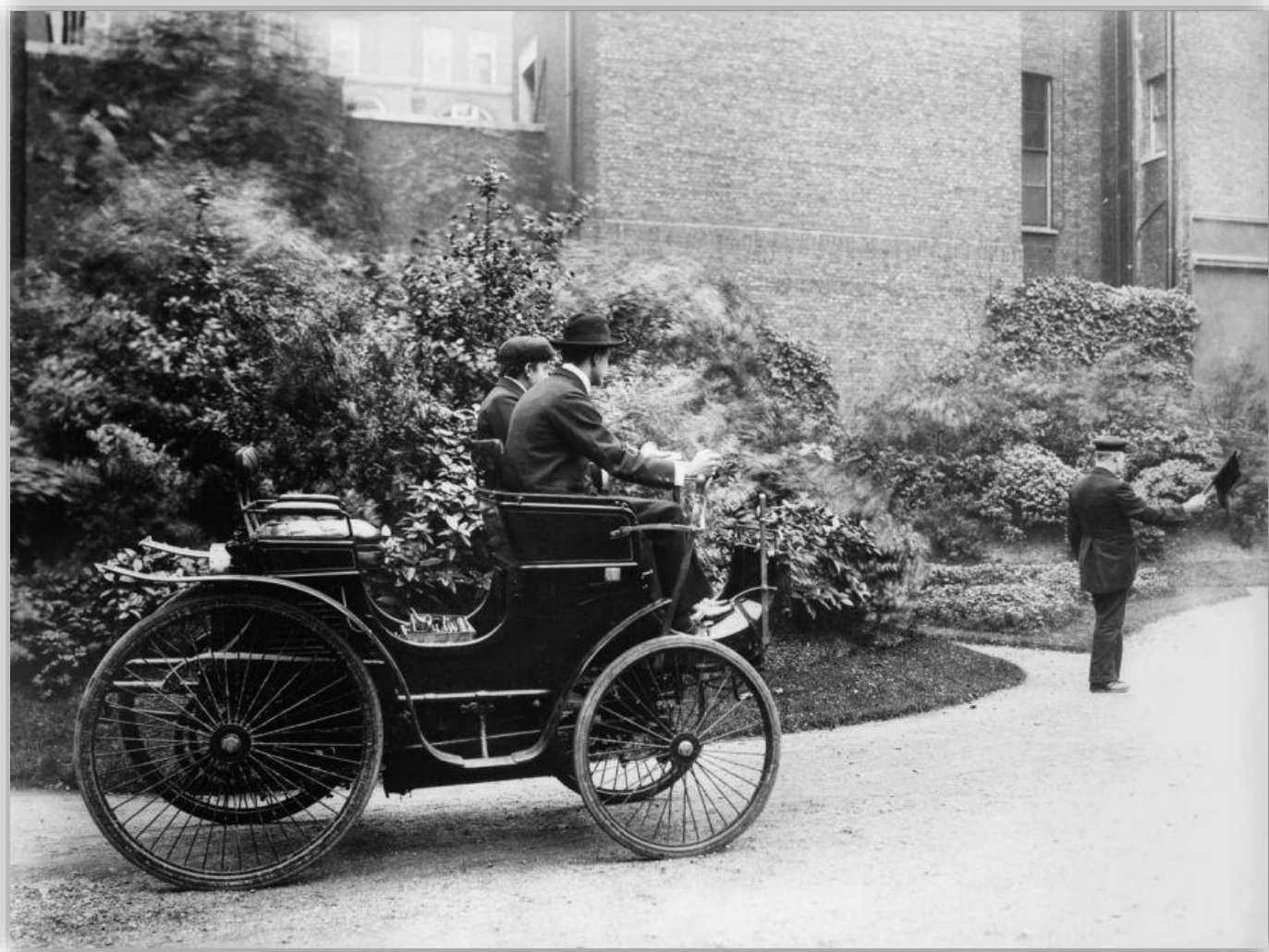
Perioden 1990–2020 har mängder av nya detaljer och lösningar tillkommit, inte minst tack vare bildandet av Euro NCAP 1997 och inflytandet av den amerikanska motsvarigheten NHTSA. Med dessa "krockinstitut" har bilsäkerhet blivit ett starkt konkurrensmedel och gjort dagens bilar – särskilt de senaste tre-fyra årens – mycket mer krock- och körsäkra än tidigare.

Självkörande bilar står i fokus framöver, givetvis ingen nyhet det heller. Redan på 1920-talet fanns "The American Wonder", en bil av märket Chandler som påstods kunna fjärrstyras från en bakomvarande bil med hjälp av radiovågor.

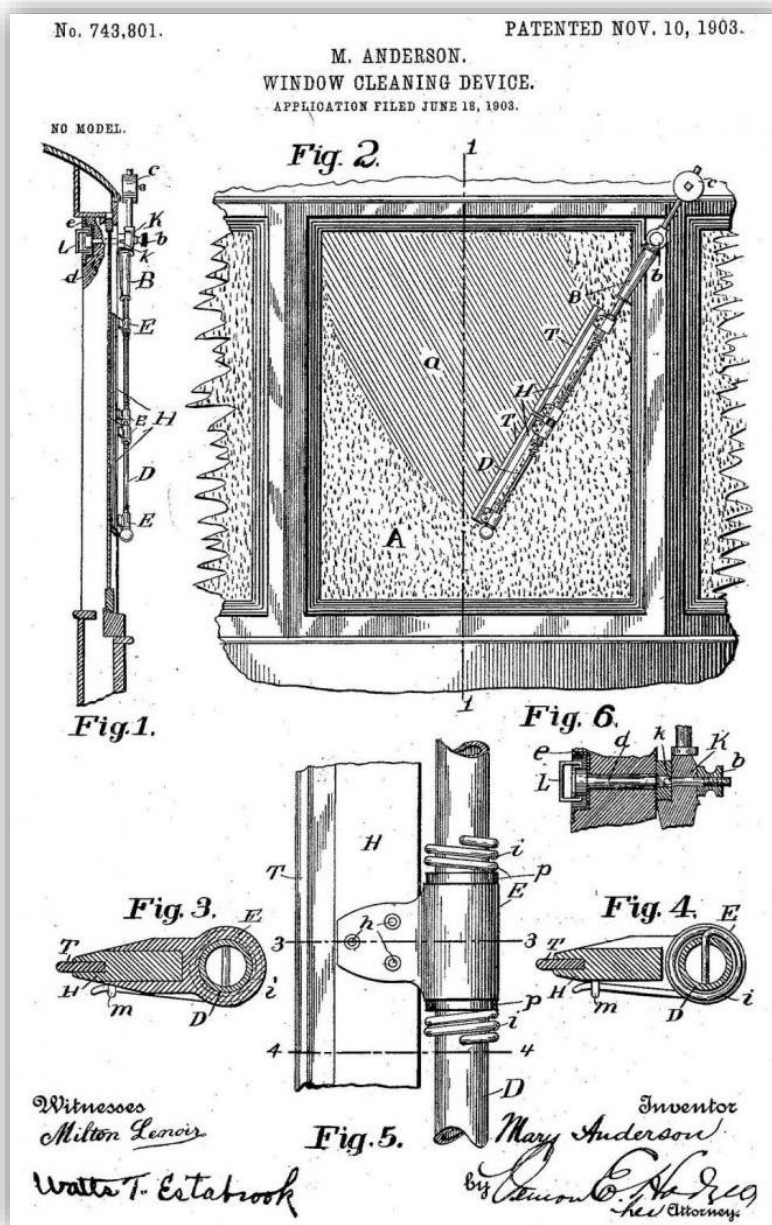
I 1950-talets populärvetenskapliga magasin förekom mängder av glaskupolförsedda farkoster som i en tänkt framtid skulle susa fram på vägar försedda med magnetslingor, medan far läste tidningen, mor stickade och barnen fridfullt spelade spel under färden.

Vi är säkert (!) där en vacker dag, men låt oss sluta med amerikanska delstaten Pennsylvanias motsvarighet till The Red Flag Act. Enligt ett förslag skulle automobilisterna inte bara stanna sin bil på flaggvaktens tecken utan också börja demontera den och gömma delarna bakom närmaste buske tills hästar eller boskap passerat. Sedan fick den sättas ihop igen. Delstatens guvernör lade in sitt veto mot idén och förslaget blev aldrig verklighet. Men vem vet?

1865



The Red Flag Act krävde minst två personer per fordon – och en flaggvakt.



Patentskiss för den första vindrutetorkaren.

1911



Marmon Wasp vann det allra första Indianapolis 500 och hade bara en sits men också den första backspeglin.

1921



Dusenbergs blev snart lyxmärket nr1. Hydrauliska bromsar fanns från början.

1948



Tag skydd! I Tuckers drömbil skulle man kasta sig ned i holken vid hotande fara.

1953

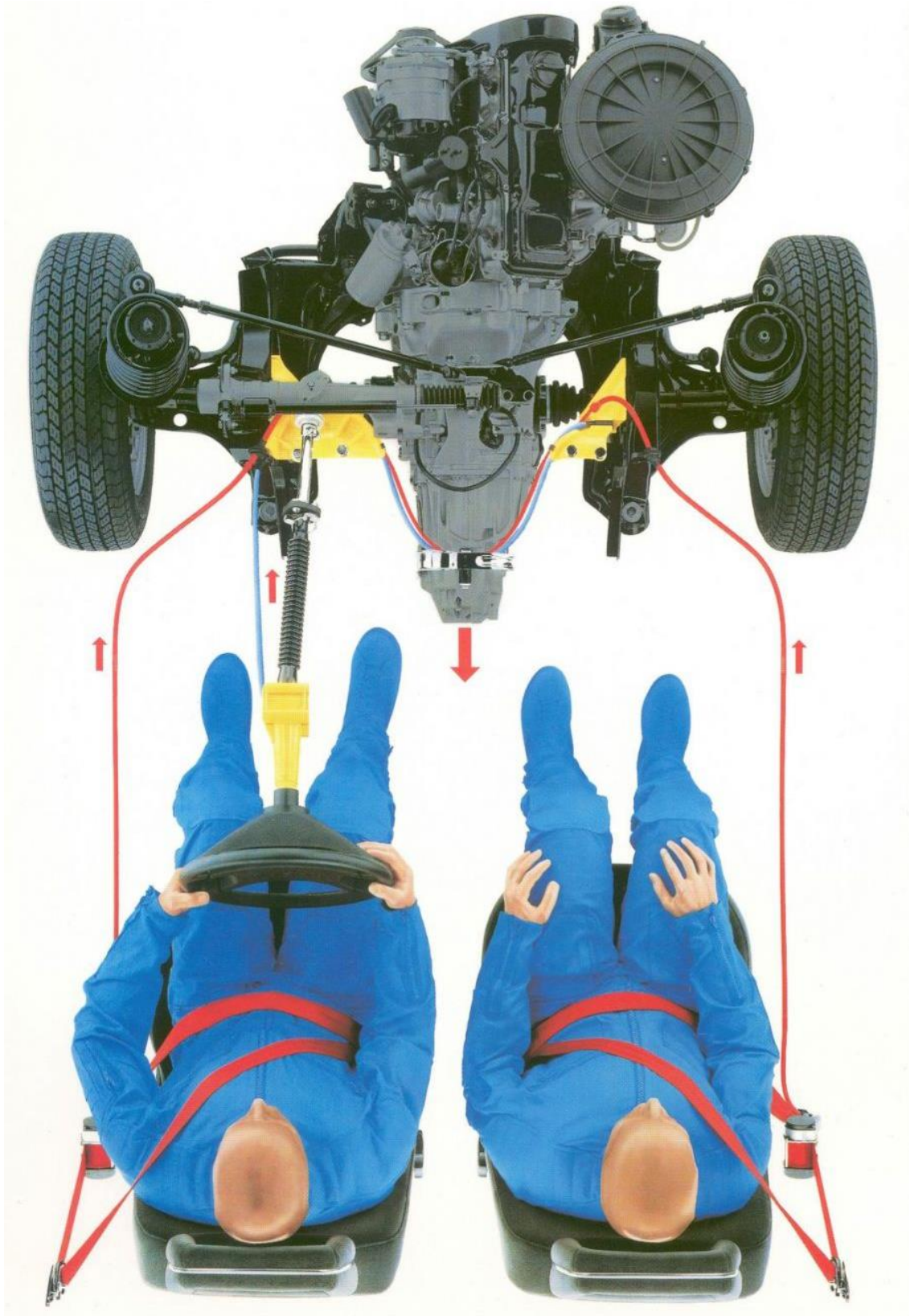


Jaguars C-Type var bra på att skapa fart, skivbromsar gjorde den bäst på att hejda den också.

1981



Krockkudde av modern typ, först tillgänglig i Mercedes-Benz S-klass.



Audi proconten, ett säreget alternativ till krockkudden.



Calle Carlquist

7. Hyena - Lancias mest sällsynta

Publicerad 2023-04-06 07:10 (uppdaterad 2023-04-06 08:44), text Mårten Carlsson

Delta Integrale hade gjort Lancia legendariska i rally och racing. I början av nittiotalet hade framgångarna inte minskat men karossen började bli gammal. Zagato tog fram en Lancia Delta för finsmakare.



Paul Koot var importör för Lancia i Nederländerna och även stor samlare av klassiska bilar. Det var genom det han kom i kontakt med Zagato där han i princip ställde frågan - varför bygger ni inga kul bilar i små serier längre?

Elio Zagato svarade med att visa några skisser hans designer Marco Pedracini hade gjort. Paul gillade vad han såg och frågade om den där går att sätta på ett Lancia Delta chassi - det skulle inte vara några problem.

Första prototypen stod klar att visas upp på Bryssels bilsalong 1992. Responsen blev överväldnande och hela 14 förhandsorder kom in redan där.

Paul Koot och Zagato såg att den här modellen hade potential, trots att prislappen hamnade nästan i Ferraris territorium.

Från början hade man tänkt en liten exklusiv serie men om man ökade upplagan skulle priset bli mer förmånligt - Man kom fram till att man borde bygga 600 stycken Hyena för att få det gå ihop.

Så man vände sig till Lancia för att ta fram en deal om Delta Integralechassin för Zagato att bygga Hyenor på. Dom hade inte så mycket att säga till om utan bollade vidare frågan till sina överordnade - dvs Fiats ledning - som gav kalla handen.



Order fanns, intresse fanns men hur skulle man göra nu? En ljusglimt i bedrövelsen var dock att Lancia hade godkänt att använda dess emblem på Hyenan och att man skulle få sälja dom genom Lancias återförsäljare innan Fiat hade lagt in sitt veto.

Paul Koot var ju Lanciahandlare så han köpte helt sonika in ett lager Lancia Delta Integrale Evo - skrotade karosserna och sände chassina till Zagato.

Det här gjorde Hyena till en rätt dyr bil - man var tillbaks i kalkylen där man började. De byggdes för hand med kaross i aluminium och i inredningen var det mesta gjort i kolfiber. Det gjorde Hyena till drygt 150 kilo lättare än originalet och med bättre aerodynamik. Motorn gjordes inget med, Evomodellens varvilliga fyra på 250 hästkrafter var fullt tillräckligt.

Då Hyena gick från planer om serietillverkning till ett litet privat projekt så blev upplagan mycket begränsad. Den första bilen levererades 1993 och totalt gjordes bara 24 stycken Lancia Zagato Hyena.

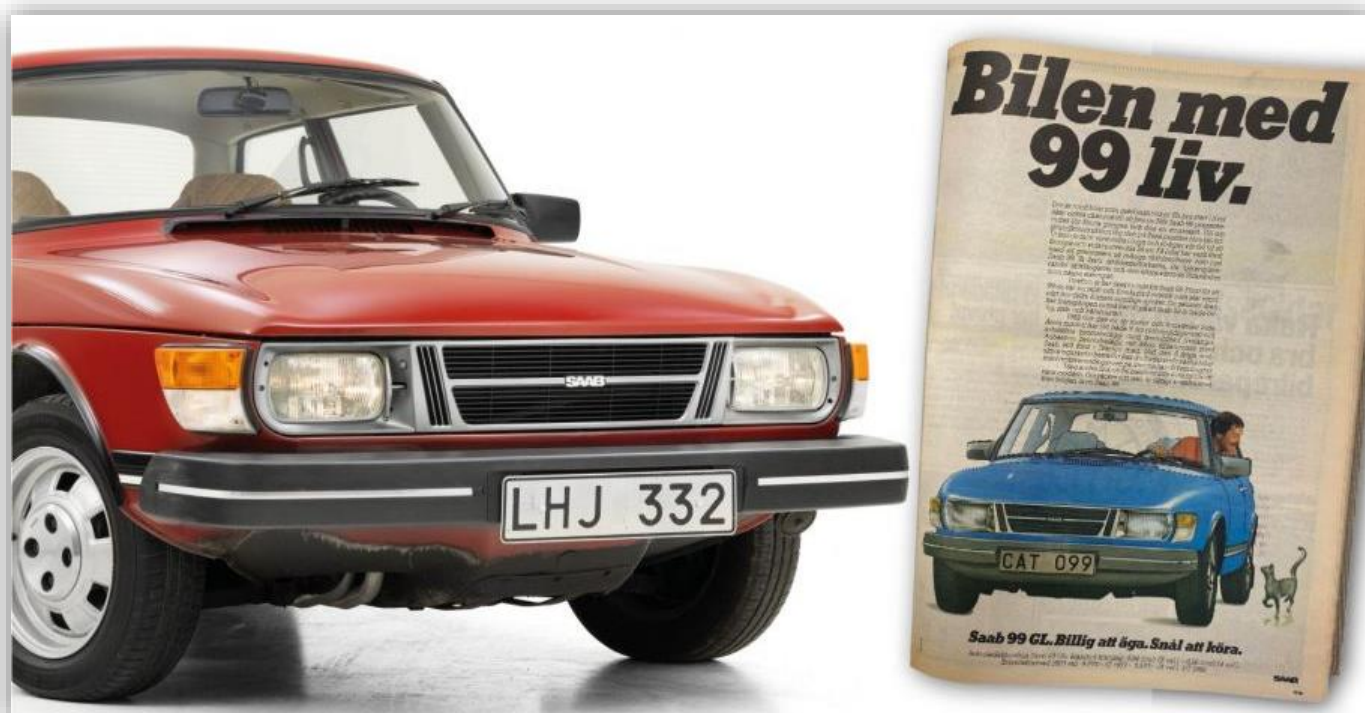


8. Saabs lekfulla annons: "Om det bara varit sant ..."

Publicerad 2023-04-09 kl 6:30, text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

"Vi kunde tack vare detta i lugn och ro ägna vår tid till att finslipa och vidareutveckla 99:an", skrev Saab i en snygg och informativ annons på 1980-talet.



Antagligen var det spiken i kistan för de sista resterna av biltillverkning i Trollhättan när Nevs nyligen **sade upp nästan hela personalstyrkan**. Annonsspanarens sökarlykta mot bilhistorien riktades därför på ovanstående helsida som publicerades flera gånger i Vi Bilägare 1983, i år 40 år sedan.

Törnbloms hette reklambyrå som framställt den lite lekfulla blandningen av autentisk teckning av en Saab 99 och en nyfiken katt. Ut ur förardörrens sidoruta tittade en herre som såg ut som Janne Loffe Carlssons okända tvillingbrorsa, ej tecknad men i form av ett foto.

Grafiskt sett en tilltalande annons, med en snabblektion i 99-historik i den ganska långa texten. "Det är med bilar som med människor. En bra start i livet ökar också chansen till ett bra liv. När Saab 99 presenterades för första gången fick den en smakstart. Till sin grundkonstruktion låg den på flera punkter före sin tid. Vi kunde tack vare detta i lugn och ro ägna vår tid till att finslipa och vidareutveckla 99:an."

Hur sant var inte det? År efter år fick bilen den ena detaljnyheten efter den andra. Det känns nästan onödigt att räkna upp dem för en ViB-publik, men asbestfria bromsbelägg och nytt mönster i kylargrillen var 1983 i alla fall nytt nog för att dra alla med Saab-andan till bilhallen för att titta på den färska årsmodellen – den näst sista innan 99 blev 90.



Calle Carlquist

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Hemliga skisserna som avslöjade nya Saabmodellen



Saabs konstigaste modell – med ett udda ultimatum



Sista varvet för trotjänaren: "Fortfarande modern"



Saab 900 Cabriolet fick motorpressen att gå i spinn

Teknikens Värld

9. Lok under lupp BMW 7-serie

Publicerad: 07 apr 2023 kl 19:03

Vi gräver i vårt enorma arkiv, som började ta form redan 1948, och lyfter fram bilder som har gjort mer än ett avtryck.



Strax innan arbetarna på BMW:s fabrik i Dingolfing gick på juledighet förra året passerade märkets flaggskeppsmodell en milstolpe – två miljoner tillverkade exemplar sedan starten 1977. Vi pratar om **7-serien** – en modell som ofta beskrivs som ett landsvägslok. Som på bilden här. Solbrillor på, händerna stadigt på ratten, nosen mot söder och plattan i botten. Men i nummer 3/1978, där testet publicerades, var tonen oväntat hård mot den nya modellen. Att beskriva 7-serien som en kompromiss kan te sig märkligt i dag men det var just vad som gick att läsa på sidorna.

BMW hade profilerat sig som förarens bil och sjuans föregångare, med internkod E3, var inget undantag. En bil för entusiasten. Baksätesspassagerarna satt på inget sätt illa men det var förarplatsen som kom i första hand.

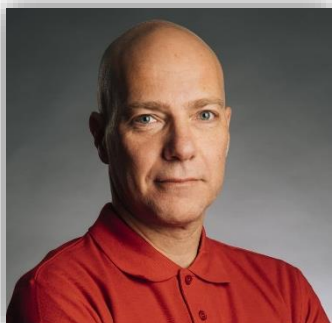
Med 7-serien lades mer fokus på baksäteskomforten än tidigare och siktet var inställt på Mercedes S-klass. I den testade "direktörsexpressen" 733iA var baksätet utformat som två stolar med nackstöd och cigarettändare som standard. Som extra tillbehör för 2 900 kronor var sätena justerbara på elektrisk väg. Själva bilen kostade 116 000 kronor men då ingick varken luftkonditionering, elektriska fönsterhissar eller soltak. Det gjorde det dock i den 42 000 kronor billigare Volvo 260 GLE, påpekade vi. Inget av detta tummade dock på förarplatsen som beskrevs som en "njutning" och vi gick i detalj igenom vad som fanns i de tre zoner som delade upp interiören. Allt från panelen av kontrollfunktioner till vänster om ratten till den omfattande instrumenteringen framför föraren till de sedvanliga funktionerna på mittkonsolen som var vinklad mot föraren. Så nog var det ännu föraren som höll i taktspinnen inne i sjuan.

MOTORNYTT

7-serien hade förvisso ett övertag mot [S-klass](#): den var piggare, bättre utrustad (!) och några tusenlappar billigare. Men S-klass bjöd på mer utrymmen och komfort samt hade en svårslagen charm.

Vi var dessutom tveksamma till om BMW-fantasterna skulle kunna ta 7-serien till sitt hjärta – den var inte samma lok som E3:an. Fjädringen var mjukare, styrningen lättare och uppträdandet nervösare.

Men två miljoner köpare kan inte ha haft fel. Grattis på dig, Bumse!



Peter Klemensberger



Provkörning av BMW 745i



BMW 733i US-spec (E23) 1977–79.



BMW M760i xDrive North America V12 2017.



10. ZIL-111

Från Wikipedia, den fria encyklopedin.



ZIL-111 var en **limousine** som tillverkades av den **sovjetiska** biltillverkaren **ZIL** 1958–1967. Det var den första efterkrigstidens limousine designad i Sovjetunionen. Efter tester med den kortlivade prototypen ZIL-Moskva 1956, som fick en plats i **Guinness rekordbok** som den största personbilen i världen, introducerades ZIL-111 från ZIL 1958. Karossstilen var i tidens amerikanska tradition och liknade bilarna från mitten av 1950-talet byggda av **Packard**, men förutom att den var i linje med nuvarande trender var det en original design och hade inget gemensamt med dem, förutom i allmän layout. Interiören var trimmad med läder av högsta kvalitet och bredduk och dekorerad med tjock luggmatta och polerade träbeslag. Den innehöll ett omfattande ventilations- och värmesystem och en 5-bands radio, som alla kunde styras bakifrån, elektriska fönsterhissar, vakuumdreven skärmtvätt, vindruta och avfrostning av ytterdörrfönster. Den drevs av en 6,0 L **V8-motor** som producerade 200 hk (150 kW) ansluten till en **automatisk växellåda** (liknande den hos Chryslers **Power-Flite** och påverkad av den, men annorlunda i design) vilket ger en toppfart på 170 km/h (106 mph), hydrauliska trumbromsar med vakuumservoförstärkare. Bilen vann ett förstapris på världsutställningen i Bryssel 1958.



Förutom en grundversion ZIL-111 producerade tillverkaren ZIL-111A med luftkonditionering, som hade ett mindre och plattare bakruta på grund av luftrör, och den **konvertibla** ZIL-111V (ЗИЛ-111В på ryska), varav endast 12 byggdes.

I december 1962 gjordes bilen om helt och hållet, nu i linje med de senaste trenderna och hade ett brett kromgaller med fyrstrålkastare som liknar den som användes på **Cadillac Fleetwood Seventy-Five 1961** och fanns både som **sedan** ZIL-111G och cabriolet ZIL-111D. Den var utrustad med en 200 hk 5 980 cc (365 cu in) V8. För USA:s president **Dwight D. Eisenhower**s besök designade Yevgeny Molchanov en specialversion av denna bil. **Luftkonditionering** var standard. ZIL-111G gick ur produktion 1966. Den första ZIL-111D byggdes 1963, sex månader efter att den nya ZIL-111 dök upp; endast cirka åtta byggdes, hälften med grå exteriörer, och alla var utrustade med mikrofoner. **Fidel Castro** fick en ZIL-111D i gåva.

ZIL-111 var som regel endast tillgänglig som statligt ägd transport för medlemmar av **politbyrå**. 1958-1967 tillverkades 112 av alla modeller, av dem 26 ZIL-111G.



En **minibuss** baserad på ZIL-111, ZIL-118 **Yunost** (Youth), utvecklades och producerades också i litet antal.

11. Här kör han nästan 500 km/h – i en Ford

Av Marcus Berggren 4 April, 2023

Denna Ford GT körde hela 483 kilometer i timmen, alltså 300,4 miles per hour.



Fords mest legendariska prestandabil stavas GT och lanserades 1964. 2005 kom en nytappning som både hissats och dissats i media. Något den är känd för är hur lätttrimmad den är.

Det är något som bekräftas i videon nedan, där en Ford GT från 2005 lyckas med konststycket att köra 300,4 miles per hour. Det motsvarar alltså hisnande 483 kilometer i timmen.

Det rapporterar amerikanska Road & Track.

Inte direkt från fabrik

Bilen i frågan är långt från en standardutrustad Ford GT. Under huven ruvar samma 5,4-liters V8 som i den ordinarie bilen. Det är även samma pjäs som Koenigsegg experimenterat mycket med.

Från fabrik producerar den 558 hästkrafter vilket duger till en 0-till-100-tid på 3,8 sekunder och en toppfart på 330 km/h.

Ägarna bakom Ford GT:n i videon – M2K Motorsports – har dock modifierat sin GT en aning.

Den producerar hisnande 2 500 hästkrafter, vilket alltså är nog för att ta bilen till 483 kilometer i timmen på en engelsk mil – 1 609 meter.

483 kilometer i timmen motsvarar 134,3 meter i sekunden och är tillräckligt snabbt för att åka från Stockholm till Göteborg på 58 minuter och 8 sekunder.



FILM: https://youtu.be/LNd8_8gjOwc.

Ford GT är lika aerodynamisk som en vägg

För att jämföra har **Bugatti Chiron Supersport** "bara" 1 600 hästkrafter men lyckas ändå komma upp i 490 kilometer i timmen. Anledningen är aerodynamik, något som anges med hjälp av Cd-värdet.

För att kunna jämföra har Mercedes-Benz EQS ett Cd-värde på 0,20, en Tesla Model Y har ett på 0,23 och en Volvo EX90 på 0,29.

En Chiron Supersport har ett Cd-värde på 0,32 medan en Ford GT sägs vara runt 0,39.

Får köras på allmän väg

Det mest imponerande med Ford GT:n i fråga är att den får brukas på allmän väg, trots sina 2 500 hästkrafter.

Kruxet med att trimma en bil så hårt är att pålitligheten försämras avsevärt, vilket alltså är utmaningen för sportbilstillverkare som Bugatti och Koenigsegg– att tillverka en bil med sjuk prestanda, men som inte går sönder hela tiden.

Läs även: [Provkörning av Ford GT](#).

Läs även: [Nioåring köper Ford GT](#).



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.

MOTORNYTT

SLUT