



Triumph Dolomite Sprint 1979.

1. Så få strejkar hos Tesla i Sverige
2. Tesla uppdaterar Autopilot men inte i Sverige
3. Toyota Land Cruiser 70 gör comeback
4. Nya Mercedes SL är kraftfullare än någonsin
5. Prov Porsche 911 S/T
6. 98 mil på en laddning med nytt smart batteri
7. Zeekr lanserar tåligt elbilsbatteri klarar eld fritt fall och kyla
8. Nytt LFP-batteri ger 40 extra mil på 10 minuter
9. Full fart i Saabs prototypverkstad
10. Citroën spår succé med nya eldrivna e-C3
11. Porsche Macan slutar säljas – bryter mot EU-regler
12. Stölder av RAM-pickuper ökar kraftigt
13. Nikola-grundaren kan få elva år i fängelse
14. GM och Komatsu har vätgasdriven gruvdumper på gång
15. Triumph Dolomite Sprint
16. Fiat för 25 miljoner kronor
17. Siata 208CS Coupe 1953

1. Nya uppgifter: Så få strejkar hos Tesla i Sverige

Av Maths Nilsson 13 december 2023, 15:12

Hur många strejkar egentligen på Tesla i Sverige? Nu kommer nya uppgifter från Tesla Club Sweden att endast 13 servicetekniker av 130 gått ut i strejk. – Det är en mycket kraftigt underskattad siffra, säger Jesper Pettersson, pressansvarig hos IF Metall.



Teslastrejken har snart pågått i sju veckor, men fortfarande finns inga helt bekräftade siffror över hur många som verkligen strejkar hos Tesla. **Nu kommer nya uppgifter från Tesla Club Sweden** om att det totalt skulle handla om 13 servicetekniker av totalt 130 anställda hos Tesla som gått ut i strejk. Uppgifterna har tagits fram av medlemmar som har besökt anläggningarna och frågat de anställda.

– Vi på Tesla Club Sweden har drygt sex tusen medlemmar som äger en Tesla. Tyvärr råkar vissa av dem ibland ut för att något går sönder på deras bilar och de måste besöka en verkstad. Vi har bitt våra medlemmar fråga serviceteknikerna de då träffar hur många av deras kollegor som strejkar på just den anläggningen. Datasamling på gräsrotsnivå, **uppgifter Tesla Club Sweden**.

Totalt ska 13 servicetekniker strejka runt om i Sverige, enligt Tesla Club Sweden. IF Metall säger att siffran är underskattad, men vill inte uppge en egen siffra.

De flesta uppgifterna sägs vara bekräftade i olika tidningsartiklar om de olika anläggningarna. IF Metall har ger dock en helt annan bild, även om de inte vill gå ut med en exakt siffra. I slutet av november uppgav fackföreningen att över hälften av Teslas 130 servicetekniker på sju olika orter är medlemmar i facket. Ett mindre antal av dem har dock inte gått ut i strejk.

– Såhär är det. De som vi har tagit ut i konflikt är de som arbetar inom IF Metalls avtalsområde. Det är inte hela Tesla, vi tar inte ut tjänstemän till exempel. Utifrån det perspektivet stämmer inte den där siffran från Tesla, sade IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä till Dagens Arbete.

Carup har bitt IF Metall att kommentera de nya uppgifterna om antalet strejkande.

– Såg den uppgiften. Det är en mycket kraftigt underskattad siffra, säger **Jesper Pettersson**, pressansvarig hos IF Metall.



Så många strejkar enligt Tesla Club Sweden

Umeå : 9

Uppsala : 3

Stockholm Upplands Väsby : 0

Stockholm Segeltorp : 0

Norrköping : 0

Göteborg Mölndal : 0

Göteborg Hisings Backa : 1

Malmö : 0

Örebro : 0

Jönköping : 0

LÄS MER:

- [IF Metall: Så många strejkar på Teslas verkstäder](#)
- [Strejk hos Tesla idag: "Kommer inte ge oss"](#)
- [Tesla nobbar facket igen: "Det blir inget avtal"](#)
- [Kritik mot Teslastrejken: "Privata bilar blir gisslan"](#)
- [IG Metall: Olagligt med sympatistrejk i Tyskland](#)
- [IF Metall höjer strejklön: Teslas anställda får 130%](#)



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. Tesla uppdaterar Autopilot – men inte i Sverige

Publicerad 2023-12-14 kl 6:15

Text Erik Söderholm

Tesla måste uppdatera Autopilotssystemet i två miljoner bilar efter en amerikansk utredning. Men det gäller inte i Sverige.



Den amerikanska myndigheten NHTSA har i flera år haft en utredning igång för att granska Teslas Autopilot. Resultatet är att Tesla nu måste uppdatera mjukvaran i systemet i två miljoner bilar.

Officiellt kallas det hela för en återkallelse, men i praktiken kommer uppdateringen kunna göras över nätet utan att bilägarna behöver besöka en verkstad. Uppdateringen gäller i dagsläget bara bilar i USA och inte i Sverige.

Anledningen till att mjukvaran måste uppdateras är enligt NHTSA att Tesla inte gjort tillräckligt för att förhindra att föraren använder systemet på fel sätt. Efter uppdateringen ska bilen bli bättre på att avgöra när föraren är ouppmärksam och varna.



Erik Söderholm

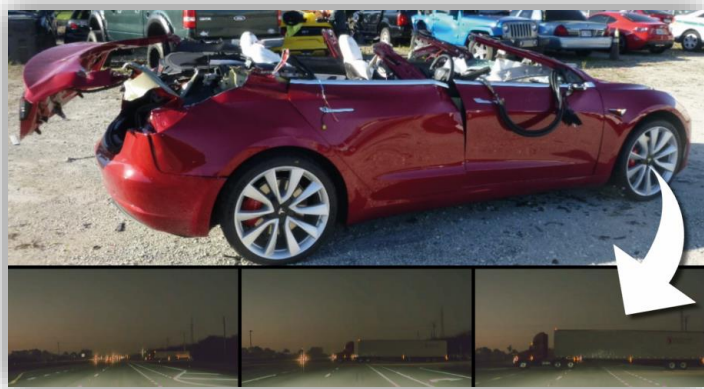
Mer från vi bilägare:



Tesla tog bort Autopilot på distans: "Du har inte betalat"



Så ska Teslas Autopilot undvika irriterande potthål



Taket kapades i dödsolycka – hård kritik mot Autopilot



Tesla pressas efter dödsolycka med Autopilot



3. Toyota Land Cruiser 70 gör comeback

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-12-14 Uppdaterad 2023-12-14

Efter krav från kunderna kommer Toyota Land Cruiser 70 tillbaka med en blandning av ny och gammal teknik.



Toyota Land Cruiser lanserades 1951 och 1984 kom den första 70-modellen. Totalt har det sålts 11,3 miljoner Land Cruisers fördelat på 170 av världens länder.





J70-serien är en stabil ramkonstruktion med goda terränegenskaper. Det har gjort att Land Cruiser 70 ännu efterfrågas, vilket har fått Toyota att sätta modellen i produktion igen, om än med en del förbättringar sedan den förra uppdateringen 2007.

Nya Land Cruiser 70 drivs med en stark fyrcylindrig 2,8-liters dieselmotor som ger 150 hk och 500 Nm. Rykten talar om en 4,5 liters V8-diesel för vissa marknader. Det robusta ramchassit har kraftiga bladfjädrar baktill.





För att underlätta framkomligheten i terräng och på dåliga vägar finns en rad hjälpsystem som elektroniska differentialspärr, stabilitetskontroll (VSC), Active Traction Control (ATRC), Hill Start Assist (HAC) och Descent Control (DAC).

Nya Land Cruiser 70 har en sexväxlad automatlåda som kompletteras med en manuell lågväxel. För att underlätta körningen finns en backkamera och säkerhetssystemet "Pre-crash Safety".

Tillsvidare kommer nya Land Cruiser 70 bara att säljas i Japan. Någon introduktion i Sverige ska man inte hoppas på, här får vi i stället vänta på [nya Land Cruiser J250](#).

Fakta Toyota Land Cruiser "70" 2024

Längd: 4 890 mm

Bredd: 1 870 mm

Höjd: 1 920 mm

Axelavstånd: 2 730 mm

Fordonets vikt: 2 300 kg

Motormodell: 1GD-FTV

Drivlina: Fyrhjulsdriftssystem

Växellåda: 6-växlad automatisk växellåda

Effekt: 204 hk (105 kW)

Vridmoment: 500 Nm

Sittkapacitet: 5 personer



4. Nya Mercedes SL: Kraftfullare än någonsin

Uppdaterad 13 dec. 2023 Publicerad 13 dec. 2023

Mercedes släpper nu den kraftfullaste SL-modellen någonsin. Till och med den ikoniska måsvinge-mercedesen får därmed känna sig slagen på fälgarna.



Med den legendariska Mercedes-beteckningen SL i namnet, finns det en hel del att leva upp till. Och den nya SL 63 verkar uppfylla förväntningarna.

När Mercedes släpper en ny modell med den legendariska förkortningen SL på bakluckan är det alltid med ett ganska stort mått av prestationsångest.

Det är nämligen få förkortningar i bilvärlden som är så laddade med förväntningar som just Mercedes SL-modeller.

Arvet efter 1950-talets ikoniska 300 SL lever än och det krävs en hel del av en ny bil för att matcha förkortningens innehåll.

När nu Mercedes släpper sin nya SL 63 S E Performance (säg det snabbt 10 gånger om du kan) har de tagit i från tårna och packat bilen full med teknik och kraft.

Två motorer

Under motorhuven sitter en 4-liters Bi-turbo V8 på hisnande 604 hästkrafter. Men inte nog med det.

På bakaxeln har Mercedes tekniker också monterat en 201 hästkrafter stark elmotor som drivs av ett 6,1 kWh-batteri.

AMG själva hävdar att elmotorn inte finns där för att leverera maximal räckvidd, utan för att snabbt leverera kraft och acceleration. Och vi är beredda att tro på dem.



*Mycket snyggt integrerad skärm i mittkonsolen och sober läderinredning.
Och mycket, mycket annat roligt att pilla med.*

Under tre sekunder

När du släpper lös kraften från de båda drivkällorna till fyrhjulsdriften, skickar de iväg bilen upp till 100km/h på 2,9 sekunder och stannar inte av förrän ekipaget nått en bit över 300 km/h.

I övrigt är bilen självklart full-laddad med tekniska finesser och digitala leksaker som en AMG-Mercedes förväntas ha. Hit hör massagestolar, hel-läder och massa annat gull-gull som krävs för att hålla standarden.

Alltid ikoner

AMG-chefen Michael Schiebe sammanfattar läget såhär är:

“SL-Mercedesar har alltid varit ikoner i märkets utbud”.

Och det verkar som de lyckats skapa ännu en i linjen.



För att möta upp kraven har AMGs ingenjörer tagit i från tårna och laddat den nya SL-modellen med över 800 hk. Borde räcka för en upplevelse deluxe.



Det krävs en rejäl baklucka för att få plats med bilens kompletta beteckning...



*Ikonen. Förebilden. Prestationsängesten.
Mercedes 300 SL med måsvingedörrar kommer alltid vara SL nummer ett!*



Anders Værnéus

Läs mer:

[Om den nya SL-Mercan här](#)

[Mercedes nya coupé – en Porsche?](#)



5. PROV: Porsche 911 S/T – bättre än GT3 RS?

Av Jörn Thomas Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Rossen Gargolov

Publicerad: 2023-12-15 Uppdaterad: 2023-12-15

Ja, så kan det absolut vara för inget kan väl vara bättre på landsvägen än en manuellt växlad, viktreducerad 911 med 525 hk, eller?



S/T kan mycket väl vara tidernas bästa Porsche 911.

VAD ÄR NYTT?

Som om GT3 RS (med eller utan Touring-paketet) inte redan var vass nog har man snickrat ihop ännu en juvel i Zuffenhausen – kanske är det här tidernas allra bästa 911? Konkurrensen är visserligen hård, men splitternya S/T har definitivt chansen att hamna högst upp på Porschefansens önskelistor.

Varför? Kanske för att bilen inte ser hälften så vass ut som den faktiskt är: här finns inga obscena vingar, inga flaps – bara en kapabel motor och ett vasst chassi. En GT3 RS i kamouflagedräkt så att säga, och det blir tydligt redan innan man har klivit in i bilen och startat den – bara man läser faktabladet först.

De konkreta siffrorna? 525 hästkrafter och 465 Nm sätter ordentlig fart på 1 380 kg (tomvikt, tjänstevikten anges till 1 455 kg). Och det bästa av allt? Här får du peta själv genom lådans sex kuggar!



HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Vi är dock knappast här för att rabbla upp fakta, vi är här för att köra. Det är bara att öppna kolfiberdörren, glida ned i kolfiberskalstolen, dra i läderremmen för att stänga dörren, och starta motorn. Porsche vill gärna att man ser S/T som den ultimata landsvägsraketen, men man har förvånande (och glädjande) nog avstått från att skruva ned effekten för att främja körbarheten.

Det här är en bil för entusiaster, för folk som verkligen vill köra sin bil och det märks tydligt redan på parkeringen: kopplingen är tung, pedalvägen kort och både växellådans slag och utväxling har minskats avsevärt.

Man får vara bestämd här – att halvhjärtat mysa med vänsterpedalen fungerar dåligt. Lådan har lättats med 10 kg (skivdiametern har minskats från 240 till 184 mm), vilket innebär att den roterande massan har kunnat sänkas med två tredjedelar. Det krävs en stark fot med finkänsla för att lyckas och man får inte vara rädd för mekaniskt oljud.

Den manuella lådan ramar in sitt arbete med en ljudbild som i andra bilar betyder en omedelbar resa till verkstaden. Här främjar det känslan och en bilnörds kärlek till förbränningsmotorer och gammal, hederlig mekanik.

Det är trots allt vad allt handlar om: känslan. Maximal njutning genom askes, avhållsamhet. Bakaxelstyrning? Finns inte. Behövs inte heller, den vanliga styrningen (utväxling 15:1 istället för 14:1 i GT3 Touring) och de dubbla triangellänkarna fram klarar det alldeles utmärkt utan hjälp. Det känns otroligt autentiskt: man känner varje dammkorn på asfalten och styrvinkelns alla grader med seismisk kraft i händerna.

Glider de främre sportdäcken lätt genom kurvan eller greppar de? Trycker bakaxeln utåt när du accelererar ut ur kurvan med hjälp av den modifierade bakaxeldifferentialen eller förblir S/T neutral in i det sista? Du känner allt i realtid i handflatorna, medan fyralitersmotorn bakom dig bjuder upp till dans.



Utmärkt sittposition, kolfiberbur (tillval), klassiska läderfärger och en kortslagig, sexväxlad och manuell låda. Kan det bli bättre? Kolfiberskalstolarna är sensationella!

Den lättade rotationsmassan ger motorn ännu bättre respons, gör den ännu mer varvvilig. Bättre respons än i GT3 RS? Den gatlegala racerbilen är knappast seg, bland annat tack vare dess strömningsoptimerade enkelspjäll. I S/T har man skippat den lösningen. Mindre är ibland mer – en väg som ytterst få sportbilstillverkare är beredda att ta idag.

I vanliga fall betyder evolution mer motorvolym, större turbo, mer effekt och gärna elektrisk draghjälp. Porsche 911 S/T tvärvägrar, sådant trams har ingen plats här. Hur skulle man annars ha bevarat den autentiska och jordnära känslan? Den omedelbara styr- och gasresponsen, den linjära kraftutvecklingen till 9 000 r/min?

Visst, bilen verkar ha en solklar fäbless för varvtal över 5 500 r/min och då låter det en hel del från drivlinan. Den tunnare ljudisoleringen (lättare kupémattor sparar två kilogram) låter mekaniken kommunicera mer öppet med passagerarna.

"Bilen är inte perfekt", lovar Porsches Andreas Preuninger, "men den är utmanande och vill bli körd." Så borde det ju vara och så är det också. Bara ljudet alltså. Sentimentala Porscheveteraner kommer till och med att känna lite luftkylda aromer här, framför allt när avgassystemet för en gångs skull låter autentiskt och inte överdrivet dominant.

Allt här inne är organiskt, helt utan smakförstärkare. Det behövs knappast, S/T drivs trots allt av en motorsportbeprövad sexcylindrig boxermotor utan överladdning. Visserligen är en dubbelturbosexa ännu starkare på låga varv, och RS-modellen tar kurvorna snäppet bättre tack vare bakhjulsstyrningen, är mer stabil på raksträckorna och pressas ännu hårdare mot asfalten tack vare dess aktiva aerodynamik. Här i S/T skulle man inte kunna bry sig mindre när man tar nästa landsvägssväng i extatisk fart, naturligtvis fullt koncentrerad.

Ånger över ditt senaste jobbmöte? Icke. En full almanacka för nästa vecka? Helt bortglömd. Du har en PowerPoint-presentation kvar att göra? Vem bryr sig? Det enda som räknas är ögonblicket, du och bilen. Allt här hör ihop, allt passar ihop som hand i handske. 911 S/T är inte direkt förstahandsvalet för att jaga varvtider, den äran tillfaller GT3 RS. Enligt Porsche är S/T det bästa som finns för landsvägen och har därför finjusterats just för detta.

NÖRDFAKTA

Porsche 911 S/T är naturligtvis ingen dussinbil. Först och främst är prislappen nästintill obscen, men modellen har även en begränsad upplaga om exakt 1 963 exemplar, en homage till födelseåret för 911:an, 1963. Den första S/T-modellen såg dagens ljus sex år senare.

BORDE JAG KÖPA DEN?

911 S/T är något i hästvåg, en modern ikon som firar mekaniken och förbränningsmotorn på det absolut bästa sätt man kan tänka sig.

Instegspriset på hiskeliga 3 270 000 kronor är naturligtvis i styvaste laget, men vill man ha en S/T och lyckas få tag i en är det nästan prisvärt. S/T är en omedelbar klassiker och framtida samlarbil. Spring och köp!

TEKNISK INFO/Porsche 911 S/T

Motor: B6, bensin, 3 996 cm³, 525 hk vid 8 500 r/min, 465 Nm vid 6 300 r/min. 6-växlad manuell låda. Bakhjulsdrift.

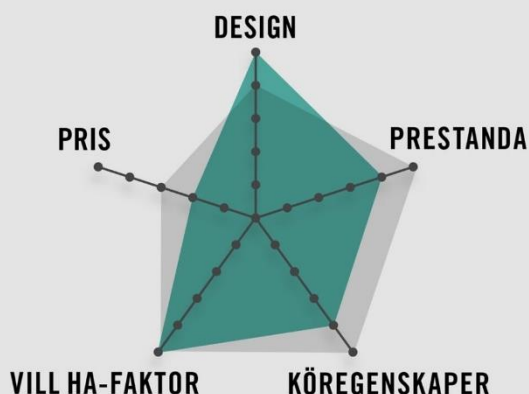
Kaross: L/b/h 4 573/1 852/1 279 mm. Axelavstånd 2 457 mm. Bagagevolym 132 l. Tjänstevikt 1 455 kg. Maxlast 240 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,7 sek. Toppfart 300 km/h. Förbrukning 13,8 l/100 km.

Pris: Från 3 270 000 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Porsche 911 S/T
- Porsche 911 GT3 RS



SUMMERING

Bäst: Ärlig, rå, bullrig, otrolig kvick och reaktionssnabb, framtida samlarbil.

Sämst: Obscent dyr.





6. 98 mil på en laddning med nytt smart batteri

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-12-13 Uppdaterad 2023-12-13

Räckviddsångest kan snart vara ett minne blott. Med batterier som har två olika sorters kemi kan man nå längre på en laddning.



Batterikapaciteten ökare från 105 till 185 kWh med ONE:s Gemini-batteri.

FILM: <https://youtu.be/sygMpyv42M4>

Det nya dubbelbatteriet Gemini kommer från det amerikanska batteriföretaget **Our Next Energi (ONE)**. De monterade sitt Gemini-batteri i en **BMW iX** med målet att nå 600 miles – de nådde 608 miles, 978 kilometer, på en laddning. Det är ungefär 50 procent längre än med originalbatteriet.

Dubbel batterikemi ger ökad energitäthet

Konventionella högvoltsbatterier använder en viss sorts batterikemi beroende på vilken egenskap man söker. Till exempel ger litiumjärnfosfat-batterier (LFP) lägre kostnader och mer tåliga battericeller, men också sämre räckvidd.

I Our Next Energys Gemini-batteri används både traditionella LFP-celler till en tredjedel och mer högteknologiska anodfria högdensitets-celler till två tredjedelar. Det innebär att det får att cirka 24 mil med bara LFP-cellerna.

Tillsammans blir batterikapaciteten 185 kWh, att jämföra med 105,2 kWh i det lika stora BMW-batteriet.



Ena batteriet fungerar som räckviddsförlängare

Ett problem med de anodfria battericellerna är att de inte tål de snabba svängningar i urladdning som sker vid normal bilkörning. Men använder i stället det anodfria battericellerna för att ladda LFP-cellerna så kan man styra urladdningen mer optimalt.

Med andra ord så matar LFP-cellerna bilens elmotorer med energi samtidigt som de anodfria laddar upp LFP-cellerna.

Smart för miljön också

Den här tekniken ger också miljövinster. Ett Gemini-batteri uppges innehålla runt 20 procent mindre litium, 60 procent mindre grafit, 75 procent mindre nickel och 100 procent mindre kobolt. Eftersom energikapaciteten är högre kan man också nöja sig med ett mindre batteri och därigenom spara ytterligare på mineralerna.

Körningen av BMW iX med Gemini-batteriet skedde i labbmiljö. Företaget har även gjort liknande tester med en Tesla Model S på allmän väg och kom 120 mil på en laddning.

Hur lång tid det tar innan dubbelbatterier kan komma i produktion är inte känt.

Specifications

Energy

185+ kWh

GED

260 Wh/kg

VED

450 Wh/L

Cell-to-Pack Efficiency

70%

System Configuration

204S3P

Dimensions

2,640 x 1,490 x 128 mm

Mass

710 kg

Volume

411 L

Voltage

748 V

Peak Power

345 kW

Continuous Power

130 kW

Cycle Life

>250,000 miles



7. Zeekr lanserar tåligt elbilsbatteri klarar eld, fritt fall och kyla

Posted by Kristofer Rask

december 15, 2023

Zeekr har idag presenterat sitt nya och egenutvecklade elbilsbatteri "the Golden Battery" med en hel del unika egenskaper.



FILM: https://youtu.be/tzcas4D_0Ek

Det är världens första massproducerade 800-voltsbaserade LFP-batteri (litium-järnfosfat) och ska kunna ladda med otroliga laddeffekter på upp till 500 kW.

Den höga laddeffekten gör det till världens snabbast laddande LFP-batteri i serieproduktion. Bilar med batteriet ska kunna snabbbladda på med 500 kilometer i räckvidd på endast 15 minuter, berättade Zeekr under presentationen. Även vid låga temperaturer på vintern ska laddningsprestandan vara högre än konkurrenternas.

Men det mest spektakulära är hur säkert det nya batteriet är. Zeekr hävdar att det ska kunna motstå allt från extrem kyla (-45 °C) i 8 timmar, 1000-gradig eld, klara översvämningar och kunna släppas fritt från höga höjder – och ändå fungera. Dessutom ska det gå att köra över det med en ångvält.



Något som Zeekr demonstrerar i en kort video.

LFP-batterier har traditionellt en lägre energitäthet i jämförelse med NMC-bateriet (nickel-mangan-kobolt) på cellnivå. För att tackla det har Zeekr lagt ett särskilt fokus på att istället öka energitäthet på packnivå. Genom nya material och en enklare strukturell design når volymutnyttjandet av det nya batteripaketet 83,7 procent. Betydligt högre än konkurrenterna på marknaden, enligt Zeekr.

Produktionen av batteriet startade idag vid en anläggning i Zhejiang, Kina. Den första modellen att få det nya batteriet är [Zeekr 007](#) som ska levereras till de första kunderna i januari.

Många av batteriproduktionens nyckelprocesser är automatiserade vilket ska bidra till att minska kostnaderna avsevärt. Zeekrs nya högpresterande batteri är 14,8 procent billigare per wattimme än traditionella litiumjonbatterier.



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.](#)



8. Nytt LFP-batteri ger 40 extra mil på 10 minuter

Publicerad av redaktionen 2023-08-16 Uppdaterad: 2023-12-01

Kinesiska Catl hävdar ett genombrott med deras nya LFP-batteri – kan laddas superfort och ge räckvidder upp till 70 mil.



Catl är världens största tillverkare av elbilsbatterier.

Catl kallar det nya batteriet för "Shenxing Superfast Charging Battery". Det rör sig om ett **litiumjärnfosfat-batteri** (LFP / LiFePO₄) som kan laddas riktigt snabbt, till skillnad från tidigare batterier av samma typ. Att ladda in energi för ytterligare 40 mil ska gå på endast tio minuter.

Trots den höga prestandan ska inte batteriet vara förbehållet exklusiva bilar.

– Vi hoppas att Shenxing genom fortsatta ansträngningar för att förbättra tekniken och minska kostnaderna kommer att bli en standardprodukt som finns tillgänglig för alla elfordon, säger Catls teknikchef Gao Han **till branschtidningen Automotive News**.

Catl säger inget om den maximala laddeffekten eller hur mycket batteriet kan lagra, men det ska räcka för att ge räckvidder upp emot 70 mil. Det innebär alltså att företaget kan ha knäckt det främsta problemet med LFP-batterier, nämligen att de inte har samma energitäthet och därmed rymmer inte lika mycket energi som i ett lika stort NMC/NCA-litiumjonbatteri.

BÄTTRE I KYLA – KAN LADDAS RISKFRITT TILL 100 PROCENT

Catl hävdar också att det ska gå att ladda batteriet snabbt i kyla, vid minus 10 grader ska det ta en halvtimme att ladda upp till 80 procent.

En fördel med LFP-batterier är att de kan laddas ofta och till full effekt utan att påverkas negativt. De är också billigare att tillverka än de mer energitäta alternativen eftersom de inte innehåller lika mycket sällsynta metaller.

Catls största kunder är Tesla och **Byd**.

Läs även: **Framtidens batterier – mer räckvidd, lägre pris**

Läs även: **Så (o)vanligt är batteribyte för elbilar**

9. Full fart i Saabs prototypverkstad – anställer 18

Av Maths Nilsson 14 december 2023, 05:27

Nu är Saabs gamla prototypverkstad full av liv igen. Techroi har börjat nyttillverka delar till gamla Saabar – dessutom gör de nya hemliga prototyper till flera biltillverkare. – Vi har skrivit på flera ramavtal och därför behöver vi göra dessa rekryteringar. Det handlar om ingenjörer och tillverkare av prototyper, säger affärsutvecklare Carl Christensen till TTela.



Nevs prototyp Emily GT och koncept såldes för snart två veckor sedan till EV Electra som siktar på att starta produktion i Saabs gamla fabrik. Men i väntan på en eventuell nystart så byggs det faktiskt redan bilar och bildelar på området. Företaget Techroi håller till i Saabs gamla prototypverkstad. De tillverkar prototyper till flera bilmärken och nyttillverkar delar till gamla Saabar.

Nu rapporterar [TTela](#) att det går så bra för Techroi att de måste nyanställa 18 personer. Framförallt är det produktionen av prototyper och koncept som går starkt. Enligt Techrois hemsida finns Volvo, Lynk&co, Magna, Cevt och Geely Design bland företagets kunder.

– Vi har skrivit en hel del nya ramavtal med stora kunder som gör att vi nu måste ta in 18 nu personer till vårt team, vilket är otroligt roligt. Vårt konceptcenter går starkt just nu och vi har mycket samarbeten med bland annat flera olika fordonsleverantörer, säger affärsutvecklare Carl Christensen till Carup.

En annan verksamhet som kommit igång är [nyttillverkning av delar till Saabdelar](#). I samarbete med Svenska Saabklubben tar Techroi fram nya delar till Saabmodeller, där det börjar bli brist på reservdelar. 12 år efter konkursen så rullar det fortfarande över 200 000 Saabar i Sverige och över en miljon bilar runt om i världen.

– Vi har nu gjorde de första delarna och kommer att leverera dem innan jul. Tillsammans med Saabklubbens reservdelsbolag har vi tagit fram en lista över vilka delar vi ska producera, säger Carl Christensen.



LÄS MER:

- [Ägaren av Saab-fabriken: "Positivt att något händer"](#)
- [Så vill hemliga köparen använda Saabs provbana](#)
- [Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)
- [Mystisk vändning: Nevs behåller Saabs fabrik på 483 000 m²](#)
- [Köpet av Saab-fabriken helt klart: "Känns jättebra"](#)
- [Polestar tar över Saabs lokaler i Trollhättan: "Anrik miljö"](#)



Maths Nilsson

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



10. Citroën spår succé med nya eldrivna e-C3 – 10 000 förbokningar

Posted by Kristofer Rask

december 13, 2023

I oktober visade Citroën upp sin nya billiga elbil Citroën e-C3 med en räckvidd på 320 kilometer och ett riktpreis på 23 300 euro. Den kommer att stå i bilhallarna lagom till andra kvartalet 2024 och har potentiell att bli en av Sveriges billigaste elbilar.



Mottagandet av den nya modellen har varit stort, skriver Citroën i ett pressutskick. 10 000 personer från 10 länder har lagt en reservation sedan förbokningen öppnade för en månad sedan. Försäljningen kommer att starta den 31 januari 2024.

Två utrustningsnivåer

Citroën kommer att erbjuda e-C3 i två olika utrustningsnivåer. Utrustningsnivån "You" med startpriset på 23 300 euro kommer bland annat erbjuda en head-up-display och ett smartphone-kompatibelt infotainmentsystem. Bland säkerhetsfunktionerna nämns aktiv autobroms, parkeringssensorer bak, farthållare, filbytesvarningssystem, föraruppmärksamhetsvarning, luftkonditionering, sex krockkuddar, automatisk belysning och LED-strålkastare.



Den högre nivån "Max" höjer priset till 27 800 euro. Den inkluderar bland annat 17-tums aluminiumfälgar, tvåfärgad kaross med kontrasterande tak, dekorativa takstänger och mörktonade bakrutor.

Den får en större pekskärm på 10 tum, trådlös laddning för mobiltelefonen och bekvämare stolar.

Nivån inkluderar också elektriska infällbara sidospeglar med avfrostningsfunktion, 60/40-fällbart baksäte, 3D LED-bakljus, automatisk luftkonditionering och backkamera.

Bland förbokningarna har 44 procent valt utrustningsnivån Max och 56 procent nivån You.

Citroën e-C3 har en motor på 83 kW (113 hk) och ett batteri på 44 kWh vilket ger en räckvidd på 320 kilometer. Med snabbladdning på upp till 100 kW ska det vara möjligt att ladda batteriet från 20 till 80 procent på 26 minuter.

Till 2025 kommer Citroën att lansera en instegsmodell av e-C3 med ett mindre batteri och en räckvidd på 200 kilometer. Den ska kosta från 19 990 euro.



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.](#)

11. Porsche Macan slutar säljas – bryter mot EU-regler

Av Maths Nilsson 15 december 2023, 14:10

Porsche tvingas stoppa försäljningen av bensindrivna Porsche Macan redan i vår. Orsaken är att modellen inte klarar nya EU-krav på datasäkerhet. Även Audi TT, Audi R8 och Volkswagen Up måste avvecklas.



Nya krav på datasäkerhet i EU gör att Porsche slutar att sälja sin populära Macan-modell i Europa, uppger [Stuttgarter Zeitung](#). Modellen går inte att bygga om och är inte godkänd för försäljning efter juli. Redan nu i vår slutar Macan att säljas för att alla bilar ska hinna levereras innan stoppet.

Nya regler om datasäkerhet gör att bara fordon som följer de nya reglerna kan registreras inom EU. Bland annat kan mjukvara och styrenheter behöva ändras hos bilarna. Biltillverkarna måste också dokumentera sina utvecklingsprocesser.

Porsche håller för närvarande på att utveckla en elektrisk Macan, denna modell påverkas inte och kommer vara den enda Macan-modellen som får säljas inom EU. [Enligt Vi Bilägare](#) har även Audi TT och R8 samt Volkswagen Transporter av sjätte generationen och Volkswagen Up drabbats av de nya reglerna och slutar säljas i EU.



Maths Nilsson

Teknikens Värld

12. Stölder av RAM-pickuper ökar kraftigt

Av Mattias Rabe Publicerad 12 dec 2023, kl 10:27 Uppdaterad 12 dec 2023, kl 10:37

Polisen har gått ut med en varning om att antalet stölder av pickuper av märket RAM under 2023 har skjutit i höjden. De har även tips på hur man ska försvåra stöld och eventuell spårning av stulet fordon.



Den är något av hantverkarnas favoritpickuper – RAM, eller Dodge RAM som modellserien tidigare hette. Nu har den också blivit biltjuvarnas favorit. Polisen berättar nu att antalet stölder i år av RAM-pickuper har ökat med över 400 procent jämfört med 2022. Hittills i år handlar det om ett 60-tal stölder runt om i landet varav en stor del, 28 stycken, har drabbat Stockholmsregionen.

– Bilarna kostar mellan 800 000 och 1,6 miljoner kronor. Vi ser inte heller att stölderna minskar, säger Monica Krüger, inspektör på gränspolisensheten region Stockholm.

Få av de efterlysta bilarna har hittats igen vilket är ett tecken på att de förs ur landet. I denna typ av bilar har ägarna ofta monterat spårningsutrustning, så kallade trackers, men det hjälper föga. Biltjuvarna vet ofta var de hittar GPS-spårsändarna i bilarna och tar helt enkelt bort dem.

– Inom polisen arbetar vi med problemet och vi har ett nära samarbete med bland annat försäkringsbolagen. Men vi vet också att tjuvarna använder sig av olika metoder, dels för att komma in i bilarna och stjäla dem men för att göra det svårare att spåra dem, säger Monica Krüger.

Polisen tipsar

Polisen uppmanar RAM-ägare att montera flera spårsändare på dolda platser i bilen. Sannolikheten att hitta alla är mindre än att enbart hitta en sändare.

Dessutom tipsar polisen om att blockera bilnyckelns signal (keyless-funktion) genom att förvara den i ett skyddsfodral eller i en förvaringsbox av typ vanlig plåtlåda. Det är för övrigt ett tips som alla bilägare kan ta till sig.

– Se till att larmet är på högsta volym – och får du information om att bilen precis har blivit stulen, ring 112, är Monica Krügers avslutande tips.

Feber

13. Nikola-grundaren kan få elva år i fängelse

Bobby Green

2023-12-14 kl 13:00

För bedrägeri.



2014 grundade **Trevor Milton** Nikola Motors och målet var att bygga eldrivna lastbilar som skulle gå på både batteri och vätgas. Men det visade sig att det låg massa fuffens bakom allt och man fejkade bland annat en video där man sa att lastbilen körde för egen maskin när den i själva fallet bara rullade ner för en backe. I september 2020 avgick Trevor som vd för företaget då det kom in anklagelser om bedrägeri. Företaget hade fått in hela 600 miljoner dollar från investerare men trots alla lovord levererades inte det som var avtalat. Nu har det gått ett tag sedan härvan drog igång men det hela är långt från över, och nu riskerar Trevor att dömas till elva års fängelse för det han har gjort. Domen väntas falla den 18 december. Åklagarna jämför Trevor med **Theranos-grundaren Elizabeth Holmes** som i november förra året dömdes till elva år och tre månader i fängelse för just bedrägeri.

**Bobby Green**



Nikola Motors vd avgår
Det har stormat en del kring företaget den senaste tiden



Nikola Motors nya vd snackar lite
Satt tidigare i General Motors styrelse



Nikola pausar tillverkningen av sina eldrivna lastbilar
Säljer för dåligt

14. GM och Komatsu har vätgasdriven gruvdumper på gång

Bobby Green 2023-12-13 kl 19:00

Prototyp ska visas 2025.



General Motors och Komatsu har slagit sina påsar ihop och ska tillsammans ta fram en vätgasdriven gruvdumper. Den kommer att baseras på Komatsu 930E som ni ser på bilden här och den har i dagsläget en dieselhybrid-drivlina som ger 3549 hästar.

Runt 2025 ska en prototyp av den vätgasdrivna varianten presenteras och den ska då ha över två megawatt i effekt. Kraften ska komma från Hydrotec-paket likt det på bilden nedan. Komatsu har som mål att minska sina utsläpp med 50 procent till 2030 och vid 2050 ska de ha nått nettonollutsläpp.

Charlie Freese från General Motors säger följande i ett uttalande: "Gruvtruckar är bland de största och mest kapabla fordonen som används i alla branscher, och vi tror att vätgasbränsleceller är bäst lämpade för att leverera framdrivning med nollutsläpp till dessa krävande applikationer."



Bobby Green



**Anglo American börjar använda eldriven gruvtruck
Världens största**



**E-Dumper är världens största ellastbil
Testas just nu i Schweiz**



**Komatsu visar självkörande dumperkoncept
I datorn än så länge**

15. Triumph Dolomite Sprint

Publicerad av Ben Branch 12 september 2021

Det Prisvärda Brittiska svaret på BMW 2002.



Triumph Dolomite Sprint 1979.

LÄSTID: CA 5 MINUTER

Triumph Dolomite Sprint är en av de klassiska bilarna som förmodligen förtjänar att vara ganska mycket mer känd än den faktiskt är. Sprinten utvecklades för att ta kampen mot BMW 2002 och Alfa Romeo 2000 GTV, men den uppnådde aldrig någonstans nära samma nivå av universell beundran.

Av flera skäl var Dolomite Sprint en viktig bil för den brittiska bilindustrin, när den släpptes var det den första massproducerade brittiska bilen med lättmetallfälgar som standard, och Triumph hävdade att det var "världens första massproducerade flerventilsbil" - topplockets smarta design vann ett British Design Council-pris 1974.

Snabba fakta - Triumph Dolomite Sprint

- Triumph Dolomite Sprint släpptes första gången 1973 som en högpresterande medlem av Project Ajax-familjen av små bilar utvecklade av Triumph.
- Sprinten innehöll styling från Giovanni Michelotti, länge en favoritdesigner för Triumph och även designern av BMW 2002.
- Dolomite Sprint designades för att erbjuda sportbilsliknande prestanda i ett salongbils-paket, ungefär som den tyska 2002 och den italienska 2000 GTV, för att möta marknadens efterfrågan på praktiska bilar som också var roliga och engagerande att köra.
- Kraften tillhandahölls av en 1998cc enkel överliggande kam inline-fyra med 16 ventiler, som erbjuder 127 hk och 122 lb ft vridmoment.



Bilens interiör innehöll gott om träpaneler och en välutrustad instrumentbräda med alla rattar du behöver för sportkörning, inklusive en varvräknare och olika temperatur- och tryckövervakningsmätare.

Triumph Dolomite Sprint – en praktisk sportbil

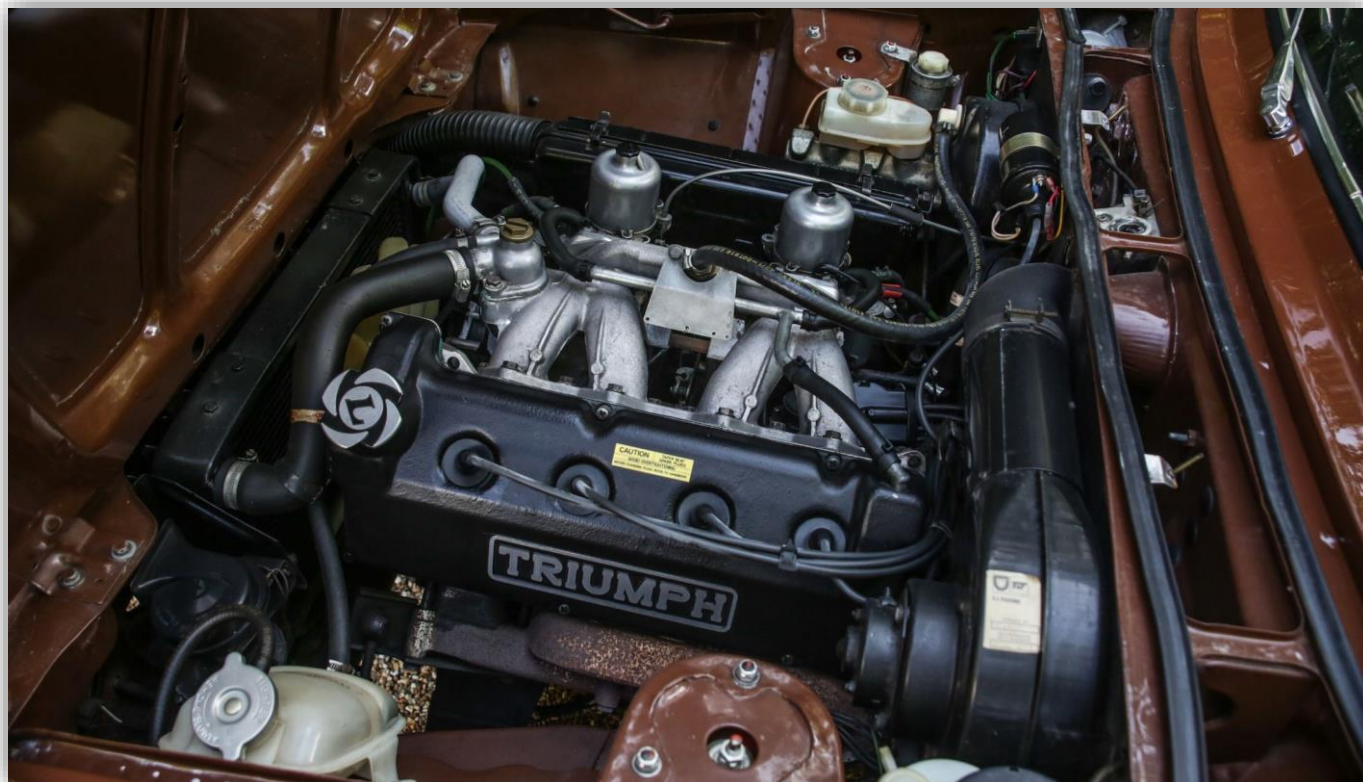
När BMW släppte 2002 1968 slog de guld, det var en mindre storlek tvådörrars salong som erbjöd sittplatser för fyra vuxna, gott om bagageutrymme och all praktisk kapacitet hos en sedan samtidigt som den fortfarande erbjuder sportbilliknande prestanda och hantering.

2002 namngavs för sin 2000cc motor och två dörrar och det fanns också 1802 och 1602 modeller. Bilar som använde ett liknande koncept hade naturligtvis varit i produktion tidigare, men BMW 1802 blev utan tvekan det mest kända exemplet på rasen under sin livstid, vilket hade ett betydande inflytande på andra tillverkare och på BMW-fordonsdesign framöver.

Standard Triumph Dolomite (icke-Sprint-versionen) släpptes 1972 med en mer traditionell lamell-fyra-motor som har en enda överliggande kam som driver två ventiler per cylinder, en svepkapacitet på 1 854 cc och en effekt på 91 hk. ("**SAAB 99-motor**")

Triumph Dolomite Sprint skulle börja livet med samma grundkropp och löputrustning som den normala Dolomiten, men saker och ting skulle förändras avsevärt i motorrummet. Ett team av ingenjörer under ledning av Spen King, som arbetade tillsammans med Harry Mundy och ingenjörerna på Coventry Climax, skulle utveckla ett nytt huvud för denna inline-fyra som innehöll 16 ventiler som alla manövrerades av en enda överliggande kamaxel.

Den svepta kapaciteten hos denna nya motor ökades till 1998cc, större dubbla förgasare tillsattes och en rad andra förändringar gjordes för att öka effekten upp till 135 hk (SAE), eller 127 hk (DIN). Denna ~ 40% kraftökning i kombination med den mycket mer sportiga karaktären hos den nya 16-ventilmotorn förvandlade Dolomiten till en äkta konkurrent för sina tyska och italienska rivaler.



När den släpptes hävdade Triumph att 2,0 liter, 16-ventil, inline-fyra som används i Dolomiten gjorde den till "världens första massproducerade flerventilbil."

Toppfarten för Dolomite Sprint var 119 mph (192 km / h) när den var ny, en berusande siffra för en 2,0 liters sedan vid den tiden, och 0 till 60 mph-tiden på 8,4 sekunder var lika imponerande.

Sprintversionen och standard Dolomite var bland de mest 70-talsbilar som någonsin gjorts i Storbritannien, de var ursprungligen färdiga i gult men detta gav snart plats för en populär nyans av brunt och de hade ofta vinyltäckta tak. Det fanns naturligtvis andra färger som erbjöds, men brunt verkar ha varit anmärkningsvärt populärt under discoåldern, av skäl som går förlorade för historien.

Även om den använder unibody-konstruktion hade Dolomite Sprint fortfarande en bakaxel, om än en som sitter på spiralfjädrar, med oberoende fjädring fram tillsammans med en främre skivbroms och en bakre trumma.

Denna mer rudimentära fjädring verkade dock inte påverka dess prestanda på något betydande sätt, och ute på racerbanan visade sig bilen anmärkningsvärt framgångsrik och tävlade i British Saloon Car Championship från 1974 till 1978.

Andy Rouse och Tony Dron vann konstruktörsmästerskapet 1974, Rouse fortsatte med att vinna förarmästerskapet 1975 och Dron **vann nästan igen** 1977 - efter att ha vunnit sju på de 12 loppen under säsongen bröt han det sista loppet med ett däckfel.

Kanske inte överraskande idag finns det relativt få överlevande exempel på Sprint i gott skick, med mycket färre över i USA där de aldrig importerades officiellt. Vissa uppskattningar sätter antalet sprintar som importeras privat till USA på färre än 10.

Även om bilen sannolikt aldrig kommer att bli lika **känd eller älskad** som BMW 2002 eller Alfa Romeo 2000 GTV, kan det inte råda någon tvekan om att den förtjänar bättre än sin nuvarande plats i bilvärlden som lite mer än en nyfikenhet som inte ens kan identifieras korrekt av många klassiska bilar fans.



The Triumph Dolomite Sprint

Triumph Dolomite Sprint du ser här är nästan ett perfekt exempel på arten, den är färdig i den berömda nyansen av 1970-talets bruna med det svarta vinyltaket, och intressant nog var det ursprungligen en Leyland-arbetsbil.

Denna Sprint är en flerfaldigt prisbelönt vinnare, efter att ha tagit en hel del silver vid olika concours-evenemang genom åren - som alla ingår i bilen nu. Historikfilen är omfattande, inklusive varje MoT som bilen någonsin har haft, den kommer också med en sällsynt originalbroschyr, en ägarhandbok och servicepasshäftet med 14 frimärken i den.

Om du vill läsa mer om bilen eller registrera dig för att bjuda kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



Ben Branch

Artiklar som Ben har skrivit har täckts på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan webbplatsen har vuxit till att bli världsledande inom alternativ- och vintagebilsektorn, med över en miljon månatliga läsare från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.

BILSPORT**16. Nytt rekord: Fiat för 25 miljoner kronor**

Publicerad: 2023-12-12 09:27 Text: Emanuel Gylling

På RM Sothebys senaste auktion såldes bilar för totalt drygt 130 miljoner kronor. En av de dyraste var en Fiat, till slutsumman av 25 miljoner kronor.



Det är så klart ingen vanlig Fiat det handlar om, utan en 8V Supersonic från 1953. En sportbil som tillverkades i 114 exemplar mellan 1952 och 1954 som gjorde avtryck inom motorsporten. Modellnamnet 8V ger en hint om V8-motorn, och Supersonic-utförandet berättar att det här är en av de åtta bilarna som Ghia byggde.

Fiatens slutpris var ett nytt rekord för modellen.





1953 Fiat 8V Supersonic by Ghia



Emanuel Gylling



17. Siata 208CS Coupe 1953



För de som inte känner till Siata (Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori) grundades i Turin 1926, med fokus på att producera tillbehör och trimdelar, och blev senare populära för sina samarbeten med Fiat, där de skapade specialutgåvor och trimsatser för olika modeller. Siata, som alltid varit ett skrotigt företag, kom till sin rätt efter andra världskriget och tillverkade en liten 48 cc-motor, kallad "Cucciolo" eller Little Puppy, som kunde monteras på en cykel nära vevaxeln och skapa en rudimentär motorcykel. Vinsterna var särskilt populära i hela Italien och gjorde det möjligt för företaget att börja tillverka sina egna bilar – fjäderlätta sportbilar av egen design som är kända för sin elegans, prestanda och innovativa ingenjörskonst, vilket gav företaget en hängiven följarskara. Ungefär samtidigt utarbetade Fiat en plan för att bygga en sedan för den amerikanska marknaden. Med insikten att en fyrcylindrig Topolino på 569 cc inte skulle sälja bra i USA, bestämde de sig för att skapa en helt ny 2,0-liters V8-motor med hjälp av Siata. Tyvärr för Fiat togs sedandesignen inte emot väl, men eftersom de visste att den nya motorn helt i aluminium hade potential placerade de den i sin nya 8V "Otto Vu"-sportbil. Även om 8V var mycket konkurrenskraftig såldes den långsamt i en efterkrigsekonomi och som ett lyckokast erbjöd Fiat Siata cirka 50 av dessa överskottsmotorer på 8 V för att driva bilar av egen design.

Med ett kraftverk i handen började Siata arbeta med att skapa specifikationer för sina nya 208S (Spider) och 208CS (Coupe). 208:an var tekniskt avancerad för sin tid och hade en rörformad stegchassikonstruktion med individuell fjädring runt om. 8V-motorn, med en klick Siata-insug, kamaxel och förgasarinställning, producerade cirka 125 hästkrafter till bakhjulen genom en femväxlad växellåda. I samarbete med några av Italiens finaste karossbyggare erbjöd Siata en 208S barchetta med handformade aluminiumkarosser från Michelotti och Carrozzeria Motto och 208CS berlinetta med karosser först från Stabilimenti Farina och senare från Carrozzeria Balbo. Båda versionerna av 208:an, av båda karossbyggarna, är en produkt av sin tid och konstruktionsmetod och det vill säga smärtsamt vacker. Under produktionen såldes cirka 53 stycken 208 Siata, varav endast 18 tillverkades som 208CS Berlinetta coupéer. Bara elva var karosserade av Carrozzeria Balbo.

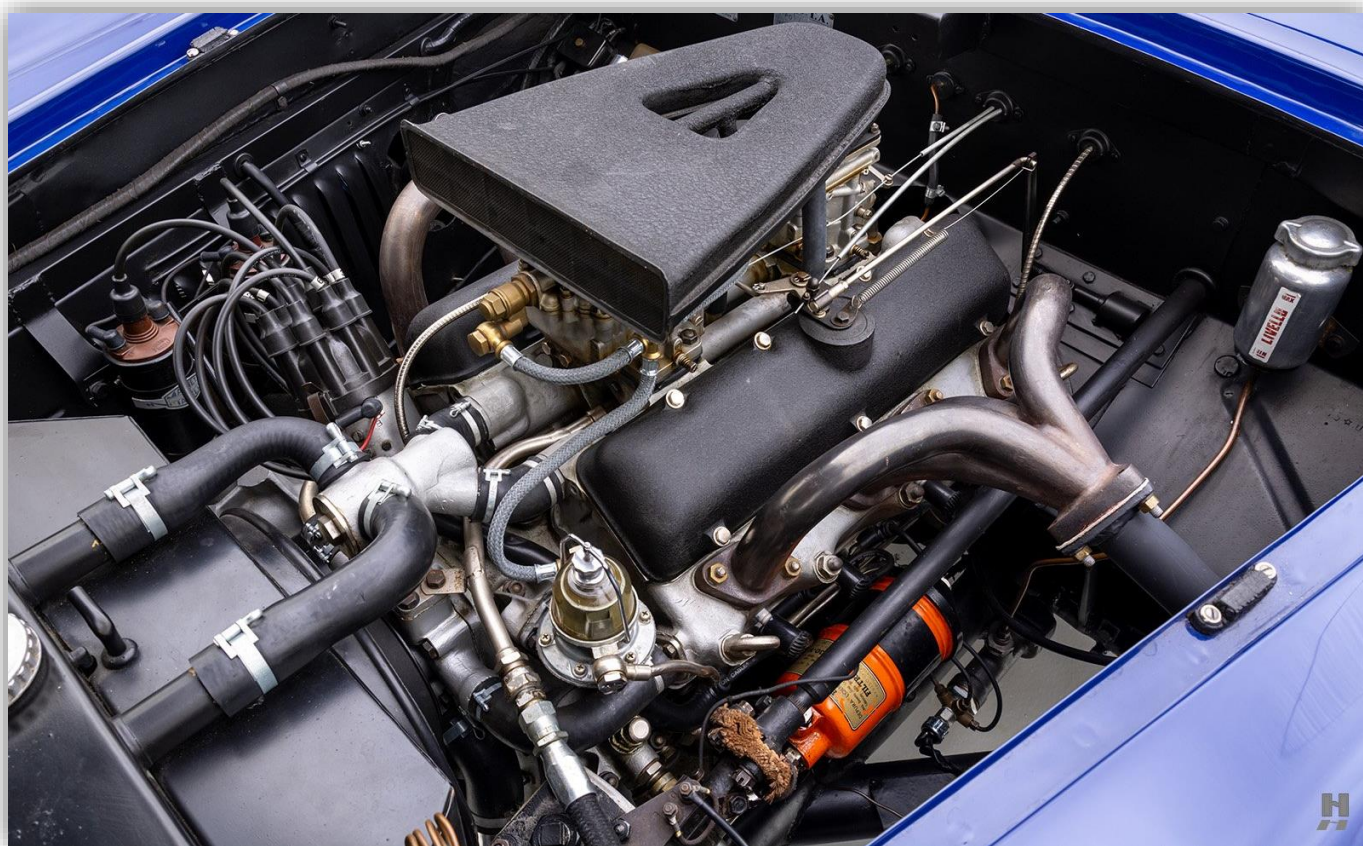


Även som en liten specialtillverkare odlade Siata ett anmärkningsvärt nätverk av återförsäljare i USA under det tidiga 1950-talet. Kända personer som Ernie McAfee, John Edgar och Pavia & Co tog till sig Siatas utbud, medan Tony Pompeo, som drev Fergus Motors från 444 West 55th Street i New York, bara ett stenkast från Columbus Circle, spelade en avgörande roll i att introducera Siata för amerikanska entusiaster. Pompeos historia tar en fascinerande vändning när du fördjupar dig i hans mångsidiga portfölj, som inte bara omfattar Siatas utan även Bandini, Stanguellini, Abarth, Cisitalia och en och annan Alfa Romeo och Maserati, på grund av dessa specialbilars nischade karaktär.

Intressant nog var Pompeo känd för att uteslutande importera tävlingsinriktade fordon. Den legendariske racerföraren René Dreyfus berättade att Pompeo hade ett rykte om sig att vara en mindre skicklig förare och anförtrodde racingen av sina importerade bilar till personer som Robert Grier, den första ägaren av chassinummer CS 071. Grier tävlade troligen i tävlingar som Floyd Bennett Grand Prize Cup, ett 100-varvslopp på Brooklyns Floyd Bennett Field den 29 augusti 1953, där den slutade på 18:e plats bland 43 tävlande. Därefter deltog Grier också i Keene Mountain Hill Climb i norra New York.

Ägandet av denna karossbyggda Siata coupé övergick till Russell G. Sceli, en annan nordostförare från den tiden. Noterbart är att Alan R. Jones säkrade sin SCCA-tävlingslicens i CS 071 innan han gick vidare till att köra en Porsche 356 Carrera 1959 och 1960. Med detta nådde tävlingskapitlet i livet för denna exceptionella Siata-coupé sitt slut, men som ofta är fallet med unika bilar väntade nya möjligheter.

I september 1959 tog historien om CS 071 en fascinerande vändning när den fann ett kärleksfullt hem hos Dr. Julius Eisenstark, en kännare av europeiska sportbilar. I en tid då de amerikanska vägarna dominerades av lockelsen från Detroit's biljättar. Dr. Eisenstark var en del av en lokal sportbilsklubb, och hans resa ledde honom till upptäckten av denna röda Siata på en begagnad bilaffär i Queens, New York.



Kärlek vid första ögonkastet föranledde köpet, och den 12 september 1959 hittade CS 071 ett nytt hem hos familjen Eisenstark. Den yngre Eisenstark minns att bilen tidigare hade behandlats som ett tävlingsfordon, designat för maximal prestanda på banan. Under Dr. Eisenstarks ägande genomgick CS 071 en omvälvande process och utvecklades från en enkel racerbil till en mer civiliserad GT, lämplig för lugna körningar. Läkaren lade till interiörklädsel, en värmare med avfrostning och förbättrad motorkylning för den sällsynta Fiat 8V-motorn samt ytterligare ett lager av Italiens nationella racingfärg. När 2,0-litersmotorn drabbades av ett bakslag 1966 byggdes den om minutiöst.

Dr. Eisenstarks passion för sin Siata var uppenbar i hans mekaniska mixtrande och modifieringar, med särskild tonvikt på prestanda. Även om bilen ställdes ut och visades upp på evenemang låg fokus alltid på att förbättra dess körförmåga. Noterbart är att CS 071 gjorde ett framträdande i Jerry Seinfelds avsnitt "Comedians in Cars Getting Coffee", vilket gav en touch av Hollywood-glamour till sin redan anrika historia.

År 2017 stod motorplanerna i centrum när CS 071 tog sig till Automotive Restorations Inc. i Stratford, Connecticut, för service. Men under en provkörning inträffade en olycklig olycka, vilket markerade bilens första betydande skada på 64 år. Som svar på detta påbörjades omfattande restaureringsinsatser för att inte bara reparera Siata utan också återställa den till sitt ursprungliga skick, med samma färger som den bar när den lämnade Turin.

Den minutiösa restaureringsprocessen innebar reparation av den ursprungliga aluminiumkarossen, och hela resan är väldokumenterad i en 35-sidig fil. Restaureringsteamet lämnade inga detaljer undersökta och tog till och med in ytterligare en 208CS för att säkerställa exakta mätningar. Med fjädringspunkterna bekräftade som oförändrade, granskades det skadade högra bakre hörnet för att skapa en räfflad karossbock för att exakt replikera de ursprungliga aluminiumkonturerna som definierade dessa småskaliga, handgjorda italienska sportbilar från sin tid.



Medan de lokala karossreparationerna fortskred fick den ursprungliga Fiat 8V-motorn en omfattande ombyggnad, vilket säkerställde att Siata återigen skulle prestera på topp. Restaureringsteamet identifierade den ursprungliga mellanblå färgen och matchade den minutiöst till perfektion. Hösten 2018 togs beslutet att delta i den delvis restaurerade Siata i 2018 års Amelia Island Concours d'Elegance, ett prestigefyllt evenemang som hölls i början av mars. Trots den snäva tidsplanen var Siata helt förberedd med paneler och komponenter som testmonterades innan den applicerades. Interiören skräddarsyddes för att ge en komfortnivå som mer liknade en GT, som påminner om Dr. Eisenstarks tidiga förbättringar av bilen. Med alla yttre komponenter, inklusive den noggrant reparerade och restaurerade grillen, belysningen, glaset och klädseln, återinstallerade, gjorde Siata sin debut på Amelia Island och strålade i sin ursprungliga blå nyans som på 1950-talet. Juryn erkände bilens historiska betydelse och kvaliteten på restaureringen och tilldelade den utmärkelsen Best in Class – Sports and GT Cars (1951-1956).

Sedan restaureringen har Siata inte varit begränsad till en statisk tillvaro utan har med glädje drivits av familjen Eisenstark. Som Walter Eisenstark uttrycker det: "Den gillar inte att köras långsamt eller konservativt. Den måste drivas med en något aggressiv attityd. När du väl har kommit igång kan du inte luta dig tillbaka och slappna av när du kör bilen." Kloka råd från någon som har haft en djup koppling till bilen sedan ung ålder och har varit dess hängivna vårdare sedan slutet av 1980-talet. År 2022 återvände denna exceptionella Siata till den berömda Pebble Beach Concours d'Elegance för första gången på 31 år och deltog i en speciell Otto Vu-klass och Tour d'Elegance. Nu, bara sex år efter restaureringen, söker detta sällsynta exempel på karosseri italienskt hantverk en ny ägare utanför familjen Eisenstark för första gången på 64 år. Det representerar en unik möjlighet att förvärva inte bara en av de sex återstående Balbo Siata 208:orna utan ett exemplar som har restaurerats vackert och förkroppsligar det omhuldade arvet från en hängiven familj.



Roger Warolin