



Lancia Stratos HF 1973–75.

- 1. Köpet av elbilen Nevs Emily GT klart**
- 2. Elon Musk uttalar sig om Tesla-strejken igen**
- 3. VW Typ 1 boxermotor 3D animation**
- 4. Elon Musks Tesla vann mot svenska staten**
- 5. Bilmärkena Ora och Wey slopar katt- och kaffenamnen**
- 6. Pagani Imola Roadster görs endast i 8 exemplar**
- 7. Hyundai Tucson får uppdatering**
- 8. Premiär för Porsche Panamera**
- 9. Lucid Gravity är elbilen som verkar ha allt**
- 10. Prov Pininfarina Battista**
- 11. En titt på Koenigseggs nya fabrik**
- 12. Västtrafik storsatsar på elbussar i nya regioner**
- 13. Volvos el-lastbil FH Electric utses Årets lastbil 2024**
- 14. EU-parlamentet ger tummen upp för biodrivmedel**
- 15. Provkörning av Lancia Stratos HF**
- 16. Snikmodellen Porsche 912**
- 17. BMW 501-8 Sedan 1958**



1. Köpet av elbilen Nevs Emily GT klart

Posted by Kristofer Rask december 1, 2023

”Arvet från Trollhättan ska väckas till liv”.



Jihad Muhammed för EV Electra och Nevs VD Nina Salander.

Idag har Nevs meddelat att elbilsprojektet Nevs Emily GT och Nevs Pons har fått en köpare. Det blir den libanesisk-kanadensiska biltillverkaren EV Electra med affärsmannen Jihad Mohammed i spetsen som tar över verksamheten.

Jihad Mohammed berättar att han investerar inte bara i Emily GT utan också i Trollhättan och kompetensen.

– Vi fick inte bara Emily i obligationer. Vi fick det personliga, erfarenheten från människorna som vill återuppväcka arvet. Arvet från Trollhättan. Folk ska börja jobba i Trollhättan igen, säger Jihad Mohammed.

Redan i januari ska de första personerna börja arbeta för det som går under arbetsnamnet **EV Electra Sweden**. Under våren kommer man sedan växla upp för att vara helt igång med arbetet och utvecklingen av en elbil i Trollhättan runt juli. Jihad talade om att köpa tillbaka allt som sålts och bygga den största elbilsfabriken i Europa.

– Vi kommer att vara redo att berätta mer i juli, avslutade Jihad Mohammed.

Klart redan nu är att modellbeteckningen Emily GT kommer att bevaras när modellen lanseras under sitt nya fullständiga namn EV Electra Emily GT.

– Det är fantastiskt att vi har hittat en köpare som ser värdet i arvet från de klassiska bilar som byggts och utvecklats i Trollhättan under åren. Dagens besked är underbart, kommenterar Nevs VD Nina Selander.



2. Elon Musk uttalar sig om Tesla-strejken igen...

Posted by Kristofer Rask

november 24, 2023

...efter kommentar om "fackets utpressning".



Arkivbild: Elon Musk i Berlin.

Igår uttalade sig Elon Musk för första gången om strejken som IF Metall inlett mot Tesla. Det genom en kort kommentar om att Postnord gått ut i sympatistrejk och slutar leverera paket till företaget.

Konsekvensen av Postnords sympatiåtgärder blir att Transportstyrelsens leveranser av registrerings skyltar inte kommer levereras till Tesla. Därmed kan det i sin tur bli svårare för Tesla att registrera och leverera nya bilar.

Elon Musks korta kommentar löd: "**Det här är vansinnigt**". Nu uttalar sig Elon Musk återigen och med en snarlik kortfattad formulering på en annan kommentar om strejken:

– För att tala klarspråk om det här med Tesla och svenska fackföreningarna. En stor majoritet av Tesla-anställda i Sverige (90 %+) vill inte organisera sig fackligt. Svenska fackförbundet gör det då omöjligt för Tesla att bedriva verksamhet i Sverige. Hur är detta något annat än utpressning?, skriver användaren Farzad Mesbahi.

Han får då som svar från Elon Musk:

– Det är galet!



Kan fortsätta leverera skyltar

Samtidigt [skriver Dagens Arbeta](#) att Tesla sannolikt kan runda även denna blockaden. Vid en beställning av upp till åtta registreringsskyltar kan Transportstyrelsen skicka skyltarna som brev direkt till den blivande bilägaren.

– Den som är ägare till en bil kan beställa en ny registreringsskylt. Det gäller för alla. Det innebär att så fort en bilägare beställer registreringsskylt så tillverkar vi två som vi skickar hem till bilägaren. Vi är skyldiga att tillhandahålla registreringsskyltar, säger Transportstyrelsens presschef Mikael Andersson.

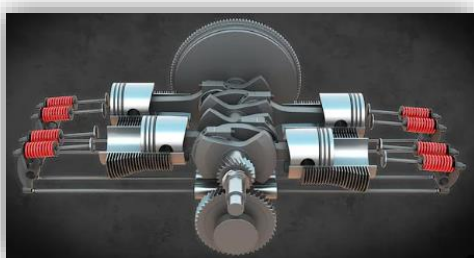
– Nu antar jag att Tesla kommer att göra ett ägarbyte till sina kunder innan bilen har fått registreringsskyltarna, tillägger han.

Kunden kan sedan ta med sig sina registreringsskyltar till Tesla, få dem monterade, och sedan köra hem sin nya bil.



Patrick Goud

3. VW Typ 1 boxermotor 3D animation



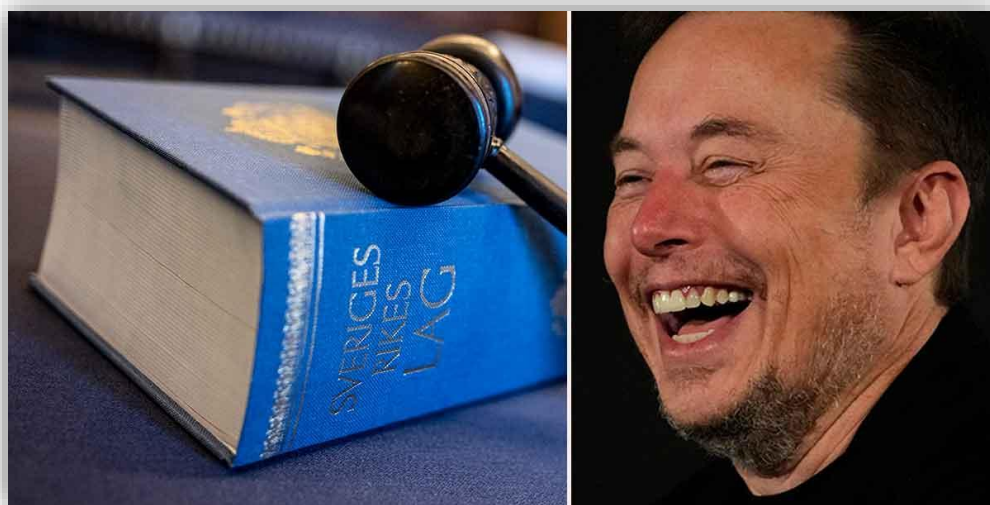
FILM: <https://youtu.be/rCLFOlhLpWo>



4. Elon Musks Tesla vann mot svenska staten

Uppdaterad 28 nov. 2023 Publicerad Ola Söderlund 28 nov. 2023

Statliga Transportstyrelsen tvingas betala ett vite på en miljon kronor om Tesla inte får ut sina registrerings skyltar, enligt ett beslut i Norrköpings tingsrätt.



Norrköpings tingsrätt ger Elon Musks Tesla rätt att hämta ut registrerings skyltarna och Transportstyrelsen hotas av en miljon i vite om beslutet inte följs.

Tesla stämde via en svensk advokatbyrå både Transportstyrelsen och Postnord, som även ägs av danska staten, för att myndigheterna satt sig på tvären med registrerings skyltarna till bolagets nya elbilar i Sverige.

Norrköpings tingsrätt ger nu Tesla rätt. Transportstyrelsen förbud mot att tillverkaren Scandinavian Motorcenter lämnar ut registrerings skyltarna rivs upp och den amerikanska elbilsjätten har fått ett interimistiskt beslut på att registrerings skyltarna till leveransklara bilar ska lämnas ut.

Musk kan mysa över viteshotet mot svenska myndigheten

Om inte Transportstyrelsen går med på det inom sju dagar ska myndigheten betala ett vite, en form av böter, på en miljon kronor.

Det här rapporterade bland andra [Aftonbladet](#) på måndagseftermiddagen, alltså att domstolen i Norrköping går på yrkandet från Tesla.

“Ja, det stämmer att det har kommit ett beslut där de bifaller Teslas talan”, säger advokat **Johannes Ericson** på Setterwalls advokatbyrå, som företrätt Tesla, till tidningen.

Även i stämningsansökan mot Postnord, inskickad till Solna tingsrätt, kräver Tesla ett interimistiskt beslut om att PostNord ska lämna ut försändelserna med registrerings skyltar till Tesla och upphäva blockaden kopplad till fackets strejk om kollektivavtal.

Solna tingsrätt har ännu inte inkommit med något beslut i frågan.



5. Bilmärkena Ora och Wey ska bli starkare – slopar katt- och kaffenamnen

Posted by Kristofer Rask

november 24, 2023

Elbilen Ora 300/400 Pro har nu funnits till försäljningen i Sverige i lite mer än ett år. Det är en kompakt elbil med ett gulligt utseende. Ännu gulligare är de kanske utanför Europa där modellerna dessutom bär namnet Ora Funky Cat.



Ora är en del av kinesiska Great Wall Motors där också laddhybriderna Wey Coffee ingår. I en ny europeisk namnstrategi har GWM nu beslutat om att gå ifrån katt- och kaffenamnen. Istället ska Wey och Ora bli en tydligare del av varumärket Great Wall Motors.

Genom strategin "ONE GWM" vill man stärka märkets position och skapa mer igenkänning på den globala marknaden, och då främst i Europa. Därför väljer nu GWM att distribuera de två bilmärkena under samma varumärke.

Modellen Ora Funky Cat får det nya namnet GWM Ora 03. Vidare får märkets kommande sedan Ora Lightning Cat det nya namnet GWM Ora 07. För kaffe-modellerna GWM Wey Coffee 01 respektive 02 blir namnen GWM Wey 05 och GWM Wey 03.

MOTORNYTT

– Från och med 2024 strävar vi efter att göra våra kunders upplevelse av GWM enkel och ännu roligare. "ONE GWM" kommer att hjälpa oss att förverkliga detta löfte eftersom det tillåter oss att samla våra ansträngningar för alla våra kunder under ett och samma varumärkestak, säger Thiemo Jahnke, marknadschef för GWM Europa.

Flera nya modeller på gång

GWM har idag en närvaro på den svenska marknaden genom 642 registrerade Ora 300. Man har dessutom lanserat i Tyskland, Storbritannien, Irland och Isreal. Under 2024 kommer GWM expandera på ytterligare marknader. Dessa inkluderar Spanien, Italien, Portugal, Belgien, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Schweiz, Danmark, Island och Bulgarien.



GWM Ora 07.

Under 2024 planerar GWM också att expandera sitt modellutbud. På gång är bland annat GWM Ora 07 (tidigare Lightning Cat) och GWM Wey 03. Ytterligare en ännu inte tillkännagiven modell är också planerad för 2025.



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. Pagani Imola Roadster görs endast i 8 exemplar

Av Maths Nilsson 23 november 2023, 20:40

Pagani visar upp sitt senaste konstverk. Nya Imola Roadster finns endast i åtta exemplar.



Nya Pagani Imola Roadster är en hyllning till den italienska racerbanan med samma namn. Bilen är baserad på Huayra Roadster, men ska ge en bättre banupplevelse. Roadstern har en V12-motor från Mercedes-AMG på 850 hästkrafter och 1100 Newtonmeter. Toppfarten är 350 km/h.

Imola Roadster är en riktig lättviktare och väger in på bara 1260 kg. Hemligheten är att chassit är gjort i Carbo-Titanium HP62-G2 och Carbo-Triax HP62. Dessutom är bilen lackerad med en speciell Acquarello Light-färg som sparar 5 kg i vikt.



Teknikens Värld

7. Hyundai Tucson får uppdatering

Publicerad 23 nov 2023, kl 15:28

Uppdaterad 23 nov 2023, kl 15:49

För Hyundai Tucson är det dags för facelift, men designen blir ändå inte så kantig som övriga modeller i produktutbudet fått. Det handlar som vanligt om subtila förändringar kring grill och strålkastare.



Hyundai uppdaterar Tucson med ny grill och strålkastare.

Det är snart fyra år sedan den fjärde generationen av **Hyundai Tucson** lanserades, och enligt tradition är det därför dags för facelift till 2024 års modell. Nyligen har **Hyundai** presenterat flera nyheter som pekar på att designen förändrats hos tillverkaren, exempelvis den numera väldigt kantiga **Santa Fe**. Men i Tucsons fall handlar det inte om en lika stor förändring.

Det är fortfarande en rätt bullig och rund karossform där man justerat utseendet för strålkastare och grill i första hand. Även stötfångarna har fått lite justeringar, bland annat har den bakre fått integrerade skyddsplåtar.

Invändigt har man omplacerat pekskärmen på mittkonsolen, eller snarare sammanlänkat den med skärmen framför ratten. En design vi känner igen i flera bilmodeller numera, bland annat nya **Kona**. Och så får förare av uppdaterade Tucson köra med en annan, mindre ratt, med ny logga – samma som används i de mindre syskonen.

I övrigt är det inga förändringar gällande drivlinealternativ och inga priser finns ännu presenterade. Men känner vi marknaden, vilket vi gör, blir det en mild prisökning på modellens nuvarande frånpris på 304 900 kronor.



Sanne Hansen

8. Premiär för Porsche Panamera: Här är nya generationen

Publicerad 2023-11-24 kl 15:27 (uppdaterad 2023-11-24 kl 15:46) Text Erik Söderholm

Porsche Panamera kommer i ny generation med längre elräckvidd för laddhybriderna och ett smartare fjädringssystem. Men snabbladdning saknas.



Porsche har visat upp tredje generationen Panamera, som designmässigt är förvillande lik föregångaren trots att alla karosspaneler är nya.

De största nyheterna finns under skalet. Nya Panamera får en uppdaterad version av Porsche Innodrive som kan ta över vissa delar av körningen, en parkeringsassistent som kan skötas utifrån bilen med mobiltelefonen och ett nytutvecklat adaptivt fjädringssystem som ska minska krängningen i kurvorna och som kan höja bilen med 5,5 centimeter för enklare insteg.

De fysiska knapparna i kupén är nästan borta, men det finns fortfarande ett volymvred och vissa delar av klimatanläggningen kan skötas med fysiska vippreglage. Växelväljaren har förminskats och flyttat upp framför ratten.

Utbudet av laddhybrider växer till totalt fyra versioner. De ska vara starkare och snålare än tidigare och ha längre elräckvidd.

Några exakta siffror finns inte för några laddhybrider utom Panamera Turbo E-Hybrid som får en 4,0-liters V8-motor med dubbla turbo, åttastegad dubbelkopplingslåda och ett 25,9 kWh-batteri som ger en elräckvidd på nio mil. Totalt har bilen 680 hk och 930 Nm. Någon snabbladdning på 50 kW som exempelvis [nya Volkswagen Passat](#) har finns dock inte.

Instegsmodellerna Panamera och Panamera 4 har en V6-motor på 2,9 liter med turbo på 353 hk och 500 Nm.



Panamera får samma "trippelskrmslayout" som elbilen Taycan med en skärm även för passageraren (som dock är tillval).

En tråkig nyhet för kombientusiaster är att det inte finns någon Sport Turismo-version av nya Panamera. Bara en av tio Panameraköpare valde det alternativet och nästan ingen utanför Europa, enligt Autocar.

Priset för Porsche Panamera är inte satt men Panamera 4 kostar från 1 190 000 kr medan Panamera Turbo E-Hybrid går loss på 2 090 000 kr före tillval, och som vanligt har Porsche en omfattande tillvalslista med exempelvis nyckel i bilens färg för 5 300 kr, keramiska bromsar för 101 300 kr och bakaxelstyrning för 20 200 kr.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



[Porsche Taycan återkallas i tiotusental](#)



[Bilägare får ersättning för misstänkt utsläppsfusk](#)



[Häng med på genomgången av Porsche 911](#)



9. Lucid Gravity - elbilen som verkar ha allt

Av redaktören bytbil.com 2023-11-22

Text Morten B. Bek

Gravity är den nya SUV:en från amerikanska Lucid, som verkar ha allt: plats för sju personer, lång räckvidd, cool design och snabbladdning.



Sedanen Air är nu inte längre den enda Lucid-modellen: Gravity är den helt nya modellen och kommer som stor SUV, och Lucid förväntar sig att den ska gå i produktion i USA i slutet av 2024.

Sedanen Air är en av de elbilar i världen som har längst räckvidd på en enda laddning. Gravity bygger på tekniken i Air, och även om den inte kommer att kunna uppnå samma långa räckvidd, säger Lucid att den kan köra över 700 kilometer på en laddning (enligt US EPA:s mätmetoder), och även om batteristorleken ännu inte har avslöjats, bör räckvidden kunna uppnås med ett relativt litet batteri, eftersom 900V-drivlinan är mycket effektiv. Gravity kan också laddas snabbare än de flesta elbilar: upp till 350 kW.



En mycket aerodynamisk SUV med plats för sju

Gravity har en vindstilla kaross med ett luftmotståndsvärde på 0,24, vilket är lägre än andra sjusitsiga elbilar, om man ska tro Lucid. Det borde finnas gott om plats i den lyxiga kupén, som drar till sig uppmärksamhet med sin enorma 34" böjda OLED-skärm.

Gravity är en uppgradering på många fronter jämfört med Air. Bland annat med en vidareutvecklad luftfjädring, Zero Gravity, som läser av körförhållanden och terräng.

Lucid kallar Gravity för en sportig SUV, och åtminstone när det gäller acceleration kommer den stora elbilen att vara snabb; 0-100 km/h kommer att vara runt 3,5 sekunder. Kommer vi någonsin att få uppleva denna? Vi väntar fortfarande med spänning på fler nyheter.



Relaterade artiklar:



Nya helt elektriska MINI Cooper från 375.900 kr



Test: Hyundai Ioniq 6



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



Volvo EM90 är ett körglatt vardagsrum



10. PROV: Pininfarina Battista – på riktigt?

Av Felix Page, Alrik Söderlind

Foto Autopage

Publicerad: 2023-11-24

Uppdaterad: 2023-11-24

Hur känns det att släppa lös 1 927 hästkrafter i en bil som kostar mer än vad genomsnittssvensken tjänar under hela sin livstid?



Mellan 3,8 och 10,5 miljoner kronor kostar enbart tillvalen till Pininfarina Battista.

Jag vänder mig till Loris som startade sin karriär som springpojke åt Lamborghinis utvecklingschef Bob Wallace och som har varit med och utvecklat många superbilar, som exempelvis den fyrhjulsdrivna Bugatti EB110.

Han tittar tillbaka på mig i den intima kupén. Men Loris Bionchi har inte varit inblandad i utvecklingen av den här banbrytande hypersportbilen – hur banbrytande? Vi talar om en elbil i klass med Bugatti Chiron, 1 927 hk, god för 357 km/h och homologerad för försäljning över hela världen.

En seriös bil.



Sportbilstajt kupé och fantastiskt detaljarbete med läder, vackra sömmar och kolfiber.

Det är först nyligen som Loris har blivit involverad i projektet, främst för att hjälpa ägarna att hantera sin nya leksak. Jag frågar honom vad som händer om jag trycker gasen i botten i Furiosa-läget, med antispinnsystemet satt i Sport, för att inte sätta allt på ett enda kort redan nu.

Den silverhårige italienaren ler lite ursäktande och säger att han inte är helt säker.

Efter att ha värmt upp Michelindäcken så mycket som möjligt denna mulna dag utanför Turin, med hjälp av 1 927 hästkrafter, är det dags att ta reda på det.

Som alltid när man ska göra något för första gången är det normalt att känna en viss oro – ja, man ska nog välkomna den till och med. Bilar med en fjärdedel så mycket hästkrafter kan bli vilda om man ger fullt på tvåan även om vägen är jämnare än den vi befinner oss på – som för övrigt är kantad med hasselträd som enligt Biccocchi hjälpte till att starta Ferrero-dynastin och deras Nutellatillverkning.

Jag minns när jag talade med Porsches Le Mans-hjälte Richard Attwood, ungefär vid tiden då Porsche 918 Spyder och McLaren P1 lanserades. En lakonisk man med mod nog att lyckas bemästra Porsche 917. Han var orolig att ägarna skulle skrota sina dyra superbilar – inte för att det är vad som kan hända när amatörer får 1 000 hästar att leka med. Attwood ansåg att den nästan omedelbara elektriska kraften från de hybridiserade drivlinorna i 918 och McLaren P1 skulle överraska bakdäcken innan elektroniken hann reagera.

Låt oss vara ärliga, när det gäller ren kraft, är Big Macs elmotor en vattenpistol jämfört med kraften i de Rimac-designade monsternotorer som lurar under den kolfiberbeklädda Battistakarossen. Vi pratar om tio gånger mer kraft här.

Furiosa-läget är valt och jag kommer ihåg samtalet med Andrea Crepsi, Pininfarinas tekniska chef. Han berättade stolt att man genomförde 80 på varandra följande accelerationstester till 100 km/h i en prototyp, med endast 0,1 sekunds skillnad mellan alla tiderna.



Måsvingedörrar och ett underbart läderarbete.

Crespi sa också att ett färdigt antispinnsystem för vanliga superbilar skulle ha varit "helt otillräckligt". Så de utvecklade ett nytt system som kan reagera på tio millisekunder – en tiondel av en människas reaktionstid. Så det finns ingen anledning till oro, eller hur?

Raksträckan framför oss blir allt kortare eftersom jag inte kan bestämma mig, men till sist bestämmer jag mig och trycker den golvupphängda gaspedalen i botten med en snabb och resolut rörelse. Bakaxeln blir orolig och framaxelns hjul letar efter grepp. Kraftfördelningen är 60/40 till bakdäckens favör.

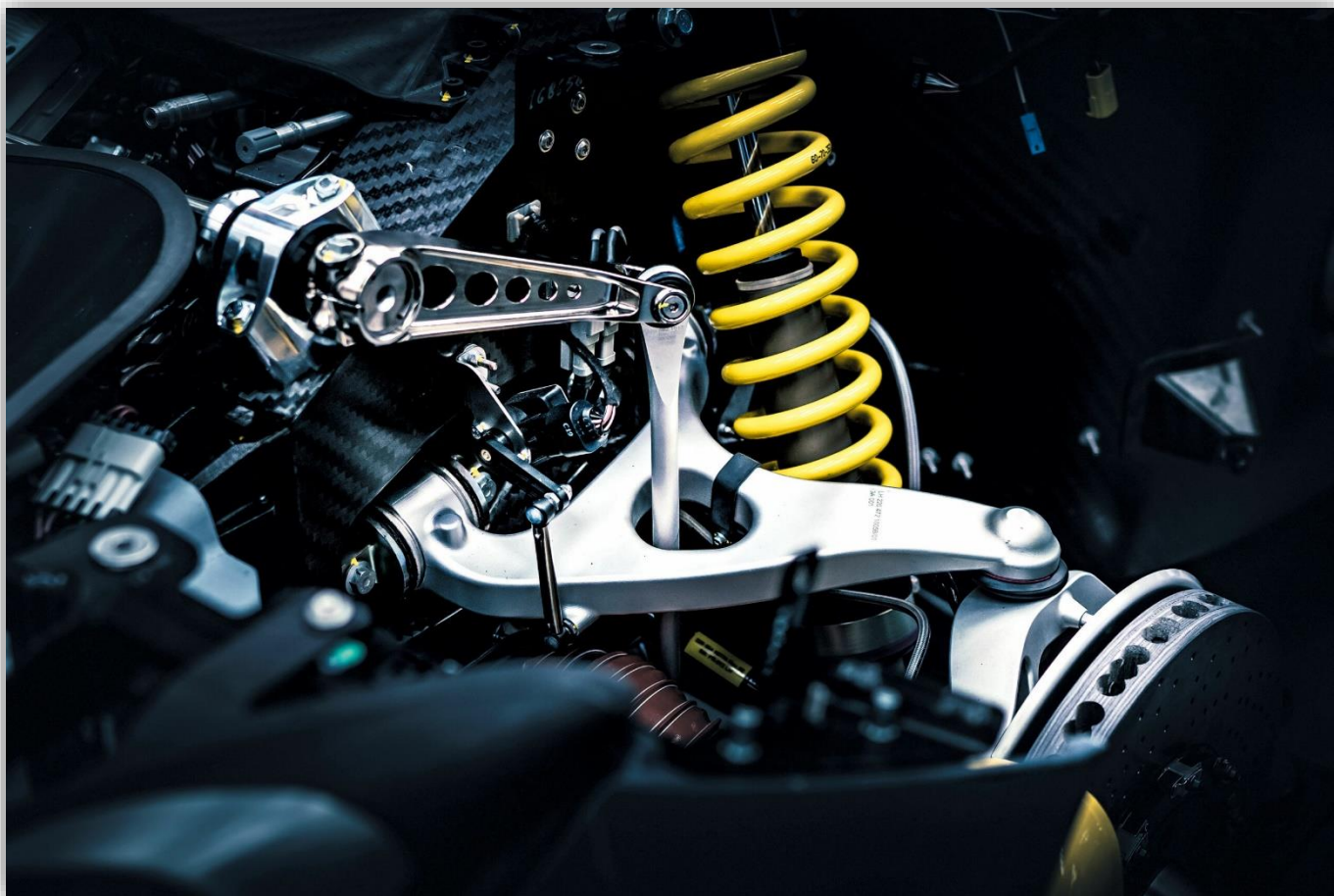
Jag upplever ett nästan omärkbart kort uppehåll i den gradvisa ökningen av accelerationen när Battista funderar på det bästa sättet att skaka om mitt inre gyroskop, som när ett barn skakar en vattenfylld snöglob för att få fart på låtsassnön.

Sedan kommer det: en utomjordisk fartökning i allra bästa Hollywoodstil. Allt utanför blir suddigt i impressionistisk stil. Chassit verkar surfa över asfalten, bakaxeln vagnar vagt och klarar precis av anfallet från elkraften. Det är inte en obekant känsla, men jag har aldrig känt den tillsammans med en sådan häpnadsväckande acceleration.

Cirka två sekunder senare släpper jag upp gaspedalen. Hur snabbt körde vi? Vem bryr sig? Jag vågade inte titta någonstans annat än rakt fram. Biccchi skrattar. Jag är berörd av den intensiva upplevelsen. Vad som verkligen var märkvärdigt hur maskinen så säkert svarade på min galna begäran.



pininfarina



Hjulupphängningen är en blandning av konst och vetenskap.

Mer intressant är hur mycket av Battistas alla hästkrafter som verkligen nådde ner till vägen? Det är svårt att uppskatta, eftersom det finns så lite erfarenhet av så här extrem kraftutveckling, men det är värt ett försök.

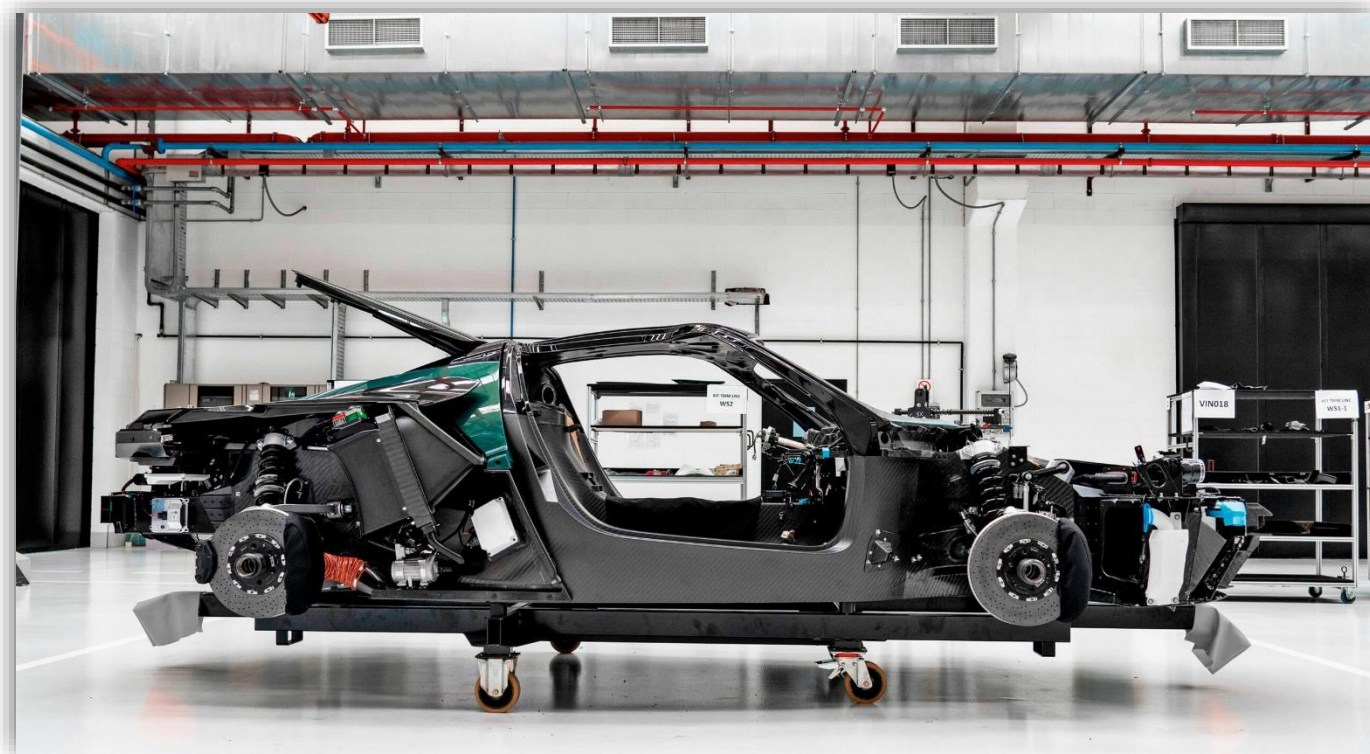
För ett tag sedan körde jag en Ferrari 296 GTB. I standardutförande har denna fantastiska sportbil 830 hästkrafter, men den kändes ännu vassare. När jag svängde ut vid en nedförsbacke med lagom varma Michelin Cup 2 R-däck (i stort sett snittade slicks och kostar cirka 10 000 kronor styck), träffade den mig som ingenting med ett bagageutrymme någonsin hade gjort tidigare.

I det här jobbet blir man nästan immun mot acceleration, men den laddhybriden fick mig att babbla som en åttaåring. Allt vett som bortblåst och helt nya referensramar. Här på den italienska landsvägen känns Battista ungefär lika överjordiskt stark – möjligtvis ännu galnare. Detta är anmärkningsvärt, med tanke på förhållandena.

Så hur mycket effekt använde vi? För att matcha Ferrarins prestanda behövs minst 900 hästkrafter. Förutom att bilen från Turin är ett halvt ton tyngre än den från Maranello.

En snabb beräkning visar att för att matcha 296 GTB:s perfekta effekt-viktförhållande skulle Battista som väger 2 302 kg behöva 1 240 hästkrafter. Det verkar rimligt. Under körningen kändes det hela tiden att elektroniken arbetade flitigt. Men bilen kändes inte riktigt som 1 500 hästkrafter snabb. Låt oss säga 1 275 hästkrafter.

Nu kommer den förbryllande, roliga och gränsöverskridande biten. Jag har fått mina inre organ omplacerade, men under idealiska förhållanden finns ytterligare kraften från en Mercedes SLS AMG Black Series. Det är svårt att föreställa sig. Som de brukade säga i de här trakterna, när något är galet: Countach!



Chassit är tillverkat av Rimac, medan bilen färdigställs av Pininfarina i Cambiano.

Men vi är inte här för att uppleva Battistas elektroniskt strypta kraft. Vi har gjort det tidigare, även om det var i en prototyp. För vad det är värt, den färdiga bilen rullar fram med en ovedersäglig elegans och potens, men den har inte alltid den mjuka responsen på gaspådrag eller uppsläpp som de bästa förbränningsmotors superbilarna har.

Den är säker och precis, men känns konstigt nog något trubbig. Samtidigt är den elektroniska styrningen utan styrstag intuitivt snabb och har rätt tyngd, men tyvärr känns återkopplingen med vägen inte "äkta". Bromsarna då? Det är ganska viktigt. Pininfarina säger att de främre kolfiberkeramiska Brembobromsarna med sina 390 mm:s skivor är världens kraftfullaste.

Även om bilen aldrig riktigt kan dölja sin egen vikt, gör bromsarna ett utmärkt jobb och en Porsche 911 Turbo skulle ha svårt att hänga med på en ringlande väg.

Pininfarina marknadsför Battista som en elektrisk superbil snarare än en supersportbil, och det är klokt. Men varför är det enda bagageutrymmet så minimalt? Ett passande bagageväskset kostar 25 000 euro. Det här är en bil som man vill njuta av på vanliga vägar, på dragsterrakor, snarare än på utmanande racerbanor.

Det här tilltalande gula exemplet är en produktionsbil som byggts på en monteringslinje och, det måste sägas, är utsökt byggd på Pininfarinas hemmaplan i Cambiano, i utkanten av Turin.

Jag tror inte att jag någonsin har sett en interiör med färre plastdetaljer. För närvarande tillverkas det en bil varannan vecka men takten kommer att stabiliseras på en bil i veckan. De flesta är på väg till USA.

Arbetet i fabriken börjar efter att det rullande chassit – en kolfiberstruktur full av rör och kablar – anländer från Rimacs fabrik, strax utanför den kroatiska huvudstaden Zagreb. Det mesta delas med Nevera, men krängningshämmare, stötdämpare, kylning och värmning, taksektionen och belysning, laddlucka, instrumentpanel och så vidare är unikt framtagna för Battista.



Jag kan inte heller undvika att notera att hjulupphängningen är direkt monterad på monocoquen, väldigt mycket racerbil.

Innan karossen monteras och lackeras lägger man ner mycket möda på kvalitetskontroll och montering. Andrea Novello förklarar att kolfiberpanelerna tillverkas i Milano och monteras med en tolerans på upp till 6 mm. De monteras på bilen innan man med brickor och distanser minimerar toleranserna, och panelerna borrhålsplaceras innan de tas bort för målning.

Teknikerna som ansvarar för detta krävande arbete har vanligtvis över 25 års erfarenhet och det syns. När man är nära en färdig Battista talar resultatet för sig själv lika tydligt som 1 927 hästkrafter gör det.

Kommer Pininfarina att sälja alla 150 planerade exemplar? För 2,2 miljoner euro är det här helt uppenbart en samlares bil.

Med tanke på att Automobili Pininfarina GmbH skapades som ett eget bolag från Pininfarina SpA 2018, efter att designavdelningen köptes av Mahindra och att Pininfarina är nykomlingar på att bygga egna bilar, borde samlarvärdet vara lite skakigt. Men eftersom tekniken levereras av en man som vid endast 34 års ålder redan har fått förtroendet att leda Bugatti, och emblemet på fronten brukar synas på världens mest ansedda concoursutställning, gäller inte de normala reglerna.

Battista har också tyngd eftersom det är den första bilen av sitt slag på marknaden. Tekniken kommer att förbättras, det lär komma spännande nykomlingar och denna superbil med eldrift kan kännas åldrad tidigare än vi tror.

Men den kommer alltid att vara den första. Det räknas. Det hjälper också att några av de som monterar Battista också arbetade med Pininfarina SpA:s berömda specialbilar: som Eric Clapton Ferraribilar.

Battista inspirerar mig inte riktigt, vare sig på vägen eller som koncept. Men den är djärv, väl utförd och, som avsikten var, den sätter Automobili Pininfarina på kartan. Nästa steg är en mer prisvärd suv. Kanske kommer de lite senare att tillverka en liten eldriven sportbil. Får man bara med sig Biondetti från början av utvecklingen kommer det att bli en fantastisk bil.

Så...hur djupa är dina fickor?



Hittills har cirka 15 Battistas levererats, med valfria tillval som kostat mellan 3,8 och 10,5 miljoner kronor. Lack är vanligtvis den dyraste posten, och mer komplicerade färgkombinationer kräver att kolfiberkarosdelarna monteras, justeras och sedan tas bort och för att skickas till lackverkstaden upp till tre gånger under en process som kan ta tio veckor.

När en beställning har godkänts, efter personliga möten mellan ägaren och chefsdesignern Dave Amantea, så används inte den specifikationen igen.

Det ska inte finnas två exakt likadana bilar, om det inte är en specialutgåva som den senaste Anniversario med bara fem exemplar.

Vår bil med Giallo Arneis Tristrato (en lack som kostar 150 000 kronor) har en tillvalslista som inte är för små plånböcker.

Furiosa-paketet inkluderar kolfiber-aerodelar och en luftbroms liknande Bugatti Veyron, och detta kostar 1,3 miljoner kronor i tillägg till bilens grundpris på 34 miljoner kronor. Sidospeglar i kolfiber med satinsvart toning kostar 87 000 kronor. Den gula sömmen som kontrasterar mot den lyxiga blåa läderklädseln i kupén kostar lika mycket. Guldfärgade bromsok? 22 000 kronor.

Det jag inte kunde hitta i tillvalslistan var en väggboxladdare. Industridesignerna på SpA skulle säkert kunna skapa något riktigt snyggt, och dyrt!

TEKNISKA DATA/Pininfarina Battista

Drivlina: Fyra elmotorer, 1 927 hk, 2 430 Nm, fyrhjulsdraft. Litiumjonbatteri 130/120 kWh, max 180 kW snabbladdning.

Kaross: L/b/h 4 912/1 986/1 214 mm. Hjulbas 2 745 mm. Vikt 2 063 kilo. Bagage 330650 l.

Prestanda: Acc. 0–100 1,86 sek. Toppfart 350 km/h. Räckvidd 476 km.

Pris: Cirka 2,2 miljoner euro. Aktuell nu.

PLUS: Exklusiv, prestanda, byggkvalitet, utseende.

MINUS: Inte så dynamisk att köra som många andra hyperbilar.

Summa: För bilsamlaren som verkligen har allt!



11. En titt på Koenigseggs nya fabrik

Av Roger Åberg 2023-11-26 kl 11:30

Inte så mycket löpande band.



FILM: https://youtu.be/9M_J3iWcMbU

Mr JWW har återigen varit på besök hos Koenigsegg och den här gången tar man en titt på den nya fabriken där man bygger Jesko och Gemera. Det är inte så stressigt utan man bygger på i ett skönt tempo. Man har möjlighet att bygga sex växellådor och sex motorer till Jesko och Gemera per vecka och det räcker tydligen gott och väl. En person bygger förresten själv ihop en motor/växellåda per vecka. Som vanligt visar Christian en massa detaljer och berättar en massa saker.



Roger Åberg



Ett besök i Koenigseggs nya bilfabrik



12. Västtrafik storsatsar på elbussar i nya regioner

Posted by Kristofer Rask

november 27, 2023

Bland annat kommer stadstrafiken i Uddevalla, Skövde, Lidköping, Falköping, Mariestad och Alingsås att bli helt eldrivna till 2025. Totalt kommer Västtrafik att köpa in 87 nya elbussar för att elektrifiera linjerna.



– Uddevalla var tidigt ute med elbussar redan 2019 och går nu i mål med en helt elektrifierad stadstrafik. Det ger en renare och tystare stadskärna och hjälper oss mot vårt mål att all stadstrafik i regionen ska vara elektrifierad innan 2030, Anne Garcia Solving, affärsutvecklare inom buss på Västtrafik.

Västtrafik skriver också att Skövde kommer att få en helt ny bussdepå för elbussarna i kommunen. Depån kommer att utrustas med solceller och ett energilager för att lagra solen som ska användas för att ladda bussarna.



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.



13. Volvos el-lastbil FH Electric utses Årets lastbil 2024

Posted by Kristofer Rask

november 23, 2023

Volvo Lastvagnar kammar hem det prestigefyllde branschpriset Årets lastbil 2024 med sin eldrivna lastbil Volvo FH Electric. Juryn berömmar den elektriska lastbilens prestanda, sömlösa acceleration och att den är vibrationsfri och tyst.



– Med introduktionen av Volvo FH Electric har Volvo Lastvagnar levererat ett toppmodernt program av batteridrivna ellastbilar som lämpar sig för ett brett spektrum av transportuppdrag. Det är ett bevis på att energiomställningen ökar i styrka även i dagens utmanande affärsmiljö, säger Gianenrico Griffini, ordförande för International Truck of the Year.

Volvo Lastvagnarnas VD Roger Alm mottog priset under en prisceremoni på Solutrans Transport Exhibition i Lyon igår:

– Jag är väldigt stolt över det här erkännandet att vår Volvo FH Electric har vunnit detta mycket respekterade pris. För första gången i historien har transportbranschen utsett ett elfordon till Truck of the Year. Volvo FH Electric representerar en ny era inom lastbilbranschen och att vinna det här priset visar tydligt att övergången till utsläppsfria transporter sker här och nu, säger Roger Alm.

Serieproduktionen av ellastbilen startade 2022 vid Volvos fabrik i Tuve och utökades under detta året till fabriken i belgiska Gent.

Juryn i International Truck of the Year består av 24 journalister från stora lastbilstidningar i hela Europa. Utmärkelsen delas ut till den lastbil som har bidragit mest till vägtransporters effektivitet och som introducerats på marknaden under de senaste 12 månaderna. Bland annat bedömer juryn viktiga kriterier som teknisk innovation, komfort, säkerhet, körbarhet, energieffektivitet, miljövänlighet och total ägandekostnad.

14. Framtidens lastbilar i EU: Parlamentet ger tummen upp för biodrivmedel

Av reporter Johan Kristensson

Publicerad 24 nov 2023 kl 10.13 Uppdaterad 24 nov 2023 kl 14.15

Hur mycket koldioxid ska Europas tunga fordon få släppa ut? Det förhandlas just nu inom EU. Parlamentet vill att förbränningsmotorn ska få leva vidare - med vissa bränslen.



CO2-kraven för framtidens lastbilar är under förhandling.

I veckan **röstade EU-parlamentet** om hur mycket koldioxid nya tunga fordon inom unionen ska få släppa ut i framtiden. Resultatet blev i stora drag att utsläppen ska minska med

- 45 procent från 2030,
 - 65 procent från 2035,
 - 90 procent från 2040,
- jämfört med 2019 års nivå.

För stadsbussar gäller nollutsläpp från 2030, men med dispens till 2035 för städer som satsat på biogas, om parlamentet får sin vilja igenom.

Det finns en rad undantag från reglerna ovan, bland annat för utryckningsfordon.

Öppning för biobränslen

Parlamentet röstade även igenom en möjlighet för förbränningsmotorn att leva vidare i tunga fordon, genom att räkna bibränslefordon som utsläppsfria.

Ett fordon med förbränningsmotor ska kunna certifieras om det drivs med enbart klimatneutrala bränslen som biogas, biodrivmedel och elektrobränslen (som görs av el och infångad koldioxid). I ett nästa steg vill parlamentet ge kommissionen i uppdrag att utreda hur koldioxidutsläppen från sådana fordon ska beräknas, rapporterar [nyhetsbrevet Omev](#).

Trilogen väntar

När parlamentet nu har tagit ställning återstår den så kallade trilogen, där parlamentet, kommissionen och medlemsländerna (Europeiska rådet) ska enas om de slutliga reglerna, vilket väntas komma i gång på allvar under början av nästa år.

Tidigare i höstas kom EU-länderna överens om utsläppsnormen Euro 7, för både lätta och tunga fordon. Euro 7 reglerar till skillnad från klodioxidkraven ovan hälsofarliga utsläpp, som partiklar och kväveoxider.

Teknikens Värld

15. Provkörning av Lancia Stratos HF

PUBLICERAD: 05 JAN 2016, KL 19:29

Lancia Stratos HF spräcker ljudvallen med en axelryckning. Den dödar allt vad tristess heter, sätter hjärtan i brand och får folk att kippa efter andan – redan vid stillastående. Och vi har kört den!



Visst går det att få en Lancia Stratos att se stor ut, men sanningen är en helt annan. Lagom överhäng fram, riktigt kort bak och ett kort axelavstånd på 218 centimeter gör bilen till en riktigt liten rackare. Just det, med en form som får den att sticka ut i precis alla sammanhang man kan tänka sig.

Klassiska Bilar

Den här provkörningen publicerades i [Klassiska Bilar nummer 2/2015](#). I samma nummer provkörde vi bland annat [Grus-Kalles Volvo PV](#), Lancia Flavia 2000 Coupé, Citroën CX 2400 GTI och Rover SD1 3500 SE.

Den är så liten, men ändå så tar den över rummet helt och hållet. Den är så gammal, men ändå är det få moderna bilar som enbart med hjälp av sin utstrålning lyckas förmedla känslan av "framtiden i dag" bättre.

Lancia Stratos HF är så mycket en ytterligheternas vagn man kan tänka sig och vi älskar varenda en av de 371 centimeterna som bilen mäter. Inte så mycket för vad den kan (för det vet vi ju inte riktigt ännu!) utan för vad den står för. En enorm motorsportframgång och ett stilgrepp som satte avtryck i bilvärlden likt få andra. Men när man kokar ner de mer triviala fakta från tiden så blir bilden, till en början, en annan.



*De två alcantara-klädda stolarna ger bätte komfort än vad man kan tro.
Ratten är kopplad till den kanske mest reaktiva styrningen i världen.*

Lancia Stratos HF tillverkades under en tolv månaders period 1973-74 i 492 exemplar i de fem färgerna mörkblå, ljusblå, gul, röd och Kermitgrön. Enda anledningen till att den byggdes var för att klassa in modellen för internationell motorsport, närmare bestämt för rally.

Bilarna med den Kermitgröna kulören var svårsålda, alltså ännu mer svårsålda än vad Stratos var generellt. Att köpa en ny Stratos var fortfarande möjligt i början av 1980-talet, så dåligt sug var det efter den extrema bilen hos handlarna. Det gynnade inte heller bilen att den kostade i runda slängar dubbelt så mycket som en ny Ferrari 246 GT Dino, med vilken Stratos delade mekaniken.

Hur stora rabattsatser som i slutänden krävdes för att finna nya hem åt bilarna ska vi låta vara osagt, men de borde ha varit synnerligen kännbara för handlaren.

Så vad fick man för pengarna? Gatbilen Lancia Stratos HF led av riktigt dålig byggkvalité med rent usel passform på karossen. Den lilla kupén blev snabbt ultravarm på grund av den stora vindrutan och ljudnivån var konstant hög tack vare (!) den tvärställda V6-motorn direkt bakom ryggen. Med andra ord hade Stratos många egenskaper som ofta kännetecknar riktiga skitbilar. Sådana som vanligtvis passerar revy för att sedan obemärkt försvinna ner i historiens avgrund.

Men detta gäller inte Lancia Stratos HF. Den kom, den sågs, den segrade och resten är motormässig historia av allra finaste kaliber. Tre WRC-titlar i rad 1974-76 och en i grunden rent överlägsen prestanda, vad sägs om det?



*Det är inte mycket som syns, mest den stora luftrenaren.
Tvärställd motor, växellådan bakom föraren. Allt fäst i en stark hjälpram.*

Allting började 1969 då Fiat köpte upp sina skuldtyngda italienska märkeskollegor Ferrari (produktionsdelen, inte racingavdelningen) och Lancia. Detta hade ju kunnat föranleda en viss satsning på de olika grenarnas spetskompetens, men så blev icke fallet.

Både Lancia och Fiat tävlade inom rally, men det var utan tvekan Lancia som var mest framgångsrika. Trots detta valde moderbolaget Fiat att via sin motorsportavdelning (som bland annat förvärvat Abarth) utmana genom att homologisera och rallypreparera 124 Spider-modellen, först med 1,4- och senare med 1,8-litersmotor. Vilket inte räckte för att vara konkurrenskraftiga mot Porsche 911 och Alpine A110. Så man blickade vidare, mot Ferrari. Och deras nya 308 GT4-projekt, märkets första gatbil med V8-motor, med tanken att den skulle kunna bli en rallyvinnare.

I samma veva var Lancias stallchef, Cesare Fiorio, starkt övertygad om mittmotorkonceptets framtida framgång även inom rally. Framhjulsdrivna Fulvia hade varit en stor framgång, men all sådan har ett bäst-före-datum och Fulvia var farligt nära sitt.

Redan vid Turins bilsalong 1970 hade Bertone visat sin designstudie Stratos Zero, en extremt kilformad och framtidsosande låg skapelse – som hade fått sin V4-motor från just Lancia Fulvia placerad i mitten av bilen.

Vad som hände sedan var smått sanslöst.

Fiorio insåg snabbt att den där lågbyggda kilen inte hade mycket med verkligheten att göra, allra minst som rallybil på en fartsträcka. V4-motorn skulle inte heller räcka till, men det skulle däremot den Ferrari V6-motor på 2,4 liter som Fiat tillverkade. Och Bertone, som hade designat och byggt Stratos Zero, verkade vara intressanta att arbeta med.



Takspoiler, bakspoiler, skärmbreddare och hönstrappa. Älska Stratos!

På något outgrundligt sätt lyckades Fiorio övertyga alla inblandade parter om att han skulle få tillgång till de 500 motorer och växellådor som behövdes. Han lyckades även tillsammans med Nuccio Bertone och Marcello Gandini ta fram prototypen till nya Stratos på bara ett år, övertyga Lancia att bilen skulle produceras och inte minst – se till att grundlägga för en helhjärtad satsning på att vinna WRC med den då helt oprövade bilen.

Vi ska inte heller glömma att Mr Fiat himself, Giovanni Agnelli, på Turin-salongen 1971 så att Stratos aldrig skulle passa in som rallybil hos Fiat/Lancia.

Vi kan, med emfas, understryka att Cesare Fiorio var ett företagspolitiskt geni som visste hur man fick sin vilja igenom. Och han hade extremt duktigt folk på ingenjörssidan såsom Mike Parkes (tidigare hos Ferraris racingteam) och Gian Paolo Dallara. Enda avsteget från ursprungsplanen var att bilen fick tillverkas i Bertones fabrik i Grugliasco i stället för hos Lancia. Men bilen tillverkades, det är huvudsaken. Och det står Lancia på den.

Den lilla lätta plastdörren glider upp och det blir till att trycka in rumpan först, vinkla huvudet samtidigt som benen viks in på plats. När dörren stängs går det inte att missa den enorma dörrfickan som är en av de där legendariska detaljerna. För i det runda facket skulle det få plats en hjälm och det finns en likadan ficka på passagerarsidan. Fräckt!

Sidorutorna har varken vev eller elhiss, här finns bara en skruv som håller hela sidorutan i plast. Lossa skruven och låt rutan glida ner till vald höjd och skruva fast igen. Lättare än så blir det inte.

Enda anledningen till att Lancia Stratos kom att tillverkas var att WRC-reglerna krävde det. För att kunna klassa in en rallybil så var den tvungen att ha tillverkats i 500 exemplar, något som regelnmakarna hävdade att Lancia hade gjort under 1974. Från 1 oktober 1974 var modellen aktiv som rallybil på den internationella arenan och den var framgångsrik från samma dag. Lancia vann WRC 1974-76 och man vann totalt 17 WRC-rallyn fram till och med säsongen 1981 vilket var modellens sista säsong.



Enligt utsago från tiden så skulle reservhjulet vara stötupptagande, alltså en del i ett krockskydd för de åkande. Kreativt tänkande, men troligtvis fel.

I rallytrim körde man med två versioner av V6-motorn. Den första var som i gatbilen med två ventiler per cylinder, men senare byggdes fyrventilstoppar vilket gav ett rejält hopp uppåt effektmässigt. Björn Waldegård tog sin första WRC-seger med just Lancia Stratos i Svenska VM-rallyt 1975 (hans stora internationella genombrott var segrarna i Monte Carlo-rallyt 1969-70 med Porsche). Han följde upp med ytterligare två segrar i Stratos, italienska Sanremo-rallyt 1975 och 1976. Den sistnämnda framgången gav honom märkligt nog sparken från Lancia, då Waldegård blev för stark för teamets stora italienska stjärna – Sandro Munari.

Den extremt rundade framrutan tillsammans med de inåtlutade sidorutorna ger bilen en minst sagt annorlunda form. Upplevelsen från bakom ratten är inte långt ifrån en Le Mans-racer från sent 1960-tal, så liten är kupén.

Samtidigt är överblickbarheten framåt mycket bra. Och precis lika dålig är bakåtsikten.

Ferrari-motorn startar direkt trots att den är kall och hela bilen känns både kärv och lite bångstyrig när vi kryssar ut i ösregnet på den brittiska landsbygden. Bara tanken på att köra en Stratos har varit minst sagt upphetsande. Att göra det i det här vädret ingick inte i tanken, men vad gör man?

Tio minuter senare har jag hunnit konstatera en rad saker. Som att jag sitter förvånansvärt bra i de skålade stolarna. Och att styrningen är riktigt vass, liksom reaktionerna i bilen. Jag har aldrig kört en bil så mycket med gasen som Lancia Stratos HF.



FILM: https://youtu.be/51CJy_MK9w.

Tack och lov avtar regnet och jag kan börja utforska bilen under mer vettiga omständigheter, det vill säga på torrt underlag. Varpå Stratos växer. Där den femväxlade lådan, med ettan dogleg vänster bakåt, var kärv och trilskandes tidigare – där märks bara en härlig växelföring och sköna steg när tempot stiger. V6-motorn mår bara bra av att varvas och med ägarens goda minne (han åker bredvid!) så utnyttjar jag hela varvvalsregistret. Vilket innebär drygt 7 000 r/min på varvräknaren, på pappret 190 hästkrafter och ett ljud att dö för.

V6-motorn som sitter på tvären mitt i bilen är helt byggd i aluminium och den har dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. Det är ingen jätte till motor, men den ger en känsla av ständigt närvarande kraft i förhållandevis lätta Stratos. En kraft som ökar och ökar utan egentliga effektsteg. Det blir bara mer av det roliga.

Det korta axelavståndet, bara 218 centimeter, bygger grunden för extremt snabba chassireaktioner. Vilket Stratos har i mängder, så visst kan man försätta sig i konstiga situationer. Men jag tror hemligheten är att köra bilen med gasen när man väl är inne i kurvorna, då går det att få till ett lugn. Det fungerar i alla fall i dag och det fungerar riktigt bra.

Eller så gör man som Björn Waldegård och Sandro Munari gjorde när de byggde legenden kring Stratos som rallybil – kastar den in i kurvorna och tvingar den ut i ställ med motorn ständigt på toppvarv!

Chassikonstruktionen innebär dubbla tvärställda länkarmar samt coilover fram medan bakvagnen har fjäderben, en minst sagt udda och ovanlig kombination. Men det ger bra fjädringsväg till den krävande bakvagnen, inte helt oviktigt i rallysammanhang.

Grunden till Stratos är en självbärande kaross i plåt som sedan klätts med front, bakparti samt dörrar i plast. Två tankar, en på varje sida bakom kupén ger totalt 80 liter att leka med. Och när det går fullt på fyran och femman åker i så suger maskinen i sig en hel del. Men sedan avtar det roliga, för Lancia Stratos blir snabbt lätt i fronten när farten når tresiffrigt i miles räknat. Lätt front kombinerat med den vassa styrningen är ingen bra kombination och jag tänker inte utforska några gränser i dag. Men det ska sägas att sällan har en så liten bil levererat ett så stort och kraftfullt hjärta som här.

De där 190 hästkrafterna räcker gott och väl till för att ge den drygt 40 år gamla bilen klart moderna prestanda. Vilket gör det synnerligen intressant att vandra upp och ner genom växlarna, mellangasa och bara njuta av livet bakom ratten.

Ferrari Dino-bromsarna är inte riktigt på par med resten av bilen, vilket blir en sällsynt plump i protokollet.

Men vad spelar det för roll? När jag kliver ur efter dagen med Stratos och ser tillbaka på den orange-röda skapelsen så kippar jag fortfarande efter andan. Framtiden är här!

LANCIA STRATOS HF

Ursprungligt pris (1973): £12 500, svenskt pris saknas.

Uppskattat pris (2015): Auktionspriserna talar sitt tydliga språk, Lancia Stratos har blivit svindyr. Vårt exemplar är värderat till cirka 4 500 000 kronor.

Motor: Bensin. Sexcylindrig tvärställd V-motor, dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. Två ventiler per cylinder. Tre Weber 40 IDF dubbelports fallförgasare. Borrning/slag 92,5/60,0. Cylindervolym 2 418 cm³. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 7 000 r/min. Max vridmoment 216 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring: Mittmotor, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell växellåda.

Hjul: Magnesiumfälgar. Original 205/70 R14, vår bil utrustad med originaltillbehörsfälgar 8 tum breda fram, tio tum breda bak. Däck 205/55 R15 fram, 255/45 R15 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 218, längd 371, bredd 175, höjd 111. Tjänstevikt cirka 1 050 (full tank plus 70 kg förare). Tank 80 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,8 s. Toppfart cirka 230 km/h.



Linus Pröjtz



[Lancia Stratos provkörning](#)
GALLERIER

16. Porsches snikmodell – eller en lyxig Folkamodell?

Publicerad 2023-11-26 kl 6:30

Text Calle Carlquist

En snik-Porsche eller en lyxfolka? Oavsett utgångspunkt är tiden inne för Porsche 912.



Prisutvecklingen på 1960-talets Porsche 911 har varit närmast skrattretande de senaste åren. Bilar i toppskick kan dra långt över en miljon och exemplar i mer eller mindre ruttet skick, ibland nere på delnivå i lådor och kartonger, kan kosta vad en hel och anständig tidig 911 kostade för bara ett par år sedan. Det är en rusch som pågår och med den en svindlande prisspiral uppåt.

Det är nästan hopplöst för en normalt bemedlad entusiast att ... vänta nu, vad är det som glimmar där borta i tunneln? En Porsche som ser ut som en tidig 911 men som heter 912?

Just det, 912 kastades in ganska snabbt efter 911-debuten för att i någon mån mildra prisstegringen mellan den nya modellen och gamla Porsche 356. Det fanns många kunder som riskerade att skrämmas bort från märket.

Niotolv ser nästan exakt ut som 911, minus bland annat ett par instrumentrundlar och att ratten är av plast, och har en fyrcylindrig boxermaskin under motorluckan och inte en sexcylindrig.

Effekten är 90 hk, alltså 20 färre än i de första 911-bilarna. Det påverkade förstås fartresurserna, men sedd mer från "Volkswagenhåll" än med Porscheögon blev det ändå en riktigt rask bil. Dessutom hade 912 betydligt mindre vikt över bakhjulen – 80 kg närmare bestämt – och var inte alls lika speciell (somliga skulle säga fruktansvärt lynnig) att köra.

Det fina i kråksången är att bilen i övrigt är precis lika välgjord, uttänkt och mikrometerberäknad som vilken tidig 911 som helst, en kvalitetsbil om någon. Länge har 912 stått helt i skuggan av sitt sexcylindriga storasyskon och Porsche-entusiasterna har – åtminstone inombords – fnyst överlägset åt modellen.

Ändå är en 912 betydligt ovanligare än en 911. På sistone har priserna även på 912 börjat röra sig uppåt så är du sugen på ett exemplar är det hög tid att du bestämmer dig för om inte fyra kan vara bättre än sex, trots allt.

PORSCHE 912 1966

Nypris 1967: 31 400 kronor.

Värde i dag: 110 000–140 000 kr.

Motor: Fyrcylindrig boxermotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. **Luftkylning.** Volym 1 582 cm³. Max effekt 90 hk DIN vid 5 800 v/min. Max vridmoment 121 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Svansmotor, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 420/B 161/H 132 cm.

Fjädring/hjulställ: Torsionsfjädring fram och bak. MacPherson fjäderben fram, fyrledad bakaxel. Teleskopstötdämpare fram/bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång.

Bromsar: Skivor fram/bak.

Fartresurser: Toppfart 190 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 13 s.

Förbrukning: 0,85 l/mil.

LIVSCYKELN

1965 Börjar säljas i Europa från och med april. I USA börjar försäljningen i september som **1966** års modell när produktionen av 356 upphört. Tre instrumentrundlar, drivaxlar med "nadella-knutar".

1966 912 Targa tillverkas först med vinylbakruta och från 1968 med fast glasbakruta. 2 562 bilar tillverkas i targautförande till 1969, mindre än åtta procent av alla tillverkade 912.

1967 Fem mätare i instrumentpanelen som standard – precis som 911. Fuchsfälgar syns för första gången på 911S och kan även köpas till 912. Modifierade motorfästen. Konventionella drivknutar av Rzeppa-typ istället för Nadella. Porsche 912 kostar 31 400 kronor i Sverige, 911 39 700 kr. En Volkswagen 1200 går loss på 9 990 kr, Volvo Amazon 123 GT 19 450 kr – och Ferrari 365 California 145 000 kr.

1968 912 får ett slags avgasrening («smogpump») och klossiga sidomarkeringslyktor i USA. Dessa nyheter försvinner redan året därpå. Det går allt trögare att sälja 912 i takt med att prisskillnaden till 911 krymper.

1969 Precis som 911 får 912 5,7 cm längre axelavstånd och lätt markerade »höfter« bak på karossen. 912 läggs ner efter 30 300 exemplar. Av dessa har två tredjedelar sålts i USA. Under 1975–76 byggs en 86-hästares 912E för USA i cirka 2 100 exemplar.



Calle Carlquist



17. BMW 501-8 Sedan 1958



501 introducerades på bilsalongen i Frankfurt 1951 med produktionsstart i oktober 1952 och utmärker sig genom att vara den första BMW-produktionsmodellen under efterkrigstiden. 501 var en tydlig hyllning till BMW:s förkrigsmodeller, särskilt 326:an, och erbjöd större passagerarkomfort med längre och bredare dimensioner. Med mjuka kanter och böljande kurvor fick 501:an omedelbart smeknamnet "Barockenangel", översatt till "Barockängel" på engelska, och bilens designspråk hyllades av ingen mindre än den berömda italienska stylisten Battista "Pinin" Farina. Baserat på ett massivt lådsektions-/rörchassi med väl beprövade mekaniker var 501 exceptionellt mångsidig och utgjorde grunden för ett varierat utbud av avancerade erbjudanden från BMW under första halvan av 1960-talet, med stöd av Isetta, 700 och deras varianter på instegsnivå.





501-8 kom in i BMW:s modellprogram 1955 och placerade sig omedelbart mellan den sex-cylindriga 501/3 och den lyxigare 502, som hade kommit 1954 med BMW:s nya 2,6-liters V8-motor. Både 501-8 och 502 delade BMW:s effektiva 2,6-liters V-8, som omedelbart blev känd för sin robusta fabriksklassade effekt på 100 hästkrafter och kusliga förfining. Hösten 1958 döptes 501-8 om till BMW 2.6, även känd som BMW 2600, och tillverkades med utvalda uppdateringar fram till 1963.





Denna fantastiska 501-8 Sedan har sällan setts i Nordamerika och upptäcktes i Bryssel, Belgien under 2005 och köptes därefter av en BMW Club-medlem och produktiv märkes-samlare från Colorado, efter inspektion av en vän och annan klassisk BMW-ägare. Innan den importerades till USA restaurerades fordonet kärleksfullt till en hög standard i Europa, med mekaniskt arbete utfört av märkesspecialister på Erwin Brummer & Son nära München, Tyskland, och karossen och interiören restaurerades av den respekterade specialisten och hantverkaren Marek Matejcek från Pilsen i Tjeckien.

Även om det har gått ungefär 15 år sedan restaureringen slutfördes, är kvaliteten på utförandet fortfarande mycket tydlig, med BMW:n i utmärkt skick inifrån och ut. Panelpassningen, lackeringen och glänsarbetena har alla återställts till en bevisligen hög standard, och läderklädseln förblir stram och fräsch i utseendet. 501-8 har en attraktiv finish i silver över blå läderklädsel och har sådana önskvärda tidsenliga funktioner som en Becker Mexico-radio, VDO-mätare för omgivningstemperatur och Golde-taklucka i segelduk, plus ordentliga detaljer som Bosch-strålkastare och Pirelli CA67-däck. Begränsad användning och korrekt skötsel och förvaring har bibehållit restorationens fräschör.

Dessa sällsynta, stiliga och historiska tyska sedaner återställs sällan till denna höga nivå på grund av den nödvändiga komplexiteten, kostnaden och svårigheten som är involverad i ett riktigt jobb. Under tidigare ägande fick just denna bil välsignelse av Mr. Goetz Pfafflin, den framlidne drivkraften bakom BMW Vintage & Classic Car Club of America, som förklarade denna 501-8 som "... med stor sannolikhet den bäst restaurerade barockängeln i USA idag." BMW:s enastående presentation förstärks ytterligare av det rena och detaljerade motorrummet, som rymmer BMW V-8-motorn på 2,6 liter med toppventiler, i kombination med en fyrväxlad manuell växellåda.

En verkligt sällsynt och attraktiv tysk efterkrigslegend, denna historiska och övertygande BMW 501-8 från 1958 är välkänd i BMW-kretsar. Som erbjuds ger den en unik möjlighet för nästa ägare att ställa ut den på concours-gräsmattan eller njuta av den på klassiska turné-evenemang, där dess kraft, kvalitet och närvaro säkert kommer att locka beundrare vart den än går. Passar verkligen för ett engagerat BMW-entusiaststall.



Roger Warolin