



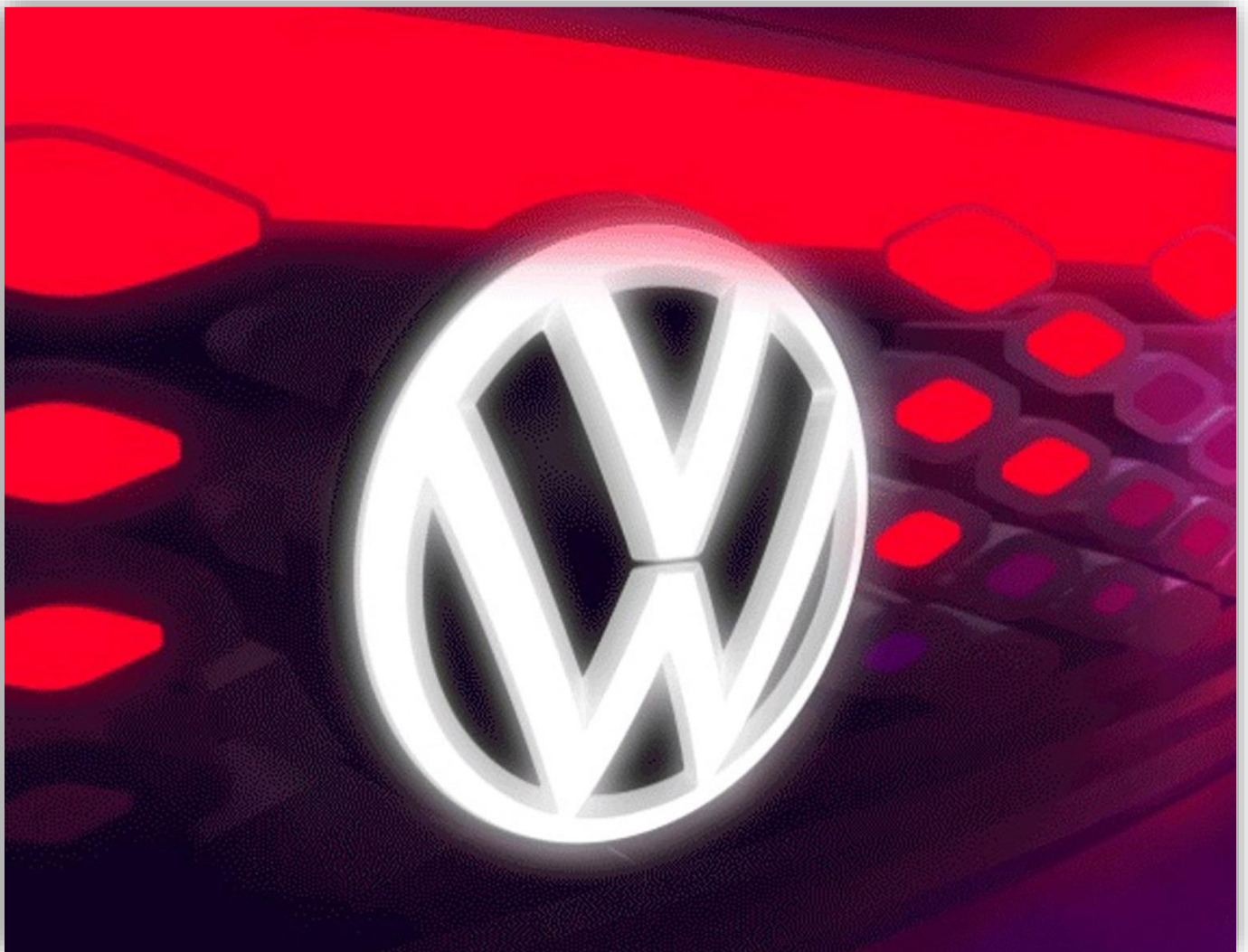
*Delahaye 135MS Coupe 1938*

- 1. Så ska VW lyckas med billig elbil**
- 2. Hondas hållbara elbil har krocktålig kaross och elscooter i bagaget**
- 3. Första provkörning av Audi RS e-tron GT Prototype**
- 4. Test Volvo EX30**
- 5. Missade utsläppsmål gav miljardregn över EU**
- 6. Alfa Romeo byter namn på nya Milano**
- 7. Över 14 000 sparkas från Tesla**
- 8. Staten förbjuder inköp av avgasbilar**
- 9. Mustang fyller 60 år**
- 10. Dessa Mercedes är legendariska**
- 11. Bakom ratten i Allard P1**
- 12. Delahaye 135MS**

## 1. "Projekt Amsterdam" – så ska VW lyckas med billig elbil

17 april 2024

Nästa år vill Volkswagen börja bygga de mindre elbilarna ID.2all, Cupra Raval och året efter Skoda Epiq. Alla med ett utlovat pris från 25.000 euro, eller omkring 280.000 kronor.



Men Volkswagen vill pressa priset på elbilar mer än så. Att koncernen även vill lansera elbilar som kostar från 20.000 euro gjorde Volkswagens märkeschef Thomas Schäfer klart för Elbilen redan **när ID.2all visades förra våren**.

– Det är den verkliga Champions League-klassen att lyckas med det. Men jag ser det som vår plikt som Volkswagen att utveckla en sådan bil, sa Thomas Schäfer då.

Projektet går internt under namnet "Amsterdam", kallas i medier ofta för ID.1, och är redan i gång. Frågan är bara hur det ska göras? Den egna elbilsplattformen MEB är inte lämplig för en bil i den mindre storleksklassen som det handlar om. Att Volkswagen tittar på samarbeten med andra för att hålla nere utvecklingskostnaderna har de varit tydliga med.



I ett samarbete med Renault kan Volkswagen använda plattformen AmpR Small för att bygga en liten och billig elbil. Samma som Renault vill använda för en ny eldriven version av Twingo.

Renault har också bekräftat att det förs samtal med Volkswagen kring ett samarbete med en mindre elbil. Något som Renault också har intresse av för att kunna förverkliga sin egen "20.000 euro-bil", som har visats som **konceptet Twingo Legend**.

Men nu kommer uppgifter om att det gnisslar i samarbete. Orsaken är den känsliga frågan om var en sådan bil ska byggas. Skulle "Amsterdam" genomföras med Renault uppges bilen tillverkas den franska tillverkarens fabrik i Slovenien – något som inte går hem hos Volkswagens mäktiga arbetarråd som vill säkra sig om arbetstillfällena i Tyskland. Om det verkligen skulle bli billigare att tillverka bilen hos Renault ifrågasätts också.

Enligt uppgifter i **tyska medier** arbetar Volkswagen därför parallellt med att även utveckla projektet på egen hand och då i Kina. Om det då handlar om en modell tänkt endast för den kinesiska marknaden är oklart. Ytterligare en faktor som Volkswagen kämpar emot är tiden. Det möjliga samarbetet med Renault väntas kunna bära frukt med lansering av en bil till 2027. Görs projektet Amsterdam på egen hand uppges det i värsta fall dröja till 2029. Något som anses vara alldeles för sent för lanseringen av den liten och billig elbil. Beslut i hur Volkswagen ska gå vidare med projektet ska tas det närmsta veckorna.



Carl Undéhn



## 2. Hondas hållbara elbil har krocktålig kaross och elscooter i bagaget

Posted by Kristofer Rask

april 16, 2024

Honda premiärvisar nu sitt senaste elbilskoncept Sustaina-C Concept Car i Europa för första gången. Det i samband med Designveckan i Milano som startar idag. Det nya konceptet visar en liten kompakt elbil som definitivt för tankarna till charmiga Honda E.



Sustaina-C Concept Car är precis som namnet antyder en demonstration i hållbar design. Detta är ett fordon som ska sänka CO<sub>2</sub>-avtrycken under tillverkningen, men också genom hela livscykeln.

Karosspanelerna är exempelvis tillverkade med återvunnet akrylharts som kommer från begagnade baklyktor, det hela skapar en kaross som inte kräver någon målning. Den materialinsatsen kan minska utsläppen under produktionen med upp till 45 procent.

Det skapar också en helt unik exteriör finish på varje individuell bil. Karosspanelerna är dessutom stöttåliga, och kan vid lätta kollisioner återgå till sin ursprungliga form.

– Oavsett om det handlar om att köpa mer miljövänligt stål för chassit eller återvunnet material för interiören, det finns så många sätt på vilka vi kan börja göra skillnad i vårt sätt att tillverka fordon. Och inget av detta behöver ske på bekostnad av hur våra produkter ser ut. Det finns en möjlighet att använda nya material för att skapa en unik estetik och leverera ökat värde för våra kunder, berättar Kento Ishii, talesperson för modellen.



I bagaget gömmer sig dessutom en utfällbar kompakt skoter som kan göra det möjligt att parkera i utkanten av städerna, och sedan ta den mindre farkosten in till stadskärnan.



### **Kristofer Rask**

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



### 3. Video: Första provkörning av Audi RS e-tron GT Prototype

Posted by Kristofer Rask april 17, 2024

Audi har börjat snacka nya Audi e-tron GT med förbättrad väghållning, bättre räckvidd och snabbare laddning.



FILM: <https://youtu.be/CMuCWeu-MoM>

Den uppgraderade e-tron GT delar plattform med nyligen uppdaterade Porsche Taycan och förväntningarna är så klart höga, Porschen har nämligen imponerat.

Nu har brittiska AutoTraders programledare Rory Reid haft möjlighet att ge sig ut på en första och exklusiv provkörning i en prototyp.

– Audi RS e-tron är en av mina favoritbilar, den är briljant i nästan vartenda hänseende. Jag har ofta undrat hur man förbättrar än bil som redan är så bra? Idag provkör vi 2025 RS e-tron Prototype för att besvara den frågan, säger Rory Reid.

Lanseringen är planerad till **andra halvan av detta året**.



#### 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](#).



#### 4. Test: Volvo EX30 är inte något för nostalgikern

Av redaktören @bytbil.com 2024-04-16

Text & foto Simon Hallenslev

**EX30 är en snygg mini-SUV som kanske är lite för modern för den som traditionellt kört Volvo – men låt inte det avskräcka dig.**



Ta Volvo **V90** eller **XC60**. Vi minns dem som stora, gedigna och fullproppade med Volvo-kvalitet. De har en lillasyster som vill vara något helt annat, nämligen en modern, fashionabel och miljöorienterad bil som kan få nostalgiker att lägga armarna i kors och kasta misstänksamma blickar. Det är naturligtvis **Volvo EX30** vi talar om. En liten bil som det finns stora förhoppningar på. Inte bara för Volvo själva, utan också för de många kunder som väntar på sitt förbeställda exemplar. Häng med när jag testar **Volvo EX30**.

##### **På med läsglasögonen**

Det är i den minimalistiska kupén som nostalgikerna korsar armarna i **EX30**, för den utstrålar inte Volvo. I mittkonsolen finns fem knappar inom fem centimeters avstånd från varandra som styr dörrlås och sidofönster. Resten av reglagen finns på den 12,3 tum stora infotainmentskärmen som går hela vägen ner till handskfacket. Skärmen har kristallklar upplösning, vacker layout och reagerar snabbt. Själva systemet, som utvecklats i samarbete med Google, är dock inte det mest intuitiva och även de enklaste funktionerna är en till tre knapptryckningar bort. Knapparna på ratten är inte heller särskilt enkla att använda, och eftersom de bara reagerar varannan gång kommer du behöva trycka på dem många gånger.



Om du tycker att en smartphone eller surfplatta är jobbig att använda bör du sluta läsa nu och hålla dig borta från **Volvo EX30**. Det krävs inte bara läsglasögon för att hantera de små ikonerna, utan också en viss nivå av teknisk fingertoppskänsla. Det är lite anti-Volvo att bygga en sådan kupé eftersom den stjälar koncentration och uppmärksamhet. Om du har vuxit upp med en tryckkänslig skärm i handen är detta ett mindre problem. Här kommer du garanterat att snabbare bekanta dig med Googles röstassistent, som är en av de smartaste jag har provat och som kan lindra besväret.

#### **En lagom dos av svenska detaljer**

Är allt futuristiskt och pilligt? Nej, inte alls. Du kan fortfarande känna den svenska och robusta närvaron i bilen. Det finns en välbekant byggkvalitet av det solida slaget – bara inte på det traditionella Volvo-sättet. De mjuka materialen är sparsamt använda. **Volvo EX30** består av experimentella och miljövänliga material som ger ett distinkt utseende och olika texturer. Man får välja mellan de fyra interiörerna; Mist, Pine och Indigo och Breeze. Testbilen är utrustad med den senare, där återvunnen plast från PVC-fönsterkarmar är gjutna i ett mönster som liknar ett klassiskt terrazzogolv. Det är kvalitet på ett nytt sätt, vilket återigen kan vara svårt att förstå när man kommer från en **Volvo V70** med en cognacsfärgad läderkupé. De dekorlister i körsbärsträimitation som **V70** kunde beställas med har ersatts med återvunnet material, och högtalarna har ersatts med en soundbar med bra ljud. Det är något helt annat – men det är fortfarande kvalitet.



Förutom de distinkta materialen finns det gott om genomtänkta förvaringslösningar och små påskägg; från gjutna älgar till IKEA-liknande packningsinstruktioner för bagageutrym-  
met. Det kombinerade förvaringsfacket och mugghållaren i mittkonsolen är en historia i sig och tillsammans med de stora facken i dörrsidorna rymmer de mycket utrustning. Du kommer titta på de roliga packningsinstruktionerna en gång till om du faktiskt tänker transporterera saker – eller människor, om de sitter i baksätet. **Volvo EX30** är en mycket liten bil och det räcker inte att vara kort för att få plats med benen i baksätet, och dörröppningen är smal nog för att ställa till om du ska in med klumpiga bilbarnstolar.

### **Så hur kör den?**

Med risk för att jag upprepar mig – Volvo EX30 kör inte som någon annan Volvo före den, men det betyder inte att det är dåligt. Den progressiva lillasystemen är enkel och smidig att köra runt stadens gator där den känner sig hemma och är extremt lätt att parkera med sin modesta storlek. Testbilen är en Extended Range med en elmotor och 272 hk och det är en fullt tillräcklig variant, för den eldiga Twin Motor Performance-varianten med 428 hk är svindlande snabb. Med en acceleration från 0 till 100 km/h på 5,3 sekunder räcker det med en elmotor för att göra det snabbt utan att vara svindlande.

### **EX30 är en lyckad budget-baby-Volvo**

Volvo har hittat rätt balans i underredet, som bidrar till en hög komfortnivå utan att det blir mjukt eller vingligt. Pedalerna är också lätta att bli kompis med, vilket ger sömlösa starter och inbromsningar. Överlag är körupplevelsen bra, och med extra ljudisolering tack vare laminerade fönster bjuder **EX30** på en härlig körupplevelse.



### Hög förbrukning

Testbilen och varianten **Volvo EX30** Single Motor Extended Range Ultra, uppges kunna köras 476 kilometer på en laddning. Verkligheten är dock lite annorlunda under kalla och blåsiga dagar, där du måste dra av minst 100 kilometer. Förbrukningen uppges vara 17 kWh/km, medan jag själv kämpade för att få den under 20 kWh/km under testveckan, även under de milda och soliga dagarna som bilderna togs. Regn, rusk och motorvägar gör att förbrukningen snabbt blir ännu högre.

När batterierna laddas gör de det med 11 kW AC och 153 kW DC, om du inte väljer den högsta Ultra-utrustningsvarianten. Då får du 22 kW AC, vilket är ett stort plus om du planerar att använda bilen nära laddstationer i stan, vilket känns som dess naturliga habitat.

### Priser och utrustning

Volvo EX30 Single Motor – som är instegsvarianten med kortast räckvidd och kostar från 429 000 kronor – bör undvikas. Den har ett mindre batteri, så räckvidden krymper till 337 kilometer, medan den också saknar värmepump, vilket utan tvekan kommer att göra vintermånaderna utmanande. **Volvo EX30** Single Motor Extended Range är den variant du ska välja. Den levereras med det större av de två 69 kWh-batterierna, vilket ger en angiven räckvidd på 476 kilometer. Med Core-utrustning får du saker som 18-tums lättmetallfälgar, LED-strålkastare, elektriskt infällbara backspeglar, uppvärmda framsäten och ratt, luftkonditionering, backkamera, adaptiv farthållare och en 12,9-tums skärm – från 489 000 kronor.

Plus-utgåvan får utrustning som 19 tums lättmetallfälgar (endast Extended Range), klimatanläggning med dubbla zoner, avancerat luftreningssystem, elektrisk baklucka, svart tak och svarta backspeglar, Harman Kardon ljudsystem, parkeringssensorer fram och bak, trådlös mobilladdning och många andra mindre utrustningsdetaljer. Med denna Plus-utrustning kostar Extended Range från 529 999 kronor, medan Single Motor kostar 464.000 kronor.

Toppitrustningsvarianten Ultra kostar från 567 000 kronor för Extended Range och 597 000 för Twin Motor Performance. Den har panoramaglastak, elektriskt justerbara framsäten med minne, 22 kW AC-laddkraft, 360-graders kamera och automatisk parkering.



### Inte för alla

**Volvo EX30** har fått ett blandat mottagande, och jag kan förstå det, även om jag själv tycker att det är en bra bil. För om barnen har flyttat hemifrån och du behöver en mindre Volvo än den **V70** som för närvarande står i carporten, kommer **EX30** att skaka om dig i grunden. Volvo har tagit innovation och minimalism till sin yttersta gräns – och för vissa kanske till och med lite för långt. Om du inte är tekniskt kunnig kommer kontrollerna att ta mycket uppmärksamhet från vägen, vilket inte är i linje med Volvos sedan länge etablerade och orubbliga säkerhetsprinciper. Om du däremot är smartphone-beroende ut i fingerspetsarna och utrymmet är sekundärt i ditt bilköp, då är **Volvo EX30** en karaktärsfull mini-SUV. Här hittar du innovativa och roliga lösningar, häftiga kupématerial och en körupplevelse som är lika smidig som tyst och bekväm. Kanske är det inte på uppfarter i villaförorter den verkligen hör hemma, utan snarare runt kaféerna i stadskärnan.





## SPECIFIKATIONER

### **Volvo EX30 Single Motor Extended Range Ultra**

**Motor:** Elmotor (bak)

**Effekt:** 272 hk / 343 Nm

**0-100 km/h:** 5,3 sekunder

**Tophastighet :** 180 km/h

**Förbrukning:** 17 kWh/100 kilometer

**Batterinetto:** 64,8 kWh

**Laddningskapacitet AC/DC:** 22 kW / 153 kW

**Räckvidd :** 476 kilometer

**Mått (L/V/H):** 423/183/155 cm

**Egenvikt:** 1 850 kilo

**Dragvikt:** 1 400 kilo

**Bagageutrymme:** 318 liter + 7 liter lastutrymme

## 5. Missade utsläppsmål gav miljardregn över EU

Publicerad 2024-04-16 kl 10:10 Text Erik Söderholm

**Flera biltillverkare missade EU:s utsläppskrav 2020 och fick betala miljardbelopp i böter.**



*Land Rover är ett av företagen som fått betala straffavgifter till EU.*

**Biltillverkare som inte** klarade EU:s utsläppskrav som infördes 2020 fick betala nästan sex miljarder kronor i böter, enligt siffror från EU som [Automotive News](#) tagit del av.

Volkswagen och Jaguar Land Rover finns med bland företagen som fick betala böter. Exakt hur mycket de fick betala är dock inte officiellt, men Volkswagen har tidigare uppgett att bötessumman blev över 1,1 miljarder kronor för att ha missat utsläppsmålet med 0,75 gram koldioxid per kilometer. Jaguar Land Rover ska ha missat gränsen med tre gram vilket kostade 430 miljoner.

Suzuki och Subaru uppges ha missat målet med tio respektive 34 gram vilket ska ha kostat 1,7 miljarder respektive 570 miljoner.

De senast tillgängliga siffrorna är från 2022 och då var det bara Bugatti som missade utsläppsmålen.



**Erik Söderholm**

## SÅ FUNKAR EU:S UTSLÄPPSBÖTER

- 2020 infördes krav på att biltillverkarna måste klara en viss utsläppsnivå, annars väntade böter.
- Bötessumman beror dels på hur många gram koldioxid över gränsen biltillverkarens snittsiffra är, och dels på hur många bilar som registrerats.
- EU:s mål låg på 95 gram koldioxid per kilometer enligt den gamla NEDC-körcykeln. Högre utsläpp tillåts i tyngre bilar.
- Biltillverkarna kan slå sig samman och bilda en så kallad utsläppspool för att "dela" på utsläppen och på så sätt nå målen. Jaguar Land Rover och Honda har till exempel bildat en **utsläppspool med Tesla**, något som gav elbiltillverkaren **stora intäkter**.

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



### Honda tar hjälp av Tesla för att klara utsläppsmålet



### Volkswagen klarar utsläppsmålen – men inte koncernen



### Har tjänat 90 miljarder – på andras utsläpp



## 6. Alfa Romeo byter namn på nya Milano

Av Bobby Green

2024-04-15 kl 19:30

Nu kommer den heta Junior istället.



*Obs! Bilden är ett montage*

Förra veckan presenterade Alfa Romeo nya Milano som är en kompakt crossover. Men namnet mottogs inte så väl av alla, och Italiens industriminister Adolfo Urso sa även att det var olagligt - eftersom bilen skulle tillverkas i Polen och inte i Italien. Nu står det klart att man byter namn på modellen som inte ens har lanserats än - till Junior. Alfa säger att de ska ha försökt förklara för myndigheterna varför modellen skulle heta Milano men att de till slut fått ge med sig och därför nu väljer att ändra namnet. Om det hela bara var en välsmord PR-kupp för att skapa mer hype kring bilen är oklart.

Precis som Milano är Junior ett namn som Alfa har använt på modeller. Vdn Jean-Philippe Imperato säger följande:

"Vi är fullt medvetna om att detta ögonblick kommer att förbli inristat i varumärkets historia. Det är ett stort ansvar men samtidigt ett spännande ögonblick. Valet av namnet Alfa Romeo Junior är helt naturligt, eftersom det är starkt kopplat till varumärkets historia och har varit bland våra favoriter och bland allmänhetens favoriter sedan starten. Som ett team väljer vi återigen att dela vår passion för varumärket och prioritera produkten och våra kunder. Vi bestämde oss för att byta namn, även om vi vet att vi inte är skyldiga att göra det, eftersom vi vill bevara den positiva känslan som våra produkter alltid har genererat och undvika alla typer av kontroverser. Uppmärksamheten kring vår nya sportkompakt som vi har fått de senaste dagarna är ganska spännande eftersom vi hade ett aldrig tidigare skådat antal besök på onlinekonfiguratoren, vilket fick webbplatsen att krascha i ett par timmar.



**Italiensk minister inte glad att Alfa Milano byggs i Polen  
"Förbjudet enligt italiensk lag"**



**Vi har kollat in Alfa Romeo Milano  
Snyggare än väntat!**



**Är det här verkligen en Alfa Romeo?  
Videotitt på nya Milano**



**Vi har pratat om framtidens Alfa Romeo-design  
Med designchefen Alejandro Mesonero-Romanos**



**Bobby Green**

## 7. Läckt mejl från Musk: Över 14 000 sparkas från Tesla

Av Maths Nilsson

15 april 2024 kl 14:14

Nu kommer fler uppgifter som bekräftar att Tesla ska säga upp en stor del av personalen. I ett läckt mejl från Elon Musk talas det om mer än 10 procent av den globala arbetsstyrkan.

– Det finns inget jag hatar mer, men det måste göras. Detta kommer att göra det möjligt för oss att vara magra, innovativa och hungriga inför nästa tillväxtfascykel, skriver Elon Musk.



Under morgonen publicerade Carup uppgifter om att Tesla förbereder ett stort sparpaket med massiva uppsägningar. Vissa uppgifter talar om så stora uppsägningar som 20 procent av arbetsstyrkan, vilket inte är helt ologiskt med tanke på att Teslas leveranser av nya bilar minskat med 20 procent globalt.

Nu publicerar den amerikanska [elbilssajten Electrek](#), som är kända för sina insiderkällor hos Tesla, ett brev som Elon Musk ska ha skrivit till personalen. Där bekräftas de stora uppsägningarna, som ska handla om mer än 10 procent av alla i världen som jobbar för företaget. Tesla tros idag ha omkring 140 000 anställda runt om i världen, det handlar således om mer än 14 000 anställda som får gå.



*Elon Musk har i dag meddelat berörda anställda om nedskärningar av arbetsstyrkan.*

### **Brevet från Elon Musk – ord för ord**

Under åren har vi vuxit snabbt med flera fabriker som har skalat runt i världen. Med denna snabba tillväxt har det skett dubblering av roller och jobbfunktioner inom vissa områden. När vi förbereder företaget för vår nästa tillväxtfas är det oerhört viktigt att titta på varje aspekt av företaget för kostnadsminskningar och ökad produktivitet.

Som en del av detta arbete har vi gjort en grundlig översyn av organisationen och tagit det svåra beslutet att minska vårt antal anställda med mer än 10 % globalt. Det finns inget jag hatar mer, men det måste göras. Detta kommer att göra det möjligt för oss att vara magra, innovativa och hungriga inför nästa tillväxtfascykel.

Jag vill tacka alla som lämnar Tesla för deras hårda arbete under åren. Jag är djupt tacksam för dina många bidrag till vårt uppdrag och vi önskar dig lycka till i dina framtida möjligheter. Det är väldigt svårt att säga hejdå.

För de som är kvar vill jag på förhand tacka er för det svåra jobb som återstår. Vi utvecklar några av de mest revolutionerande teknikerna inom bil, energi och artificiell intelligens. När vi förbereder företaget för nästa tillväxtfas kommer din beslutsamhet att göra en enorm skillnad för att ta oss dit.

Tack,  
Elon



**Maths Nilsson**



## 8. Staten förbjuder inköp av avgasbilar

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-04-16 Uppdaterad 2024-04-16

Redan i sommar skärper staten sina miljöregler för bilinköp. Och snart blir bara el- och gasbilar tillåtna – även för polis och militär.



*Polisen måste gå över till laddhybrider och elbilar när de köper in nya bilar.*

**Från och med den 1 juni i år** får personbilar och lätta lastbilar som köps in av staten bara släppa ut 50 gram koldioxid per kilometer.

Ett och ett halvt år senare (den 1 januari 2026) dras tumskrubarna åt ännu hårdare. Då är det nollutsläpp som gäller och endast el- och gasbilar får köpas in.

– Beslutet ger statliga myndigheter och företag tydliga och långsiktiga förutsättningar när det gäller omställningen av den statliga fordonsflottan mot nollutsläpp, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i ett pressmeddelande.

**Regeringen har inte meddelat något undantag** för räddningstjänst, polis eller militär.



Magnus Fröderberg

## 9. Mustang fyller 60 år – här är Bilsports lästips

Publicerad 2024-04-17 kl 09:18

Text Emanuel Gylling

Den 17 april 1964 presenterades en av bilhistoriens mest kända modeller. Idag, 60 år senare, galopperar Fords vildhäst fortfarande. För att fira bjuder vi på lästips.



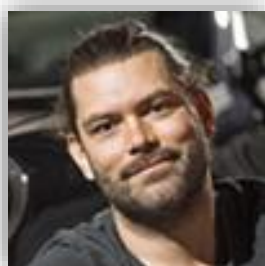
För en heltäckande historielektion rekommenderar vi [artikeln om Mustang från 1964 till 2024](#). Bilsport Classics redaktör Magnus Karlsson ger en fyllig bakgrund till Fords succé.

Filmen Bullitt hjälpte till att göra Mustang ännu större för en bred publik. [Här läser du om originalbilen](#) i filmen och bilarna som följde upp.

Mer 70-talsnostalgi blir det i form av [Normalmstorgsmustangen](#), bilen som figurerade i gisslandramat 1973. Bilsport Classic hittade Mustangen som syntes på bilder världen över och har nu renoverat den till originalskick.

Du kan också läsa om en [nyttillverkad Shelby GT350R](#), och om [Ford Mustang Shelby GT500](#) som möter två tuffa konkurrenter i Bilsport Superstage.

**Grattis, Ford Mustang!**



Emanuel Gylling



## 10. Dessa Mercedes är legendariska

Av Malte Tom Büttner Martin Puthz Henning Hinze augusti 06, 2017

Från bondens diesel till statsbilen. Ingen annanstans är världen så färgstark som hos Mercedes. AUTO BILD KLASSIK låter sex ikoner rulla över asfalten.



Som inget annat märke står [Mercedes](#) för prestige och tillförlitlighet, för motorsportframgång och sofistikerad lyx; för bilhistorien i alla fall.

Med fem modeller dominerar Mercedes Tysklands topp tio bland klassiska bilar.

Näst mest populära bilen efter [VW Bubbla](#) är bilen "123", mellanklassen från slutet av 1970-talet och början av 1980-talet.

I en samling legendariska modeller borde den inte saknas. Närvarande vid släktträffen på testbanan i Untertürkheim är också miljondollarikoner som SS-kompressormodellen från 1930 och 300 [SL](#).

Dessutom finns "världens bästa bil" med den magiska förkortningen 600, super-sportbilen C 111, som aldrig fick serietillverkas – och en Mercedes vars legendariska status är värd att tänka på.



*Mercedes 600: Designidé vid den tiden –  
att bygga en bil som höjer sin passagerare över vardagen.*



*Mercedes W 123.*



## 11. Bakom ratten i Allard P1

Av Abbie Blundell | Publicerad 28 04 2021

Det finns för närvarande en global vädjan till Allard-ägare att delta i en 70-årsjubileumsparad vid årets Silverstone Classic.



Problemet är att det fina fordonet framför oss – och faktiskt företaget som tillverkade det – verkar ha bleknat bort från det allmänna bilmedvetandet.

Men här, för att citera en vältidstypisk fras av en viss Arthur Askey, "framför dina ögon" är en Allard P1, produkten av ett relativt litet företag som drivs av ingenjörsgeniet Sydney Allard. En P1 med mannen själv bakom ratten vann Monte Carlo-rallyt 1952 och spred Citroën, Simcas och Jaguarer i kölvattnet.

Trots otvivelaktig ingenjörskonst förlitade sig bilarna på sidventils-V8-motorer och andra komponenter från Ford.

P1 är en fascinerande syn i metallen idag, med enorma vingar som flyter och en härlig svepande vattenfallsgrill. Den sluttande motorhuven är praktiskt taget en skulptur i sin egen rätt, även om den är lite skamfilad av det massiva luftintaget som ser ut som något från en amatörmässigt anpassad Ford Escort. De vackra hjultrimmen skulle dock inte se malplacerade ut på en Rolls-Royce.

Akter om motorhuven ser bilen vacker ut från vissa vinklar men lite otymplig från andra; det är nästan som om den Daimler Conquest-aktiga baksidan bara sattes på av nödvändighet.

Detta är dock onekligen en utmärkt hantverksbyggd bil. Öppna den enorma dörren och en interiör av högkvalitativa beslag väntar. De blå lädersätena är mysiga och instrumentbrädan består av en härlig bit valnöt.



Det finns all instrumentering du behöver, och till och med en radio. Olje- och vattenmätarna är tillsammans, och det finns en separat inrymd amperemeter. Hastighetsmätaren är kalibrerad i både kilometer och miles och har en klocka. Kanske överraskande för en bil från 1951 aktiveras torkarna, i förkrigsstil, av två stora rattar, en för varje sida, mot toppen av instrumentbrädan. Det finns också en utåtgående vindruta, plus arbetande trafikanters.

Aktivera startmotorn och ta tag i den magnifika, ekrade Bluemels-ratten, med sin bakelitiska mittnav med skjutreglage, upp till och ned till, för blinkers respektive dimning/doppning. Leta sedan reda på den enorma pelarmonterade växelspaken, som ser ut som ett golvbyte med en kink i, låtta på först (oj det är omvänt), släpp handbromsen under instrumentbrädan och vi är iväg.

Smulor, vi har aldrig hört en Ford V8 låta så här förut - det är nästan som en Cooper Brabham i brunst. Lätta på den (ganska kraftigt fjädrade) växelspaken till tvåan och 3622cc V8:ans kraft och vridmoment gör sig påminda. Har det någonsin funnits en mer flexibel motor än denna? Utvecklingen från 20-70 mph i toppen är lika smidig som den är snabb.

Styrningen är ganska tung men vackert avvägd. Det finns en del understyrning men bilen klarar sig utmärkt överlag, trots sin enkla fjädring med (på denna senare P1) främre spiral fjädrar och tvärställda blad bak. Det finns också en häpnadsväckande brist på kroppsrollning, även i snabba kurvor. Utmärkt sikt inger ytterligare förtroende, liksom de starka och progressiva Lockheed-trumbromsarna.

Det råder ingen tvekan om att det här är en bil med många överraskningar.



### **DAGLIG KÖRNING**

Vi skulle inte ha några betänkligheter om att utsätta en Allard P1 för en mängd regelbunden användning. Fords mekanik är praktiskt taget bombsäker och motorn är vackert flexibel; Visst, det skulle absolut inte finnas några bekymmer med att hålla jämna steg med modern trafik. Kontrollerna är inte direkt fingertoppslätta, men de är inte så tunga att de orsakar verkliga problem. Styrningen är mycket bra och bromsarna är utmärkta. Bilen erbjuder också utmärkt sikt, trots de svepande vingarna, och den är också extremt bekväm och välutrustad. Det enda verkliga problemet är att nackdelen med den muskulösa Ford V8-effekten i bästa fall är runt 18 mpg .

### **TA HAND OM DEN**

Som tidigare nämnts förlitade sig Allard mycket på Ford-komponenter för P1, inklusive fjädringen. Allt är enkla saker och alla reservdelar du behöver som du inte kan hitta i Storbritannien kommer sannolikt att vara lätt tillgängliga i USA. Servicen är verkligen enkel nog, utan några kända dolda fador att oroa sig för. Med det sagt, var försiktig med en rutten bil - karosspaneler kommer att vara ganska tunna på marken, och vi skulle verkligen inte vilja betala räkningen för ett par renoverade framvingar. Reparation är definitivt det som gäller för dessa bilar. Åtminstone aluminiumpanelerna och det starka chassit bör stå emot tidens tand.

### **PÅ SHOW-BANAN**

Vi kan inte föreställa oss någon utställningsarrangör som inte skulle välkomna en Allard P1 till en show. Bara 559 P1 byggdes mellan 1949-1952, och den unika stilen är tillräckligt häpnadsväckande för att framkalla ett udda "vad i hela friden är det där?". Allards prestanda är tillräcklig för att överraska många på landsvägskörningar eller backar och det skulle också finnas många överraskningar när du öppnar motorhuven. Vissa kommer att känna igen den Ford V8:an, men förundras över dess obekanta omgivning, medan andra mycket väl kan vara övertygade om att det är en Hispano-Suiza-enhet byggd på licens av Allard. Men du skulle inte säga något annat till dem, eller hur?

## LÅNGHELGEN

En Allard-helg skulle vara utmärkt, såvida du inte är en baksätesspassagerare, i vilket fall du kan känna dig lite trång på allt annat än korta resor. Annars är det här en bekväm bil där du kan göra stora framsteg - 70 mph cruising är inget problem, och hantering och körning är bra över långa sträckor. V8:an låter underbar, men vissa oupplysta typer kan tycka att den är lite bullrig på längre resor. Det finns gott om förvaring och krypin runt om i stugan för kartor, kornsocker, gelébebisar och så vidare. Bagageutrymmet är mer än tillräckligt stort för att svälja en helgs bagage också.

## PÅ B-VÄGARNA

Den här rallyvinnaren skulle vara väldigt rolig på B-vägar, där du kan experimentera med allt det läckra V8-vridmomentet på raksträckorna och när du sprutar ut ur kurvorna. Hanteringen är extremt betryggande, styrningen inger förtroende och bromsarna känns ha full kontroll i alla hastigheter. Om du pressar den någorlunda hårt är den resulterande understyrningen kontrollerbar, såvida du inte skoningslöst slår bilen; Inte vid något tillfälle inom dess normala gränser kände vi någon känsla av att bilens bakre del började glida iväg. Den treväxlade växellådan gillar inte att ha bråttom – vilket kolumnbyte gör det? – Men det hindrar egentligen inte utvecklingen.

## VAD DU SKA BETALA

Projekt: £ 500-1000

Användbar: £ 1500-4000

Bra: £ 2500-5000

Tävling: £6000+



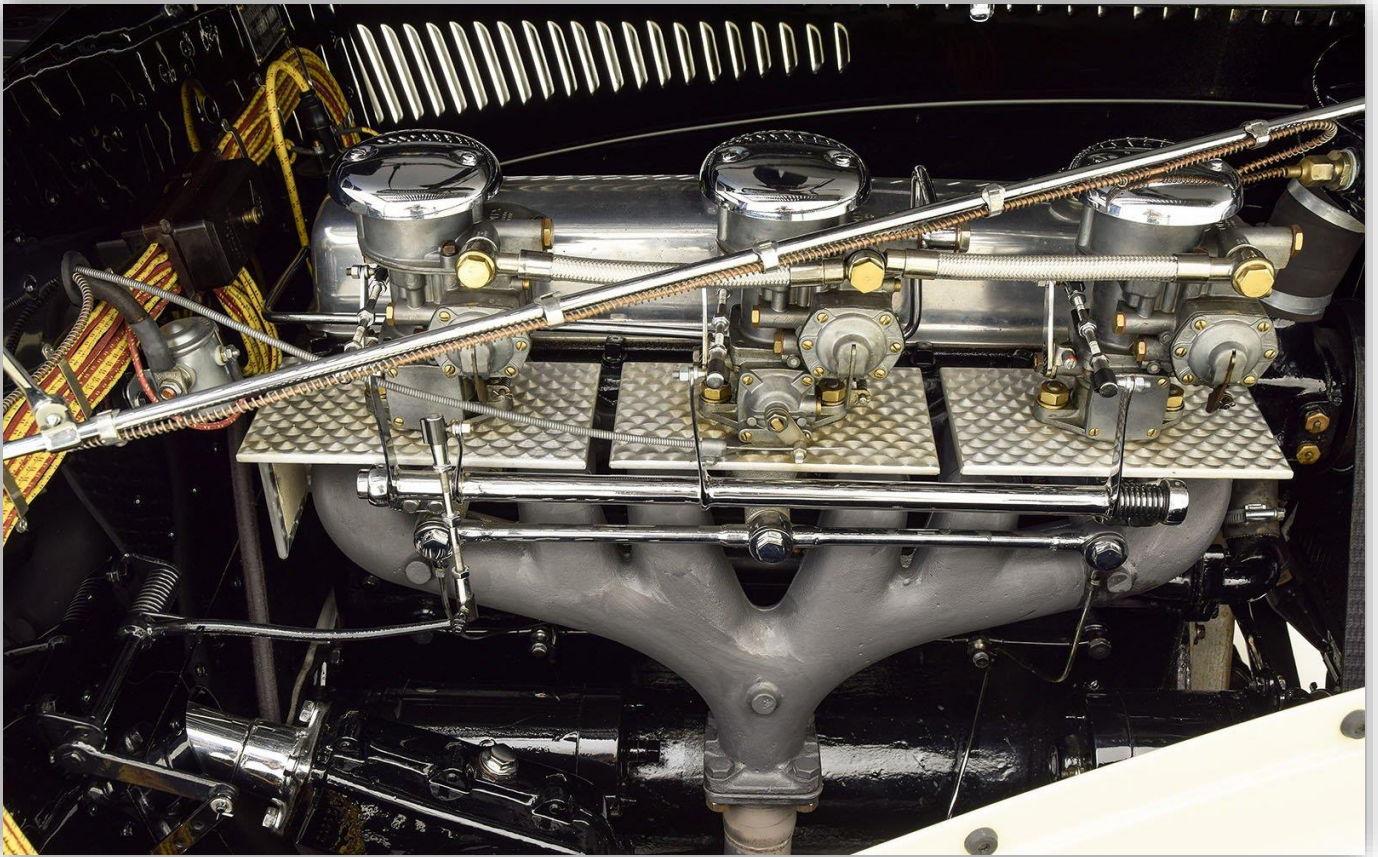


## 12. Delahaye 135MS Coupe 1938

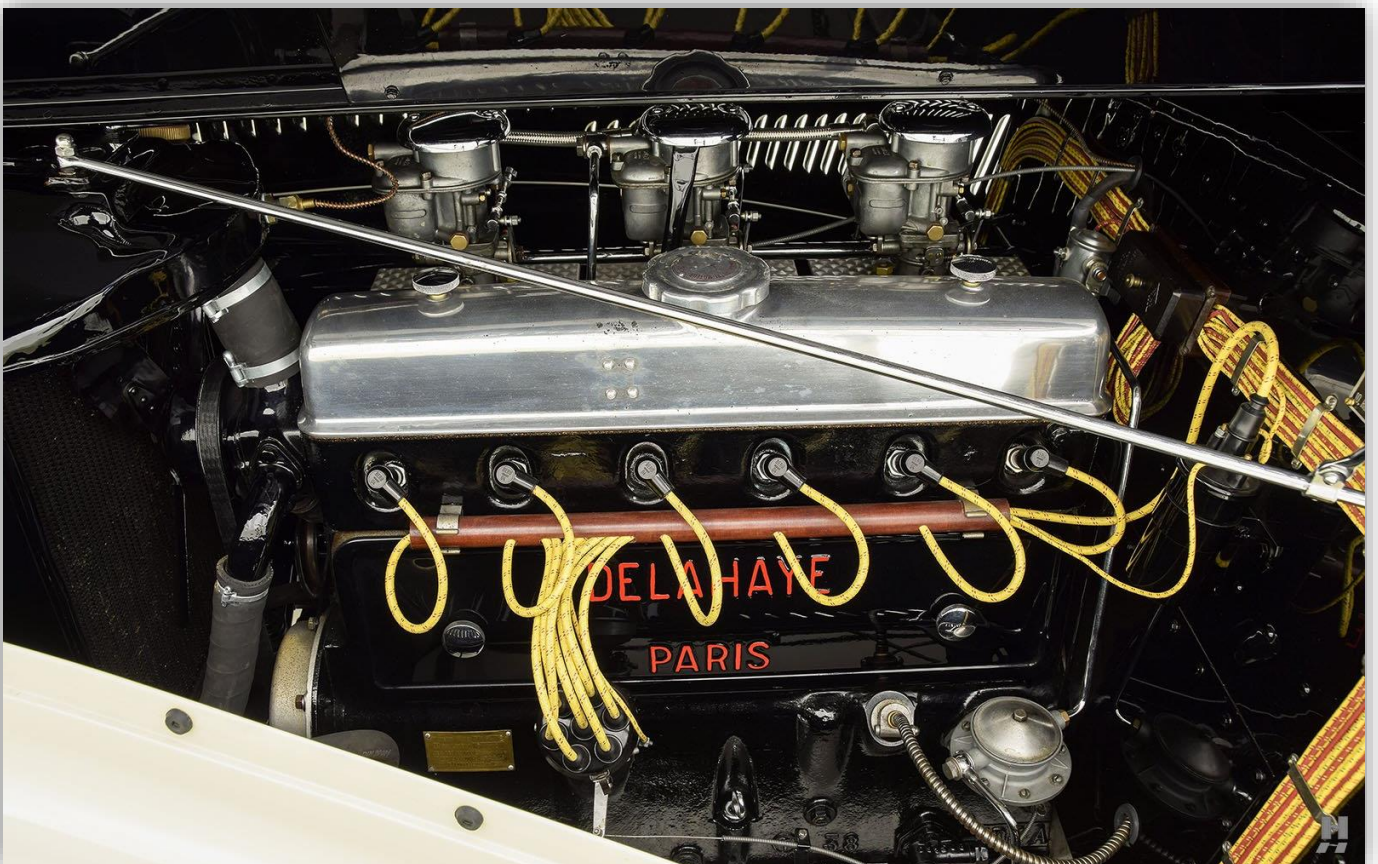


Tack vare den stora tekniska innovationen och framsyntheten hos Émile Delahaye och hans efterträdare Amédée Varlet, förtjänade *Société Des Automobiles Delahaye* sin plats som en av Frankrikes *grandes routieres*, genom att bygga magnifika standardvagnar och högpresterande maskiner som radade upp framgångar på grand prix-banan såväl som de stora sportvagnstävlingarna på den tiden. Produktionen av deras mest erkända och framgångsrika modell, 135, började 1935 som en 3,2 liters sportbil på antingen 90 eller 110 hästkrafter. Till 1936 gjordes en större trippelförgasare på 3 558 cc i 135M. Den uppgraderades ännu en gång för 135 MS, som blev den maskin som valdes för köpare som ville använda sin prisade Delahaye i konkurrens. Denna magnifika motor levererade uppemot 160 hästkrafter i högsta stämning. I kombination med en lätt kaross kunde till och med en standard 135MS 100 mph, en sällsynt prestation för alla förkrigsbilar.





Saoutchik, Franay och Henri Chapron var alla anställda för att pryda Delahaye 135 med sina konstfulla karosser. Och även om deras arbete utan tvekan bidrog till att etablera modellen som en symbol för förkrigstidens franska elegans, var det Joseph Figonis uppseendeväckande droppformade design av Figoni et Falaschi som verkligen blev kännetecknet för Delahaye 135.





Joseph Figoni föddes i Italien 1894 och emigrerade till Frankrike som ett litet barn. Vid 14 års ålder började han som lärling hos en lokal vagnmakare, och efter sin militärtjänst öppnade han sin egen karosseriverkstad i Boulogne 1923. Figoni fick snabbt ett rykte för sitt kvalitetshantverk och blev snart ombedd av ägare till Bugatti-, Salmson- och Delage-bilar att designa om vingar och andra detaljer med god effekt. Han gick snart vidare till att färdigställa kroppar; Och när han blev uttråkad av traditionella boxiga former utvecklade han sin stil och tog ett allt mer strömlinjeformat tillvägagångssätt. Carrosserie Figoni skulle fortsätta att producera några verkligt åtråvärda och fantastiskt vackra bilar, men det var Figonis partnerskap med finansmannen Ovidio Falaschi som verkligen markerade vändpunkten i hans hantverk. De fantastiska *Goutte d'Or-karosserna* i mitten av 1930-talet förde Figoni & Falaschi, liksom Delahaye, till frontlinjen för high fashion-stil inom bilism.

Historien om vår presenterade 1938 Delahaye 135 MS Coupe, chassinummer 60112, börjar på 1938 års Parissalong, där den, klädd i Figoni kaross nummer 729, delade Figoni et Falaschi-stativet med en V12-driven **Delahaye 165** Cabriolet. Enligt intervjuer med Claude Figoni, son till företagets grundare Joseph, visades den glänsande droppformade coupén i Paris i glänsande benvitt, accentuerat av en röd interiör, med den franska flaggans färger som stolt pryder kylargrillen. Den levererades snart till sin första ägare, och med krig i antågande är det troligt att Delahaye mycket snart gömdes undan för att skydda den från ockupationsstyrkor i Frankrike. Därifrån försvann den fram till 1964 då den upptäcktes av den berömda biljägaren Antoine Raffaelli (författare, *Memoirs of a Bugatti Hunter*) gömd bland vassen i södra Frankrike. Att upptäcka bilen visade sig vara mycket lättare än att skaffa den, eftersom Mr. Raffaelli förföljde bilen envist under de kommande 21 åren och så småningom övertygade Madame Michele Gautier att skiljas från sin mycket speciella Delahaye 1985.

Rafaelli levererade bilen till bröderna Conforti i Nice för en restaurering som pågick mellan 1986 och 1987. Under restaureringen upptäcktes det att åren av exponering för väder och vind hade tagit ut sin rätt på karossen, och karossen omarbetades omsorgsfullt med resterna av originalet som mall. Rafaelli sålde den nyrestaurerade Delahaye 1990 och den blev snart en del av Peter Kaus berömda Rosso Bianco Collection i Tyskland, där den stannade fram till 2006.



Den framlidne amerikanske samlaren John O'Quinn var nästa att förvärva S/N 60112. Han tyckte att restaureringen var föråldrad och beställde en ny, som sköttes av den parisiska Delahaye-experten Benoit Bocquet. Arbetet anförtroddes Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier, som påbörjade en noggrann tvåårig restaurering, med största uppmärksamhet på detaljer. Den vackra Delahaye sänktes återigen till ett naket chassi där bokstavligen varenda mutter och bult granskades. Tidstypiska fotografier av Claude Figoni gjorde det möjligt för Tessier att återställa nosen till sin ursprungliga form som visades på Parissalongen, komplett med den V-formade främre stötfångaren och den patriotiska trefärgade grillen. Gallret var särskilt viktigt, eftersom Joseph Figoni använde det som ett sätt att visa stolthet över sitt adopterade hemland under de tumultartade åren som ledde fram till andra världskriget.

Mr. O'Quinns alltför tidiga bortgång innebar att Delahaye inte såg mycket användning sedan restaureringen. Den såldes till en ny ägare som därefter utförde omfattande mekanisk sortering av Cotal Pre-Select-växellådan, bakaxeln och elsystemet. Subtila detaljer som fönsterhissar och dörrlås har noggrant förfinats för att säkerställa att de fungerar som nya. Denna magnifika och mycket korrekta Delahaye 135 MS har skakats ner och sorterats helt och hållet, och presenteras idag i fantastiskt skick i sina ursprungliga färger av gräddvitt över en röd läderinteriör med vita rör. Restaureringen, både kosmetisk och mekanisk, är till concours-standard i världsklass och bilen har haft framgångar på utställningsfältet, som visades på Pebble Beach 2016, Amelia Island Concours d'Elegance 2017 (Best in Class) och Ault Park Concours 2017 (Best in Show).

Det är sällan man får möjlighet att köpa en äkta Figoni et Falaschi Delahaye 135 MS coupé. Denna magnifika bil för med sig en otrolig stamtavla med några av de mest kända samlarna i världen, samt betydelsen av att vara just den maskin som Joseph Figoni valde att visa upp sina talanger på Paris Auto Salon. Den mycket önskvärda och matchande racingmotorn ger äkta 100 MPH prestanda, medan den sorterade karaktären hos underlaget säkerställer att den är säker och trevlig att köra. Men stjärnan i showen är det flamboyanta, hisnande karosarbetet, vilket gör denna Delahaye 135 MS till den perfekta kandidaten för viktiga concours-evenemang över hela världen.

För mer information om hur du hittar en klassisk Delahaye 135 MS eller om vårt [bilsändningsprogram](#), kontakta oss idag. Vi är här för att hjälpa dig.



**Roger Warolin**