



*Mercedes-Benz 230 SL 1966.*

- 1. Koenigseggs nakenchock**
- 2. Säkerhetsbrist i Ora**
- 3. Fisker visar tre nya bilar**
- 4. Alpha Saga Estate är en eldriven kombi**
- 5. BMW X1 M35i spänner musklerna utan elektrisk assistans**
- 6. BMW Z4 M40i på roadtrip i Rumänien**
- 7. Så fungerar drivlinan i Koenigsegg Gemera**
- 8. Så tvingas Lucid chocksänka priserna på sina elbilar**
- 9. Vad tillverkas var**
- 10. Så funkar Tesla Semi hos Pepsi**
- 11. Provkörning av Mercedes 230 SL 1966**

## 1. Koenigseggs ”nakenchock”: 3 unika bilar visar all kolfiber

Publicerat 06/08/2023 av Maths Nilsson

Tre unika Koenigsegg har samlats för en naken familjebild. Endast ett exemplar vardera finns av Jesko, Regera och One:1 finns i Koenigsegg Naked Carbon (KNC). Tillvalet med helt exponerad kolfiber kostar fem miljoner kronor extra per bil.



Koenigseggs bilar är extremt sällsynta redan från början och bara drygt 200 bilar finns än så länge i hela världen. Det finns varianter som är oerhört speciella, och det allra mest exklusiva är Koenigsegg Naked Carbon (KNC), med karossen helt i exponerad kolfiber.

Nyligen samlades tre bilar för en unik familjebild som den schweiziske fotografen [Blerim Rafuna](#) tog och som Koenigsegg och Carage nu visar upp på Instagram. Det handlar om en Koenigsegg Jesko, en Koenigsegg Regera och en Koenigsegg One:1, samtliga med karossen helt i exponerad kolfiber (KNC). Den unika versionen kostar omkring fem miljoner kronor extra jämfört med en ”vanlig” Koenigsegg-lack.

Det kan tyckas märkligt att betala mer för att inte få någon lack, men faktum är att det är ett oerhört krävande hantverksarbete att skapa det unika utseendet. Koenigsegg tar genom polering bort det tunna lagret epoxi som täcker kolfibern och skapar ett unikt metalliskt utseende där kolfibern är fullständigt exponerad. Ytan sägs också vara mycket hård och ska kännas kall när man tar på den.

De tre oerhört speciella bilarna ägs som det verkar av Carage Luzern, som är en världens främsta superbilshandlare och officiell återförsäljare för Koenigsegg i Schweiz. Leveranserna av Koenigsegg Jesko har nyligen startat och den bilen är ny i Garages samling.



Maths Nilsson

## 2. Säkerhetsbrist i Ora: Kan slå gnistor om laddsladden

Publicerad idag kl 5:30

Text Erik Söderholm

**En allvarlig säkerhetsbrist i elbilen Ora ska lösas genom en mjukvaruuppdatering.**



**Den tyska organisationen** Adac har hittat en allvarlig säkerhetsbrist i elbilen Ora Funky Cat. Den säljs även i Sverige, men under namnet Ora 300 och Ora 400.

I samband med ett biltest upptäcktes att det inte finns någon spärr som förhindrar att laddsladden dras ur när laddningen fortfarande är igång. I sällsynta fall kan det innebära att det smäller, slår gnistor eller luktar bränt.

Även på lång sikt kan frånvaron av ”sladdspärr” bli ett problem eftersom det leder till ökat kontaktslitage och värmeutveckling.

**Att laddningen under** vissa förhållanden inte avbryts utan fortsätter när sladden dras ur är en säkerhetsrisk, enligt Adac, men det första svaret från biltillverkaren Great Wall Motor som bygger Ora Funky Cat var att bilen klarar alla lagkrav och därför är säker att använda.

Nu ändrar sig dock biljätten och erkänner fel. Ora ska uppdatera mjukvaran i bilarna för att laddningen ska avbrytas direkt när sladden dras ur.

Uppdateringen måste göras på verkstad och kan inte göras på distans. Innan uppdateringen är gjord råder Adac bilägarna att alltid avsluta laddningen manuellt innan sladden dras ut, och om det inte går ska laddsladden dras ut mycket långsamt.

*Vi Bilägare har sökt företrädare för Ora i Sverige för en kommentar utan resultat.*



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Svenskt pris på Ora – så mycket kostar elbilen**



**Grönt ljus för kinesisk elbilsköpa av VW-bubblan**



**Ora visar upp ny "GT-fastback" med eldrift**

### 3. Fisker visar tre nya bilar

Publicerad 2023-08-04

Lovar rekordbillig sexsitsig 50-milare.



Natten till 4 augusti, på ett evenemang som gick under namnet Fiskers Product Vision Day 2023, introducerade det mycket unga bilföretaget tre nya modeller. Och ett äventyrspaket till Ocean, den modell som precis har börjat rulla ut till kunder.



*Pear står för "Personal Electric Automotive Revolution".*

## Fisker Pear

Fisker Pear ska kosta 29 000 dollar i USA, vilket efter rabatter kommer att landa på 22 400 dollar. Men det är i USA. Vad bilen får för prislapp i Sverige återstår att se, med moms, importavgifter (bilen ska byggas i USA) etcetera är inte en orimlig gissning mellan 400 000 och 500 000 kronor.

Pear är en fyrhjulsdreven kompaktsuv på 4,5 meter med en räckvidd på cirka 500 km. Två konfigurationer ska bli möjliga, en variant med en "bänk" i framsätet som ger plats åt tre, vilket innebär sex platser totalt. Och en normal variant med fem platser.

Henrik Fisker, dansken som grundade Fisker är ju från början designer, och Pear har flera intressanta designelement. Som ultratunna strålkastare, en belyst päronlogga, radarsensorer och en falsk grill som påminner om den vi hittar på Ocean.

På baksidan hittar vi genomgående LED-bakljus och vad märket kallar "Houdini-trunk" – istället för en traditionell baklucka rullar den ner och försvinner in i stötfångaren, vilket enligt Fisker gör det enkelt att lasta när bilar är parkerad på trånga stadsgator.



*Lastluckan fälls ner som en rullgardin. Den kallas av Fisker för Houdini-trunk.*

Dessutom avslöjade Fisker sin nya superdator kallad "Blade", som kommer att fungera som hjärnan i bilarna. Artificiell intelligens och snygg grafik är att vänta, meddelar Henrik Fisker på presentationen.

Lansering av Pear ska ske 2025 och Fisker siktar på att bygga en miljon Pear-bilar per år redan år 2027.



*Henrik Fisker i sitt kanske allra mest rätta element, sportbilsdesign.  
Formen påminner om hans tidigare laddhybrid Fisker Karma.*

### **Fisker Ronin**

På presentationen dök även en supersportbil upp, Fisker Ronin får 1 000 hästar, 100 mils räckvidd och ett skal av kolfiber. Bilen blir handbyggd. Tre motorer ska skicka iväg bilen till 100 km/h på strax över 2 sekunder. Bilen är tänkt att visa upp Fiskers spjutspetsteknik och kommer att produceras i liten volym. Lansering planerad till 2025.



### **Fisker Alaska**

En eldriven pickup byggd på vad som kallas FT31-plattformen erbjuder ett 1,3-metersflak som blir 2,2 meter långt med luckan nedfäld. Den förväntade räckvidden blir mellan 40 och 50 mil. Produktionsversionen kommer att rullas ut i december 2024.





### Fisker Force E

Fisker visade även upp ett så kallat äventyrspaket för Ocean vid namn Fisker Force E. Bättre terrängegenskaper med högre markfrigång, skyddsplåtar och speciella dämpare. Lanseras om några år.

#### Analys:

Fisker har hittills missat sina produktionsmål med Fisker Ocean. Förlusterna för företaget ligger per kvartal på cirka två miljarder kronor. Att lansera nya modeller i volymsegmentet är vågat. Men här finns en uppförsbacke som är gigantisk, investeringarna som krävs för att skala upp produktionen och få ut modellerna på marknaden är av bibliska proportioner.

**Om Volkswagen har det kämpigt med att sälja elbilar i volymsegmentet**, hur ska start-up-bolaget Fisker klara det?

Visst han har inte egna fabriker, utan överlämnar byggandet till kontraktstillverkare, Magna i Europa och Foxconn i USA. De kan bygga på beställning, men lägre priser på elbilar är starkt kopplat till volym. Volym kräver alltid investeringar, är Magna och Foxconn redo att ta dessa?

Hur intressanta Fiskers bilar än är rent design- och prestandamässigt är priset på bilen allt viktigare de kommande åren. Det har inte minst Tesla visat med sina försäljningssiffror efter prissänkningar på över 100 000 kronor per bilmodell.

Men självförtroendet är det inget fel på, Henrik Fisker ser självsäker ut på scenen och darrar aldrig på manschetten. Ibland är det energin hos entreprenören själv som är avgörande.

När nu Elon Musk har flyttat över sitt engagemang till kulturkriget på Twitter, eller X som det nu heter, finns det kanske utrymme för andra visionärer som vill förändra bilindustrin.

Men tillåt mig tvivla. Här finns numera för många jättar med för gigantiska investeringar som redan är gjorda, som är sugna på att få tillbaka sina pengar. Finns Fisker kvar om fem år?



**Fredrik Sandberg**



#### 4. Alpha Saga Estate är en eldriven kombi som du "villhöver"

Posted by Kristofer Rask augusti 6 2023

Alpha Motors är företaget bakom den eldrivna pickupen Wolf som ska lanseras om tre till fem år.



FILM: <https://youtu.be/9ZewUath88E>.

I dagarna visade man upp en första fungerade prototyp. Men parallellt med den utvecklingen utforskar man också andra karossformat. Ett av dessa är den stiliga och retroinspirerade eldrivna kombi Alpha Saga Estate som ska kunna anpassas för många olika livsstilar. Bland annat som en fullfjädrad terrängvariant för de mest utmanande vägarna.

Målet för Saga Estate är en elbil med en räckvidd på upp till 500 kilometer. Den är fyrehjulsdriven, och drivs framåt med två motorer med okänd motoreffekt. Prestandamässigt ska den klara 0 till 100 km/h på 6,3 sekunder.

Storleksmässigt mäter den in på 4850 mm i längd, 1970 mm i bredd och 1460 mm på höjden. Den går att få med hjulstorlekar från 17 till 20 tum.

I bilen finns det plats för fem personer, lastvolymen uppgår till hela 990 liter, fördelat över bagaget och den främre frunken. Det finns ett riktpreis också, som landar på 650 000 till 730 000 kronor.

Om interiören är man kortfattad, men Alpha Motors lyfter fram den breda pekskärmen, "premiumsäten", mediasystem med stöd för bluetooth och löftet om en ljudanläggning med ljus i lyxklass.

Utvecklingen av Saga Estate är i ett mycket tidigt stadie, så det lär dröja innan vi kommer se den på vägarna. Först ut är den **eldrivna pickupen Wolf** som kommer att gå i produktion om tre till fem år.



FILM: <https://youtu.be/rWfTmDaRGow?t=48>.



**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](#).



Alpha visar eldriven pickup  
Denna vill man ju också ha



Top Gear har spanat in Alpha Wolf  
Den balla eldrivna pickisen



Alpha visar eldrivna sedanen Saga  
Lika frän som sina syskon



## 5. BMW X1 M35i spänner musklerna utan elektrisk assistans

Av redaktören för @bytbil.com 2023-08-07

Text: Morten B. Bek

För första gången ger BMW X1 lite M-muskler. 300 hästkrafter är effekten från 2-litersmotorn i X1 M35i xDrive. Märkligt nog är det färre hästar än i PHEV, men lyckligtvis är X1 M35i lite snabbare.



BMW har aldrig kallat sin kompakta SUV X1 för en M. Inte ens en av de "lätta" M-modellerna, som M440i eller M240i, har varit aktuell för X1, trots att den närbesläktade X2 länge har funnits tillgänglig som M35i xDrive med en 2-litersmotor med 306 hästkrafter och fyrhjulsdraft. För att inte tala om den första generationens X1, som fanns tillgänglig med en 3-litersmotor på 306 hästkrafter.

Med nya X1 kunde BMW inte längre hålla händerna borta från att blanda X1 med bokstaven M, vilket är anledningen till att vi nu kan presentera den helt nya X1 M35i xDrive. Den snabbaste X1 som BMW någonsin har tillverkat. Men konstigt nog inte den starkaste X1 som BMW någonsin har tillverkat.

### **Knappt snabbare än PHEV**

I sitt liv som en lite hetlevrad kompakt SUV har BMW gett X1 M35i xDrive en 2-litersmotor med en effekt på runda 300 hästkrafter. 400 Newtonmeter finns också i turbomotorn och en 7-växlad automatlåda med dubbelkoppling och fyrhjulsdraft sprider kraften runt.



300 hästkrafter är inget att förringa, men i X1-sammanhang räcker det bara till en andra-plats. Det finns redan en X1 med mer kraft, och det är plug-in-hybriden X1 xDrive30e. Den har hela 326 hästkrafter. Den går från 0 till 100 km/h på 5,6 sekunder och når begränsningen vid 205 km/h.

Det är här X1 med M i namnet kan ta revansch. I alla fall en liten revansch. 0-100 km/h på 5,4 sekunder, och när laddhybriden måste krypa in i högerfilen på Autobahn susar X1 M35i xDrive förbi och stannar först vid 250 km/h.

### **M35i xDrive kör (definitivt) om PHEV**

Som alla racerförare och kartläsare vet handlar det om mycket mer än kraft. Låg vikt och bra bromsar är två viktiga beståndsdelar i en bil som är rolig att köra. Det är bara två av dessa faktorer som placerar X1 M35i xDrive i en helt annan genre och kategori än X1 som laddhybrid.

M35i är ingen lättviktare, med en tjänstevikt på 1 740 kilo (kom ihåg att X1 också är ganska stor, 451 centimeter lång, men ändå). Bredvid xDrive30e, som den starkaste laddhybriden heter, är den ett par stora män lättare: 1 935 kilo är PHEV:ns tjänstevikt.

Nästan 200 kilo kommer att göra stor skillnad. Det gör även ett sportigt kalibrerat chassi med adaptiva stötdämpare, 15 millimeter sänkt underrede, mekanisk differentialspärr på framhjulen, snabbare styrning med hastighetsberoende servo, breda däck på 19"-fälgar, kompositbromsar i gjutjärn och aluminium som tillval.

Precis som elversionen av X1, iX1, har X1 M35i xDrive en boost-funktion som aktiveras med en "shift paddle" på ratten. I det här fallet kallas funktionen M Sport Boost, och med den får du en tillfällig explosion av ilska, där motor, växellåda, chassi och elektroniska system växlar till den mest sportiga inställningen.

X1 M35i xDrive har naturligtvis en mycket mer aggressiv design än de andra modellerna, och kunderna har möjlighet att välja några läckra M Sport-säten. Den skarpa X1 är också en av de första BMW-modellerna som har det uppdaterade iDrive-systemet med operativsystem 9.



**Relaterade artiklar:**



**Nya Audi A6 är förfinad och förstärkt**



**BMW M5 Touring är tillbaka som en vild hybridkombi**



**Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor**



**Provtur: Porsche Cayenne är fortfarande överträffad**



## 6. BMW Z4 M40i på roadtrip i Rumänien

Uppdaterad 8 aug. 2023

Publicerad 8 aug. 2023

Vi tar oss till Rumänien för att utforska landets berömda vägar med sportbilen BMW Z4 M40i som resesällskap.



*Vi åker på roadtrip i Rumänien – i en BMW Z4 M40i.*

Modellen Z4 har funnits som roadster i BMW:s modellutbud i flera generationer sedan introduktionen 2002.

Nuvarande generation lanserades 2018 och är den tredje i ledet. Modellen delar plattform med [Toyota Supra](#) som byggs parallellt med Z4 i Graz, Österrike.

Vi har tidigare kört både Z4 30i som har fyra cylindrar och 258 hästkrafter, samt instegsmodellen Z4 20i med fyra cylindrar och 197 hästkrafter.

Nu har det blivit dags att sätta värstingen Z4 M40i med sex cylindrar, dubbelturbo och 340 hästkrafter på prov.

Vi beger oss till Bukarest i Rumänien för att utforska staden och landets spektakulära vägar i en BMW Z4 M40i.



*Kupén är en trevlig plats att vistas i, och med taket uppfällt är det dessutom relativt tyst.*

## **Z4 är ett recept för succé**

Z4 är en roadster, det vill säga en tvåsitsig sportbil med öppet tak.

Roadsters är på väg att bli en bristvara och bilar som Jaguar F-Type och Audi TT är på väg att försvinna.

Nuvarande generation BMW Z4 har funnits tillgänglig på marknaden i fem år som en sportbil med öppningsbart canvastak och bakhjulsdrift.

På papper är den med andra ord en ren glädjemaskin under soliga sommardagar.

### **På väg till första anhalt**

Vi hämtar en mattgrå Z4 med röd inredning sent på kvällen, när solen har gått ned och mörkret redan har hunnit lägga sig över Bukarest.

Den relativt stora huvudstaden lämnas bakom oss och GPS:en står inställd på en liten ort norr om Brasov, en bra bit från närmsta stad.

Vi tar en påfart som visar sig vara överraskande kort och bilen kastas ut på en motorväg som är fylld med bilar som kör om i högt tempo.

Jag tvingas trampa gasen i botten för att inte riskera att bli påkörd bakifrån. Den åttaste-gade automatlådan svarar direkt och skjuter iväg bilen till högre hastigheter i en väldans fart.

### **I högt tempo på motorvägen**

Färden fortsätter norrut på motorvägar och landsvägar, och vi märker snart att den rådande hastighetsbegränsningen mer verkar vara en rekommendation snarare än lag.

Ibland kör vi om skruviga bilar som kör hälften så fort som skyltarna visar, och inte sällan blir vi omkörda av prestandabilar som verkar ha dubblat rådande hastighetsbegränsning.

Den Z4 M40i vi sitter i är tyst med taket uppfällt och relativt bekväm i komfortläge även i högre hastigheter på motorvägen.



*Vi utgår från Bukarest och tar oss norrut, mot bergen.*

### **Full fart på kurviga bergsvägar med Z4**

Natten tillbringas vid ett boende uppe i bergen och dagen efter fortsätter färden genom landet.

Bergsvägarna till och från övernattningsorten visar sig vara en utomordentligt bra plats att pröva BMW Z4:s mer sportiga egenskaper på.

Vi tar tillfället i akt och pressar den 340 hästkrafter starka roadstern upp och ner för de slingriga bergsvägarna med blandat snäva hårnålskurvor och långa, jämna raksträckor. Slutsatsen blir att BMW Z4 M40i är riktigt snabb och ibland till och med lite lekfull.

Det krävs dock en relativt hög hastighet innan bilen visar sin lekfulla sida och den känns aldrig okontrollerad eller svår att behärska.

I lägre hastigheter upplevs den som mogen och stabil.

### **Z4 kan kvickt fälla taket**

Att fälla suffletten tar bara drygt 10 sekunder och kan göras i upp till 50 kilometer i timmen.

Den snabba processen hjälper till att hålla interiören torr när himlen plötsligt öppnar sig och ett skyfall i form av regn och hagel börjar störta ner.

### **BMW Z4 tar sikte mot bergen**

Målet är att ta Z4:an till den välkända vägen Transfagarasan Highway som anses vara en av Europas bästa vägar.

Tyvärr visar det sig att vägsträckan, som ligger på en hög höjd, nyligen varit med om en rad jordskred som resulterat i att en stor del av vägen är avstängd.

Dessutom visar väderprognosen regn och tjock dimma långt upp i bergen och det är osäkert om den förväntade körupplevelsen kommer att bli som tänkt.

Vi bestämmer oss därför för att fortsätta färden till staden Sibiu som ligger relativt nära bergen, för att morgonen därpå bestämma vilken rutt vädret tillåter.

### **En färd i exotisk miljö**

Resan mot Sibiu bjuder på slående vacker natur och oerhört bra och jämna vägar.

Vägsträckan slingrar sig genom öppna landskap med höga bergstoppar i bakgrunden och pittoreska byar med blandat förfallna och fascinerande byggnader.

Vi möts av familjer som åker häst och vagn och rullar fram i en tiondel av vad hastigheten på skyltarna visar. Dessutom går ofta gatuhundar och kor omkring löst i de små byarna.



*BMW Z4 finns med en rad motoralternativ, vi har testat den starkaste versionen.*

### **Z4 möter taskig väderleksrapport**

Till slut når vi Sibiu i Transsylvanien och stadens äldre delar som bjuder på vacker arkitektur, idylliska torg och mysiga caféer och restauranger.

Natten tillbringas på ett boende mitt i staden och dagen därpå rör vi oss söderut, tillbaka mot Bukarest.

Väderrapporterna är dystra och visar mest regn och dimma. Vi bestämmer oss för att ta en väg på en lägre höjd som leder genom bergen snarare än över topparna.

Vi åker genom vacker natur med branta berg på båda sidor av vägen. Solen tittar fram och taket fälls på Z4:an, så att det trevliga motorljudet från den raka sexan hörs ännu bättre.

Accelerationen under omkörningarna är kvick tack vare den snabba automatlådan, den starka motorn och bilens låga vikt.

### **Med Z4 i smått anarkistisk trafik**

Efter några timmar är vi tillbaka i Bukarest där den kaosartade stadstrafiken är igång för fullt.

Vi har bekantat oss väl med bilen och väljer att sätta på musik, trycka hårt på gasen och njuta av den vilda trafikrytmen.

Efter en tid hittar vi fram till hotellet i stan där vi lastar ur våra tre resväskor som ryms i det klart godkända bagageutrymmet bakom suffletten – och andas ut.

M40i är det starkaste motoralternativet i Z4 och det absolut bästa valet.

I en roadster, där man sitter nära marken och kan ta kurvor som om däcken vore täckta med superlim, så krävs det en stark motor med många hästkrafter för att körupplevelsen ska bli så rolig som möjligt.

Z4 M40i är en utmärkt sportbil för sommarmånaderna och ett vettigt val när man ska utforska spännande vägar i nya länder.

### **Summan av kardemumman**

Att åka på roadtrip i Rumänien är något vi rekommenderar starkt.

BMW Z4 M40i var ett fantastiskt sällskap som med sin lätta vikt och bakhjulsdrift är som gjord för att ta sig genom bergen på riktigt bra, kurviga vägar.

Den sexcylindriga motorn garanterar ett leende som sträcker sig från öra till öra när man trycker gasen i botten, hör motorljudet och får känna vinden i håret.

*Vi vill rikta ett stort tack till BMW:s pressansvarige i Rumänien, Alex Seremet, för hjälpsam guidning och ett fantastiskt omhändertagande under hela resans gång.*



*Tvåsitsiga roadsters är på väg bort och konkurrenterna till Z4 blir färre.*

### **BMW Z4 M40i Roadster**

**Motor:** 3,0-liters, 6-cylindrig, bensin, 340 hästkrafter, 500 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift

**Acceleration 0-100 km/h:** 4,5 sekunder

**Toppfart:** 250 km/h

**Vikt:** 1 640 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4324/1864/1304 mm

**Pris:** 716 600 SEK (Testbil cirka 800 000 SEK)

**Redaktionens helhetsintryck av BMW Z4 M40i**

**Slutbetyg:** 4/5

BMW Z4 M40i är den starkaste versionen och det bästa valet bland de olika motorerna bilen erbjuds med. De 340 hästkrafterna, bakhjulsdriften och den kompetenta automatlådan gör bilen till en snabb glädjemaskin. Den som inte har besökt Rumänien rekommenderas starkt att göra det och ta sig till bergen med bil där det finns mycket att upptäcka.



### **Joel Sandberg**

Redaktör på Högsta Växeln. Har kört allt från Ferrari till det mest spartanskt utrustade man kan hitta. Stolt ägare av en Fiat 500 från 1974.

**Feber**

## 7. Så fungerar drivlinan i Koenigsegg Gemera

Av Bobby Green 2023-08-07 kl 18:00

Imponerande.



FILM: [https://youtu.be/\\_IMH-2eai54](https://youtu.be/_IMH-2eai54).

Koenigseggs kommande fyrsitsiga modell Gemera är lite av ett tekniskt under. Den har både förbränningsmotor och elmotor och en sammanlagd effekt på 2 332 hästar. Elmotorn kan driva alla fyra hjulen själv om man vill, men det kan även förbränningsmotorn göra. Det hela är möjligt tack vare den mycket speciella växellådan och alla dess kopplingar. Hur det hela fungerar förklarar Engineering Explained bäst i följande video.

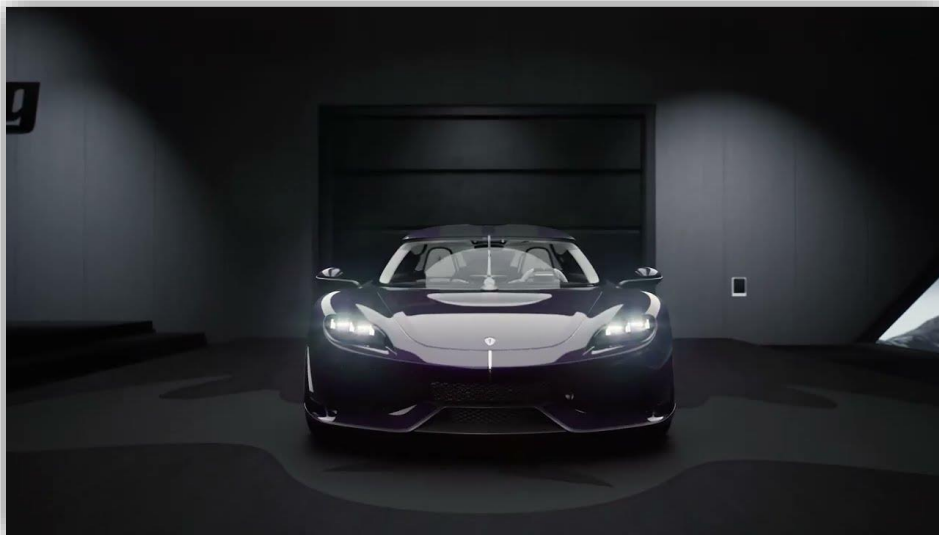
# Koenigsegg



**Bobby Green**



**Koenigsegg berättar mer om Gemera  
Helt galen bil**



**Koenigsegg Gemera går att få med V8a  
Då med 2300 hästar!**



**Christian snackar Koenigsegg Gemera  
Första uppdateringen kring testbilen**

## 8. Så tvingas Lucid chocksänka priserna på sina elbilar

Publicerat 07/08/2023 av Maths Nilsson

Tesla-konkurrenten Lucid tvingas enorma prissänkningar för att få fart på en fallande försäljning. Lucid Air Grand Touring sänks med 133 000 kronor på ett bräde. I Norge är priserna än så länge oförändrade.



Lucid är det lyxiga elbilmärket som vill utmana Tesla med längre räckvidd och prestanda som utmanar Teslas allra snabbaste modeller. Teslas prissänkningar verkar dock ha slagit hårt mot Lucids försäljning. Under andra kvartalet såldes bara 1 404 bilar trots att fabriken tillverkade 2 173 bilar.

Därför sänker nu Lucid priserna rejält i USA. Basmodellen Lucid Air Pure chocksänks med 113 000 kronor och kostar nu 890 000 kronor i USA, i Norge börjar prislappen alltjämt på 1 140 000 norska kronor, men frågan är hur länge.

Den dyrare modellen Lucid Air Gran Touring med 1050 hästkrafter prisdumpas med hela 133 000 kronor och det nya priset blir 1330 000 kronor. Med prissänkningarna blir Lucids modeller i de flesta fall billigare än Teslas motsvarande Model S-bilar i USA.

Enligt Lucid är prissänkningarna "avsedda att dra fördel av den ökade varumärkesmedvetenheten för att driva efterfrågan och leveranser." Även om Lucid producerar färre bilar på ett kvartal än vad Tesla gör före lunchrasten på en dag så är det inte hållbart att tillverka 50 procent mer bilar än vad man säljer.



Maths Nilsson

## Teknikens Värld

### 9. Vad tillverkas var?

Publicerad 06 aug 2023 kl 18:30

Sveriges mest sålda bil, Volvo XC40, tillverkas i Belgien. Amerikanska Jeep tillverkas i Polen och Italien. Och om du trodde att din Suzuki var japansk – inte då! – köper du en S-cross så är den tillverkad i Ungern. Häng med på vår genomgång av bilmodellernas ursprungsmärkning.



### Tyskland



*Audi Ingolstadt.*

Trots inflödet av nya märken österifrån är fortfarande de flesta bilar som når oss tillverkade på vår europeiska hemmaplan. Och överlägset störst av producentländerna i Europa, i rena antal, är alltså Tyskland. Och det är förstås de inhemska märkena som står för den absoluta majoriteten.

**BMW** tillverkar bland annat **3-serie** och **5-serie** i sin hemmafabrik i Dingolfing utanför München. **Opel** tillverkar **Astra** (men även dess franska syskon DS 4) "hemma" i Rüsselsheim, och **Grandland** i fabriken i Eisenach. Audi tillverkar bland annat **A3** och **A4** vid basen i bayerska **Ingolstadt**, medan större modellerna **A6** och **A8** tillverkas i Neckarsulm, i den fabrik som ursprungligen tillhörde **NSU**.

**Volkswagen** har förstås den enorma fabriken i **Wolfsburg**, där exempelvis **Golf** och **Passat** tillverkas, men även den berömda **glasfabriken i Dresden**, som öppnades 2001 och som numera är hem åt de eldrivna modellerna **ID.3** och **ID.4** – tillsammans med koncernsyskonbilar till respektive modell, **Audi Q4 e-tron** och **Cupra Born**, trots den sistnämndas spanska familjeband.

Även i Wolfsburg tillverkas spanska bilar i form av **Seat Tarraco**. I **Stuttgart** och omgivande region har både **Mercedes** och **Porsche** sina huvudfabriker, med produktion av ett flertal modeller. Porsche har även en fabrik i Leipzig, anlagd 1999, där i dag **Macan** rullar av bandet.

I Köln samt i Saarlouis, helt nära franska gränsen, har **Ford** fabriker, i den förstnämnda har just **Fiesta** ersatts av **nya eldrivna Explorer**. Men andra eldrivna Fordmodeller ska produceras i Spanien. Annars märks **Tesla** som ett av få icke-tyska märken att ha produktion i Tyskland, med den **nyligen öppnade fabriken i Grünheide utanför Berlin**.

## Finland



*Valmets fabrik i Uusikaupunki.*

Nystad, eller Uusikaupunki, är Finlands biltillverkningshuvudstad. **Valmets** fabrik, som tidigare bland annat tillverkat **Porsche Boxster** och en lång rad **Saabmodeller**, sätter numera samman **Mercedes A-klass** och **Mercedes-AMG GT 4-dörrarscoupé**.

## Slovakien



*Kias fabrik i Žilina.*

Det är kanske inte Europas största land, och namnkunniga inhemska bilmärken lyser med sin frånvaro, men Slovakien är ändå ett epicentrum för europeisk bilindustri. Inget annat land i världen har så stor biltillverkning per capita. Det centrala läget i Europa förenklar logistiken och det har också varit en medveten strategi att göra landet attraktivt för bilbranschen. En rad av de stora koncernerna har tillverkning i landet. Volkswagenkoncernen tillverkar **Volkswagen Touareg**, **Audi Q7** och **Porsche Cayenne** i en fabrik strax utanför Bratislava, Stellantis tillverkar **Peugeot 208** och **Citroën C3** i Trnava, **Kia** tillverkar **Ceed** och **Sportage** i Žilina och **Land Rover** tillverkar **Discovery** och **Defender** i Nitra. Senast i raden är **Volvo**, som förra året gick ut med att man **bygger en ny fabrik för elbilar i Kosice**.

## Marocko



Europas mest sålda bil, i alla fall vissa månader, tillverkas faktiskt utanför vår kontinents gränser. Det handlar om **Dacia Sandero**, som skruvas ihop i Marocko.

## Sydafrika



*Fords fabrik i Silverton.*

I Afrika gillar man sina pickuper, och naturligt nog är det på den fronten som kontinentens främsta ekonomi – Sydafrika – gör ett avtryck i svenska nybilshallar. **Ford Ranger** må också tillverkas i Thailand, Vietnam och USA, men det är fabriken i Silverton utanför Pretoria som förser oss i Europa med bilar. Jämte Ranger produceras här också syskonbilen **Volkswagen Amarok**. Och i Durban tillverkas **Toyotas konkurrent i segmentet – Hilux**.

## Island/Norge



Nja, det är en sanning med modifikation att det tillverkas bilar i Norge eller på Island. Men **Arctic Trucks**, som har sin huvudbas strax utanför Reykjavik och även har en anläggning strax sydväst om Oslo, utför en omfattande förädling av en rad olika bilar. I Sverige saluför Isuzu via officiella kanaler varianter av **D-Max** med norsk-isländsk handpåläggning.

## Rumänien



Den dominerande bilindustrin i Rumänien stavas naturligt nog **Dacia**. Fabriken i Mioveni, där bolagets huvudkontor ligger, tillverkar både **Duster** och **Jogger**. Utöver Dacia hittar vi bilindustri i Cluj-Napoca i norra delen av landet, där Ford har en fabrik som tillverkar **Puma**.

## Slovenien



Den slovenska bilproduktionen är begränsad till en enda fabrik – **Renaults** fabrik i Nove Mesto där **Clio** tillverkas.

## Spanien



*Fords fabrik i Valencia.*

Trots att Spanien inte har lika många egna varumärken som grannlandet i norr, så slår man faktiskt Frankrike och tar platsen som Europas näst största bilproducent. Förutom **Seat** och **Cupra**, där exempelvis **Ibiza** och **Leon** tillverkas i fabriken utanför Barcelona, är det många andra av de europeiska storsäljarna som sätts ihop på spansk mark. **Volkswagen** monterar ihop **T-Cross** och **Taigo** i Pamplona, **Opel Corsa** byggs ihop utanför Zaragoza, **Renault Captur** (och den omskyltade versionen, **Mitsubishi ASX**) tillverkas i Palencia och Ford har sin största europeiska fabrik i Valencia, där bland annat **Kuga** byggs. Störst, tillsammans med Seat, är dock Stellantis-koncernens fabrik i Vigo i Galicien, som är en av två fabriker där syskonbilarna **Peugeot Partner**, **Citroën Berlingo** och **Toyota Proace City Verso** sätts samman. Stellantis har även en annan fabrik i Madrid, som tillverkar **Citroën C4 X**.

## Thailand



Sydostasien har en omfattande bilindustri, men få bilar hittar hela vägen till våra breddgrader. Av de bilar som säljs i Sverige som är "Made in Thailand" hittar vi endast **Isuzu D-Max** och **Mitsubishi Space Star**.

## Kina



*Volvos fabrik i Daqing.*

Den senaste tidens explosion av nya kinesiska märken har väl knappast undgått någon med bilintresse, men även en rad av mer välbekanta märken har tillverkning förlagd i Kina – även för bilar som säljs hos oss. Till exempel storsedanen **Volvo S90**, som sedan 2017 tillverkas i Daqing även för svenska marknaden. Och förstas Volvos syskonmärke **Polestar**, där alla **Polestar 2** tillverkas i Luqiao i Zhejiangprovinsen. Trodde du att franskoftande lyxlimpan **DS 9** tillverkades i Frankrike? Nope, den byggs i Shenzhen. Och snart tillverkas även Cupras nyligen presenterade elsv **Tavascan** i Kina, liksom Hondas elversion av **H-RV** (kallad **e:Ny1**) och nya **Mini i elversionen SE**. De renodlat kinesiska märkena har förstas också sin produktion i hemlandet. **MG** på olika platser i Nanjing- och Fujianprovinserna samt i Zhengzhou, **BYD** i Shenzhen och Changzhou samt **Maxus** i grannstaden Wuxi, för att nämna några.

## Sydkorea



*Hyundai Ioniq 6.*

I likhet med de japanska tillverkarna har sydkoreanska jättarna **Kia** och **Hyundai** en stor del av sin produktion förlagd i Europa. Men flera viktiga modeller skeppas också från moderlandet. Exempelvis byggs **Kia Niro** och **EV6** ihop i Hwaseong strax söder om Seoul. I Asan, som också ligger i den södra delen av huvudstadsområdet, byggs **Hyundai Ioniq 6**, medan syskonmodellen **Ioniq 5** sätts ihop i Ulsan på sydkusten, i Hyundais huvudfabrik, och vad som anges vara världens största bilfabrik. En udda fågel bland de bilar som har Sydkorea som ursprungsmärkning är **Renault Arkana**, som tillverkas i Busan. Bakgrunden till den franskkoreanska gökungen är att Renault tagit över Samsungs bildivision. Arkana började nämligen sitt liv som just **Renault Samsung XM3**.

## USA



Av de en gång så stolta biljättarna från **Detroit** är det bara **Ford** som har någon större närvaro på den svenska marknaden. **GM** säljer idag bara nischprodukter så som **Cadillac XT4** (tillverkad i Kansas City) eller **Chevrolet Corvette** (tillverkad i Bowling Green, Kentucky) hos oss, och forna Chryslerkoncernen, som numera är en del av **Stellantis**, har bara **Jeep Wrangler/Gladiator** "Made in the USA" (Toledo, Ohio). Även för Fords del är det småvolymmodeller som **Bronco**, **Mustang** och utgående **Explorer** som skeppas över Atlanten. De två förstnämnda tillverkas på olika håll i Michigan, medan Explorer byggs i Chicago. Men det finns andra som håller det amerikanska stjärnbaneret högt. Tesla må ha lokal produktion i Europa, men de större modellerna, **Model S** och **Model X**, sätts samman i Fremont i Kalifornien. Volvo har sin amerikanska fabrik utanför Charleston i South Carolina, och bygger där både **S60** och nya kommande **EX90**, samt den sistnämndas syskonbil **Polestar 3**. Och i Spartanburg, likaledes i South Carolina, sätter BMW ihop alla X-modeller från **X3** till **X7**. Även Mercedes har produktion i USA, då **GLE** och **GLS**, samt **EQS SUV**, byggs i Tuscaloosa i Alabama.

## Mexiko



Jovisst, Fords elbil **Mustang Mach E** är en amerikansk produkt, men produktionen sker inte – som du kanske trodde – i USA. I stället är den förlagd till **Mexiko**, så som mycket annat av biltillverkningen till resten av den nordamerikanska kontinenten. Fords fabrik ligger strax utanför Mexiko City. Lite längre norrut, i miljonstaden Aguascalientes, hittar vi Mercedes fabrik, där **GLB** tillverkas även för oss i Europa. Även en annan tysk suv skeppas från Mexiko, nämligen **Audi Q5**, som i sin senaste generation byggs ihop i Puebla även för den europeiska marknaden.

## Japan



## MOTORNYTT

En bilindustriell stormakt, och även om de flesta japanska tillverkare har europeiska fabriker så är det många av de bilar som står i nybilshallarna som tillverkas på de japanska öarna. **Toyota**, **Lexus**, **Mazda**, **Subaru**, **Mitsubishi** och **Suzuki** har alla en eller flera modeller som kommer per båt från Japan. I Toyotas fall gäller det exempelvis **RAV4** (samt syskonmodellen **Suzuki Across**) och **bZ4X** (tillika **Subaru Solterra** och **Lexus RZ**), som sätts samman i just Toyota City. I Tahara, strax söderut, tillverkas **Land Cruiser** och **Lexus LS**. Och i Miyawaka, på den södra ön Kyushu, tillverkas Lexus UX, NX och RX. Mazda har sin hemmabas i Hiroshima, men här tillverkas bara **MX-5** och **MX-30**. De flesta modeller vi får hit – **2**, **3**, **6**, **CX-5**, **CX-30** och **CX-60** – produceras i Höfu ett stycke västerut. Subarus fabrik i Ōta tillverkar **Outback**, **XV** och **Forester**, och Mitsubishi tillverkar **Eclipse Cross** i Okazaki. **Suzuki Swift** är en riktig världsbil, som tillverkas i länder som Ghana, Pakistan, Indien och Thailand, men alla exemplar som säljs hos oss tillverkas i Makinohara på den japanska sydkusten.

## Sverige



*Koenigsegg Ängelholm.*

Undantaget den begränsade produktionen hos **Koenigsegg** i Ängelholm är det **Volvo** i Torslanda som numera står för den svenska personbilstillverkningen. Här sätts **V90**, **XC60**, **V60** och utgående **XC90** ihop.

## Storbritannien



*McLaren Woking.*

## MOTORNYTT

Trots en gedigen bilindustritradition är Storbritannien inte mer än det sjätte största landet i Europa, sett till produktionsvolym. Och största volymen står faktiskt en japansk biltillverkare för – **Nissan** – som tillverkar **Qashqai**, **Juke** och **Leaf** i Sunderland. Utöver det har **Jaguar** Land Rover fabriker i Birmingham och Solihull, samt **Mini** sin fabrik i Oxford. Därtill tillverkas **Toyota Corolla** (och syskonbilen **Suzuki Swace**) i Burnaston. I övrigt är det mest lägre volymer det handlar om – **McLaren**, **Lotus**, **Bentley**, **LEVC**, **Morgan** och **Rolls-Royce**.

## Belgien



*Volvo Cars.*

Sveriges mest sålda bil tillverkas faktiskt i Belgien. Alltsedan 1965 har nämligen Volvo en fabrik i **Gent** i Flandern och här tillverkas de **CMA**-baserade bilarna **Volvo XC40** och **C40** samt **V60**. Utöver Volvos fabrik har även Audi en fabrik utanför Bryssel, där **Q8 e-tron** tillverkas.

## Ungern



*Suzuki S-Cross.*

I likhet med den biltillverkningsmässiga stormakten Slovakien har Ungern ett strategiskt läge i centrala Europa, men tillverkningen är ändå långt mindre än i det norra grannlandet. I registreringsstatistiken för den ungerska nybilsförsäljningen tar dock två inhemskt ihopskruvade modeller topplatserna – **Suzuki S-Cross** och **Vitara** – som båda byggs i Suzukis fabrik i Esztergom i norra delen av landet. Utöver det har även Mercedes en fabrik i Kecskemét, som tillverkar bland annat **A-klass** och **CLA**. Senaste tillskottet är **BMW, som håller på att uppföra en fabrik i Debrecen**.

## Frankrike



*Opel Mokka.*

Frankrike är en av den europeiska bilindustrins stormakter, och precis som i Tyskland domineras tillverkningen av de stora inhemska koncernerna. I Frankrike handlar det om Renault och Stellantiskoncernen, med **Peugeot** och **Citroën**. Koncernerna har fem fabriker vardera. I Mulhouse tillverkas **Peugeot 308, 408** och **508** samt **DS 7 Crossback**. I Socheaux tillverkas **Peugeot 3008** och **5008**. I Flins tillverkas **Nissan Micra** och **Renault Zoe**. I Poissy tillverkas **Opel Mokka** och **DS 3 Crossback**. I Maubeuge tillverkas syskonbilarna **Renault Kangoo, Mercedes T-klass** och Nissan Townstar. Och strax utanför Valenciennes ligger Sevel Nord som tillverkar **Citroën Space Tourer, Peugeot Traveller, Opel Zafira Life** och Toyota ProAce Verso. Just Toyota är annars största icke-franska märke med produktion i Frankrike, också utanför Valenciennes, där **Toyota Yaris** och **Yaris Cross** sätts samman.

## Portugal



*Peugeot Rifter.*

Den portugisiska bilindustrin må komma till korta gentemot grannlandet Spanien, men är ändå betydande. Utanför Lissabon har Volkswagen en fabrik – AutoEuropa – som tillverkar **T-Roc**, och utanför Viseau tillverkas **Citroën Berlingo** och **Peugeot Rifter** i Stellantis fabrik.

## Tjeckien



*Skoda Mladá Boleslav.*

Bilindustrin är en av Tjeckiens industriella hörnpelare och förstås är det **Skoda** som är den största tillverkaren i landet, med sina två fabriker – i Mladá Boleslav och Kvasiny. ”Hemmafabriken” i Mladá Boleslav tillverkar **Fabia**, **Octavia**, **Kamiq**, **Enyaq** och **Karoq**, medan Kvasiny-fabriken tillverkar **Superb** och **Kodiaq**, samt **Karoq** och **Seat Ateca**. Tjeckien huserar också fabriker tillhörande Hyundai (där **i30** tillverkas) och Toyota (där **Yaris** och **Aygo X** tillverkas).

## Polen



*Fiat 500 tillverkas i Tychy.*

Polsk bilindustri har en lång historik av samarbete med italienska Fiat. Redan på 1960-talet tillverkades bilar med Fiatteknik hos FSO i Warszawa. I dag har Stellantis en fabrik i Tychy i södra Polen där **Fiat 500** och **Jeep Avenger** tillverkas.

## Österrike



*Magna Steyr firar att de tillverkat 500 000 Mercedes G-klass.*

Kontraktstillverkaren **Magna Steyr** är centrum för den österrikiska biltillverkningen. Här sätts en rad olika modeller samman – **Toyota Supra** och **BMW Z4**, **BMW 5-serie**, **Jaguar E-Pace** och **I-Pace**, **Mercedes G-klass** och **Fisker Ocean**.

## Italien



*Fiats fabrik i Mirafiori.*

Ett så stolt bilbyggjarland som Italien kvalar faktiskt bara in på sjunde plats i den europeiska topplistan, och det är Stellantiskoncernen som står för den överlägset största volymen. **Jeep Renegade** och **Compass** tillverkas i Melfi, **Alfa Romeo Tonale** i Pomigliano d'Arco och **Alfa Romeo Giulia** och **Stelvio** samt **Maserati Grecale** i Piedimonte San Germano. Fiats klassiska Mirafiorifabrik huserar numera produktionen av **Fiat 500e**. Utöver detta finns förstås produktion i lägre volym såsom **Ferrari** i Maranello och **Lamborghini** i Sant'Agata Bolognese.

## Turkiet

Det finns en lång tradition av biltillverkning på den anatoliska halvön, och i dag har Renault, Fiat och Toyota fabriker här. Biltillverkningen är koncentrerad till landets nordvästra del. I Bursa, strax söder om Istanbul, byggs **Renault Clio**, och bara ett stenkast bort (nästan bokstavligen) byggs **Fiat Tipo**. Ett stycke österut, i Adapazan, tillverkas **Toyota C-HR** och i Izmit, några mil längre norrut, tillverkas Hyundais modeller **i10**, **i20** och **Bayon**. I Gebze, ännu närmare Istanbul, tillverkas det nystartade helturkiska märket **Togg, som utlovats komma till Sverige 2024**.



**Erik Andrén**



## 10. Video: Så funkar Tesla Semi hos Pepsi

Posted by Kristofer Rask

augusti 7, 2023

För åtta månader sedan började Tesla leverera sin eldrivna lastbil Tesla Semi. Fortsatt är leveransvolymerna små, men hos Pepsi Cos distributionsterminal i Sacramento, Kalifornien finns det idag 21 stycken Tesla Semi.



Lastbilarna trafikerar olika rutter, av olika längd. De flesta lastbilarna kör kortare rutter på omkring 250 kilometer med flera stopp, men tre av lastbilarna är dedikerade till längre leveransrutter. De kan du köra allt från 400 kilometer och 725 kilometer per skift.

Pepsis anläggning håller igång dygnet runt, och lastbilarna går i två skift. Vid anläggningen finns 750 kW-snabbladdare från Tesla, med en totaleffekt på 3 MW som säkerställer att verksamheten kan rulla på.

– Ett kort laddstopp på 20 till 30 minuter så har vi laddat upp lastbilarna till 95 procent från 5-10 procent, så de är snabba ut på vägarna igen, säger Corbin Emslie, logistikchef vid Pepsi Co.

I videon nedanför berättar Pepsi Co om hur det fungerar med Tesla Semi-lastbilarna.

Utöver de eldrivna lastbilarna från Tesla har Pepsi Co också flera eldrivna transportbilar av modell Ford e-Transit samt eldrivna gaffeltruckar. Dessa drivs av egenproducerade solcell direkt från en anläggning på terminalens tak.

# PEPSI TESLA SEMI'S NEW NUMBERS



FILM: <https://youtu.be/lwUuj2U8YdM>.



**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.](#)

## Teknikens Värld

### 11. Provkörning av Mercedes 230 SL 1966

Publicerad av Mikael Stjerna 09 apr 2023, KL 16:56

Här är världens enda cabriolet som blivit världsberömd för sitt tak! Mikael Stjerna provkör sin barndoms drömbil en av landets finaste Mercedes "Pagoda" 230 SL på den skånska sydkusten.



Den vita "Pagodan" har gått 12 600 mil men ser lika evigt ung ut som en nyopererad Hollywoodstjärna. Lacken är perfekt, stolarna i blått läder verkar osuttna, virket runt vindru-tekanten ser nyfält ut.

Åldras inte Mercedes-Benz?

Jodå. Litegrann. Men Mercedes är lätta att hålla unga och friska.

Fabriken håller nämligen ett imponerande stort reservdelslager, och det även till modeller som varit utgångna i decennier. Dessutom finns en omfattande nyttillverkning av gamla delar.

Resultatet är bilar som Stefan Wilhelmsons Mercedes 230 SL från 1966. Bilen har gamla familjeband till ägaren. Den ägdes av svägerskans familj redan under 1960-talet. Med åren blev bilen allt mer stående still i garage, och det är som alla vet ingen bra medicin för en åldrande bil. Lösningen blev att Stefan Wilhelmson köpte bilen 1990. Då var bilen i originalskick, men hade fått en del stillaståendeproblem och även fått några mindre rostskador.

– Jag har alltid varit förtjust i modellen. Eftersom den hade funnits i vår familj så länge tyckte jag att det skulle vara synd att släppa taget om den, säger Stefan Wilhelmson.

Första tio åren gjordes inte så mycket. Den pålitliga mekaniken i en **SL** gör att bilen tål att glömmas bort under ganska många år. Det går ändå bra att sätta i nyckeln, vrida om och köra iväg. Men 2005 år sattes jakten på toppfinish igång.



Fabriken klassiska "MB-Tex" är nästan outslitlig men Stefan Wilhelmson satsade ändå på en helt ny klädsel. Det är nu Mercedes extrema reservdelshållning märks av. Fabriken säljer fortfarande skinnkvaliteter med samma prägning som originalet. Tre olika prover skickades upp från [Mercedes-Benz Classic Center](#), en division inom Mercedes-Benz som säljer reservdelar till klassiska Mercedes-modeller. De har också en verkstad som renoverar kundbilar och håller ordning på bilarna som hör till fabriksmuseet.

Stefan Wilhelmson valde till slut en svart skinnklädsel.

– Visserligen ett avsteg från originalutförandet av just detta exemplar, men riktigt skinn ger ändå mer känsla, resonerar Stefan Wilhelmson.

Stolarna skickades till en tysk Mercedes-specialist där innanmätet byggdes upp på nytt. Tre månader senare var skinnets klart på garveriet och stolarna kläddes med det nya skinnets och fick nykromade beslag.

Som nytt!

En annan firma i Tyskland har ett utbytessystem för gamla trädelar. Listerna vid vindrutan var i dåligt skick och behövde bytas ut. Tillsammans med det vackra mittfacket skickades alla delar ner, och nyrenoverade trädelar skickades i retur.

Är stolar och trälister i nyskick måste även mattorna se bra ut för att passa. En ny mattsats beställdes till bilen, självklart i tysk originalkvalitet.

Bilens mekanik var i gott skick sedan tidigare renoveringsinsatser. Men elsystemet spökade. Därför köptes en helt komplett kabelsats, från samma underleverantör som hade levererat de nya när bilen tillverkades.

I Malmö lackades bilen i originalfärgen "perlweiss". Efter ett antal poleringar var både lackerare och ägare nöjda med resultatet.



**Slutresultat:** En bil som känns och ser ut som ny.

Det räcker med att sätta sig bakom ratten. Stolen har nybils känslan eftersom sitsen inte bara är omklädd utan också renoverad till den rätta Mercedes-stadgan från 1960-talet. SL-ratten är för övrigt stor som en bussratt, som om inte bilen hade servostyrning. Plåtpanelen är snyggt vitlackerad, en hälsning från 60-talet.

Dags för tidsresan. Jag vrider om nyckeln och bilen svarar med det spetsiga, sportiga ljudet typiskt för Mercedes sexor från 1960-talet.

Lägger i "drive" och bilen hoppar i väg. En Mercedes-automat ska vara brutal och rakt på sak när växlarna går i, så det är precis som det ska.

Vi tar en tur längs Skånes sydkust, en tur som gjord för **Mercedes SL**. När bilen först projekterades, 1957, var den tänkt som den felande länken, bekvämare än 190 SL men billigare och mindre sportig än **300 SL**. Men tiden sprang ifrån den lilla sportbilen. 1960 togs beslutet att skrota det så kallade 220 SL-projektet, och i stället bygga en helt ny sportvagn, byggd på chassit från den nya "fenmercan".

Designuppdraget gick till den franske designern Paul Bracq, som anställdes av Mercedes redan 1957. Bracq var geniet som svarade för alla Mercedes klassiska 60-talskarosser. Du känner med lätthet igen en Bracq-design. Förutom 230 SL gjorde han **Mercedes 600** och Mercedes 250 SE. Alla med distinkt form, linjalrak midja och befriad från prålig utsmyckning. Det är för övrigt Bracq som också står bakom coupéversionen av fenmodellen.

Det verkar som om alla vi möter i dag är med i Bracq Fan Club, det vänds på skallar, folk stannar upp i promenaden och det diskuteras om denna vita skönhet så snart vi visar oss.

Allt är inte bara form. Det är också funktion. Precis som Mercedes då nya sedanmodeller hade 230 SL en säkerhetskaross, med deformationszoner inbyggda framtill och baktill, ett verk av den framsynte konstruktören Bela Barényi.



*Tidiga 230 SL hade stående reservhjul som gav mer bagageplats, på senare modeller ligger hjulet.*

### **SÅ TYCKTE VI DÅ**

Mercedes 230 SL provkördes i Teknikens Värld av ingen mindre än rallyföraren Harry "Sputnik" Källström. "Här går det verkligen undan! Synd bara att bilen är så fin och dyr att man knappt vågar köra den. Högsta betyg får detaljarbete, utförande och finish – vi ska inte börja tjata om sportvagnarnas **Rolls-Royce**, men någonting ditåt är det i alla fall. En extra säkerhetsdetalj är det stoppade rattnavet – det händer ju att folk kör utan säkerhetsbälte. En bil för folk med högt ställda krav, men också en riktig sportvagn."

Bilen känns snudd på kassaskåpsgedigen, men faktum är att man redan 1963 jagade vikt. SL, uttytt Super Leicht eller superlätt på ren svenska, har dörrar, huv och baklucka av aluminium. Men varför gjorde man hardtoppen i plåt? Den är plågsamt tung att hantera. Då, 1963, sågs 230 SL som en "Grand Tourer", en bekväm bil som man kunde resa långt i. I dag känns bilen mer lagom för helgresan. Man sitter bra i de rejäla stolarna, och bagageutrymmet är stort nog för några dagars resebagage.

Som så många andra bilar från 1960-talet uppfattar vi 230 SL som en högvarvig sälle. Men å andra sidan så är det ju en sportbil, så 3 000 varv i drygt 90 km/h är inget att bråka om. Chassit håller bra klass, faktum är att 230 SL är underskattad som sportbil. Kanske just för att den dessutom har andra resekvaliteter; vettigt bagageutrymme, bra komfort, hardtop för åretom-bruk.

Framför allt så tål den att användas.

"Ge nu full gas" uppmanar Stefan Wilhelmson, "den gillar att varvas".

Jag gillar det också. Det är något speciellt med den tyska perfektionismen. Bilarna läcker inte olja, de startar när man vrider om nyckeln. Grejerna håller, även när bilen i fråga närmar sig 50-årsdagen. Det finns inget tråkigt över det. Jag kör så det dammar längs Trelleborgsvägen.

Skönhet och teknik i harmoni. Inte konstigt att Pagoda har blivit en av världens mest uppskattade klassikermodeller.

Artikeln publicerades ursprungligen i [Klassiska Bilar 5/2012](#).

### MERCEDES 230 SL 1966

**Ursprungligt pris (1966):** 39 017 kr.

**Uppskattat pris (2012):** 200 000–700 000 kronor beroende på skick.

**Motor:** Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, en överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Insprutning. Cylindervolym 2 306 cm<sup>3</sup>. Max effekt 150 hk DIN vid 5 500 r/min, max vridmoment 196 Nm vid 4 200 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda, alt 4-stegad automatlåda.

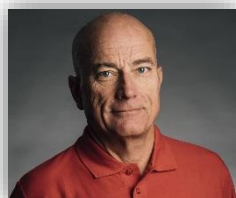
**Hjul:** Fälg 6,0 tum, däck 185 R14.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 240, längd 429, bredd 176, höjd 131, spårvidd f/b 147/149. Tjänstevikt 1 430. Tank 65 liter.

**Fartresurser:** Acceleration (man) 0–80 km/h 6,7 s, 0-100 km/h 9,7 s, 0-120 13,6 s. Toppfart 200 (automat 195) km/h.



*Mercedes gömde tanklocket bakom nummerplåten på sedanmodellerna, men på SL blänker tanklocket skamlöst i solen.*



**Mikael Stjerna**

MOTORNYTT

**SLUT**