



Ferrari 250 GT SWB.

- 1. Prov av budget-Teslan Model 3**
- 2. Detta kan gå sönder på din Tesla**
- 3. Test av den bekväma Mercedes C-klass**
- 4. Holländare vill göra nya Volvo EX30 jättetuff**
- 5. Hyundai och Kia tror på vätgas**
- 6. Konkurserna i bilbranschen fortsätter öka**
- 7. EU godkänner historiskt stöd till Northvolt**
- 8. DHL börjar köra ut paket med 50 Ford E-Transit**
- 9. Så hyllas rekordbilen Saab 9000 T16 som fyller 40**
- 10. BMW M-historien**
- 11. Renault 5 rodnade av testförarnas beröm**
- 12. Provkörning av Ferrari 250 GT SWB**
- 13. Ford Model T Special**

1. PROV: Tesla Model 3 – budget-Teslan

Publicerad av Bengt Dieden 2024-01-04 Uppdaterad 2024-01-04

Äntligen är det dags att ta plats bakom ratten i en av årets mest intressanta bilnyheter: Tesla Model 3. Hur den är att köra kan vi svara på, men när den kommer är en svårare fråga.



”Att ta plats bakom ratten i Teslas senaste bil är som att spela världens mest avancerade tv-spel.”

Du bör helst vara född på 2000-talet för att lätt kunna ta till dig Tesla Model 3. Elon Musk byggde den främst för ungdomar som just lärt sig köra bil och som inte känner till en värld utanför smartphones, den trådlösa uppkopplingen mot internet och direktsänd video.

Att ta plats bakom ratten i Teslas senaste bil är som att spela världens mest avancerade tv-spel. Interiören är ljus och rymlig tack vare det stora panoramaglastaket. Något så klumpigt som en startnyckel har man naturligtvis inte – Tesla Model 3 väcks till liv och låses upp när din smartphone närmar sig.

Med små reglage på ratten sköter du dess inställning för att passa föraren men nästan allting annat sköts på den 15 tum stora pekskärmen.

Även om du arbetar med din laptop hela dagarna är det ändå en märklig känsla att se samma bildskärm i bilen. På platsen där du vanligtvis brukar hitta hastighetsmätaren finns bara ett stycke snyggt ytbehandlat trä. När du instinktivt sträcker ut handen för att nå reglagen för luftkonditioneringen och ljudanläggningen känner du inget annat än en plastyta.

Kartorna ser fantastiska ut och att lyssna på podcast är hur häftigt som helst. Men hur tydlig skärmen än är, när man väl lärt sig menyerna kommer den aldrig att bli lika snabb som att intuitivt öppna ett luftinsläpp för hand.

Lyckligtvis är ingenting i Model 3:s prisklass lika snabbt och lika intuitivt som dess enastående elektriska drivsystem. Även om det saknar den adrenalinkick som accelerationen i Model S kan ge om man använder körläget ”Ludicrous Mode”, är Model 3 i alla avseenden lika rolig att köra som sin lyxigare föregångare.



*Visst känns formerna igen från Model S,
men 3:an är bulligare och än mer anonym i fronten.*

Styrningen är mycket exakt och den utmärkta väghållningen får bilen att kännas förtroendeingivande. Teslas sätt att ta kurvorna och göra snabba filbyten matchar fint den ungdomliga designen.

Lätta på trycket på gaspedalen och elmotorn i Model 3 bromsar in bilen automatiskt samtidigt som den laddar batteriet. Om du inte är van vid elbilar kan denna kraftiga regenerering av energi ta lite tid att vänja sig vid, men det förlänger bilens räckvidd och ger dig möjlighet att köra i stadstrafik utan att använda bromspedalen.

Men det klart, Elon Musks ultimata dröm är att du ska kunna köra runt i staden utan att röra några pedaler alls. Alla versioner av Model 3 kommer med full uppsättning av sensorer för att undvika kollisioner och för automatisk panikbroms.

Om du har betalt för detta tillval räcker två snabba rörelser med växelväljaren för att autopiloten ska kopplas in. Detta är Teslas starkaste kort med ett system där bilen kör sig nästan helt själv.

Under körningen i närheten av Teslas fabrik i Fremont i Kalifornien fungerade systemet bra men inte perfekt. Bilens radar och ultraljudssensorer upptäckte några arbetare som grävde ett hål vid sidan av vägen. Bilen passerade dem närmare, och med högre fart, än vad jag skulle ha gjort.

Kamerorna följde också vägmarkeringarna utan problem ända tills dessa blev otydliga när vi närmade oss en korsning, vilket tvingade mig att bromsa och återta kontrollen av bilen.

Tesla hävdar att dagens autopilot mer är ett hjälpsystem för föraren där det krävs att denna håller händerna på ratten hela tiden. Men den avskalade interiören och den centralt placerade pekskärmen antyder någonting annat – teknologin för den helt självkörande bilen ligger inom räckhåll och Model 3 kommer förmodligen att vara en av de första som använder den, till exempel som taxi.

Vid den inre backspegeln finns det även en kamera som kan filma föraren. Den är inte inkopplad ännu men kan komma att användas för att övervaka att föraren är vaken. Kameran kan också filma passagerarna i en framtid när bilen används som förarlös taxi.



Interiören domineras av den 15 tum stora pekskärmen. Rena och eleganta linjer i övrigt.

Ta inte fel här. Om du köper en Tesla Model 3 idag investerar du i framtiden – och inte bara på grund av Teslas notoriska förseningar kan det dröja ett år eller två innan du får den. Elon Musk hävdar att bilen är något som hela tiden utvecklas. Dagens Model 3 är en hårdvaruplattform som förmodligen kommer att få dussintals uppdateringar under de närmaste åren.

Var därför beredd på att nya funktioner kommer att dyka upp – kanske även bättre prestanda och längre räckvidd – liksom förändringar på skärmen och säkerhetsförbättringar. Musks idéer om samåkningsprogram kan också förverkligas vilket kan hjälpa dig att finansiera din Model 3.

Musks smartaste drag var att paketera all denna teknik i en bil som inte sticker ut för mycket. Vem som helst kan gilla Model 3 för dess snygga linjer där dess något trubbiga nos inte upplevs som hotande på något sätt. Visst kan du göra en street racer av den genom att använda sportiga hjul och häftig färgsättning men det finns ingenting som i grunden gör den främmande för förortsfamiljen. I själva verket innebär bilens rymliga baksäte, tillsammans med bagageutrymmen såväl fram som bak, att Model 3 är en mycket praktisk bil för de flesta.

Det återstår fortfarande en del frågetecken kring Model 3. Vilken kapacitet kommer batterierna att ha? Hur mycket kommer det att kosta att använda det globala nätverket av laddningsstationer? Hur och var kommer servicen att skötas? När kommer det helt autonoma systemet att tas i bruk? Och om du accepterar detta återstår bara den viktigaste frågan av alla. Med över en halv miljon förbeställda bilar, när kommer du att få din Tesla Model 3 levererad?

Att köra Tesla Model 3 är som att prova en helt ny laptop. Hårdvaran är fantastisk, finishen är oklanderlig och den är smidig att använda. Huruvida den blir en succé kommer ytterst att bestämmas av vilken mjukvara den kommer att ha – och detta är fortfarande ett pågående arbete. En sak är dock säker, detta är redan den bil i mellanklassen som alla kommer att vilja överträffa, och den blir successivt bättre hela tiden.



Glastaket sträcker sig över baksättes-passagerarnas huvuden, vilket ger bättre utrymmen i höjdlid.

TEKNISKA DATA — PERSONLIGHET

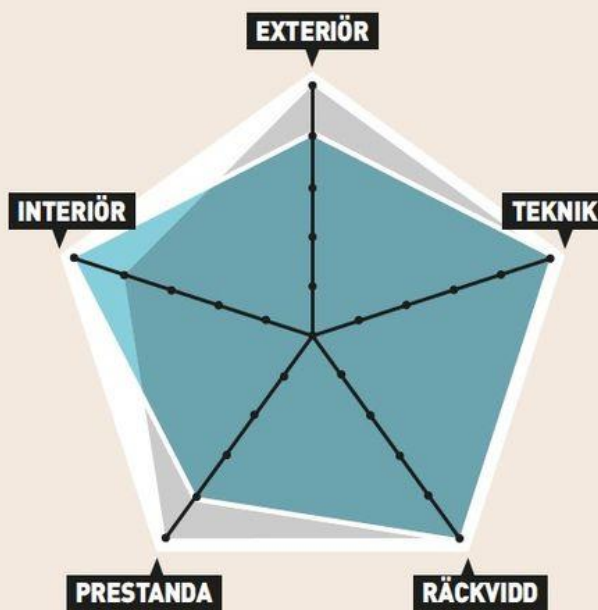
TESLA MODEL 3

MOTOR: Elmotor, litiumjonbatteri (antal kWh inte känt). Transmission: enväxlad, direktdrift på bakhjulen.

PRESTANDA: Standard: 0–100 km/h 5,8 sek, toppfart 210 km/h, räckvidd 350 km. Utökad räckvidd: 0–100 km/h 5,3 sek, toppfart 225 km/h, räckvidd 500 km.

UTRUSTNING: Wifi, 15-tums pek-skärm, nyckellös dörröppning och start, röststyrda funktioner.

SÄKERHET: Sju kameror, frontradar och tolv utraljudssensorer (viss utrustning är tillval).



TESLA MODEL 3
TESLA MODEL S

SUMMERING

PLUS: Den minimalistiska interiören, de fina köregenskaperna, all den senaste tekniken.

MINUS: Inlärningskurvan för pekskärmen, osäkerheten om pris och leveranstid.





2. Grufman Bil: Detta kan gå sönder på din Tesla

Posted by Kristofer Rask januari 9 2024

Branschkollegan Glenn Lindberg har varit på besök hos Grufman Bil i Järfälla, en riks-känd fristående reparatörer av Tesla-bilar.



Verkstadsägaren Fredrik Grufmans filmer om felsökning på Tesla men även andra amerikanska märken går ofta virala på nätet.

Besöket hos Grufman Bil resulterade i en video, där Glenn och Fredrik pratar om Tesla. Om vad som går sönder, och vad som faktiskt är bra. Tillsammans tittar de också närmare på **nya Tesla Model 3** och jämför den med den äldre generationen.

Glenns inslag kan du se i videospelaren: <https://youtu.be/ArilrlaVoFU>.



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](#).



3. Test: Den bekväma Mercedes C-klass (2014-2021)

2024-01-09 Text och foto Morten B. Bek

Vad är egentligen en riktig Mercedes? Född med bakhjulsdrift och motorn liggande på längden i motorutrymmet?



Mercedes är ett märke som har en viss aura och image som har byggts upp under många decennier. En begagnad C-klass är en eftertraktad vara, så jag besöker Odsherred Bilcenter i Svinninge för att låna ett exemplar av den tidigare generationen **C-klass** – serien med den interna koden 205, som tillverkades från 2014 till 2021 (som coupé och cabriolet fram till 2023).

En enorm satsning under 2009

205-serien kom ungefär 5 år efter att **Mercedes** verkligen började blomstra och frodas. Fram till 2009 var priserna så höga och till och med en C-klass så extremt dyr att endast taxibranschen och VD:ar hade råd med en. Under 2009 sjönk priserna och öppnade upp en helt ny marknad för **Mercedes**.

Diesel eller icke-diesel?

Om du köpte en ny **C-klass 2014 eller 2018** var det bara naturligt att den skulle ha en dieselmotor. Överdriven kraft och låg förbrukning – bättre än så blir det inte. Idag är bilden en annan, och om du köper en dieselbil, ny eller begagnad, kan du eventuellt få svårt att sälja den på lång sikt. Åtminstone kan du förvänta dig en betydande värdeförlust.

Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen där Jan Lang, ansvarig för marknadsinsikt och kommunikation på Bilbasen, förklarar hur det fungerar: *Om du kör många kilometer är en C-klass med dieselmotor en mycket relevant bil. Men man måste inse att det blir dyrare totalt sett att äga en dieselbil – och det gör dem svårare att sälja. Dieseldrivna versioner av C-klass har sjunkit med 6,1 procent i Danmark, medan bensindrivna C-klass-modeller inte har gjort det.*



Begagnade dieslbilar sjunker i pris

För Jan Lang är C-klass mer än bara en rimlig begagnad bil: *C-klass är, enligt min mening, en av de bästa begagnade bilarna på marknaden. Den blev Årets begagnade bil 2021 (i Danmark) och det finns ett brett och väldigt varierat utbud, så du kan välja bensin, diesel eller laddhybrid. Du får mycket bil för pengarna.*

Den svarta Sedanen är från strax före faceliftet, men kosmetiskt sett var förändringarna då hanterbara; exteriört såväl som interiört. Bakom ratten känns den faceliftade C-klassen igen på en ny ratt och ett infotainmentsystem med widescreen-display.

Den kör som en Mercedes ska göra

Man kan lugnt säga att många bilar med 212 000 kilometer på mätaren känns slitna. Oavsett om det beror på att sätena ger vika, att det knakar i skrymslen och vrår eller att helhetsupplevelsen helt enkelt inte håller måttet. Denna C 220 d med 170 hästkrafter och 9-växlad automatlåda är bilden av soliditet. Om någon hade satt tejp över trippmätaren och jag inte visste något om bilen, skulle min gissning ha varit 100 000-120 000 kilometer.

Jag kör längs landsvägar och motorvägar, genom staden till hamnen. Dieselmotorn och växellådan med sina många steg känns som helt ny mekanik; växlingarna är mjuka som sammet. Naturligtvis bullrar dieselmotorn men bilens totala ljuddämpning är fantastisk och jag ser plötsligt mig själv köra en resa till Tyskland i den förnuftiga men lyxiga Sedanen; det här känns som en, i brist på ett bättre ord, riktig **Mercedes**.

Under åren har det dock varit ett antal återkallelser på 205-serien C-Klass, och UK-baserade WhatCar? rapporterar om nödvändiga programuppdateringar för vissa dieselmotorer och ESC-system (2017-2018), medan kvalitetsproblem vid monteringen har lett till problem med krockkuddar, lösa säkerhetsbältssystem och många andra mindre problem.



Med andra ord lönar det sig att gå igenom kupén i en potentiell C-klass – och fråga om den är helt uppdaterad när det gäller återkallelser. Frambromsar och servostyrning har också orsakat betydande problem för ägarna, särskilt i början av modellåren 2014-16.

En välskött **C-klass** som den här svarta Sedanen är ett absolut nöje och känns som en toppmodern bil även efter nästan 6 år. Modellutbudet är enormt, och från motorer till karossvarianter till utrustningspaket finns det många, många kombinationer.



Relaterade artiklar



Nya Mercedes-AMG GT



Första turen: Nya E-Klass är en äkta Mercedes



Mercedes CLA Concept - kompakt eldriven lyxbil med över 750 km räckvidd



Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt



4. Holländaren vill göra nya Volvo EX30 jättetuff

Posted by Kristofer Rask

januari 4, 2024

Grundaren bakom det nederländska bolaget Everlast Customs har specialiserat sig att styla om bilar. Bakom företaget står holländaren Niels van Roij som genom sin egna designstudio bland annat har Land Rover som kund där han skapar specialanpassningar av deras modeller.



Det senaste projektet för Niels van Roij riktar sig nu in på den kommande elbilen Volvo EX30. Genom verksamheten kommer han erbjuda två olika stylingpaket för den kompakta elbilen.



För den mer prestandasugna kommer utrustningspaketet Sport. Det ska leverera ett dynamiskt och sportigt utseende, som inkluderar allt från karossfärgat tak, stötfångare och kontrastfärger på spoilern vilket ska ge ett utseende som sticker ut. Det hela kompletteras av unika och egendesignade fälgar.



För den mer äventyrliga som söker en mer terrängliknande känsla erbjuds stylingpaketet Outland. Det paketet är designat för att tackla tuffa utomhusförhållanden med robusta 19-tums diamantslipade lättmetallfälgar vilket kompletteras av designdetaljer som mattsvarta dekorer och gröna detaljer på den nedre karossen, samt kåpor som ska förstärka utomhuskänslan.

Everlast Customs utrustningspaket kostar runt 100 000 kronor. Om de kommer att saluföras i Sverige återstår att se.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

5. Hyundai och Kia tror på vätgas

Bobby Green 2024-01-08 kl 1800

Ingår partnerskap med bränslecells-specialist.

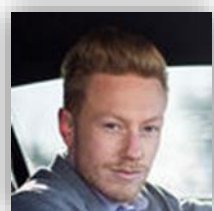


Nexo - en vätgasdriven modell från Hyundai.

Nexo - en vätgasdriven modell från HyundaiHyundai och Kia ingår nu ett nytt partnerskap med företaget W.L. Gore & Associates som är specialister på bränslecells-teknik. Tillsammans ska de utveckla ny teknik till framtida vätgasdrivna bilar. Båda biltillverkarna har jobbat tillsammans med Gore i över 15 år och det nya partnerskapet kommer i ännu större utsträckning att fokusera på utvecklingen av ett optimerat bränslecellssystem för transportfordon.

"Vi går in i nästa kapitel i vårt partnerskap med Gore. Genom att utnyttja de 15 åren av samarbete kommer vi att förvärva avancerad bränslecellsteknik och leda marknaden för bränslecellselektriska fordon, vilket påskyndar rörelsen mot en hållbar framtid."

"Läs mer på länken: [gore.comBil](https://gore.com/Bil).



Bobby Green



**Hyundai Nexo vinner Teknikens Värld Stora Bilpris 2020
Grattis!**



**Hyundai visar bränslecellsdrivna Nexo
Har en räckvidd på 60 mil**

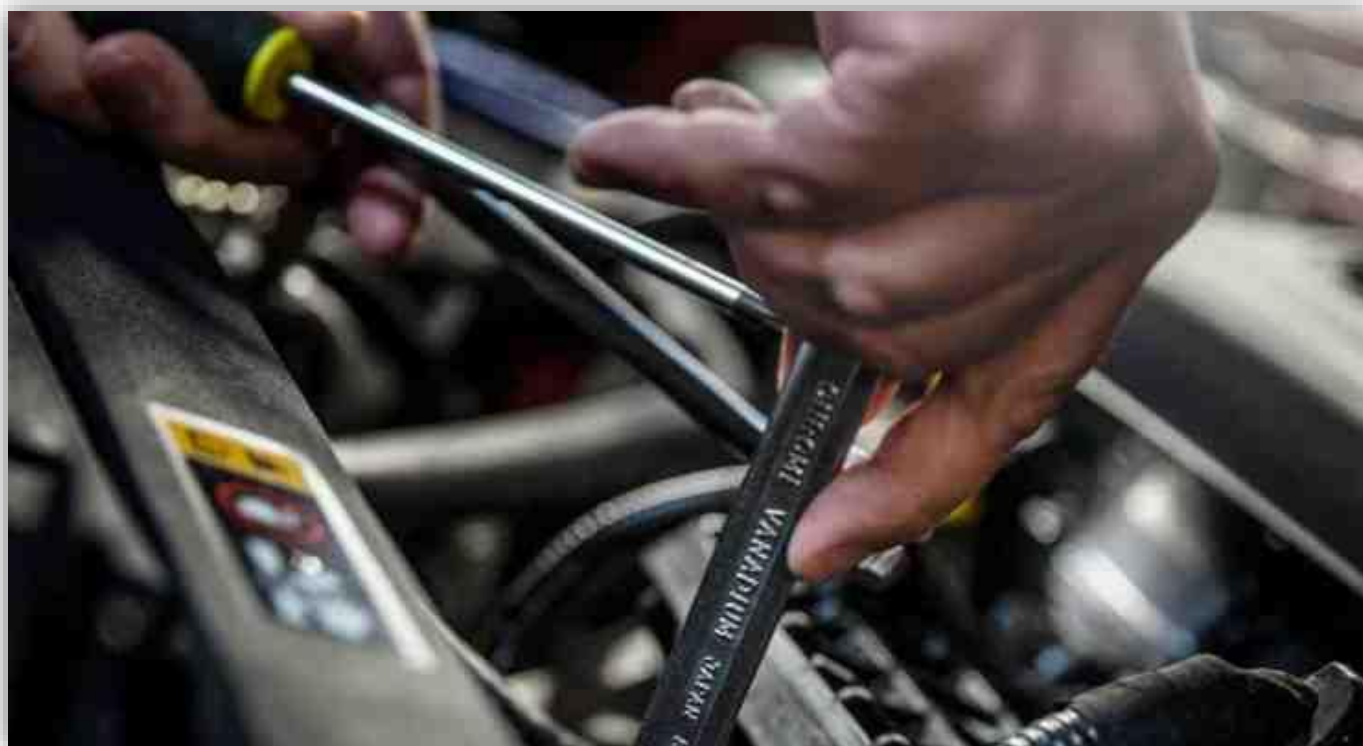


**Toyota visar första prototypen av vätgasdriven Hilux
60 mils räckvidd, full tank på fem minuter**

6. Konkurserna i bilbranschen fortsätter öka

Publicerad 2024-01-08 kl 1535 Text Erik Söderholm

Antalet konkurser bland svenska företag ligger på den högsta nivån sedan 1990-talets finanskris, enligt nya siffror från kreditinformationsföretaget UC.



Det är ett tufft läge för många bilhandlare och bilverkstäder runt om i Sverige. Antalet konkurser fortsätter uppåt, visar nya siffror.

”En hög osäkerhet inför framtiden och konkursnivåer som fortsätter att stiga indikerar att det vi nu ser kan vara toppen på ett isberg”, står det i [UC:s årliga konkursrapport](#).

Förra året försattes 403 bilhandlare och bilverkstäder i konkurs, en ökning med 23 procent jämfört med året innan. Det är också den högsta siffran sedan 2014 när UC började sammanställa statistiken.

Ökningen är dock något mindre än snittet för samtliga branscher som ligger på 26 procent. I transportbranschen försattes 406 företag i konkurs, en ökning med 26 procent.

UC beräknar också företagens så kallade konkursutsatthet, alltså antalet konkurser i förhållande till antalet aktiva företag. Bilhandlare och bilverkstäder hade den högsta siffran för konkursutsatthet bland alla de branscher som UC mäter bortsett från hotell- och restaurangbranschen.

Bilförsäljningen till privatpersoner har minskat kraftigt vilket påverkar de bilhandlare som inte är auktoriserade för något enskilt märke. Men det tuffa ekonomiska läget påverkar även andra branscher. Bland företagen som ansökt om konkurs i år finns [batteriföretaget Alelion](#), [lastbilstillverkaren Volta](#) och [husbilstillverkaren Nordic](#).



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Svensk husbilstillverkare ansöker om konkurs



Stor bilhandlare i konkurs: "Slopad bonus spiken i kistan"



Svenskt batteriföretag ansöker om konkurs



Lastbilstillverkaren Volta ansöker om konkurs



7. EU godkänner historiskt stöd till Northvolt

Av Elias Medelberg

Publicerad 2024-01-09 Uppdaterad 2024-01-09

Northvolts nästa fabrik är tänkt att byggas i Tyskland. Nu har EU godkänt Tysklands miljardstöd för att få det att bli verklighet.



Fabriken i Tyskland är tänkt att producera batterier för upp till 1 miljon elbilar.

Vi har tidigare kunnat rapportera om att Northvolt blivit lovade ett **miljardstöd av Tyskland** för att etablera sin tänkta fabrik i landet. Då var det dock inte klart om EU skulle godkänna det hela.

Med tanke på den något **problematiska ekonomiska situation** vi kunde rapportera om i slutet av förra året är nog pengarna efterlängtrade.

Totalt är det ett direkt stöd på 700 miljoner euro (runt 7,8 miljarder kr) och garantier om totalt 202 miljoner euro (kring 2,3 miljarder kr), som EU nu alltså gott med på.

Enligt EU handlar det om att säkerställa att Northvolts satsning stannar i Europa. Detta efter att det kommit ut information om att Northvolt funderat på att etablera fabriken i USA istället.



*Northvolt har planerat för flera nya batterifabriker runt om i världen.
På bild ser ni Northvolts batterilabb i Västerås.*

– Det tyska åtgärds paketet på 902 miljoner euro är det första enskilda stöd som godkänts för att stoppa satsningar från att avledas från Europa, säger EU:s kommissionär för konkurrensfrågor Margrethe Vestager.

Detta är möjligt på grund av ett tillfälligt kris- och övergångsramverk. Totalt är det cirka 10,1 miljarder kronor som Northvolt ska få tillgång till.

Northvolts VD, Peter Carlsson, har dock sagt att satsningen i Nordamerika står kvar trots att den tyska fabriken ser ut att få grönt ljus.

Den tyska fabriken ska producera elbilsbatterier till mellan 800 000 och 1 miljon bilar beroende på fordonets batteristorlek.

Northvolt har i dag en fabrik i Skellefteå kallad Ett och en i Gdansk med namnet Dwa. Fabriken som är tänkt för Tyskland får då förstås namnet Drei. Man håller även på med en **fabrik tillsammans med Volvo** som då förstås är tänkt för Göteborg.

8. DHL börjar köra ut paket med 50 Ford E-Transit

9 jan 2024

Fords satsning på elbilar i Europa har ett stort fokus på tillverkarens transportbilar. Först ut i var Ford E-Transit. Generellt var intrycken positiva, något som även transportföretaget DHL verkar hålla med om.



Som en del i deras mål att bli ett koldioxidneutralt företag år 2050 har DHL i Sverige nu tagit emot 50 Ford E-Transit. De ska användas för leveranser av paket och bilarna är enligt Ford "skräddarsydda" enligt DHL:s önskemål.

– Att DHL Express nu går över till helt elektriskt och väljer nya E-Transit som transportbil illustrerar tydligt Ford E-Transit kompetens och förmåga att sörja för olika typer av företag och deras varierande behov, säger Mikaela Gerdes som är försäljningsansvarig för Fleet på Ford Sverige.

Förutom en anpassad inredning med modulsystem har transportbilen fått ett specialanpassat insteg till lastutrymmet för att göra det enklare att kliva ut och in under en dags alla stopp.

Ford E-Transit har en räckvidd på 31,7 mil – eller upp till 40 mil i stadstrafik. Den går att få med en motor på 184 eller 269 hästkrafter på bakaxeln och har en nyttolastkapacitet på 1.470 kilo.



Carl Undéhn

9. Så hyllas Saab 9000 T16 – rekordbilen fyller 40

Av Maths Nilsson 9 januari 2024 kl 16:34

En av Sveriges mesta och mest älskade bilmodeller fyller 40 år i år. Saab 9000 kommer att hyllas under Saabfestivalen i år. – Folk som var med vid lanseringen, och andra som var med och tog fram 9000 kommer vara med under festivalen, säger Peter Bäckström, intendent för Saab-museet.



Företaget Saab Automobile må vara dödförklarat sedan konkursen i december 2011, men kulten och dyrkan till Saabs bilar är större än någonsin. En undersökning visar att Saab är världens mest saknade bilmärke. Under 2024 firar ett av företagets mesta och mest omtyckta modeller 40 år och kommer hyllas extra. Saab 9000 premiärvisades den 26 maj 1984 på Kolmården.

När bilen presenterades för 40 år sedan var det Saabs första helt nya modell sedan Saab 99 gjorde debut 1967. Modellen var banbrytande som större bil genom att den hade tvärställd motor och exceptionellt stora utrymmen i förhållande till sin storlek. För lilla Saab var det ett enormt vågspel att ta fram en helt ny modell och företaget samarbetade med Lancia i utvecklingen. Stora delar av formen togs fram av legendariske designern Giorgetto Giugiaro. Samarbetet resulterade även i bilmodellerna Lancia Tema, Fiat Croma och Alfa Romeo 164.

Bilen fick ett extremt gott mottagande när den visades upp i maj 1984 på Kolmården. Journalisterna hyllade den kompakta bilen som hade stora utrymmen inuti. I USA blev den till och med klassad som "Large Car" av EPA. Designen var betydligt mer konservativ än hos den egensinniga Saab 900. Bilen hade för tiden rena sportbilsprestanda med en turbomotor på 175 hästkrafter som gav en toppfart på 220 km/h. Det blev säljsuccé och ett tag stod kunderna i kö efter Saab 9000.



Ett par år senare slog tre Saab 9000 Turbo 16 världsrekord på Talladega-banan i USA. De körde 10 000 mil oavbrutet i full fart. Den snabbaste bilen hade en snittfart på 213,299 km/h inklusive depåstopp för service och tankning. Ett otroligt världsrekord, där flera av rekorden står sig än idag. Prestationen firades med en specialmodell som hette Saab 9000 Talladega som är en de mest eftertraktade modellerna idag.

Saab 9000 utvecklades och kom i flera nya modellversioner, som sedanen CD och den uppdaterade halvkombin CS. Motorn växte till 2,3 liter och som mest 225 hästkrafter. Saab 9000 kom att leva ända till den 6 maj 1998 och det tillverkades 503 087 bilar under 14 år. Idag är många bilar borta – men modellen börjar nå klassikerstatus och fler och fler har Saab 9000 som hobby- och samlarbilar istället för som bruksslitare.

När Saabfestivalen går av stapeln i sommar kommer Saab 9000 att vara huvudtemat och modellen kommer att hyllas under parollen ”40 years of Engineering Excellence”.

– Tajmingen är excellent. Det var nämligen den 26 maj 1984 som bilen presenterades på Kolmården så närmare ett 40-årsjubileum går nästan inte att komma. Folk som var med vid lanseringen, och andra som var med och tog fram 9000 kommer vara med under festivalen, [säger Peter Bäckström till TTela](#).

LÄS MER:

- [Damen gömde undan vinstbilen i årtal – Saab 9000 i nyskick...](#)
- [Saab är världens mest saknade bilmärke](#)
- [Ikoniska Saab Aero-bilarna på auktion – ägda av...](#)
- [Såld på superbilsauktion – så dyr blev unika Saab EX](#)
- [Unik Saab 900 Aero Turbo16 såldes för jättesumma på auktion](#)
- [Legendaren bakom Saabs Talladega-rekord och Saab 9-5 har...](#)



FILM: <https://youtu.be/PKE3aLLD3HM>



Maths Nilsson

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

Teknikens Värld

10. Fullt ös över 50 – BMW M-historien

Publicerad 08 jan 2024 kl 14:03

BMW:s M-avdelning har presterat bilar som lockat entusiaster i över 50 år men hur började allt och varför? Hur har historien utspelats och hur stor del har egentligen motorsporten spelat? Linus Pröjtz hoppar ner i M-bassängen och tar det från början.



Kroppsligt är Linus inte över 50 ännu, men mentalt har 60-strecket passerats för länge sen.

Ni är säkert väldigt många som har personliga minnen att dela med er av när det gäller **BMW M**. Själv har jag under de senaste 25 åren kört mycket, eller det mesta, som rullat ut genom de där portarna nere i södra Tyskland. I alla fall sett till gatbilar. Men M-historien fick sin början genom motorsport och jag tycker det är rätt att börja med just det och ett minne. Som satte sig djupt i min egen motorsportsjäl.

Tänk er tillbaka till någon gång under 1990-talets första hälft och tänk er den svenska motorsportscenen. **STCC** var fortfarande några år bort, någon stor och framgångsrik elitserie i racing fanns egentligen inte. För egen del åkte jag, 16-17 år gammal, på den racing där farsan tävlade. Så enkelt var det. Vilket i det här fallet tog oss till **Mantorp Park**. Jag kan inte minnas sammanhanget, men för mig var det årets höjdpunkt då Special Saloon, med de mest extrema bilarna på svensk mark, tävlade samtidigt.

Lagom till start tog jag mig runt till läktaren vid chikanen, satte mig tillrätta i perfekt solljus och bara njöt. På förhand var den SKC-sponsrade, extremt breddade Camaron med enorm V8 och ännu större vinge min favorit, men jag skulle få se på annat. Och höra. Per-Gunnar Peggen Andersson rullade ut till start i **BMW M3 E30** i grupp A-utförande, en bil som framstod som ingenting ståendes bredvid Camaron. Men jag säger så här – den där fyrcylindriga spisen under huven varvade bortom 10 000, kanske bortom 11 000, och Peggen visade med sin kapacitet i bilen vem som bestämde. Camaron fick stryk. Och jag var helt såld. Just där och då cementerade sig M3 och BMW Motorsport i mitt medvetande. Så där djupt som bara ett tonårsminne kan sätta sig.



Första bilen som fick bära M-tillägget byggdes bara för Sydafrikanska marknaden.



Den BMW 3,0/3,5 CSL som vann SM 1975 och den BMW 320 som vann 1976-77.

BMW M3 E30 var ingalunda starten för Motorsport GmbH, men modellen kom att öppna de dörrar som fick M-varumärket att växa med kraft. Men vad var själva starten till allting? Jodå, rakt igenom motorsport.

Racing var big business i början av 1970-talet. Det var dessvärre även oljekrisen. Trots det lyckades både BMW och Ford satsa så hårt på motorsport att det skulle ge eko än idag. Hos BMW behövde E9-generationen, eller 3,0 CS, få bättre förutsättningar för motorsport och det kunde bara ske genom att ändra i produktion. Men hur?

I maj 1972 bildas ett bolag inom bolaget, BMW Motorsport GmbH, och de bägge Ford-männen Jochen Neerpasch och Martin Braungart lockas till BMW för att bygga upp den nya avdelningen. Målet var att vinna standardvagns-EM, där Ford dittills varit synnerligen starka.

Resultatet blev BMW 3,0 CSL som dels kom att vinna det där mästerskapet och dels kom att sätta BMW Motorsport GmbH på kartan.



BMW M3 E30 som rallybil.



Gatbil och racerbil sida vid sida.



BMW M1 Procar kördes i samband med vissa F1-deltävlingar. Här i Monaco.

Med tiden blev CSL en legend. För att förstå hur stort EM var 1973 kan vi notera en rad aktiva F1-förare i startfältet såsom **Jackie Stewart**, **Niki Lauda** och **James Hunt**. Senare, när 3,0 CSL blev turbomatad, skulle även **Ronnie Peterson** och **Gunnar Nilsson** tävla med den.

För att göra CSL-delarna regelmässigt tillgängliga för racing var CSL tvungen att tillverkas i 1 000 exemplar, med vinge och spoiler samt dörrar och huvar tillverkade i aluminium (där kommer L som i Leicht in i bilden). De allra flesta 3,0 CSL levererades med de aerodynamiska hjälpmedlen liggandes i bilen i stället för monterade då de inte var tillåtna på många marknader. Alla dessa regler hit och dit...

CSL kom att bli det avstamp som BMW Motorsport behövde. Samtidigt ska vi vara tydliga med att BMW hade en synnerligen aktiv och framgångsrik motorsportavdelning innan Motorsport GmbH och CSL. Under 1960-talet krigade 1800 TI/SA om segrarna och så snart -02-serien fick liv påbörjades motorsportsatsningen med den.

Redan under 1960-talet kom BMW att agera motorleverantör med framgång. Under 1970-talet började de riktigt stora segrarna ramla in, bland annat inom Formel 2 med den fyrcylindriga M12/7-motorn. Sex F2 titlar blev det fram till början av 1980-talet om jag har räknat rätt. Samma motor hamnade även i framgångsrika grupp 6-racersportvagnar från Lola, Chevron och Osella samt även i den **MER-sponsrade BMW 320 som Bo Emma Emanuelsson vann SM Special Racing med 1976-77**.

Som om inte det räckte stod M12 som grund för den turbomatade kraftkälla BMW använde inom Formel 1 och som **Nelson Piquet** vann 1983 års förartitel med i sin **Brabham BT52**. BMW:s hittills enda titel inom F1.

Under 1970-talet växlade BMW upp som företag och många historiskt viktiga modeller såsom 3-, 5-, 6- och 7-serie lanseras. För BMW Motorsport GmbH innebar mittmotorbilen M1 den första helt egna produkten från M-avdelningen.



BMW:s hittills enda F1-titel togs av Nelson Piquet med Brabham BT52 1983.

Återigen var grundtanken motorsport, men produktionsstarten drog ut på tiden. Effekterna av detta blev flera, men sammantaget försvann BMW:s möjlighet att klassa in bilen för GT-racing. Förvisso kom entypsklassen **M1 Procar**, som kördes som supportklass till F1, att ge modellen en hel del uppmärksamhet.

Och visst satsades det av privatstall, även med turbomatade versioner, men för BMW:s egen del blev M1 ett klassiskt exempel av för lite och för sent. Vi ska nämna en liten detalj i M-sammanhanget – BMW 530 MLE från 1976. Alltså en 5-serie av E12-generationen som blev första BMW att faktiskt bära M-tillägget.

Förkortningen står för Motorsport Limited Edition. Det byggdes bara drygt 100 exemplar för att klassa in modellen för racing i Sydafrika och mycket riktigt var det även hos BMW i Sydafrika som modifieringen utfördes. Med andra ord den första M-bilen, två år före M1 och tre före M535i.

Vårt nästa steg i historien är det viktigaste steget av dem alla och nu börjar vi ta oss tillbaka till den där läktaren på Mantorp Park. För nu ska det handla om **BMW M3**. En modell som föddes av exakt samma anledningar som CSL, men som kom att bli en ikon i sin egen tid på ett mycket större sätt.

Reglerna för grupp A under 1980-talet, där M3 skulle klassa in, stipulerade minst 5 000 tillverkade exemplar och tanken på sådan volym kan ha avskräckt till en början. Resultatet? Totalt tillverkades nästan 18 000 M3 E30 och framgången berodde mycket på motorsporten.

Enkelt uttryckt var första M3 en breddad 3-serie med aerodynamiska hjälpmedel och en 16-ventilers rak fyra internt kallad S14 på 2,3 liter och 200 hästar (195 hästar i de länder där den såldes med katalysator). När man detaljstuderar M3 E30 inser man att det finns så mycket mer – både på och under ytan. Karossen gav, trots vinge och spoiler, lägre luftmotstånd än vanliga 3-serien. Bromsar uppgraderades, diffbroms i bakaxeln var standard liksom kryssekerhjul. Bilen andades motorsport och kom att bli en enorm framgång på racerbana. Vi ska inte räkna upp allt, men kan konstatera att M3 E30 vann WTCC-titeln 1987, ETCC 1987-88, BTCC 1988 och 1991 samt extremt viktiga hemmamästerskapet DTM 1987 och 1989. Utöver mästerskapstitlarna visade sig modellen hysteriskt framgångsrik inom långloppsracing. Seger vid Nürburgring 24-timmars 1989-92 samt 1994, seger vid 24-timmars på Spa i Belgien 1987-1988, 1990 och 1992. Rallysatsning med brittiska Prodrive ska vi inte heller glömma.



Tre generationer M3 lockar med härliga egenskaper. E36, E46 och E92 (coupé)



Senaste BMW M3 som kombi, eller Touring. En nischmodell som tagits emot väl.



BMW M3 CS övertygar både på bana och väg med bland annat 550 hästar.



McLaren F1 med BMW-motor blev världens snabbaste bil. Och vinnare på Le Mans.

Varför blev M3 så populär? Den såg ungefär likadan ut i försäljningshallarna som ute på racerbanorna. Den var något nytt, något hett och något som kunde utmana etablerade sportbilar. De modifieringar som genomfördes för racing, som man kunde se med blotta ögat, var relativt lätta att utföra själv om man ville.

Extra läpp på bakvingen, större hjul, sänkning, frontsplitter, mindre backspeglar och de-kalkit. Kulten kring M3 har aldrig släppt, men visst har vi märkt en tydlig återgång till standardutförande på senare tid då värdet på bilarna stuckit rejält. Men då, för 25 år sedan när man kunde få tag i en okej bil för under 100 000 kronor, var det många som ville modifiera. Och handen på hjärtat – tilltalas inte även du av en M3 E30 med hyfsat trimmad 2,5:a som varvar runt, eller bortom, 8 500 r/min?

Med M3 E30 når både historien och BMW Motorsport GmbH en brytpunkt. Förvisso kommer historien att fortsatt cirkulera otroligt mycket runt motorsport, men i och med M3-framgången kommer produktionsbilarna att växa till något helt nytt. Förvisso hade E28-generationens **M5** börjat rulla ut från fabriken 1985, men kommande modeller skulle få ett helt annat genomslag. M5 av generation E34 (1988-1995) kom att bli ett grymt bra skyltfönster för vad som 1993 döptes om från Motorsport GmbH till M GmbH. E34 blev även den första M-bil som erbjöds i kombiutförande. En exklusiv modell, kanske ännu mer idag då den tillverkades i knappt 1 000 exemplar.

Med E36-generationen av M3 lyfte försäljningen till helt andra höjder. Lanserad 1992 med rak sexa på tre liter och 286 hästar, från uppdatering 1995 på 3,2 liter och 321 hästkrafter kom den att tillverkas i drygt 71 000 exemplar fram till och med 1999.

I grund och botten var E36 inte framtagen för att låsa upp smarta trimdelar för racing. Under **E36-generationens** livslängd var FIA klass 2, även kallat Supertouring, det stora standardvagnsreglementet inom racingvärlden. Vilket innebar att BMW först utgick från 318 och senare 320-modellerna.

Reglerna var tydliga med max två liters slagvolym och maxvarv på 8 500 r/min. Fighterna världen över var stenhårda med enorm uppslutning från biltillverkarna. Förutom BMW såg vi Audi, Ford, Honda, Mazda, Nissan, Opel/Vauxhall, Peugeot, Renault, Toyota och Volvo. Säkerligen fler ändå. Men för BMW var det aldrig aktuellt att satsa med M3 E36 i Supertouring, även om den faktiskt fanns med fyradörrars sedankaross.



BMW V12 LMR vann 24-timmars på Le Mans 1999 och till 2024 försöker man igen.

Under E36-perioden satsades en del på främst GT-racing i USA och på nationella racingserier i Europa. Därför kom versioner såsom M3 GT (Runt 350 tillverkade), M3 Lightweight (troligen runt 125 tillverkade), M3-R (specialversion för Australien, knappt 20 byggda) och M3 GTR för att klassa in M3 i tyska ADAC GT Cup Touring Car-serien att se dagens ljus.

Sett ur en rent gatbilsorienterad synvinkel kan vi konstatera att M3 E36 blev första M3 med SMG-växellåda. Förenklat en manuell låda med robotiserad koppling. Utförandet i E36 lämnade en del i övrigt att önska när det gällde flexibilitet vid vardagskörning, men detta skulle bli klart bättre i nästa generation M3. Men först över till något helt annat – **McLaren F1**.

BMW M GmbH med sin motorguru Paul Rosche i spetsen svarade på McLaren F1-konstruktören **Gordon Murrays** förfrågan om att bygga en motor till hyperbilen F1. Kraven var extrema men BMW levererade, med sin S70/2-motor en 6 064 kubikcentimeter stor V12-motor med 60 graders vinkel mellan cylinderbankarna, över målet. Den första målbilden om 550 hästar från en sugmotor överträffades och den officiella effektsiffran kom att anges till 627 hästar. Den extrema motorn med torrsumpsmörjning och ytterst kompakta mått vägde bara 266 kg. Förvisso var det 16 kg mer än vad Gordon Murray hade krävt, men då effekten vida översteg målbilden accepterades det.

Målet var att bygga en motor till produktionsbilen McLaren F1, men då kunderna till den samma krävde att få köra racing blev S70/2-motorn även aktiv inom motorsporten. Framgången kom direkt då McLaren F1 vann 24-timmarsloppet på Le Mans vid första försöket 1995. McLaren F1 med sin BMW-motor kom att vara ytterst framgångsrik då GT-racingen växte sig stark under 1990-talets senare hälft. Dessutom skulle motorn, i rent racingutförande kallad S70/3, hjälpa BMW att vinna 24-timmars på Le Mans 1999 med racingsportvagnen V12 LMR. Som kuriosa kan vi nämna att M GmbH även byggde en sjukt cool prototyp av X5 med S70/3-motorn, en modell som kallades X5 LM.



BMW M5 E34 blev första M-modell som kombi, en modell som idag är hett eftertraktad.

Det är vid det här laget tydligt att M GmbH har många strängar på sin lyra. Det byggs bilar på löpande band, det tas in uppdrag utifrån som levererar succéer och marknaden sväljer allt den föds med. Något som visar sig med all önskvärd tydlighet när man räknar samman antalet tillverkade M3 av generation E46.

Under åren 2000-2006 tillverkades drygt 85 000 M3 i coupé och cabrioletutförande. När M3 E46 lanserades möttes press och kunder av en både modern och klassisk BMW på samma gång. Formspråket och den raka sexan utan turbo eller kompressor andades tydligt ett historiskt arv, men modellens funktion var ytterst modern.

Den bästa kombinationen? Smaken är som baken, men min högst personliga uppfattning är att E46 är en synnerligen trevlig pjäs. Förvisso är inte motorsportanknytningen lika tydlig som hos M3 E30, men det spelar ingen roll. Det här är än idag en riktigt trevlig bil att köra och allra bäst var specialversionen M3 CSL som vi testade sensommaren 2003.

Hyllningen till motorsportavdelningens första riktiga framgång från tidigt 1970-tal med samma namn. Med luftbox i kolfiber och 360 hästar ur den 3,2 liter stora raka sexan som gick att varva till minst 8 000 r/min... Det lät gudomligt. Och gör det fortfarande. Bara 1 383 M3 E46 CSL byggdes och alla har blivit eftertraktade samlarbilar. Motorsportsatsning? Absolut, men den raka sexan dömdes ut efter säsongen 2000.



BMW M5 Competition F90 med 4,4-liters V8 och dubbelturbo. Mycket prestanda.



BMW M5 Competition F90 med 4,4-liters V8 och dubbelturbo. Mycket prestanda.

När M3 GTR byggdes inför 2001 var det med V8-motor och den kontroversiella modellen vann American Le Mans Series GT-klass. Under 2001 räckte det att modellen såldes på minst två kontinenter under loppet av tolv månader för att reglerna skulle infrias, vilket BMW hävdade sig göra. Jo, det byggdes faktiskt några så kallade produktionsbilar, men till 2002 höjdes kraven på antal tillverkade bilar och BMW drog tillbaka modellen från tävlande och några gatbilar lämnade aldrig fabriken – men BMW ska ha tre sådana bilar kvar själva.



En kontroversiell racingversion med V8, fast vanliga M3 E46 hade rak sexa under huven.



Senaste BMW M2 vid 2023 års Bankalas på Gelleråsen. En stark liten rackare.



Vid 25-årsjubileet av förra segern på Le Mans – är det dags igen med BMW M Hybrid V8?



*BMW M8 Competition är mer GT-bil än renodlad banbil.
Liksom M5 V8 med dubbelturbo på 625 hk.*

BMW M3 GTR i racingskepnad kom att vinna 24-timmars på Nürburgring 2004-05, men viktigast av allt – M3 GTR E46 blev första M3 med V8-motor. Något som efterföljande E90 (E92 coupé och E93 cabriolet) kom att utrustas med.

Att gå in i detalj på varje M-bil börjar nu bli både jobbigt och övermäktigt. För man kan säga så här. Under 1980-talet etableras vad som då hette Motorsport GmbH som produktionsdel av BMW, under 1990-talet utvecklas verksamheten och spektrat breddas.

Produktpaletten fortsätter att växa under början av 2000-talet för att idag omfatta allt från nyligen introducerade **M2** (G87) via klassiska M3 (nu i G80-generation) med såväl sedankaross som efterlängtd Touring kombiskepnad samt i CS-utförande till bjässen **X6 M**. Hela nio olika modellserier erbjuds idag som rena M-bilar, lägg därtill en rad versioner av varje modellserie.

Utöver dessa renodlade M-bilar finns steget under, så kallade M Performance-modeller, men det är en annan historia. I stället konstaterar vi att vad som började som ett skrik på lättare, snabbare och mer effektiva racerbilar för drygt 50 år sedan lever och frodas på ett sätt som aldrig förr.

Motorsporten fortsätter att agera drivbänk, något som ytterligare får fart då BMW ännu en gång ska ge sig ut i jakten på segern vid 24-timmars på Le Mans 2024 med nya racersportvagnen BMW M Hybrid V8. Historien fortsätter att skrivas med andra ord.



Linus Pröjtz



Provkörning av BMW 3.5 CSL och 320i grupp 5



Provkörning av BMW M3 E30



Provkörning av BMW M5 (1985)



Provkörning av BMW M3 CSL



Provkörning av BMW M1 1980



Triss i BMW M3 – vi kör E36, E46 och E92

11. Renault 5 rodnade av testförarnas beröm

Publicerad 2024-01-04 kl 19:30 Text Calle Carlquist

Första intrycket av innovativa och smart paketerade småbilen Renault 5 var positiva – något som tillverkaren drog nytta av i reklamen.



I våras fyllde Renault 5 halvseket jämnt, vilket fick tillverkaren att brassa på med en rejäl uppställning av den glatt fyrkantiga franska favoriten på Retromobile-utställningen i Paris. Nyligen visades ett speciellt **"jubileumskoncept"** och enligt planen är en helt ny elversion på gång – "femman" lever i högsta grad ännu.

Annonsen här intill är hämtad ur Vi Bilägare 1973, året efter debuten, när Renault ännu var fristående på svenska marknaden och långt innan smeknamnet "Stålmusen" myntades för TS-varianten på 64 hk. Greppet att relatera till vad ett antal biltidningar skrivit om en ny modell efter första provkörningen är klassiskt och gratis – men ska väl helst användas om recensionerna varit positiva.

Det var de för nykomlingen: "... och jag vill påstå att det är den mest begåvade av småbilsnyheterna" skrev bil(d)tidningen Se. "Nya Renault 5 har kvar den praktiska infallsvinkeln från 4:an och tar upp de bekväma detaljerna från 12:an", tyckte Teknikens Värld, medan vi på Vi Bilägare betonade de nydanande stötfångarna av plast: "Renault 5 har höga, korrosionsfria stötfångare fram och bak av en plastkonstruktion, som motstår småkollisioner vid upp till 7 km/tim".

Utan att rodna, alltså.



Calle Carlquist

Teknikens Värld

12. Provkörning av Ferrari 250 GT SWB

Publicerad 14 feb 2021 kl 2049

Det fanns en tid före beräkningsmodeller, säkerhetssystem och organiska inslag i designspråket. En tid då fordonsindustrin tillät bilar att vara tidlöst vackra bara för sakens skull. Och vackrast av dem alla var Ferrari 250 GT SWB. Så säger Linus Pröjtz, som provkört den 61:a tillverkade av totalt 165.



Du ska inte förverkliga alla dina drömmar, för då har du inget kvar att drömma om.

För ett ögonblick slås jag av den där kommentaren som jag hört så många gånger, så typisk för landet lagom.

Samtidigt, det där talesättet ger jag inte mycket för och jag ska glatt erkänna att jag har tagit er, kära läsare, som gisslan. Ni är skälet till att jag sitter bakom ratten i Ferrari 250 GT SWB, men jag är ledsen att behöva erkänna – ni är i själva verket mitt svepskäl. Eller så kan vi kalla er för dörröppnare. För i detta nu håller jag på att förverkliga min kanske största fordonsrelaterade dröm, jag har fått nycklarna i handen utan förmaningar och ni ska få åka med.

Efter den trevande starten, den respektfyllda processen att själv ge sig tillträde till helgedomen, så öppnas kanal efter kanal i denna mekaniska stereo. Först lågmält – sedan med full volym.

Tanken på att man inte ska förverkliga sina drömmar sugts ner i de tre stående Weberför-gasarna samtidigt som den tre liter stora V12-motorn låter sitt stål hårda ljud överrösta allt och vid 6 500 r/min åker fyran i. Hastighetsmätarnålen har kastat sig förbi 150 km/h under full acceleration och jag vet inte om jag ska skratta eller gråta. Skratta för att det här motsvarar förväntningarna med råge och för att det faktiskt är jag som sitter bakom ratten. Gråta för att jag vet exakt hur snygg bilen är när den sätter sig över bakhjulen under full acceleration, men jag får inte se det just nu för... jag sitter bakom ratten. Glädjetårar?



Det är något magiskt med bilen, den trollbinder med en form som i mina och många andras ögon är i det närmaste perfekt. Där finns en total harmoni i alla linjer och en uttalad styrka med de lätt förhöjda och markerade formerna över hjulen. Fastback-karossen med sina små fönstertytor, den lilla taköverbyggnaden samt fåtalet detaljer förstärker liksom det kompakta formatet – så nära en mekanisk muskel man kan komma. Och den ser snabb ut när den står stilla.

Modellen, som konstruerades av Carlo Chiti, Giotto Bizzarrini och Mauro Forghieri, möttes av idel lovord när den lanserades på Parissalongen 1959. Den av Pininfarina ritade och av Carrozzeria Scaglietti byggda karossen ansågs förföriskt vacker – den bästa dittills på ett 250-chassi. Det faktum att Ferrari valt att korta axelavståndet, från GT-modellernas sedvanliga 260 till uppkäftiga 240 centimeter gjorde underverk för den kompakta formen. Därför fick den även smeknamnet SWB – Short Wheelbase Berlinetta.

Det korta axelavståndet gjorde även underverk för bilens förmåga att vinna på tävlingsbanorna. Stirling Moss, som egentligen gjorde allt i sin makt för att undvika Ferrari i allmänhet och Enzo Ferrari i synnerhet efter att den sistnämnda blåst honom på en racestyrning tidigt i karriären, var en av många som var sanslöst snabb i 250 GT SWB. Fem segrar i rad under 1961 i Rob Walkers klassiskt mörkblå 250 SWB. Visst, Mr Moss var snabb i allt men i den här var han verkligen snabb. Och det understryker även modellens genialitet. Skönhet, Grand Tourer och framgångsrik på tävlingsbanorna.

Historien om vår Ferrari 250 GT SWB har ett stort mått av racing i sig, men inte riktigt som man är van vid. Bilen, med chassinummer 2335, levererades via den franska Ferrari-återförsäljaren Franco-Britannic Motors i Paris till förste ägaren i januari 1961. Den lycklige mannen som tog emot bilen hette Louis Gamet och han kom att behålla bilen tills han dog 1982, vilket måste betraktas som ett betyg så gott som något. Någon racing var det aldrig tal om, men väl en hel del iltransporter mellan Paris och London.



Mr Gamet älskade sin bil på de flesta sätt, men han tyckte att den var för slö. De standardmässiga 240 hästkrafterna räckte inte till och han skickade tillbaka bilen till Ferrari redan i september 1961 och krävde mer mos under huven.

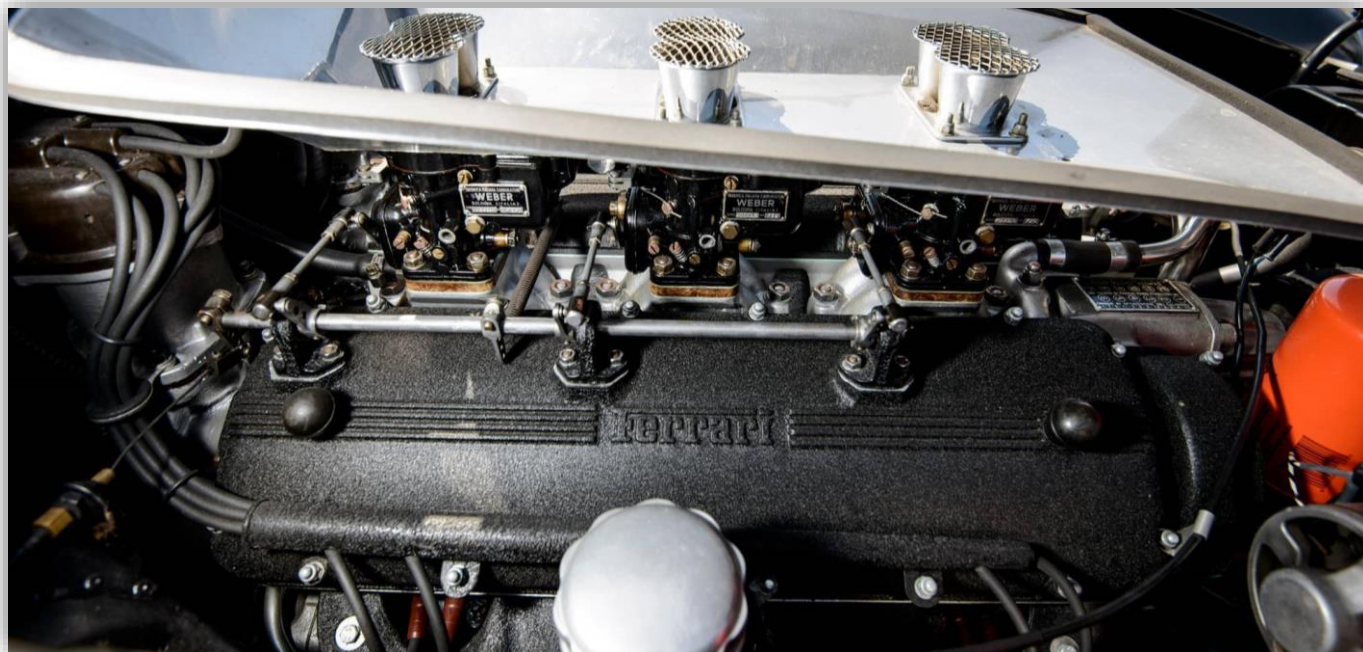
Enzo Ferrari löste problemet personligen, dessutom på ett högst intressant sätt. Han instruerade tävlingsavdelningen att ta motorn från den 250 SWB som hade kommit fyra totalt och vunnit klassen på Le Mans 1960 och sedan montera den i Gamet-bilen. Vid samma tillfälle byggdes bilen om till högerstyrning och instrumentpanelen fick mätarna samlade framför föraren på liknande sätt som legendariska 250 GTO senare skulle ha.

FERRARI 250 – KÄRT NAMN PÅ MÅNGA BARN.

Ferrari gjorde det inte enkelt för konsumenterna på 1950-talet då nästan alla bilar som erbjöds hette samma sak. Ferrari 250 kort och gott. Anledningen är givetvis att de alla hade, mer eller mindre, samma underbara tre liter stora V12-maskin med 60 graders vinkel mellan cylinderbankarna under huven. Som gav kraft åt såväl kontinentalkryssare som Le Mans-vinnare. Första 250-modellen introducerades 1953 och under årens lopp följde modeller med tilläggsnamn såsom Europa, Boano, Elena, Spyder California, SWB, GTO, GTE, GT Lusso, Monza, MM, S, TdF, Testa Rossa, TR 58, TR 59, TR 60, TR 60, TR 61, P och sist men inte minst LM... Så om man hittade en radannons som kundgjorde "Ferrari 250 till salu, billig vid snabb affär" så kunde det i princip innebära vad som helst.

Tanken på att det fortfarande är samma motor som sitter under huven där fram känns smått överklig.

Detsamma gäller det faktum att den här bilen aldrig genomgått någon karossrenovering. Visst har den fått nytt skinn inuti och ny lack utanpå, men karossformen är exakt som när den lämnade fabriken. Orörd. Synnerligen ovanligt, men den har levt ett bra liv med flera namnkunniga ägare – däribland musikern Eric Clapton.



V12-motor på 3 liter med en överliggande kamaxel per cylinderbank, trippla stående Weber-förgasare. Och ett ljud att dö för.

Huruvida jag och Clapton har suttit på samma skinn ska jag låta vara osagt, men jag sitter riktigt bra trots att förarstolen är fast monterad. Pedalerna sitter på perfekt avstånd från varandra, att tå-häla blir därmed en njutning.

Den tunna träratten med sina aluminiumekrar är stor och tur är det, för styrningen är tung. I alla fall i lägre hastighet. Bortom 100 km/h lättar den upp på ett befriande sätt, fast jag kan föreställa mig värre styrketräning än att vrida ratt i 250 SWB.

Samtidigt är styrningen exakt och bilen känns helt planterad på vägen, den går rakt på ett förtroendeingivande sätt. Chassimässigt var det inga större nyheter när den introducerades 1959, framvagnen har dubbla tvärställda länkar och bak sitter en stel axel upphängd i längsgående bladfjädrar. Men 250 SWB blev första produktions-Ferrari med skivbromsar, vilket var en stor nyhet för det lilla italienska märket vid introduktionen. Bromsarna är inte alls så tunga att hantera och ack så sköna då de bromsar spikrakt och erbjuder mycket bra stoppkraft.

Växellådan är en njutning att hantera. Förvisso krävs rejäl armstyrka för att hantera spaken, men belöningen kommer i form av en mekanisk känsla som enklast sammanfattas med ett enda ord – exakt. Ett ord som även sammanfattar bilen som helhet.

Förtroendet för bilen växer i en rasande takt för varje meter vi tillryggalägger och den talar till föraren hela tiden. Den älskar att bli körd och mistycker inte alls när tempot är högt, snarare tvärtom.

V12-motorn, denna mekaniska juvel på knappt tre liter och i det här utförandet med runt 265 hk, har en karaktär som går utanför det mesta den här världen har att erbjuda. Den är härligt kortslagig och trivs allra bäst när varvtalet sticker bortom 4 000 r/min och ljudet – hur mycket kan man tjata om ett motorljud? Det är så tätt, så starkt och så otroligt mekaniskt. Hårt, hårt, hårt! När varvtalet stiger så växer ljudkulissen, ilskan i V12-vrålet när man närmar sig 7 000 r/min är svår att beskriva. Men bilen bara håller i. Chassit kränger en aning när vi går in i de långsträckta snabba kurvorna på banan, men precisionen i alla rörelser består och det nätta formatet gör Ferrari 250 GT SWB till en njutning att hantera.



Samtidigt, den här bilen är så långt ifrån min värld man egentligen kan komma. Den värderas till 60 miljoner kronor, men jag bryr mig inte. Kärleken är blind, det här är min bil. Den är fulländad och upplevelsen är det yttersta beviset på att om man får chansen att förverkliga sina drömmar – gör det!

FERRARI 250 GT SWB 1961

Ursprungligt pris (1960): Vettig prisuppgift saknas.

Uppskattat pris (2013): För en standard produktionsmodell utan unik historia, runt 30 miljoner kronor. Denna bil värderas till runt 60 miljoner kronor.

Motor: Bensin. Tolvcyldrig längsmonterad V-motor, en överliggande kamaxel per cylinderbank. Två ventiler per cylinder. Tre Weber 40 DCL/6 tvåports fallförgasare. Borrning/slag 73,0/58,8. Cylindervolym 2 953 cm³. Max effekt 265 hk (198 kW) vid 7 500 r/min. Max vridmoment 360 Nm vid 6 000 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell synkroniserad växellåda.

Hjul: Borrani ekerhjul. Däck 205/70 R15. Originaldimension enligt Ferrari Classiche 185 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 415, bredd 169, höjd 126. Tjänstevikt ca 1 280 med stålkaross. Tank 120 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,5 s. Toppfart 235 km.

Bränsleförbrukning: Uppgifter saknas.



Linus Pröjtz

13. Ford Model T Special 1920



När Henry Fords Model T debuterade i oktober 1908 representerade den en kuslig kombination av hållbarhet, tillförlitlighet och prisvärdhet. Efter att ha varit i produktion i nästan 19 hela år med nästan oräkneliga uppdateringar, byggdes totalt cirka 15 miljoner exemplar av den älskade "Tin Lizzie". Förutom att göra Henry Ford till ett känt namn, satte den lilla bilen världen på hjul och bevisade det löpande bandets ekonomi och effektivitet. Model T är fortfarande ett bestående kulturellt fenomen idag och med rätta erkändes den 1999 som "Århundradets bil" av kända motorjournalister, över 700 andra värdiga kandidater till det prestigefyllda priset.

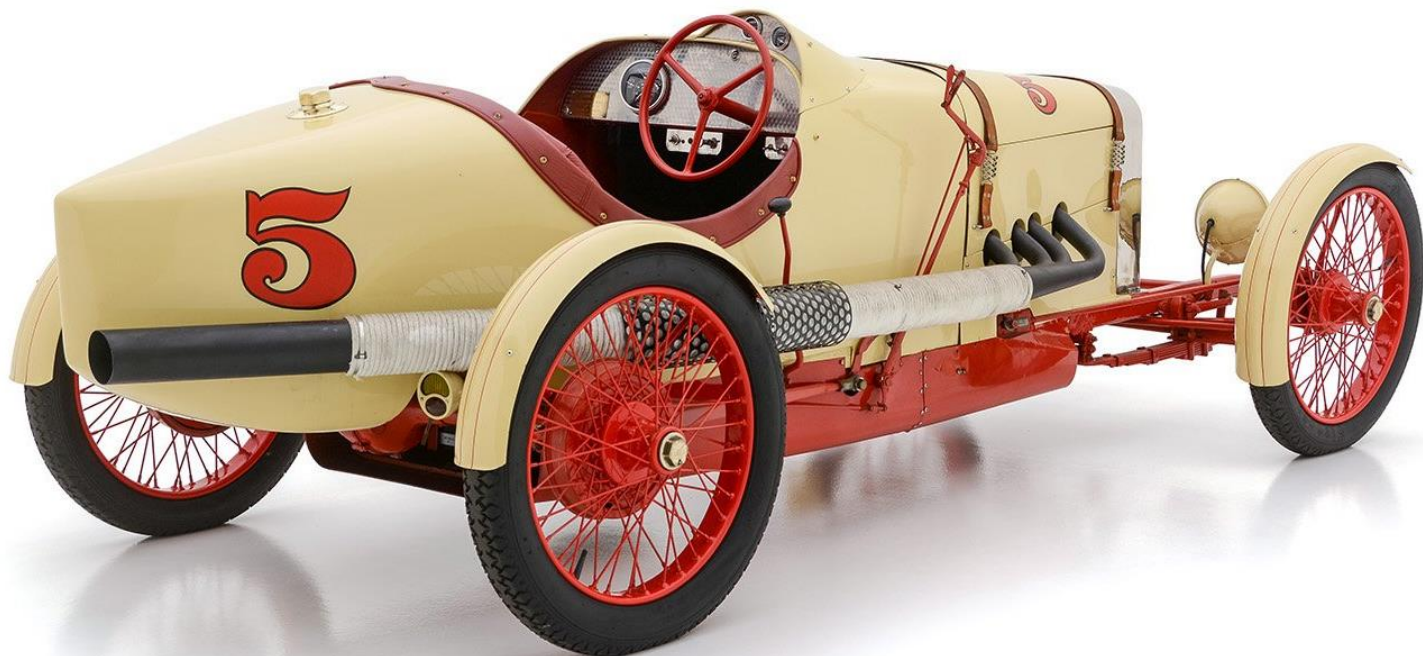




Tillsammans med sin anpassningsförmåga och prisvärdhet var Model T en produkt av kompromisslös kvalitet som inledde de senaste materialen och metallurgiska framstegen. Bland dem fanns användningen av krom-vanadinstål för Model T:s chassiram, vilket gav extraordinär styrka och hållbarhet, idealiska egenskaper för både racerförare och banbrytande hot-rodders. Medan en Stutz Bearcat eller andra snabba bilar på den tiden ofta var prissatta långt utom räckhåll för de flesta bilister under 1910- och 1920-talen, använde företagsamma ägare och bakgårdsmechaniker rikliga och billiga leveranser av Model T på marknaden för begagnade bilar eller från skrotupplag.

Model T:s popularitet och den oändliga jakten på hastighet sporrade också den begynnande eftermarknadsindustrin, som började tillverka uppgraderade motor- och drivlinedelar, tillsammans med lätta speedsterkarosser. Legioner av modifierade Model T blev lättare och uppgraderade och härskade snart på nöjesfältens grusvägar, satte nya hastighetsrekord på Kaliforniens torra sjöar och förödmjukade dyrare och mäktigare motståndare i hemliga hastighetstävlingar på Main Street.

Bland dessa entusiastiska och företagsamma racerförare och tidiga hot-rodders fanns den färgstarke Joe Gemsa, välkänd för det kaliforniska racingbrödrskapet som "Jiggler Joe". Gemsa var en sprintbilsförare under 1940- och 1950-talen och en NASCAR-byggare och förare, och fortsätter att vara känd som en mästermaskinist som specialiserade sig på att modifiera fyrcylindriga Ford Model T- och A-B-motorer till virtuell perfektion från sin lilla verkstad i El Monte, Kalifornien. Gemsa var ute efter tävlingsvinnande prestanda och designade och byggde topplocken för den robusta Ford "4-banger". Han konstruerade och byggde också många andra stödkomponenter, inklusive magnet-, fördelar- och oljepumpsdrivningar och oljetråg för racers och rodders. Gemsa var också känd för att ha kört en vackert konstruerad och detaljerad Model T-roadster i hinkstil på 1950- och 1960-talen och för sitt expertarbete och engagemang för att hålla den upphoppade Model T-lågan vid liv så att nya generationer av fans kunde njuta av den fram till hans bortgång 1995.



Baserat på den allstädes närvarande Ford Model T, exemplifierar denna underbart suggestiva special rasen. Med ett aggressivt sänkt chassi och en fantastisk Bugatti Type 35-inspirerad kaross fångar denna Model T-special perfekt essensen av en 1920-tals dirtrack-racer med en distinkt europeisk stil. Kraften som matchar Model T:s häftiga utseende levereras av ett fyrcylindrigt Model T-cylinderblock toppat med ett toppventilstopplock från Joe Gemsa och matas av dubbla Weber 40 DCOE-förgasare.

Den här Model T-specialen har en ljusgul finish och körs på röda Buffalo-trådekerhjul med matchande ram och fjädring och är mycket engagerande rakt igenom, med lågt placerade strålkastare, en sidomonterad reservdel på förarsidan, läderremmar för huvhållning, en motorsvarvad instrumentpanel och snygg röd klädsel med knappar. En laddningsuppsättning av generatortyp ger ökad tillförlitlighet, en extern växelspak hanterar växlingar, två-hjulsbromsar ger bromskraft och det moderna, tidstypiska Classic Instruments-mätarkluster innehåller en varvräknare. Ett häftigt heltäckande tonneau-skydd skyddar sittbrunnen när Speedster är i vila.

Som erbjuds drar denna välbyggda Model T special nytta av sparsam användning under de senaste åren och presenteras i mycket gott skick med lack av god kvalitet som visar en ljus men konsekvent patina och fin läderklädsel. Spännande att köra med ett fantastiskt avgasljud från det djärva sidomonterade tävlingsavgasröret, denna fängslande Model T-special är lämplig för ett brett utbud av spännande vintage-körevenemang, där den säkert kommer att locka beundrare var den än dyker upp.



Roger Warolin