



Isotta Fraschini 8A 1929

- 1. Köpet av Saab-fabriken helt klart**
- 2. Bilar som snart tappar värme och SOS i 3G-kaoset**
- 3. Renault lovar rekordlåg förbrukning med ny Twingo**
- 4. Cadillac visar upp eldrivna suven Optiq**
- 5. Premiär för sju-sitsiga lyxsuven Lucid Gravity**
- 6. Vi kör Sveriges billigaste bil Hyundai i10**
- 7. Prov Hyundai Ioniq 5 N**
- 8. Sveriges mest sålda bilar och vad de kostar**
- 9. Ny supermotor kan köras på både väte och diesel**
- 10. Christian visar växellådan och motorn till Koenigsegg Jesko**
- 11. Scania fälls i EU-domstolen**
- 12. Opel Junior var en genialisk småbil med flyttbara mätare**
- 13. Mitsuoka gör om Honda Civic till en "mini-Challenger"**
- 14. Abarth Monomille GT Coupe 1963**
- 15. Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen 1924**

1. Köpet av Saab-fabriken helt klart: "Känns jättebra"

Av Maths Nilsson

19 november 2023, 12:02

Nu är köpet av den gamla Saabfabriken helt klart. Stenhaga Invest och Svante Andersson är ny ägare till det klassiska området i Trollhättan. – Det känns jättebra! säger Svante Andersson, vd för Stenhaga Invest, [till TTela](#).



Vad ska hända med den gamla Saabfabriken och kommer elbilen Nevs Emily GT att börja tillverkas igen? Det är två frågor som många undrar över. Redan före sommaren kom nyheten att Stenhaga Invest köper Saabs gamla fabrik av Nevs. Men affären har dragit ut på tiden. Men nu är det hela klart att Stenhaga Invest och Svante Andersson tar över fabriken på 320 000 kvadratmeter med inventarier och maskiner och 80 hektar mark.

– Vi har suttit hela dan och nu är tillträdet klart. Nu äger vi det. Det känns jättebra att affären är klar! Nu startar ett massivt arbete med att få till alla avtal för att fylla fastigheten. Och den är stor, så ju fler människor som jobbar där, desto bättre, säger Svante Andersson [till TTela](#).

Svante Anderssons och Stenhaga Invests köpa av Saabs fabrik är nu klart. Om elbilen Nevs Emily GT kommer att tillverkas i fabriken är inte klart.

Det finns förhoppningar om att elbilen Nevs Emily GT som i hemlighet togs fram av gamla Saabingenjörer på Nevs ska tillverkas i fabriken. Nevs vd Nina Selander har försökt sälja elbilsprojektet till olika intressenter, men ännu är ingenting klart. Bilen kommer nu att ställas ut på eCarexpo i Göteborg i början av december.



*Svante Anderssons och Stenhaga Invests köpa av Saabs fabrik är nu klart.
Om elbilen Nevs Emily GT kommer att tillverkas i fabriken är inte klart.*

LÄS MER:

- [Svensk miljardär köper Saab-fabriken i Trollhättan](#)
- [Hoppet lever för Nevs Emily GT: "Absolut inte nedlagt"](#)
- [Nye ägaren avslöjar: "Saab-fabriken kan tillverka bilar..."](#)
- [Mötet i Trollhättan klart: "Svensk produkt med Saabs..."](#)
- [Koenigsegg om svenska elbilen: "Ett attraktivt koncept"](#)
- ["Nevs Emily GT blir verklighet – tillverkas i Trollhättan"](#)



Maths Nilsson

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

2. Lista: Bilar som snart tappar värme och SOS i 3G-kaoset

Av Maths Nilsson

18 november 2023, 08:14

100 000-tals svenska bilar tappar snart sin uppkoppling när 2G- och 3G-näten släcks. Volvo och Mercedes är två av märkena som drabbas hårt med värme och SOS-funktioner som försvinner. Tjänster som påverkas inkluderar infotainmentappar, eCall/SOS/ACN och On Call-tjänster i bilen och Volvo Cars app-fjärrtjänster, säger Volvo Cars PR-chef Magnus Holst.



Innehåll i denna artikel:

- Mercedes
- Volvo
- Toyota
- Volkswagen
- Kia

Många svenska bilägare har redan bittert fått erfara att deras bilar tappat uppkoppling när 2G- och 3-näten håller på att släckas ner. **Näten släcks nu i allt snabbare takt och problemen väntas växa det närmaste året.** Carup har kartlagt vilka modeller som påverkas hos några av de största bilmärkena. Allt från nödsamtal till att starta bilens värme i appen slås ut hos drabbade bilar. Och de flesta märken har ingen lösning.



*Många Volvomodeller fram till 2017 kommer tappa kontakten med nätet för gott.
Nyare bilar kan behöva en uppdatering.*

Mercedes

Mercedes är ett märke som drabbas väldigt hårt, då mer eller mindre alla bilmodeller fram till juni 2018 endast har 3G-uppkoppling. Även lyxmodeller som S-class förlorar nu kontakten med nätet.

– 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.

Mercedes i Sverige bekräftar de stora problemen för Carup. Ägarna får klara sig utan värme i appen eller nödsamtal under bilens återstående livstid, för Mercedes kommer inte kunna erbjuda någon lösning.

– Beslutet att fasa ut 2G/3G-tekniken togs av mobiloperatörerna och ligger utanför vår kontroll. Mercedes-Benz stänger inte av 2G/3G-tekniken och fordonen kommer att fortsätta att stödja det. Under utvecklingsperioden motsvarade de installerade systemen i de berörda modellerna den senaste tekniken. Mobiloperatörerna tog beslutet att stänga ned de relevanta mobilkommunikationerna. Vi ber om ursäkt till våra kunder som berörs av detta. För framtida bilmodellers tekniska arkitektur har vi övervägt mer flexibilitet vid mobila teknikförändringar på bästa möjliga sätt, säger Charlotte Bauer, kommunikationschef hos Mercedes.

Beroende på produktionsår kan följande Mercedes-bilar utan en LTE-modul (inklusive stöd för Voice over LTE) i serie påverkas:

C117, X117, X156, W166, X166, R172, W176, R190, C190, W204, X204, W205, C205, W207, W212, W213, S213, C238, A2717, W, C217, W, C217, C, 31, A238, W242, W246, X253, X290, C292, W451, W453, W463, W447, W470.

Volvo

Hos Volvo är det 300 000 bilar i Europa som helt tappar kontakten med nätet inom kort. Enligt Volvo kan tjänster som inkluderar infotainmentappar, eCall/SOS/ACN och On Call-tjänster i bilen och Volvo Cars app-fjärrtjänster påverkas. Det innebär att funktioner som nödsamtal, körjournal och värmareappar slutar att fungera.

– Volvobilar som inte har vårt senaste system med Google inbyggt innan 2019 påverkas – i olika utsträckning, säger PR-chefen Magnus Holst.

På nyare årsmodeller från Volvo kommer det att finnas en mjukvaruuppdatering tillgänglig. Dessa bilar har ett 2G/3G/4G-modem men stöder för närvarande inte röst över 4G.

MOTORNYTT

Med den nya programvaran kommer röstsamtal över 4G att aktiveras samt andra firmwarerelaterade uppdateringar som kommer att säkra de anslutna tjänsterna. Detta säkerställer att eCall/SOS/Automatic Crash Notification och eCall/On Call/Assist fungerar efter 2G/3G-nedstängningen, såväl som fjärrtjänster och tjänster som Sensus Connect och Connected Safety.

För flera olika Volvomodeller som byggdes fram till 2017 finns ingen uppdatering tillgänglig. Detta gäller bland annat V40 (fram till 2019), V50, S60, V60, V70, S80, XC90 som inte bygger på de så kallade SPA- och CMA-plattformarna finns ingen uppdatering tillgänglig. Bilarna kommer att tappa funktionen med SOS-samtal och appen där parkeringsvärmerna kan startas slutar fungera.

– Kunden kommer fortfarande kunna styra parkeringsklimatfunktionerna från bilen. I USA finns hårdvarulösningar tillgängliga, men de är inte tekniskt genomförbara för europeiska bilar och är därför inte tillgänglig här. Volvo rekommenderar inte tredjepartslösningar, säger Magnus Holst.

Toyota

Även Toyota, som är Sveriges tredje största bilmärke, bekräftar att de påverkas av nedsläckningen av 2G/3G. När det gäller nödsamtal kan det handla om många modeller, medan även tidiga modeller av dagens generation av RAV4 och Corolla kan tappa fler funktioner då de har kommunikation med 2G/3G.

– Generellt påverkas alla uppkopplade tjänster i de bilar som är utrustade med datakommunikationsmodul med 2G/3G men framförallt påverkas eCall-systemet som ju genom EU-förordning (2015/758) är lagstadgad för alla nya typgodkända bilar sedan flera år tillbaka. Det finns i dagsläget ingen lagstiftning och harmonisering för 4G när det gäller eCall. Tidiga modeller av nuvarande generation av Toyota Corolla och RAV4 fram till 2020 är utrustade med datakommunikationsmodul med 2G/3G.

Volkswagen

Volkswagen är Sveriges näst största bilmärke men har ännu inte kunnat specificera vilka bilmodeller som är drabbade av 3G-kaoset och vilka följderna blir. I USA har flera bilmodeller fram till årsmodell 2019 varit drabbade, om det är samma i Sverige är ännu så länge oklart.

Kia

Ett av märkena som klarar sig bäst genom ner-släckningen är Kia, då de inte har 2G/3G-modem i sina bilar.

– Vi har inte några modeller som påverkas alls. Alla våra bilar som har inbyggd uppkoppling har haft LTE (4G) från start, uppger PR-chefen David Lilja

Carup har sökt flertalet biltillverkare för att utröna vilka bilmodeller som är drabbade och vi kommer att uppdatera listan löpande.



Maths Nilsson

3. Renault lovar rekordlåg förbrukning med ny Twingo

16 nov 2023

Ryktet om att Renault skulle visa ett koncept på en ny, ”prisvärd” eldriven stadsbil visade sig stämma. Detsamma gäller även våra spekulationer om att det handlar om en ny Twingo.



Med tydlig inspiration av originalet från 1993 visades Renault upp konceptet Twingo Legend upp med planerad lansering 2026.

Förutom den karakteristiska karossen med en kort sluttande front hittas känns även de stående runda strålkastarna i fronten igen från föregångaren. Om än nu i en mer modern tolkning. Även originalets luftinsläpp på motorhuvudet har fått leva kvar hos det nya konceptet. Här med vad som ser ut att vara ett sätt att visa batteriets laddstatus. En nyhet är däremot att nya Twingo kommer med dörrar bak.

Den ”prisvärda” prislappen har också fått en siffra, nämligen 20.000 euro vilket med dagens kurs betyder omkring 230.000 kronor. Med det lägger nya Twingo sig prismässigt under både den egna modellen Renault 5, som ska få ett pris från 25.000 euro, och konkurrenten ë-C3 från Citroën som fått en ännu lägre prislapp från 23.500 euro. Något svenskt pris har ännu inte presenterats för någon av bilarna.

Nya Twingo är därmed Renaults svar på den kommande konkurrensen med vad som väntas bli billiga små elbilar både från europeiska tillverkare som Volkswagen, Citroën och andra märken Stellantis-koncernen samt nya kinesiska märken

Intressant är Renaults uppgifter om förbrukningen för nya Renault Twingo som ska vara låga 1 kWh per mil. Några detaljer kring drivlina och batteri meddelades inte. Eventuellt kommer Twingo ha ett billigare LFP-batteri för att sänka kostnaderna



Carl Undéhn

Feber

4. Cadillac visar upp eldrivna suven Optiq

Av Bobby Green 2023-11-17 kl 16:00

Lite mindre än Lyriq.



Nu visar Cadillac två bilder på den nya eldrivna suven Optiq. Det här blir ett småsyskon till Lyriq och instegsmodellen i Cadillacs nya eldrivna familj. Om även denna kommer till Sverige återstår att se. Bilen påminner designmässigt ganska mycket om sitt syskon och den får infällda dörrhandtag och den rullar på 21-tumsfälgar. Måttmässigt mäter den 4,82 meter på längden och den har en hjulbas på 2,95 meter.

Specifikationer, pris och lanseringsdatum kommer tillverkaren att snacka om först nästa år.





Bobby Green



**Nu kan du beställa en Cadillac Lyriq i Sverige
Kostar från 906.700 kronor**



**Cadillac visar upp eldrivna Escalade IQ
Ett flaggskepp med räckvidd på 72 mil**



**Tre nya elbilar från Cadillac i år
En verkar vara en crossover**



**Cadillac presenterar eldrivna flaggskeppet Celestiq
Dyr lyxlimpa**



5. Premiär för 7-sitsiga lyxsuven Lucid Gravity – med soffa i frunken

Posted by Kristofer Rask november 17, 2023

Lucid Motors presenterar nu sin nästa bilmodell. Det är sju-sitsiga Lucid Gravity som placerar sig i det populära suvsegmentet och kombinerar det med en hög nivå av lyx och teknologi.



– Gravity SUV representerar ett betydande steg framåt för Lucids världsledande teknologi och design. Kunderna kommer att hitta en oöverträffad kombination av utrymme och manövrerbarhet, lyx och mångsidighet, allt sömlöst integrerat i ett enastående fordon med körupplevelsen och räckvidden för en äkta Lucid, säger Peter Rawlinson, VD på Lucid.

I grunden finns Lucids egenutvecklade 900-voltsarkitektur och ska leverera över 700 kilometer i räckvidd från ett nytt ultralätt batteri. De kompakta motorerna som endast väger 30 kilo ska leverera upp till 800 hästkrafter. Bilen klarar 0 till 100 km/h på hissande 3,5 sekunder. På endast 15 minuters laddning ska det vara möjligt att lägga på 300 kilometer i räckvidd.

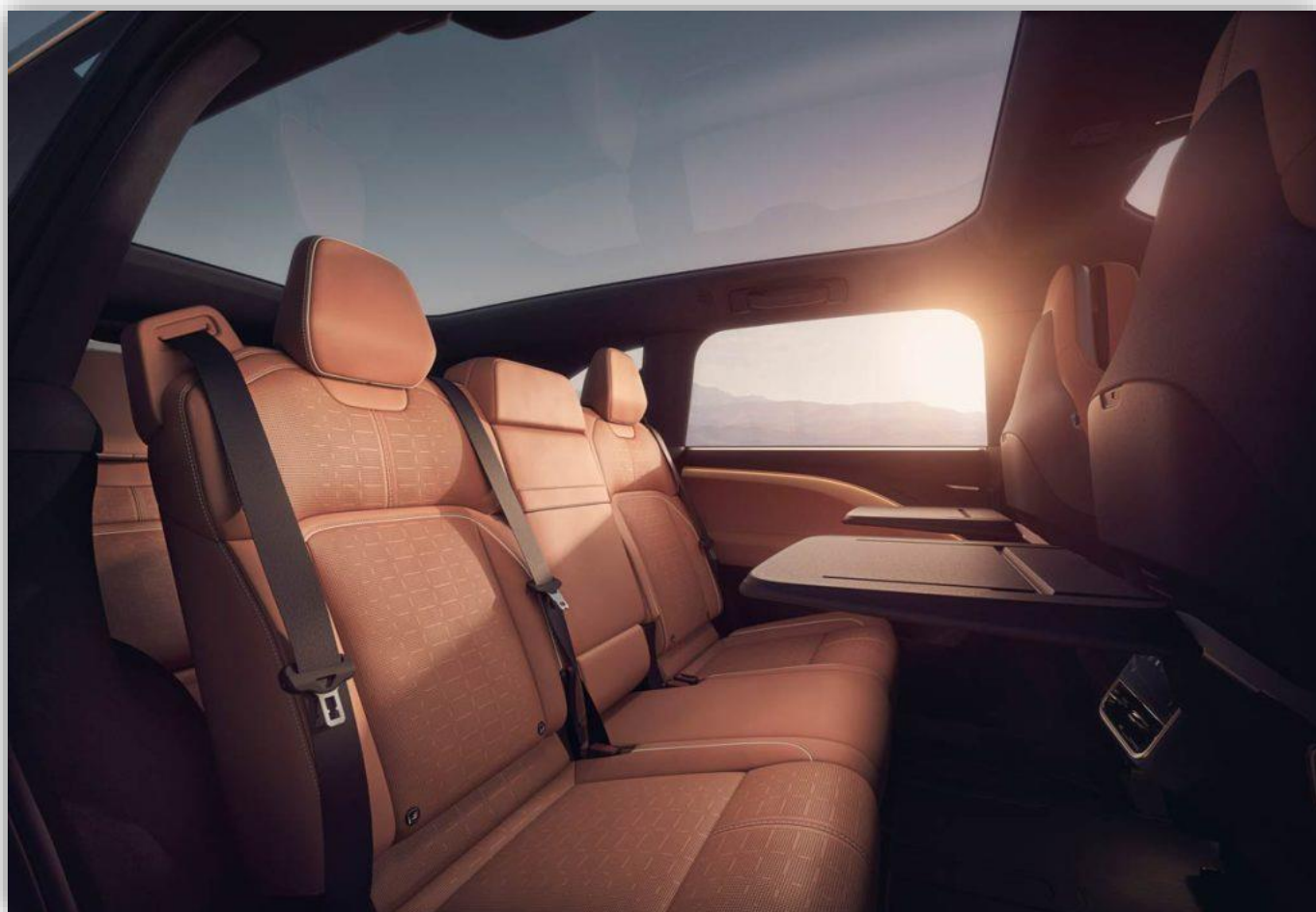


– Gravity kommer att ta våra kunder längre med mindre värdefull energi. Dess mindre, lättare och högre teknologiska batteripaket innebär färre ädelmetaller och mineraler, mindre energi att ladda, lägre elförbrukning, mindre tryck på elnätet och ett lättare och mer dynamiskt fordon. När vi sa att det här var att förfina tekniken så är det vad vi menade. Det här är verkligen hållbarhet i praktiken, tillade Rawlinson.

Lyxig interiör och fiffig frunk



Två stora skärmar dominerar interiören. Dels den 34-tums böjda OLED-skärmen som svävar ovanför ratten och fungerar som både instrumentkluster och infotainmentskärm. Den andra skärmen sitter på mittkonsolen och fungerar som ett kontrollcenter, och dubblar som en lucka till ett dolt förvaringsutrymme. Gravity kommer med nästa generation av Lucids operativsystem.



Den andra raden är lyxig komplett med bord och en egen touchskärm. Här finns det gott om utrymme. Den tredje raden är något mer begränsad i utrymmen, men det är ändå en vanlig kompromiss i segmentet



På dragkroken får Lucid Gravity dra närmare 2,7 ton. Bagaget beskrivs som rymligt, och lastar upp till 3171 liter med båda stolsraderna fällda.



*Fram på Gravity hittar vi en förvarings-frunk som Lucid tagit till nästa nivå.
Utrymmen fungerar också som en sittplats.*

Första leveranser 2024

Leveranserna av Lucid Gravity ska starta nästa höst i USA. Lucid Motors har också lanserats i Tyskland, Schweiz, Nederländerna och Norge men när Gravity når dessa marknader framkommer inte.



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.](#)



6. Hyundai i10: Vi kör Sveriges billigaste bil

Av testredaktör Andreas Bergsman 2023-11-20 kl 07:01 CET

Det är dyrt nu. Priserna stiger på i stort sett allt, inklusive bilar, och modeller på rätt sida om 200 000 kronors-strecket börjar bli lätträknade. Men det finns ljusglimtar i mörkret som uppdaterade Hyundai i10.



FILM: <https://youtu.be/KNaqDmM1Hzc>

Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Pris
- Underhållande köregenskaper
- Hög utrustningsnivå, även i grundversion

Nackdelar

- Litet lastutrymme
- Något hög förbrukning
- Fordonskatten



Omdöme

Hyundai i10 i N Line-utförande är en av Sveriges billigaste bilar och övertygar på flera plan. Här färdas fyra personer, även fullvuxna, bekvämt och utrustningsnivån, redan i instegsversionen, är omfattande. Motorn levererar fullt tillräckligt med prestanda för en underhållande körupplevelse. Lastutrymmet är minst sagt begränsat och den något höga förbrukningen drar ner helhetsbetyget en aning.

Hyundai i10 ersatte modellen Atos 2008 och har sedan introduktionen varit något av en doldis som flugit under radarn, åtminstone för mig. Epitetet "Sveriges billigaste bil" väcker vår nyfikenhet och det är klart att vi måste testa minstingen i tillverkarens produktportfölj.

Instegsversionen av Hyundai i10 har ett rekommenderat försäljningspris på 169 900 kronor, något som efter en snabb koll av marknaden visar sig vara riktigt konkurrenskraftigt. Dacia Sandero börjar på 179 900 och för en Kia Picanto eller en Toyota Aygo får du addera ytterligare tusenlappar. Skoda Fabia, som tidigare kunde anses vara "billig" betingar numera närmare en kvarts miljon. Priserna gäller instegsversioner, som vanligtvis är magert utrustade och något som också bör räknas med i kalkylen.

Högt specad även i grundversion

Glädjande nog är utrustningsnivån i instegsversionen Hyundai i10 Essential omfattande: digital instrumentering, skyltavläsning, en 8 tums pekskärm, trådlös Apple Carplay samt Android Auto, farthållare, AC (manuell) samt förararhjälpmedel i form av filhållnings- samt filkörningsassistans för att nämna några. Till och med eluppvärmd ratt ingår – ovärderligt under de kalla vintermånaderna.

Pressavdelningen på Hyundai har ingen Essential tillgänglig under testperioden, vi får i stället nycklarna till den sportigare och mer utrustade N Line-versionen. Den är dyrare, men alltså på rätt sida om 200 000 kronors-strecket, och således ändå prisvärd sett till vad som ingår.



Rattvärme ingår som standard.

Skivbromsar runt om, elfönsterhissar på samtliga platser, klimatanläggning, backkamera inklusive sensorer, led-bakljus samt 16 tums aluminiumfälgar i stället för 14-tummare i stål. Och kanske viktigast av allt – en starkare motor, 1.0 T-GDI med 100 pigga hästar, jämfört med basversionens 1.0 MPI-motor med 67 hästkrafter.

När jag möter upp bilen slås jag av hur liten den ser ut, vilket den också är. 3,67 i längd och 1,68 i bredd innebär givetvis kompromisser gällande kupé- och lastutrymmen, men så klassas också i10 som en småbil.





Vi börjar bakifrån och lastutrymmet som sväljer 252 liter med uppfällda säten (1 050 liter med sätena nedfällda). Ett par matkassar är vad som ryms, målgrupper som familjer med barnvagn liksom andra frekventa storlastare elimineras således direkt.





Överaskande rymlig kupé

Baksätet är överaskande rymligt, på plats "bakom mig själv" har jag en marginal på en decimeter fram till ryggstödet, betydligt mer än i den Skoda Fabia kombi från 2019 som jag kör privat. Vidare är takhöjden fullt tillräcklig för att även fullvuxna personer ska kunna färdas i baksätet. Det är snarare bredden som begränsar passagerarantalet bak till två personer.

På förarplats trivs jag förvånansvärt bra; stolarna är bekväma och lårstödet tillräckligt. Den digitala instrumenteringen är både tydlig och informativ och rattens reglage och knappar är logiskt placerade. Menysystemet i den 8 tum stora pekskärmen är inte det mest spännande. Här finns förvisso det viktigaste i form av information och inställningar, men som i så många andra bilmodeller är Apple Carplay alternativt Android Auto att föredra framför det inbyggda systemet, och att det här finns stöd för trådlös kommunikation till endera av nämnda alternativ är ett stort plus i kanten.

Underhållande köregenskaper

Hyundai i10 i N Line-utförande erbjuds enbart i kombination med en manuell växellåda som passar ekipaget perfekt, övriga versioner går att få med en automatiserad manuell (AMT) växellåda. Kvick styrning i kombination med den pigga motorn resulterar i en underhållande körupplevelse i tätbebyggelse såväl som på slingriga landsvägar. Fartupplevelsen intensifieras som bekant i en liten bil och att här dra parallellen till att ratta en gokart känns helt klart befogad.

Bränsleförbrukningen överraskar emellertid, när jag summerar testveckan snittar denna på 0,72 l/mil, aningen högt för en så pass liten bil och en bra bit ifrån den angivna förbrukningen (WLTP) på 0,54 l/mil. Ljudisoleringen är relativt bra, men att med Hyundai i10 mala mil efter mil på motorvägarna? Nja, vid högre farter läcker det in en del ljud som dränker ljudet från den i övrigt klart godkända ljudanläggningen.

För att referera till Leif Östlings, tidigare ordförande för Svenskt Näringsliv, bevingade ord "vad fan får jag för pengarna?" kan jag bara konstatera att det är en hel del. Jag gillar verkligen Hyundai i10. Inte enbart för den gedigna utrustningsnivån men även för dess uppträdande på vägen. Den är pigg, underhållande och otroligt smidig att både köra och parkera.



Smidigt att parkera. I N Line-utförande ingår även backkamera.

Betyg: 4 av 5



Specifikationer

Modell: i10

Tillverkare: Hyundai

Testad: November 2023

Pris: Från 169 900 kronor

Pris testbil (N Line): Från 199 900 kronor

Kraftöverföring: Manuell växellåda, framhjulsdraft

Motor: 3-cylindrig bensinmotor, effekt 100 hk vid 4 500 r/min.

Prestanda: 0–100 km/h på 10,5 sek

Toppfart: 185 km/h

Bränsleförbrukning, enligt tillverkaren (WLTP): Blandad körning 0,54 l/mil.

Fordonsskatt (år 1–3): 5 496 kr/år



Andreas Bergsman

Jag skriver tester och guider för M3, främst inom områden som ljud, smarta hemmet och motor. Tipsa mig gärna om intressanta produkter du vill att vi på M3 borde testa!



7. PROV: Hyundai Ioniq 5 N – blixtnedslaget

Av Matt Prior, John Argelander Foto John Wycherley

Publicerad 2023-11-17

Uppdaterad 2023-11-17

Hyundai tar i från tårna när man försöker göra världens roligaste elbil. Har man lyckats? Vi provkör.



Hyundai Ioniq 5 N lyckas sätta en ny måttstock när det gäller roliga elbilar.



Det finns fortfarande mycket som Hyundai inte vill berätta om sin nya eldrivna prestan-dabil Ioniq 5 N. Pris, effekt, vridmoment, vikt, batteristorlek och till och med hur vissa av körlägena fungerar är än så länge höljt i dunkel.

Men efter att ha kört bilen flitigt på både väg och på bana kan vi berätta att Hyundais N-division, som gör några av världens roligaste kompaktbilar, har tagit sig an den elektrifierade eran med ett otroligt engagemang och skapat den roligaste – och mest spännande – elbilen någonsin. Plus lite till.



”Hyundais stora crossover har fått sin kaross förstärkt på sina ställen, nya hjulupphängningar med mer camber, samt kraftigare och snabbare styrning.”

Hyundais stora crossover har fått sin kaross förstärkt på sina ställen, nya hjulupphängningar med mer camber, samt kraftigare och snabbare styrning. De två motorerna ger fyrhjulsdraft med möjligheten att leda kraften precis dit föraren vill.

Däcken är Pirelli P Zero i dimension 235/35 R21 och de 400 mm stora bromsskivorna fram är de största någonsin på en Hyundai. Batterikylningen är förbättrad eftersom Hyundai N vill att denna bil även ska funka för bankörning (20 minuter körning, 15 minuter laddning, osv).



Regenereringen sköter en betydande del av bromsverkan, ändå är de 400 mm stora framskivorna de största som någonsin suttit på en Hyundai.

Förutom ett stort antal körlägeskombinationer har Ioniq 5 N också finesser som vridmomentfördelning och justering av kraftfördelningen fram/bak, plus några syntetiska ljud (inklusive ett förbränningsmotorljud), en "varvräknare", växlingspaddlar på ratten och ett driftingläge. Och seriöst bra vägegenskaper, vilket vi inte varit bortskämda med när det gäller elbilar.

Rakt fram känns den snabb, även på en modern bana som Nürburgrings GP-slinga. Och bromsarna ("by wire" och med kraftig regenerering även vid riktigt högt pedaltryck) är kraftfulla och mattas inte.



1) LÅG...TYP

20 mm lägre än standard-versionen, men skulle kunna ha varit ännu lägre – om det inte vore för att markfrigången ska vara rimlig.

2) DU BESTÄMMER

Bland de otaliga inställningarna kan du variera hur mycket vridmoment som skickas till fram- respektive bakhjulen, det finns en glidande skala från bak- via fyrhjulsdraft till framhjulsdraft.

3) TA MED POLARNA

Trots de sportiga N-sätena är kupéutrymmet praktiskt taget detsamma som i en vanlig Ioniq 5. Det här är ingen liten bil, med en längd på 4 715 mm. Tack vare EV-plattformen och det långa axelavståndet är utrymmena imponerande.

4) NYTT OCH ELEGANT

Kombinationen av matt finish och blå färg är ny och exklusiv för Ioniq 5 N. De orange detaljerna sticker ut utan att vara alltför skrikiga.

5) KYLER NER

Ett av N-divisionens riktmärken är att kunna genomföra två varv på Nürburgring med full attack. För att säkerställa att batterierna inte blir för varma behövs extra kylning, så luftintagen i fronten är inte bara för syns skull.

6) TAPPAR INTE GREPPET

De unika 21-tumsfälgarna är skodda med Pirelli P Zero i dimension 275/35. Grepp kommer inte att vara ett problem.

Instyrningen är exceptionellt bra för en bil som (vad vi antar) måste väga runt två ton. Gasuppsläpp mitt i kurvan ger lite lätt överstyrning och således bättre rotation runt den egna axeln. När man sedan matar på med gasen skickas en del av kraften bakåt för att räta ut linjen snyggt, eller kanske till och med riktigt snyggt.

När det gäller kurvtagning är Ioniq 5 N faktiskt inte olik en sen Mitsubishi Lancer Evo – släpp upp gasen, sväng, mata på med gas, räta ut – men på ett mindre hysteriskt sätt. Och mycket mer raffinerat.



I grunden samma interiör som i en vanlig Ioniq 5, men med svart färgtema. Därtill en ny mittkonsoll, mer alcantara och klart fler knappar på ratten.

Här finns en kommunikativ och trevligt viktad styrning, lagom stora karossrörelser, mycket grepp som ger självförtroende i snabba kurvor, där man kan justera sin linje med gasfoten, och underbart neutral balans. Den är så övertygande på bana att man nästan hellre kör den där än på vägen – vilket gör Ioniq 5 N till en väldigt unik elbil.

Men även ute på vanliga vägar är körupplevelsen engagerande. Det fejkade förbränningsmotorljudet och de fejkade växlingarna kanske verkar tramsiga, men på något sätt funkar det.

21-tumsfälgarna är unika för Ioniq 5 N.

Varvräknaren går till 8 000 r/min och motorbromsning och gasrespons ändras med varvtal – allt fejkat, visst, men det är riktigt snyggt mappat. Det finns även två mer futuristiska motorljud, eller så kan man stänga av allt och låta rattpaddlarna ändra regenereringsnivån.

Så det finns mycket att leka med, och mycket mer som vi kommer att få lära oss om den här bilen. Vad vi däremot vet redan nu är att Ioniq 5 N är ett nytt riktmärke när det gäller roliga elbilar. Vi ser fram emot att få köra den igen!

TEKNISKA DATA/Hyundai Ioniq 5 N

Drivlina: Motor: 2 x el, synkron permanentmagnet. 585 hk, 739 Nm. (Boost: 650 hk/ 770 Nm) 1-växlad reduktionsväxel. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet 84 kWh.

Kaross: L/b/h i.u. Axelavstånd i.u. Vikt cirka 2 000 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,4 sek. Toppfart 260 km/h. Räckvidd cirka 50 mil.

Pris: Cirka 870 000:– Aktuell 2024.

Teknikens Värld

8. Sveriges mest sålda bilar och vad de kostar

Publicerad av Mattias Rabe 19 nov 2023 kl 17:21

Vi matas med listor över landets mest sålda bilmodeller, men vilka pengar handlar det om? Vi har tittat på årets hittills 30 mest registrerade bilar och vad de har för instegspris.



Nästan 235 000 nya bilar har registrerats i Sverige hittills i år. Bilar för mycket pengar.

Hittills i år, till och med oktober månads utgång, har det registrerats 234 985 nya bilar i Sverige. Klar etta i listan är **Tesla Model Y** med sex procent av alla registreringar, 14 078 bilar. Endast var tredje Model Y under året har registrerats på privatpersoner, men mer om det i en kommande artikel...

Här fokuserar vi på svenska topp 30-listan som utgör 52 procent av totala antalet registrerade bilar. Vi har tittat på respektive bilmodell och listat instegspriset för var och en.

Det första som slår oss är det är en salig blandning bilar i topplistan med ett brett spann mellan billigaste och dyraste bilarna, från lilla **Toyota Yaris** med instegspris på 254 900 kronor (över en kvarts miljon för en småbil, priserna är inte vad de var förr) till **BMW i4** som går loss på minst 669 900 kronor.

Det andra är att det krävs rejält med slantar (oavsett om de kommer från plånbok eller bank) för att köpa en ny bil. En traditionellt vanlig familjebil som **Volvo V60** börjar på 635.000 kronor.

Det genomsnittliga instegspriset för de 30 mest registrerade bilmodellerna är 469 475 kronor.

Instegspriser är en sak. Många av bilarna säljs för betydligt högre priser då det finns dyrare modellversioner och olika utrustningsnivåer. Men priserna i listan nedan ger ändå en god fingervisning.

Det ska också tilläggas att många av bilarna i listan har registrerats på företag på ett eller annat vis och att flertalet bilar inte köps loss utan exempelvis privatleasas.

Så mycket kostar Sveriges mest sålda bilar

Sveriges 30 mest registrerade bilmodeller jan–okt 2023.
Priser inhämtade den 16 november 2023.

Tips: Klicka på kolumnrubrikerna för sortering.

	Bilmodell	Antal	Instegspris
1	Tesla Model Y	14 078	574 170
2	Volvo XC40	10 220	439 900
3	Volkswagen ID.4	8 749	584 900
4	Volvo XC60	8 605	655 900
5	Kia Niro	5 127	344 900
6	Skoda Enyaq	4 635	559 900
7	Toyota RAV4	4 604	404 900
8	Volvo S60/V60	4 171	600 000
9	Kia Ceed	4 108	392 700
10	Kia Sportage	3 876	410 200
11	Kia EV6	3 845	639 900
12	Volvo S90/V90	3 252	647 000
13	Audi Q4 e-tron	3 243	586 100
14	Toyota Corolla	3 211	324 900
15	BMW i4	3 198	669 900
16	Polestar 2	2 975	559 000
17	Toyota Yaris Cross	2 938	276 900
18	Toyota Yaris	2 746	254 900
19	BYD Atto 3	2 718	499 900
20	Volvo C40	2 655	577 900
21	Volkswagen T-Roc	2 622	334 900
22	Audi A6	2 408	584 100
23	Volkswagen Golf	2 290	374 400
24	Audi A3	2 207	296 800
25	Volkswagen ID.3	2 167	444 900
26	Tesla Model 3	2 149	519 700
27	Volkswagen Passat	2 143	418 900
28	MG4 Electric	2 137	329 990
29	Volkswagen Tiguan	2 137	384 900
30	BMW X1	1 964	412 000
31	Genomsnitt		469 475

Observera att priset för Volkswagen Tiguan berör nya generationen som nyligen har börjat säljas.

Tabell: Teknikens Värld • Källa: [Teknikens Värld](#)

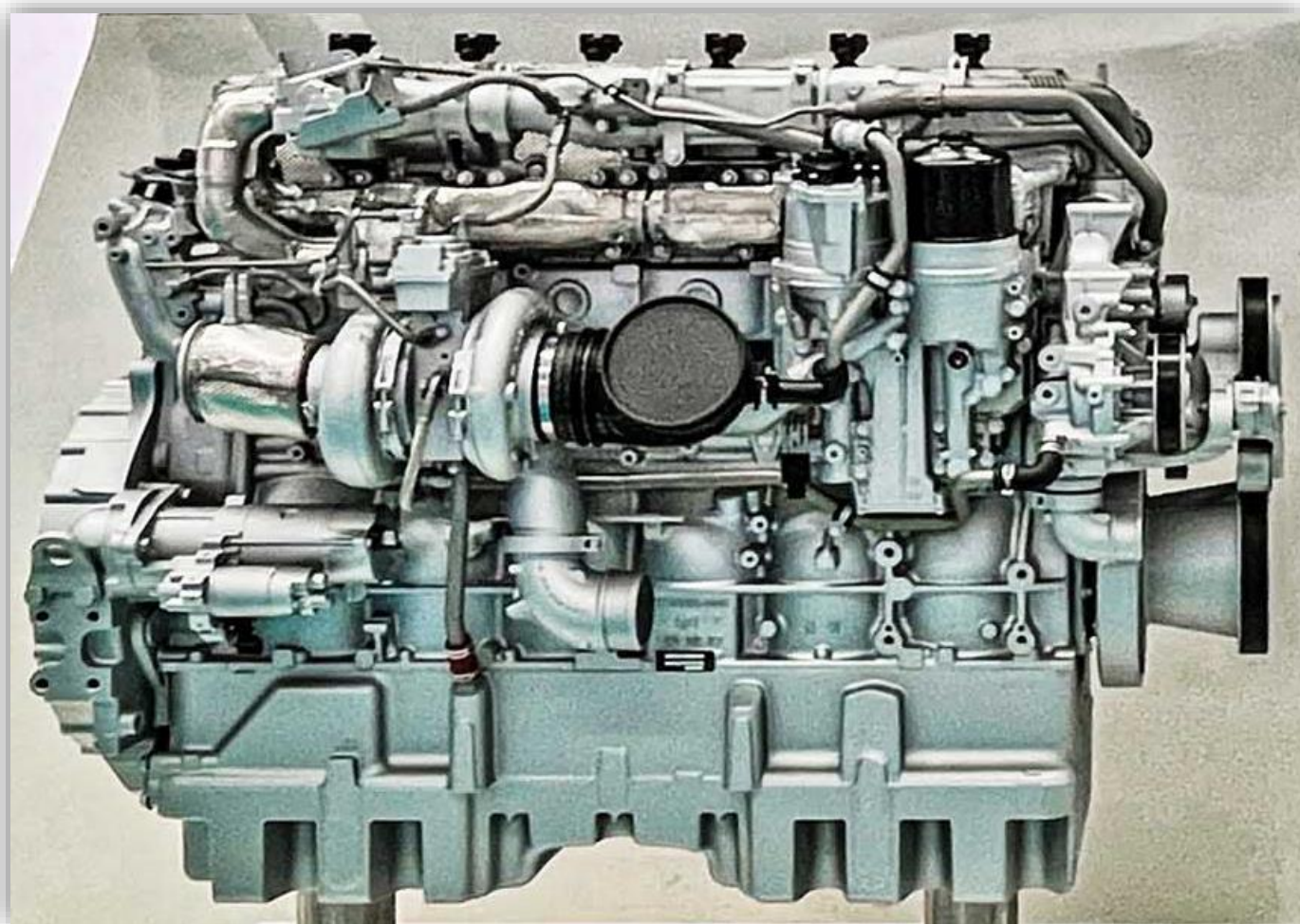
Elbilars bagageutrymme – så mycket rym

9. Ny supermotor kan köras på både väte och diesel

Av Maths Nilsson

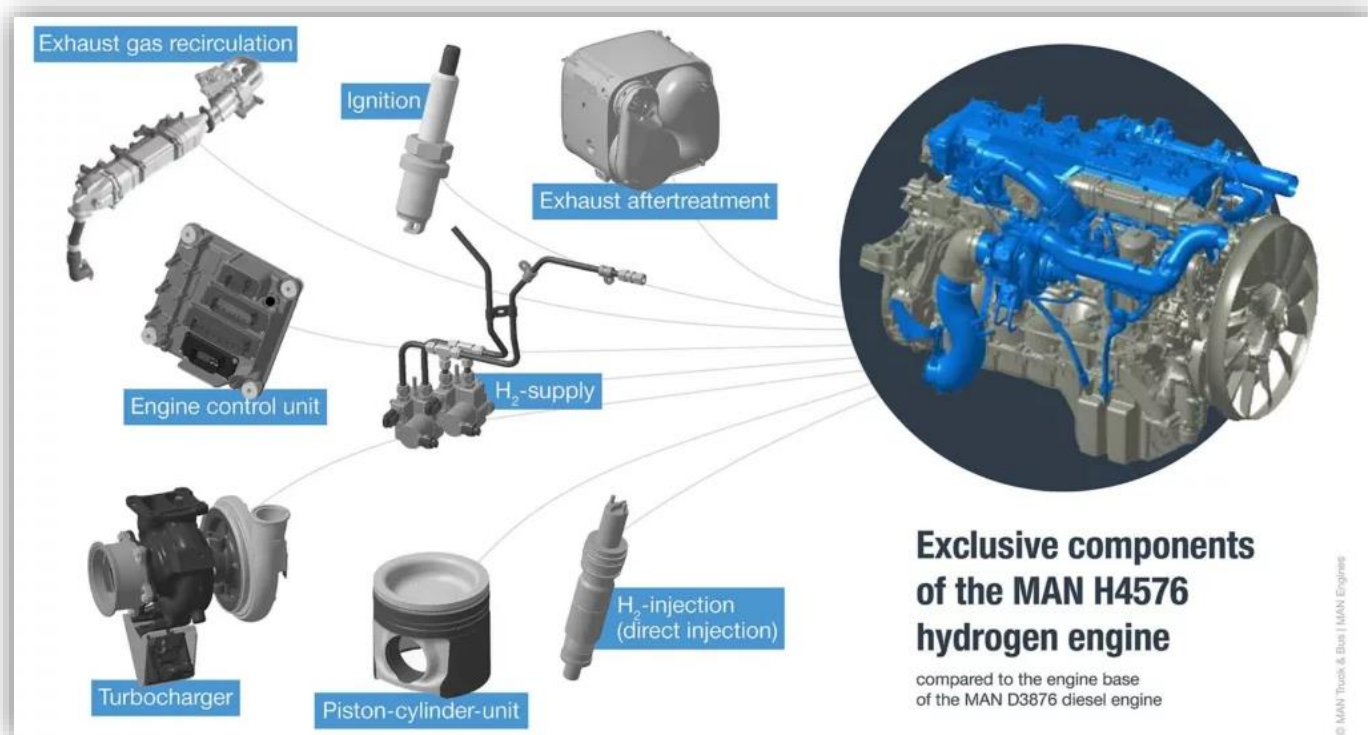
17 november 2023, 09:05

Här är dieselmotorn som förvandlats till vätgasmotor. MANs sexcylindriga 16,8-litersmotor lämnar nu 500 hästkrafter och släpper bara ut vattenånga. Vid behov kan motorn även köras på diesel eller HVO100.



Bränsleceller har lanserats av biltillverkare som ett alternativ till förbränningsmotorer. Toyota, BMW och Hyundai har lanserat bilmodeller som drivs av vätgas, men hittills är det ingen kommersiell succé. Istället framhåller många tillverkare nu att vätgasdrift är mer gångbar för tung trafik och lastbilar än hos personbilar.

Nu presenterar tyska MAN en spännande innovation där de förvandlat en befintlig dieselmotor till en vätgasmotor. Ingenjörerna tog MANs välkända D3876 och transformerade den till vätgasmotorn H4587. Den nya motorn delar 80 procent av komponenterna med dieselmotorn. Vevhus, vevaxel, vevstakar samt kyl- och oljekanalerna inklusive pumpar, oljetråg och filter är gemensamma mellan motorerna. De har nästan samma dimensioner på motorblocken.



För att klara av väteförbränning har ingenjörerna förändrat insprutningsystemet i grunden. De har även förstorat cylinderdiametern från 138 mm till 145 mm, slaglängden på 176 mm har däremot bibehållits. Cylindervolymen ökade från 15,3 till 16,8 liter. Motorn har även fått nya kolvar och speciella spridare och specialtändstift. Även turbon och motorstyrningen är nya. Motorn lämnar en effekt på 500 hästkrafter och har redan monterats i pistmaskinen PistenBully 800 W.

Bara för att motorn drivs med vätgas betyder det inte att avgaserna är helt rena. Kvävet från atmosfären blir till kväveoxid vid förbränningen. Men detta löses genom efterbehandling av avgaserna och efter det släpper vätgasmotorn enbart ut vattenånga. Motorn släpper inte ut någon koldioxid överhuvudtaget.

– Vätgasförbränningsmotorer är ett lovande sätt för att påskynda minskningen av koldioxidutsläppen vid terrängkörningar. Så snart marknaden är klar kommer MAN Engines att erbjuda skräddarsydda lösningar, säger Mikael Lindner, chef för MAN Engines.

LÄS MER:

- **Volvos nya "El-Kalle" – dumpern som bara släpper ut vatten**
- **Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift**
- **Ny vätgasmotor slår Bugatti – släpper bara ut vatten**
- **Toyota satsar på ny vätgasmotor – släpper bara ut vatten...**
- **Toyota byter fokus: "Inte lyckats med vätgasbilar"**
- **Volvos nya lastbil går 100 mil på väte – släpper bara ut...**



Maths Nilsson

Feber

10. Christian visar växellådan och motorn till Koenigsegg Jesko

Av Bobby Green

2023-11-16 kl 10:00

Häng med in i fabriken.



FILM: <https://youtu.be/TvVnSzFbv3c>

I det här klippet tar Christian von Koenigsegg med oss bakom kulisserna och visar den avancerade växellådan LST (Light Speed Transmission) och motorn som sitter i modellen Jesko.

Tack till Kristian M



Bobby Green



**Ett besök i Koenigseggs nya bilfabrik
Och lite Jesko-brummande**



**Fullt ös med Koenigsegg Jesko Absolut
Koenigseggs snabbaste bil någonsin**



**Top Gear kör Koenigsegg Jesko Absolut
Hej vad det går**



11. Scania fälls i EU-domstolen

Uppdaterad: 15 nov. 2023 Publicerad: 15 nov. 2023

En EU-dom ger Scania bakläxa om fordonsdata. Efter en anmälan mot bolaget i Tyskland har nu EU-domstolen sagt sitt om hur Scania hanterar fordonsdata.



Scania fälls i EU-domstolen.

Om det inte var bättre förr, så var det åtminstone enklare.

Man kunde glida in med valfritt fordon – personbil eller lastbil – till en verkstad och beskriva ett fel, varpå mekanikern kliade sig i huvudet och sade att det låter som om det är något fel på förgasaren.

Där är vi inte längre.

Idag måste en verkstad vara uppdaterad på alla aktuella fordonsdata och mekanikern, ja han kliar tangentbordet istället för huvudet. Samma sak gäller exempelvis de som säljer reservdelar.

Ny situation

Det där har skapat en situation där fordonstillverkare är skyldiga att brett dela med sig av fordonsdata, inte bara till egna märkesverkstäder utan till fler än så.

Enligt EU:s lagstiftning ska fordonstillverkare göra den information som behövs för reparation och underhåll av de fordon som de tillverkar tillgänglig för oberoende operatörer, inklusive reparatörer, reservdelsdistributörer och utgivare av teknisk information.

Den tyska branschorganisationen för oberoende fordonsdelsgrossister, Gesamtverband Autoteile-Handel, ansåg att Scania inte gjorde det och tog fordonsjätten till domstol.



SCANIA

Hamnade hos EU

Anmälan hamnade sedan i EU-domstolen som nu meddelat sitt beslut, rapporterar branschorganisationen [Svenska fordonsbranschen](#).

EU-domstolen slår fast att en fordonstillverkare är skyldig att ge tillgång till all information om fordonsreparationer och underhåll.

Det behöver inte nödvändigtvis göras genom ett databasgränssnitt som tillåter automatisk sökning med nedladdning av data.

Däremot måste formatet lämpa sig för direkt elektronisk användning, säger EU-domstolen.

Måste skapa databas

Dessutom slår domstolen fast att tillverkarna är skyldiga att upprätta en databas med information om delar som kan ersättas med reservdelar.

Det ska vara möjligt att söka i databasen med hjälp av fordonets identifikationsnummer eller andra uppgifter om fordonet.

Fordonets id-nummer måste finnas med i databasen, påpekar domstolen.

[Scania larmar: Säljer för få eldrivna lastbilar – Dagens PS](#)

[Rekordsiffror för Scania – ökar 36 procent – Dagens PS](#)

[Scania säkrar jätteorder i Storbritannien – Dagens PS](#)



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS.

12. Opel Junior var en genialisk småbil med flyttbara mätare

Publicerad 2023-11-19 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Sovsäckar på stolarna – och designad av Chris Bangle som senare gick till BMW.



Frankfurtsalongen 1983 var fullproppad av nyheter på temat fortare, snabbare och kvickare, rapporterades det i Vi Bilägare nummer 19. Samtidigt hade miljöpartiet Die Grünen blivit tongivande i tysk politik och krävt fartbegränsning till max 100 km/tim på Autobahn, den tyska bilismens existenscentrum.

Porsche 911 Gruppe B var en studie till tävlingsbil som strax därpå blev Porsche 959, en av decenniets rökare. Gruppe B hade fyrhjulsdraft, luftkylda cylindrar och vätskekylda topplock, dubbla turboaggregat, 400 hästkrafter och toppade tre gånger Die Grünens hastighetsgräns.

I en annan monter återfanns Mercedes-Benz 190 E 2,3-16, den Cosworthtrimmade versionen av märkets nya kompaktmodell. Strax innan salongen öppnade hade 2,3-16 slagit världsrekord i fortkörning på bana, 247 km/tim i snitt under 5 000 mil imponerade på mässbesökarna.

Imponerade gjorde också nyheten i Saabs monter, 900 Turbo Cabriolet som visades som designstudie. Några år senare skulle bilen i färdig form göra succé, särskilt i USA. Att en ny tvådörrars 900 med sedankaross också fanns till beskådan framkallade enbart gäspningar.

Arna hette en kufisk skapelse. Det var en Nissan Cherry som parats med en Alfa Romeo 33, ”av arbetsmarknadspolitiska skäl”. Många Alfaanläggningar stod öde vid den här tiden. Japansk kaross och bakvagn, motor, framhjulsupphängning och elsystem från Alfa. Drygt 60 000 köpare under knappt tre år föll i fällan.



Opel Junior var en designstudie i det mindre formatet. Den mjukt rundade karossen var lackerad i gult som citronfromage och Juniors glada nuna log glatt mot betraktarna, som i sin tur log ännu mer när de såg inredningen.

Stolarna i flufftyg påminde om sovsäckar – vilket de också var! Det var bara att koppla loss dem ur sina hakar, breda ut dem på marken och slumra in.

Instrumentpanelen var en uppsättning mätarkuber som kunde placeras efter behag, ungefär som man kan möblera funktionerna i dagens pekskärmar. Klockkuben kunde tas loss och tjäna som väckarklocka åt sjuovarna i sovsäckarna och radion fungerade även utanför bilen.

För Juniors yttre form svarade en långvägare inom Opel, japanen Hideo Kadama. Han började redan 1966 på avdelningen för små Opelbilar och ansvarade bland mycket annat för andra generationens Corsa.

I sin stab hade han en då knappt 30-årig amerikan som fick ansvaret för Juniors lustiga inredning och sovsäckar. Han hette Chris Bangle, just den samme Bangle som åtskilliga år senare skulle ansvara för formerna på diverse omdebatterade BMW-modeller.



Calle Carlquist

13. Mitsuoka gör om Honda Civic till en ”mini-Challenger”

Publicerad 2023-11-20 kl 19:30 Text Erik Söderholm

Om hybridbilen Honda Civic känns för tråkig går den nu att få i ”jänkarutförande” tack vare förädlingsfirman Mitsuoka.



Den japanska ”bilförädlaren” Mitsuoka är i farten igen. Efter att ha byggt om Toyota Yaris till en Jaguar från 1960-talet och suven RAV4 till en Chevrolet Blazer från 1980-talet är det nu dags för halvkombin Honda Civic att ändra form.

Den här gången är det amerikanska muskelbilar som är i fokus. Skapelsen heter Mitsuoka M55 och är alltså en Honda Civic under skalet, men med kaross som ska föra tankarna till Dodge Challenger – komplett med ”hönstrappa” på bakrutan och dubbla, runda strålkastarna i fronten.





Insidan lämnas relativt oförändrad men nya stolar ingår i förvandlingen, för att ge den rätta 1970-talskänslan.

Prislappen är inte officiell eftersom Mitsuoka M55 fortfarande räknas som en konceptbil. Mitsuokas övriga modeller kan kosta ungefär 100 000–150 000 kr mer än grundmodellen den baseras på.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mitsuoka släpper Toyota Yaris i 60-talskostym



80-talsversionen av Toyota RAV4 slutsåld efter fyra dagar



Så har du aldrig sett Toyota RAV4 – klicka på egen risk

14. Abarth Monomille GT Coupe 1963



Abarth Monomille GT Coupe 1963 är ett fantastiskt stycke bilhistoria som kombinerar tidlös design med imponerande tekniska egenskaper. Monomille GT Coupe 1963 tillverkas av den italienska biltillverkaren Abarth och är en tvådörrars sportbil som är lätt men ändå otroligt kraftfull, vilket gör den till ett populärt val bland bilentusiaster.

En av de mest anmärkningsvärda tekniska egenskaperna hos Abarth Monomille GT Coupe 1963 är dess motor. Detta fordon drivs av en 1,0-liters, 4-cylindrig motor som kan producera upp till 100 hästkrafter, tack vare sitt avancerade bränsleinsprutningssystem. Motorn är också utrustad med ett högpresterande luftfilter, dubbla Weber-förgasare och ett avgassystem i rostfritt stål, som alla arbetar tillsammans för att skapa en otrolig körupplevelse.

Förutom den imponerande motorn har Abarth Monomille GT Coupe 1963 också överlägsna fjädrings- och bromssystem. Fjädringen består av ett dubbelt länkmarmssystem fram och en de Dion-axel bak, vilket ger utmärkt hantering och stabilitet på vägen. Bromsarna är skivbromsar fram och trumbromsar bak, vilket ger pålitlig bromskraft när det behövs.

Exteriören på Abarth Monomille GT Coupe 1963 är lika imponerande, med en elegant och aerodynamisk design som är både visuellt fantastisk och praktisk. Karossen är tillverkad av lättviktsaluminium och stöds av en robust stålrörssram, vilket gör bilen otroligt lätt men ändå strukturellt sund. Bilen har också en låg markfrigång, bred spårvidd och utsvängda stänkskärmar, som alla bidrar till dess sportiga utseende.



Invändigt är Abarth Monomille GT Coupe 1963 lika imponerande, med en minimalistisk men ändå funktionell design som prioriterar förarens komfort och bekvämlighet. Det mest anmärkningsvärda inslaget i interiören är de sportiga skålade sätena, som är klädda i högkvalitativt läder och ger utmärkt stöd under livlig körning. Instrumentbrädan är också enkel och elegant, med en uppsättning klassiska analoga mätare och en enkel layout som gör det enkelt att komma åt alla bilens kontroller.

Sammantaget är Abarth Monomille GT Coupe 1963 ett verkligt mästerverk inom fordons-teknik, som kombinerar tidlös design med en rad imponerande tekniska funktioner. Det är den perfekta bilen för alla som uppskattar de finare detaljerna i bildesign och prestanda, och den kommer garanterat att vända på huvudet vart den än går.

Delmål

- 1962: Prototypen av Abarth Monomille GT Coupé designas och byggs av Carlo Abarths företag, Abarth & C. SpA. - 1963: Abarth Monomille GT Coupé lanseras officiellt på bilsalongen i Genève. - 1963: Bilen tillverkas i ett begränsat antal, med totalt endast 102 exemplar. - 1963: Abarth Monomille GT Coupé blir populär på den europeiska racingscenen, särskilt i bergsklättringsevenemang. - 1964: Abarth Monomille GT Coupé vinner sportbils-klassen på 1,3 liter i Targa Florio-loppet på Sicilien. - 1965: Abarth Monomille GT Coupé vinner 1,3-litersklassen i Nürburgrings 500 km-lopp. - 1966: Produktionen av Abarth Monomille GT Coupé upphör och de sista modellerna säljs från det befintliga lagret.

Teknisk

- Motor: 982cc inline-4-motor - Effekt: 100 hästkrafter - Kraftöverföring: 4-växlad manuell - Topphastighet: 120 mph - Acceleration: 0-60 mph på 10 sekunder - Fjädring: Oberoende framfjädring med spiralfjädrar och en stabilisatorstång, levande bakaxel med spiralfjädrar och en stabilisatorstång - Bromsar: Skivbromsar på alla fyra hjulen - Kaross: Tvåsitsig coupé med glasfiberkaross och aluminiumhuv, dörrar och baklucka - Vikt: 1 500 pund - Hjulbas: 85,8 tum - Längd: 142,9 tum - Höjd: 45,5 tum - Bredd: 59,3 tum - Däck: 145/70 HR15 fram och bak - Bränsletankens kapacitet: 34 liter - Bränsleekonomi: 30 miles per gallon





15. Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen 1924



Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen 1924 är en lyxig bil som stoltserar med en fantastisk exteriördesign, med en elegant huva och skärmar, en lång och elegant kaross och ett öppet cabriolettak. Bilen designades och tillverkades av den ansedda schweiziska karossbyggaren Worblaufen, känd för sin uppmärksamhet på detaljer och sitt engagemang för excellens.

Detta fantastiska fordon har en robust och kraftfull motor som ger en anmärkningsvärd prestanda. Motorn är en 8-cylindrig SOHC-enhet som har en slagvolym på 7,3 liter och kan generera 115 hästkrafter vid 2400 rpm. Motorn är kopplad till en 4-växlad manuell växelåda som säkerställer en smidig och lyhörd körning. Bilen är också utrustad med ett trumbromssystem som ger pålitlig och konsekvent stoppkraft, även vid höga hastigheter.

Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen 1924 har ett sofistikerat fjädringssystem som inkluderar en fram- och bakaxel med halv elliptiska bladfjädrar och hydrauliska stötdämpare. Detta garanterar en bekväm och stabil åktur, även i ojämn terräng. Bilen har också ett exceptionellt styrsystem som erbjuder skarp och exakt hantering, vilket gör det till en glädje att köra.

Bilens inre är lika imponerande som utsidan. Kabinen är rymlig och lyxig, med högkvalitativa lädersäten som är bekväma och stödjande. Instrumentpanelen är elegant utformad och har en rad mätare och kontroller som är lätta att läsa och använda. Bilen är också utrustad med ett antal moderna funktioner, såsom luftkonditionering och ett toppmodernt ljudsystem.

En av de mest anmärkningsvärda funktionerna i Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen 1924 är dess hantverk. Bilen är ett bevis på skickligheten och expertisen hos hantverkarna som byggde den. Varje detalj i bilen har utformats noggrant, från den handpolerade krom- och nickelbeklädnaden till den invecklade snidade träratten. Bilen är verkligen ett konstverk och ett bevis på tidens otroliga hantverk.



Sammanfattningsvis är Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen 1924 ett mästerverk av bilteknik och hantverk. Det är en bil som kombinerar fantastisk skönhet med exceptionell prestanda och kommer säkert att vända huvudet vart den än går. Oavsett om du är en samlare, en entusiast eller helt enkelt någon som uppskattar de finare sakerna i livet, är den här bilen en otrolig historia som förtjänar att uppskattas och uppskattas i kommande generationer.

Delmål

Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen introducerades första gången 1924 på bilsalongen i Genève.

Modellen byggdes i Schweiz av Worblaufen Carrosserie, som var känd för att producera lyxiga karosser.

Tipo 8A drevs av en massiv 7,4-liters inline-sex-motor, som producerade 115 hästkrafter. Bilens eleganta design med en lång huva, snygga skärmar och en elegant profil gjorde den mycket populär bland rika köpare.

1929 introducerade Isotta Fraschini en ny version av Tipo 8A Cabriolet med kortare hjulbas och ett reviderat chassi, vilket förbättrade dess hanteringsegenskaper.

Modellen användes av många framstående personer på den tiden, inklusive den italienska diktatorn Benito Mussolini och Hollywood-skådespelarna Rudolph Valentino och Greta Garbo.

Idag anses Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen vara en av de vackraste och mest prestigefyllda bilarna på 1920-talet, med exempel som hämtar miljontals dollar på auktioner.



Teknik

Isotta Fraschini Tipo 8A Cabriolet Worblaufen är en personbil, tillverkad av den italienske biltillverkaren Isotta Fraschini 1924.

Den drevs av en kompressormatad 7,3-liters rak åttacylindrig motor som producerade 115 hästkrafter och hade en toppfart på cirka 80 miles per timme.

Bilen hade en hjulbas på 146 tum och mätte 19 fot lång, 6,5 fot bred och 6,5 fot hög.

Den hade ett chassi av stål och en aluminiumkaross.

Bilen hade fyrhjulsbromsar och en fyrväxlad manuell växellåda.

Interiören var lyxigt inredd med en läderinstrumentbräda, stoppade säten och träbeslag.

Den konvertibla toppen var gjord av högkvalitativ duk och kunde enkelt fällas ner för utomhuskörning. Bilens styling var influerad av Art Deco och innehöll snygga, svepande linjer och eleganta detaljer.

Tipo 8A Cabriolet Worblaufen var en mycket eftertraktad bil på sin tid och anses nu vara ett klassiskt exempel på lyxbilar före kriget.





Roger Warolin