



Hudson Hornet 1953

1. Emily GT kommer till eCarExpo i Göteborg
2. Nu släcks 3G-nätet
3. Facket stoppar leveranser till Teslas fabrik i Berlin
4. Svenskt Näringsliv riktar kritik till IF Metalls sympatiåtgärder mot Tesla
5. GM sätter krokben för Tesla
6. Kinesisk hyperbil kommer gå hypersnabbt
7. Rattmuffen
8. Elbilar och elflygplan tävlar om räckvidden
9. Renault presenterar sin Ampere-plan för elbilar
10. EV9 ger Kia en plats i de stora ligorna
11. Ökad orderingång för Scania
12. Volvos värsting blev Pers första
13. Vi kör BMW 507 och 3200CS
14. Hudson Hornet 1953
15. Ford Model T 1917

Feber

1. Emily GT kommer till eCarExpo i Göteborg

Bobby Green

2023-11-15 kl 16:30

Första gången allmänheten får se den.



Mellan den 1 och 3 december är det dags för [elbilmässan eCarExpo i Göteborg](#). Nu får vi reda på att den Trollhättan-tillverkade elbilen Emily GT kommer dit, och detta blir första gången som bilen visas upp för allmänheten. Vi fick ta del av bilen på nätet i våras och sedan dess har det varit ganska mycket snack om den - bland annat att den ska bli verklighet.

mynewsdesk.com



Bobby Green



**En lösning för Nevs Emily GT kan vara på gång
Projektet verkar ha en köpare**



**Nevs Emily GT verkar bli verklighet
Saab kommer tillbaka**



**Top Gear har också kört Nevs Emily GT
Kommer den bli verklighet**



**Historien bakom Nevs Emily GT
Och lite provkörning av Emily GT och eldrivna Saab 9-3**



**Häng med in i Nevs Emily GT
Liknar Saab**



**Så designades Nevs Emily GT
Ville bli världens största elbilsföretag**



**Provkörning av Emily GT
Verkar stabil**



**Emily GT skulle även komma som cab, coupé och kombi
Vill ni se dessa bli verklighet**



**Det här är Nevs Emily GT
Hemlig elbil utvecklad i Trollhättan**

2. Nu släcks 3G-nätet

Av Maths Nilsson 15 november 2023 kl 11:15

Finesser i 100 000-tals bilar slås ut.



Nersläckningen av 2G- och 3-näten går allt snabbare. Många svenska bilägare äger bilar med mobiltjänster som slutat eller snart slutar att fungera.

När 2G- och 3G-näten släcks ner slås digitala funktioner i 100 000-tals svenska bilar ut.

– När vinterkylan kom att vi inte längre kunde hitta dieselvärmaren i vår Mercedes Me app och Mercedes gör inget för att hjälpa. Enligt Mercedes har operatören som de använder för att ta emot data i bilen slutat att stödja 3G, säger en Mercedesägare till Carup.

Innehåll i denna artikel:

Så påverkas din bil

Möjlig lösning kan kosta 10 000 kronor

Fakta: Nersläckningen av 3G kan få stora konsekvenser

Allt från larm till robotgräsklippare slutar fungera

Exempel på uppkopplade produkter som kan sluta fungera

Efter att svenska mobiloperatörer gått över helt till 4G- och 5G-nät har operatörerna börjat stänga ner de gamla 2G- och 3G-näten i allt snabbare takt. **Telia uppger nu att 3G-nätet ska vara helt nedsläckt i slutet av nästa år.** Ett stort problem är att många bilar i Sverige har endast 2G- eller 3G-modem och endast kan kommunicera med 2G och 3G-näten. Det handlar ofta om bilar tillverkade så sent som 2019, i en del fall har biltillverkare använt 3G-modem ända fram till 2021.



Volvos 3G-modem sitter i handskfacket på många modeller. Tillverkaren har ännu inte kommunicerat vilka modeller som berörs i Sverige och vilken åtgärd som krävs.

Så påverkas din bil

När näten släckts ner kommer digitala funktioner i 100 000-tals svenska bilar att försvinna, uppger **Vi Bilägare**. Branschorganisationen Mobility Sweden bekräftar att det är 100 000-tals bilar som är drabbade i Sverige, hela Europa är drabbat. Någon tillförlitlig lista på vilka bilmodeller som är drabbade finns inte ännu.

Exempel på tjänster som försvinner är möjligheten att styra bilens värmare via appen, nödsamtal via SOS, körjournaler, möjlighet att kontrollera bilens status i en mobilapp och andra digitala funktioner som finns i bilen. Även navigationen kan påverkas. Exakt vilka bilmodeller som bara har 2G eller 3G i Sverige är inte kartlagt, men **tidningen The Drive har gjort en sammanställning för USA**. Det kan dock finnas skillnader mot Europa. En Mercedesägare berättar nu att alla tjänster via bilens app slagits ut, det går inte längre att starta värmen i bilen som är från 2017.

– Jag som så många andra märkte när vinterkylan kom att vi inte längre kunde hitta dieselvärmaren i vår Mercedes Me app och Mercedes gör inget för att hjälpa. Enligt Mercedes har operatören som de använder för att ta emot data i bilen slutat att stödja 3G. Bilen kan däremot fortfarande skicka data. Jag har 2 år kvar på abonnemanget för Mercedes Me men än har Mercedes inte bekräftat att de tänker betala tillbaka trots att jag inte kan använda appen som tänkt, uppger Mercedesägaren.

Möjlig lösning kan kosta 10 000 kronor

En lösning kan vara att byta ut det gamla 3G-modemet i bilen till ett nyare 4G-modem. Men det är en operation som kan kosta över 10 000 kronor, och kräver ny mjukvara. Det är inte säkert att det går till alla bilmärken. Mercedes tycks inte ha en lösning. Det bästa är att kontakta din återförsäljare för att försöka reda ut vilken typ av modem din bil har. Flera bilägare har redan drabbats. Tommy Eliasson i Alingsås som har en sex år gammal Mercedes C-klass kan inte längre slå på värmen i appen och han kan inte längre förnya prenumerationen på vissa tjänster i bilen.

Fakta: Nersläckningen av 3G kan få stora konsekvenser

Teknikskiftet från 2G och 3G har inletts. Senast i slutet av 2025 förväntas 2G- och 3G-näten att ha fasats ut. Sveriges största teleoperatörer har inlett nedstängningar av 3G-näten. Den kraftigt ökade efterfrågan på särskilt datakommunikation gör att nyare tekniker som 4G och 5G behöver breda ut sig. Gamla teknikerna har slutat att utvecklas. I förlängningen kommer det att bli svårt att få tag i utrustning och reservdelar för 2G- eller 3G-teknik. Samtidigt behövs mer frekvensutrymme för de modernare teknikerna 4G och 5G.

Operatörerna hävdar att de gamla näten inte längre uppfyller kundernas önskemål. De rapporterar exempelvis om stora trafikökningar i näten, särskilt vad gäller dataanvändning. Det uppfyller 4G- och 5G-näten på ett betydligt bättre sätt än 2G eller 3G. Det finns även krav på funktioner som bara den nya tekniken klarar. Därför uppgraderar operatörerna just nu all utrustning och bygger dessutom ut 4G och 5G.

2G och 3G är gamla tekniker. 2G lanserades redan 1991 och 3G år 2006. 2G har blivit stort inte minst för att styra maskiner på distans – så kallad machine to machine, M2M, på svenska maskin till maskin. 2G hanterar förhållandevis små datamängder, ett problem som 3G delvis löste när det kom. Med 3G, WCDMA, har man trimmat upp datakommunikationen. Men medan 3G är bra på att hantera tal och mobilsurf har tekniken relativt dålig kapacitet för många samtidiga användare. Det problemet fick sin lösning med 4G, LTE, som började byggas ut 2009 i Sverige. Uppföljaren, 5G, lanserades i Sverige 2018 men storskalig nättäckning är under utbyggnad först under kommande år.

Allt som enbart utnyttjar 2G eller 3G kommer att sluta att fungera när näten stängs ned. Som användare behöver man därför se till att sin utrustning är kompatibel med 4G eller 5G. När 2G- och 3G-näten läggs ned slutar inte bara taltjänsten att fungera i näten utan även datatjänster. Det gäller även sms och nödsamtal. Istället behöver användaren utrustning för 4G och 5G – i de näten fungerar alla tjänster precis som tidigare.

För användare innebär det här att exempelvis mobiltelefon, bredbandsrouter och annan sim-kortsbaserad utrustning behöver uppgraderas eller bytas ut – om den inte är kompatibel med 4G eller 5G. Det kan även behövas förändringar i abonnemanget för att det ska fungera med 4G och 5G.

Många maskin till maskin-användningar använder endast 2G- eller 3G-näten. Särskilt många tillämpningar finns för 2G. Eftersom dessa inte längre kommer gå att köra behöver de behöva bytas ut eller uppgraderas till utrustning som klarar 4G, 5G eller annan lämplig teknik. Det här gäller även utrustning för IoT, internet of things, som använder 2G eller 3G.

Många företag och offentliga verksamheter behöver göra särskilt stora insatser just för M2M-utrustning. Det handlar om att planera för övergången, inventera sin utrustning och se till att krav i upphandlingar är inriktade mot 4G eller 5G.

Eftersom näten också stängs ned utomlands kan det inträffa att man inte kan ringa eller använda datatjänster i andra länder. Som användare måste därför man se till att ha med

sig en telefon och ha ett abonnemang som klarar så kallad volte-roaming. Volte är rösttekniken i 4G och roaming innebär att man kan koppla upp sig utomlands.

Allt från larm till robotgräsklippare slutar fungera

När 2G- och 3G-näten stängs ned finns det risk för att en stor mängd uppkopplad utrustning slutar att fungera – allt från elmätare, videoövervakning och trygghetslarm till parkeringsautomater och pumpstationer.

Såväl privatpersoner som organisationer är berörda av avvecklingen av 2G- och 3G-näten. Organisationer kan vara allt från privata företag till offentlig verksamhet. Exempelvis är många kommuner påverkade liksom många kommunala bolag. Hit hör VA-verksamhet (vatten och avlopp), energi, vård och omsorg samt kollektivtrafik.

Klart är att såväl mobiltelefoni som mobilt bredband påverkas av avvecklingen av 2G- och 3G-näten. Men den absolut största delen handlar om uppkopplade prylar, så kallad maskin till maskin, på engelska machine to machine eller M2M. Det kan också handla om sakernas internet, på engelska internet of things, IoT.

Om de uppkopplade prylarna bara stöder 2G eller 3G kommer de att sluta fungera när näten stängs ned. Framåt behöver de även ha stöd för 4G eller 5G. Ett alternativ är att använda annan typ av nätteknik, som wifi, Lora, Sigfox med mera, som inte berörs av förändringarna i mobilnäten.

Exempel på uppkopplade produkter som kan sluta fungera:

Digitala tjänster för bilar.

E-call (eCall), en europeisk nödtjänst för bilar.

Larmtjänster, som inbrotts-, hemtjänst- och båtlarm.

Uppkopplade värmepumpar och varmvattenberedare.

Robotgräsklippare.

Husdjurpejlare och andra typer av spårsändare.

Fjärrstyrning av värme och belysning i sommarstugor.

3G-videosamtal – exempelvis för döva.

En mängd enklare typer av mobiltelefoner, så kallade funktionstelefoner (feature phones).

Videoövervakning/åtelkameror.



Maths Nilsson

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

3. Facket stoppar leveranser till Teslas fabrik i Berlin: "Sätter extra press"

Publicerad 15 nov 2023 kl 16.48

Uppdaterad 15 nov 2023 kl 16.48

IF Metall lägger ett nytt strejksvarsel mot Tesla. Denna gång handlar det om stoppade leveranser till elbilsjättens fabrik i Berlin.



Transports blockad i Malmö hamn. Arkivbild.

Bolaget som nu blockeras, Hydro Extrusions i Vetlanda, levererar krockskyddsdelar till Teslas fabrik i Berlin.

– Det här sätter extra press på Tesla att teckna kollektivavtal med oss, säger IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä.

Blockaden av arbete med Tesladelar gäller från 24 november om ingen lösning nåtts innan dess.

Tidigare under dagen meddelade den Nordiska Transportarbetarefederationen (NTF) sitt fulla stöd för IF Metalls kamp mot Tesla för att få den amerikanska elbilstillverkaren att skriva på ett kollektivavtal, enligt ett offentligt uttalande.

Men några konkreta stridsåtgärder är inte tagna ännu.

”Nu kommer vi tillsammans med de nordiska förbunden att planera vidare och se över kommande och nödvändiga åtgärder för att få Tesla att teckna kollektivavtal med IF Metall”, säger svenska Transportfackets ordförande Tommy Wreeth i en skriftlig kommentar. Tillsammans representerar NTF cirka 340 000 transportarbetare.



4. Svenskt Näringsliv riktar kritik till IF Metalls sympatiåtgärder mot Tesla

Posted by Kristofer Rask

november 17, 2023

Svenskt Näringsliv skriver att den svenska arbetsmarknadsmodellen är viktig att värna om. "Samtidigt är det viktigt att ett kollektivavtal också uppfattas som attraktiva och värdeskapande av företagen och medarbetarna", skriver vice- vd Mattias Dahl.



Ett kollektivavtal bygger på en frivillighet. För att det ska fungera måste det också finns stöd hos de anställda inom företaget. Annars kommer en strejk inte få någon effekt eftersom det slutgiltiga beslutet alltid ligger hos företaget.

Vidare skriver Mattias att det är olycklig att strejken drabbar andra arbetsgivare. Särskilt när det handlar om företag som redan har kollektivavtal:

– Arbetsfreden bryts och värdet av att omfattas av kollektivavtal minskar för de företagen. Företag som har avtalade löneökningar och villkor ska kunna räkna med fredsplikt, det är en bärande del i den svenska modellen, fortsätter Mattias.

Vill se ändrade regler

För Dagens Industri uttrycker Svenskt Näringslivs vd Jan-Olof Jacke samma oro som kollegan inför dagens eskalering av konflikten med nya sympatiåtgärder.

– Det har blivit allt mer vanligt förekommande och det är problematiskt, då de sympatiåtgärder vi nu ser börjar bli klart större än det mål som man vill uppnå. Det är inte rimligt, jag tycker inte de står i proportion till frågan som ska hanteras, säger Jan-Olof Jacke till DI.

– Det är uppenbart, så nu hopas jag att parterna löser det här men när vi går framåt så måste vi se över sympatiåtgärder och konfliktregler, fortsatte Jan-Olof Jacke. Om Tesla skulle dra sig ur landet skulle det bli ”dålig reklam, inte bra för förtroendet för den svenska modellen”.

”Bästa arbetsgivare jag haft”

I Nerikes Allehanda [publicerades det igår en insändare](#) av en anställd som arbetar på Tesla i Örebro. Den anställde pekade på det bristande stödet för strejken inom Tesla.

– Varför är det ingen som lyssnar på oss som jobbar hos Tesla? Man läser att 120 bilmekaniker har tagits ut i strejk, faktum är att ingen i Örebro har gått ut i strejk alls, skriver insändaren under signaturen ”HT Tesla”.

”HT Tesla” beskriver själv hur han valde att börja på Tesla eftersom de kunde erbjuda betydligt bättre villkor än hans tidigare arbetsgivare som hade kollektivavtal. Dessutom ville han vara med och bidra till den gröna omställningen. Nu ska han få börja jobba i smutsiga och ostädade lokaler när facket tar ut städpersonalen i sympatistrejck, hur förenligt är det med IF Metalls linje undrar han?

Signaturen uppmanar IF Metall till att låta de 137 serviceteknikerna få sin röst hörd, och rösta om ett kollektivavtal istället: ”Låt demokratin ha sin gång”.

Detta har hänt i strejken

IF Metalls strejk mot Tesla och serviceteknikerna vid sju verkstäder startade den 27 oktober. Sedan dess har strejken utökats med en rad sympativarsel:

- 3 november: Strejken utökades till de tredjepartsverkstäder som arbetar med Teslas bilar.
- 7 november: Transport inleder strejk mot all lastning och lossning av Teslabilar i svenska hamnar.
- 17 november: Fastighetsanställdas Förbund inleder strejk mot Teslas lokaler i Hudinge, Segeltorp, Umeå och Upplands Väsby.
- 17 november: Elektrikerna inleder strejk mot elarbete vid Teslas lokaler och Supercharger-anläggningar.
- 20 november: Seko, som inkluderar PostNord och CityMail stoppar alla försändelser, brev, paket och pall till Teslas samtliga arbetsplatser.
- 21 november: Förbundet Målarna stoppar all lackering och plastarbete på Teslabilar som behöver repareras.
- 21 november: ST:s medlemmar på PostNord slutar hantera försändelser till Tesla.
- 24 november: Teslas underleverantör Hydro Extrusions slutar producera komponenter till Tesla.
- 28 november. Byggnads slutar med alla arbeten som berör Teslas verkstäder.



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.](#)



5. GM fäller krokben för Tesla

Uppdaterad 15 nov. 2023 Publicerad 15 nov. 2023

Genom att i smyg köpa en av Teslas fyra huvudleverantörer av karossdelar, fäller GM ett litet krokben för Teslas expansion på marknaden.



Genom köpet av en av Teslas stora underleverantörer tar GM ett stort steg framåt i jakten på billigare elbils-produktion.

Ju längre elbilen som produkt finns på marknaden, minskar också konsumenternas förståelse för att elbilarna är dyrare än sina äldre förbränningsmotordrivna kusiner.

För att tala klarspråk, så måste elbilarnas prislappar ned till samma nivå som de "vanliga" bilarnas, för att marknaden ska fortsätta vara intresserad av produkterna.

Tesla är självklart en av de producenter som jobbar hårt för att få ned priserna på sina modeller och kunna närma sig resten av marknaden med sina bilar.

En av företagets hemligheter på vägen mot målet, har varit att förenkla och snabba på produktionen av bilarnas karosser och bärande bitar.

Få delar

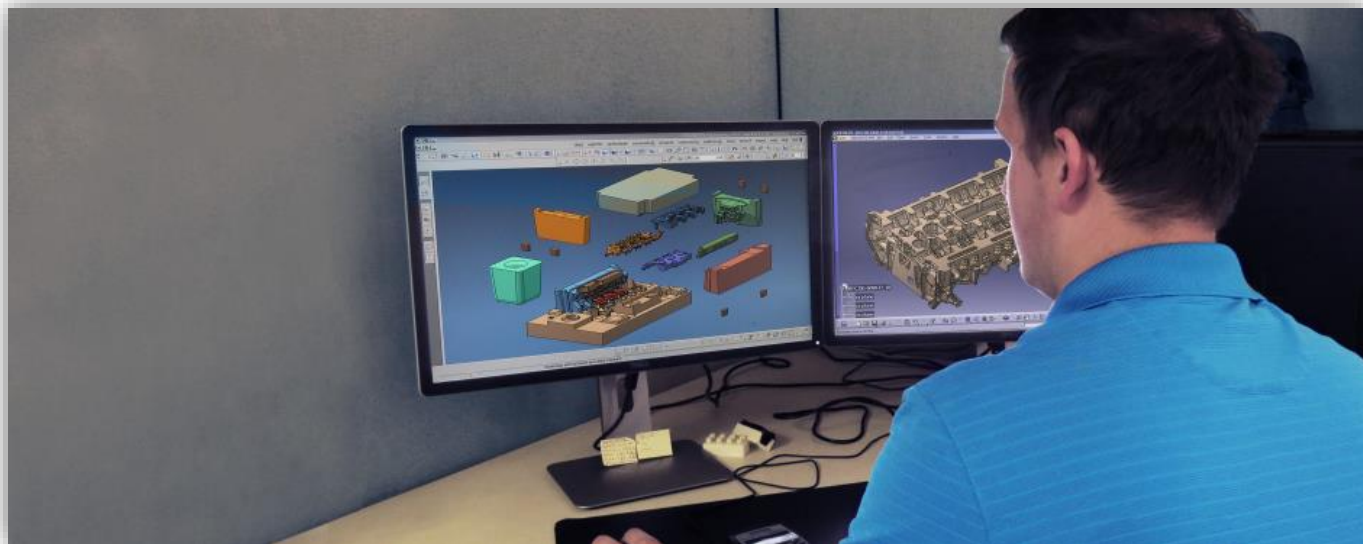
Istället för att producera många små delar som sedan ska byggas ihop, har Tesla lagt ned stora resurser på att gjuta och producera bilarna med så få delar som möjligt.

En del i detta har varit så kallad Gigacasting, alltså sandgjutning av stora karossdelar. Tesla har knutit till sig fyra underleverantörer till den processen. Och det är alltså en av dessa leverantörer som GM nu har köpt upp. **Tooling & Equipment International, TEI**, har under många år varit **Tesla** trogen med teknik resurser och kunskap. Men när TEIs ägare **Oliver Johnson** lade ut företaget till salu, vilade inte **GM** på hanen, berättar fyra oberoende källor för nyhetsbyrån [Reuters](#)

Fäller krokben

Genom affären fäller inte bara GM ett krokben för Teslas jakt på den första familje-elbilen med en prislapp under 300 000 kronor, de får också omedelbart tillgång till all behörig kunskap i gigacasting-industrin.

The race is on. Konkurrens när det är som bäst.



Tooling & Equipment International har specialiserat sig på att ta fram tekniken bakom gigacasting, som är grunden för billigare och snabbare biltillverkning.



TEIs teknik för gigacasting har varit mycket framgångsrik. Bland blev deras arbete med Cadillac Celestiq prisat under 2023.

Läs mer:

[Om affären mellan TEI och GM här](#)
[Cadillac på plats i Sverige – igen.](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



6. Kinesisk hyperbil kommer gå hypersnabbt

Uppdaterad 16 nov. 2023

Publicerad 16 nov. 2023

Den nya eldrivna hyperbilen heter kort och gott A och så snabbt kommer den kunna accelerera.



Kinesiska HiPhis nya hyperbil A ska börja produceras om två år.

Shanghai-baserade elbilstillverkaren HiPhi står redo att avtäcka en ny fyrdörrars, fyrsitsig eldriven hyperbil som kort och gott heter – A. Bilen är en utveckling av tillverkarens tidigare modell med det lika koncisa namnet Z.

HiPhi har samarbetat med kinesiska WESAIL, där HiPhi levererat batteri och motor.

Resultatet? En bil med inget mindre än 1 287 hästkrafter, som kan gå från från 0 till 96 kilometer i timmen på två sekunder och med en topphastighet på strax under 300 kilometer i timmen, [skriver Top Gear](#).

22 000 varv i minuten

Plattformen är på 800 volt och bilen har tre elmotorer ihopkopplade med ett kolfiberbatteri som kan avge 1,5 megawatt vid toppbelastning. Enligt elbilstillverkaren är detta möjligt tack vare en kolfiberrotordesign som använder sig av magnetisk cylinderkyllning.

A kommer därmed kunna nå upp till 22,000 varv per minut.

“Från eran med förbränningsmotorer till den nya eran av intelligent elektrisk rörlighet, bör de främsta hyperbilarna representera toppen av innovativ teknologi samtidigt som de hyllar klassikerna”, säger HiPhis grundare och vd **David Ding**.

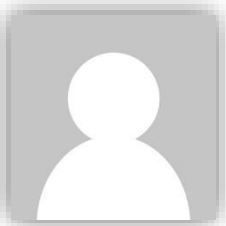
Produktionsstart 2025

Utseendemässigt har bilen GT-R-liknande strålkastare, en kaross dekorerad med flera hexagoner och en röd vinyllinje längs kanterna. Bakdelen har en enda ljusstapel och en delad spoiler.

Chassit kommer gynnas av aktiv styrning av bakhjulen och nästan 50-50 viktfordelning, samt vridmoment-vektorisering för förbättrad körkapacitet.

Hyperbilen A kommer att få sin debut på Guangzhou Auto Show den 17 november, med planerad begränsad produktion från första kvartalet 2025.

Läs mer: [Koenigsegg Jesko vinner årets hyperbil.](#)



Simon Kronö



7. Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff.
Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



FILM: <https://youtu.be/7QpicbLkNP8>



8. Elbilar och elflygplan tävlar om räckvidden

Uppdaterad 15 nov. 2023

Publicerad 15 nov. 2023

Än så länge vinner elbilarna när det gäller räckvidden, men det kan snart ändras när tekniken förbättras även i luften.



Det våras snart för elflygplanen, när tekniken förbättras ytterligare.

Samtidigt som elbilarna på sistone har tagit världen med storm så pågår samtidigt forskningen inom samma utveckling uppe i luften – som hittills släpar efter rejält. Det är framförallt batteritekniken som måste förbättras först, menar **John Langford** som är vd för Electra.aero, ett amerikanskt bolag som utvecklar ett hybridelektriskt flygplan.

“Det tog fordonsindustrin 15 år att gå från livskraftiga hybridelektriska fordon till endast batterifordon, och det är rimligt att säga att flygindustrin kommer att ta ännu längre tid”, säger han.

Elbilar vinner över elflygplan

Än så länge är det därmed elbilarna som vinner räckviddsracet över elflygflygplanen. Det bevisades under en tävling mellan mark och luft – som gick under namnet **E-Flight Challenge 2023** och som hölls i Tyskland. Tävligen var mellan ett Elektra Trainer-elflygplan och en Lucid Motors Air-elsportbil, och gick över 30 mil i slutet av augusti. Tävligen kom till för att lyfta upp intresset för den växande tekniken ytterligare. Hur gick det då i tävlingen?

Än så länge är det markfordonen som vinner elracet, där Lucid Motors-elbilen kom fram en timme före Elektra Trainer-planet.

Anledningen till att flygplanet halkade efter var att det var tvunget att gå ner halvvägs längs rutten och ladda batterierna – vilket tog 2,5 timmar. Det kvittar dock egentligen vem som vann, det handlar snarare om att det gick att genomföra flygningen under en enda dag menar initiativtagarna bakom projektet.

“Prestationen var att bevisa att det är möjligt att utföra en helt elektrisk terrängflygning på bara en dag. Framstegen jämfört med för bara tre år sedan har varit häpnadsväckande!” förklarar **Morell Westermann**, som står bakom E-Flight Challenge.

Tiden är inne för elflygplanen

Han flyger själv elflygplan på fritiden och ser en snar framtid då elflygplanen kommer ta över luftrummet, **berättar CNN**.

“År 2026, om tre år, kommer tekniken vara mogen nog att flyga den här sträckan i ett enda svep!”

Läs även:



Startar grönt flygbolag – börjar med maten – Dagens PS



Rolls Royce: Elflygplan kan vara klart inom tre till fem år – Dagens PS



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien.

Teknikens Värld

9. Renault presenterar sin Ampere-plan för elbilar

Publicerad 15 nov 2023 kl 16:52

Nu vet vi mer vad Renaults elbilsdivision Ampere innebär, vilka bilar som stundar och hur de ska "utmana i Europa".



Renaults vd Luca de Meo vid en tidigare presentation av eldrivna "femman".

Det var i fjol som Renault berättade att de delar upp koncernen i två delar, en för traditionella förbränningsmotorbilar och en för elbilar. Sistnämnda kommer att gå under namnet Ampere och ska ta fram elbilar och mjukvara för märken som **Renault** och **Alpine**, men också för **Nissan**, **Mitsubishi** och **Dacia**. Stort fokus läggs på, **som vi skrev tisdags**, att få fram billiga elbilar.

Renaults vd Luca de Meo har sagt att Ampere ska "demokratisera" elbilstekniken, helt enkelt att göra elbilar tillgängliga för den stora massan i Europa.

Enligt honom kommer elbilar skapade av Ampere-avdelningen att nå samma prisnivå som bilar med förbränningsmotorer – före konkurrenterna. Målet ska vara nått 2027 eller 2028 när en andra generations kompakta elbilar, tänk i storlek med **Megane**, lanseras.

Kostnadsreduceringar ska genomsyra hela ledet, från teknik till logistik. Om fyra till fem år ska batterierna vara 50 procent billigare, elmotorerna 25 procent billigare, plattformarna 25 procent billigare och karosdelarna 15 procent billigare. Vad gäller själva tillverkningskostnaderna ser de också där en reduktion på 50 procent, precis som för det logistiska.

Luca de Meo och hans Renault ser också Ampere-satsningen som koncernens svar på de "hot" mot europeisk bilindustri som kommer från Kina. I dag pågår **en utredning på EU-nivå** om snedvriden konkurrens på europeisk elbilsmarknad.



Renault Megane E-Tech. Redan lanserad

– Ampere är ett ambitiöst, holistiskt och strukturellt svar från den europeiska industrin på de utmaningar som kommer från öst och väst. I Renaults sanna anda är Ampere konstruerad för att göra elbilar och uppkopplade bilar överkomliga för alla, för att ta itu med kraven på energiomställning och ta vara på tillväxtpotentialerna på marknaden, säger Luca de Meo.

Om Amperes inriktning säger han:

– Ampere handlar först om att sträva efter teknisk spetskompetens och kundupplevelse; två elbilsbaserade plattformar, en kraftfull serie om sju bilar, en ny generation av centraliserad elektronisk arkitektur, en avancerad Android-baserad mjukvaruuppsättning och den mest kompakta och effektiva tillförsel och tillverkning av elbilsekosystem, allt skapat i Europa.



Renault Scenic E-Tech. Kommer 2024.



Renault 5. Kommer 2024.



Renault 4. Kommer 2025.



Renault Twingo Legend.



Amperes uppställning av Renault-ebilar.

Elbilarna som är på gång

De två plattformarna som de Meo nämner är dagens CMF-arkitekturer som tagits fram inom Renault-Nissan-Mitsubishi-alliansen, dock i elbilsanpassade EV-varianter. Det rör sig om CMF-B EV och CMF-EV som är för B-segmentet (**Clio**-storlek) respektive C-segmentet (Megane-storlek). De båda får nya namn i samband med Ampere-satsningen; AmpR Small samt AmpR Medium.

De första elbilarna skapade under Ampere blir enligt Renault följande modeller:

Megane E-Tech som lanserades redan i fjol och som **vi har provkört och testat flertalet gånger**.

Scenic E-Tech som **presenterades tidigare i höstas** och som ska marknads lanseras tidigt under 2024. Den ska ha ett ingångspris som understiger 40 000 euro.

Renault 5 som det har varit **mycket snack om** med tanke på att den för tankarna till en 1980-talsikon. Insteigsmodellen sägs ha runt 40 mils räckvidd och ett instegspris på runt 25 000 euro.

Renault 4 som ska lanseras under 2025 som lillebror till ovan nämnda Renault 5 och pris-mässigt hamna under den. Modellnamnet är för många svenskar synonymt med ikonen **"Laban"**.

"Legend" som ska vara billigast av alla med ett ingångspris på under 20 000 euro. Renault beskriver den som bäst i sin klass sett till effektivitet; 1,0 kWh per mil.

Bilarna ovan kommer senare att kompletteras med två ytterligare som beskrivs vara av "andra generation".

En miljon elbilar per år

Målet är att under 2025 sälja runt 300 000 elbilar och till 2031 ska man nå omkring en miljon sålda. Då räknar man med att ha en marknadsandel på cirka tio procent.

Ampere-organisationen ska om sju år nå en omsättningsnivå som överstiger 25 miljarder euro med en vinstmarginal på tio procent eller mer.

Under 2023 räknar man med omsättning om 2,8 miljarder euro med ett negativt slutresultat medan man under 2025 ska nå "break-even" och tio miljarder euro i omsättning.

I dag har Renault-koncernen en elbil som kan klassas som billig. Lilla **Dacia Spring**, som är baserad på ovan nämnda CMF-A EV-plattform (som alltså numera heter AmpR Small), kostar från 22 750 euro i Tyskland.



Mattias Rabe



10. Första körningen: EV9 ger Kia en plats i de stora ligorna

Av redaktören bytbil 2023-11-17

Text Morten B. Bek

Kias självförtroende får ytterligare en boost med EV9.



*Den eldrivna SUV:en är större än BMW iX och nästan lika dyr.
Kan det vara ett smart drag av Kia?*

Bara för att du tänker något – och säger det högt – betyder det inte att det kommer att hända. Men ibland blir tankar verklighet. Som de tankar **Kia** hade när de inte längre var nöjda med att bara sälja små bilar på den europeiska kontinenten.

Idén har förverkligats. Småbilar är fortfarande en del av affärsplanen (**Kia** är trots allt ett av få märken som fortfarande tillverkar en mikrobil), men verksamheten är nu baserad på **Ceed**, **EV6**, **Niro EV** och **Sportage**. Större, dyrare – och mer lönsamma bilar.

Med den ovanliga och ocensurerade Stinger skickade **Kia** en signal. Något i stil med, tror jag, att visa att **Kia** kan göra vad **Kia** vill. Den var cool, men det var mest för syns skull eftersom den var så speciell. Nu skickar de återigen en tydlig signal. Med EV9, vill de skörda kunder som har planterats av Audi, BMW och Mercedes. Det är varumärken som är kända för att vara ”premium”. Har Kia tagit sig vatten över huvudet, eller är EV9 tillräckligt bra för att spela med de stora pojkarna?



EV9 är stor. Våldigt stor.

Om Sorento redan verkar stor (481 cm lång, 190 bred, 170 hög) så är det ingenting jämfört med EV9. Här är en elektrisk SUV som överträffar Sorento och skjuter förbi **Audi Q8 E-Tron** och **BMW iX**. EV9 är 502 cm lång, nästan 2 meter bred och reser sig 178 cm upp i luften. Eftersom den dessutom är lika kantig som en container verkar den exceptionellt kraftfull. **Q8 E-Tron** och **iX** hamnar nästan i bakgrunden bredvid det nya lastfartyget från **Kia**.

Varför så mycket **Kia** i en bil? För amerikanska familjer såklart. I USA är EV9 mer eller mindre standardstorleken för en familjebil, och **Kia** är bland de första att lansera en elbil i den kategorin med upp till sju säten.

Bakdörrarna, som känns mer som grindar än dörrar, öppnas upp för att komma åt två baksätena som finns tillgänglig med antingen tre säten eller två kaptensstolar. Om den skulle få plats i mitt vardagsrum skulle jag vilja ha ett par av dem eftersom de är utmärkta för att ta en tupplur i. Med upp till 2 318 liter är bagageutrymmet gigantiskt. Även med sju säten i bruk finns det fortfarande 333 liter tillgängligt.

Ett nytt infotainmentsystem med en mycket bättre menystruktur – och en lite udda placerad pekskärm mellan instrumenteringen och infotainment för luftkonditioneringen. Men låt inte det avskräcka dig: riktiga knappar att trycka på är tillbaka efter att ha tagits bort från EV6 och Sportage – du kan vrida upp och ner temperaturen utan att titta bort från vägen.

Hur är körupplevelsen?

EV9 är väldigt snabb, 0-100 km/h på 5,3 sekunder. Mycket fart på nolltid. Men det matchar inte riktigt hur den stora familjebilen styr. Styrningen är lätt och det känns som den är gjord för en amerikansk motorväg, så EV9 känns lika stor som den ser ut. **Audi Q8 E-Tron** känns också stor, så det är inte något som bara händer i EV9.

Jag skulle gärna ge upp lite av kraften, eller bli av de 21-tumshjul som EV9 GT-Line körs på, eller få ett chassi med adaptiva dämpare. EV9 är inte helt där med att ha det smidiga, mjuka underrede som den stora elbilen från Audi har. Det är en kamp mot potthål och dåliga underlag som EV9 förlorar alltför ofta.



Kia tar sitt nya flaggskepp ännu längre med en ny interiördesign och ännu finare materialkvalitet än i EV6. Inredningen är smakfull och modernare än i till exempel Q8 E-Tron.

Priset då?

Ambitioner saknas verkligen inte. EV9 är stor, iögonfallande, elegant och snabb. Tyvärr har den också, precis som GT-Line, en fjädring som inte har samma lugn och komfort som varken **Q8 E-Tron** och **iX**.

Prissättningen är lika ambitiös som bilen. En bil som den blå EV9 på bilderna, en GT-Line med 384 hästkrafter, kostar ungefär lika mycket som en **BMW iX eDrive40** med 340 hästkrafter. EV9 går på från 869 900 kronor. Det är ett statement, och det bör användas som ett argument till **Kias** fördel att EV9 GT-Line är kraftfullare, går längre på en laddning och har mer utrustning inkluderat i priset.

Kia EV9 AWD GT-Line

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 384 hk/700 Nm

0-100 km/h: 5,3 sekunder

Topp hastighet: 200 km/h

Förbrukning: 22,8 kWh/100 kilometer

Batteristorlek: 99,8 kWh

Laddningskapacitet: 240 kW

Räckvidd: 505 kilometer

Mått (L/V/H): 502/198/178 cm

Egen vikt: 2 660 kilo

Vikt vid bogsering: 2 500 kilo

Pris: från 869 900 kronor



Relaterade artiklar:



Första körningen: EL6 är det bästa Nio har skapat



Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på



Test: BMW M3 Touring är svaret på alla dina problem



Nissan är redan på väg mot 100 procent eldrift

11. Ökad ordergång för Scania

Publicerad 25 okt 2023 kl 08.31

”Hög efterfrågan”.



Lastbilstillverkaren Scanias vd Christian Levin redovisar en högre ordergång och ökat rörelseresultat.

Lastbilstillverkaren Scania redovisar ett rörelseresultat på 5 207 miljoner kronor för det tredje kvartalet i år, att jämföra med 2 215 miljoner kronor för samma tid i fjol.

Ordergången ökade från 19 337 miljoner kronor till 23 083 miljoner kronor för det tredje kvartalet i år.

”Den totala efterfrågan på Scanias fordon och tjänster ligger kvar på en hög nivå. I Europa noterar vi en något lägre transportaktivitet på vissa marknader och att efterfrågan mattas av något på grund av höga räntor och inflation. I Latinamerika har efterfrågan stärkts, främst drivet av Brasilien och Mexiko”, skriver vd Christian Levin i ett pressmeddelande.

12. Volvos värsting blev Pers första

Publicerad 2023-11-04 09:00 Text Joakim Nyberg

Per Hagelin uppger att han inte är något fan av Volvo. Ändå var det just en Volvo som fick honom att starta en två år lång jakt på sin första bil vald med hjärta i stället för hjärna: Volvos S80 V8 AWD.



Med 315 hk och 440 Nm var B8444S, V8:an med 60 grader mellan cylinderbankerna, det vassaste motorvalet för S80. Den tvärställda motorn kopplades ihop med en automatväxlad låda och Haldex AWD-system.

Bilentusiast från start, men hade aldrig haft en entusiastbil. Det var förutsättningarna för Per Hagelin när han fick upp ögonen för Volvo S80.

– Innan var det bara bilar som fyllde något faktiskt behov. Jag hade till exempel en Citroën C5 kombi för att få plats med barnvagnen.

Det var inte vilken S80 som helst som fick den vilande entusiasten att starta jakten på rätt exemplar, det var den ovanliga S80 V8 AWD.

Inget Volvofan

Det är långt ifrån den image som Volvo vill framhäva i dag. Men inte så långt ifrån som man kan tro. När den Yamahabyggda V8:an var ny var den tack vare sin 60-gradiga vinkel mellan cylinderbankerna den mest kompakta V8:an producerad, enligt Volvo. Allt för att inte påverka framändens deformationszoner. Motorn var även den renaste i sitt slag och blev den första V8:an att leva upp till kraven för att klassificeras som ett "ultra low emission vehicle" i Kalifornien.

När Per valde att spendera två år på att söka efter sin S80 var det däremot inte det han hade i åtanke.

– Jag gillar såna här saker som sticker ut. Ett tag var jag inne på att skaffa en BMW M5, den med V10, just för att det är som en vanlig bil med en jätteovanlig motor. Sånt gillar jag. Det blev samma med S80:n. Hade det inte varit V8 hade jag aldrig köpt en S80. Jag är inget Volvofan egentligen, säger Per.



Beige skinninredning ansågs vara lyx. Enligt Per är det i stället en negativ aspekt. I framtiden vill han färga om inredningen och byta det främre stolsparet, ratten och mätarhuset. Allt med målet att ge sin S80 mer känsla av GT-bil.

“Det är fruktansvärt”

Den som köpte bilen ny kryssade till Pers förtret inte i alltför många kryss i orderformuläret. Men beige inredning valdes.

– Det ska ju vara lyx. Allt är beige ... Personligen tycker jag det är fruktansvärt!

Planer finns på att färga om inredningen svart och i samma veva byta ut det främre stolsparet till något mer exklusivt från Volvos sortiment. Executive-baksäte med kylskåp i mitten står också på önskelistan, men Volvo tar en stor slant för de gamla delarna som ligger kvar på hyllorna.

Chassit är sänkt tre centimeter, och med styvare krängningshämmare rapporterar Per att bilen kommit närmare vad den kanske borde ha varit från början – utan att kompromissa med komforten.

– Det ska fortfarande gå att ta en långresa med hela familjen. Jag vill inte ha någon superhård och stötig gatbil!



Var Volvos B8444S först en båtmotor och sedan en bilmotor eller tvärtom? Man kan höra lite av varje men de pålitliga källorna menar att bilmotorn vidareutvecklades av Yamaha för marinbruk. Innan dess sattes den också i superbilen Noble M600, då med dubbelturbo.



Att få folk att höja på ögonbrynen är något Per gillar. Även om bilen till stor del är original är det många som inte kan tro sina ögon när han öppnar upp huven.



En ganska tråkig grundform väcks till liv med enkla medel som ducktail och frontsplitter. Per har också sänkt Volvon tre centimeter vilket tillsammans med styvare krängningshämmare gjorde underverk för körkänslan.



Joakim Nyberg

13. Ultimata körmaskiner? Vi kör BMW 507 och 3200CS

Av Sam Dawson

Uppdaterad 21 09 2022

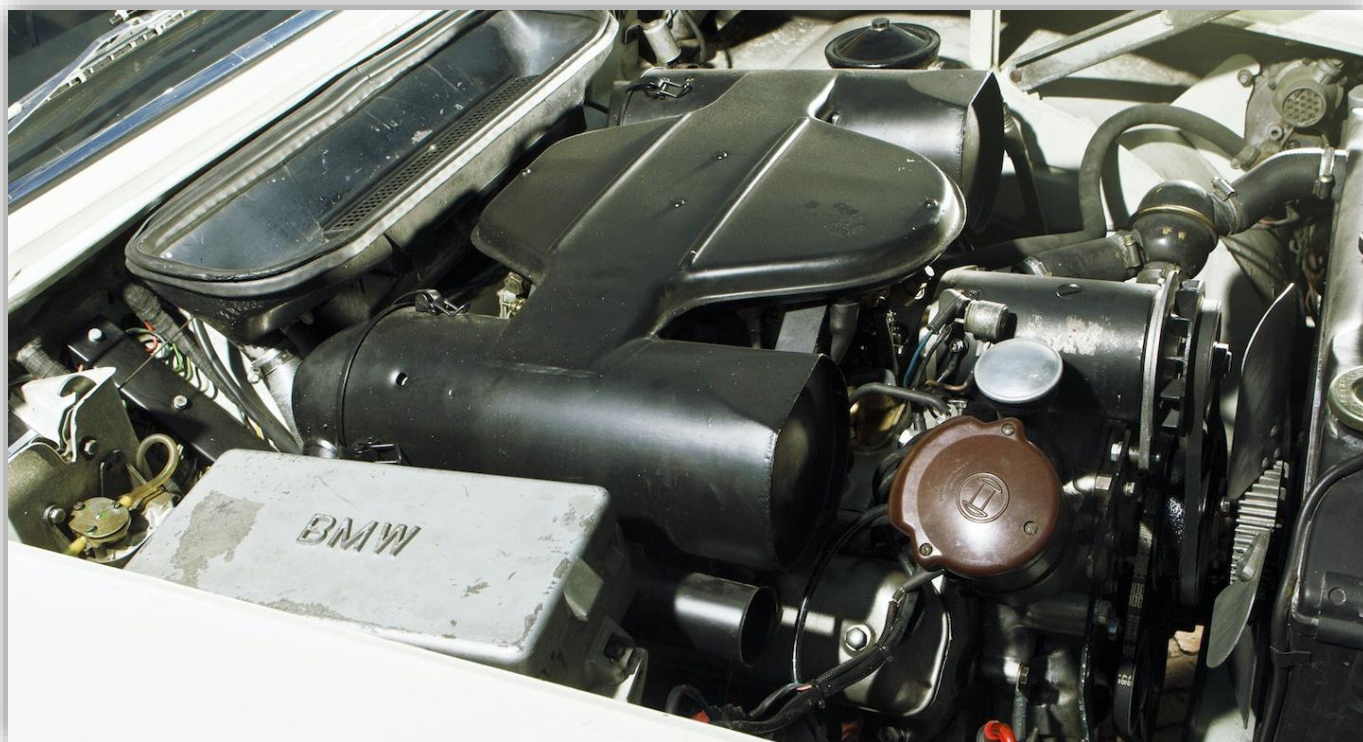
I slutet av femtiotalet och början av sextiotalet sökte BMW en ny väg mellan bubbelbilar och tunga sedaner och byggde 507 och 3200CS i ett försök att ta sig in på den amerikanska marknaden. En berusande italiensk roadtrip avslöjar vad de skapat



På slingriga italienska bergsvägar lämnar 507 sin 3200CS-efterträdare och äter damm

Bara fem minuter har gått sedan jag startade den här BMW 3200CS, men jag känner mig redan tvungen att släppa alla fyra av dess pelarlösa rutor. Det beror delvis på att den obehagliga middagshettan som pressar ner över Comosjön intensifieras genom det massiva växthuset, men främst för att jag ska kunna få ett bättre öra av det underbara ljudet som kommer från avgaserna.

Ett djupt, distinkt marinmotordunk sparkar mjukt över kullerstenarna på de smala enfiliga vägarna ut från Tavernola, och stiger i volym när stenmurar byggda långt före uppfinningen av förbränningsmotorn sluter sig runt den för att skapa en basig ekokammare. Det är en låg ton som inte är olik ett amerikanskt small-block, men med en metronomiskt regelbunden, dunkande tickover som talar om flera europeiska förgasare snarare än en slukande fyrpipig.



En mötande lastbilschaufför får syn på solen som glittrar i den rundade elfenbensfärgade karossen och stannar respektfullt för att släppa igenom oss – 3200CS må ha den bayerska propellern på nosen och Hoffmeister Kink vid basen av de smala trekvartsvindstrenen på baksidan, men den ser mer italiensk än tysk ut.

Det finns en god anledning till denna ljud- och visuella kulturkrock. Tekniken är teutonisk, men karossen är resolut torinesisk. Men som så många flamboyanta, musikaliskt högljudda européer var avsikten att sälja i volym i Amerika – där bara en V8 skulle duga.

Så börjar historien...

Historien om 3200CS började 1960, när BMW:s marknadschef Helmut Werner Bonsch föreslog att Pininfarina skulle omarbota sin nyligen nedlagda Lancia Flaminia Coupé-kaross runt ett BMW 503-chassi och en 3,2-liters V8-motor, för att skapa ett exklusivt – och kraftfullt – nytt flaggskepp för att ersätta den förlustledande 507 roadstern som hade slutat tillverkas året innan. BMW behövde en bil som kunde tillverkas mer kostnadseffektivt och använda färre skräddarsydda delar, samtidigt som 507:ans distinkt handbyggda europeiska aura skulle behållas.

BMW:s styrelse gillade Bonschs idé, men anställde istället Nuccio Bertone och konstruerade ett nytt chassi. Även om Bertones design är fräsch är det något med proportionerna på fronten, med sockeln som stöder BMW:s "njurar" som smutsar ner grillens kanter, vilket tyder på en hastig eftertanke på lermoddellstadiet. Det skulle se mer bekvämt ut att vara värd för ett Lancia-märke. 3200CS ser mycket elegantare ut från den bakre trekvartsvyn, med en subtil tunnkurva som kopplar strålkastare till bakljus.

Den känns inte särskilt lätthanterlig i låga hastigheter. Körställningen är typiskt femtiotal, med den stora klämmande förarstolsdynan som nästan snuddar vid rattens undersida när ingen sitter på den, och det stora hjulet i sig kompenserar för tyngden. Mina ben vevas i besvärliga, spretande vinklar, vilket oavsiktligt bidrar till bilens italienska smak och gör bromsningen till en besvärlig blandning under hjulet som förlänger bromssträckan.

Väl på väg in på **E35 autostrada** för en tre timmar lång utflykt visar sig 3200CS vara en sofistikerad, raffinerad motorvägskryssare.



När det irriterande höghastighetsljudet har övervägt hotet från den italienska sommarvärmen vevar jag upp fönstren igen, och den berusande, pulserande motortonen dovas i bakgrunden. Med undantag för några typiska irritationsmoment - en lätt doft av bensin och bedrövligt dålig kallluftsventilation - känns den modern och civiliserad i 70 km/h, fast planterad, fyrkantig mot vägen och oberörd. Inte helt olikt en Aston Martin DB5, faktiskt.

Bromsning är dock en anledning till oro. Med sina 1500 kg är det en tung bil, och även om de långa slaglängdsdämparna och de mjuka fjädrarna ger utmärkt körkvalitet kämpar de för att hålla 3200CS:s massa i schack, karossen vinglar framåt under hård inbromsning, skivbromsar fram som är ivriga att låsa sig och däcken som gnisslar. Jag använder mig av en kadensbromsteknik och jag är tvungen att använda utsidan av min högra fot på grund av rattens position. Det är obekvämt, men viktigt för att undvika att tappa kontrollen.

För amerikanskt för Europa, för europeiskt för Amerika

Coupéns lugn faller helt sönder på bergsvägar. Varje kurva som är snävare än en måttlig sopmaskin avslöjar begränsningarna med dess perimeterramschassi i amerikansk stil och den levande bakaxeln. Kroppen lutar så hårt och kraftigt att det känns som om den yttre tröskeln ska skrapa mot asfalten.

Denna tendens att svaja gör det svårt att räkna ut var dess tyngdpunkt är, och när den vilt girande bilen slungar mig över de platta lädersätena finns det inget utrymme för någon justering av styrningen i mitten av kurvan på det rejäla hjulet.

Du måste bara få ordning på alla dina bromsar innan du kastar bilen genom kurvan, välj din kurvlinje, håll dig till den och häng på. Vikten dämpar också accelerationen ut ur kurvorna, mest markant i uppförsbacke.

Även om den är vackert gjord, drar jag motvilligt slutsatsen att 3200CS är lite av en blindgångare. Till en början tas du med av dess bländande snygga linjer och dundrande motor, och förförs av dess höga byggkvalitet, men dess hantering är för amerikansk för Europa. Det är också för europeiskt för Amerika i och med att det helt enkelt är för mycket hårt arbete. Kanske skulle det kunna förlåtas om det var en Ford Thunderbird-konkurrent, men för 7875 dollar 1962 var det Cadillac Eldorado-pengar, och dessa köpare ville ha elassisterad, elektriskt justerad utan ansträngning. Så det kommer inte som någon överraskning att BMW bara sålde 603 av dem på tre år.

Sällsynt delikatess



När kvällen faller på kullarna ovanför pittoreska Castelnuovo Berardenga, i vinregionen Chianti öster om Siena, byter jag till 507:an. Även den misslyckades i Amerika, och ännu mer spektakulärt med bara 252 som byggdes på fyra år. Ändå är det något i sättet den böljar uppför dessa bergsvägar som säger mig att jag kommer att njuta mycket mer av nästa stint på det legendariska Futa-passet, en del av Mille Miglia-rutten.

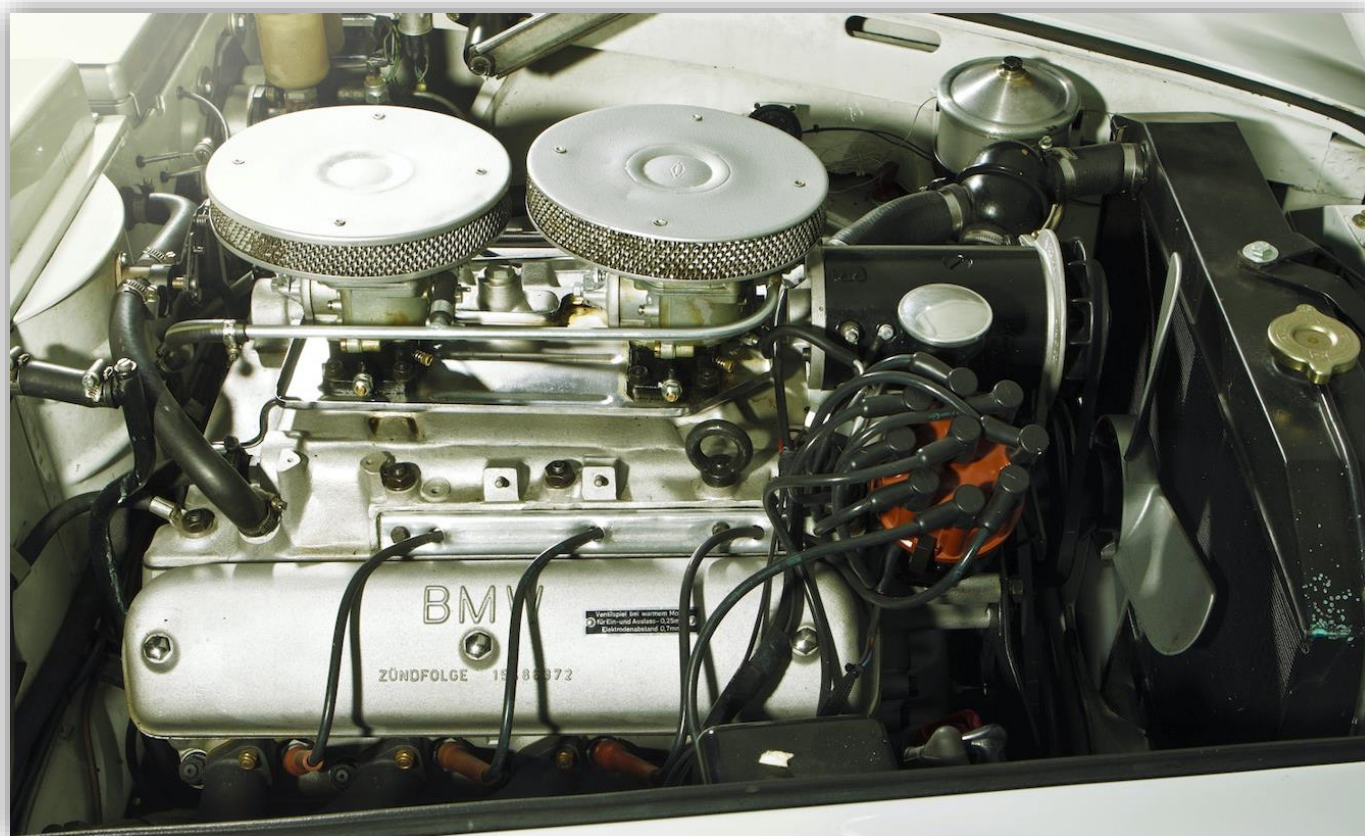
Första intrycket är bra. Även om den donerade sin massiva ratt till 3200CS sitter jag lägre i bättre formade sportstolar, med benen rakt ut mot pedalerna. Samma snickande, sticknålsliknande växelspak som oavbrutet klämde mitt högra knä i coupén är en positiv och diskret sträcka framåt i 507:an. Märkligt att tänka sig att något så mekaniskt lika med så många identiska delar känns så annorlunda. Det är en riktig förarinredning.

Men den verkliga njutningen kommer när jag trycker på den lilla startknappen som är monterad på rattstången. Befriad från lager av ljudisolering i salongsstil och kanaliserad genom sportavgaser, exploderar V8:an på 3168 cc med toppventil till liv med högt, hotfullt raseri. Det är som att lyssna på ett par millimeterkoordinerade pålkrantar som turas om att slå betongplattor i småbitar – vilda och brutala, men ändå med precisionen hos ett riktigt fullblod.

Norr om Florens på SP8 avslöjar 507:an en karaktär som är mer besläktad med en brittisk roadster än något tyskt. Dess aluminiumkropp är lätt, men känns exponerad med de låga dörrtrösklarna som antyder utskärningar i MGA-stil. Ändå går det inte att undvika den rasande V8:an som driver MG-upplevelsen mot häftigt Allard- eller till och med AC Cobra-territorium med varje gaspådrag.

Jag går med i Futa-passet vid Barberino di Mugello, och 507:an avslöjar allt större förmågor. Den må ha en levande bakaxel, men den är välplacerad med en Panhard-stång, och körställningen gör att basen av min ryggrad ligger bara några centimeter framför bakhjulen.

En riktig vagn



Effekten känns som en kapplöpning med häst och vagn när jag sitter långt bak och guidar 150 laddande hästar framför mig genom varje kurva. Till skillnad från så många bilar med front-V8-motor, där tyngdpunkten känns som om den ligger någonstans framför växelspaken, verkar 507 svänga runt basen av sätena, mer som en sjuttitotalmonocoque med en växellåda med transaxel än en femtitalsroadster med separat chassi.

Det är tack vare en grundlig utveckling – tidiga prototyper baserade på nedskurna 503-sedanchassin böjde sig alldeles för mycket, så den omarbetade ramen reproducerades i tjockare stål, upp till 2,5 mm från 1,75 mm.

Med mindre vikt att tygla, dubbla länkar plus en krängningshämmare fram, är kuggstängsstyrningen exakt, fälgen kommunicerar gropar och hjulspår snarare än de tråkiga virvlar som upptäckts genom den topptunga 3200CS.

Att bromsa är också en mycket mer positiv upplevelse. Det är samma främre skiva/bakre trumuppsättning som 3200CS ärvt, men eftersom den har mindre tyngd för att klara av att klara av att bilen drar upp mycket mer exakt, dess balans är orubblig i kurvorna.

Som jag upptäckte igår kväll, om du har rätt växel i toppen när du trycker på gasen, skjuter en spark av vridmoment bilen in i nästa raksträcka med lätthet.

Och den underbara motortonen, ett möte mellan amerikansk V8-aggression och europeisk mellankapacitetsklang, är ständigt närvarande och ytterst berusande.

Förutom att vara överlägsen sin egen efterföljare är 507 också mycket bättre att köra än sin ärkefiende, Mercedes-Benz 300 SL. Mercedes verkar mer avancerad, med sitt chassi med höga sidor som härrör från motorsport och bränsleinsprutad motor, men på vägen gör den bakre fjädringen med svängarm och den återcirkulerande kulstyrningen att den känns oroväckande instabil jämfört med 507:an när du försöker göra snabba framsteg. 507 är en mycket mer exakt bil, även om dess större V8 med stötstång är mer än 60 hk lägre än Mercedes silkeslena raka sexa.

Krossade drömmar



Tyvärr kunde en sådan grundlig ingenjörskonst inte rädda BMW:s dröm (sporrade av den karismatiska amerikanske importören Max Hoffman) om skräddarsydda handbyggda BMW-bilar som konkurrerar med brittiska och italienska exotica i Amerika. Bilens utdragna tillkomst – där den upprepade gånger omkonstruerades och fick en dyr omdesign – resulterade i ett mästerverk, men det var nära att företaget gick i konkurs.

Eftersom det inte fanns några pengar kvar för att bevisa 507:an inom motorsporten, trots Hans Stucks ansträngningar i bergsklättring och Mauro Enriques i en opålitlig Mille Miglia från 1957, var den för dyr och för obskyr för att få det genomslag BMW ville ha, även om Elvis Presley köpte en.

En extra bolagsstämma den 9 december 1959 både ledde till ett för tidigt slut på 507:ans liv och beseglade effektivt ödet för 3200CS. Trots den dyra handgjorda italienska karossen och den invecklade produktionsprocessen hade BMW helt enkelt inte råd att spendera de pengar som behövdes för att utveckla och finslipa lågvolumscoupén ordentligt, och den skyndades effektivt in i produktion. Inte undra på att den är en sådan besvikelse att köra.

Det är ironiskt att BMW till slut fann räddning på massmarknaden. Även om Neue Klasse-sedanerna och de coupéer de gav upphov till var produkter av efterkrigstidens ekonomiska nödvändighet, skulle det vara en grundlig ingenjörskonst som återförde BMW till en position jämförbar med dess storhet före kriget, vilket i slutändan resulterade i E9-coupéerna 1969-75. Med sin kaross handbyggd av Karmann och underlag som utvecklats genom touring-car racing, kan E9 kanske ses som den bil som 3200CS önskade att den var. Det var inte heller någon lång väntan – 2800CS kom bara tre år efter sin föregångares bortgång.

Men trots den hårda pastischen Z8 från 1999 har 507:an ingen riktig motsvarighet i BMW:s efterkrigstid. Inte heller har företaget lyckats producera en så utsökt kombination av designhuselegans, handgjord exklusivitet och genuint tillfredsställande sportig balans.

Så det är knappast förvånande att dess prislapp, 55 år efter 507:ans bortgång, säkerställer att den delar insamlingsutrymme med den typ av bil som Max Hoffman ville att BMW skulle konkurrera med. 507:an må ha haft ett hårt liv – men den fick också det sista skrattet.

Tack till BMW Group Classic



14. Hudson Hornet 1953 ser fantastisk ut i rött

Publicerat av Ciprian Florea 18 maj 2023 kl 19:35

Har ikonisk Twin H-Power-installation



FILM: <https://youtu.be/ltxqT62pesg>

Hudson Motor Car Company grundades 1909 och förde många innovationer till bilmarknaden. Den introducerade dubbla bromsar, användning av instrumentbrädans oljetryck och generatorvarningslampor, liksom den första balanserade vevaxeln. Medan den överlevde under den stora depressionen, gick Hudson med i listan över oberoende biltillverkare som gick vägen för dodofågeln på 1950-talet.

Pressad av minskande försäljning på en marknad som dominerades av Ford, General Motors och Chrysler, gick Hudson samman med Nash-Kelvinator 1954. Det nybildade företaget, American Motors Corporation (AMC), blev den fjärde största biltillverkaren i USA. Hudson-märket kämpade på i ytterligare tre år innan AMC avbröt det 1957.

Kom 2023, de flesta av företagets bilar har glömts utanför Hudson fanclub. Förutom **Hornet**, som lever vidare som ett bevis på att Hudson var mer än ett oberoende företag som inte kunde hålla jämna steg med "Big Three".

Hornet introducerades 1950 och baserades på företagets innovativa "step-down" -design. Först sett i Commodore 1948 innehöll den infällda golvplana fotbrunnar, vilket förbättrade interiörutrymmet, sänkte bilens tyngdpunkt och möjliggjorde mer strömlinjeformad styling.



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

Hornets utmärkta hantering och eleganta design gjorde den till den perfekta maskinen för **NASCAR och** vann tre back-to-back-mästerskap från 1952 till 1954. Allt medan du använder en inline-sex-motor istället för V8-layuten som hade blivit populär vid den tiden.

Trots sin dominans på NASCAR -ovalen var Hornet inte en storsäljare. Den första generationen flyttade cirka 131 600 enheter fram till 1954. AMC valde att behålla typskylten i produktion efter sammanslagningen, men "step-down" -plattformen tappades och Hornet flyttades på Nash-underlag.

Sju decennier senare och första generationens Hornet är en relativt sällsynt klassiker. Två-dörrars kupéer och cabrioletter är de mest eftertraktade, men fyrdörrars sedans är också svåra att få tag på, särskilt i ostört eller restaurerat skick. **Exemplet från 1953** som du ser här är en del av den senare kategorin, och det är en av de finaste enheterna jag har sett på mycket länge. Och den ser inte bara enastående ut inifrån och ut, utan den har också en helt original (men uppdaterad) Twin H-Power-kvarn under huven.

Känner du inte till namnet? Tja, det är en något förstärkt version av 308-kubik-tums (5,0-liters) flathead inline-sex som kom som standard över Hudson-sortimentet. Introducerades som ett återförsäljarinstallerat alternativ i mitten av 1951 och blev en fabriksfunktion 1952. Med dubbla Carter-förgasare med en pipa med större halsområde och förbättrad fördelning genererade Twin H-Power 145 hästkrafter och 275 pundfot (373 Nm) vridmoment.

Det kanske inte låter så mycket, men kom ihåg att Oldsmobile 88:s "Rocket" V8 kom med upp till 160 hästar på kranen. På samma sätt var **Cadillacs** 331-kubiktum (5,4-liters) V8 också bra för 160 hästkrafter, bara marginellt mer än Hudsons stora inline-sex. Och prestandasiffror åt sidan, Twin H-Power är en snygg "kvarn".

15. Ford Model T 1917 "Doctor's Coupe"

Lästid: ca 6 minuter

Skrivet av Ben Branch den 10 november 2023

Detta är en Ford Model T "Doctor's Coupe" från 1917, ett namn som den inte fick av Ford utan av det amerikanska folket. Model T Coupé blev snabbt läkarnas förstahandsval eftersom den kunde ta dem dit de behövde vara på ett tillförlitligt sätt och i alla väderförhållanden.



Model T är förmodligen den viktigaste bilen under 1900-talet, och definitivt en av de viktigaste genom tiderna. Det var det fordon som majoriteten av amerikanerna på den tiden köpte, vanligtvis som sin första bil någonsin. Idag finns det fortfarande många av dem, de utgör en prisvärd ingång till antikt fordonsägande och de är billiga att underhålla.

Snabbfakta – Ford Model T "Doctor's Coupe"

- Ford Model T, kärleksfullt känd som "Tin Lizzie", introducerades den 1 oktober 1908. Den designades av Henry Ford och hans team av ingenjörer. Till en början såldes bilen för 825 dollar (motsvarande ungefär 27 000 dollar idag), vilket gjorde den billigare än nästan alla andra bilar på den tiden.

- Ford revolutionerade tillverkningsindustrin genom att implementera den första rörliga monteringslinjen för bilar 1913. Detta minskade produktionstiden för varje bil till 93 minuter, vilket möjliggjorde ökad produktionstakt och minskade kostnader.
- På 1920-talet blev Model T den dominerande bilen i Amerika, och mer än hälften av alla bilar som fanns var Model T. Dess prisvärdhet, tillförlitlighet och enkla reparation gjorde den särskilt populär bland allmänheten.
- På grund av effektivitetsvinsterna från monteringsbandsprocessen och produktionens omfattning fortsatte priset på Model T att sjunka under åren. I mitten av 1920-talet kunde en ny Model T köpas för så lite som 260 USD, bara 4 700 USD i 2023 års dollar.
- Model T "Doctor's Coupe" såldes av Ford helt enkelt som Coupe. Den hade en hel stålkaross inklusive tak och dörrar, det var detta allvädersskydd som gjorde den särskilt populär bland läkare som var tvungna att gå ut under alla timmar och i alla väderförhållanden.

Ford Modell T

Mycket har sagts om T-Forden under de senaste 100+ åren, så mycket att det inte är en helt lätt uppgift att skriva något nytt om dem. Modellen började tillverkas 1908 och tillverkades i över 15 miljoner exemplar innan den ersattes av Ford Model A 1927.

I början av 1920-talet var mer än hälften av de registrerade bilarna i världen Fordar, och de flesta av dem var Model T. Bilen blev så allstädes närvarande på vägarna i Nordamerika att Henry Ford en gång citerades för att ha sagt: **"Det är ingen idé att försöka passera en Ford, för det finns alltid en annan precis framför dig."**

Kanske var nyckeln till framgången för Model T, förutom dess förvånansvärt överkomliga pris, dess konstruktion. Den utvecklades från början för att vara mekaniskt enkel och så tillförlitlig som dåtidens ingenjörskonst tillät.

Kraften tillhandahölls av en 177 kubiktum (2,9 liter) rak fyrcylindrig flathead-motor (sidventilsmotor) med avtagbart lock – en ny funktion för den tiden. Den producerade 23 hk vid 1 600 varv per minut, men ännu viktigare var att den hade ett vridmoment på 80 lb ft och den kunde köras på bensin, fotogen eller etanol.

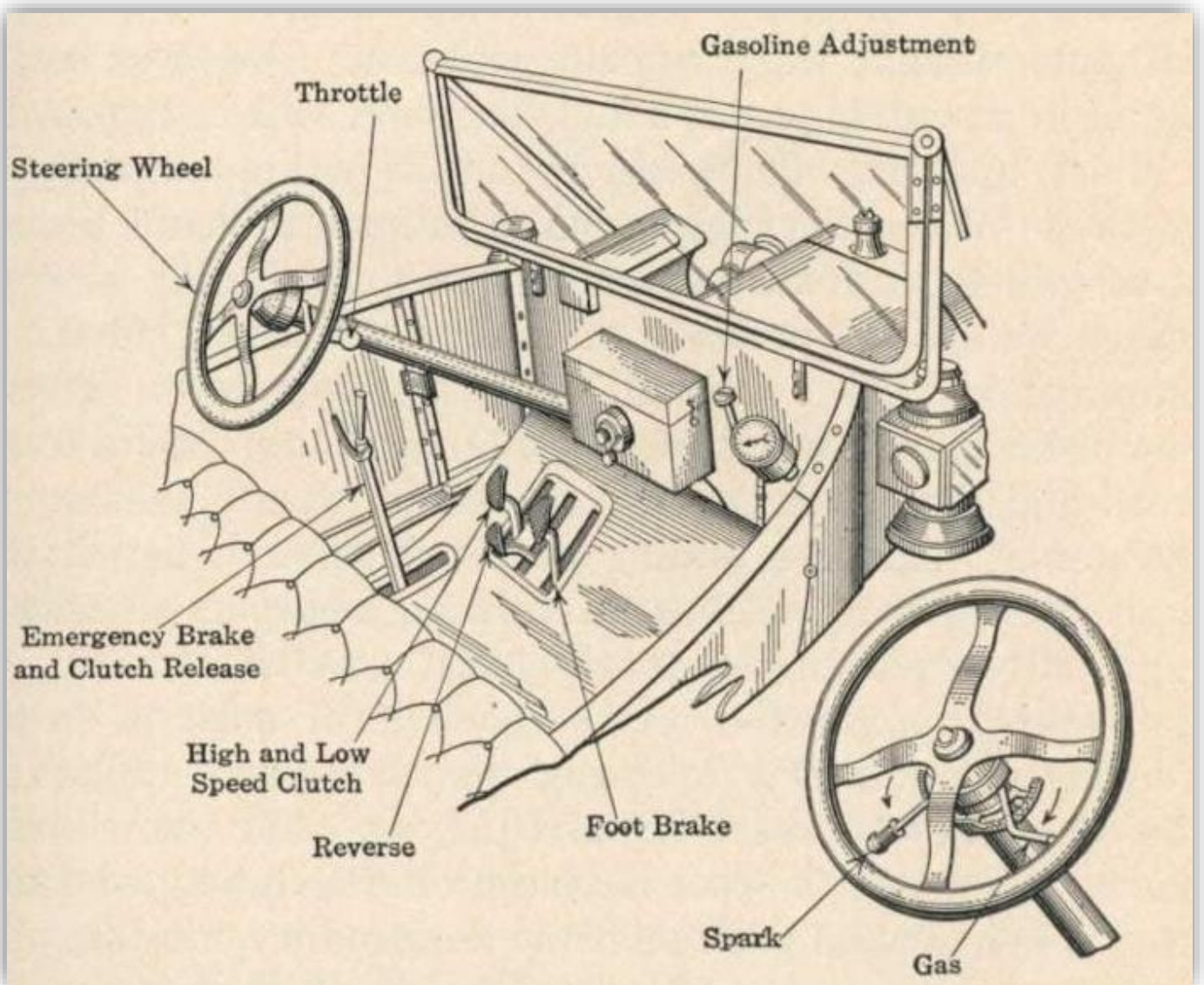
Denna motor var kopplad till en treväxlad planetväxellåda, även om vi idag skulle betrakta den som en tvåväxlad eftersom en av de tre är en backväxel. Kraften skickades sedan tillbaka till bakaxeln som drev bakhjulen.

Model T var en kaross-på-chassi-design, liksom nästan alla bilar från denna tidiga era. Den körde på tvärmonterade halvelliptiska fjädrar fram och bak, och den kom inte med fram- eller bakbromsar – istället spände den högra fotpedalen ett band runt en trumma i växellådan, vilket sedan saktade ner bakhjulen.

De flesta Model T hade en topphastighet på cirka 42 mph (68 km/h), detta kanske inte verkar särskilt snabbt för oss nu, men det är viktigt att komma ihåg att när Model T var i produktion fanns det relativt få asfalterade vägar.

Nationen, och stora delar av världen, dominerades av grusvägar och stigar fulla av gropar och skräp – så snabbhet var mycket mindre viktigt än hårdighet.

Model T är fortfarande en vanlig syn på bilutställningar, museer och evenemang – till stor del för att så många tillverkades, men också för att de erbjuder en prisvärd, ofta rent av billig, ingång till världen av antikt bilägande.





Model T drevs av en 2,9 liters platt inline-fyra med ett avtagbart huvud. Effekten var bara 23 hk, men den kunde ha ett vridmoment på 80 lb ft och en topphastighet på 42 mph - även om topphastigheterna kunde tendera att variera mellan modellerna baserat på vikt och andra faktorer.

Det finns en enorm gemenskap av Model T-ägare i USA och längre bort som arbetar tillsammans för att hålla bilarna på vägen, erbjuder råd, delar och hjärtlig känsla av kamratskap med andra ägare.

Den restaurerade modellen T "Doctor's Coupe" visas här

Bilen du ser i den här artikeln är ett vackert restaurerat exemplar av 1917 års Model T "Doctor's Coupe" som nu erbjuds till försäljning ur en stor privat samling av edvardianska och veteranbilar.

Den importerades till Storbritannien från USA 2015 och har underhållits noggrant sedan dess. Bilen är färdig i svart, som de nästan alla var, den har en Shell-bränsledunk på sidan och sittplatser inuti för två.

Den här bilen verkar ha utrustats med en eftermarknadsstartmotor som skulle erbjuda mycket bekvämare elektrisk start, i motsats till den ursprungliga främre handveven som krävdes för att få den raka fyran att ticka över.

Invändigt kommer du att märka att bilen är högerstyrd, med alla reglage och mätare där de ska vara, plus tillägget av en diskret temperaturmätare precis till höger om rattstången. Överhettning kan vara ett problem på dessa gamla T:n, men nyare radiatorer tenderar att göra underverk för att hålla dem igång ordentligt.

Den här bilen kommer nu att rulla över auktionsblocket med Iconic Auctioneers den 11 november med en prisguide på £ 10.000 - £ 12.000, vilket motsvarar cirka \$ 12.200 till \$ 14.600 USD. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att bjuda kan du besöka annonsen här.



Model T Doctor's Coupé var populär bland läkare eftersom den erbjöd fullt väderskydd, vilket gjorde att de kunde lämna platsen dygnet runt och i alla väderförhållanden för att ta hand om sina patienter.





Roger Warolin