



Innocenti C Coupé 1966-68

- 1. Toyota GR Yaris får ny åttastegad automatlåda**
- 2. Tesla och Volvo måste sätta tillverkningen på paus**
- 3. Tesla saknar rostskydd**
- 4. Nio ET5 Touring är en strömslukare med alltför långsam laddning**
- 5. BMW ökade elbilsförsäljningen med 75 procent 2023**
- 6. Svenskar förlorar jobbet på grund av Teslastrejken**
- 7. BYD har nu ett eget fraktfartyg till sina elbilar**
- 8. Påtänd Elon Musk**
- 9. Finska elmotorcykeln uppdaterad med kameror**
- 10. Saab Turbo orsakar budhysteri**
- 11. Innocenti C en prisvärd klassiker**
- 12. Railton Tourer**

Feber

1. Toyota GR Yaris får ny åttastegad automatlåda

Av Bobby Green 2024-01-12 kl 15:40

Och mer effekt.



FILM: <https://youtu.be/ctEHDSgP2FI>

I höstas skrev vi om ryktet att Toyotas lilla busbil GR Yaris skulle erbjudas med åttastegad automatlåda i framtiden, och nu får vi reda på att dessa rykten stämde. Det sades också att bilen skulle få 300 hästar mot tidigare 261 men riktigt så kul blev det inte. Den uppdaterade versionen bjuder istället på 280 hästar och får ett vrid på 390 newtonmeter. Samtidigt har även chassiet vässats ytterligare och körställningen i kupén ska nu vara ännu sportigare. Den nya bilen går endast att få i Circuit-version som ger dig en kylare till och ett modifierat luftintag. Vill man inte ha den nya lådan kan man välja en sexpetad manuell också.

Försäljningen i Sverige drar igång i början av sommaren och då kommer även priserna att släppas. Läs allt om uppdateringarna på länken nedan. newsroom.toyota.eu.



Bobby Green





**Toyota GR Yaris får 300 hästar
Och åttastegad automatlåda**



**Toyota presenterar hårdare GR Yaris
Lättad och saknar baksäte**



**Engineering Explained pratar om Toyotas nya fyrhjulsdraft
Därför funkar systemet så bra**

2. Tesla och Volvo måste sätta tillverkningen på paus

Publicerad 2024-01-12 kl 0937 (uppdaterad 2024-01-12 kl 1551) Text Erik Söderholm

Teslas tyska fabrik sätts på tillfällig paus på grund av den väpnade konflikten i Röda havet. Även Volvo Cars behöver pausa produktionen.



Tesla måste sätta bilfabriken utanför Berlin i Tyskland på paus under två veckor med start i slutet av januari, skriver [Reuters](#).

Anledningen är komponentbrist som uppstått på grund av störningar i transportkedjan i Röda havet. Det beror på att huthi-rebeller med uppbackning av Iran attackerat fraktfartyg för att visa solidaritet med Hamas i konflikten med Israel. Många fraktbolag undviker nu området helt.

Produktionsstoppet påverkar tillverkningen av Tesla Model Y som byggs i den tyska fabriken. När fraktfartygen behöver runda Afrikas södra punkt i stället för att ta vägen via Suezkanalen förlängs transporttiden med omkring tio dagar.

– Tesla förlitar sig mycket på Kina för batterikomponenter som måste transporteras till Europa genom Röda havet vilket utsätter produktionen för en konstant risk, säger Sam Fiorani, chef för Auto Forecast Solutions som spårar biltillverkarnas leveranskedjor, till Reuters.

Även Volvo Cars behöver stoppa produktionen i belgiska Gent på grund av situationen vid Röda havet som skapat brist på växellådor, uppger TT. Tillverkningen pausas i tre dagar.

– Vi är en global tillverkare så det är klart vi påverkas av internationella hinder, säger Kristin Boldemann Wester, chef för den globala pr-avdelningen på Volvo Cars, till nyhetsbyrån.

Artikeln har uppdaterats med uppgiften om att även Volvo behöver pausa produktionen.



3. Norska larmet: Tesla saknar rostskydd

Uppdaterad: 12 jan. 2024 Publicerad: 12 jan. 2024

Nu börjar larmrapporter komma från Norge att Teslas rostskydd är minimalt. Hur kommer en 10 år gammal Tesla egentligen att ha klarat sig?



Efter bara ett år på norska vägar, har Tesla Model Y fått rostskador. En total frånvaro av rostskyddsbehandling är en av orsakerna. Men det finns fler.

Som ett av världens elbilstättaste länder, är den norska bilmarknaden ett levande testcenter för hur elbilarna klarar sig i verkligheten över tid.

Det stora utbudet på marknaden kopplat till det växlande klimat som bilarna används i, gör att det är här som den begagnade elbilens framtid först kommer att kunna bedömas.

Den senaste tidens problem för elbilsförsäljningen, är kopplad till just osäkerheten för konsumenten om hur en begagnad elbil står sig, både när det gäller skick och värde.

Därför är den nu extra intressant när de första larmrapporterna börjar synas från verkstäder som aktivt arbetar med service på Tesla.

Hur klarar de vintern?

I en nyligen [publicerad video](#) går Tesla Owner Club Norways samarbetspartner Funderud Antirust AS igenom en ett år gammal Tesla Model Y för att se hur den har klarat sin första norska vinter.

Analysen är skrämmande.

Bilen visar sig vara helt utan rostskydd undertill. Insidan av skärmar, hjulupphängningar och bottenplatta är helt öppna för yttre påverkan.

Redan efter ett år börjar rosten att synas i skarvar och på utsatta ställen.



Personalen på Funderud Antirust AS samarbetar med norska Tesla-klubben för att på bästa sätt kunna förhindra rostangrepp på bilarna då rostskydd helt saknas från fabrik.



*Efter en vinter ser de obehandlade jordpunkterna ut så här.
Tappar de kontakten med karossen lär din bil bli stående.*



*Ett normalt lacklager sak vara ungefär 100-120 millimeter tjockt.
Under skärmarna på Tesla Model Y är det bara en fjärdedel så tjockt.*

Blandade material

Bilen är dessutom byggd av en blandning av aluminium och vanlig plåt. Där dessa två material har kontakt med varandra uppstår också ett klimat som främjar rost.

Funderuds passade också på att samtidigt mäta tjockleken på karosfärgen, som alltså är det enda skyddet mot yttre påverkan. De kunde på den bil de hade i verkstaden konstatera att färglagret bitvis bara var en tredjedel av den rekommenderade tjockleken.

I Teslas garantier finns dock en 12-årig rostskyddsgaranti som tröst.

Lusläser du villkoren, täcker de dock bara genomrostning som bevisligen kommer inifrån.

Salt, grus och vatten räknas som yttre påverkan och skador av detta, täcks alltså inte av försäkringen.

Så marknaden kan nog fortfarande vara lite avvaktande inför hur framtiden för elbilarna ser ut, efter 10 år på våra nordiska vägar.

Lär dig mer:

[Och se Funderud Antirust AS video här](#)
[Uttjänta elbilsbatterier får en ny chans](#)



Anders Værnéus
Journalist, författare



4. Nio ET5 Touring är en strömslukare med alltför långsam laddning

Av redaktören bytbil.com 2024-01-12 Text och foto Morten B. Bek

Förbrukningstest



En strömlinjeformad eldriven kombibil bör ha låg förbrukning, men så är det inte med Nio ET5 Touring, som dessutom laddar alldeles för långsamt.

Snön har lagt sig på gator såväl som på **Nio** ET5 Touring, som jag övertar från en Nio-representant nedanför min lägenhet. Det är inte så viktigt att det överlämnings sker nedanför min lägenhet, men det är ändå lite viktigt eftersom en laddoperatör nyligen har satt upp två 300 kW snabbladdare med två uttag vardera 100 meter från mitt hem.

Batteriet är på 23 procent när jag backar till ett av stativen och håller upp mitt kort framför läsaren. Batteriet i testbilen är det större av de två som finns tillgängliga för ET5 Touring. Det är på 100 kWh, vilket är mycket för en medelstor elbil med låg kaross. Som en av få elektriska kombibilar är ET5 Touring bekvämt lägre än många obekvämt höga elbilar.

Jag vill gå från 23 procent till 80 procent medan jag står vid laddstolpen. Hur lång tid kan det ta? Den maximala inmatningen i det stora batteriet är 125 kW, vilket har varit bättre i många elbilar, både billigare och dyrare. Om det är stabilt upp till 80 procent kan 125 kW vara en bra laddningshastighet.

Är laddaren fullt funktionsduglig?

Jag planerade att ladda från 80 till 100 procent vid min egen box i källaren. Det blir inte av direkt, eftersom bilen inte kommer i närheten av att absorbera 125 kW från laddaren. Den börjar från startpunkten, 23 procent, med 61 kW, och upp till 80 procent är den på 56-65 kW.



Det är så märkligt att jag ringer laddoperatören och får tag på en tekniker. Bara för att se om de nya laddarna är "fully operational". Och ja, de är i full drift. Och jag är den enda som laddar så jag behöver inte dela strömmen med någon annan. Teknikern frågar vilken typ av bil jag laddar. En Nio... Okej, det är inte första gången han hör att den är långsam.

Batteribytestationen ligger för långt ifrån mig för att det ska vara värt att åka dit. Men det är inte kul att sitta i 53 minuter och 37 sekunder för att ladda 55,6 kWh, även om jag har tid. Men det här problemet lär ju uppstå även de gånger man har bråttom.

Jag planerar in de sista 20 procenten upp till 100 procent hemma, men nu har tiden har glidit iväg så mycket att förbrukningstestet skjuts upp en dag så att det är tillräckligt ljusst för att ta bilder på resan.

Snö och slask

Det är direkt ocoolt att vara elbil när temperaturen ligger runt nollan, och det är också ocoolt att vara förare när det är snö och slask – och kanske is – på vägarna. Jag är extra försiktig när jag kör från hemmet till motorvägen.

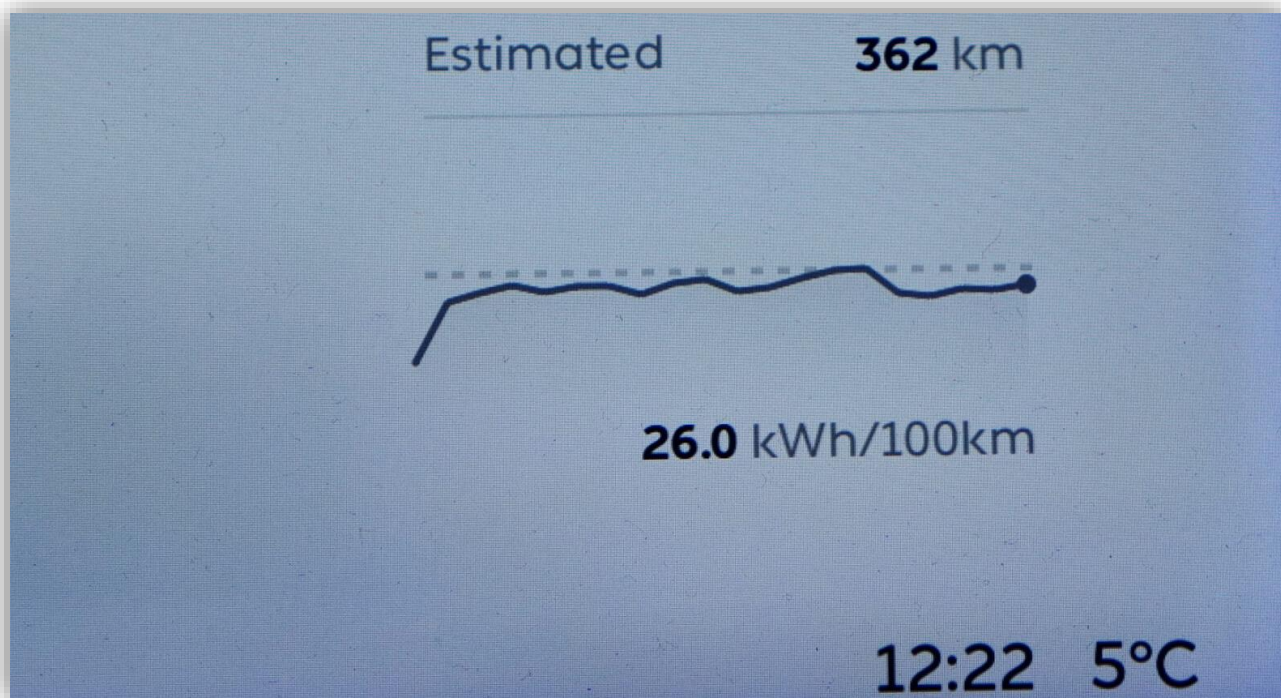
ET5 Touring är underbar

En fantastisk bil för motorvägen, där den lugna styrningen och den dämpade fjädringen gör körningen till en behaglig bris. Elbilen med 489 hästkrafter har fyrhjulsdraft med en elmotor på varje axel, så jag känner mig trygg, men inte övermodig.

Efter ett kort stopp på en rastplats kör jag en omväg utanför stan och in till centrum. Jag tror inte att jag har fått ut mer än 30 procent av bilens 700 Nm någonstans, och jag blir påmind, som jag ofta blir, om att ET5 Touring skulle klara sig med 250 hästkrafter.

Blandad körning med hög förbrukning

Resten av resan, som slutar på 163 kilometer, blir en bra blandning av snabba, långsamma och kurviga vägar genom vacker landsbygd.



Jag hade förväntat mig en något lägre förbrukning. Det är vinter, men jag har kört lugnt, inte pressat, och det här är vad jag får ut av det i en låg, aerodynamisk kombibil.

Resan är behagligt tom på händelser. Från mitt andra stopp är det raka vägen hem via landsväg, motorväg, motortrafikled och stad. ET5 Touring har den komfort som bör finnas i en dyr elbil, och inredningen och färgerna gör att den sticker ut jämfört med bilar från BMW och Tesla.

Instrumenteringen kan visa två räckviddssiffror samtidigt: WLTP-siffran på ena sidan och den realistiska siffran på den andra. Den realistiska imponerar verkligen inte på mig. Fulladdad är WLTP-räckvidden 560 kilometer, vilket för en strömlinjeformad kombibil med ett 100 kWh-batteri borde vara mycket högre. Jag är inte övertygad om att du vid blandad körning kommer att kunna nå mer än 350, kanske 400 kilometer på en full laddning.

Tillbaka i källaren kopplar jag in **Nio** i min laddare. Jag börjar ladda på 54 procent och under kvällen stannar laddaren igen. Batteriet är 100 procent fullt och 45 kWh har förbrukats med laddningsförlust. 45 kWh förbrukat på 163 kilometer ger en genomsnittlig förbrukning på 27,6 kWh.

Nio ET5 Touring 100 kWh

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 489 hk/700 Nm

0-100 km/h: 4 sekunder

Topp hastighet: 200 km/h

Förbrukning: 18,6 kWh/100 kilometer

Batteristorlek: 100 kWh

Laddningskapacitet: 125 kW

Räckvidd: 560 kilometer

Mått (L/V/H): 479/196/150 cm

Egen vikt: 2 210 kilo

Vikt vid bogsering: 1 400 kilo

Bagageutrymme: 450-1.247 liter



5. BMW ökade elbilsförsäljningen med 75 procent 2023

Posted by Kristofer Rask januari 11 2024

BMW Group levererade förra året 2 555 341 bilar från BMW, Mini och Rolls-Royce globalt. Det innebär att BMW Group ökade sina globala leveranser med 6,5 procent.



Men det som ökade mest var leveranserna av koncernens elbilar.

Försäljningen av rena elbilar landade på 376 183 fordon vilket motsvarar 15 procent av den totala försäljningen. Det motsvarar dessutom en ökning med imponerande 74,4 procent jämfört med 2022.

De viktigaste modellerna hos BMW var BMW iX1 och BMW i4 förra året – där lanseringen av BMW i5 också spelade en viktig roll. I början av 2024 lanserar BMW nya BMW iX2 och senare under våren kommer den första helt **eldrivna Touring-modellen** att göra debut som en del av BMW 5-serien.

– Med vårt breda utbud av elektrifierade modeller möjliggör vi för fler kunder att välja elektrifierat. Intresset för elektrifierade BMW-modeller syns även i Sverige. 83 procent av våra nyregistreringar var elektrifierade, och nästan varannan bil var en ren elbil (47 procent av total volym), berättar Johanna Kriisa, Sverigechef för BMW.



Kristofer Rask

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

6. Svenskar förlorar jobbet – på grund av Teslastrejken

Publicerad 2024-01-12 kl 1424 (uppdaterad 2024-01-12 kl 1432)

Text Magnus Kvandal

Småländskt företag varslar: "Direkt koppling".



Företaget **Hydro Extrusions** i småländska Vetlanda varslar 20 av sina dryga 600 anställda om uppsägning. Det [rapporterar Sveriges Radio](#).

Enligt vd:n Jonas Bjuhr beror uppsägningarna på [strejken mot Tesla](#), som pågått sedan oktober förra året.

– Det är direkt kopplat till Teslakonflikten, säger han till SR.

Hydro Extrusions tillverkar aluminiumkomponenter till bilar som tillverkas i Teslas fabrik i Tyskland.

Eftersom företaget är medlemmar i IF Metall har de i och med fackets konfliktåtgärder sedan den 24 november tvingats sluta leverera dessa komponenter till Tesla.

IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä [säger till TT](#) att facket har erbjudit Hydro Extrusions att täcka de drabbades löner för att undvika uppsägningar, men att de tackat nej.

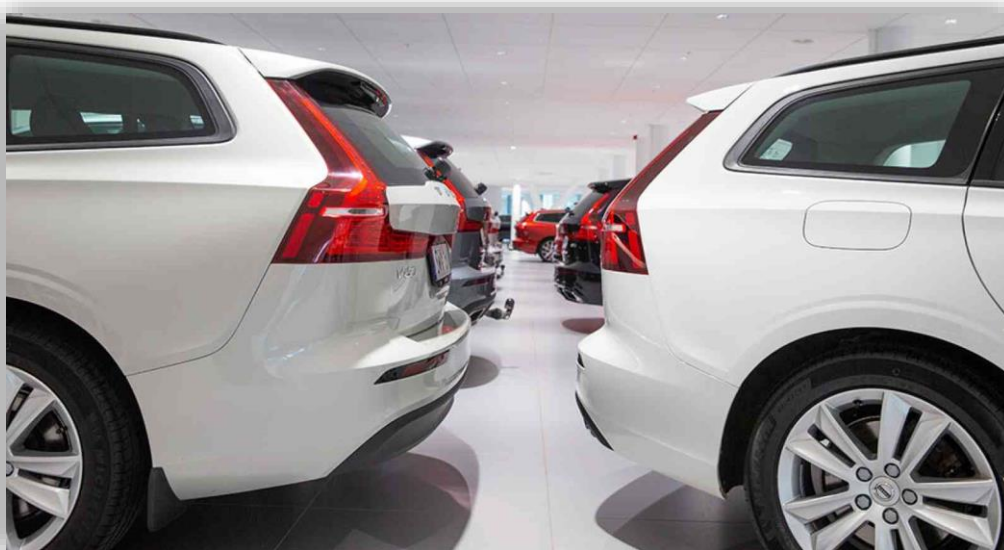
Mer från vi bilägare:



Strejken på Tesla utökas – fler verkstäder i blockad



Tesla och IF Metall har mötts – nytt samtal på måndag



Säkerhetsproblem hotar billeverans – Volvo kan drabbas



7. BYD har nu ett eget fraktfartyg till sina elbilar

Av Bobby Green

2024-01-12 kl 13:20

Sväljer 7000 bilar



FILM: <https://youtu.be/p-7hi8d0oDc>

Vi har tidigare skrivit att de kinesiska elbilstillverkarna har lite problem att få sina bilar skeppade till Europa eftersom det råder brist på fraktfartyg. Nu får i alla fall BYD det lite enklare eftersom de låtit bygga ett eget fraktfartyg som efter godkännande nu är på väg med sin första last till Europa efter att det har lastats i Shenzen.

BYD Explorer No. 1 som fartyget heter har kapacitet att frakta upp till 7000 bilar och drivs delvis med naturgas.

[bloomberg.com](https://www.bloomberg.com)



Bobby Green



**Kina har problem med att frakta elbilar till Europa
Är brist på fartyg**



**BYD säljer nu fler elbilar än Tesla
Gick om under fjärde kvartalet**



**EU ska granska kinesiska Geely, BYD och SAIC
Utredning om statsstöd till elbilar**



8. Påtänd Elon Musk (?): Svarta piloter korkade

Uppdaterad 12 jan. 2024

Publicerad 12 jan. 2024

Elon Musk, anklagad för att knarka och därmed skada sina bolag, går nu till rasistisk attack mot svarta piloter som han anser har lägre intelligens.



Elon Musk angriper på nytt mångfald och håller med en X-användare som rasistiskt hävdar att svarta piloter har lägre intelligens och därmed äventyrar flygsäkerheten för passagerarna.

Som vanligt använder Musk sin egen sociala plattform X när han gör sina många gånger absurda utspel.

Han har tidigare hoppat på judar och fått hård kritik för att sprida antisemitism och rasism, vilket redan [skjutit reklamintäkterna till X i sank](#).

Den här gången står svarta piloter i skottgluggen.

Fortune berättar att Elon Musk instämt i ett inlägg på X som antyder att piloter som rekryterats från högskolor och universitet med historiskt sett många svarta elever har lägre intelligenskvoter och att detta diskvalificerar dem från att flyga passagerarplan då det statistiskt innebär högre risk för att liv äventyras.

Elon Musk skrämmer bort annonsörerna

Det är inte första gången Musk går till angrepp mot mångfaldsrekrytering, vilket får annonsörer att dra öronen åt sig.

Nu skriver Musk på X att det “kommer att krävas att ett flygplan kraschar och dödar hundratalens människor” innan den, som han anser, “galna DIE-policyn” ändras.

DIE står för diversity, Equity and Inclusion, det vill säga mångfald, jämlikhet och inkludering och enligt Musk kommer människor att dö på grund av DIE.

Upprinnelsen till hans utspel nu är den allvarliga incidenten med Boeingplanet från Alaska Airlines där en dörrpanel slets bort under flygning på 5 000 meters höjd, vilket tvingades planet att återvända och nödlanda.

Ingen av de 171 passagerarna eller sex besättningsmedlemmarna kom som av ett mirakel till skada, men det kunde ha slutat med den första dödskraschen i USA:s luftrum sedan 2009, skriver Fortune.

Det inträffade har fått Musk att på nytt ventilerar sina åsikter där en bredare amerikanska kulturdebatt tagit fart om meritokrati (intellektuell elit) och mångfald, något som beskrivs som “känslomässigt laddat” inför höstens amerikanska presidentval.

När Musk angrep judar, vilket var första gången han integrerade med trångsynta användare, påstod han att “judar medvetet försöker marginalisera USA:s vita majoritetsbefolkning i vad som kallas teorin om det stora folkutbytet”, skriver Fortune och berättar att Musk senare delvis uttryckte ånger över vad han kablade ut.

I november utsattes X för en annonsbojkott i spåren av vd:n Elon Musks kontroversiella rallarsvingar.

Den amerikanska elbilsjätten Tesla, där Musk också är vd, har inte märkt av några konsekvenser av Musks understundom vrickade och ibland direkt osmakliga infall på X.

Tesla rapporterade senast ännu ett rekordkvartal i sin fordonsförsäljning.

Läs också: [Krisen fördjupas – ännu fler bolag slutar annonsera på X Dagens PS](#)

Samt: [Efter nazistkopplingarna: De överger X Dagens PS](#)

Missa inte: [Efter flygtraumat: De stämmer Boeing Dagens PS](#)

Läs mer här: [Efter bortsliten del av flygplanskroppen: “Vårt fel” Dagens PS](#)

Och här: [Larm om lösa bultar på Boeings flygplan Dagens PS](#)

Och här: [170 Boeingplan stoppas efter skräckhändelsen Dagens PS](#)

Läs också: [Panik hos medarbetare: Elon Musk knarkar Dagens PS](#)

Läs mer: [Så kan Musks knarkande sänka Teslas aktie Dagens PS](#)

Läs vidare: [Elon Musk: Då skulle jag ta droger Dagens PS](#)

Läs mer om det: [Teslas aktie rusade efter nya rekordsiffror Dagens PS](#)

Läs även: [Europa på efterkälken – Tesla och BYD leder framöver Dagens PS](#)



9. Finska elmotorcykeln uppdaterad med kameror

Av Ida Blix redaktör M3

2024-01-09 13:23 CET

Verge TS Ultra har kameror och sensorer för att se och på så sätt skydda föraren.



FILM: <https://youtu.be/shv1iiL5fgQ>

Medan moderna bilar är fullmatade med sensorer för att skydda personerna inuti är läget helt annorlunda för tvåhjuliga fordon. Där är saker som låsningsfria bromsar och antispinn-system relativt nya och fram till nu har ingen pratat om motorcyklar, AI och maskininläring i samma mening. Finska Verge Motorcycles är i Las Vegas för att ändra på det.

På CES-mässan visar de upp en uppdaterad version av sin elmotorcykel TS Ultra som börjar säljas senare i år. Den är utrustad med flera kameror och radar så den kan se, vilket kan göra den till det säkraste du kan köra på två hjul. De kallar det för Starmatter Vision.

Sex kameror tittar i alla riktningar och två högupplösta radar (framåt och bakåt) kompletterar med att upptäcka hinder på vägen eller fordon som kommer snabbt bakifrån. Informationen delas med föraren på flera sätt. En skärm ovanför styret kommer att visa det mesta, men det finns också en skärm på tanken med ännu mer information om vad som händer runt hojen. Allt presenteras med hjälp av Unreal Engine, så för första gången får föraren 3d-grafik.



Men det är inte den bästa idén att stirra på skärmar när du kör motorcykel och därför kommer systemet också att kunna höras i förarens hjälm. Företaget tror mycket på kombinationen och tror att framför allt rumsligt ljud kommer att vara en viktig del av upplevelsen. Något sådant ljudsystem för hjälmar existerar inte på marknaden idag, men mycket återstår av året så den som lever får se.

Verge TS Ultra ser ut som något ur en science fiction-film och har en unik lösning med motorn placerad i bakhjulet, som dessutom saknar nav för en riktig Tron-känsla. Batterierna är placerade lågt i chassit för bättre tyngdpunkt än andra elmotorcyklar, som placerat batteriet där bensintanken normalt är placerad.

Börja spara

Prestandan är hisnande, TS Ultra bjuder på 210 hästkrafter, 150 kW och ett vrid på 1200 Nm. 0–100 ska klaras på 2,5 sekunder och du ska kunna köra upp till 375 kilometer på en laddning. Tillsammans med Starmatter Vision-paketet pratar vi om en motorcykel med startpris på 44 900 euro.

Det finns en billigare modell som heter TS Pro med 137 hästkrafter och 350 kilometers räckvidd för 29 900 euro och ännu enklare TS med 107 hästkrafter och upp till 250 kilometers räckvidd för 26 900 euro. Men du ger inte bara upp prestanda och räckvidd, du får inte sensorpaketet.

De första hojarna ska vara redo för leverans till sommaren, men företaget har redan levererat några exemplar av TS till kunder i Europa, så det här är inte bara en scifi-dröm.



Ida Blix redaktör

Ansvarar för video och sociala medier på M3, Macworld och PC för Alla.

10. Otrolig tidskapsel – Saab Turbo orsakar budhysteri

Av Maths Nilsson

11 januari 2024, 20:40

En sensationellt fin Saab 99 Turbo har fått budgivningen att stiga mot himlen direkt. Bara några timmar efter att bilen lades ut på auktion är priset uppe i 400 000 kronor. Den kardinalröda Dröm-Turbon från 1978 har bara gått 3100 mil enligt mätaren.



FILM: <https://youtu.be/ucShUbbGJk4>

Saabs sportiga turbomodeller blir bara hetare bland bilsamlare. Den här pärlan tillverkades bara något år efter att den första Saab 99 Turbon visats upp på Frankfurts bilsalong 1977. Då var turbo något enormt spännande och okänt även om Porsche och BMW hade använt det på sina dyraste modeller. Men Saab var först med turbomotorn på vardagsbilar. Motorn förvandlade Saabs tvålitersfyra till en racer med ketchup-effekt när turbon började ladda för fullt.

Biltidningarna hyllade bilen och Saabs stjärna steg på bilhimmeln. Bilen toppade nästan 200 km/h med sina 145 hästkrafter, vilket var något oerhört för en familjemodell på 1970-talet. Vid den här tiden hade så gott som alla motorstarka bilar sex eller åtta cylindrar och sörp-lade bensen. Saabs turbo gjorde att bilen inte drog mer än en vanlig fyra vid vanlig körning, turbo kopplades in enbart när den behövdes. Idag är bilden en annan: Det är mycket ovanligt att en ny bil inte har turbo.

Idag finns det få exemplar kvar av Saabs första turbomodeller från 1970-talet och fina bilar är hett eftertraktade bland samlarna. Den här superfina Saab 99 Turbon från 1978 tillverkades hos Saab-Valmet i finska Nystad, såldes ny i Skåne, exporterades till Belgien och hamnade så småningom i USA. Nu säljs bilen med bara 3100 mil på mätaren **på auktionssajten Bring a Trailer**. Bara några timmar efter att bilen lades ut var budgivningen uppe i 400 000 kronor. Var ska det sluta?



– Är den här 99:an på riktigt? Är det kanske den bästa som finns kvar i USA? Den är i det allra bästa skicket av någon jag någonsin sett, skriver en användare på BaT.

För något år sedan såldes en Saab 900 Aero för runt 600 000 kronor, kanske kan det toppas av en 99 Turbo? Saaben är lackerad i den läckra Cardinal Red Metallic, som alla turbobilar har den frontspoiler och den klassiska ankstjärten på bakluckan. Intrycket fullbordas med svarta sidolister, turboemblem och 15 tums Inca-fälgar som är i perfekt skick. Interiören är sällsynt välbevarad och de röda plychsätena ser knappt använda ut. På instrumentbrädan sitter förstås laddtrycksmätaren. **Det verkar vara högt tryck även bland budgivarna**, så det blir spännande att se hur dyr denna Saab kan bli.

Såld den 16 januari 2024 för motsvarande 460 000 kronor.



Maths Nilsson

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



Bedagad ikon: En av Saabs 100 första turbo-bilar säljs



Skimrande Saab 99 Turbo som gått 3500 mil: "Världens..."



Saab 99 Turbo förändrade bilvärlden – nu säljs den...



Saab 99 Turbo i fyndskick: "Kommer öka i värde"



Unik Saab 900 Aero Turbo16 såldes för jättesumma på auktion

11. Innocenti C en prisvärd klassiker

Skrivet av Ben Branch

20 juli 2023

Innocenti C är en sällsynt och lite känd italiensk sportbil med lite brittiskt och amerikanskt DNA kastat in för gott mått. Bara 794 gjordes totalt och idag har de överlevande exemplen en kultliknande följd.



Innocenti C Coupé 1968

LÄSTID: CA 5 MINUTER

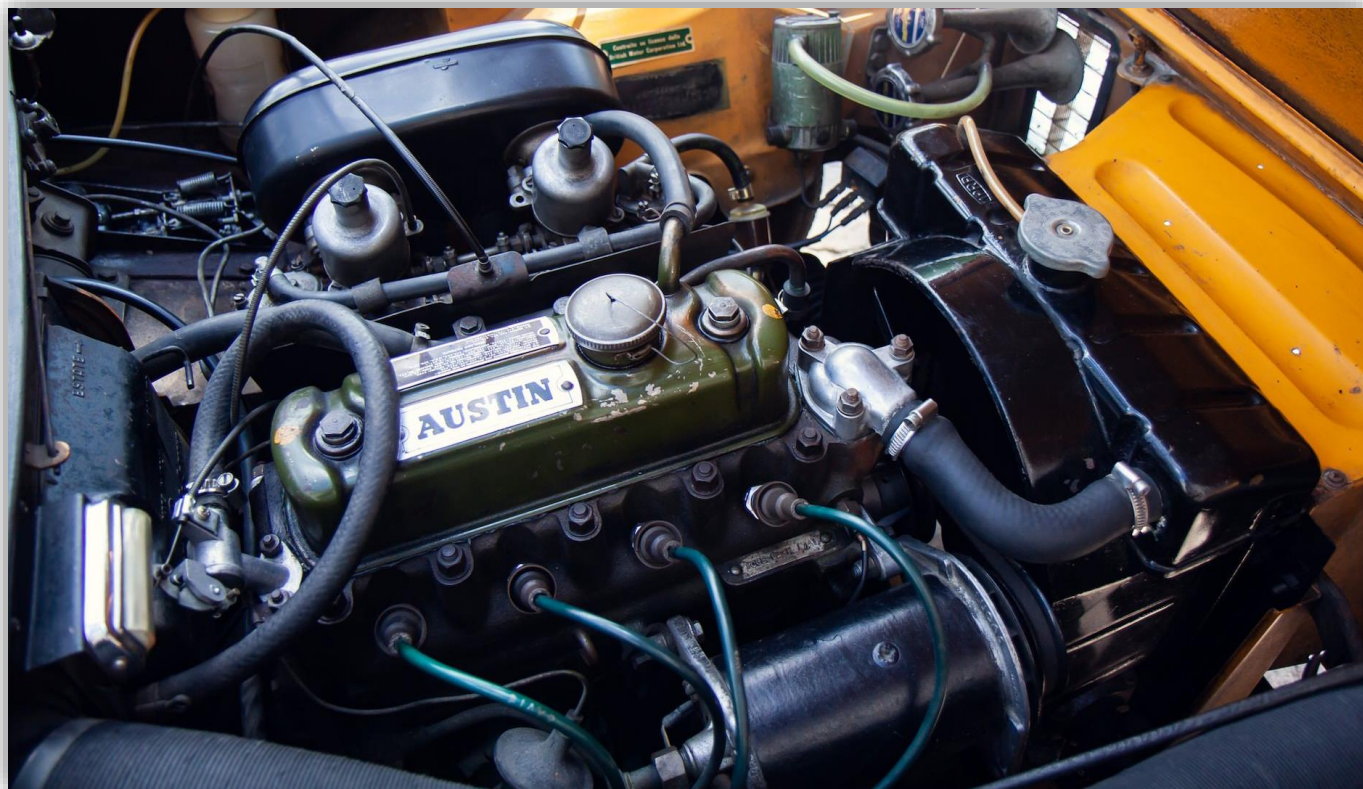
Den stiliga designen av Innocenti C skrevs av den amerikanska bildesignern Tom Tjaarda, och bilen använde grunden för Austin-Healey Sprite. Tjaarda skulle senare designa ett antal betydande bilar, inklusive Ferrari 365 California, De Tomaso Pantera, Fiat 124 Sport Spider och dussintals andra.



Interiören i Innocenti C är vackert utsedd, utan tvekan ganska trevligare än Sprite, även om den delar samma drivlina, fjädring och bromsar.

Snabba fakta - Innocenti C

- Innocenti var en italiensk skoter- och biltillverkare som ursprungligen grundades 1920 som ett italienskt maskinverk. Det förblev verksamt fram till 1996, med de senare åren av företaget som kännetecknas av att det byggde ett stort antal bilar, vanligtvis brittiska, under licens.
- Innocenti skulle berömt bygga Innocenti Mini, deras egen version av den brittiska klassiska kompaktbilen. De byggde också sin egen version av Regent (Allegro), och de utvecklade sin egen unika version av Austin-Healey Sprite med en helt ny kaross - Innocenti Spider som följdes av Innocenti C.
- Innocenti C introducerades 1966 och såldes fram till 1968. Den drevs av 1,1 liters BMC inline fyra som producerar 58 hk och skickar kraft tillbaka genom en 4-växlad manuell växellåda till den levande axelns bakre ände. Karossen var något bredare och längre än Sprite, vilket gav en lägre sitthöjd och mer inre utrymme.
- Bilen du ser här är en 1968 Innocenti C färdig i Giallo Positano över en svart interiör. Det erbjuds nu till försäljning från Vanda, Finland med 47 420 km som visas på vägmätaren, eller cirka 29 465 miles.



Bilen drivs av en 1,1 liters BMC rak fyra som producerar 58 hk och skickar tillbaka kraften genom en 4-växlad manuell växellåda till bakvagnen.

Innocenti: En historia Speedrun

Innocenti grundades av Ferdinando Innocenti 1920. Företaget var ursprungligen ett italienskt maskinverk som senare skulle bli känt för att producera **Lambretta-skotrar**, **Mini** och ett litet antal andra British Leyland-fordon.

Under åren omedelbart efter andra världskriget producerade Innocenti över ett dussin olika Lambretta -skotermodeller var dessa fordon kritiska för Italien efter kriget eftersom de tillät arbetarklassen att köpa prisvärda motoriserade transporter.

När den italienska och bredare europeiska ekonomin återhämtade sig och köpkraften ökade, fanns det mer efterfrågan på små och billiga bilar. Som ett resultat bildade Innocenti en allians med British Motor Corporation (känd som BMC, senare som British Leyland Motor Corporation).

Denna allians såg Innocenti producera en massa BMC-bilar i Italien under licens inklusive den berömda Mini med motoralternativen 848cc, 998cc och 1,275cc som skulle säljas som Innocenti Mini. Företaget skulle också producera Regent (Allegro) och deras egen version av Austin-Healey MKII Sprite med styling av Ghia och de unika stålkarosserna tillverkade av OSI nära Milano.

British Leyland skulle köpa Innocenti direkt 1972, vid den tiden var italienska Innocenti-försäljningen näst efter Fiat och framför både Volkswagen och Renault. De goda tiderna varade inte länge, företaget var i trubbel i mitten av 1970-talet och det såldes till **Alejandro de Tomaso** och såldes sedan till Fiat 1990. Det stängdes slutligen 1996.

Innocenti C

Innocenti C dök först upp till försäljning i september 1966. Det var efterföljaren till den tidigare Innocenti Spider, en konvertibel sportbil byggd på grunden av Austin-Healey Sprite med en helt ny stålkaross designad av Tom Tjaarda från Carrozzeria Ghia.



Med det ökade innerutrymmet, ett fast ståltak, vindlande fönster och förbättrat bagageutrymme är Innocenti C en förvånansvärt praktisk klassisk bil.

Karossen på Innocenti Spider och den senare Innocenti C (C för coupé) var bredare än Austin-Healey Sprite, och erbjöd mer inre utrymme och en lägre sitthöjd på coupe C-modellen.

I många avseenden var Spider en mer förfinad bil än det brittiska originalet, brandväggen hade flyttats framåt för ytterligare inre utrymme och den kom till och med med ordentliga vindfönster - en funktion som saknades i den ursprungliga "Bug Eye" Sprite.

Efter lanseringen 1961 var försäljningen av Innocenti Spider, kallad Innocenti 950 Spider efter motorvolymen, stark. Så stark faktiskt att företaget producerade så många som 13 bilar per dag 1962. Spider skulle följa utvecklingen av Sprite, så när Sprite fick en större och kraftfullare motor skulle den snart dyka upp i sitt italienska syskon.

I mitten av 1960-talet hade försäljningen börjat sakta ner och något nytt behövdes. Innocenti C utvecklades med en fast hardtop och helt nytt karosseri som var något bredare och längre än den tidigare Spider. Kraften tillhandahölls av samma 1100 cm³ inline-fyra som kommer från Sprite och parade med samma 4-växlade manuell växellåda.

Innocenti C skulle förbli i produktion i två år med totalt 794 sålda innan den avbröts 1968.

Den Innocenti C som visas här

Bilen du ser här är en vänsterstyrd Innocenti C från 1968, det sista tillverkningsåret. Det är färdigt i Giallo Positano över en svart interiör och lacken sägs nyligen ha lackats om.

Som man kan förvänta sig ligger den 1,1 liters BMC-raka fyran under huven och producerar 58 hk och skickar tillbaka kraften genom en 4-växlad manuell växellåda till bakvagnen på den levande axeln.

Denna Innocenti C har bara 47 420 km som visas på vägmätaren, cirka 29 465 miles, och i listan står det att den här bilen har tillryggalagt ungefär 2 000 km sedan det senaste motorolje- och filterbytet.

Om du vill läsa mer om denna ovanliga italienska sportbil eller registrera dig för att lägga bud kan du besöka annonsen här på Collecting Cars. Den bjuds ut till försäljning från Vanda, Finland.



12. Railton Tourer 1936



Railton Automobile Company skapades av resterna av Invicta Motorcar Company, som drevs av dåvarande kapten och senare Sir Noel Macklin. Trots att hans Invicta-märke hade dukat under för den världsomfattande depressionen 1933 lät sig Sir Noel inte avskräckas i sin önskan att bygga prestandabilar. Han konsulterade Reid Railton, racerförare och konstruktör av hastighetsrekordmaskiner som Bluebird och Napier-Railton Special om en plan för att bygga en ny bil.

Hudsons Terraplane-linje var känd för kraft, prestanda och rimligt pris, och Hudson drev en sund exportverksamhet till Storbritannien från USA. Macklin var imponerad. Genom att kombinera det bästa från Hudson-underbyggnaden med en elegant och lätt brittisk kaross skapade Macklin en ny bil som han kallade Railton – och drog full nytta av Reid Railtons berömda namn.

Några sexcylindriga Railtons tillverkades, men hade inte samma prestanda som åttan. Hudson-chassit fick sig en rejäl omgång, vilket resulterade i att bilen föll mer i linje med det lägre utseende som brittiska bilköpare var vana vid. Railton och besättningen modifierade chassit och styrlayouten på det tidigare Invicta-bruket Fairmile Engineering Company i Cobham, Surrey. Ramen sänktes, fjäderbasen breddades och styruväxlingen ökades till 15:1. Bromsarna förbättrades också. Fjädringen försågs med styvare fjädrar tillsammans med Andre Hartford Telecontrol dubbelverkande teleskopstötdämpare. Körkvaliteten kunde justeras från cockpit via reglage monterade under ratten.

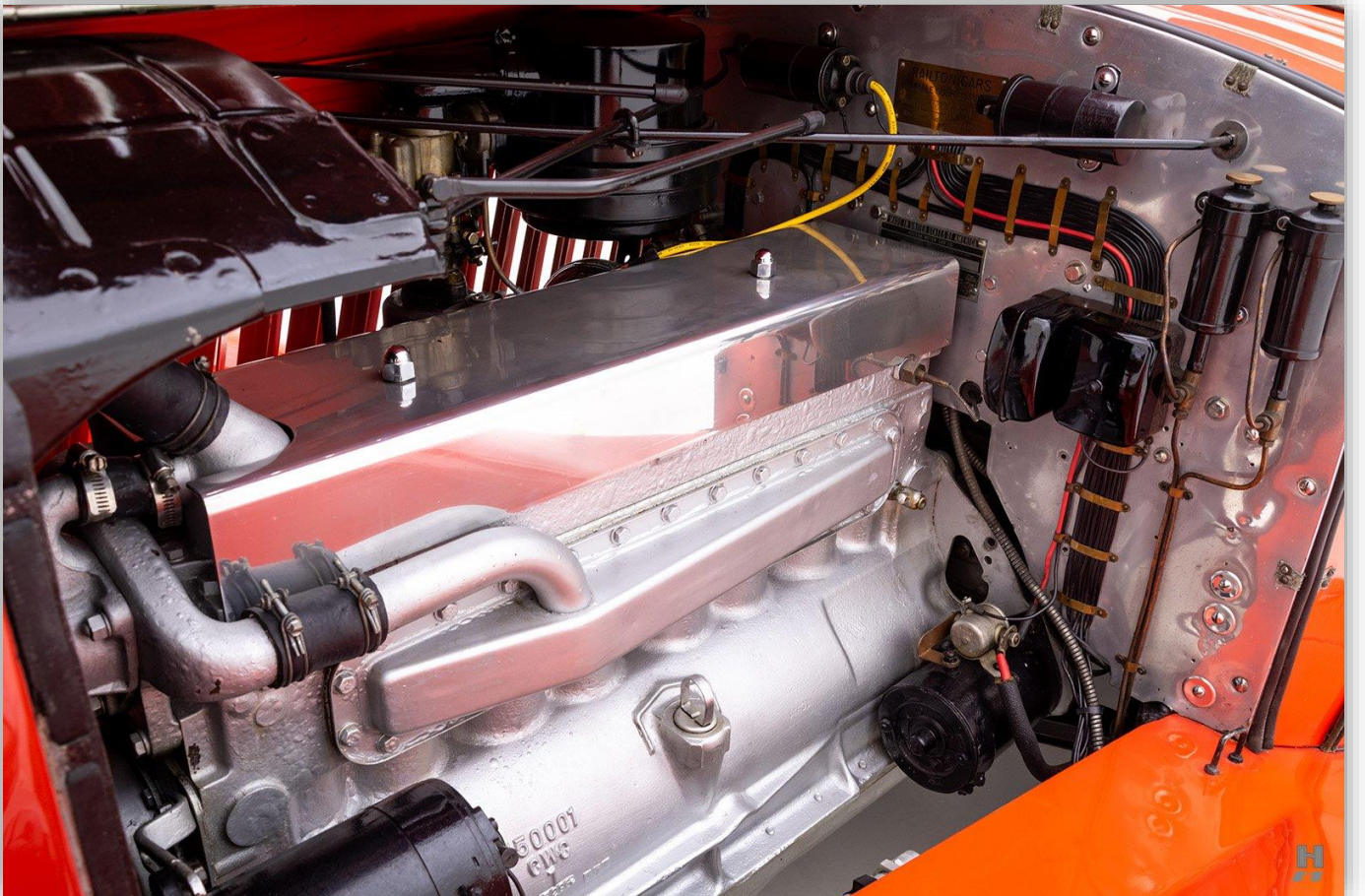
I början av 1930-talet utrustades Railtons med karosser tillverkade av stål av John Charles Limited. Senare karosser byggdes av ett antal karosserier, inte minst Carbodies, som hamrade och formade den ursprungliga öppna Tourer-karossen på detta charmiga exemplar. Även om Railton ändrade och finjusterade fjädringen i Hudson-chassit, lämnades motorn i stort sett orörd. Hålen i Hudson-åttan är bara 3 tum breda, men slaget är en bra underfyrkant 41/2 tum lång. Vridmoment för stubbdragning är tillgängligt vid nästan alla punkter i motorns arbetsområde, som toppade på bara 4 500 varv per minut.



Den raka åttamotorn med lång slaglängd, i kombination med den något ovanliga men smidiga Hudson-oljebadade korkbelagda kopplingsmekanismen, visade sig vara en dundersuccé hos både den engelska och amerikanska allmänheten för sin silkeslena och linjära kraftleverans. Med Tourer som väger 2200 pund och den långslagiga Hudson Eight under motorhuven kunde Railton ta sig från noll till 50 miles per timme på drygt sju sekunder - ganska imponerande för en bil som tillverkades för över 85 år sedan.

Denna sportiga Railton från 1936 har Hudsons kraftfulla raka åttacylindriga motor och smarta fyrsitsiga karosser. Enligt den tidigare ägaren levererades denna bil till en okänd ägare i Storbritannien och registrerades som DGO 229. Dess tidiga historia är ännu inte känd, men på 1960-talet upptäcktes den hos en brittisk bonde och skrotare vid namn John Wright. År 1967 förvärvades den av två bröder som skeppade den till Boston, Massachusetts, och därifrån anslöt den sig till familjen Davis i Little Rock, Arkansas 1970 och stannade hos dem i många år. Railton förvärvades av en Colorado-baserad samlare på 1990-talet, innan den landade hos den senaste ägaren 2012.

Med en finish i rödorange över beige och en kompletterande beige sufflett är den ett slående och sportigt exempel på detta sällan skådade märke. Den bär en välkött äldre restaurering och visar en tilltalande karaktär som inbjuder till regelbunden användning. Invändigt täcker mjuk beige läderklädsel sätena och dörrkorten, med ett generöst baksäte för vänner eller extra bagage när du turnerar. I klassisk brittisk tradition rymmer den eleganta instrumentbrädan en rad attraktiva Smiths-urtavlor, inklusive en varvräknare och tryckmätare för Andre Hartford-dämparna. Den röd-orange färgen är äldre men presenterar sig bra, med några mindre brister som hittas vid närmare inspektion. De stora kromade strålkastarna, det mittmonterade extraljuset och trådhjulen bidrar till förkrigscharmen och karaktären hos denna mycket sällsynta sporttourer. Under motorhuven är det snyggt, liksom resten av denna välköta Railton.





Den kraftfulla och kraftiga Hudson-drivlinan i kombination med den lätta karossen gör denna underbara bil till ett nöje att köra. Dessutom möjliggör den klassiska nedskurna dörren en rolig körupplevelse med armbågen utåt som bidrar till glädjen.

Den här bilen är i utmärkt skick och har en välskött och behagligt mjuk restaurering som förstärker den gamla världens karaktär från 1930-talet på ett briljant sätt. Railtons tillverkades i ett litet antal, är eftertraktade av samlare och erbjuds sällan till försäljning, vilket skapar en sällsynt chans att kräva en ovanlig och sällan sedd motorvagn som passar perfekt för turné- och klubbevenemang.



Roger Warolin