



NSU Ro80 (1967-1977)

- 1. Trottoarladdaren är lösningen på elbilsaddning vid gatuparkering**
- 2. Köparna sviker Rimac Nevera**
- 3. VW visar ny California**
- 4. Hyundai rear ut elbilar med 70 000 kronor**
- 5. Övergiven Toyota-fabrik bygger Putins lyxlimousin**
- 6. Geelys rookie rusade med över 34 procent**
- 7. Trump lovar att skrota elbilsindustrin för miljardbelopp**
- 8. Amazon storsatsar på eldrivna lastbilar från Volvo**
- 9. Så har svenskar tagit över Europas lastbilsjättar**
- 10. Saab 9-3 Vigen mot Volvo S60 R och Mercedes C 32 AMG**
- 11. NSU Ro80**
- 12. BMW Isetta**



1. Trottoarladdaren är lösningen på elbilsaddning vid gatuparkering

Posted by Kristofer Rask maj 8, 2024

Tyska koncernen Rheinmetall Group som är känt för att tillverka vapensystem har också andra strängar på sin lyra. Ett av de senare projekten är laddinfrastruktur för elbilar – och nu demonstreras en unik lösning i Tyskland.



Ladduttagen sitter på marken i trottoaren. Något som ska göra laddningen mer förenlig med stadsmiljön. Som en del av en första testfasen har två pilotanläggningar driftsats.

– Idag är ytterligare en milstolpe i serien av innovativa mobilitetsprojekt som vi har utvecklat i Köln de senaste åren. Med TankE skapar vi alternativ för laddning av elbilar i det offentliga som är förenliga med stadsutvecklingen, kommenterar Stephan Segbers, försäljningschef på RheinEnergie.

Lösningen har tagits fram för att göra det möjligt för de som inte har tillgång till en egen parkeringsplats med laddning. Nu löser man infrastrukturproblemet i samband med gatuparkering utan att det påverkar stadsbilden som helhet.

– Det är ofta svårt för personer i lägenheter eller hus utan parkeringsplatser på den egna fastigheten att göra övergången till elbilar. De kan inte installera en wallbox, och de får inte heller dra en kabel över trottoaren för att ladda sitt fordon. Det är just därför som Rheinmetall trottoarladdare är den perfekta lösningen, kommenterar Timo Czech, borgmästare i Nörvenichs kommun.

– Den tillhandahåller en laddningspunkt direkt intill parkeringsplatser i allmänna utrymmen utan att behöva installera en vanlig laddstation på trottoaren, något som annars kan begränsa utrymmet för fotgängare, fortsätter Timo Czech.

Trottoarladdaren ska vara enkel att installera och kan leverera upp till 22 kW i laddeffekt och består av skalbara moduler som också har en integrerad lösning för kortbetalning.

2. Köparna sviker elektrisk hyperbil: 100 osålda

Av Maths Nilsson 9 maj 2024 kl 08:33

Trots att den slagit världsrekord är elbilen Rimac Nevera en jätteflopp. Nu avslöjar grundaren Mate Rimac att de bara levererat 50 av 150 exemplar av den elektriska superbilen. – Vi började utveckla Nevera 2016/2017, när det elektriska var coolt, säger Rimac till Autocar.



Den elektriska hyperbilen Rimac Nevera har slagit ett antal världsrekord. Den kan bland annat backa i 276 km/h och gör 0-100 km/h på 1,81 sekunder. Men köparna har ändå vänt ryggen till elbilen med 1914 hästkrafter från fyra elmotorer. Bara 50 av 150 planerade exemplar är sålda. I vanliga fall står köpare i kö till många hyperbilar.

Men det visar sig att elektriska hyperbilar inte alls lockar köparna. När elbilen blivit mainstream vill köparna ha något helt annat. Köparna vill ha något mer analogt som brummar istället för elbilen som är allt för lik deras vardagsbil, [uppper Autocar](#). Mate Rimac jämför det med en Apple Watch kontra ett analogt kvalitetsur.

– En Apple Watch kan göra allt bättre. Den kan göra 1000 fler saker, den är mycket mer exakt, den kan mäta din puls. Men ingen skulle betala \$200 000 för en Apple Watch, säger han under Financial Times Future of the Car.

I Rimac Neveras fall är det inte den allmänna nedgången för elbilar som blivit dess fall. Istället vill färre ha en elektrisk hyperbil i takt med att snabba elbilar blir vanligare på marknaden.

– Nu märker vi att när elektrifiering blir mainstream vill människor i den övre delen av skalan differentiera sig, säger Rimac.



Mate Rimac är även vd för Bugatti ser inga tecken på att efterfrågan på elektriska hyperbilar ska booma och gå om förbränningsbilar. Bugatti kommer snart med en ny hyperbil med en V16-motor. Planerna på att Bugatti ska släppa en elbil är nu helt skrotade.

– Vi har utvecklat en ny V16-motor, och vi vill använda den motorn ett tag, och kanske några andra motorer, och jag kan inte se en anledning till varför det skulle vara omöjligt, säger han.

Koenigsegg stoppade sina planer på en elbil medan den var kvar på ritbordet. Istället lanserar de laddhybriden Koenigsegg Gemera.

Tidigare har Christian von Koenigsegg berättat för Carup att Koenigsegg stoppat sina planer på en elbil. Företaget identifierade redan när bilen var på ritbordet att det inte fanns någon efterfrågan. Koenigsegg satsar därför på laddhybrider, sin ikoniska dubbel-turbo-V8 och en ny trecylindrig motor.

– Vi har idag inte en ren elbil i pipeline på grund av att kunderna säger nej nej nej! Vi vill ha motorljud! Gör förnyelsebart bränsle och hybrid om du måste. Ge oss inte en tung tyst elbil. Jag kör själv elbil till vardags, en Tesla Model S Plaid och det funkar jättebra. Våra kunder kör Taycan och Tesla, men till helgen vill de ha något som är lätt och kul, helst utan miljöpåverkan. Än så länge kan de elektriska bilarna inte ersätta känslan i en bil med en motor, det är många delar med upplevelsen, ljudet, vibrationerna, säger Christian von Koenigsegg.

LÄS MER:

- [Världens snabbaste företag är fött: Bugatti och...](#)
- [Rimacs nya superbil med nanorör gör el av diesel](#)
- [F1-stjärnan testar sin nya elbil med 2000 hk: 0-300...](#)
- [Slog världsrekordet: 0-100 knyck gick på 1,86 sekunder](#)
- [Toppchef på stort bilmärke totalkraschade nya...](#)
- [Elbilen Rimac Nevera slaktade Koenigseggs världsrekord](#)



Maths Nilsson

3. VW visar ny California: Här är nyheterna

Publicerad 2024-05-10 kl 10:08 (uppdaterad 2024-05-10 kl 13:29) Text Anki Sydegård

Nu lanserar Volkswagen fem nya modeller av campingbilen California. Två av dem kommer till Sverige.



Campingbilar är en stark trend. Två tecken på det är att många husbilstillverkare presenterar egna modeller och att Volkswagen var det märke som hade flest nyregistreringar av husbilar under en stor del av 2023. Allt fler vill ha en bil som kan användas som transportbil till vardags och förvandlas till campingbil på helgerna.

Det ligger med andra ord helt i tiden att VW uppdaterar sin "medelstora" Californiamodell, som är mindre än Grand California och större än Caddy California, med sin längd på drygt fem meter och höjd på 1,99 meter. Det senare innebär att den går att parkera i de flesta P-hus.

Mycket är sig likt sedan tidigare, men till nyheterna hör att alla nya California har skjutdörrar på båda sidor och är laddhybrider med fyrhjulsdrift. En annan förändring är att baksätet består av separata säten, i stället för av en soffa. Det gör inredningen mer flexibel och underlättar om man till exempel vill lasta dyra cyklar inne i bilen.

Nya California har också en husbilsstyrenhet i C-stolpen på passagerarsidan. Från den displayen kan alla funktioner styras och kontrolleras, som information om färsk- och gråvattennivåer, strömförsörjningsstatus, kylskåp och extravärmare. Allt det kan också styras via infotainmentsystemet eller via en app i telefonen. En rolig detalj är att alla lampor och bakgrundsbelysningen i kupén kan släckas samtidigt med en dubbeltryckning på valfri ljusknapp.

Fem versioner av California presenteras: Beach, Beach Tour, Beach Camper, Coast och Ocean.

Av dessa kommer Beach Camper och Ocean att säljas i Sverige. Från och med i sommar ska de gå att beställa.



California Beach Camper har utdragbart kök bak.

California Beach Camper

Beach Camper är en femsitsig bil som har ett kompakt kök med gasolplattor, som dras ut genom bakluckan när det ska användas. Intill köksmodulen finns en teknikbox som bland annat är utrustad med ett 230-volts eluttag.

Sätena kan fällas för att bilda en generös bäddyta med hjälp av en hopfällbar madrass. I det uppfällbara taket finns ytterligare en bädd.





Båda campingbilarna går att få med markiser. Här California Ocean.

California Ocean

Ocean är en fyrasitsig bil som bland annat utmärks av en färskvattentank på 28 liter och ett utfällbart bord som går att använda både på utsidan och insidan. På utsidan finns ett extra 230 voltsuttag på utsidan där det är tänkt att man ska kunna plugga in en elektrisk häll.

Köket sitter på klassiskt campingbilmanér vid sidan av bilen, vilket innebär att den nedre bädden inte blir lika bred som i California Beach.

FAKTA: VW CALIFORNIA T7

- **Motor:** Fyrcylindrig turbodieselmotor på 150 hk och eHybrid-drivlina (laddhybrid) med en systemeffekt på 245 hk.
- **Växel:** Automat
- **Mått (L/B/H):** 5173/1941/1990 mm
- **Invändig höjd:** 1297 mm med nedfällt tak, 2108 mm med uppfällt tak.
- **Bältade platser:** 4–5
- **Sovplatser:** 4



Anki Sydegård



4. Hyundai rear ut elbilar med 70 000 kronor

Posted by Kristofer Rask

maj 10, 2024

Våren har kantats med stora prissänkningar på flera elbilar.

Biltillverkaren som Tesla, Toyota, Nissan och Polestar har alla under våren genomfört stora prissänkningar. Nu följer Hyundai efter med rabatter på upp till 70 000 kronor på sina utgående modeller.

Märkets två elbilar Hyundai IONIQ 5 och IONIQ 6 är de som rabatterats mest. Baspriserna för dessa börjar nu på 504 900 kronor respektive 554 900 kronor. Prissänkningen gäller samtliga utföranden, från basmodellerna med de mindre batterierna till de mer kraftfulla modellerna med de större batterierna.

Även elbilen Hyundai Kona har rabatterats, dock endast med 10 000 kronor. Basmodellen startar nu på 464 000 kronor.

Modell	Motor	Batteri	Kampanjpris
IONIQ 6	168kW (228 hk)	77.4 kWh	554 900 kr
IONIQ 6	239 kW (325 hk) AWD	77.4 kWh	589 900 kr
IONIQ 5	125 kW (170 hk)	58 kWh	504 900 kr
IONIQ 5	168kW (228 hk)	77.4 kWh	539 900 kr
IONIQ 5	239 kW (325 hk) AWD	77.4 kWh	574900 kr
Kona	114.6 kW (156 hk)	48,4 kWh	464 900 kr
Kona	160 kW (217 hk)	64,4 kWh	539 900 kr



Kristofer Rask

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

5. Övergiven Toyota-fabrik bygger Putins lyxlimousin

Av William Karlsson

11 maj 2024 kl 07:31

Vladimir Putins favoritbil ska börja tillverkas i en bilfabrik i Sankt Petersburg. Lyxlimousinen Aurus Senat finns i ett fåtal exemplar, och ägs även av Kim Jong-Un. Tillverkningen ska påbörjas i en övergiven Toyota-fabrik.



I Ryssland har ett flera bilfabriker lämnats övergivna av biltillverkare från hela världen. Sen dess har flera av dessa fabriker börjat bli övertagna. **Förra veckan kunde vi bland annat rapportera om att piratkopior av Citroën C5 börjat tillverkas** i en fabrik utanför Moskva.

Nu ska en övergiven Toyota-fabrik utanför S:t Petersburg blivit övertagen av lyxbilstillverkaren Aurus. Bilföretaget tillverkar bland annat Aurus Senat som är den officiella presidentbilen i Ryssland. Toyota ska ha överfört fabriken redan i mars förra året till statliga företaget NAMI, som har en majoritetsandel i Aurus och nu tar över driften.

Aurus Senat har en retrostil som nyligen har fått ett ansiktslyft av vad bilder från Vladimir Putins invigningsceremoni i Kreml, Moskva visar. På bilderna går det att se hur bilens grill moderniserats och fått bredare ribbor. Dessutom verkar strålkastarna på frontpanelen uppgraderats.

Baksidan av bilen har också fått ett lyft som gör att den mer ser ut som en Bentley än en Rolls-Royce. Inuti bilen har bilen blivit ännu lyxigare med ett antal uppgraderingar, bland annat ett massivt infotainmentsystem och förbättrade kameror runt om lyxlimon.



Senat drivs av en 4,4-liters V8 som kan producera 598 hk. Porsche har varit med och utvecklats motorn. Bilen är fyrhjuldriven med en nio-växlad automatisk växellåda. Om du skulle vara intresserad av bilen så kan du tyvärr inte köpa den. I Ryssland har dock 40 Aurus bilar sålts i år och mer lär det bli när produktionen i Toyota-fabriken sätter igång i slutet av året. **En som fått ett exemplar är Kim Jung-Un som fick en Senat i present av Putin tidigare i år.**



LÄS MER:



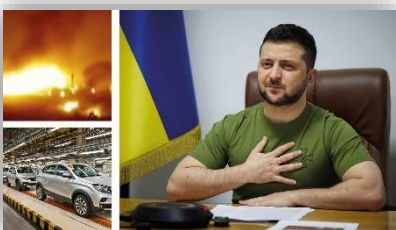
Putin gav en present till Kim Jong-Un



Så jobbar tillverkaren bakom elbilen Hongqi ihop med...



Ryssland piratkopierar bilar: "Tappat kontrollen"



Efter Zelenskyjs tal och protester: Renault stänger...



Kriget i Ukraina sätter stopp för Volkswagens elbilsfabrik



Ladas miss – kinesiska emblem kvar på nya SUV:en



6. Geelys rookie rusade med över 34 procent

Uppdaterad 11 maj 2024 Publicerad 11 maj 2024

Bättre börsresa i premiären kunde inte elbilsaktien fått – den stack i väg upp med 34,5 procent.



Zeekrs aktie gasade i börsdebuten på Wall Street.

Zeekrs depåbevis noterades i fredags på börsen i USA.

Volvo Cars och Geely är bolagets huvudägare.

Börsdebuten för Zeekr blev bästa tänkbara, aktien rusade med imponerande 34,5 procent till 28,26 dollar, [skriver Car Up](#) och konstaterar att bolaget efter kursrallyt värderas till 13 miljarder dollar, knappt 141 miljarder kronor.

Vd:n lyrisk: Viktig milstolpe

“Zeekrs notering på världens mest aktiva och inflytelserika kapitalmarknad är en viktig milstolpe i företagets globala resa”, säger **Andy Conghui**, vd för Zeekr och president för Geely Holding Group och ordförande i Geely Auto Group, i en kommentar som återges av sajten.

Fär Geely är Zeekrs succé efterlängtd. Geely, som är huvudägare i Polestar, har fått uppleva hur aktien i just Polestar rasat med 87 procent sedan noteringen för snart tre år sedan.

Under årets första kvartal levererade Polestar 7 200 bilar. Det kan jämföras med [det kinesiska Volvosyskonet Zeekr](#) 49 000 levererade bilar.



Ola Söderlund



7. För miljardbelopp: Trump lovar att skrota elbilsindustrin

Uppdaterad 10 maj 2024

Publicerad 10 maj 2024

En miljard dollar. Så mycket vill Donald Trump att oljebolagen stödjer hans presidentkampanj med. Om presidentkandidaten blir omvald hänger hela elbilsindustrin löst.



Nej tack, inga fler elbilar. Donald Trump vill komma åt oljebolagens pengar i sin kampanj.

Vissa skulle kalla det för mutor.

En miljard dollar som amerikanska oljejättar Chevron och Exxon slänger in i **Donald Trumps** valkampanj.

Pengarna hade gjort det betydligt lättare för Trump att nå Vita huset i höstens val. Av det skälet är han väldigt angelägen om att oljebolagens vd:ar öppnar sin plånböcker.

Trump skrotar elbilsindustrin

I gengäld, lovar presidentkandidaten, att oljebolagen kan räkna med att samtliga hårda utsläppsregler kommer plockas bort, och alla satsningar på elbilsbranschen kommer vara ett minne blott.

Med andra ord kommer **Joe Bidens** hållbarhetsåtaganden skrotas.

Mötet mellan cheferna för oljebolagen och Trump ska ha ägt rum i Florida och rapporteras av många amerikanska medier, [däribland Fortune](#).

Mycket står på spel

Oljejättarna har inte kommenterat det hela men mycket står på spel för bilbolagen om Trump blir omvald. Många har investerat miljardbelopp på omställningen till elbilar med planer på nya fabriker och tillverkning av batterier.

De rådande regelverken kapar ständigt utsläppen och uppmanar bilbolagen att tillverka fler elbilar – en utveckling som oljejättarna givetvis helst vill dra tillbaka. Biden har gjort allt för att påskynda utvecklingen mot en elektrisk fordonsflotta, och nya hårdare utsläppsregler gick nyligen igenom. Trump å sin sida har tidigare kallat regelverken "löjliga".

Elbilsbranschen skakar redan, särskilt i USA, med dalande efterfråga och Trumps senaste hot om att slänga ytterligare grus i elmotorerna gör knappast saken bättre.

Läs även:



Gör kap med begagnade elbilar och lyxbilar. Dagens PS



Frankrike blir nya Norge – elbilar fullt fokus. Dagens PS



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien. Lång erfarenhet av resereportage.



8. Amazon storsatsar på eldrivna lastbilar från Volvo

10 maj 2024

Ett brett utbud med olika modeller har gjort Volvo till marknadsledande inom eldrivna lastbilar i både Europa och Nordamerika.



På andra sidan Atlanten erbjuds också modellen VNR Electric. 50 exemplar av VNR Electric ska handelsjätten Amazon nu börja använda i Kalifornien för transporter av containrar.

– Tung godstransport är ett särskilt svårt område att avkarbonisera, vilket gör oss ännu mer entusiastiska över att ha dessa fordon på vägarna idag, säger Udit Madan som är chef för Worldwide Amazon Operations.

Tolv lastbilar ska börja köra innan årets slut och när alla 50 är på plats blir det Amazons största flotta av eldrivna lastbilar. VNR Electric har en räckvidd på omkring 44 mil och enligt Amazon ska lastbilarna köra en miljon miles om året, vilket motsvarar 1,6 miljoner kilometer. De ska användas för transporter från hamnen i Long Beach vid Los Angeles till ett logistikcenter och vidare efter sortering.

Vid transporter ut till kunder använder Amazon redan över 13.000 eldrivna skåpbilar som har utvecklats i samarbete med Rivian. Tidigare har Volvo även levererat 20 eldrivna lastbilar av modellen FH Electric till Amazon i Tyskland.

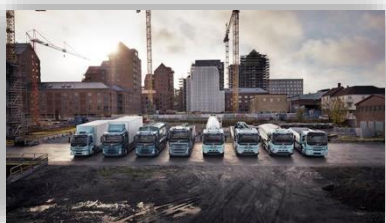


Carl Undéhn

Relaterat innehåll



Volvo lastvagnar får in ny stororder på eldrivna lastbilar



Volvo Lastvagnar bromsar efter rekordsiffror – så många får gå



256 procents ökning – så många ellastbilar sålde Volvo 2023



Volvos senaste lastbil erbjuds endast med eldrift



Unik eldriven lastbil för transport av pantflaskor



Rusta kör ut varor med eldriven lastbil från Volvo

9. Så har svenskar tagit över Europas lastbilsjättar

Av Maths Nilsson 7 maj 2024 kl 04:54

Volvos sparkade ex-chef Olof Persson tar över den italienska lastbilsjätten Iveco. Det betyder att svenska chefer nu dominerar Europas lastbilstillverkning fullständigt. – Sverige har blivit världens lastbilsspecialister, säger Håkan Samuelsson till [DI](#).



Svenske Christian Levin styr redan över Traton med MAN och Scania, Karin Rådström rattar Mercedes-Benz Trucks och Martin Lundstedt styr Volvo. Nu blir Sverige totalt domineranta i lastbilsvärlden efter att Olof Persson utsetts till ny vd för italienska Iveco med 35 000 anställda.

Martin Persson var tidigare vd för Volvo, men fick sparken när Martin Lundstedt tog över vd-stolen 2015. Sedan dess har hans största uppdrag varit ordförandeposten i Torsten Janssons profilklädesbolag New Wave. Men nu får han revansch och blir vd för industrifamiljen Agnellis lastbilsjätte Iveco.

Det betyder enligt Dagens Industri att svenska toppchefer nu styr lastbilsföretag med en marknadsandel på 84 procent i Europa. I stort sett är det bara DAF som inte har en svensk i toppen.

– Vi har blivit Europas och för den delen världens lastbilsspecialister. Styrka föder styrka – har man en stor, stark industri i ett land så attraherar man bra människor som blir attraktiva för företag ute i Europa. Det verkar som att det framför är i lastbilsbranschen man ser det här så jag tror inte att det har med svenskar som nationalitet att göra utan att man har lärt sig yrket på väldigt starka företag, säger Håkan Samuelsson, som varit toppchef på Scania och vd för MAN och Volvo Cars, [till Dagens Industri](#).

Teknikens Värld

10. Saab 9-3 Viggen mot Volvo S60 R och Mercedes C 32 AMG

Publicerad 9 maj 2024 kl 18.30

Vid millennieskiftet var Saab 9-3 Viggen och Volvo S60 R det värsta Sverige hade att erbjuda som alternativ till de potenta, prestandavagnarna från Tyskland. De hade svårt att utmana dem då, men hur är det nu, 15 år senare? Vi låter Saaben och Volvon göra upp med Mercedes C 32 AMG.



När 1990-talet var på väg att slå över till 2000-talet var oron stor. Domedagsprofetiorna stod som spön i backen, sierskor skrek om jordens förestående undergång och myndigheter och privatpersoner världen över förberedde sig för det värsta. Många trodde att samhället som vi kände det skulle kollapsa när år 1999 blev år 2000. Orsaken kallades Millenriebuggen. När 1990-talet led mot sitt slut var vi mer oroade för att olika datorprogram och system inte skulle fungera efter datumet 31 december 1999 än att vi på olika sätt skulle uttömma jordklotets resurser och smutsa ned naturen.

Den avslappnade inställningen till miljön gjorde att bilbranschen fortfarande kunde utveckla bilar som de gjort sedan lång tid tillbaka. Om det inte hade varit för dåtidens marginella hänsyn till miljön hade bilar som **Mercedes C 32 AMG**, **Volvo S60 R** och **Saab 9-3 Viggen** inte kunnat skrivas in i bilhistorien. Det är inte mer än 20 år sedan de föddes, ändå kom de till i en tid då start/stopp-system, cylinderavstängning och supermiljöbilspremie var helt okända begrepp.

VILL DU KÖPA EN PRESTANDABIL?

Varken Mercedes C 32 AMG, Saab 9-3 Viggen eller Volvo S60 R står på topp just nu. Det innebär att det är köpläge för oss entusiaster, priserna kommer med stor sannolikhet att gå upp inom de närmaste åren. Det svåra kan vara att hitta bilar som har ägts av personer som har förstått bilarnas värde, bevarat originalutförandet och vårdat dem som man ska. Det finns till exempel flera S60 R till salu på blocket. Men få, om ens någon, är i originalskick. Utbudet av bilar är som alltid större i Tyskland, men där är priserna också högre.



En bak-, en fram- och en fyrhjulsdriven bil möttes en höstdag vid Varbergs fästning.

Runt millennieskiftet byggde **Mercedes**, **Volvo** och **Saab** ännu bilar som inte behövde vara annat än potenta, snabba och bekväma. Med stora, överladdade motorer och rykande däck tog de sig an det nya millenniet – helt väsensskilda från dagens prestanda-modeller som tyngs ned av det kollektiva miljösamvetet på samma sätt som alla andra bilmodeller. Numera har till och med **Audi R8 V10** ett start/stopp-system.

Det här var också en tid då de tyska premiumgiganterna inte tilläts härja fritt i segmentet. I dag har Audi, BMW och Mercedes i stort sett monopol i klassen bestående av potenta vardagstransportörer, men vid 00-talet såg det annorlunda ut. Då utmanades de av de två små svenska bilfabrikerna. Saab tog i allt vad de orkade med sin ultimata version av 9-3 – Viggen – medan Volvo lanserade sin mest teknikspäckade och effektfulla bil någonsin – S60 R AWD.

Båda är samlade här i Varberg i dag. En djupblå Saab 9-3 Viggen och en mintgrön Volvo S60 R. Bredvid dem står en av de stora tyskarna som var deras värsta motståndare – Mercedes C 32 AMG, i klassisk silverpilskulör. Hur framstår de två prestandasvenskarna i dag? Hur har de åldrats? Kan 9-3 Viggen och S60 R AWD trots rejäla effektunderskott hävda sin kompetens mot den starka AMG-kombin? Det tar vi reda på nu!

Saab 9-3 Viggen var så mycket mer än en uppskruvad uppföljare till den klassiska **900 Turbo**. Det här var Saabs första, och mest seriösa försök att etablera en prestandadivision. Med facit på hand vet vi att det inte blev så mycket av den saken, men det förminskar inte på något sätt den starka aura som omgärdar Viggen. 9-3 Viggen bör i dag ses som det ultimata beviset på Saab-ledningens mod och jävlaranamma. När man väl hade bestämt sig för att bygga en ultimat prestandaversion av **9-3** och eventuellt även hade det långsiktiga målet att bygga upp en prestandaavdelning hade det förmodligen varit enklare att sätta ett internationellt gångbart namn på projektet. Varför inte Saab Sport, eller liknande.

Nej, Saab valde i stället att lansera sin starkaste och snabbaste modell någonsin under det märkliga namnet Viggen. Få, om ingen, utanför Sveriges gränser visste att namnet Viggen refererade till det gamla stridsflygplanet Saab 37 Viggen. Engelska motortidningar valde att översätta Viggen till "Thunderbolt" i ett tappert försök att förklara modellens ursprung. Helt fel ute var de inte, när 9-3 Viggen lanserades år 1999 kallades den djupblåa lanseringskulören Lightning Blue.

Fyra år tidigare hade man visat konceptbilen 900 Concept Coupé, skapad vid projektavdelningen Saab Special Vehicles Operations som, märkligt nog, hade samarbetat med brittiska TWR som vid samma tid skötte Volvos BTCC-satsning och även bistod vid utvecklingen och tillverkningen av **Volvo C70**.



VISSTE DU ATT...

Saabs legendariska B235R-motor i Viggen-utförande har högre litereffekt än Porsches samtida 3,6-litersmotor i 911 Carrera. 98 hk/l mot 89 hk/l.

900 Concept Coupé var målad i en klargul kulör som även skulle komma att finnas som alternativ när Viggen sattes i produktion. Michael Törnros Viggen-bil har dock lanseringsfärgen Lightning Blue och är från lanseringsåret 1999. Den är därmed ett typexempel på hur en Viggen såg ut när den kom från Valmet-fabriken i Finland. Bortsett från ett grövre avgasutblås har Michaels bil ett komplett originalutseende. Att det är just en Viggen, och inte en vanlig 9-3, syns tydligt på utsidan. Den stora frontspoilern, den höga bakvingen, de djupa sidokjolarna och de specialdesignade 17-tumsfälgarna röjer modellen på långt håll. Man får tycka vad man vill om det stora kjolpaketet, vid tiden för lanseringen var det många som uttryckte sitt ogillande, men i dag kan man inte annat än imponeras av hur väl formerna går ihop. Man ska komma ihåg att Viggen i grunden designades som Saab 900, född 1994... Kjolkpaketet är dessutom inte bara kosmetika, enligt Saabs aerodynamikansvarige Håkan Danielsson minskade lyftkraften med 50 procent jämfört med standardmodellen tack vare fronten och vingen på bakluckan.

Det flyginspirerade namnet och utseendet till trots har just lyftkrafter aldrig varit något större bekymmer för 9-3 Viggen som prestandamässigt aldrig kom i närheten av sina tyska konkurrenter. Den fyrcylindriga 2,3-litersmotorn är den gamla vanliga GM-motorn och med ett hårt laddande turboaggregat från Mitsubishi höjdes effekten till 225 hästkrafter och vridmomentet till 342 newtonmeter. Det är långt ifrån dåtidens tyskar, men ändå fullt tillräckligt för att den lilla Saaben skulle bli en utmaning av köra.

Begreppet "Torque Steer", det vill säga kraftryckningar i ratten vid hård acceleration, förklarar tydligt hur Viggen beter sig. Medan man höjde effekten avsevärt gjorde Saab relativt lite för att förstärka chassit. Viggens fjädrar är hårdare och tio millimeter kortare men krängningshämmarna är inte grövre. Faktum är att den främre krängningshämman gjordes tunnare (från 26 till 24 mm) för att chassit skulle kunna flexa mer och få ned kraften.



Michael Törnros, som passande nog är ordförande i Saab Turbo Club of Sweden, har inte låtit sin Viggen vara orörd annat än på utsidan. Originalmjukvaran är utbytt mot Steg 3-programvara som ger 290 hk och 460 Nm, originalladdluftkylaren är bytt mot en i aluminium och avgassystemet är tre tum i diameter ända från grenrören och bakåt. Michael har också monterat sänkfjädrar från H&R och stötdämpare från Koni.

Med dåtidens provkörningsrapport ringande i huvudet kliver jag in i Viggen för att flyga mina första meter. "Håll hårt i ratten och sikta noga innan du gasar". Att köra 9-3 Viggen snabbt görs tydligen inte helt utan bekymmer. Mina farhågor kommer dock på skam. Det första oförsiktiga gaspådraget på tvåans växel släpper loss ett okontrollerbart ursinne jag inte har upplevt i någon annan modern bil. Framhjulen har inte en chans att ta hand om all kraft och spinner vilt även vid halvgas. Fullgas gör att de hoppar minst en halvmeter i sidled. Det är inte effektivt, det går inte snabbt. Men det är fruktansvärt underhållande. Att försöka tämja kraften och få Viggen att flyga snabbt är som en beroendeframkallande drog. Hitta rätt spår i kurvan, gasa så tidigt som möjligt utan att framhjulen sticker iväg på ett eget äventyr. Det är inte lätt. Den här gången gick det inte, men nästa...

Det märks tydligt att 9-3 i grunden inte är byggd för så här mycket effekt. Torpedväggen är för vek och gör att hela framvagnen vrider sig på ett sätt som gör att kraften inte kommer ned i asfalten. Framhjulen är svåra att tämja, detta trots att Michael har investerat i ett så kallat "Viggen Rescue Kit" som främst består av en styrväxelklämma som ska ta bort det mesta av ryckningarna i framvagnen. Det var inte för inte amerikanska Viggenköpare erbjöds en specialutformad förarkurs på Saabs egen "Viggen Flight Academy" i Georgia, USA.



VISSTE DU ATT...

NordicR är en svensk förening för Volvos R-modeller, från 850 T5-R och framåt. Föreningen bildades år 2003 och har i dag omkring 270 medlemmar.

Även Volvo hade högt flygande planer runt millennieskiftet. Efter 1990-talets uppmärksammade och uppskattade R-versioner (T-Gul, [T-Röd](#) och T-Blå) bestämde sig Volvo för att göra en nystart med sin R-division och år 2002 lanserades andra generationens R-bilar. Den här gången hette de S60 R och V70 R och till skillnad från sina föregångare skulle de på allvar utmana de bästa bilarna i klassen. Volvo tog i från tårna.

För chassiotvecklingen tog man hjälp av [Öhlins](#) och tillsammans utvecklade man ett system som kallades Four-C – ett aktivt system som ställer in hur stötdämparna ska arbeta. Systemet får information från sensorer, till exempel information om rattvinkel och acceleration i sidled och längsled. Informationen bearbetas av huvuddatorn som skickar 500 kommandon i sekunden till stötdämparna. Inne i stötdämparen finns ett ventilsystem med elektromagneter som gör hydrauloljan lätt- eller trögflytande tack vare att den är uppblandad med metallspån. En inställning sägs ta 5-15 millisekunder att utföra, vilket innebär att en S60 R som rullar i 100 km/h hinner göra mellan 2,4 och 7,2 stötdämparjusteringar per meter.

De tre knapparna märkta med Comfort, Sport och Advanced är det första jag spanar in när jag tar plats bakom ratten i Kevin Backes flashgröna S60 R. De tre knapparna som styr Four-C-systemet syntes flitigt i marknadsföringen av S60 R, att föraren kunde välja mellan tre chassilägen var vid 2000-talets början snudd på obegripligt. Tre olika chassin, i en och samma bil! Kevin, som redan har hunnit köra drygt 3 000 mil med sin S60 R som han köpte i våras, har Sport-läget inknappat. Jag väljer att börja med Comfort. I det här läget sticker S60 R inte ut, karossen lutar sig lite lagom åt sidorna i kurvorna, styrningen är lätt och motorkaraktären snäll. Jag hoppar snart över till Advanced och genast visar S60 R upp en annan sida. Det är som att Volvon slänger av sig en tung ryggsäck, snör åt löparskorna hårdare och höjer tonen. Styrningen blir tyngre och fjädningen stenhård. Den mintgröna Volvon rör sig med ett övertygande lugn över landsvägarna och hanterar ojämnheter bra även i det hårda Advanced-läget. Det enda som saknas är mer kraft.



I och med lanseringen av **Volvo XC90** presenterades 2,5-litersversionen av den femcylindriga lätttrycksturbon och det är på den som motorn i S60 R är baserad. Motorn drar bra från under 1 500 r/min, förutsatt att man inte ligger på femte eller sjätte växeln. Runt 2 000 r/min byggs vridmomentet upp och strax före 2 500 r/min går motorn för fullt. En manuellt växlad S60 R var Volvos snabbaste hittills, enligt Volvo går accelerationen 0-100 km/h på 5,7 sekunder. Men det känns inte. Fyrhjulsdriften (från Haldex) och Four-C-systemet arbetar så effektivt med att ta vara på kraften att S60 R skulle kunna tåla mycket mer effekt. Det må låta konstigt, men S60 R upplevs som en smula undermotoriserad. 300 hk och 400 Nm är inte nog.

Bakom ratten är det inga problem att skilja en R från övriga modeller, de metallblå märtavlorna, R-ratten och Four-C-knapparna avslöjar bilen enkelt, men exteriört kan det vara svårare. Volvo valde att hålla de aerodynamiska attributen så små som möjligt, bakspoilern på S60 R är exempelvis bara en liten flärp och fronten är tre centimeter längre för att få plats med den extra laddluftkylaren. I övrigt är det mest strålkastarnas isvita inkråm som får S60 R att sticka ut.

Det är precis vad Mercedes C 32 AMG inte vill göra. Sticka ut alltså. Hos Mercedes AMG-division var diskretion en hederssak ända fram till 2010-talets svulstiga luftintag och brölande V8-motorer tog över. C 32 AMG skapades i en annan anda, då AMG arbetade för att verka mer än att synas. Titta bara på motorhuven. Där tronar den stolta Mercedesstjärnan, i stället för att sitta infälld i grillen som på moderna AMG-bilar.

Joakim Wiqvist har något så ovanligt som en C 32 AMG i näst intill nyskick. Bilen är från år 2002 men har inte körts mer än 4 600 mil och har inte en skråma som avslöjar dess ålder. När vi öppnar bakluckan ser vi till och med att skyddsplasten över lasttröskeln finns kvar.

C 32 AMG föddes även i en tid av förändring. Bara några år tidigare hade AMG gått från att vara ett helt fristående företag till att bli en del av den stora Daimler-koncernen. Från år 1999 var AMG officiellt Mercedes egen prestandaavdelning. C 36 AMG var den första bilen som från början utvecklades i samförstånd mellan Mercedes och AMG och exakt hur det påverkade utformningen av C 32 AMG är svårt att säga, men den har i alla fall gått till historien som en av AMG:s mest diskreta modeller.



C 32 AMG fanns både som sedan och kombi men endast med automatlåda, vilket kan sägas ha varit en fingervisning om att komfort gick före sport. Man tog dessutom ett steg tillbaka från föregående C 43 AMG när man slopade V8-motorn till förmån för en sexcylindrig variant. Samtidigt lanserade man den i dag nästan bortglömda dieselmodellen C 30 CDI AMG med 231 hk och 540 Nm.

V6-motorn på 3,2 liter är visserligen känd från flera standardmodeller, men AMG-versionen har mycket mer att komma med. Medan basmotorn ger modesta 218 hästkrafter utvecklar AMG-versionen inte mindre än 354 hk.

I utvecklingen av prestandamotorn satsade AMG på kompressormatning. Det är inte fråga om turbo som i Volvo och Saab och inte heller en så kallad rootskompressor som bland annat fanns i samtida Jaguarbilar. Den kallas i stället skruvkompressor. Kompressorn, som är remdriven, arbetar inte hela tiden utan kopplas in med en elektromagnet först när föraren vill accelerera och trycker hårdare på gasen. Oavsett vilken kaross kompressormotorn sitter i ger den en acceleration som få andra bilar – vad sägs om noll till hundra på 5,4 sekunder? Med femväxlad automatlåda och kylarprydnad!

Men det krävs att man hanterar bilen bryskt. Om man trampar försiktigt på gaspedalen kopplas kompressorn inte in och den smarta Speedshift-lådan är snabb med att slänga in en högre växel. Lär man sig hur gaspedalen ska hanteras belönas man med en stark och förutsägbar motorkaraktär. Tack vare kompressormatningen har V6-motorn en flack vridmomentkurva. Kraften kommer omedelbart som en spark i ryggen och håller i sig upp genom varvtalsskalan. I jämförelse med moderna AMG-bilar saknar C 32 AMG inte så mycket kraft som man skulle kunna tro. Den hamnar dock en bit efter i ljudkampen. V6-motorn nöjer sig med att visa försiktigt, till skillnad från senare AMG-bilar som vrålar oblygt. Även i den här aspekten väljer C 32 AMG att verka hellre än synas och höras.

När hastigheten höjs märks det vilken typ av körning C 32 AMG är byggd för. Den hör hemma i vänsterfilen på Autobahn, och där var den en gång i tiden en av de allra bästa. Långa svepande kurvor i hög hastighet passar C 32 AMG perfekt, här får den glänsa med sitt fasta och stabila chassi och tunga och direkta styrning. Och faktiskt även med sin växellåda. Den femväxlade automatlådan har en g-kraftssensor som låser växeln när sidokraften överstiger ett visst värde för att förhindra onödiga upp- eller nedväxlingar som kan störa balansen mitt i kurvan.



I Mercedes C 32 AMG fick man något så konstigt, imponerande och oemotståndligt som en laståsa som kunde galoppera ifrån det mesta. Låt vara att även Volvo S60 R och Saab 9-3 Viggen kombinerade stora lastutrymmen med imponerande prestanda, men ingen av dem hanterar höga hastigheter och dåliga vägar på samma obrydda vis som tysken. Volvos och Saabs prestandasatsningar runt millennieskiftet var seriösa och teknikfokuserade, men det visade sig vara svårt att rå på den tyska prestandatraditionen.

Artikeln publicerades ursprungligen i Moderna Klassiker nummer 2/2017.

[Mer från Moderna Klassiker läser du här!](#)

SAAB 9-3 VIGGEN

Ursprungligt pris: 349 000 kr.

Uppskattat pris (2017): 100 000 kr.

Motor: Bensin, 4-cylindrig radmotor med dubbla överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Cylindervolym 2 290 cm³. Max effekt 225 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 342 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda.

Hjul: Fälgbredd 7,5 tum. Däck 215/45 R17.

Mått/vikt cm/kg: Axelavstånd 261, längd 464, bredd 171, höjd 143, spårvidd f/b 147/156. Tjänstevikt 1 400, maxlast 400. Tank 68 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,8 s. Toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning cirka 0,96 l/mil.

VOLVO S60 R AWD

Ursprungligt pris: 475 000 kr.

Uppskattat pris (2017): Ca 100 000 kr.

MOTORNYTT

Motor: Bensin, 5-cylindrig radmotor med dubbla överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo med dubbla laddluftkylare. Cylindervolym 2 521 cm³. Max effekt 300 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 950–5 250 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell.

Hjul: Fälgbredd 8 tum. Däck 235/45 R17.

Mått/vikt cm/kg: Axelavstånd 272, längd 461, bredd 180, höjd 143, spårvidd f/b 156/154. Tjänstevikt 1 690, maxlast 410. Tank 70 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,7 s. Toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad 1,05 l/mil.

MERCEDES C 32 AMG KOMBI

Ursprungligt pris: 575 000 kr.

Uppskattat pris (2017): Ca 150 000 kr.

Motor: Bensin, 6-cylindrig V-motor med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank, 3 ventiler per cylinder. Kompressor. Cylindervolym 3 199 cm³. Max effekt 354 hk vid 6 100 r/min, max vridmoment 450 Nm vid 4 400 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-växlad automatlåda.

Hjul: Fälgbredd fram 7,5 tum, bak 8,5 tum. Däck fram 225/45 R17, däck bak 245/40 R17.

Mått/vikt cm/kg: Axelavstånd 272, längd 453, bredd 173, höjd 142, spårvidd f/b 149/148. Tjänstevikt 1 770, maxlast 400. Tank 62 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,4 s. Toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning cirka 1,19 l/mil.



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



Provkörning av Toyota Supra Mk4, Mazda RX-7 och Nissan 300ZX



Erik Wedberg



11. Köpguide: NSU Ro80

Av Malcolm McKay 27 september 2019

Varför du vill ha en NSU Ro80.



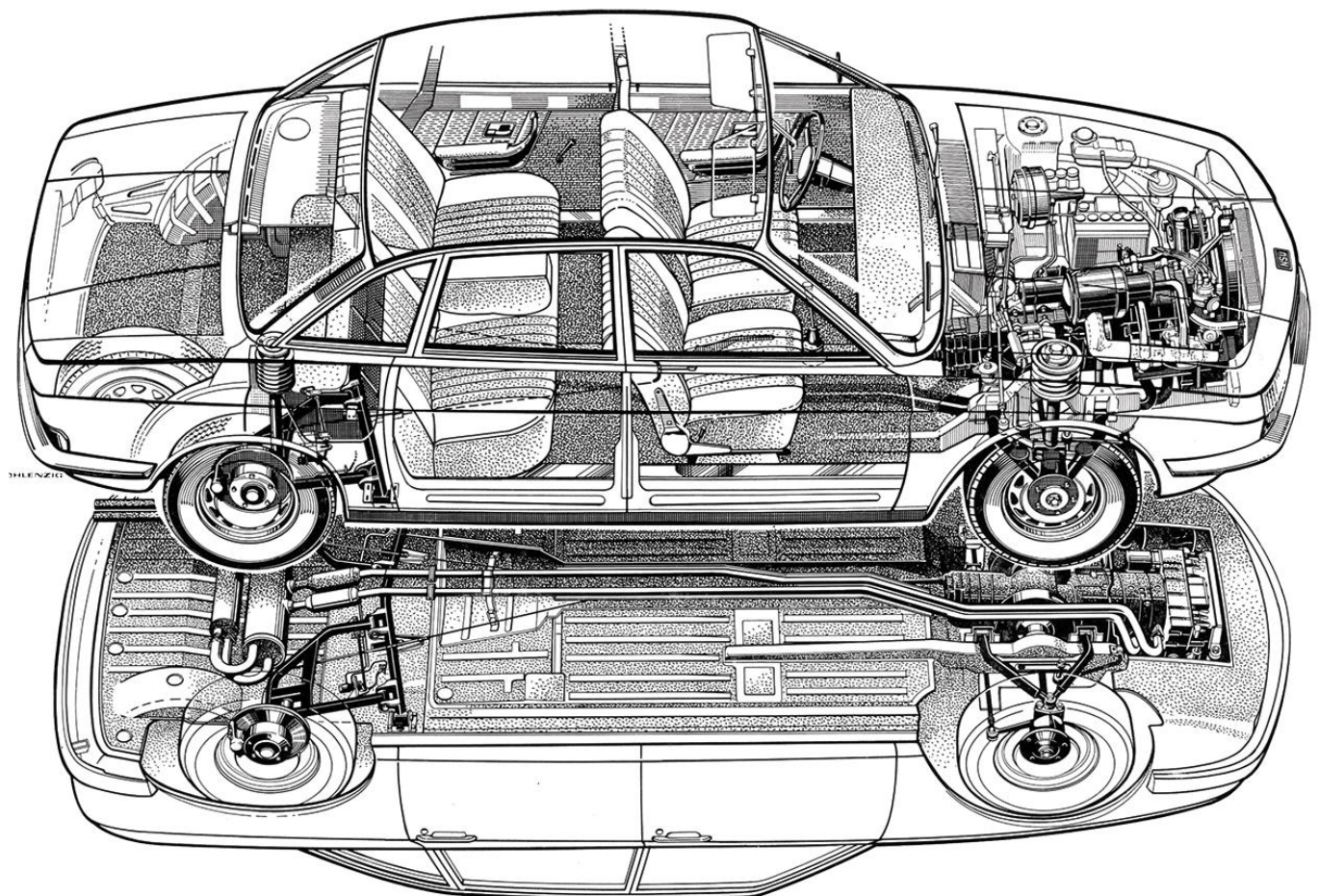
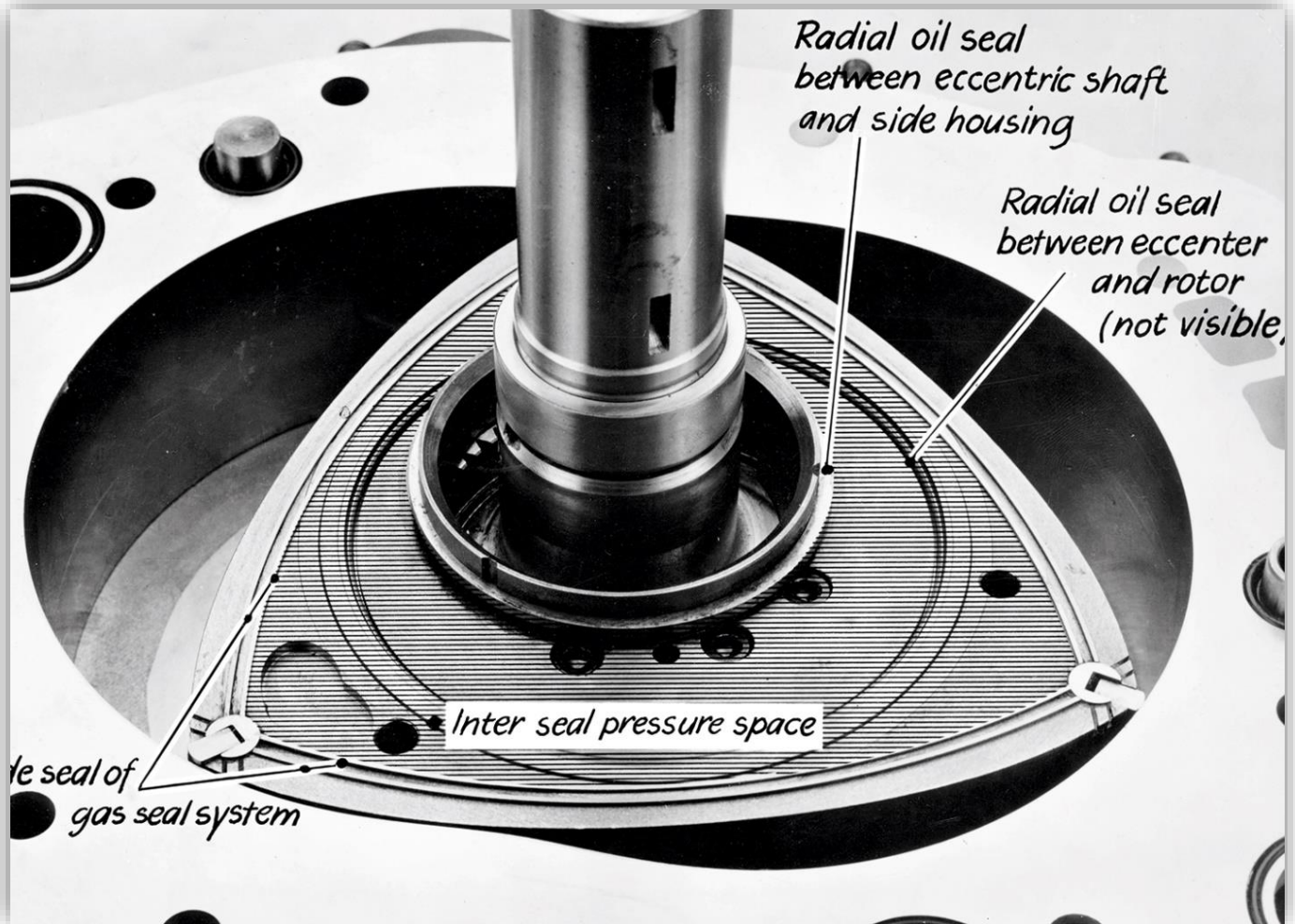
Säkerligen den modernaste 50 år gamla bilen som du kan köpa, **NSU Ro80** är mycket mer användbar än de flesta tror, och grovt undervärderad.

Det beror på dess tidigare rykte och (förståeliga) rädsla för dess revolutionerande teknik, men en välrestaurerad Ro80 kan vara extremt hållbar även i standardform. Den livslängden skulle kunna förbättras ytterligare med de keramiska rotorspetsarna som utvecklas av den tyska klubben.

Kompakt, lätt, tyst och exceptionellt smidig, Wankel har en brist: sämre bränsleförbrukning än de flesta rivaler.

Som bil erbjuder NSU dock mycket mer än bara sin anmärkningsvärda motor. Den treväxlade, halvautomatiska växellådan har en vakuummanövrerad koppling som styrs av en mikrobrytare i växelspaken och en momentomvandlare för att ge vätskekraft.

Ro80 har framhjulsdrift, med motorn lågt monterad och framåt. Den har kuggstångsservostyrning, plus skivbromsar med dubbla kretsar runt om. Den har helt oberoende fjädring med MacPherson-fjäderben fram och semi-trailing-armar bak. Och den har en luftmotståndskoefficient på bara 0,355.



Den berömda Wankel rotationsmotorn;
Spegelbilden visar smart löparutrustning och rymlig hytt

Motor föreslog i sitt vägttest 1968 att Ro80 skulle kunna bli årtiondets bil, inte bara årets bil, och kommenterade att "Wankelmotorn har redan överträffat i mjukhet och förfining, särskilt vid höga hastigheter... likvärdig kolvmotor, och minst lika mycket som de i fråga om prestanda. Styrningen, hanteringen och väghållningen är förmodligen bättre individuellt och nästan säkert kollektivt än hos någon annan lyxbil vi har provat."

Sex år senare skulle samma tidning reflektera över de garantianspråk som hade tvingat NSU att gå samman med Audi under VW:s fana, och berömde företaget för dess "generösa garantisystem utan frågor" och senare två år/24 000 mils garanti.

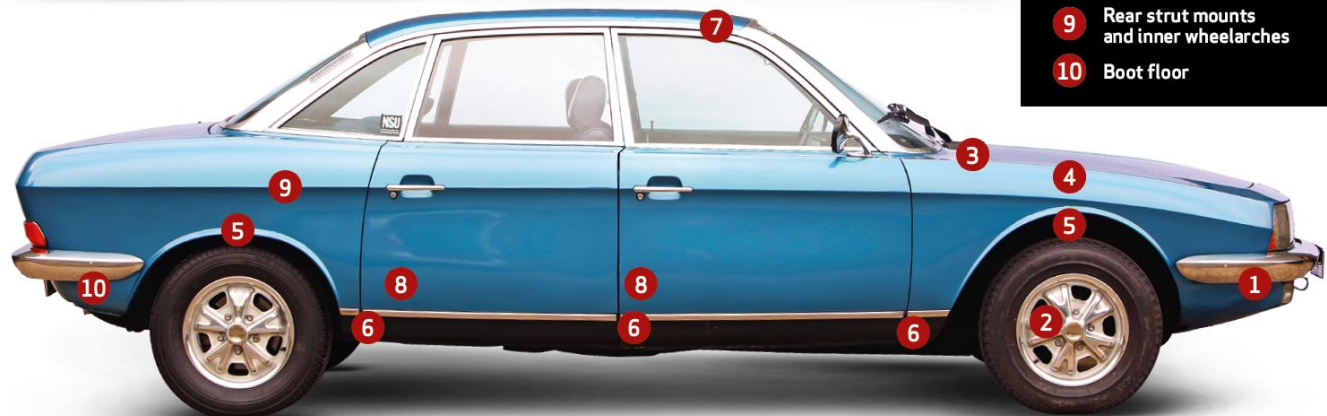
Tyvärr, trots tillverkarens tro på produkten, ville kunderna inte återvända. Mer än hälften av det totala bygget skedde 1968-70, med ytterligare ett litet hack 1972-73 - varefter varje års totala antal var mindre än 2000.

Produktionsförändringarna var få, liksom extrautrustning, den vanligaste av dessa var Fuchs lättmetallfälgar, manuellt eller elektriskt soltak i stål, tonade rutor och nackstöd/säkerhetsbälten bak.

Som med många samtida (på grund av dåligt stål) rostar 1974-75 års modeller mer än andra. En ny, kraftfullare rundmatningsenhet testades i Audi 100 på 70-talet, men utvecklades aldrig. Historien om Ro80 och NSU tog slut 1977.

Bilder: Tony Baker

NSU Ro80: vad du ska leta efter

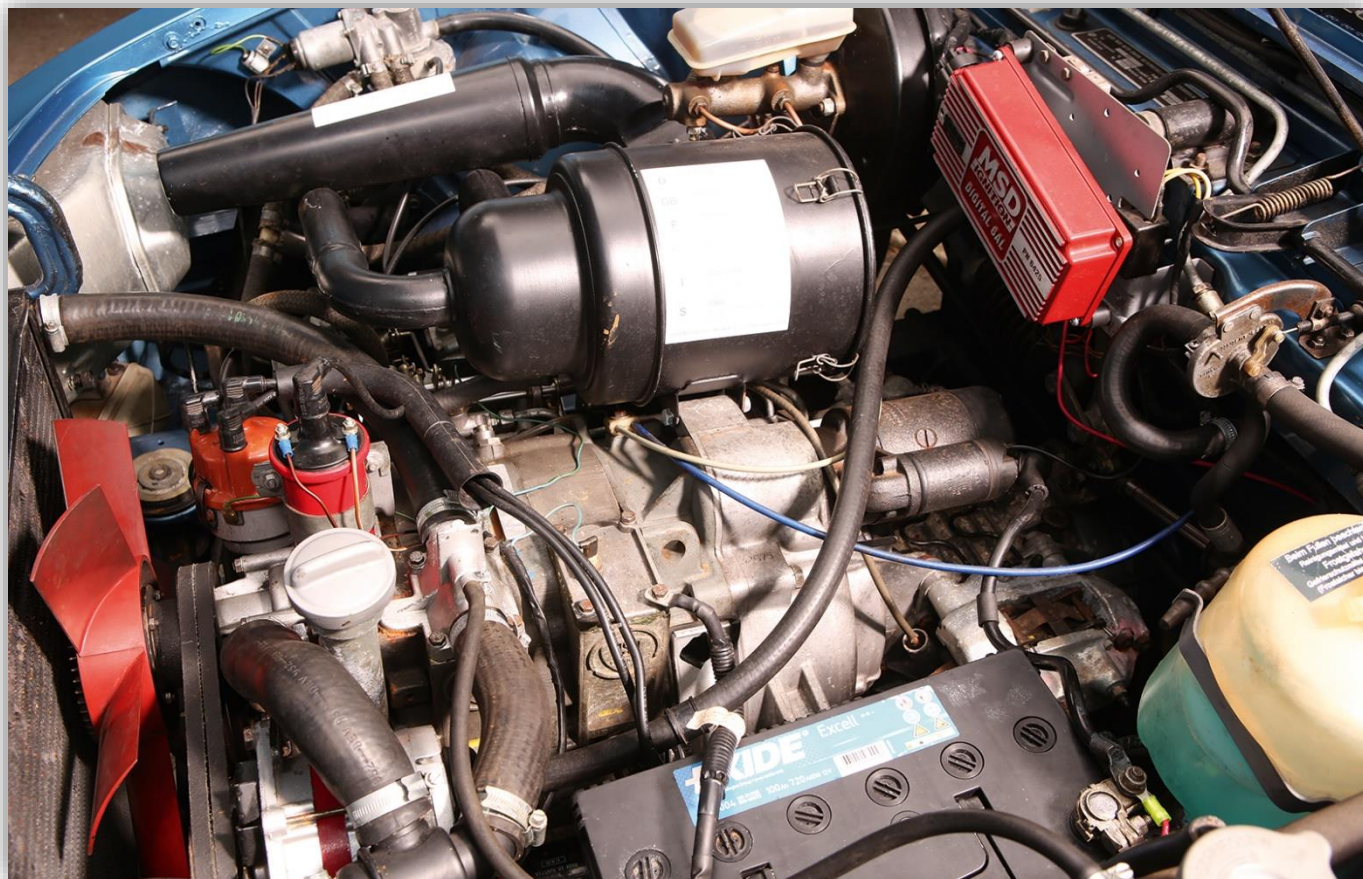


Trouble spots

- 1 Front valance and the box section behind it
- 2 Chassis legs (£100 used): notably anti-roll bar mounts; under driveshafts; rear ends
- 3 Air intake plenum chamber
- 4 Strut mounts on inner wing
- 5 Wheelarches front and rear
- 6 Three-part sills
- 7 Around sunroof; corners of front and rear screens
- 8 Doors, especially bottoms
- 9 Rear strut mounts and inner wheelarches
- 10 Boot floor

Karosseri

Se ovan för problemområden



Motor

Ett kompressionstest är viktigt för att bekräfta skicket på Wankelmotorn, men det bör utföras av en rotationsexpert (Mazda): se Specialister på sidan för en lista över kapabla företag. Inspektera noggrant för tecken på överhettning – temperaturmätaren ska hålla sig på den "tunna vita linjen" vid normal körning.

Upphängning

MacPhersons fjäderbenslager kan slitas och generera knackande ljud, medan dämparna blir svaga eller läcker – vilket avslöjas av en blöt körning under körning.

Växellåda

Valet av växel ska vara enkelt och införandet smidigt; Justering kommer att lösa de flesta problem, även om en gnisslande växellåda måste bytas ut eller ses över.

Tändning

Den elektroniska tändmodulen monterades från slutet av 1971 och är inte tillgänglig men kan repareras eller ersättas med en modern typ som är värd att montera på tidigare motorer.

Bromsok

Fyrcylindriga ATE invändiga skivbromsok delar sina tätningar med BMW och bör ge utmärkt bromsning om de inte fastnar på grund av bristande användning. De kostar cirka 180 pund att renovera.

Hjul

Legeringar (valfritt till en början) är önskvärda. Korrosion kan drabba fjädringsarmar, bakre skivor, lastkännande ventil för bakbromsning och de små handbromstrummorna.

Interiör

Sidostöd på tygsäten är benägna att slitas och försämras om bilen lämnas i solen för mycket; Vinyl är mer hållbart. Leta efter tecken på läckor runt båda skärmarna.

NSU Ro80: på väg

NSU greppar skarpt, med sublim hantering, och återbetalningen av den mjuka inställningen är en smidig körning

Smidig, tyst och bekväm, en bra Ro80 är en uppenbarelse; Martin Buckley hävdar att den faktiskt åker bättre än en DS. Senare bilar har en varningssummer för att avskräcka från höga varv vilket förkortade motorns livslängd, och var inställda så att effekten sjönk över 6000 rpm.

NSU rekommenderade oljebyten endast var 12 000:e miles (2 000:e mil), förutom för växellådan och motorn. Bekräfta att båda har gjorts religiöst, motoroljan helst oftare om inte helsyntetisk används.

Wankelmotorer lider av slitage på tätningsspetsar och vibrationer: en professionell kompressionskontroll är avgörande. Det finns tre fack i var och en av de två rotorerna som alla ska toppa 7 bar, med en variation på högst 0,5 bar.

Tomgångsvarvtalet bör vara cirka 1200 rpm: håll bilen på bromsen på tomgång, koppla in först och kör styrningen från lås till lås; Om den stannar är motorn svag. Applicera kort (med foten fortfarande på bromsen), ge full gas – varvtalet bör stiga till 2000-2200: om det är högre slirar kopplingen; Om den är lägre är motorn trött.

Inspektera kylvätskenivån och drifttemperaturen noggrant: O-ringens vattentätningar på varje sida av motorhöljet kan gå sönder, vilket orsakar läckage och leder till överhettning.

Konverteringar – till Ford V4 eller Mazda Rotary, även om andra motorer är kända – är impopulära och nu billiga. Att byta tillbaka är genomförbart om resten av bilen förtjänar det. Ibland monteras Ro80 marina enheter med 135 hk: detta är en önskvärd men komplicerad uppgradering.

Observera att de främre skärmarna ska vara dubbelkrökningar, men vissa ersättningar är det inte och är extra svåra att täta. Fukt som kommer in kan förstöra trim och ruttna golv.

Prisguide för NSU Ro80

- **Utställning/ombyggd:** £12,500
 - **Genomsnitt:** £4000-7500
 - **Restaurering:** £ 1500
-

NSU Ro80 historia

(OBS några ändringar senare på brittiska modeller)

1967 sep Ro80 lanserades på Frankfurt Show, med tyg- eller vinylkanter. Utsedd till Årets Bil

1969 mar NSU gick samman med Auto Union och bildade Audi. Röd kylfläkt i plast ersätter aluminium

1969 sep Ny rotortätning i titan fyrdubblar motorns livslängd; en plugg per rotor ersätter tvilling; separata strålkastarlinser; Plastgaller istället för aluminium

1971 sep Automatisk choke; En enda downdraught carb ersätter två; ECU med åtta kopplingar på skottet

1972 sep Audi-säten med endast tyg kan inte justeras i höjdlid; Förbättrade bromsar och drivaxlar

1973 sep Expansionstank för kylvätska av plast; Generator med inbyggd regulator

1975 augusti Större bakljus; stötfångarlistor av gummi

1976 sep Ändrade utväxlingar

1977 april Senast byggda Ro80

Ägarens syn



Ägaren Phil Blake (ej på bilden) har haft mer än 30 Ro80!

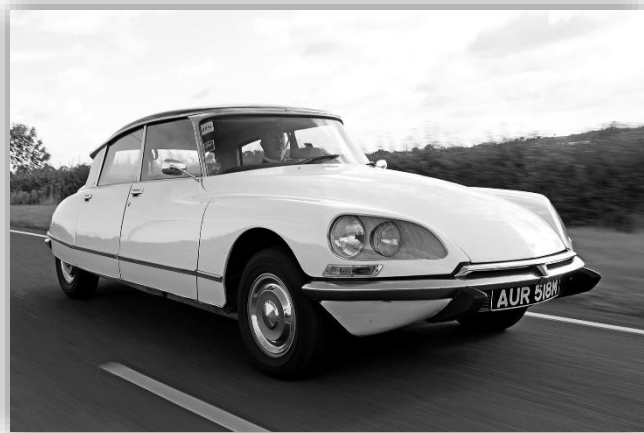
Den brittiska specialisten RoTechniks stängde, men klubbexperten Phil Blake kliver fram till plattan: "Jag stötte på dem som tonåring på min pappersrunda, gick sedan med i klubben och köpte en när jag var 16. Jag började hjälpa teknikgurun Clive att strippa bilar; Han lärde mig hur de hör ihop.

MOTORNYTT

"Jag har köpt skrot och lagrat delar sedan dess. Jag har ägt mer än 30. Min favorit är en -69-bil som jag har haft sedan 2002: dess fyrkontaktsmotor har gått 40 000 miles (6 500 mil), men den fungerar som ny. Den kommer att göra 110 mph (180 km/tim) hela dagen på de tyska autobahn.

"Jag använder syntetisk olja med Redex eller en tvåtaktstillsats: det är viktigt att förblanda ett extra smörjmedel; Protek R är bra. Jag känner en ägare som har kört 700 000 km (100 000 mil) på 40 år med bara ett motorbyte."

Tänk också på



Citroën DS21 (vänster) och Rover P6 är alternativa köp

CITROËN DS21

DS21 var nästan den ultimata utvecklingen av en så radikal bil som Ro80, bortsett från sin daterade motor, livlig med Bosch D-Jetronic-insprutning men verkade lite udda på 1970-talet.

Såld 1955-'75 • Antal byggda 1 415 719 • Mpg 20-25 • 0-60mph 11,2 sek • Toppfart 114 mph (180 km/tim) • Pris nytt £ 2250 (1970) • Pris nu £ 15-30,000

ROVER 3500

P6 var en typisk brittisk blandning av tradition och modernitet, med innovativ struktur och fjädring, plus liknande bränsletörst som NSU från sin daterade men effektiva V8 i aluminiumlegering.

Såld 1968-'76 • Antal byggda 60 204 • Mpg 17-22 • 0-60mph 9,5 sek • Toppfart 117mph • Pris ny £1944 (1970) • Pris nu £6-12k

NSU Ro80: Klassiska Bilar och Sportbilar:s dom.



Om du gillar avantgardistisk teknik och styling i ett användbart paket måste Ro80 vara den ultimata.

Delar och expertis kan hittas om du vet var du ska leta, och priserna är rimliga; prova tyska webbplatser om du är okej med en vänsterhora.

Köp en bra och njut av den överlägsna känslan när de flesta observatörer inte har en aning om vad du kör – eller hur smart den är.

FÖR

- Supersmidig roterande motor
- Enastående körning och hantering
- Avancerad aerodynamisk kaross
- Praktiskt, användbart men ändå revolutionerande

MOT

- Hög bränsleförbrukning
- Kan vara dyrt att restaurera, så en ombyggnad kan kosta mycket mer än vad bilen är värd
- Specialisthjälp kan vara långt borta

Specifikationer för NSU Ro80

- **Såld/antal byggda** 1967-'77/37,402
- **Konstruktion** stål monocoque
- **Motorns** järnblock, 995cc Wankel med två rotorerna, med två Solex-förgasare med dubbla choker
- **Max effekt** 113.5bhp @ 5500rpm
- **Max vridmoment** 117lb ft @ 4500rpm
- **Växellåda** treväxlad, halvautomatisk med momentomvandlare, drivande framhjul
- **Fjädring:** MacPherson-fjäderben fram, krängningshämmare bak, skruvfjädrar, teleskop
- **Styrning** ZF kraftassisterad kuggstång, 3,75 varv låslås
- **Bromsskivor** runt om, med servo, 111/4 tum fram, 103/4 tum bak; Handbroms 61/4 tum bakre trummor
- **Längd** 15 fot 81/4 tum-15 fot 9 tum (4782-4801 mm)
- **Bredd** 5 fot 93/4 tum (1772 mm)
- **Höjd** 4 fot 8 tum (1422 mm)
- **Hjulbas** 9 fot 41/2 tum (2858 mm)
- **Vikt:** 2632lb (1194kg)
- **0-60mph** 14.2-12.6 sek
- **Topp hastighet** 107-113mph
- **Mpg** 15-23
- **Pris ny** £ 2444 (1970)

LÄS MER

[Alla köpguider för klassiska bilar och sportbilar](#)

[Champagneklassiker på lemonadbudget](#)

[Klassiker för nybörjare: 14 fantastiska bilar för en nybörjare](#)

[20 uppskattande klassiker och vad du ska betala för dem](#)

Malcolm McKay

Malcolm McKay är en regelbunden bidragsgivare till Classic & Sports Car



12. BMW Isetta 1958



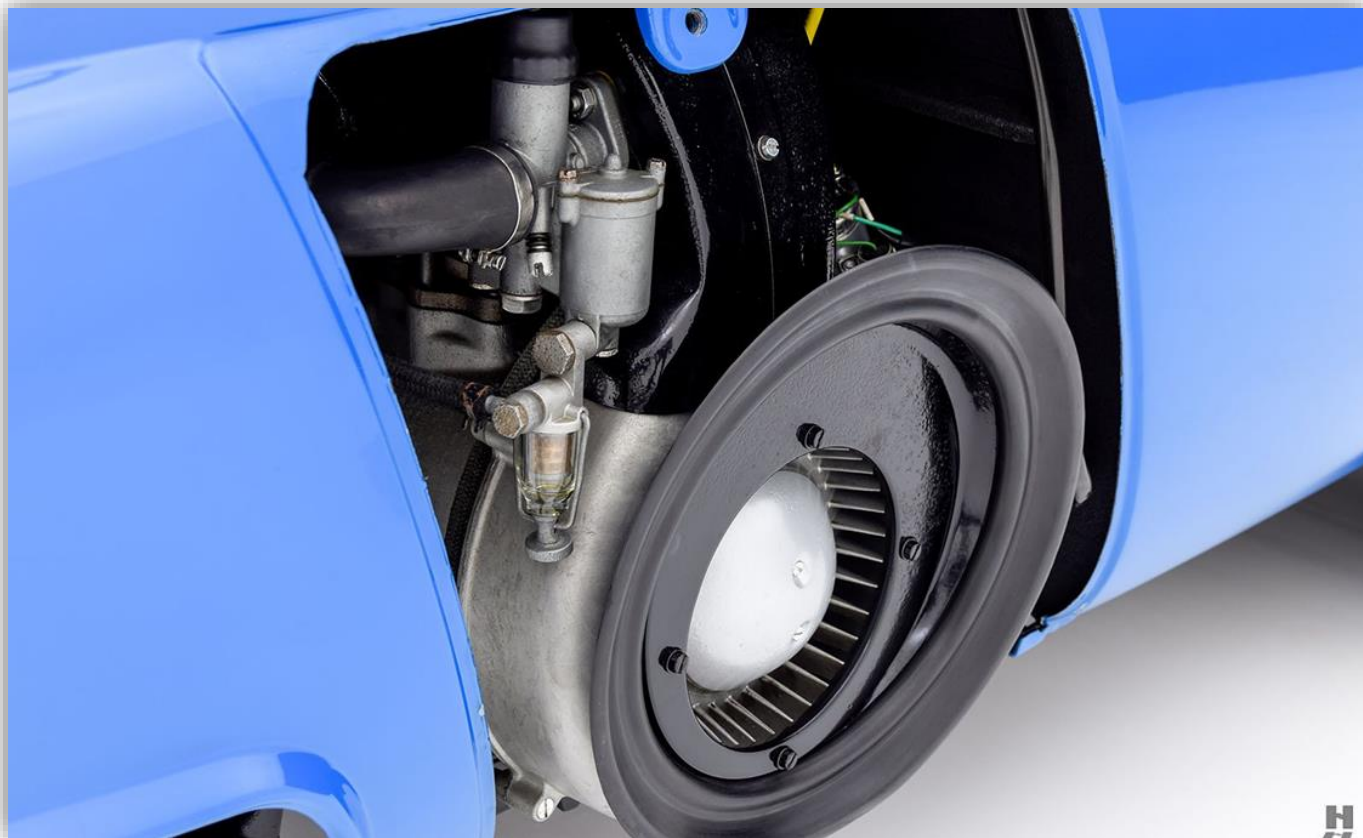
Dagens BMW, med sina teknikladdade supersedaner, hybridsportbilar och ultralyxiga SUV:er, skulle förmodligen inte existera om det inte vore för ett italienskt kylföretag som heter Isothermos. Denna motsägelsefulla koppling började 1942 när Isothermos köptes av en ung ingenjör och arvtogare till en industriell förmögenhet, Renzo Rivolta. Med en passion för motorism började Rivolta utöka företagets sortiment, lägga till motorcyklar i portföljen och döpa om verket till Iso Autoveicoli S.p.A. Efter andra världskriget var européerna desperata efter att komma tillbaka på hjulen, men med råvaror och bränsle till en premie var det få som hade råd med en konventionell bil. Motorcyklar och skotrar blev enormt populära, men de var opraktiska i dåligt väder eller för familjer. Som ett sätt att överbrygga klyftan mellan cykel och bil byggde flera tillverkare motorcykeldrivna mikrobilar som erbjöd billiga, effektiva och praktiska transporter för massorna.





Renzo Rivolta ville tjäna pengar på denna nya marknad och började utveckla en mikrobil för 2 passagerare med en enda främre klämdörr och en motorcykelmotor med liten kapacitet monterad midskepps. Iso Isetta Turismo introducerades 1953 och var den typiska fräcka bubbelbilen. Den var bedårande, den kunde transportera två personer och några matvaror, och den var mycket effektiv, om än inte fruktansvärt snabb tack vare att den bara hade 236 cc och 9 1/2 hästkrafter. Det visade sig vara ganska framgångsrikt på hemmamarknaden, med 20 000 byggda vid iso-fabriken i Milano.

Iso såg en livskraftig marknad för Isetta, men han saknade tillverkningskapacitet för att möta efterfrågan i hela Europa. Rivoltas genidrag kom 1954 när han sålde rättigheterna till designen till en rad olika företag i Europa och Sydamerika. Bland dessa företag fanns BMW, som kämpade sig igenom återhämtningen efter kriget. De flesta av deras fabriker förstördes av bombningar, och deras Eisenach-fabriker låg i det ryskkontrollerade Östtyskland. BMW:s efterkrigsproduktlinje bestod huvudsakligen av dyra sex- och åttacylindriga lyxbilar som, även om de var kapabla, hade begränsad attraktionskraft i efterkrigsökonomi. Eftersom Isetta saknade tid och resurser för att utveckla en liten bil var den det perfekta tillfället att stödja slutresultatet. Naturligtvis kunde de inte låta bli att modifiera designen, modifiera den för att acceptera en 250 c.c. fyrtaktsmotor som delas med R25/3-motorcykeln och göra mindre stylingförändringar. 1956 ökade BMW kapaciteten till 298 c.c. vilket gav den nya Isetta 300 nästan en och en halv gånger effekten jämfört med 250:an. Med stormande 13 hästkrafter i bagaget kunde inte ens backar stoppa BMW:s mäktiga mus! Isetta fortsätter att glädja dagens samlare, och även de mest seriösa samlingarna ger plats för den bedårande – men historiskt betydelsefulla – tyska bubbelbilen.



Den Isetta 300 från 1958 som visas här är en av de finaste av den typ vi någonsin har stött på. Nyligen ut ur samlingen av en hängiven mikrobilsentusiast, är den noggrant restaurerad och detaljerad till en mycket hög standard, färdig i det vackra tidskorrekta färgschemat av *Federweis* över *Azurblau*, kod 549. Uppmärksamheten på detaljer är anmärkningsvärd, särskilt kvaliteten på karossen och lacken som har återställts till bättre än nya standarder. Enastående ljus arbete accentuerar den härliga blå och off-vita färgskalan. Fronten har en stötfångare som tillval och en integrerad främre stötfångare i utsökt krom av showkvalitet. Polerade aluminiumlister löper längs karossens sidor, och mer fint restaurerad krom omger fönstren. Pricken över i:et är en uppsättning breda whitewall-däck på original stålfälgar klädda med original BMW-navkapslar. Det är svårt att inte le i närvaro av denna glada lilla Isetta, som känns så fräsch och ny. Den här bilens oklanderliga presentation gör det lätt att se varför BMW sålde mer än 160 000 exemplar av "ägget".

Den mysiga sittbrunnen har återställts till samma höga standard som exteriören. Enkla grovkorniga vinylplankor ger lite isolering från kroppen, medan en enkel gummimatta kantar golvet. Blå korgvävd vinyl täcker den enkla bänken, som är någorlunda bekväm så länge de två passagerarna är på god fot. Isettas festdel är den enda, frontmonterade clamshell-dörren. Rattstången och instrumentbrädan svänger smart ur vägen på en serie kardanknutar som gör det enkelt att ta sig in. När Isetta väl har placerats bakom ratten är den förvånansvärt luftig tack vare panoramavindrutan och det generösa växthuset. Tygtakluckan (monterad på alla Isetta som byggs) hjälper också till, som också fungerar som en sekundär utgång om ytterdörren skulle blockeras. Precis som karossen är kvaliteten på materialen och detaljerna förstklassig. Etiketter och klistermärken i originalstil återges troget; Särskilt praktisk är grafiken som visar den omvända layouten för den fyrväxlade växelspaken som skjuter ut från karossen på förarens vänstra sida. Fabriksoriginalbrytare och kontroller återställs till nyskick.



Det tar kort tid att vänja sig vid att köra en Isetta, men när det väl är bekvämt; Upplevelsen är en ren fröjd. Motorn på 298 kubikmeter är sprudlande och full av karaktär, vilket ger tillräckligt med kraft för att surra runt i stan, medan den ultrakorta hjulbasen gör att den kan manövreras nästan var som helst. Det här exemplaret är starkt och den tidigare ägaren var noga med att se till att det fungerar precis som det ska. Den visades på 2016 AACA National Fall Meet i Hershey, där den tilldelades sin första junior, och den kommer säkert att visa sig extremt bra i framtiden.

Isetta är ett viktigt fordon i BMW:s berömda historia. Det höll företaget flytande under en svår period, och det gav upphov till den tvåcylindriga 700-serien som anses ha räddat BMW från en försäljning i sista minuten till Mercedes-Benz. Den lilla bilen bar lite tyngd på sina axlar. Denna Isetta svämmas över av charm och karaktär och är en av de mest ikoniska bubbelbilarna. Den fantastiska restaureringen gör den här bilen till ett viktigt tillskott till praktiskt taget alla olika samlingar.

Om du vill lägga till en klassisk BMW Isetta 300 till din samling, men inte vill ta itu med allt krångel, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt [sändningsprogram](#).



Roger Warolin