



*De Tomaso Vallelunga 1964*

- 1. Volvo Cars delar ut Polestar-aktier**
- 2. Trots strejk så rekordökar Tesla i Sverige 2024**
- 3. Tesla höjer priserna på Model Y i Sverige**
- 4. Musks attack på Lucid efter rekordförlusten**
- 5. Mercedes river elbilslöfte så bensin och diesel blir kvar**
- 6. Uppdaterade VW ID.4 är ännu starkare på motorvägen**
- 7. Chock för husbilar som får tredubblad fordonsskatt**
- 8. Nu kommer eldrivna lastbilar från BYD till Sverige**
- 9. Saabs bortglömda sportbil var 30 år före sin tid**
- 10. Vallelunga var De Tomasos första**
- 11. Delahaye 135ms Van Den Plas Drophead 1947**
- 12. Superbilarnas urmoder franska Delahaye 165**



## 1. Volvo Cars delar ut Polestar-aktier

Uppdaterad: 23 feb. 2024 Publicerad: 23 feb. 2024

"Den föreslagna utskiftningen positionerar Volvo Cars strategiskt", säger Volvo Cars vd Jim Rowan.



Volvo Cars slipper bidra till Polestars finansiering i fortsättningen när 62,7 procent av aktieinnehavet i det betydligt mindre framgångsrika dotterbolaget nu ska delas ut.

Förslaget kommer från [Volvo Cars \(börskurs\)](#) styrelse om att dela ut aktieposten i Polestar värd runt 9,5 miljarder kronor, framgår det i ett [pressmeddelande](#).

Om förslaget får godkänt på stämman 26 mars behåller Volvo Cars 18 procent av ägandet i dotterbolaget – listat på Wall Street – men behöver då inte längre stötta sitt hårt förlustdrabbade dotterbolag finansiellt.

Volvo Cars kinesiska huvudägare Geely ställer sig bakom förslaget.

Bolagens samarbete ska fortsätta kring forskning och utveckling, tillverkning och kommersiell verksamhet.

### Så säger Volvo Cars och Geely om utdelningen av Polestar-aktier

"När vi nu inleder nästa steg i vår transformation och växlar upp för att bli ledande inom nästa generations mobilitet, ökar vårt fokus på Volvo Cars utveckling. Den föreslagna utskiftningen positionerar Volvo Cars strategiskt och ger våra aktieägare en direktexponering mot Polestar-aktien. Eftersom vi har betydande operativa samarbeten med Polestar och en finansiell relation, är det logiskt för oss att behålla inflytande genom en mindre 18,0 procents andel i Polestar", säger Volvo Cars vd och koncernchef **Jim Rowan**.



Så här kommenterar Volvo Cars-ägaren Geely utskiftningen av Polestar-aktier:

“Som långsiktiga ägare av Polestar är vi beslutna att stötta deras aviserade affärsplan och finansiella mål genom att säkra den finansiering som krävs för att genomföra strategin, och genom vårt globala ekosystem av teknik, leveranskedja och produktutveckling. Samtidigt möjliggör detta för Volvo Cars att fullt ut fokusera på sin transformation och investera i att utveckla Volvo Cars”, säger **Daniel Donghui Li**, vd för Geely Holding Group.



### SEB: Krisande Polestar – Volvo Cars slukhål Dagens PS



### Volvo och Polestar skiljer sig Dagens PS



### Ola Söderlund

Mångårig journalist med erfarenhet från en rad medier.

## 2. Trots strejk: Så rekordökar Tesla i Sverige 2024

Av Elis Kalmér 23 februari 2024 kl 09:06

Trots den fackliga striden med strejker och blockader växer Tesla explosionsartat i Sverige under 2024. Elbilsjätten har fått ut 1545 bilar hittills i år – mer än en dubbling mot ifjol. – Under Teslas tjugoåriga historia har vi ställts inför många utmaningar, men vi har alltid lyckats tack vare vårt unika förhållningsätt till problemlösning, uppger Tesla.



Många hade nog trott att strejken skulle få Teslas svenska försäljning på fall. Den hård-dragna konflikten mellan fackförbundet IF Metall och Tesla ställer till det för den amerikanska elbilsjätten. **I onsdags kom uppgifter om att svenska storföretag slutat att köpa Teslas bilar.** Ändå så ökar försäljningen kraftigt jämfört med förra året.

– Under årets första månad levererade Tesla drygt 4,5 gånger fler Model Y än föregående år, dvs en ökning från 104 bilar under januari 2023 till 577 bilar under januari 2024. För Model 3 ökade leveranserna från 96 bilar under januari 2023 till 142 bilar under januari 2024, således en ökning med närmare 50%, i en avtagande totalmarknad, skriver Tesla i Sverige.

Tesla Model Y har ökat kraftigt under inledningen av året.

Hittills under 2024 har Tesla registrerat in 1545 bilar, vilket är mer än dubbelt så många bilar som förra året, då Tesla fick ut 745 bilar fram till sista februari. Det visar siffror som Carup fått fram via [Car.info](#).

– Under Teslas tjugoåriga historia har vi ställts inför många utmaningar, men vi har alltid lyckats tack vare vårt unika förhållningsätt till problemlösning. Varje dag uppmuntras våra anställda att vara kreativa och samarbeta med andra team i syfte att erbjuda en ännu högre kundupplevelse. I gengäld belönas de med rättvisa villkor och god arbetsmiljö, hävdar Tesla.



*Tesla Model Y har ökat kraftigt under inledningen av året..*

IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä. Strejkvakter finns utposterade vid Teslas servicecenter i hela Sverige. Men trots en mängd strejker och blockader har Teslas försäljningen dubblats.

Något som fackförbundet IF Metall invänder starkt emot. I fyra månader, sedan den 27 oktober, har man strejkat på samtliga av Teslas serviceställen och verkstäder i landet. Anledningen är att man inte kommer överens om att teckna kollektivavtal. Nästan samtliga större svenska företag i Sverige har i dag kollektivavtal, medan Tesla saknar facklig anslutning i alla länder.

– Vi kan inte göra ett undantag för Tesla. Vi kommer inte att ge oss. Det här kan bli en långdragen strejk. Vi är beredda att mobilisera det som krävs, sa IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä i slutet av **oktober** när strejken hade inletts. Fyra månader senare tyder allt på att strejken kommer att fortsätta under lång tid.

IF Metall ha vidtagit ett antal åtgärder för att försöka stoppa leveranser av bilar genom blockader i hamnar och för vägtransporter och postade registreringskyltar. Dessutom har **fackförbundet Seko** ställt sig bakom strejken genom att ta ut sina elektriker för att stoppa nätutbyggnad, underhåll och reparationer av Teslas samtliga laddstationer. Sympatiåtgärderna från fackförbundet Seko träder i kraft den 4 mars. Däremot har IF Metall beviljat ett tillfälligt kryphål för skadeverkstäder som fram till den 30 april från reparera krockade Teslabilar.

#### LÄS MER:

- [Teslas brev till ägarna: 90% har valt att jobba](#)
- [Teslas chockrea i strejken – sänker 72 500 kr](#)
- [Trots strejken – Tesla får ut fler bilar i Sverige](#)
- [Tesla i nytt möte med IF Metall: "Ska förhandla"](#)
- [Tesla svarar: Vi har redan bättre avtal än IF Metall](#)
- [IF Metall: Så många strejkar på Teslas verkstäder](#)



Elis Kalmér

### 3. Tesla höjer priserna på Model Y i Sverige

Av Maths Nilsson 23 februari 2024 kl 13:43

Nu gör Tesla helt om och väljer att höja priset på sin mest sålda modell i Sverige. Tesla Model Y höjs med mellan 10 000 och 20 000 kronor.



Teslas stora prissänkningar som inleddes den 13 januari 2023 har förändrat hela spelplanen på bilmarknaden. Först sänkte Tesla med 150 000 kronor, men de har också höjt priserna flera gånger. Nu är det dags igen för en helomvändning.

Tesla Model Y har idag höjts med mellan 10 000 och 20 000 kronor. Insteagsmodellen med bakhjulsdrift går upp 20 000 kronor till 554 170, medan Long Range höjs med 10 000 kronor till 624 170 kronor. Performance-modellens pris är oförändrat.

#### LÄS MER:

- [Teslas oväntade drag: Här höjs priserna igen](#)
- [Tesla höjer sina priser i Sverige – bara...](#)
- [Tesla höjer priser igen i flera länder efter chocksänkningen](#)
- [Tesla höjer priset i Sverige på sin populäraste modell](#)
- [Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA](#)
- [Tesla chockhöjer sina priser i USA – upp till 100...](#)



#### Maths Nilsson

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

## 4. Musks attack på Lucid efter rekordförlusten

Av Maths Nilsson

23 februari 2024 kl 17:18

Elbilstillverkaren Lucid slår rekord i förlust. Företaget förlorade 6,6 miljarder kronor på ett enda kvartal – eller 3,8 miljoner per bil – Deras saudiska sugardaddy är det enda som håller dem vid liv, skriver Elon Musk i en elak kommentar.



Lucid har lyckats få fram en av världens snabbaste elbilar i form av Lucid Air Sapphire. De är också på gång med sin nya SUV Gravity. Dessvärre säljer de knappt några bilar. Senaste kvartalet levererades bara 1734 bilar.

Förlusten blev rekordstora 6,6 miljarder kronor och varje bil går back med 3,8 miljoner. På hela året fick Lucid bara ut 6001 bilar, trots att man tillverkade 8428 bilar. Teslas vd Elon Musk är inget stort fan av Lucid. Vd:n Peter Rawlinson jobbade tidigare på Tesla. Det fick Musk att skriva mycket elakt på sin plattform X efter Lucids bottenrekord.



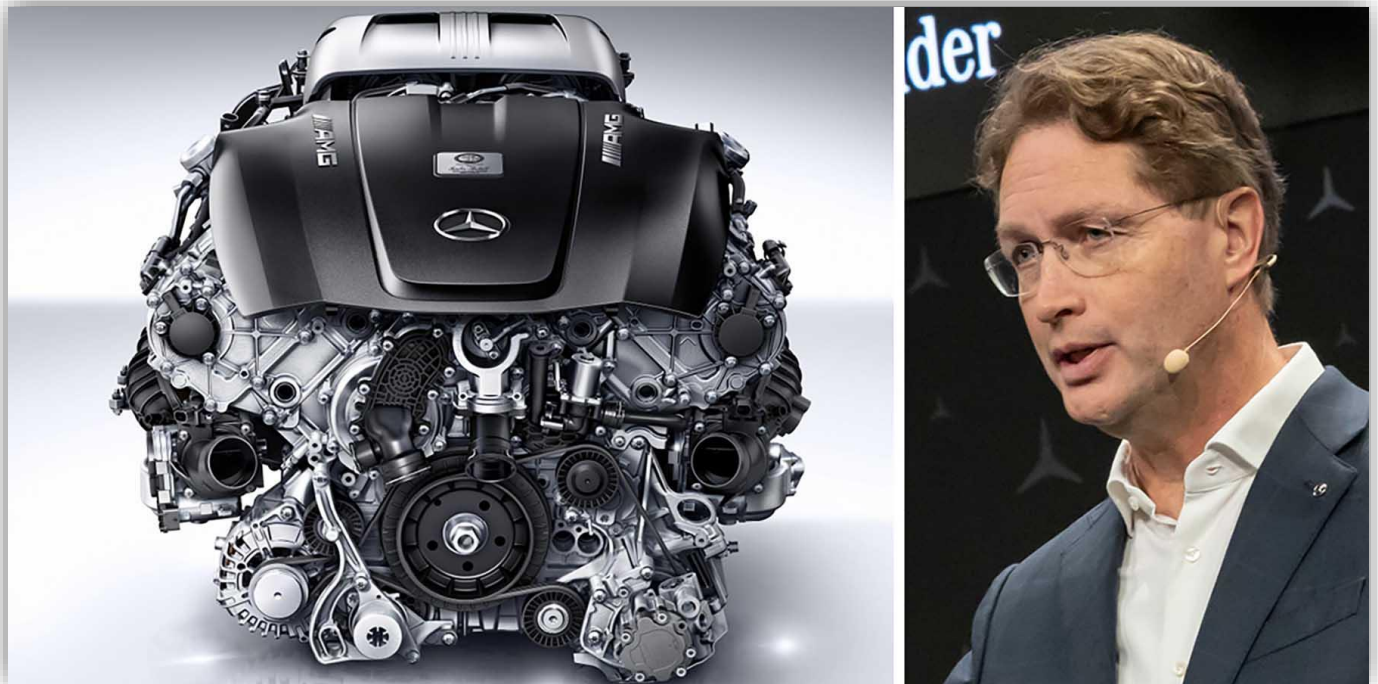
### Maths Nilsson

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

## 5. Mercedes river elbilslofte – bensin och diesel blir kvar

Av Maths Nilsson 22 februari 2024 kl 16:58

Mercedes drar i nödbromsen för sina elbilar. De tvingas nu riva upp löftet att bara sälja elbilar från 2030. – Jag tror inte att någon någonsin hade trott att bilindustrins omvandling en gång i århundradet kommer att vara en rak linje. Det kommer att finnas toppar och dalar, säger svenske vd:n Ola Källenius.



Precis som Volvo Cars har Mercedes-Benz lovat att endast sälja elbilar från 2030. Dock med brasklappen ”på marknader som tillåter det.” Men nu tvingas tillverkaren backa och riva upp sina fagra löften. I den nya årsredovisningen som släpptes under torsdagen kryper företaget till korset.

– Företaget planerar att kunna tillgodose olika kundbehov, oavsett om det handlar om en helelektrisk drivlina eller en elektrifierad förbränningsmotor, fram till långt in på 2030-talet, säger bolaget i sin årsredovisning.

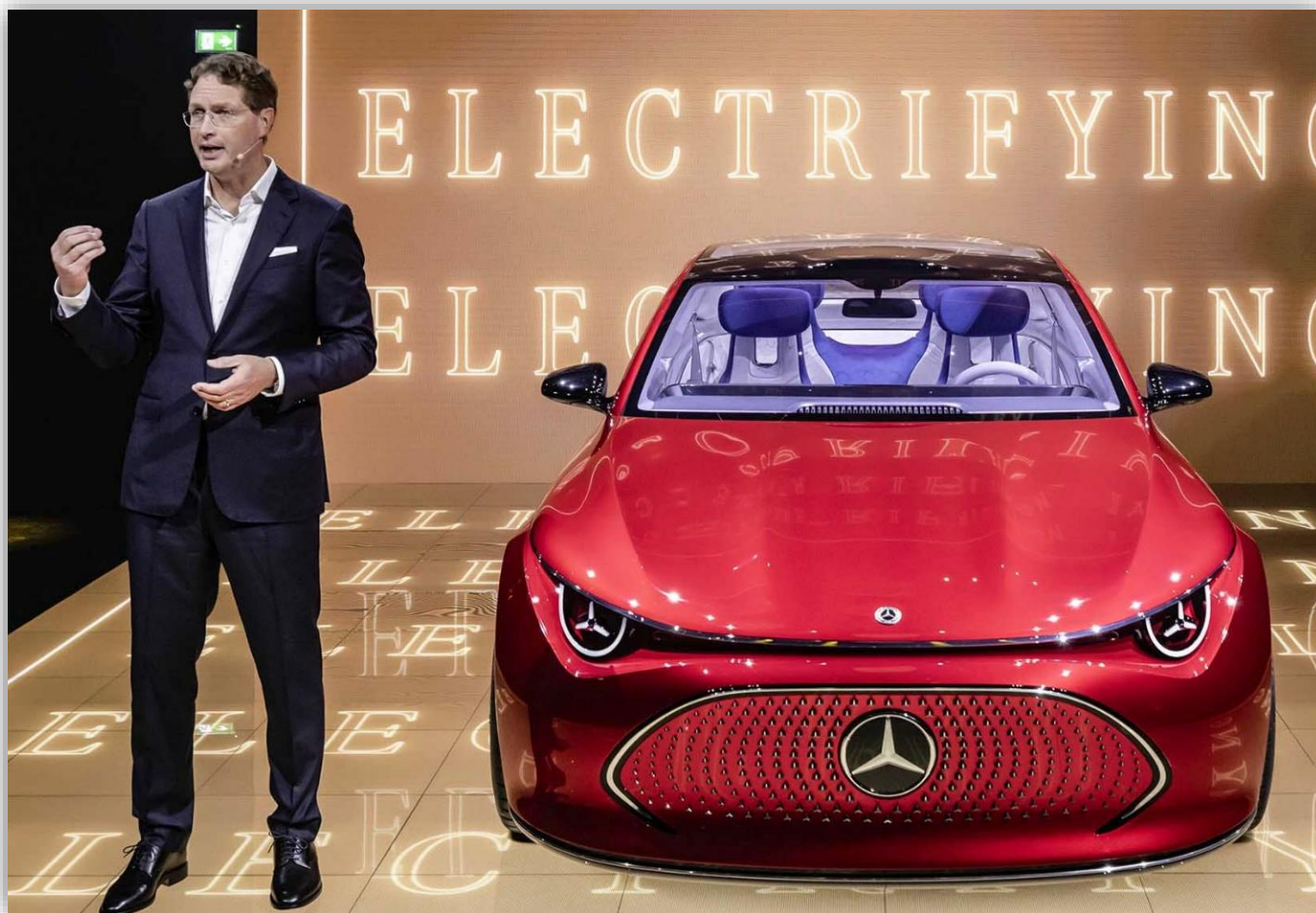
Svenske vd:n Ola Källenius drar i nödbromsen och river upp

Orsaken är den fallande tillväxten för elbilar. Mercedes hade som mål att sälj 20 procent elbilar redan förra året, det blev bara 12 procent. Enligt vd Ola Källenius kommer det att dröja många år innan elbilar och bilar med förbränningsmotor kostar lika mycket.

– Det är många år bort, du kan se det på priset, säger Ola Källenius till [Bloomberg Television](#).

Mercedes lönsamhet pressas hårt av de stigande räntorna och Teslas priskrig på elbilar. Vinst-marginalen var under 2023 branschledande 12,6 procent, men förväntas falla till 10 procent i år för biltillverkningen.

– Makromiljön är ganska utmanande. Vi har fortfarande effekterna kvar av de högre räntorna och Kina går igenom en del strukturella utmaningar, säger Källenius.



*Svenske vd:n Ola Källenius drar i nödbromsen och river upp.*



### **Maths Nilsson**

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

### **LÄS MER:**

- [Källenius: Lägga ner bensin och diesel ett maraton](#)
- [Ola Källenius smygvisar Mercedes nya små bilar redan i år](#)
- [Volvo stoppar nya bensin- och dieslbilar i Danmark](#)
- [Mercedes svenske chef: "Tänk på det som en iPhone"](#)
- [Källenius: Därför är Kina-bojkott ingen bra lösning](#)
- [Mercedes utmanar Tesla – bygger laddnätverk i hela världen](#)



## 6. Första körningen: Uppdaterade VW ID.4 är ännu starkare på motorvägen

2024-02-23 (Uppdaterad 13 februari)

Text & Foto Simon Hallenslev

Volkswagen utrustar VW ID.4 med samma elmotor som ID.7, och det gör underverk för den populära storsäljaren.



I stort sett är den enda skillnaden mellan **VW ID.5** och **ID.4** bakrutans lutning. Både **ID.5** och **ID.4** har sedan lanseringen blivit en populär familje-elbil i svenska hem. Och nu blir den ännu starkare med en betydande teknisk uppdatering.

Du kan inte se det med blotta ögat, men under de mjuka kurvorna finns en ny elmotor som lånats från dess storebror, **VW ID.7**, som ger mer kraft och högre effektivitet. Jag ska ta min första tur i en uppdaterad **VW ID.4!**

### **Snabbare modell**

Den fyrhjulsdrivna 4Motion-versionen av **ID.4** får 299 hästkrafter istället för 265 hästkrafter med uppdateringen, medan toppmodellen GTX får 340 hästkrafter istället för 299 hästkrafter. Det största hoppet i prestanda är dock i den bakhjulsdrivna modellen, som går från 204 hästkrafter till 286 hästkrafter. Vridmomentet ökar också drastiskt från 310 Nm till hela 545 Nm.



I elbilstermer var **ID.4** tidigare på den långsammare sidan och accelererade från 0 till 100 km/h på 8,5 sekunder. Den tiden har bantats ner till 6,7 sekunder, vilket är nästan lika snabbt som den tidigare GTX-modellen.

Den extra kraften ger dig det du vill ha utan att gå över gränsen. Det finns nu mer än tillräckligt med kraft för snabba omkörningar och medelhög acceleration på motorvägen. Det bästa av allt är att det inte påverkar räckvidden.

Den 286 hästkrafter starka **VW ID.4** som jag kör här har en räckvidd på 543 kilometer enligt WTLP-standard. Det är 12 kilometer mer än den senaste bakhjulsdrivna **ID.4**.

De nya motorerna kommer också med en ny funktion på batteriet som säkerställer snabbare laddning. Slutligen kan batteriet nu värmas upp före snabbbladdning, så att strömmen flödar snabbare in i det annars oförändrade 77 kWh-batteriet.

### **Glädjen med bakhjulsdrift**

Det finns vikt och styrka i toppmodellen GTX, men den bakhjulsdrivna modellen har en annan styrka. Det skiljer 100 kg mellan de två, och det mesta av den vikten sparas in genom avsaknaden av en elmotor på framaxeln. Det gör nosen lättare och bilen roligare att köra.

I kombination med bakhjulsdrift får du en bil som är lättare att placera i en kurva. Det finns fortfarande vikt, och om du pressar den uppdaterade **VW ID.4** tillräckligt hårt kommer du att känna av vikten. Ändå känns den lättare på tårna när landsvägarna slingrar sig, och det är ganska trevligt.

Lyckligtvis äventyrar den lättare nosen inte riktighetsstabiliteten, som fortfarande är mycket hög i **ID.4**. Fjädringskomforten är också oförändrad, tillsammans med den väl ljudisolerade kupén, vilket är anledningen till att du inte ska tveka att ta långa resor i den uppdaterade versionen.



### Bättre infotainmentsystem

Den tekniska översynen märks även invändigt, där **ID.4** har en ny infotainmentskärm med ett uppdaterat system. Även om skärmen är större så är det inte ett nytt lån från 15-tums ID.7. I den uppdaterade **ID.4** får du 12,9" istället för 12".

Det uppdaterade systemet är inte bara snyggare och modernare i sin layout, utan också klart mer intuitivt. Det har också belysta touchknappar för volym- och temperaturkontroll under skärmen. Touchknapparna har dock blivit mindre relevanta med det nya infotainmentsystemet.

Nu finns det en fast stapel längst ner på infotainmentskärmen där du kan ändra temperaturen utan att behöva krångla med undermenyer eller knepiga touchknappar.

Det finns också ett fält högst upp på skärmen med en fast genväg till assistanssystemen, så att EU:s löjliga idé med ständiga hastighetsvarningar snabbt kan stängas av. De fasta staplarna upptill och nedtill tar inte upp skärmutrymme eftersom skärmen har vuxit med 0,9".

Växelväljaren bakom ratten (shift pad, gear shifter, vad man nu vill kalla det) är också ny och lånad från VW ID.7. Den är nu placerad separat från skärmen som en oberoende spak, vilket också har flyttat torkarfunktionerna till samma vänstra spak som blinkerslampan. Exakt som man ser i Mercedes modeller.

### Starkare på motorvägen

Det fanns ingen anledning att ändra **ID.4** i sig. VW gjorde det ändå eftersom de hade en ny elmotor på hyllan som passade den långbenta familjebilen. Ingen klagar på mer kraft, längre räckvidd och mer modernitet – särskilt inte när det kommer utan extra kostnad.



## 7. Chock för husbilar – får tredubblad fordonsskatt

Av Maths Nilsson 18 februari 2024 kl 07:28

Redan idag har många husbilar 15 000-40 000 kronor i årlig fordonsskatt. Nu ska skatten dubblas eller tredubblas.



Införandet av bonus-malus har slagit hårt mot de som har en nyare husbil. Skatten ligger oftast på långt över 20 000 kronor, för större husbilar kan det kosta 40 000 kronor per år. Som om det inte vore nog kommer den nu att dubblas eller tredubblas för många husbilsägare, uppger Husbil & Husvagn.

Orsaken är att beräkningsgrunden för skatten ska göras om. Koldioxidutsläppen hos husbilar beräknas med den gamla NEDC-formeln. Personbilar har bytt beräkningsmodell sedan flera år tillbaka, men inte husbilar. När Transportstyrelsen byter till WLTP-körcykeln blir de beräknade utsläppen i många fall mer än dubbelt så höga. Därmed kan skatten dubblas eller tredubblas, enligt [Husbil & Husvagn](#) och [Vi Bilägare](#).

– Fordonsskatten för husbilar går inte obemärkt förbi, det blir rätt mycket på dem med bonus-malus dessutom. Jag förstår att de reagerar. Men min uppfattning är att ska man göra något är det bättre att ändra lagen än att ha ett beräkningsvärde som inte stämmer med andra, säger Jonny Geidne, utredare på Transportstyrelsen, till Vi Bilägare.

Finansminister Elisabeth Svantesson (M) har sagt att ändringen "inte får ha några oönskade, negativa, konsekvenser för branschen och husbilsägarna", eftersom de kan ställa av sin husbil när den inte används. Men branschen håller inte med och kräver att skatterna ska normaliseras.

– Vi är inne på myndigheternas arbete, som finansminister kan jag inte lägga mig i. För regeringen är det viktigt att det inte får oönskade effekter framöver, så jag följer frågan noga framöver, säger Elisabeth Svantesson under en riksdagsdebatt.



**Maths Nilsson**

**LÄS MER:**



**Nya chockskatten på husbilar: 40 000 kr per år**



**Polisens leverantör av husbilar går i konkurs**



**Okända kryphålet: Därför får V8-pickupen lägre skatt...**



**Världens största husbil går att hyra – kliv in i...**



**CarUp avslöjar: Stenhård kritik mot chockhöjd bonus-malus**



## 8. Nu kommer eldrivna lastbilar från BYD till Sverige

Posted by Kristofer Rask februari 20, 2024

Hedin Mobility Group är sedan 2022 officiell importör av BYD:s elbilar till Sverige. Efter att 2023 också tagit sig an märkets eldrivna transportbilar tar Hedin nu nästa stora kliv. Genom partnerskapet kommer Hedin nu också att introducera BYD:s eldrivna lastbilar.



FILM: <https://youtu.be/FfkFvBG82Zw>

Elektrifieringen av lastbilar har gått snabbt framåt i Sverige. Under 2023 var fyra procent av alla nya lastbilar eldrivna och trenden fortsätter peka på en ökning.

Försäljningen av BYDs helt elektriska lastbilar ska starta i sommar. Återförsäljare blir Hedin Trucks. Den största utmanaren blir Volvo Lastvagnar som idag har runt hälften av marknadsandelarna för ellastbilar i Sverige.

– Det är med stolthet och glädje vi fördjupar vårt samarbete med BYD genom att inkludera elektriska lastbilar i vårt produktutbud. Detta utökade partnerskap är av stor betydelse för att främja en mer hållbar framtid inom transportsektorn, och ligger också i linje med vår strategi med expansion inom tunga fordon, berättar Anders Hedin, grundare och VD på Hedin Mobility Group.



### 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.

## 9. Saabs bortglömda sportbil var 30 år före sin tid

Av Maths Nilsson 17 februari 2024 kl 18:03

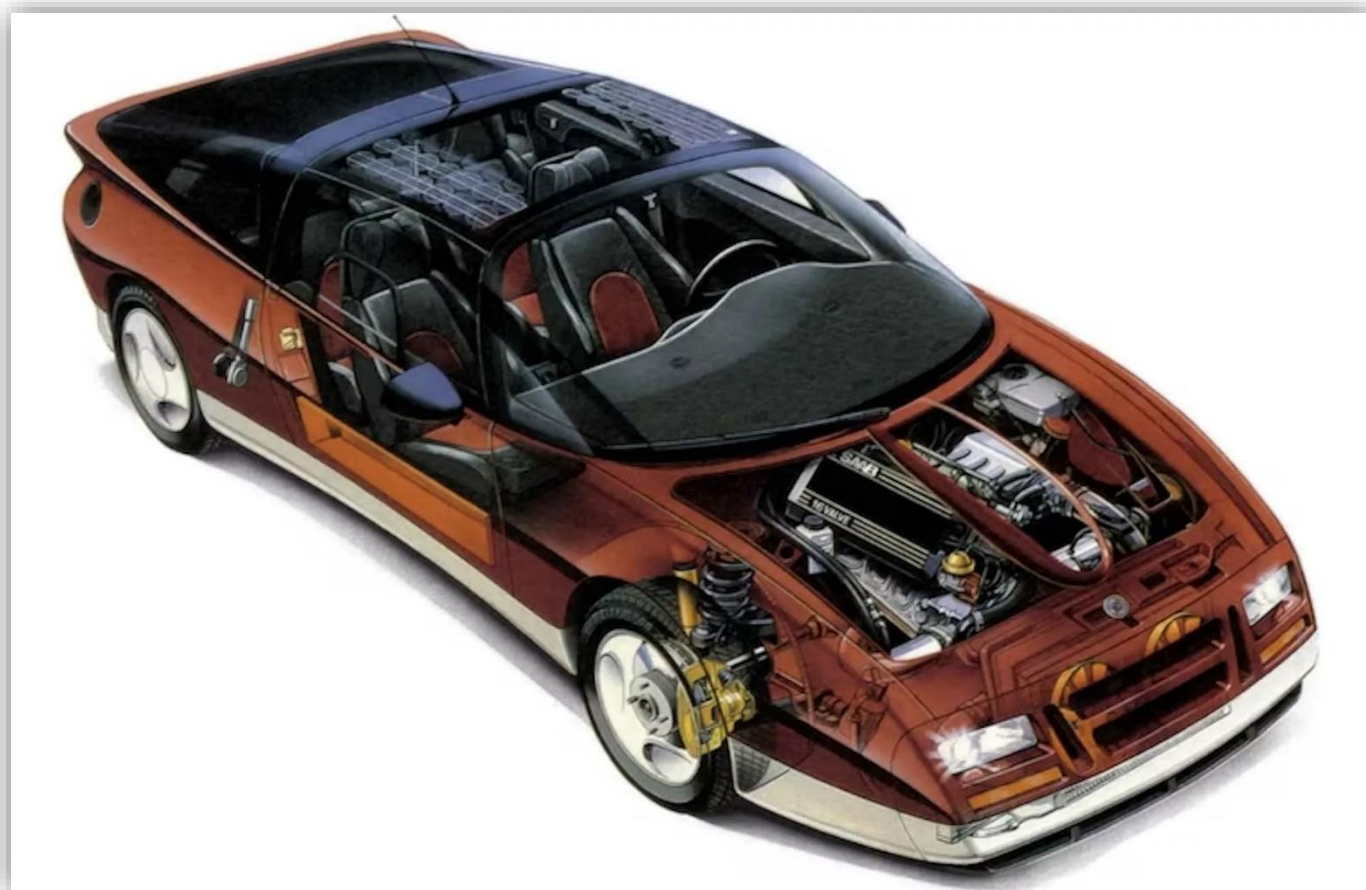
Saab EV-1 var så långt före sin tid att den fick vara med i "Tillbaka till Framtiden" med Michael J Fox. Fortfarande är bilen toppmodern med kolfiber, solceller och en sensationell design. Här är historien om Saabs bortglömda sportbil.



I mitten av 1980-talet stod Saab på höjden av sin glans. 900-modellen sålde fortfarande väldigt bra och hade lanserats i cabrioletversion. Saab 9000 gjorde succé när den visades. Självförtroendet var på topp och i maj 1985 visade Saab en sensationell sportbil i konceptuell form på Los Angeles Auto Show.

Saab EV-1 togs fram av en liten projektgrupp, och arbetet tog bara sex månader från ritning till färdig bil. Designen var framtagen av Saabs designchef Björn Enwall. Den futuristiska bilen hade ett glastak, något som är högsta mode idag. Även i övrigt var bilen långt före sin tid. På glastaket fanns 66 solceller som kunde driva fläktar i bilen när den var parkerad. Vissa delar av bilen tillverkades av kolfiber, ett material som var oerhört exklusivt 1985. Bilen har en slående likhet med Tesla Model 3 och Y, världens mest framgångsrika bilmodeller idag.

Bilen byggdes på uppdrag av Saab av det svenska bilbyggargeniet Leif Mellberg, på bara tre månader. Den har en extremt hög finish och full krocksäkerhet. Mekaniken baserades på en Saab 900 Turbo 16, men turbomotorn var trimmad till 285 hästkrafter. Kompressionen reducerades till 7,2:1 för att kunna öka det maximala laddtrycket till 1,1 bar. Det innebar att bilen klarade 0-100 km/h på endast 5,9 sekunder, vilket var fullt i klass med dåtidens snabbaste sportbilar.



FILM: <https://youtu.be/NXQ6N6ErfJ0?t=4>

Inredningen var också toppmodern och hade stolar som kommer från Chevrolet Corvette klädda i buffelskinn. Bältessträckare var en säkerhetsfiness som inte ens fanns hos produktionsbilarna. Instrumenteringen hade en ny finess kallad Black Panel, lånad från flyget. Det innebar att allt kunde släckas ner i mörker utom hastighetsmätaren.

Bilen är med i Tillbaka till Framtiden II – tillsammans med hoverboards.

Än idag känns formen modern, och 1989 var den så sensationell att bilen fick vara med i filmen "Tillbaka till Framtiden II" med Michael J Fox. När Marty McFly tar sig till 2015 med en DeLorean så står en Saab EV-1 parkerad på gatan. Med tanke på att bilen byggdes 1985 var den minst 30 år före sin tid. Den som vill ta en tur till framtiden kan idag beskåda Saab EV-1 på Saab Museum i Trollhättan.

### Så snabb var Saab EV-1 1985

<b>Antal cylindrar</b>	<b>4</b>
<b>Cylindervolym</b>	<b>1985 cm<sup>3</sup></b>
<b>Effekt</b>	<b>210 kW (285 hk) vid 6500 rpm</b>
<b>Vridmoment</b>	<b>335 Nm vid 3500 rpm</b>
<b>kompression</b>	<b>7,2:1</b>
<b>max laddtryck</b>	<b>1,1 bar</b>



**Motor** Vattenkyld fyrcylindrig motor med femlager vevaxel, två överliggande kamaxlar, 16 ventiler och hydrauliska ventillyftare; Bosch LH-Jetronic, turboladdare Garret TPL 1098, laddluftkylare, APC-system

**0 – 100  
km/h**

**5,7s**

**0 – 150  
km/h**

**10,7 s**

**0 – 200  
km/h**

**19,8 s**

**0 – 400 m**

**13,9s**

**0 – 1000  
m**

**24,8 s**

**Toppfart**

**270 km/h**

*Källa: Wikipedia*



*Bilen är med i Tillbaka till Framtiden II – tillsammans med hoverboards.*



**Maths Nilsson**

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

## 10. Vallelunga - De Tomasos första.

Publicerad 2023-09-05 kl 07:00 Text Mårten Carlsson

Historien om hur De Tomaso första modell kom till kunde lika gärna heta räkna med bråk.



*De Tomaso Vallelunga Competizione coupé 1964 - 1968.*

Alejandro De Tomaso var en Argentinare som kommit till Italien för att fullfölja sin passion - racing och snabba bilar. Det, samt att varit med att planera en kupp för att störta presidenten bidrog också till en hastig emigration.

1957 började han köra professionellt för Scuderia centro Sud och 1959 öppnade han eget. I hans verkstad gjordes racerbilar och diverse prototypjobb. Den naturliga förlängningen av det var en riktig sportbil för gatan. Den kom att döpas till Vallelunga efter den kända racerbanan utanför Rom.

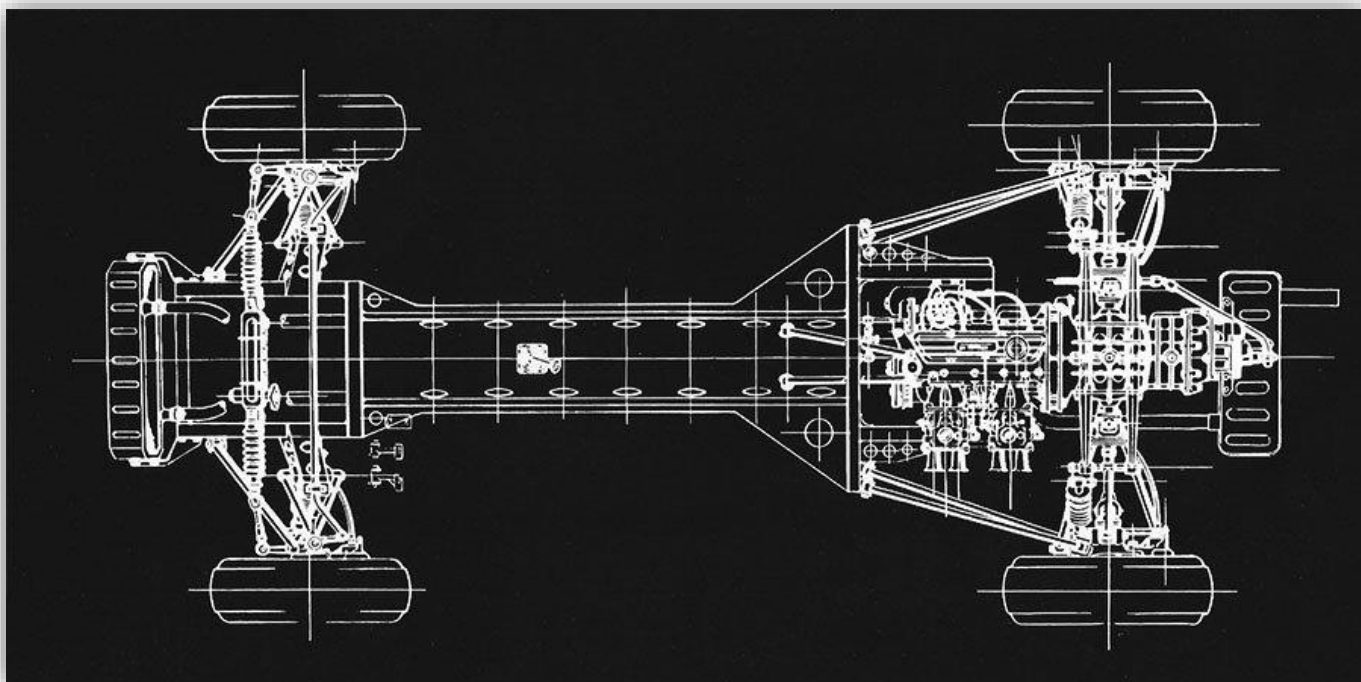
Det började med ett rörramschassi med dubbla triangellänkar fram och multilinkupp-hängning bak. Vallelunga ärvde mycket från racerbanorna. En del chassidetaljer gjordes i magnesium för hålla vikten nere. Motorn satt framför bakaxeln och kom från Ford Cortina. Med dubbla Weberförgasare och diverse knep tog man ur 105 hästkrafter ur den. Det räckte bra i en bil med drygt 720 kilo tjänstevikt. Så kom man till karossen - uppdraget till det gick till Fissore. Dom kom fram med en smäcker aluminiumkaross och den första färdiga Vallelungan visades upp 1964

Men allt var inte frid och fröjd mellan Mario Fissore och Alejandro De Tomaso. Båda två var kända för att ha rejält temperament. Okänt hur många karosser Fissore levererade till De Tomaso, men dom skall ha byggt totalt 15 stycken. Varav de flesta aldrig hämtades eller betalades för av De Tomaso. De överblivna karosserna skrotades och De Tomaso hade redan hittat en annan att göra dom istället - Ghia. Så man kan förstå att Mario Fissore gick i taket när den nya Vallelungan stod i Ghias monter på Turinmässan 1965 - i princip helt oförändrad från Fissores design!



Vad som skiljde den nya Vallelungan från Fissores var att man valde göra karossen i glasfiber och bakrutan öppningsbar. De tidigare bilarna hade hela bakdelen uppfällbar liksom på en Lamborghini Miura.

Officiella siffran säger att 59 stycken De Tomaso Vallelungas gjordes mellan 1964 och 1967. Men hur man räknat är lite oklart. Fissore skrotade ju en del karosser och var heller inte noga med arkiv, bokföring och sånt. Alejandro De Tomaso var inte heller någon ordningsman när det kom till den biten. Oavsett hur man räknat så är det en sällsynt bil och anfader till de senare modellerna Mangusta, Pantera och Guará.



## 11. Delahaye 135ms Van Den Plas Drophead 1947



Namnet Delahaye är värdat bland entusiaster från stora franska biltillverkare. Företaget grundades 1894 och fick ett avundsvärt rykte genom sin serie av robusta gatbilar och i dammet och gruset på motorsportarenor, inklusive Le Mans och Grand Prix-banan. För många fans av märket representerar 1935 års modell ett högvattenmärke, eftersom det såg ankomsten av den superlativa Type 135. Type 135-chassit var också en favorit i den prestigefyllda franska karosseriindustrin, och gav en mångsidig duk för carrossieres som Chapron, Franay, Figoni et Falaschi och andra för att fullända sitt hantverk.





När Frankrike kom ut ur krigets skuggor återvände Delahaye till arbetet. Ockuperande tyska styrkor kontrollerade Delahayes fabriker, och trots order om att producera tunga lastbilar och ammunition höll chefen Charles Weiffenbach sin personal sysselsatt med att desorganisera varje aspekt av produktionen, och inte en enda kula lämnade fabriken.

Efter befrielsen av Frankrike återvände Delahaye till arbetet på allvar och tillverkade en 3 1/2 ton tung lastbil för att betala räkningarna. 1946 återupptogs produktionen av Type 135M, vilket markerade Delahayes efterlängttade återkomst till sportbilsbranschen. Ingenjörerna reviderade 135-chassit med en breddad spårvidd för bättre hantering och gjorde många förbättringar av den sexcylindriga motorn med toppventiler. Den beprövade enheten erbjöd upp till 130 hästkrafter för trippelförgasaren "MS"-specifikationen och betydligt mer för racing. Delahaye hade ingen egen karosseriverkstad, så många högprofiletrade karossbyggare tillämpade den senaste efterkrigsestetiken på det fantastiska chassit. Fram till 1952 tillverkades 1155 exemplar av efterkrigstidens Type 135.

Som förväntat av ett franskt märke var de flesta typ 135-chassierna karosserade av lokala karossbyggare, men en handfull bilar korsade gränserna för att få sina karosserier. Chassinummer 800368, som visas här, är anmärkningsvärt för sin unika drophead coupé-kaross tillverkad av de belgiska mästarna Van den Plas.

Det belgiska företaget hade djupa rötter, först som hjulmakarverkstad och på 1880-talet som konstruktör av kompletta vagnar. Efter ett övertagande 1870 av Guillaume Van den Plas fick företaget namnet Carrosserie Van den Plas 1898 och flyttade till en ny fabrik i Antwerpen. Snart följde karosser och de växte snart till att bli komplexa, dyra och idealiska för prestigechassin som Minerva, Hispano-Suiza och Mercedes-Benz. Den brittiska motsvarigheten "Vanden Plas" var i själva verket ett oberoende företag som verkade under ett licensavtal för att använda det prestigefyllda namnet.



Chassinummer 800368 är en av bara en handfull Delahayes karosseri som det belgiska företaget har haft, med den extra skillnaden att det är en engångsdesign. Den unika och flamboyanta drophead coupé-stilen kännetecknas av sina svepande pontonstänkskärmar, upprättstående kylargrill flankerad av dubbla strålkastare och dramatiska luftintag i kattögon. Den har en passande djärv röd och karmosinröd tvåfärgad färgskala, med flashiga accenter som kromtrådshjul, whitewall-däck och polerade kopparpläterade bromstrummor.

Den tidiga historien om detta chassi har ännu inte upptäckts; En brandväggstagg i mässing från den legendariska New York-importerade bilhandlaren Fergus Motors tyder dock på att bilen har funnits i USA sedan den var ny eller nästan ny. Den glamorösa drophead skulle utan tvekan ha gjort ett stort uttalande på New York Citys gator! Sedan den restaurerades i slutet av 1980-talet har den gjort sällsynta offentliga framträdanden och dök upp i Nick Georganos **Beaulieu Encyclopedia of the Automobile: Coachbuilding** som ett exempel på Van den Plas-design. Sedan 2008 har den visats i en prestigefylld privat samling tillsammans med andra fantastiska modeller av karossbyggda franska och art deco-bilar.

Som erbjuds är den äldre restaureringen välskött och drar nytta av en del ny uppfräschning och detaljering. Vissa åldersrelaterade brister finns i lacken och kromet, även om karossen i grunden är i gott skick med skarpt definierade linjer och detaljer. Kupén är färdig i djupt rödbrun med bruna accenter och är också i gott skick, med snyggt patinerat läder och tidsenliga detaljer, inklusive den banjoliknande ratten och OS-instrumenteringen.

Den robusta och kraftfulla raka sexan är den önskvärda "MS" högpresterande varianten, utrustad med en trio av Solex downdraft-förgasare och kopplad till en Cotal fyrväxlad växellåda. Stämplingen på mässingsetiketten överensstämmer med chassinumret, vilket indikerar att motorn är original. Det senaste arbetet med att ta den i drift har visat att den är ett bra exempel på körning och körning, även om det kan vara motiverat med ytterligare uppmärksamhet innan man ger sig ut på längre turer.

Delahayes superlativa 135 MS är en av de mest vördade grand tourers i början av efterkrigstiden, och chassi 800368 slående Van den Plas-karossen gör den till en spännande möjlighet för samlare av motorikoner.



## 12. Superbilarnas urmoder - Franska Delahaye 165

Uppdaterad 18 feb. 2024 Publicerad 18 feb. 2024

I vår artikelserie om bortglömda biltillverkare har turen kommit till franska Delahaye. En gång i tiden kända för sina sportbilar och inte minst den spektakulära Delahaye 165 som för evigt satt ett avtryck i bilhistorien.



*Art Deco på steroider. Bara några få exemplar av den hyperexklusiva och svulstiga Delahaye 165 tillverkades. Med en V12:a under huven är det per definition supersportbilarnas urmoder.*

Delahaye 165 Cabriolet, troligtvis världens svulstigaste superbil, presenterades vid Paris Motor Show 1938. Man kan misstänka att det gick en och annan suck genom publiken när täcket drogs av denna skapelse.

### **Började bygga bilar redan 1894**

Delahaye, grundades av **Emile Delahaye**, som tog över en liten verkstad i franska Tours 1890. Med ett brinnande växande intresse för motorer utvecklade Delahaye sina första bilar redan 1894.

För att utöka produktionen behövde Emile kapitalstarka partners, vilket han fann i tävlingsföraren **George Morane** och svågern **Leon Desmarais**.

### **Slog Mercedes berömda Silverpilar**

Genom tävlingsvinster i bl.a. Le Mans där Delahaye slog både Bugattis och Mercedes berömda Silverpilar så cementerade Delahaye sin plats i racinghistorien.

De var inte bara tekniskt avancerade utan blev också kända för sin design som ofta byggdes av dåtidens ledande karosstillverkare.



*Ett stort racingintresse med flera vinster i klassiska race gav Delahaye en stark position under mellankrigsperioden.*



*Succén Delahaye 135 var i sig en designpärla som älskades av välbärgade och filmstjärnor under det glada 30-talet. Här ett mycket fint exemplar från Hemmings. Prislappen 12 miljoner dollar visar det fortsatt stora intresset för Delahayes skapelser.*



*Delahaye 135 är spektakulär men ändå modest om man jämför med den efterföljande Delahaye 165.*

Delahaye 135 var den franska bilbyggarens storsäljare och lär enligt uppgifter ha byggts i över 2 000 exemplar. Den hade en V6a på 115 hk under huven.

När det inte räckte till så satte man en egenutvecklade V12 på 175 hk i bilen. Den modellen kallas Delahaye 145 och blev bottenplattan för flera av Delahayes racingbilar under 30-talet.

Modell 135 var i sig ett desinmässigt mästerverk och som kanske mer än någon annan bilmodell står för 30-talets strömlinjeformade art deco trend. Ändå var den modest i förhållande till vad som skulle komma.

#### **Ett statement på Parismässan 1938**

Inför mässan 1938 på hemmaplan i Paris så var det givetvis viktigt att ta position och göra något extraordinärt. Uppdraget gick till den nära samarbetspartnern och karosstillverkaren **Figoni & Falaschi** som byggde Delahaye 164.



*Notera att cabrioleten är dolt nedfälld och vindrutan som kunde vevas ner helt och hållet för att skapa en ännu mer spektakulära linjer.*



*Franska former utan gränser. Exceptionelle, spectaculaire, extraordinaire – många är de franska superlativ som ingick i denna beställning.*

Det lär ha byggts endast fem exemplar av denna ikoniska modell, känd för sin flamboyanta estetik som representerar höjdpunkten av den så kallade "Streamline Moderne"-designen, som präglades av aerodynamiska former, svepande linjer och en nästan skulptural elegans. Karossen på Delahaye 165 utstrålar en extravagant elegans. Frontpartiet karakteriserades av en djärv och framträdande grill, som var både bredare och lägre än på tidigare modeller. Tillsammans med de täckta flyglarna ger de bilen ett svulstigt men ändå graciöst intryck. Krävs många ord för att beskriva designen



*Ingen bil för blyga eller diskreta.*



*Givetvis exklusivaste skinnen i hela klädseln inklusive dörrar och kolla på den läckra instrumentpanelen och alla detaljer.*

Sidolinjerna på modell 165 är rena och strömlinjeformade, med en låg taklinje som elegant böjer sig ner mot bilens bakparti, vilket accentuerar dess långa och låga silhuett.

Dörrarna smälter nästan osynligt in i karossens sidor, medan de skulpterade sidopanelerna och de uttrycksfulla kromdetaljerna bidrar till bilens överdådiga utseende.

Bakpartiet fortsätter i samma svulstiga och aerodynamiska anda med långa svepande linjer

Interiören i Delahaye 165 var lika påkostad, med fina material, läder, trä och krom. Instrumentpanelen och kontrollerna var konstfullt utformade för att matcha den yttre designen.

Modellen är en ikonisk representant för slutet av 30-talets designideal, där varje detalj utstrålar en kombination av konstnärlig kreativitet och lyx.

Tyvärr så utbröt kriget 1939 vilket satte abruptt stopp för den här typen av bilmodeller.

#### **Utmaningar och slutet på en era**

Efter världskriget kämpade Delahaye med att återfå sin position som marknadsledare inom teknik och lyxbilar.

Trots introduktionen av modell 175 och den efterföljande 235, som lär vara de finaste Delahayes någonsin tillverkade, kunde företaget inte återhämta sig från de ekonomiska svårigheterna efter kriget.



*Den första efterkrigsbilen blev Delahaye 175.  
Även den en mycket fin modell även om vi här ser inslag av 40-talets renare design.*



*Delahaye 235 från 1952. En mycket vacker coupe  
som får illustrera slutat på sagan med de vackra bilarna från Delahaye.*



*En Delahaye 180 Cabriolet från 1950 som beställdes av kung Mohammad V från Marocco. Idag begär man 8 miljoner dollar för denna vackra modell något som visar på attraktionskraften i Delahayes vackra bilar*

Det gick samman med konkurrenten Hotchkiss men lyckades ändå inte få igång tillverkningen av personbilar igen.

Istället började det sammanslagna Hotchkiss-Delahaye tillverka Jeep på licens och man koncentrerade sig på tyngre fordon vilket blev slutet på ett anmärkningsvärt kapitel i Europas bilhistoria.

Delahayes bilmodeller är idag hett eftertraktade på den kraftigt växande marknaden för klassiska veteranbilar där ett välhållt exemplar bringar in mångmiljonbelopp.

Delahaye 165 med dess svulstiga och eleganta design är höjdpunkten i Delahayes historia och påminner oss om en tid den då bilarna var lika mycket konstverk som transportmedel.

**Relaterade artiklar:**

[Retromobil i Paris – en pengastinn njutning.](#)

[Topplistan: 30-talets vackraste bilar](#)

[Läs mer om Delahaye till salu](#)



**Mikael Gullström**

Chefredaktör och ansvarig utgivare.



**Roger Warolin**