



Stutz Blackhawk coupé 1971

- 1. Prov av Maserati GranTurismo Folgore**
- 2. BMW lyfter M4**
- 3. Mellanmodellen Polestar 4 är officiell**
- 4. Rekordsiffror för Volvo Cars**
- 5. Så ska Ford ta sig ur försäljningskrisen**
- 6. Vill förbjuda laddning av elbilar från vägguttaget**
- 7. Elon Musks lön på 530 miljarder kr ogiltig**
- 8. Razzia mot däcktillverkare som misstänks för kartell**
- 9. Därför är 900 000 bilar avställda**
- 10. Sju av tio A-traktorer har defekter**
- 11. Nytt miljöstöd för eldrivna lastbilar**
- 12. Ny design gör Volvo FH Electric mer effektiv**
- 13. Provkörning av Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer**
- 14. Stutz Blackhawk**
- 15. Patentet som förändrade världen**



1. PROV: Maserati GranTurismo Folgore – snabb som blixten

Av Heinrich Lindner Bearbetning Tobias Mersinger

Publicerad 2024-02-03

Uppdaterad 2024-02-02

Maserati hör till en av uppfinnarna bakom den moderna sportbilen. Då är det naturligt att förväntningarna är höga när de släpper sin första elbil.



Epitetet Folgore (blix, på italienska) ska hängas på samtliga elektriska modeller från Maserati – i detta fall med 830 hästkrafter.

VAD ÄR NYTT? "Det är naturligtvis meningen", får vi som svar av designchefen Klaus Busse när vi (ytterst försiktigt) påpekar att nya GranTurismo liknar föregångaren väldigt mycket, trots att nykomlingen bygger på en helt ny arkitektur.

"Modellen är ansiktet utåt för Maserati och måste ha ett högt igenkänningsvärde", fortsätter den värtalige designern. Direkt går tankarna till Jeep Wrangler, Porsche 911 och Fiat 500 – ikoniska bilmodeller som vem som helst känner igen.

Mission accomplished skulle man kunna säga. Nya GranTurismo är en läcker skapelse, muskulös, spännande och ganska avskalad: ett diskret designarbete, made in Italy.

Även om designen påminner väldigt mycket om föregångaren är nya GranTurismo Folgore allt annat än bakåtsträvande. "Folgore" är italienska för blix och epitetet ska klistras på märkets samtliga elbilar.



Nästan alla funktioner styrs via pekskärmar – även växellådans funktioner aktiveras via knapptryckningar. Ergonomin och komforten är på topp, men långa personer får inte riktigt plats i baksätet. I Folgore har den klassiska klockan ersatts av en räckviddsvisare.

Först ut är alltså GranTurismo som är otroligt viktig för Maseratis framtid och därför måste allt bli rätt. Stellantiskoncernens spjutspets har inte råd att misslyckas, inom en snar framtid kommer nämligen även Maserati att sluta bygga bilar med förbränningsmotor och då behöver man nya försäljningsargument.

Och vilka argument nykomlingen har. Vad sägs om tre elmotorer som tillsammans ger sanslösa 830 hk och 1 350 Nm med boostfunktionen? Var och en av elmotorerna har dessutom en maximal effekt på över 400 hk vilket innebär att Folgore teoretiskt sett hade kunnat ha en systemeffekt på över 1 200 hk, problemet är bara att batteriet inte orkar leverera tillräckligt mycket ström för det.

Hos Maserati utesluter man däremot inte att en senare version av Folgore skulle kunna ha ett batteri som faktiskt orkar med effekten, men den som lever får se.

Än så länge får vi alltså "nöja oss" med ett 92,5-kWh-batteri (nettokapacitet 88 kWh), men prestandan är definitivt inget att rynka på näsan över. 0–100 km/h avverkas på hyperbilsaktiga 2,7 sekunder och toppfarten anges till 325 km/h.

Batteriet är dessutom T-format för att den optimala viktbalansen ska bibehållas (Folgore väger 2 260 kg) och för att inte kompromissa med den låga sittpositionen som vi är vana vid.

Interiören domineras av samma centralt placerade infotainmentenhet med dubbla skärmar som även sitter i förbränningsmotorversionen Grecale. Sätena är draperade i ett alcantaraliknande tyg som kallas Econyl och består av återvunna fiskenät från havet.

Instrumentpanelen är däremot läderklädd och smyckas av matta kolfiberpaneler med koppartrådar. Den klassiska klockan i mitten av instrumentbrädan har i Folgore bytts ut mot en räckviddsvisare.



*Nya GranTurismo följer föregångarens designfilosofi.
Maserati har återigen skapat en avskalad, vacker GT.*

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Vi körde Folgore på Autodromo di Modena, en ganska kort bana med mängder av tajta kurvor. Underlaget var kallt och fuktigt, vilket definitivt inte är de bästa förutsättningarna för en 2,26 ton tung elbil. Oron var dock helt och hållet obefogad. Trots den höga effekten är kraftutvecklingen linjär och förfinad, och inte alls lika halsbrytande som vridmomentssläggan i en Tesla.

Bromspedalkänslan är väldigt naturlig och övergången från bromskraftåtervinningen till de mekaniska bromsarna sker absolut omärkbart.

Man får inte glömma att Folgore inte är en sportbil och inte heller vill vara det. En GT ska i första hand vara bekväm och där kommer GranTurismo till sin fulla rätt. På en tajt, teknisk bana är chassit aningen för ofokuserat, vilket definitivt inte blir bättre av att Maserati har valt att utrusta Folgore med rullmotståndsoptimerade däck av typen Goodyear Eagle F1. Man har dock lovat att även erbjuda andra, vassare däck när bilen släpps.

GranTurismo Folgore är ingen lättviktare men den smarta batteriplaceringen ger bilen en låg tyngdpunkt vilket minskar karossrörelser. Visst kränger bilen fortfarande, men det sker kontrollerat och ger föraren en klar bild av bilens greppreserver.

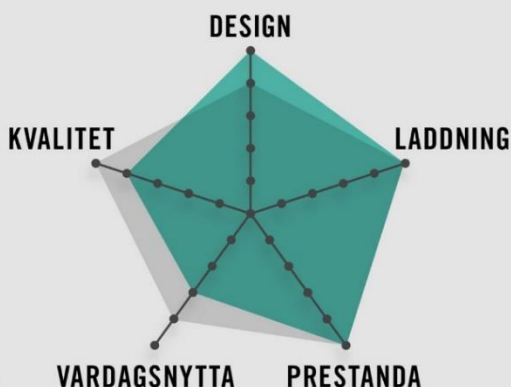
För att vara fyrhjulsdreven känns vägegenskaperna förvånansvärt tredimensionella: framaxeln är stoisk och obeveklig medan bakaxeln är mer eller mindre underhållande, beroende på valt körsläge. I GT-läget stryps effekten till 80 procent medan elektroniken gör allt den kan för att bilen ska röra sig så effektivt som möjligt. Hjulspinn? Över- eller understyrning? Icke.

Sportläget släpper lite på de elektroniska tyglarna och vässar samtidigt gas- och styrrespons, vilket i sin tur ändrar bilens attityd. Vill man däremot utmana sig själv väljer man Corsaläget, där de elektroniska hjälpredorna drar sig undan nästintill helt.

Här är det aldrig långt till underhållande överstyrning, men Folgore förblir alltid lika vänlig och förutsägbar. Folgore har även ett driftläge, men där får man ha löpande däckleveranser, annars är risken stor att man får gå hem.

PERSONLIGHET

- Maserati GranTurismo Folgore
- Porsche Taycan Turbo S



SUMMERING

Bäst: Löjligt snabb, mycket bekväm och lyxig, snabb laddning.

Sämst: Aningen själlös, högt pris.



NÖRDFAKTA. Batteriet och motorerna i GranTurismo Folgore är designade och byggda av Maserati själva. Varje motor har 100 permanentmagneter som anordnas i V-formation inom rotern. Motorerna kan inte kopplas ifrån utan är alltid kopplade mot det T-formade batteriet som består av 32 moduler av pouchceller. Tack vare 800V-teknik kan batteriet laddas med upp till 270 kW vid en snabbbladdare, vilket gör att laddningen från 20 till 80 procent inte tar längre än 18 minuter. Inom en snar framtid kan laddeffekten dock komma att uppgraderas till 300 eller till och med 350 kW.

BORDE JAG KÖPA DEN? Maserati GranTurismo Folgore är en imponerande skapelse, men det är kanske bilens största bekymmer. Utvecklingsarbetet har varit överdådigt och resultatet är en odramatisk och tyst körupplevelse som berövar bilen dess ursprungliga karaktär. Man får känslan att Maserati har gått ett steg för långt för att skapa den mest förfinade GT-bilen och man saknar själen.

Dessutom kommer prislappen att vara avsevärt mycket högre (vi antar att priset kommer att starta på runt omkring 2,5 miljoner) än för konkurrenterna från Audi, Mercedes och Tesla, men å andra sidan slipper man köra en "dussinbil".

TEKNISK INFO/Maserati GranTurismo Folgore

Motor 3 x el, systemeffekt 762 hk (830 hk med boost) och 1 350 Nm. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet 92,5/88 kWh. Laddeffekt AC 22 kW, DC 270 kW.

Kaross L/b/h 4 959/1 957/1 353 mm. Axelavstånd 2 929 mm. Vikt olastad 2 260 kg. Bagagevolym 270 l.

Prestanda 0–100 km/h 2,7 sek. Toppfart 325 km/h. Räckvidd 400 km (uppskattad). Laddning 20–80 % 18 min.

Pris Ej fastställt.



Feber

2. BMW lyfter M4

Bobby Green 2024-01-31 kl 0840

Nya strålkastare och lite mer effekt.



FILM: <https://youtu.be/Qf2fnG5UmdQ>

Nu skickar BMW ut en uppdatering av 4-serien där M4 är herren på täppan. Modellen får nya strålkastare, andra fälgar, nya lackalternativ, små förändringar på insidan och lite mer effekt. Alla de saker som brukar ske vid en facelift alltså. M4 Competition xDrive, både coupén och cabben, får 20 extra hästar vilket resulterar i 530 hästar totalt. Det är ingen våldsam ökning och heller inget som varken ökar accelerationstiden eller toppfarten. Gällande utsidan så är det alltså mest strålkastarna som har förändrats och de har nu både halv- och helljus i samma LED-modul, något som enligt BMW ska göra det hela mer funktionellt. Blinkerser har nu en mer pilformad design. Bakljusen har fått laser-teknik från M4 CSL.

De svenska priserna ser ut som följande:

BMW M440i xDrive Coupe – 781.500 kronor

BMW M440i xDrive Cab – 861.000 kronor

BMW M4 Competition M xDrive Coupe – 1.182.200 kronor

BMW M4 Competition M xDrive Cab – 1.237.200 kronor



Bobby Green



**BMW M4 CSL har varit på Nürburgring
Klockade 7:17,08**



**Adros kjolpaket ger BMW M3 och M4 mindre grill
Fast den är fortfarande inte liten**



**BMW M3 och M4 finns nu med fyrhjulsdraft
Första gången för modellerna**



3. Mellanmodellen Polestar 4 är officiell

Av John Sempill Publicerad 2024-01-31 Uppdaterad 2024-01-31

Äntligen officiell: Polestar 4 är här och hamnar mellan Polestar 2 och Polestar 3 storleksmässigt och prismässigt. Vi har prisuppgifter på de olika versionerna.



Det här är det bästa av två världar – aerodynamiken från en coupé med utrymme som en SUV. En så kallad SUV-coupé, ett ord vi läser allt mer i motormedier.

– Att introducera Polestar 4 på alla våra marknader under 2024 är viktigt för vår fortsatta framgång och utökar vårt utbud med denna tredje modell, säger Thomas Ingenlath, vd för Polestar, enligt ett pressmeddelande.

– **Polestar 4 tar sig** an premium- och prestandaklassen i D-SUV-segmentet. Modellens innovativa tolkning av en SUV-coupé erbjuder ett generöst innerutrymme och ett fantastiskt utseende.

Den kanske mest omtalade designdetaljen är bakrutan, eller avsaknaden av, en bakruta. Det här är hämtat från konceptbilen Polestar Precept – och ger bland annat en mer omslutande upplevelse för "baksätessåkarna". Dessutom möjliggör denna designdetalj ett längre och mer omsvepande glaspanoramatak.

– **Med Polestar Precept** förhandsvisade vi en fantastisk ny passagerarupplevelse genom att ta bort bakrutan och flytta den bakre takbalken, som spelar en viktig roll för säkerheten, längre bak. Det betyder att passagerarna i baksätet nu får en unik upplevelse i vår SUV-coupé, berättar Maximilian Missoni, Head of Design på Polestar.

Polestar 4 är byggd på premiumplattformen Sustainable Experience Architecture (SEA), utvecklad av Geely Holding, och har en interiör utformad kring temat "soft tech". I mjuka termer innebär detta att inspiration har hämtats från modeindustrin och sportswear.



Prestandamässigt briljerar Polestar 4 med en 0-100-tid på 3,8 sekunder och har en maximal effekt på 544 hk (400 kW). Dual motor och Single motor finns tillgängliga, varav den sistnämnda är bakhjulsdriven.

Long range-versionerna använder ett 100 kWh-batteri där Dual motor-versionen erbjuder en beräknad räckvidd på upp till 580 km enligt WLTP. Long range med Single motor erbjuder sedermera upp till 610 km i räckvidd (WLPT).





Laddning på upp till 200 kW gäller för bägge och hårdvara förberedd för dubbelriktad laddning ingår och Vehicle-to-load-funktionalitet är planerad på sikt. Som standard är värmepump monterad – behjälpligt vid förkonditionering av kupén och batteriet.

Äntligen kan vi säga att Polestar 4 är officiell och har ett svenskt startpris på 700 000 kr. Produktionen planeras dra i gång i mitten av 2024 med de första leveranserna beräknade från augusti.

Polestar 4 Svenska priser

Long range Single motor	700 000 SEK
-------------------------	-------------

Long range Dual motor	760 000 SEK
-----------------------	-------------

Pilot-paketet	20 000 SEK
---------------	------------

Plus-paketet	60 000 SEK
--------------	------------

Pro-paketet	25 000 SEK
-------------	------------

Performance-paketet (endast Dual motor)	50 000 SEK
---	------------

4. Rekordsiffror för Volvo Cars – utvärderar Polestar

Publicerad 2024-02-01 kl 0829 (uppdaterad 2024-02-01 0859) Text Erik Söderholm

Volvo Cars visar rekordsiffror för fjärde kvartalet, och kan dela ut sitt innehav i Polestar till aktieägarna.



Under fjärde kvartalet lyckades Volvo Cars öka försäljningen med sju procent, och rörelseresultatet ökade med nästan 60 procent.

”På flera områden levererade vi ett rekordår och rapporterade den högsta försäljningsvolymen, omsättningen och vinsten i vårt företags 97-åriga historia”, skriver företagets vd Jim Rowan i en kommentar.

Rörelsemarginalen ligger i nuläget på 4,9 procent, men Volvo Cars hoppas uppnå en lönsamhet på åtta procent och ännu högre försäljningstillväxt under 2024.

I rapporten avslöjas också att Volvo Cars överväger att dela ut sitt innehav i Polestar till aktieägarna. Polestar har nyligen levererat **bleka siffror**, varslat 15 procent av personalen om **uppsägning** och klassats som **värdelöst av SEB**.

”Volvo Cars kommer inte längre ge ytterligare finansiering till Polestar. Vi kommer dock förlänga återbetalningsperioden för det befintliga konvertibla lånet med 18 månader till slutet av 2028. Volvo Cars och Polestars starka operativa samarbete kommer fortsätta, vilket gynnar båda företagen”, uppger Volvo Cars.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Fortsatt tuftt för Polestar – varslar 450 personer



Bankens besked: Polestar är värdelöst



Trots tuffa tider – Volvo slår försäljningsrekord



5. Så ska Ford ta sig ur försäljningskrisen

Uppdaterad 31 jan. 2024 Publicerad 31 jan. 2024

I takt med att elbilar blir stående längre i bilhallarna, byggs lagren av osålda bilar på snabbt. Nu tror sig Ford ha hittat en lösning.



Trots en bra försäljning under första halvåret av 2023, står nu Ford med 17 000 osålda Mach-E i lager. Ett problem som måste lösas.

Amerikanska Ford har bekymmer med sin elbil Mach-E.

Trots omfattande försäljningskampanjer säljer modellen dåligt. Faktiskt så dåligt att lagret av osålda bilar av årsmodell 2023 stoppar upp lanseringen av årsmodell 2024.

Ford har beräknat att ungefär 17 000 bilar står osålda hos handlarna. Detta är extra surt då Ford i slutet av 2023 rapporterade att de förlorade 405 000 kronor på varje elbil de tillverkade.

Detta trots att Mach-E sålde riktigt bra under första halvåret av 2023 och även var den näst bäst sålda el-suven i USA efter Tesla Model Y i augusti, rapporterade [Electrec](#).

Hyra eller låna

För att bokstavligen få rull på den nu stående stacken av Mach-Es försöker nu Ford få sina handlare att omvandla det stillastående lagret till lånebilar eller hyrbilar.

Ett förslag som till del går stick i stäv med [hyrbilsbolagens larm](#) om olönsamheten i att ha elbilar i hyrbilsflottorna då deras servicekostnader är alltför höga.



*Ford rapporterade att de gick back över 400 000 kronor per såld Mach-E.
Då är det inget roligt att ha bilar stående på lager.*

Ford tror dock på idén och betalar ungefär 20 000 kronor per bil om handlarna lyckas sätta igång stående Mach-Es som hyr- eller lånebilar, **rapporterar Cars Direct**.

Så just nu finns det en bra möjlighet till en bra affär för dig som är sugen på en Mach-E. Ford själva lär nog vara ganska så medgörliga.



*Trots de tydliga flirtarna med den ikoniska Mustangen
går det knackigt i försäljningen av Mac-E.*



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.



6. Vill förbjuda laddning av elbilar från vägguttaget

Posted by Kristofer Rask januari 31 2024

I en Sifo-undersökning som Zaptec låtit göra uppgav 16 procent att de laddar sitt laddbara fordon direkt i ellutaget. Det motsvarar 90 000 laddbara personbilar idag, men skulle med enkelhet innebära 450 000 laddbara fordon år 2030 då vi kommer ha 2,5 miljoner laddbara bilar på våra vägar.



Axel Philipson, VD Zaptec.

Det är ett problem menar Zaptecs VD Axel Philipson som nu tar ton och yrkar för att förbud mot laddningen av elbilar i vanliga vägguttag. Han menar att det är förenat med fara. Shuko-uttaget som det vanliga vägguttaget heter är en uppfinning från 1920-talet.

– Det klarar av att leda ström till exempelvis vattenkokare men får det betydligt tuffare med elbilsaddning under en längre tid. Vi har redan sett flera fall där laddning av elbil genom dessa uttag har fått allvarliga konsekvenser. I somras brann till exempel tre radhus i Stockholm ned på grund av en brand som startade efter att en elbil som stod i ett garage fattat eld, skriver Axel Philipson i [en insändare i GP](#).

Risken är att Shuko-uttaget kan överbelastas vid den höga och långvariga belastningen som laddningen av en bil kan medföra. Han vill helt enkelt se ett förbud och pekar mot Norge där ett liknande förbud finns.

– Vi uppmanar därför regeringen att ta fram ett lagstadgat förbud mot laddning av elbilar genom eluttaget, skriver Axel.



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](#).

7. Domen: Elon Musks lön på 530 miljarder kr ogiltig

Av Maths Nilsson 31 januari 2024 kl 0518

En domare i Delaware fördömer Elon Musks lönepaket med optioner i Tesla som blev värda 530 miljarder kronor. Enligt domstolen gick det inte rätt till när Elon Musk fick ersättningen och den ska ogiltigförklaras. Nu kan han tvingas lämna tillbaka aktierna i Tesla. – Tesla-investerare kommer att dra nytta av beslutet genom att “utspädningen från detta gigantiska lönepaket raderas, säger målsägarnas advokat.



Lönepaketet som gjorde Elon Musk till världens rikaste person kom till på ett orättfärdigt sätt, enligt ett utslag i en domstol i delstaten Delaware där Tesla har sitt säte, [uppper CNBC](#). Ett antal aktieägare har stämt Elon Musk för de 303 miljoner aktieoptioner han fått i ett lönepaket av Tesla. Optioner som sedermera blev värda 530 miljarder kronor när de löstes in mot aktier och gjorde honom till världens rikaste man. Domaren Kathaleen McCormick i Delaware Chancery Court slår i sin dom fast att Musks lönepaket var felaktigt fastställt av Teslas styrelse och är ogiltigt.

Enligt stämningen från aktieägarna kom lönepaketet till genom styrelseledamöter i Tesla som inte var oberoende från Elon Musk. Optionerna var överdrivna, och ingen förhandling gjordes för att skydda de andra aktieägarnas intressen. Advokaterna till aktieägarna har också hävdad att målen som Elon Musk nådde för att få olika steg med optioner var samma mål som Teslas interna tillväxtprognoser.

– Vi är oerhört tacksamma för domstolens grundliga och utomordentligt välmotiverade beslut att vända tillbaka Tesla-styrelsens absurt överdimensionerade lönepaket för Musk, säger Greg Varallo, en aktieägarnas advokater i målet.

Om domen vinner laga kraft kan följden bli att optionspaketet river upp och Elon Musk får lämna tillbaka aktier som är värda 530 miljarder kronor. Men domen kan överklagas till Högsta Domstolen i Delaware. Elon Musk var inte sen att svara på X.

– Inkorporera aldrig ditt företag i delstaten Delaware, skriver Musk.

Musk och Tesla har tidigare försvarat sig med att lönepaketet godkänts av en majoritet av aktieägarna. Förutom Elon och Kimbal Musk stödde 73 procent av aktieägarna lönepaketet. De uppger också att alla Teslas börsvärde ökat från 54 miljarder dollar när paketet godkändes till 607 miljarder dollar. Det är en ökning på över 1000 procent.

Elon Musk har nyligen gått ut på X och skrivit att han vill ha ett större ägande i Tesla genom ett nytt lönepaket.

Jag känner mig obekvämt med att få Tesla att bli ledande inom AI och robotik utan att ha ~25% röstkontroll. Tillräckligt för att vara inflytelserik, men inte så mycket att jag inte kan störtas. Om det inte är fallet, skulle jag föredra att bygga produkter utanför Tesla, skrev Musk på X.



Maths Nilsson

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

TESTER



Test: Skenet bedrar – Tesla Model 3 är en helt ny bil



94 nya bilar i tyskt jättetest – Volvo i topp

8. Razzia mot däcktillverkare – misstänks för kartell

Publicerad 2024-01-31 kl 1132 Text Erik Söderholm

Fyra däcktillverkare kan ha samarbetat om priserna och ska nu granskas av Europeiska kommissionen.



Europeiska kommissionen har genomfört razzior på kontoren för fyra däcktillverkare. Anledningen är misstankar om att däcktillverkarna ska ha bildat en kartell för att samarbeta om prissättningen.

Pirelli, Continental, Michelin och Nokian blev föremål för räden och utreds nu av EU, skriver **Reuters**. Företagen uppger i separata uttalanden att de följer lagar och regler, och samarbetar med utredningen.

Utredningen ska titta närmare på om däcktillverkarna på olika sätt samarbetat kring prisnivåerna för däck till personbilar, lätta och tunga lastbilar och bussar som sålts inom EU. Det kan i så fall hämma konkurrensen. Om företagen fälls kan de tvingas betala böter på upp till tio procent av årsomsättningen.

”Att vi genomför den här typen av inspektioner innebär inte att företagen är skyldiga till konkurrenshämmande beteende”, skriver kommissionen i ett pressmeddelande.



Erik Söderholm

Teknikens Värld

9. Därför är 900 000 bilar avställda

Publicerad 31 jan 2024 kl 1328 Uppdaterad 31 jan 2024 kl 1341

Transportstyrelsen har undersökt varför nästan en miljon bilar är långtidsavställda. Resultatet visar att många avställningar inte skulle godkännas i EU:s förslag till nya regler.



*En gammal, avställd Porsche 356. Enligt många en klenod som måste bevaras.
Enligt EU-förslag en bil redo för skroten.*

Det finns 900 000 långtidsavställda bilar i landet, bilar som har stått avställda i mer än ett år. Nu har Transportstyrelsen tagit reda på varför.

Av de 900 000 bilar som är långtidsavställda planeras 150 000 att säljas snart. De övriga, omkring 750 000 bilar, är avsedda att behållas. Av dessa är två tredjedelar hobbybilar, i lika delar fördelat på "blivande samlarbilar" och "samlarbilar".

Resterande 250 000 bilar är huvudsakligen bruksbilar som av olika skäl har ställts av en längre tid men som kommer att ställas på och användas igen.

En mindre andel är bilar som inte brukas på vanliga vägar, till exempel gårdsbilar, folkracebilar och liknande.

Bakgrunden till rapporten är att Transportstyrelsen vill veta mer om alla avställda bilar för att "bättre kunna bedöma om det är ändamålsenligt att införa villkor för att ha fordon avställda". Intresset är kopplat till det [nya förslaget från EU-kommissionen som handlar om hur man ska ta hand om gamla bilar](#), det så kallade ELV-direktivet, End of Life Vehicles.

– Vi ville därför veta mer om hur dessa bilar används, och jag tycker vi har fått en bra bild av det genom undersökningen, säger Anders Gunneriusson, utredare på Transportstyrelsen.

Syftet med de nya EU-reglerna som har föreslagits är att tvinga fram en mer organiserad och regelstyrd "cirkuläritet", framför allt av miljöskäl. De föreslagna EU-reglerna krockar dock kraftigt mot hur folk inom bilhobbyn bevarar bilar och har lett till en storm bland veteranbilsägare, **något vi har skrivit om tidigare**. Bland annat föreslår EU-kommissionen att man inte skulle få sälja begagnade delar från gamla bilar, att man inte skulle få bevara och sälja obesiktigade bilar om de inte uppfyller vissa krav med mera. Om bilarna inte klarar EU:s krav så skulle ägarna i värsta fall tvingas skrota bilarna.

Det svenska avställningsförfarandet är en udda fågel i ett europeiskt perspektiv och kan ligga i farozonen om EU:s förslag blir verklighet. Undersökningen visar att 18 procent av de långtidsavställda bilarna är "reservdelsbilar" vilket är ett syfte som troligen inte skulle godkännas enligt de föreslagna EU-reglerna. Sådana bilar skulle riskera att omhändertas av staten enligt EU:s nya förslag.

Men Transportstyrelsen har inga omedelbara planer på att ändra regelverket.

– Nej, det finns inga sådana ambitioner från vårt håll. Vi vet att avställningsförfarandet är uppskattat. Jag känner heller inte till att det finns några politiska önskemål i den riktningen, säger Anders Gunneriusson.

Miljöomsorgen är grunden för EU-kommissionens förslag till nya regler. Man vill inte att bilägare förvarar gamla bilar på ett miljömässigt oansvarigt sätt.

– Analysen visar dock att det inte är något större problem med hur gamla avställda bilar förvaras. Men nu ska undersökningens resultatet analyseras noga, och sedan får vi se hur man går vidare, säger Anders Gunneriusson.

DÄRFÖR ÄR BILEN AVSTÄLLD

Veteranbil 65 %

Samlarbil 33 %

Bruksbil 28 %

Reservdelsbil 18 %

Används utanför allmän väg* 9 %

Renoveringsobjekt 5 %

Körning inom inhägnat område 4 %

Folkrace 3 %

Ombyggnad till annat fordon 3 %

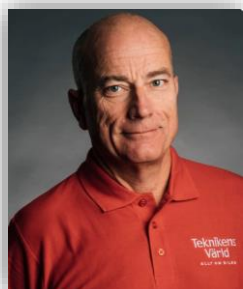
Ombyggnad till A-traktor 1 %

Ska skrotas 12 %

Annat 10 %

**T ex för jakt och skogsbruk.*

Källa: Transportstyrelsen/IVL. Ägarna har kunnat ange flera svarsalternativ varför svaren summerar till mer än 100 %.



Mikael Stjerna

Teknikens Värld

10. Sju av tio A-traktorer har defekter

Publicerad av Sanne Hansen 01 feb 2024 kl 0935 Uppdaterad 01 feb 2024 kl 0956

Under 2023 hade sju av tio A-traktorer brister på besiktningen och fem av tio hade fel som krävde efterkontroll. Det visar Bilprovningens besiktningsstatistik som börjat föras efter att fordonstypen ökat kraftigt.



Över 70 procent A-traktorer har brister på besiktningen.

Bilprovningen började förra året att separera statistiken över besiktade A-traktorer från övriga personbilar, eftersom de ökat så markant de senaste åren. I juli 2020 kom den numera välkända regeländringen som gjorde det enklare att bygga om modernare bilar till A-traktorer.

I dag finns omkring 50 000 A-traktorer i Sverige, vilket är dubbelt så många som för tre år sedan. Trots att det är en förhållandevis låg siffra tycker Bilprovningen att det är viktigt att redovisa besiktningsutfallet för dessa fordon separat.

Och resultatet är oroväckande för andra året i rad, menar företaget. Av de drygt 4 000 A-traktorer som Bilprovningen kontrollbesiktade 2023 uppvisade 72,5 procent brister. Och hela 56,4 procent av A-traktorerna hade defekter som kräver efterkontroll. Den siffran är dubbelt så hög som hos vanliga personbilar, där [andelen under 2023 var 22,3 procent](#) – trots att personbilarna är många, många fler.

BESIKTNINGSINTERVALL FÖR A-TRAKTORER

A-traktorer besiktas för första gången senast fyra år efter den månad som ursprungsfordonet togs i bruk. För andra gången senast två år senare och därefter vartannat år. Det kan förklara varför det "bara" besiktades 4 000 A-traktorer hos Bilprovningen. Men det finns förstås också andra aktörer som besiktar dessa fordon.

– Mot bakgrund av att fordonen ökar i popularitet och antal tycker vi att det är viktigt att uppmärksamma siffrorna och öka medvetenheten hos såväl befintliga som potentiella framtida ägare och brukare av A-traktorer, säger Per-Anders Blommefors, besiktningsansvarig på Bilprovningen, i ett pressmeddelande. Han fortsätter:

– 86 procent fick anmärkningar på kommunikationssystemet. Detta är anmärkningsvärt eftersom det är extra viktigt på "långsamtgående" fordon som A-traktorer att belysning och reflexer fungerar så att övriga medtrafikanter som färdas i högre hastigheter upptäcker dem i tid.



11. Nytt miljöstöd för eldrivna lastbilar

Uppdaterad: 30 jan. 2024

Publicerad: 30 jan. 2024

Regeringen vill skynda på omställningen till eldrivna fordon och inför därför ett nytt, tillfälligt, miljöstöd till företag som köper lätta eldrivna lastbilar.



Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) säger att de nya miljöstöden för lastbilar är ett viktigt steg i regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att elektrifiera transportsektorn.

Utsläppsfria tunga lastbilar kommer, förutom differentierade stödnivåer, även få takbeloppet höjt, till högst 25 procent av inköpspriset.

Upp till 50 000

Ett nytt tillfälligt stöd för lätta ellastbilar införs också. Tanken är att det tillfälliga miljöstödet ska fasas ut igen i slutet av 2025.

“De nya stöden är ett viktigt steg i regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att elektrifiera transportsektorn, säger klimat- och miljöminister **Romina Pourmokhtari** (L) i ett [pressmeddelande](#).

Företag som köper en lätt ellastbil ska kunna få upp till 50 000 kronor i stöd per lastbil, sedan kommer beloppet successivt minska tills stödet helt fasas ut.

Energimyndigheten

Stödet införs den 13 februari och då kan företag ansöka om det hos Energimyndigheten, som ansvarar för det.

”Vi håller för närvarande på att ta fram informationsmaterial, uppdatera klimatpremiens webbplats samt färdigställa ansökningsformulär som ska finnas färdigt till den 13 februari”, skriver Energimyndigheten i ett mejl till [Vi Bilägare](#).

Det är inte aktuellt med något miljöstöd för eldrivna personbilar, men en skrotningspremie ska införas, det är dock ännu inte klart med vilka regler som kommer gälla för den.

“Genom att bredda klimatpremien till lätta ellastbilar och differentiera stödbeloppen för tunga fordon skapas bättre förutsättningar för en omställning och elektrifiering av fordonsflottan”, säger Romina Pourmokhtari i pressmeddelandet.

Läs mer:



Ellastbilar allt för dyra för åkerierna



Annika Hjerpe

Reporter på Dagens PS med fokus på bland annat Life Science, hälsa och hållbarhet.



12. Ny design gör Volvo FH Electric mer effektiv

Posted by Kristofer Rask

januari 30, 2024

Volvos FH-serie utökas nu med Volvo FH Aero som ny familjemedlem. FH Aero har ett större fokus på energieffektivitet med en ny aerodynamisk design och innovativa funktioner. Något som så klart gynnar den eldrivna versionen.



Genom den förbättrade aerodynamiken och ny teknik som nya sidospeglar med kamera kan FH Aero ge upp till 5 procent sänkningar i energiförbrukning.

– Nya Volvo FH Aero är vår hittills mest effektiva lastbil då vi fortsätter att minska koldioxidutsläpp för hela produktsortimentet. Det här är en Volvolastbil när den är som bäst – en säker, estetiskt designad lastbil med överlägsen kvalitet för tuffa fjärruppdrag, utformad för våra kunders framgång, säger Roger Alm, vd för Volvo Lastvagnar.

Volvo FH Aero-hyttens front har förlängts med 24 centimeter jämfört med en konventionell Volvo FH. Förlängningen har varit avgörande för att skapa en mer aerodynamisk lastbilshytt. Det sänker inte bara energikonsumtionen, utan ökar också körstabiliteten i blåsig väder.

Den förbättrade aerodynamiken ger även den eldrivna FH Aero-modellen bättre egenskaper för frirullande hjul. Det möjliggör ökad energiregenerering för matning tillbaka till batteriet vid inbromsning eller i nedförsbacke, som då kan användas vid behov i nästa acceleration eller uppförsbacke.



Nya uppdaterade Volvo FH Electric.



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.](#)



50 000 kronor i bonus vid köp av en eldriven lätt lastbil



12 elbilar från Peugeot i år – vill bli ett ledande elektriskt bilmärke år 2025

Teknikens Värld

13. Provkörning av Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer

Publicerad av David Lilja 24 dec 2023 kl 1800

Superbilseran på 1970-talet omfattar de mest mytomspunna bilarna. Alla kom de från Italien och hade exotiska namn som Countach, Bora, Pantera och – hrrm – 365 GT4 BB. Fast säger man i stället Ferrari Berlinetta Boxer låter det genast mer spännande, eller hur?



Uppfyll en pojkdrom – köp en körtur i Ferrari till specialpris.

Annonserna som pryder stortavlorna längs infartslederna i Stockholm lockar med en stilstudie på en Ferrari av nyare modell.

Om det ändå vore så lätt, tänker jag, att uppfylla sin pojkdrom. Som om det skulle räcka med en röd och fräck Ferrari, vilken som helst?

För att göra det riktigt besvärligt för mig letar jag i stället upp en tämligen sällsynt Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer. Under de tre första modellåren tillverkades bara 387 exemplar, ska tilläggas.

Från pojkrumsaffisch till verklighet kan hända mycket. Fyrtio år av bilutveckling gör att mina förväntningar faktiskt är ganska lågt ställda trots allt.

Min oro övergår dessbättre i ett glädjerus, så fort jag får en skymt av rariteten. Den ser precis så racingbrutal ut som den gör på bild.

Lång kilformad nos, kort nästan avhuggen stjärt. Bara en dryg meter hög men överraskande bred och lång. Utan tvekan en Ferrari och därmed automatiskt en pulshöjare.

Utseendet är faktiskt ganska modernt men med tidstypiska detaljer som avslöjar vilken epok det handlar om.



Ett finlemmat litet handtag öppnar dörren till kabinen som är förvånansvärt rymlig. Jag nosar in i en mix av röda mattor, svarta läderstolar och instrumentbräda som är klädd i mockaskinn.

Kravlar mig in över den breda tröskeln, där en askkopp sitter strategiskt placerad, och hamnar i en klart racemässig miljö. Stolarna med ribbat mönster ser nedsuttna ut, men ger oväntat bra stöd. Bakom den treekrade ratten sitter instrumenttavlor försänkta med tydligt framhävda tecken i lysorange. Ur den nakna sexspåriga växlingskulissen sticker spaken upp till lagom grepphöjd. Den treekrade ratten nås med långa armar medan pedalerna nås med korta ben, på sedvanligt italienskt manér. En mittkonsol med näpna reglage skiljer förar- och passagerarsätet.

Johan Helenius är blott tredje ägaren till denna bil, såld i Sverige. Det var det första exemplaret som kom till Sverige och importören Helge Persson Maskin AB. Där gick bilen en kort tid innan den köptes av paret Åsberg i Göteborg, som hade den goda smaken att köra både Berlinetta Boxer och en **Dino 246 GT**.

Mätaren visar på 6 600 rullade mil. Skicket är välvårdat, orenoverat och helt original. Lacken har fortfarande bra lyster, men det syns att bilen är använd – vilket i mina ögon bara gör den än mer åtråvärd.

Johan sätter sig bredvid och instruerar mig att hålla gaspedalen en aning nedtryckt. Får klartecken på att vrida om nyckeln och startmotorn viner till direkt. De tolv cylindrarna tycks lite yrvakna men behöver bara ett ögonblick att samla sig. Vårt lilla rum fylls av ett maskinellt slammer.

Först går motorn lite rått och man känner att den ruskar lite där den sitter bakom stolarna, men strax går den harmoniskt på en relativt hög tomgång. Väntar en stund för att oljetemperaturen ska gå upp, sedan trampar jag ner den tunga vajerkopplingen och lägger i ettans växel. Styrningen är tung och blir inte mycket lättare ens uppe i fart. Vändradien är usel, precis som bakåtsikten.

Det mullrar ur sportavgassystemets fyra avgasrör. Trummandet är knappast designat som i moderna sportbilar, det bara uppstod när alla manickerna, fyra Weber-förgasare, tolv kolvar, ventiler, axlar, svänghjul och kedjor skulle börja jobba tillsammans.



Första metrarna i en bil av denna kaliber är alltid nervösa. Det tar ett tag att bli van, tröstar Johan som ger förslag på hur bilen ska köras.

– Dra inte onödigt länge på växlar, dra på till åtminstone 4 500 r/min så det kommer seriöst med kraft, mata snabbt i växlar och låt sedan vridmomentet göra jobbet, säger han.

Försöker följa rådet, men blir samtidigt så exalterad över ljudet när motorn gör sitt bästa, att växlingarna blir utdragna historier jämfört med när Johan kör själv.

Tonartsbytet sammanfaller med crescendo av kraft på höga varvtal. Responsen är tok-snabb och bilen förvandlas, från att ha varit ganska sansad motormässigt sett, till en full-blods racer. Maxeffekten 380 hästkrafter kommer vid spektakulärt höga 7 700 r/min men kan faktiskt varvas upp till 9 000 r/min utan problem.

– Effektuttaget är i underkant av vad motorn skulle klara av. Man skulle med enkla modifieringar lätt kunna få ut ett par hundra hästkrafter till. Motorn är extremt stryktålig, berättar Johan som trots allt är nöjd med bilens prestanda i standardutförandet.

Förhandssnacket från Ferrari inför lanseringen gjorde gällande att 365 GT4 BB var etter värre jämfört med Daytona. Prototyperna klarade möjligen de officiella siffrorna 5,4 sekunder och 304 km/h.

Motorn på 4,4 liter sitter på längden och ovanpå växellådan. Drivningen går via vevaxeln från motorns bakkant via en enkelskivig koppling och drev till växellådan.

Flera samtida biltestare ifrågasatte fördelarna med den platta motorns höga placering, att den höga tyngdpunkten gjorde bilen överstyrd körd på gränsen. Kritiken är delvis befo-gad, men skillnaden gentemot konkurrenterna var ändå marginell.

Jag kan tycka att bilens tjänstevikt i så fall är ett större aber, 1 640 kg.

Drivaxlarna sitter placerade i läge med tredje och fjärde cylindrarna, så hela motorn ligger alltså inte framför bakaxeln som man kunde tro. Fördelningen är 56 procent av tyngden över drivhjulen och 44 procent fram.



Det här med mittmotor var verkligen på gång. **Lamborghini Miura** visade vägen redan 1966. **Ferrari** hade visserligen Dino, men insåg att en liten bil som inte ens kallades Ferrari och inte hade V12-motor inte skulle vara konkurrenskraftig. Samtidigt var **Enzo Ferrari** motståndare till mittmotorbilar på grund av att de var för svårkörda. Till slut fick hans medarbetare honom med sig.

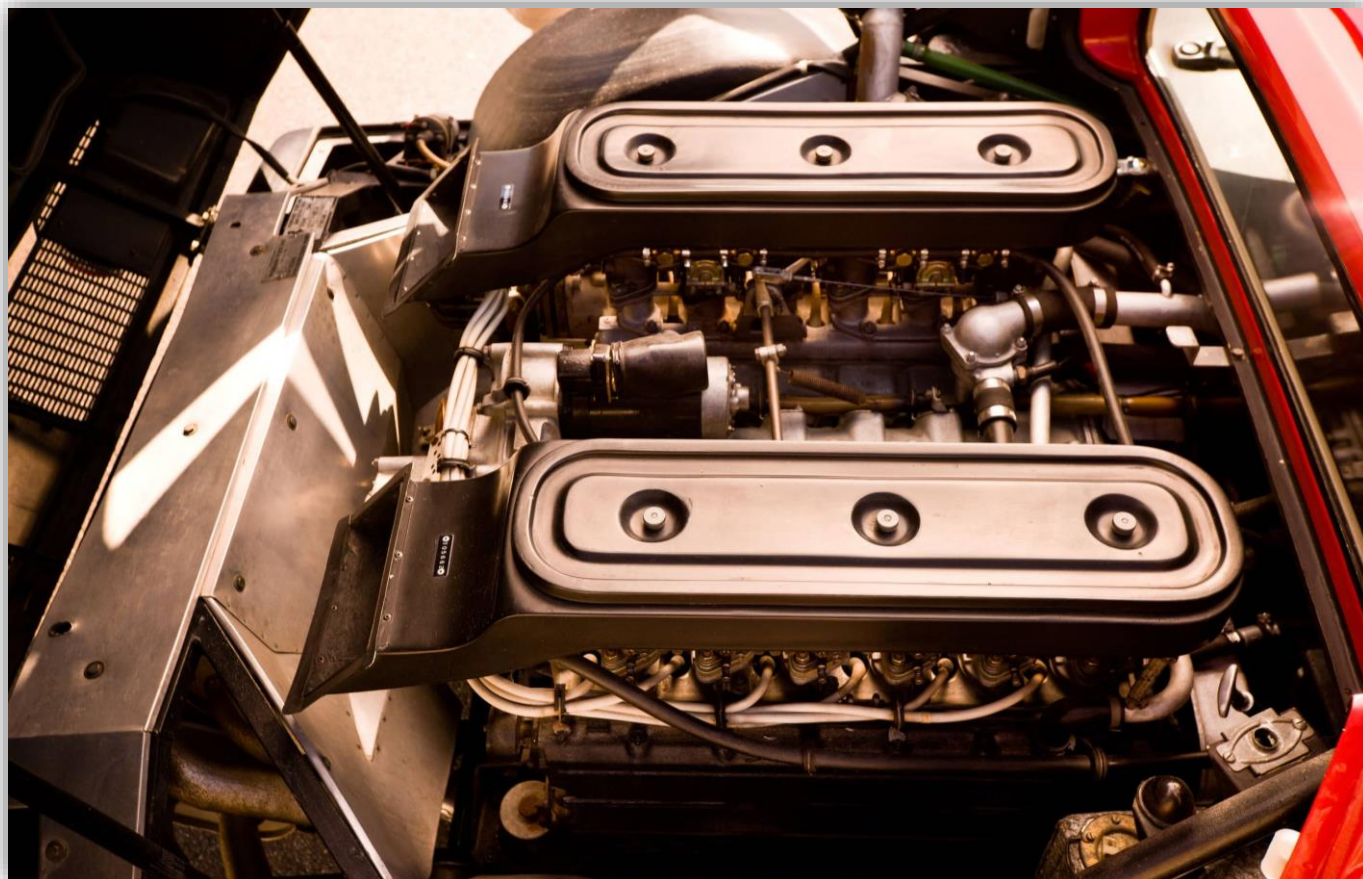
Det magiska årtalet är 1971 då storheter som Maserati Bora, **De Tomaso Pantera**, **Lamborghini Countach** och Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer visades upp.

De två förstnämnda hade V8-motorer och var båda färdiga för marknaden, medan Lamborghini och Ferrari behövde tre respektive två år på sig att ytterligare utveckla sina V12-bilar. Ferrari började med att använda den nya motorn i Formel 1 i 3,0-litersversion och även sportvagnsracing för att vara säker på hållbarheten innan den hamnade i en gatbil. Även senare byggdes lättade tävlingsversioner som prövade lyckan i bland annat Le Mans 24-timmars.

Namnet Boxer är egentligen falsk varudeklaration då det är fråga om en 180-graders V-motor. I den senare delar två vevstakar på samma vevaxelbult medan boxermotorn har en egen vevaxelbult för varje kolv. Siffrorna 365 betyder att varje cylinder har en volym på 365 kubikcentimeter och nummer 4 talar om att motorn har fyra överliggande kamaxlar.

Ursprunget från racingbanan märks mer än väl i Ferrari 365 GT4 BB. Nog duger de uppländska kurvvägarna alldeles utmärkt, men den verkliga potentialen skulle bevisas i ännu högre grad på racerbanan.

Väghållningen är sagolikt bra, balansen gör att jag vågar stå på rätt friskt. Karossen kränger mer än på en modern sportbil och bromsarna håller väl inte riktigt modern klass även om de räcker gott och väl för amatörracing.



Temperaturen inne i kupén stiger, men inte på grund av jag har gått någon brottningsmatch. Trots sitt otroliga bett både i motorn och på vägen är Ferraris sjuttiotalsikon förhållandevis medgörlig. Men vill du åka på galler förstås att vara vaken, de förlåtande vägegenskaperna gäller bara till en viss gräns. Om greppet går förlorat behövs en kobrasnabb manöver för att hämta upp sladden.

Dåtida jämförelser med Lamborghini Countach visade att Ferrarin hade högre toppfart och var den lättare bilen att leva med.

Visst bullrar den väldiga motorn en hel del precis som de breda däcken, men Ferrari Berlinetta Boxer är faktiskt en anständigt komfortabel bil.

Ferrari 365 GT4/Berlinetta Boxer blev den sista modellen som Enzo Ferrari själv var med och aktivt konstruerade. De följande versionerna från och med 1976 började döpas med en ny terminologi där första siffran står för motorvolym (uppborrad till 4,9 liter = 5) och de två efter för antal cylindrar. Motorn fick torrsump i stället för våtsump, något högre vridmoment, snällare kammar gav bättre körbarhet men samtidigt lägre effekt. **512i BB** innebar bränsleinsprutning.

Med svettig hand parkerar jag bilen framför Johan Helenius garage och verkstad, Competition Motors. Här renoveras drömbilar i parti och minut, den ena mer exotisk än den andra. Av sina egna bilar är Ferrari Berlinetta Boxern den Johan värderar högst, rent känslomässigt.

– Den känns som själva essensen av Ferrari. Otroligt cool, kompetent och har roliga sportbilegenskap.

Jag har medvetet valt att inte fråga om vad bilen är värd i pengar till efter provkörningen och får nu veta att salubilar i dagsläget kostar mellan 1 och 1,7 miljoner kronor.

Jag känner mig dubbelt lycklig, att ha fått köra bilen och dessutom ta den tillbaka oförstörd.



FERRARI 365 GT4/BERLINETTA BOXER

Ursprungligt pris (1974): 150 000 kr.

Uppskattat pris (2011): 1 000 000 och uppåt.

Motor: Bensin, 12-cyl boxer (180-graders V12), 4 förgasare. Cylindervolym 4 390 cm³, Max effekt 380 hk vid 7 700 r/min, max vridmoment 432 Nm vid 3 900 r/min.

Kraftöverföring: Motorn mittmonterad, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg 7,5 däck 255/60.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 436, bredd 180, höjd 112, spårvidd f/b 151/156, Tjänstevikt 1 630, maxlast ca 90, Tank 120 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h 5,4 s, toppfart 304 km/h.

Bränsleförbrukning: ca 1,59 l/mil.

RIVALERNA:



Lamborghini Countach LP400

Marcello Gandinis brutala design matchat med längsmonterad V12 på 3,9 liter och 375 hk blev själva sinnebilden för den exotiska superbilsdrömmen. En bråkigare upplevelse jämfört med Ferrari GT4 BB.



Maserati Bora

Mittmonterad V8 på 4,7 eller 4,9 liter med härlig stuns. Vägegenskaperna mer åt Grand Touring än hårdnackat racing. Nådde aldrig riktigt samma stjärnstatus som Ferrari och Lamborghini.



De Tomaso Pantera

Inte i närheten av samma magi som de italienska finmärkena, men inte heller till samma hutlösa priser. Trots det elaka epitetet "fattigmans-Ferrari" matchade Pantera rådande prestandanivåer ganska väl.

14. Stutz Blackhawk tvådörrars 1971



I december 1963 publicerade **Esquire** en av de mest inflytelserika artiklarna i tidningens historia. I artikeln presenterades fyra anmärkningsvärda designer av Virgil Exner, Chryslers karismatiska före detta vice vd för design. Exner var ingen vanlig bilstylist i Detroit. Hans design från 1957 hade räddat Chrysler från utrotning. Tillsammans med Ghia hade Exner också varit upphovsman till ett antal fantastiska Chrysler-utställningsbilar på 1950-talet, inklusive två som kom i mycket begränsad produktion, nämligen Eugene Casarolls Dual-Ghia och senare Ghia L6.4.





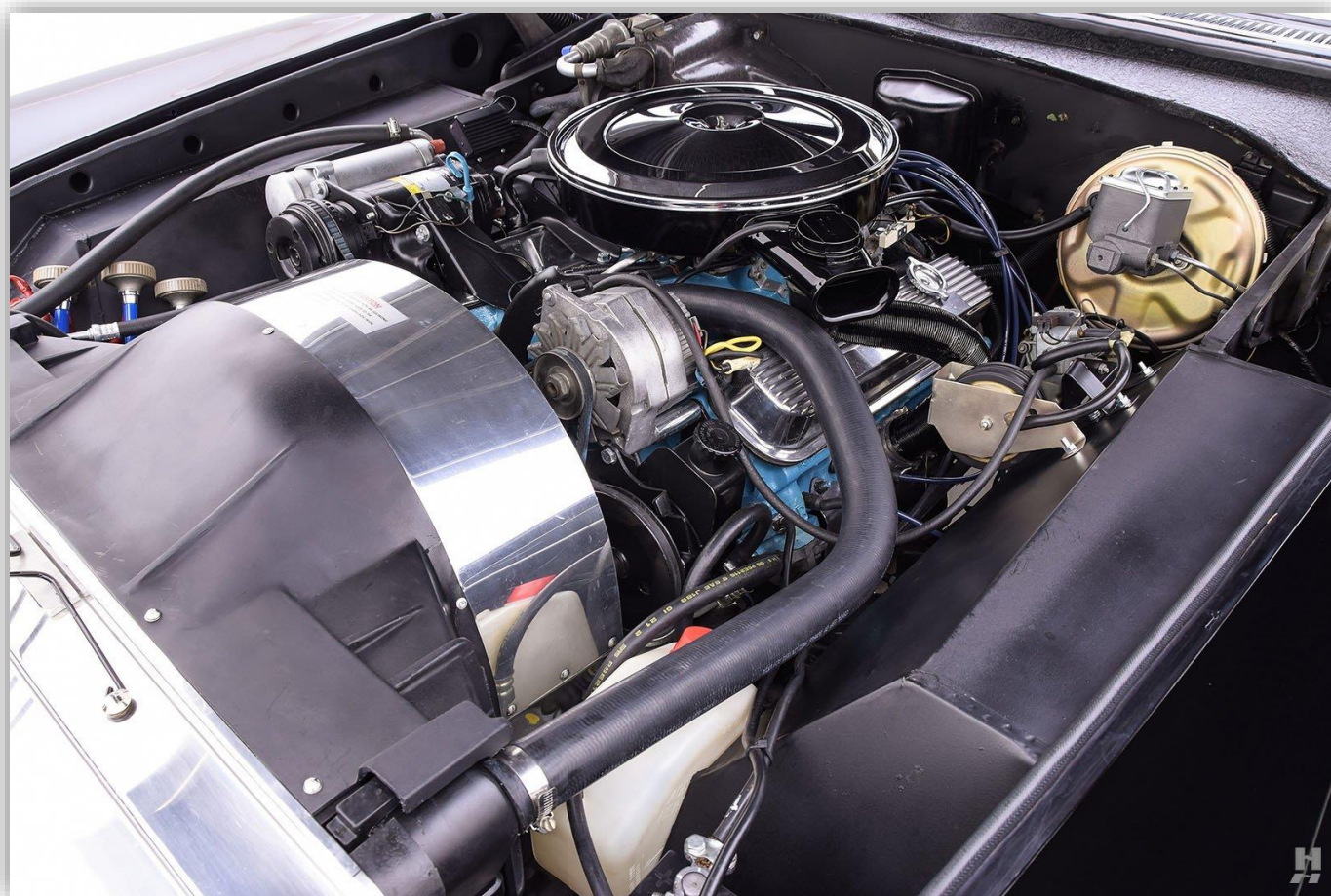
Nu ville Exner visa vad ett antal berömda märken som hade fallit i glömska kunde erbjuda för 1964, "..... förutsatt antingen att varje tillverkare hade bedrivit en politik för förfining och modernisering av sina bilar identifierande egenskaper, eller att var och en hade beslutat att återuppta verksamheten efter ett trettioårigt uppehåll ... vad vi försöker göra är att fånga andan i den äldre bildesignen och karosstypen i ett modernt paket." I den här korta texten föddes det vi idag känner som retro-styling. Designen utövade ett massivt inflytande, och utan dem är det tveksamt om 1967 års Cadillac Eldorado skulle ha utformats som den var, eller att den mycket framgångsrika Lincoln Continental MK III skulle ha sett dagens ljus. Idag ser vi retrostyling i bilar från de flesta stora tillverkare, som Mini, Fiat 500 och många fler.

Exners ytterst eleganta design från 1963 blev snabbt känd som hans *Revival Cars*. Det fanns en återupplivad Mercer Raceabout, en Duesenberg Sport Phaeton, en Packard Twin Six och en Stutz Super Bearcat. Kort därefter lade Exner till ett modernt förslag på en Jordan Playboy, en Pierce Silver Arrow och en Bugatti Roadster. Även om alla dessa konstruktioner närde unga pojkars drömmar på 1960-talet eftersom de tillverkades som modellbyggsatser av Renwal, var det svårare att få bilarna byggda i verkligheten. År 1965 byggdes den vackra Mercer Raceabout-designen av **Carrozzeria Sibona-Basano** som en engångsföreteelse på ett AC Cobra-chassi för American Copper Development Association. Den användes flitigt för att främja användningen av koppardetaljer på bilar och blev en mycket berömd bil. Virgil Exner hade köpt det allra sista Bugatti 101-chassit som fabriken tillverkade. 1965 fick Exner chassit förkortat av Ghia som sedan byggde Bugatti Revival-designen för sitt personliga bruk. År 1966 byggdes en reviderad Exner Duesenberg-design av Ghia på en kejsarlig plattform i ett misslyckat försök att återuppliva märket som involverade August Duesenberg själv. Idag finns alla dessa unika bilar kvar i framstående samlingar. Den enda av alla dessa konstruktioner som gick i produktion var Stutz.



Efter det misslyckade försöket att återuppliva Duesenberg var Exner angelägen om att se åtminstone en av hans Revival Cars på vägarna. År 1968 kontaktade han James D. O'Donnell, en framstående affärsman och investmentbankir i New York. Tanken var att hitta pengar från Wall Street för att finansiera ett företag för att tillverka en Revival Car med hjälp av amerikansk ingenjörskonst i kombination med det överlägsna konstnärskapet hos italienska karossbyggare. O'Donnell blev personligen fascinerad av projektet. Han hade goda minnen av att köra i en klassisk Stutz och bestämde sig för att använda det märket eftersom han trodde att namnet nu var allmän egendom. Modellen kom att heta Blackhawk. Man kom överens om att Virgil Exner skulle ansvara för designen, medan O'Donnell stod för finansiering och förvaltning. Exner omarbetade sin design från 1963 och ett möte arrangerades med John Z. DeLorean som var chef för Pontiac-divisionen vid den tiden. Inom kort gick DeLorean med på att leverera en Pontiac Grand Prix-plattform för att bygga en prototyp. Vid mötet sa O' Donnell "Om den här bilen är så bra, varför gör du den inte?", varpå DeLorean svarade: "O'Donnell, medan du gör prototypen av den här bilen kommer jag att göra en miljon Pontiacs".

O'Donnell lyckades samla in 1 200 000 dollar. En **Pontiac Grand Prix** från 1969 levererades till en sofistikerad, högteknologisk modellverkstad i Detroit, Michigan. Där tillverkade herr **Exner** en lermodell av den nya Stutz..... När den var klar hade lermodellen exakt samma utseende som den bil som skulle tillverkas..... När **Exner** var nöjd med den slutliga lermodellen gjordes "skinn" eller plastformer över lermodellen. Processen med att tillverka skinnen förstörde lermodellen, så den finns inte längre. I den italienska fabriken användes skinnen för att tillverka en trädocka över vilken karosdelar av stål skulle hamras in i karossen. Karosdelarna skulle placeras i en stor fixtur där ett **Grand Prix-chassi** väntade på svetsprocessen. Skyldockan stod äntligen klar i juli 1969. Prototypen kostade 300 000 dollar i 1969 års penningvärde.



Prototypen av Stutz Blackhawk färdigställdes i december 1969 och flögs till New York City där den gjorde sin debut på Waldorf Astoria Hotel den 20 januari 1970. Den blev en succé i den amerikanska och internationella pressen. De första "produktionsbilarna" tillverkades sedan av **Carrozzeria Padane** mot slutet av 1970-talet som 1971 års modeller. Vid den tiden tillverkade **Carrozzeria Padane** Maserati Mistral-, Bora- och Indy-modellerna på kontrakt för Maserati. Intressant nog innehåller Series I Stutz Blackhawk därför många Maserati-delar, inklusive dörrhandtag, instrument och strömbrytare. Andra föremål som togs från reservdelslådorna av hantverkarna i Padane var bland annat lampor och armaturer som användes på Innocenti, Alfa Romeo och Lancia Stratos. Hela Pontiac Grand Prix kaross och interiör slängdes, och nästan ingenting användes från donatorbilen, förutom chassi och mekanik. Blackhawk-karossen i serie I konstruerades omsorgsfullt och helt för hand och försågs med en lyxig interiör i läder och trä. Den var därför trogen Exners ursprungliga design på alla sätt och vis, och en direkt ättling till Mercer Cobra och Exners egen Bugatti 101 Roadster.

Den allra första bilen som såldes av det nya Stutz-företaget köptes av **Elvis Presley**, och **Stutz** blev snabbt Hollywood-uppsättningens älskling, precis som Dual-Ghia och Gia L.6.4 som föregick den: **Dean Martin**, **Dick Martin**, Lucille Ball, Sammy Davis, Jr. och Debbie Reynolds var bland de tidiga köparna. Frank Sinatra ska aldrig ha köpt en, eftersom han var arg för att Elvis fick den första bilen. Men det skulle inte hålla i längden. Series I Blackhawk såldes för enorma 22 500 dollar 1971, tillräckligt för att köpa cirka fyra Lincoln MK III. Ändå förlorade Stutz cirka 10 000 dollar per färdig bil. Inte konstigt. Att köpa en Pontiac, frakta den till Italien, slänga halva bilen, bygga en helt ny kaross för hand och sedan frakta den nya färdiga bilen tillbaka till USA kan kanske bäst beskrivas som en affärsplan direkt från Dr. Seuss.



Efter att bara 25 Serie I-bilar hade byggts beslutades det att minska några förluster, annars skulle det nybildade Stutz-företaget gå under. Det fanns också ett problem med det förestående stötfångarkravet på 5 mph, något som Exners design inte hade tagit hänsyn till. För att göra en dygd av nödvändigheten bestämde man sig för att använda hela Pontiac Grand Prix-underkonstruktionen, glas och stötfångare, inklusive instrumentpanelen och andra inredningsdetaljer. Detta innebar en vindruta i ett stycke istället för den delade skärmen på originalet, och att hänga upp ny plåt på den befintliga strukturen och växthuset i stället för att bygga en helt ny kaross från grunden. Produktionen flyttades till *Carrozzeria Saturn*, priset höjdes till 46 000 dollar, och även om de följande bilarna förblev lyxiga, förlorade de helt de fantastiska klassiska proportionerna, de utsökta detaljerna och den delikata handbyggda känslan hos serie I-bilarna.

Det var ett sunt affärsbeslut, produktionen av serie II tog fart och vinsterna gjordes. Tyvärr, när bilarna byttes ut blev de kända som en prålig förlängning av sina ägare. En Stutz blev synonym med afrofrisyrer, utsvängda byxor, platåskor, dålig discomusik på 8-spåret, för mycket guldplätning och Elvis Presley i sina skymningsår. Allt detta överskuggar och grumlar tyvärr all seriös förståelse och uppskattning av skönheten i den sällsynta serie I.

Endast 14 av dessa sällsynta och historiskt betydelsefulla serie I-bilar har överlevt. Två finns kvar i Graceland. Ytterligare tre är låsta i viktiga samlingar och förväntas inte bli tillgängliga på marknaden. Denna Stutz köptes ny av Hank Kreuzman i Cincinnati, Ohio, och såldes av honom i mitten till slutet av 1980-talet till Ken Ramsey. Mr. Ramsey är en känd Stutz-samlare. Mer än tio sällsynta Blackhawks av olika modeller har passerat genom hans händer, även om denna mycket speciella modell från 1972 var särskilt omhuldad. Någon gång runt 2005 övertalades Ken Ramsey att sälja tillbaka bilen till Kreuzman som aldrig hade glömt sin Stutz med delat fönster. Detta innebär att denna exceptionella bil inte bara har en obruten historia av ägande sedan den tillverkades för hand av *Carrozzeria Padane*, den har också bara haft två ägare under de senaste 45 åren.

Bilen som presenteras här är verkligen en otroligt sällsynt möjlighet att förvärva en genuint handbyggd bil med solid proveniens - en bil som också är en viktig och historisk design av en av de största amerikanska bilkonstruktörerna.





15. Patentet som förändrade världen

Uppdaterad 30 jan. 2024 Publicerad 30 jan. 2024

När det tyska patentverket godkände Karl Benz ansökan på en "Motorwagen" skrevs det modern nutidshistoria.



Det är en upplevelse att åka ett exemplar världens första bilmodell. Det går inte fort men det går framåt av sig självt. Och det var just det som var grejen med patentet.

Det var ett patent bland många andra. Dock ett ganska så omfattande sådant som den tyske ingenjören **Karl Benz** lämnat in.

Hela konstruktionen var väl annorlunda i sig.

Att sätta en motor i en trehjulig vagn och få den att röra sig framåt – utan häst. Det mest intressanta var dock själva motorn.

Karl Benz hade inte bara tagit ett steg bort från hästen. Även den så besjunga ångmaskinen hade lämnats därhän.

Som en hästvagn

Det nya fordonet, som kort och gott kallades Motorwagen i ansökan, var byggd för en passagerare tillsammans med föraren. Likheten med en hästvagn var slående – dock med skillnaden att den bara hade ett hjul fram.

Under förarsitsen satt Benz egentillverkade fyrtaktsmotor. En liten encylindrig pjäs på 2/3-hästkraft som räckte att driva den lilla vagnen framåt.

Den 29 januari 1886, godkändes slutligen Benz patentansökan av myndigheterna och världens första automobil var sålunda officiellt tillverkad.



Eftersom motorstyrkan var synnerligen ringa, var en passagerare nära på en nödvändighet att ha med sig på turen för att den skulle kunna genomföras lyckligt.

Gick av sig själv

Den första bilen var emellertid inte någon racerbil.

Motorns kraft räckte till att driva den framåt. Vid minsta uppförsbacke blev det dock för tungt för ekipaget.

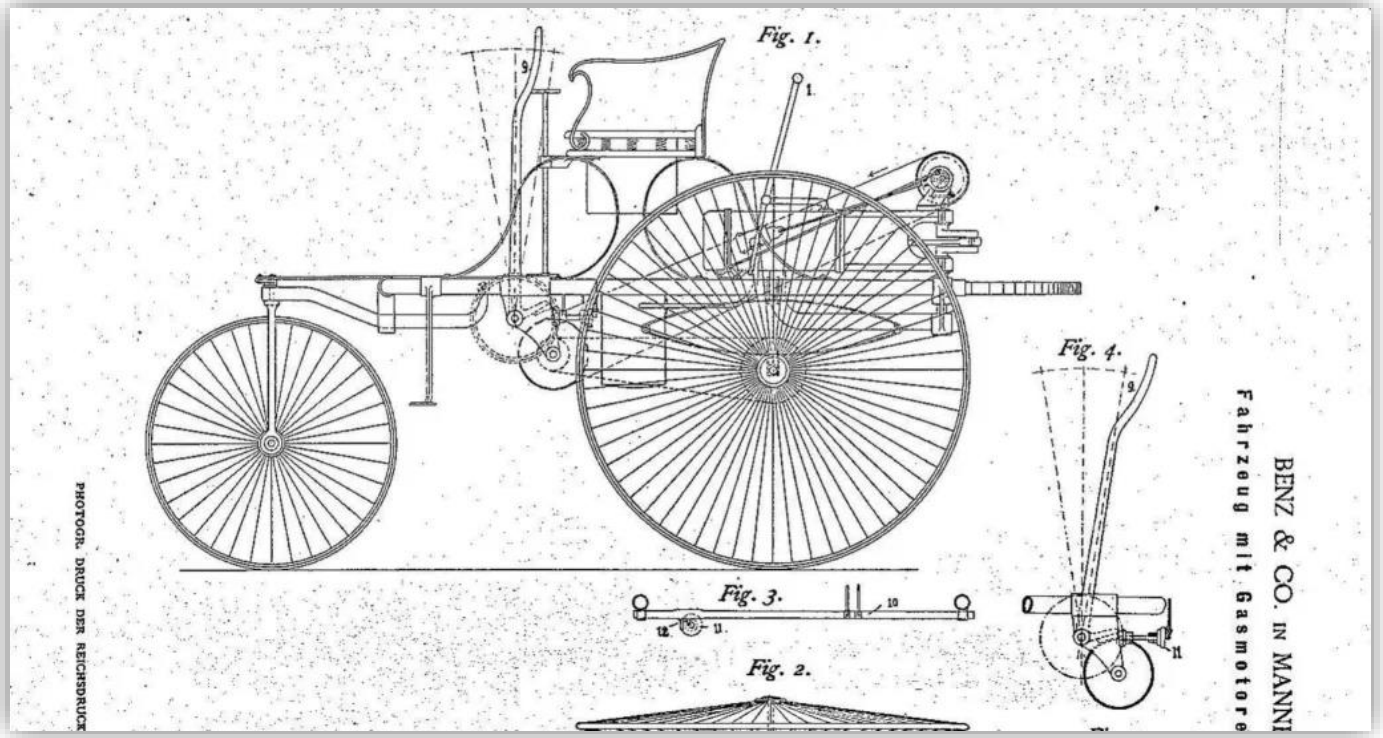
Därför behövde Benz alltid ha en passagerare med sig som kunde skjuta på när det behövdes.

Automobilen fick dock mycket uppmärksamhet.

När så Benz konstruerat en större motor året därpå, sålde han sitt förstlingsverk till fransmannen **Emil Roger**, som blev så förtjust över vagnens finesser att han kom att köpa allt som Benz kunde bygga.

1888 ställdes en Benz ut på en utställning i München. Det som därefter hände är i dag hyllad industrihistoria.





Karl Benz patentansökan



1925 blev den då 81-årige Karl Benz åter upp på bocken på sin första bil.



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

Läs också:

[Mer om världens första bil](#)

[Köpläge – Max Kumpels Mercedes 540 K](#)



Roger Warolin