



Hispano-Suiza K6 Vanvooren Coupé 1935

- 1. Premiär för Alpine A290**
- 2. Fiat Grande Panda officiell som elbil och hybrid**
- 3. Honda ska bli störst på elbilar i Japan med kompakt transportbil**
- 4. Uppdaterade Nissan Qashqai är redo för en ny resa**
- 5. Besiktning och skattebefrielse av veteranbilar**
- 6. Använder Nevs elbil olovligt**
- 7. Elon Musks segerjubel i natt**
- 8. Rekordmånga Koenigsegg samlade**
- 9. En av de första i Sverige att satsa på Mercedes eldrivna lastbil**
- 10. Lancia Flaminia Sport Zagato**
- 11. Hispano-Suiza**
- 12. Hispano Suizas nya elbil**

1. Premiär för Alpine A290: Ska utmana Mini

Publicerad 2024-06-14 kl 11:43 Text Anders Nilsson

Alpines nya elbil, halvkombin A290 är upphottad Renault 5 och ska konkurrera med Mini.



FILM: <https://youtu.be/G7cCBBA3cc>

Den franska sportbilstillverkaren Alpine har lanserat en ny och liten elbil: A290. De menar att modellen har utvecklats för att överensstämna med deras DNA, och är en äkta Alpine trots att det är en elbil.

Modellen kommer bli en konkurrent till Mini John Cooper Works och Abarth 500 och delar mycket teknik med Renault 5, även om den har mer kraft jämfört med sitt halvsyskon.

A290 erbjuds med två olika motoralternativ och baseras på den som finns i Renault Megane E-tech: 130 kW (180 hästkrafter) och 160 kW (220 hästkrafter). Bilen väger 1 497 kilo, vilket är 200 kilo mindre än Mini Cooper SE.

Standardversionen, A290 GT, med 130 kW, klarar av 0–100 km/tim på 7,4 sekunder och har en topphastighet på 160 km/tim. Det finns även ett premiumpaket som tillval, A290 GT Premium.

Den kraftigare motorn finns i A290 GT Performance och klarar av accelerationen 0–100 km/tim på 6,4 sekunder med en topphastighet på 170 km/tim.



Modellen har ett batteri på 52 kWh och har en räckvidd på upp emot 38 mil. Med snabb-laddning på 100 kW tar det cirka 30 minuter att ladda mellan 10 och 80 procent. Precis som på Renault 5 har den dubbelriktad laddning och vehicle-to-grid-teknik: som innebär att bilen kan dela med sig elen med elnätet.

Jämfört med Renault 5 har den fått stora chassijusteringar inkluderat en omdesignad hjul-upphängning som medför en bredare spårvidd.

Interiören har utrustats med säten i retrostil och har en ny mittkonsol som är annorlunda jämfört med Renault 5. A290 leveras även med ett nytt ljudsystem som utvecklats tillsammans med det franska hifi-företaget Devialet.

Hela bilen, inklusive elmotor och batteri kommer att tillverkas i Frankrike. Några priser har ännu inte presenterats.





Mer från vi bilägare:



Alpine blir helt eldrivet – lanserar tre nya modeller



PROVKÖRNING



Anders Nilsson

Teknikens Värld

2. Fiat Grande Panda officiell som elbil och hybrid

Publicerad 14 jun 2024 kl 19.56

Klassikern Fiat Panda är till åren kommen, men den får hänga kvar ett tag till. I stället får den en storebror i Grande Panda. En tuff, kompakt SUV med olika drivlinetyper.



Fiat Panda har växt till sig, åtminstone namnmässigt, och blivit Grande Panda. Den har dock inget tekniskt gemensamt med Panda.

Alla känner till **Fiat Panda**. Den är nästan lika klassisk som **Fiat 500**. Men medan 500:an under många årtionden haft ett (ja, egentligen ännu fler) lite större syskon – **Fiat 600** – har Panda gått bet på den punkten. Men det är nu på väg att förändras. Panda, som kom redan 1980 och som i sin nuvarande form är 13 år gammal, ska snart avlösas men får hålla ut i ytterligare 2-3 år. Fiats fokus har i stället legat på att ta fram ett större syskon – **Fiat Grande Panda**.

Vi förstår att Fiat har valt prefixet Grande, även om vi på redaktionen tycker att våra tre förslag "Big Panda", "Jättepanda" och "Kung-Fu Panda" låter bättre. Grande, som är italienska ordet för stor, har som bekant använts av märket förut.

Fiat Grande Panda är jämfört med Panda en stor bil. Den mäter 3,99 meter på längden och är därmed 34 centimeter längre än det mindre "syskonet". B-segmentets genomsnitt ligger på 4,06 meter, med andra ord är Grande Panda ännu lite mer kompakt än flertalet konkurrenter. Den är nästan decimetern kortare än koncernsyskonet **Jeep Avenger** samt drygt två centimeter kortare än **Citroën ë-C3**, även den ett syskon inom koncernen och dessutom **Sveriges billigaste elbil**.

Hur hög den är förtäljer inte Fiats bokstäver i form av ett pressmeddelande, men den ser betydligt högre ut än **Panda 4x4**.



Utseendemässigt kan man säga att Fiat har gått tillbaka till Pandas rötter, det vill säga **1980-talets Panda**. Kantigt och många raka linjer. Det kantiga och boxiga går igen både i fronten med dess LED-segmenterade strålkastare och i bakljusen med ett liknande rutmönster. Notera också avsaknaden av Fiat-embem på bakluckan. I stället står det "FIAT" stort i plåten – dessutom inte centrerat. En liten men ack så enkel detalj som ger lite mer liv till bilen.

Fiat är sparsmakade när det kommer till specifikationer. Exempelvis skriver de att Grande Panda kommer i utföranden med el- och hybriddrift, men inget mer. Mer om vi får spekulera så kan det mycket väl bli samma drivlina som i redan nämnda **Citroën ë-C3**, det vill säga 113 hästkrafter från en elmotor som driver framhjulen med energi från ett 44 kWh-batteri som räcker till upp till 32 mils körning.

När vi ändå är inne på **Citroën C3** är det lätt att tro att **mildhybriddrivlinan** från fransosen, den med bensinmotor på 101 hästkrafter som får hjälp av en liten elmotor, hänger med över till den italienska småsuven. Med andra ord tror vi på det. Om vi har rätt återstår att se.

Inga interiörbilder bjuds vi på i dag, inte heller någon information om när den kan tänkas lanseras och förstås inget pris. Om den ens kommer till Sverige står skrivet i stjärnorna, men att Fiats svenska generalagent skriver om den är förmodligen ett tecken...



Mattias Rabe



3. Honda ska bli störst på elbilar i Japan med kompakt transportbil

Posted by Kristofer Rask juni 15, 2024

Honda har beslutat att sätta klorna i hemmamarknaden Japan och det med hjälp av elbilar.



Från och med oktober kommer Honda att leverera en eldriven variant av en av sina bästsäljande bilmodeller i landet. Honda har genom satsningen som mål att bli störst på elbilar på hemmamarknaden.

Honda lanserar nu en helt eldriven variant av sin eldrivna transportbil N-VAN. Nya N-VAN e: placerar sig i segmentet med små "kei-bilar" och kommer att leverera 245 kilometer i räckvidd. Det ska vara fullt tillräckligt för leveranstjänster som är den största gruppen som använder fordonet idag.





Endast kreativiteten sätter stopp för applikationen.

När det är dags att ladda kan det göras genom ett vägguttag på 4,5 timmar (6 kW) eller genom en snabbladdare på runt halvtimmen med en effekt på 50 kW. Honda lovar också den senaste batterikylningstekniken för att garantera lång livslängd och ett avancerat värmesystem för att maximera effektiviteten, särskilt på vintern.

Den kompakta och praktiska skåpbilen har ett boxigt format som ska maximera lastutrymme med ett platt och lågt golv och ett relativt högt tak. En stor öppning på passagerarsidan utan B-stolpe gör det lätt att nå lasten. Med eldrift blir bilen också betydligt tystare vilket ska bidra till en ökad komfort.

Flera varianter

Honda N-Van e: kommer att erbjudas i en rad olika varianter. L4-varianten innebär fyra sittplatser och ett litet mindre lastutrymme. För den som verkligen vill lasta finns G-varianten med en sittplats, och ett maximalt lastutrymme. Eller så siktar man på mellanvarianten L2 med två sittplatser. Eller så kan man ta siktet på FUN-varianten som introducerar en hel rad med roliga exteriörfärger och designinslag som ska pigga upp i vardagen.

Det ska helt enkelt finnas en N-Van för alla. Honda har inte heller snålat in på säkerheten. Det lilla fordonet har förarassistanssystem som vilken modern bil som helst och en rad aktiva säkerhetssystem som ska förhindra kollisioner.

Bilarna kostar från runt 160 000 kronor i Japan och de första kunderna kan se fram emot leverans den 10 oktober.



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. Första turen: Uppdaterade Nissan Qashqai är redo för en ny resa

Av redaktören bytbil.com 2024-06-14

Text Simon Hallenslev

Trots att elektriska konkurrenter stjälar kunder från Qashqai gör Nissan vad de kan för att hålla elbilarna på avstånd.



Nissan hävdar bestämt att det var de som skapade C-SUV-segmentet med den första Qashqai 2007. Sett ur ett europeiskt perspektiv har den åtminstone dominerat segmentet med både första och andra generationen. Trots att konkurrenssituationen har förändrats avsevärt för tredje generationen, som lanserades 2021, säljer Qashqai fortfarande bra i Europa. Om man räknar bort de elektriska konkurrenterna, dominerar Nissan Qashqai faktiskt fortfarande med över 350 000 sålda exemplar.

Frågan är hur länge elbilarna kan hållas utanför ekvationen. Med en fräsch 2024-facelift gör Nissan vad de kan för att upprätthålla populariteten och ge Qashqai några år till i ramp-ljuset. Jag tar reda på om de har lyckats när jag tar första åkturen.

Vad är nytt?

När elbilar uppdateras idag, är det vanligtvis med uppdaterad programvara, nya elmotorer eller större batterikapacitet utan några större visuella förändringar. Med Nissan Qashqai är det tvärtom. Den högbenta favoriten har fått ett nytt utseende både invändigt och utvändigt, medan motorprogrammet består. Fronten på Nissan Qashqai är helt ny med en större kylargrill, som fortfarande formas som ett V men med ett bredare gap. Den nya grillen smälter bättre ihop med de nya LED-strålkastarna, som förutom att vara smalare och mer kantiga, även är skarpare och mer effektiva. Bakljusen har samma design men nu med lamphus i klart glas för ett nytt utseende samt mer effektiv LED-teknologi.



Utöver detta är det små förändringar med nya stötfångare, färganpassade skärmar i utrustningsvarianten N-Design, tre nya fälgdesigner och tre nya lackfärger. Det finns inga nyheter när det kommer till motorerna. Här finns samma 1,3-liters bensinmotor, som ger 140 hk med manuell växellåda eller 158 hk med steglös automatväxellåda. Även E-Power-varianten med 190 hk finns kvar på programmet med sitt välfungerande hybridsystem och låga förbrukning.

Hur är det med interiören?

Interiören har också uppdaterats med en lätt revidering av layouten samt nya och mjukare material, som bland annat inkluderar alcantara i de högre utrustningsvarianterna. Instrumentpanelen, mittkonsolen och dörrsidorna har höjts en nivå eller två i kvalitet, vilket ger en tyngre känsla och generellt en trevligare interiörupplevelse. Denna kvalitetsuppdatering har gjorts utan att förstöra den mycket användarvänliga upplevelsen som utan tvekan bidrar till att göra Qashqai till en favorit. Det finns överskådliga vrid- och tryckknappar för alla funktioner som man använder dagligen, och Qashqai är lätt att hantera.

Förutom lite ambient-belysning tar interiöruppdateringen inga jättesprång. I alla fall inte innan man utforskar infotainmentsystemet.

Goda gamla Google

Qashqai går om sin elektriska syster Ariya och blir första Nissan-modell att få Google inbyggt i infotainmentsystemet. Detta ger tillgång till Google Play-butiken, där alla dina favoritappar kan laddas ner, om du hellre vill använda Waze eller Soundcloud istället för Google Maps och Spotify, som finns i systemet från start.

Med Google i hjärnan på Qashqai får man också Google Assistant som röststyrning, som löpande blir smartare och bättre med uppdateringar. Om sätesvärmerna ska sättas på eller den närmaste McDonalds hittas, säger man bara 'Hey Google' och låter systemet sköta resten.



Trots att Apple CarPlay och Android Auto trådlöst följer med Qashqai, är det svårt att föreställa sig varför man skulle använda ström och data på det. I sin Qashqai kan man logga in direkt på sitt Google-konto och därför hålla sig ajour med kontakter och kalender. Google-tillägget får mig helt att glömma att Nissans eget system är något föråldrat, eftersom man bara stannar kvar i sina appar.

Andra tekniska förändringar inkluderar en ny 12,3 tums instrumentpanel, som har allt man behöver, medan en ny 360 graders kamera ger parkeringshjälp från åtta punkter istället för fyra. Det betyder att man kan "se genom" motorhuven och ner på sina framdäck, vilket är särskilt hjälpsamt vid besvärliga trottoarkanter eller när du ska in i biltvätten.

Hur körs den?

Som nämnts tidigare finns det inte mycket att rapportera om motor, växellåda och chassi, som förblir oförändrade. För testkörningen har Nissan planerat en vacker, slingrande och krävande landsvägsrutt som i vilken annan testbil som helst skulle ge upphov till ett långt avsnitt om kördynamik. Nissan Qashqai är emellertid en hög familjebil som är inställd på lugn komfort, och inget på den annars magnifika rutten får mig att vilja trycka ner gaspedalen lite extra. Istället njuter jag av omgivningarna i Algarve och noterar att Qashqai fortfarande är bekväm och utrustad med en mjuk och lite lös styrning.

Ett komfortelement har uppdaterats i samband med faceliftet, och det märks tydligt på motorvägssträckan som kommer efter landsvägsrutten. Med tjockare rutor och en bättre ljudisolering är Qashqai tystare i kupén vid motorvägshastighet. Vindbruset dämpas nästan helt, medan de 20 tum stora aluminiumfälgarna dock ger ifrån sig en del ljud.

Qashqai erbjuder lite mer

Trots att Europa är förtjust i elbilar och köper dem som aldrig förr, finns det fortfarande en lucka på marknaden som Nissan Qashqai kan fylla. Med manuell växellåda och 140 hk från 1,3-litersmotorn börjar Nissan Qashqai Acenta från 319 800 kronor, medan den med automatväxellåda och 158 hk kostar 345 800 kronor.

Det är mycket bil för pengarna, och det har blivit ännu mer efter uppdateringen. Nu är Nissan Qashqai trevligare att se på, har fått mjukare material i kupén och har tillförts en rejäl dos modernitet med hjälp från Google. Nissan Qashqai är med andra ord fortfarande relevant för de svenska villaförorterna.

Relaterade artiklar:



Nissan Qashqai har fått ett trevligt facelift



Officiell: Nya generationen av Nissan Qashqai



Provkörning: Nya Nissan Qashqai



Köpguide Nissan Qashqai 2007-2017

5. Besiktning och skattebefrielse av veteranbilar: Detta gäller

Publicerad 25 januari 2023 (uppdaterad 2024-06-04 kl 15:51) Text Redaktionen

Hur ser reglerna för besiktning och fordonsskatt ut för äldre bilar? Här reder vi ut begreppen.



Att besiktiga bilen kan vara både läskigt och spännande. Vissa är inte alls oroliga medan andra alltid är nervösa innan det är dags för bilen att granskas på besiktningen.

En av de vanligaste frågorna kring entusiastbilar, hobbybilar eller veteranbilar är när de ska besiktigas. I den här artikeln reder vi ut begreppen.

Huvudregeln är att alla personbilar som är registrerade och i trafik, och som har en totalvikt på högst 3 500 kilo, ska besiktigas senast 14 månader efter den månad då den besiktigades tidigare. Det gäller dock inte helt nya bilar. De ska besiktigas första gången senast tre år efter registreringen och senast två år efter det första besiktningstillfället.

Vad gäller för besiktning av veteranbilar?

Är bilen lite äldre gäller andra regler.

”30-årsregeln”

- Personbilar som är mellan 30 och 49 år gamla ska besiktigas senast två år efter det senaste besiktningstillfället. Dessa fordon kallas av Transportstyrelsen för hobbyfordon. Det är bilens årsmodell som räknas så det spelar ingen roll när den är registrerad.

Den så kallade "30-årsregeln" innebär alltså att den som har en lite äldre entusiastbil bara behöver besiktiga den vartannat år. Anledningen är att dessa fordon sällan används till vardags utan oftare ägs av noggranna entusiaster.

"50-årsregeln"

- Personbilar som av årsmodell som är 50 år eller äldre behöver över huvud taget inte besiktigas.
- Undantag görs om bilen används i yrkesmässig trafik.

För att besiktningsfrihet ska inträda måste bilen ha en godkänd besiktning när årsmodellen fyller 50 år. En bil från 1960 som stått stilla och inte besiktigats sedan dess behöver därmed besiktigas igen – och bli godkänd – för att regeln ska börja gälla.

Undantaget från besiktning för bilar som är äldre än 50 år är inget du behöver ansöka om – detta sköts automatiskt.

Vad ska jag tänka på inför besiktningen?

Det är en bra fråga, och det finns flera punkter som är bra att gå igenom innan det är besiktningsdags – särskilt om bilen stått stilla länge. [Läs gärna vår guide till hur du får igång en bil som stått i en lada!](#)

Vad gäller för fordonsskatt för veteranbilar?

Bilar som är äldre än 30 år och som inte används i yrkesmässig trafik är skattebefriade. Det innebär att ägaren inte behöver betala någon fordonsskatt.

[Här kan du se en film från när vår elbil Mars II Electric förbereds för besiktning för första gången på över 40 år.](#)

[Missa inte vår artikel om när Ur-Saaben besiktigades inför Saabfestivalen – för första och sista gången.](#)

Läs också:



[Vi besiktigar Mustangen – efter 10 år i en lada](#)



Besiktning med respekt



Besiktningfritt för 50-åringar!?



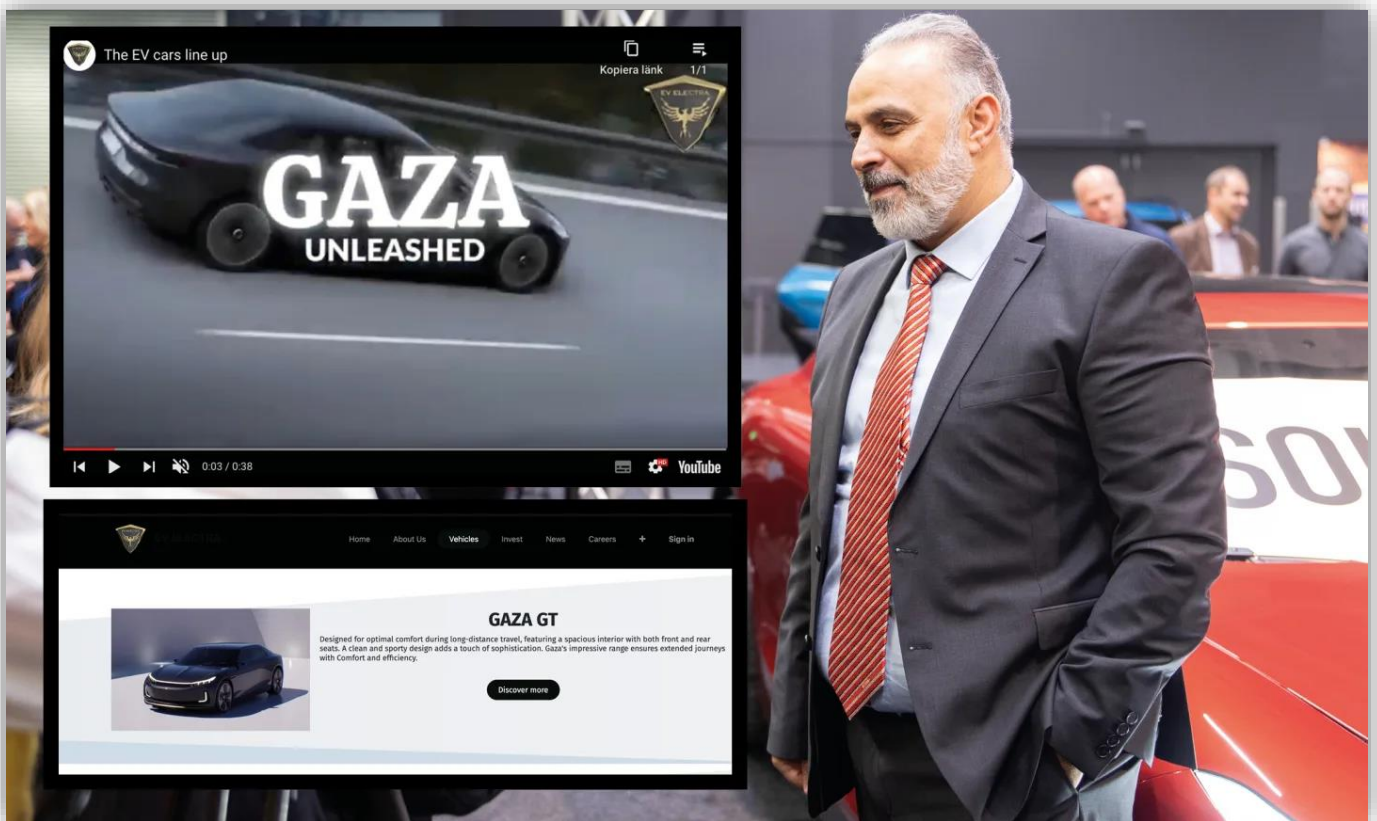
Nu är det klart: Besiktningfritt!

6. Affären sprack – använder Nevs elbil olovligt

Av Maths Nilsson

14 juni 2024 kl 07:09

Affären mellan Nevs och EV Electra har spruckit. Ändå fortsätter EV Electra och grundaren Jihad Mohammad att olovligen använda bilen i sin marknadsföring. Efter att DI ställt frågor ändras namnet på Nevs Emily GT till Gaza GT. – Det är bara utsidan som i stort sett är densamma, uppger Jihad Mohammad för [DI.se](#).



Försäljningen av det svenska elbilsprojektet Nevs Emily GT till det libanesiska bolaget EV Electra höll bara i sex månader. Trots flera löften om en snabb produktionsstart valde Nevs att riva avtalet. Vd:n Nina Selander uppgav då att EV Electra och vd:n Jihad Mohammad inte uppfyllt sin del av avtalet.

Nu visar det sig att EV Electra och Jihad Mohammad olovligt fortsätter att använda material om den svenska elbilen Emily GT som designades och utvecklades hos Saabs tidigare fabrik i Trollhättan. På hemsidan visas rörliga bilder på bilen som nu bytt namn till Gaza GT, avslöjar DI.se. De fortsätter också att ta emot reservationer på bilen och söka investerare och skriver att tillverkning ska starta.

– Vi har vänligen bett honom om att plocka bort alla bilder på hemsidan, säger Nevs vd Nina Selander till DI.se.



I december 2023 sålde Nevs och vd Nina Selander den svenske elbilen till EV Electra och Jihad Mohammad. Trots att affären spruckit fortsätter EV Electra att använda elbilen.

Efter att tidningen börjat ställa frågor till EV Electra om Emily GT bytte företaget namn på elbilen till Gaza GT. Trots att avtalet inte fullföljts och EV Electra fått rättigheter till bilen hävdar Jihad Mohammad att bilen som visas på bilder inte är Nevs bil.

– Nina har ingen rätt att fråga. Och den bil som syns på bilderna är inte ens deras. Det är bara utsidan som i stort sett är densamma. Inte samma drivlina och batterier, skriver Jihad Mohammad i ett sms till Dagens Industri.

Enligt Nevs har dock inte Jihad Mohammad fått tillgång till några konstruktionsritningar på bilen. Samtliga prototyper finns i Trollhättan och Jihad Mohammad har ingen av de bilarna. Det är inte första gången Jihad Mohammad har anklagats för att tagit över en bilmodell han inte har rättigheterna till. Han ska tidigare ha använt den kinesiska elbilen Skywell ET5 på liknande sätt.

LÄS MER:

- [Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)
- [NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h](#)
- [Ny djärv plan: Bygga en till bilfabrik i Trollhättan](#)
- [Ägaren av Saab-fabriken: "Positivt att något händer"](#)
- [Så går EV Electra in på börsen – aktie rusade 98%](#)
- ["Klart med tillverkning av Emily GT utomlands"](#)



Maths Nilsson

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

7. Elon Musks segerjubel i natt: ”Fan, jag älskar er”

Av Maths Nilsson 14 juni 2024 kl 05:35

Nu är det officiellt: Aktieägarna röstade slutligen ja till att Elon Musk ska få sitt lönepaket på 45 miljarder dollar. Elon Musk togs emot med jubel på bolagsstämman. – Jag vill bara börja med att säga, fan, jag älskar er, jublade Musk på scenen efter omröstningen.



Nyheten var bara en formalitet sedan Elon Musk avslöjat ställningen i förväg. Men inatt röstade Teslas aktieägare igenom att bolaget ska flytta sin hemvist till Texas och godkänna Elon Musks enorma bonus. Det har oftast talats om 56 miljarder dollar i svensk press, men med dagens aktiekurs handlar det om 45 miljarder dollar.

Elon Musk har sagt att han inte bryr sig om pengar, men blev jublande glad när ersättningspaketet gick igenom. Nu ska Tesla överklaga domarens beslut för att säkra bonusen juridiskt.

–Vi har den mest fantastiska aktieägarbasen. Jag menar att det bara är otroligt, sade Musk på bolagsstämman.

LÄS MER:

- [Elon Musks nya klipp: Så tjänar han 218 miljarder kronor](#)
- [Elon Musk avslöjar röstning om sin jättelön i förväg](#)
- [Därför är Elon Musks X-inlägg värt 1000 miljarder](#)
- [Domen: Elon Musks lön på 530 miljarder kr ogiltig](#)
- [Teslas ordförande varnar: Då slutar Elon Musk](#)
- [Därför kan Teslas storägare rösta nej till Musks lön](#)



Maths Nilsson

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

8. Rekordmånga Koenigsegg samlade: "Otroligt"

Av Maths Nilsson 13 juni 2024 kl 21:10

Välkommen till Egg-paradiset. Aldrig tidigare har så många Koenigsegg samlats på ett och samma ställe. – Det är otroligt. Vi firar vårt 30-årsjubileum i år och fantastiskt nog har vi 30 Koenigsegg här, säger Christian von Koenigsegg till Shmee150.



Ghost Squadron slog rekord när de samlade 30 Koenigsegg till sitt årliga rally vid Gardasjön i Italien. På och samma gång kördes otroliga bilar som Jesko, Regera, Agera, One:1, CC850 och CC8S i konvoj i utkanten av Verona och samlades i ett garage. Som en perfekt match till Koenigseggs 30-årsjubileum fanns 30 bilar på plats. [Youtubern Shmee150](#) står för en svårslagen genomgång av Egg-festen – bil för bil.

Bilarna beräknas tillsammans vara värda långt över en miljard kronor och flera unika Koenigsegg som aldrig visats offentligt fick bilentusiasterna att gå i spinn. Bland bilarna finns det flera nya Koenigsegg Jesko Absolut, toppfartsversionen som ska vara god för 500 km/h.

En Jesko Absolut i exponerat kolfiber, och en mycket speciell grön och orange Absolut. Men när det gäller Koenigsegg är de gamla bilarna lika häpnadsväckande som de nya. Youtubern Shmee150 vet knappt var han ska titta när han filmar alla bilarna. På plats finns också världens snabbaste kamerabil, en Regera med ett stort stativ riggat ovanpå. Kanske det enda sättet att hänga med en Koenigsegg i svängarna och lyckas filma i farten.

Christian von Koenigsegg deltog själv med hustrun Halldora och sågs bakom ratten på sin svenskregistrerade CC850, en bil som nyligen var på plats i Stockholm. Det fanns förstås också flera magiska CCX och CCXR.



FILM: <https://youtu.be/-Bpf0jqr0uA>

– Det här är otroligt, säger Koenigsegg till Shmee150.

En beryktad orkanbil från Florida finns också på plats. Koenigsegg Regeran hamnade mer eller mindre under vatten i orkanen, köptes tillbaka av fabriken och har nu återuppbyggts i helt ny tappning. Vid lunchstoppet parkerades alla Koenigsegg-bilarna bredvid varandra – en otrolig eggkartong värd över en miljard kronor. Missa inte Shmee150:s film från rekordfesten.

LÄS MER:

[Se otroliga samlingen: Äger 8 unika Koenigsegg](#)

[Koenigsegg: "Visar ny bilmodell om något år"](#)

[Koenigsegg: "Den här bilen behåller jag till mig själv"](#)

[Youtubern kör Koenigsegg på autobahn: Törs inte...](#)

[Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)

[Världspremiär för ny Koenigsegg: Världens snabbaste...](#)



Maths Nilsson

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



9. En av de första i Sverige att satsa på Mercedes eldrivna lastbil

Posted by Kristofer Rask juni 12 kl 2024

Matgrossisten Martin & Servera satsar hårt på att elektrifiera sina transporter och redan idag har man 17 eldrivna tunga lastbilar. Nu blir företaget också ett av de första i landet som beställt Mercedes-Benz nya ellastbil eActros 600.



Den eldrivna lastbilen fick mycket uppmärksamhet när den tidigare i våras briljerade i ett räckviddstest av [tidningen Trucker Magazine](#). I en konfiguration om 4×2 dragbil med trailer och 36 tons bruttovikt körde den 36,2 mil i regn och blåst och hade 29 procent batteri kvar vid målet.

Martin & Servera har nu beställt två 6×2 exemplar som kommer att trafikera sträckan mellan Norrköping och företagets depå i Västberga i Stockholm. Med en enkel resa på 16 mil och underhållsladdning vid lastning och lossning kommer ellastbilarna klara uppdraget utan något problem.

– Det är viktigt för oss att lägga så lite tid som möjligt på icke-produktiv laddtid i depån. Med e600s räckvidd kommer vi att ladda vid lastport medan vi lossar och lastar. Det kommer med god marginal räcka för att ta oss tillbaka till Norrköping. Vi undviker att stå still extra bara för att ladda och det är en viktig framgångsfaktor för oss, säger Håkan Ekmyr, transportchef hos Martin & Servera.

Satsningen på eldrivna lastbilar kommer att fortsätta. Inom några år räknar företaget med att ha 50 stycken i drift och därmed kunna fasa ut flera diesellastbilar. Håkan berättar att den skepsis som en del förare först hade mot el-lastbilar idag är som bortblåst:

– Det är verkligen roligt att se personalens engagemang. Framför allt uppskattar våra chaufförer tystnaden och lugnet i en ellastbil, avslutar Håkan.

10. Lancia Flaminia Sport Zagato 1960

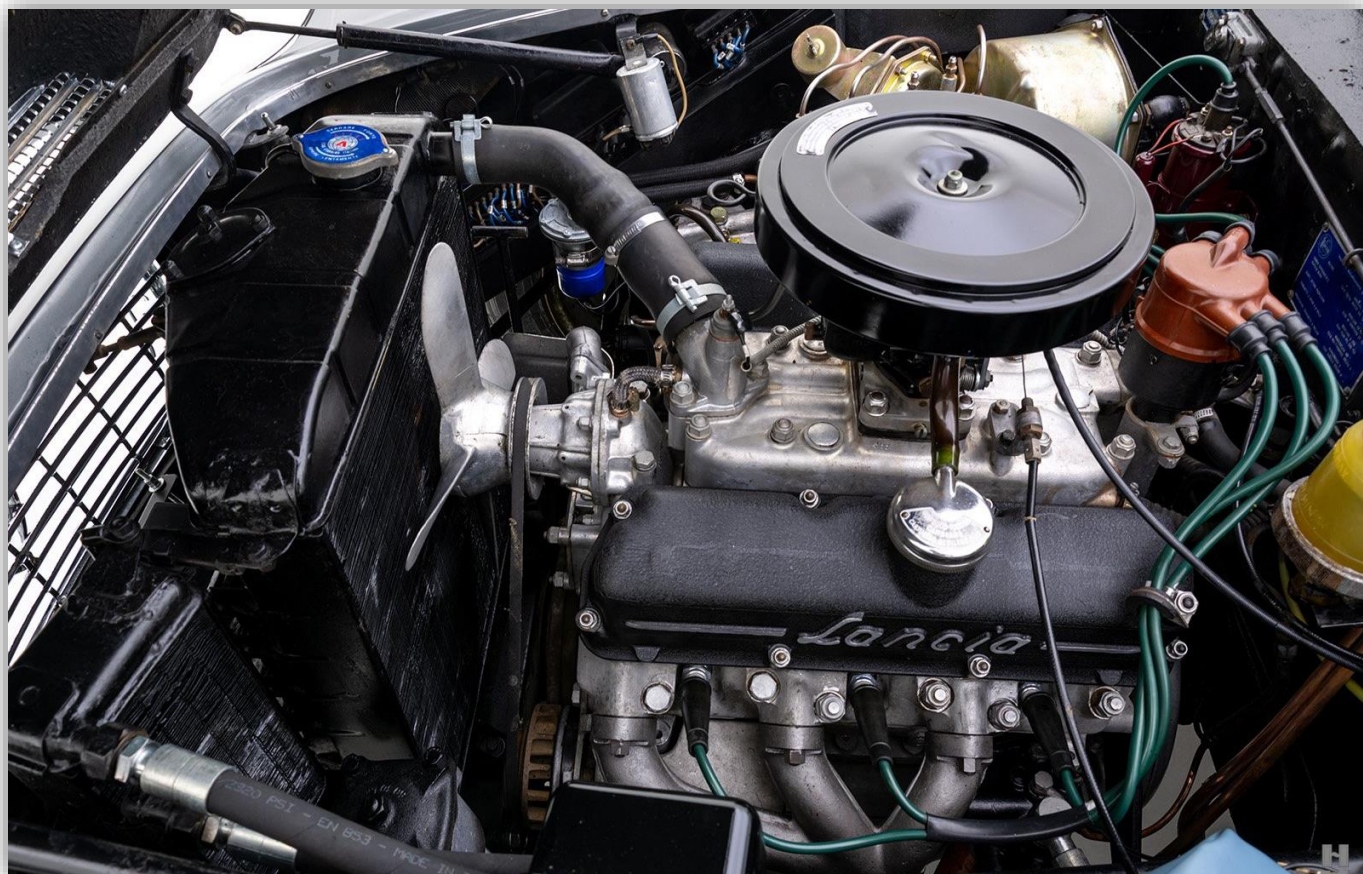


För många kan en lista över de största biltillverkarna i Italien ha svårt att nå förbi Ferrari, Lamborghini, Alfa Romeo och kanske Maserati. Men ställ samma fråga till en fullblodig *Petrol Head*, och Lancia skulle sannolikt vara det första ordet som kommer ur deras mun. Företaget som bar hans namn grundades 1906 av Vincenzo Lancia och fortsatte att producera några av de mest genomtänkta och eleganta bilarna som världen har sett. Standard Lancias bilar var i allmänhet mer konservativa än en jämförbar Alfa eller Maserati, men Lancia-bilar jämförs ofta med Mercedes-Benz för sin nivå av byggkvalitet och ingenjörskonst.





I praktiken kombinerade Lancia det bästa av två världar – att bygga bilar som kombinerade sofistikerad ingenjörskonst och snabb prestanda insvept i en underbar, omiskännligt italiensk kaross. Deras tekniska skicklighet återspeglades på racerbanan och specialsträckan, där de har haft enorma framgångar. Från 1960-talet till 1990-talet var rally Lancias favoritplats där de håller rekordmånga världsmästerskap för konstruktörer.





Bortsett från deras kvalitet har Lancia alltid varit känd som en stor innovatör, ansvarig för många viktiga nyheter som individuell framhjulsupphängning, den nu allestädes närvarande V6-motorn och den första produktionsbilen som var utformad för att använda radialdäck; de två sistnämnda debuterade med den briljanta Aurelia. År 1957 introducerade företaget Aurelias lika enastående ersättare, Flaminia. Flaminia, som erbjöds som en *fyr-dörrars Berlina* samt Coupé och Cabriolet med kort hjulbas, fortsatte temat av sofistikerad och stil som fastställdes av Aurelia, med fyrhjulsoberoende fjädring, fyrhjuliga skivbromsar monterade inombords bak, bakmonterad transaxel och den underbara V6:an helt i legering fram. Bortsett från den fabriksstillverkade Berlina, lånade en mängd av de stora italienska karossbyggarna sin hand till Flaminia; nämligen Pininfarina, Carrozzeria Touring och Zagato.

År 1959 lades Sport till i sortimentet, som hade en lätt aluminiumkaross designad och byggd av Zagato i Milano. De kurviga linjerna inkluderade till en början täckta strålkastare, det framträdande Zagato "double bubble"-taket och utfällbara dörrhandtag. En 2,5-liters V-6 fanns till en början endast i en Solex-förgasare, 118 hk-utförande och senare i treförgasare eller 3C-specifikation, bra för uppskattningsvis 138 hk. Efter att de första 99 exemplaren byggdes förbjöd ändringar i väglagstiftningen i Italien produktionen av fordon med täckta strålkastare, vilket föranledde en andra serie av Sport, med öppna strålkastare och en reviderad instrumentbräda. Under årens lopp uppgaderades Flaminia Sport Zagato gradvis med en treförgasarmotor och senare en 2,8-litersmotor. 1964 ersattes Sport av Super Sport med reviderad styling. Produktionen upphörde 1967, då 593 Flaminia kläddes av Zagato, vilket gjorde alla Zagato-byggda Flaminia till ett anmärkningsvärt samlarobjekt.



Flaminia Sport som erbjuds här, chassi 824.001337, såldes ny till Giovanni Tavella S.p.A., ett Milano-baserat företag, som ägs av Enrico Tavella, Luca Zagatos farbror. Enligt det italienska *librettot* och ACI:s vägregistreringsregister behöll Giovanni Tavella S.p.A. Flaminia fram till 1983, då ägandet överfördes direkt till Luca Zagato.

Under hans ägande restaurerades Lancia, och mycket av arbetet utfördes enligt uppgift av Zagatos verkstad i Terrazzano di Rho. Man tror att även vid denna tid byttes den ursprungliga motorn ut mot den nuvarande enheten. Lancia skulle förbli i Zagato-familjens ägo fram till 2020, då den såldes till den nuvarande ägaren, en finsmakare med en passion för finkonstruerade sport- och GT-bilar.

Den här bilens mörksilverfärg passar perfekt till de skarpa Zagato-linjerna. Kaross och lack är i fin ordning, med bra skarpa slutna linjer och rena reflektioner. Brightwork, inklusive kromstötfångare och känsliga aluminiumlister är alla mycket väl presenterade. Bilen åker på riktiga Michelin X radialer monterade på fabriksoriginal stålfälgar skodda med korrekta navkapslar och trimringar. och en uppsättning ordentliga Carello-strålkastare lyser upp vägen.

Interiören är särskilt tilltalande, klädd i svart läderklädsel i grått på sätena med svart matta bunden i ljusgrått, samt grå klädsel på dörrpanelerna och bagageutrymmet. Massor av kromdetaljer och accenter skapar en verklig känsla av tillfälle när du glider bakom ratten. Instrumentbrädan, instrumenten och ställverket verkar alla vara i mycket välbevarat originalskick. Kabinen för två passagerare är exemplariskt italiensk: Enkel, elegant och fint detaljerad med en perfekt avvägd lyster.

Mittpunkten i denna Flaminia är den fantastiska 2,5 liters V6:an. Motorrummet är snyggt och väldetaljerat, med ordentliga ventilkåpor med rynkfinish, en korrekt originalluftrenare och korrekta slangar, kopplingar och klämmor. Denna Lancia Flaminia är först och främst en förarbil, V6:an är stark och går bra, chassit är solitt och tätt och körupplevelsen är sublim.

Förutom viktiga registreringsdokument i original finns även den ursprungliga försäljningsdokumentationen, inklusive mottagandet av en deposition och det efterföljande saldot, som verifierar dess unika ägarhistorik knuten till Zagato-familjen. Flaminia åtföljs också av en bruksanvisning och domkraft.

Dessa ytterst sällsynta bilar kommer mycket sällan ut på marknaden; Detta är ett utmärkt tillfälle för en kräsen samlare att förvärva en av Zagatos mest fulländade skapelser.



11. Hispano-Suiza

Det dubbelpipiga namnet indikerar att denna berömda biltillverkare kombinerade schweizisk ingenjörskonst med spanskt stöd.



Hispano-Suiza Alfonso XIII 1912

Den schweiziske ingenjören Marc Birkigt, som arbetade i Barcelona, hade redan designat några tidiga "Cuadra"-bilar på 4,5 hk och 7,5 hk och "Castro"-modeller, innan Damien Mateu klev in och hjälpte till att bilda La Hispano-Suiza Fabricia de Automoviles.

De första Hispano-Suiza-bilarna ställdes ut på Parissalongen 1906. De döptes om till Castro och drevs av 3,8-liters och 7,4-liters, pargjutna, modulära, fyrcylindriga motorer som snart utvecklades till sexcylindriga versioner.

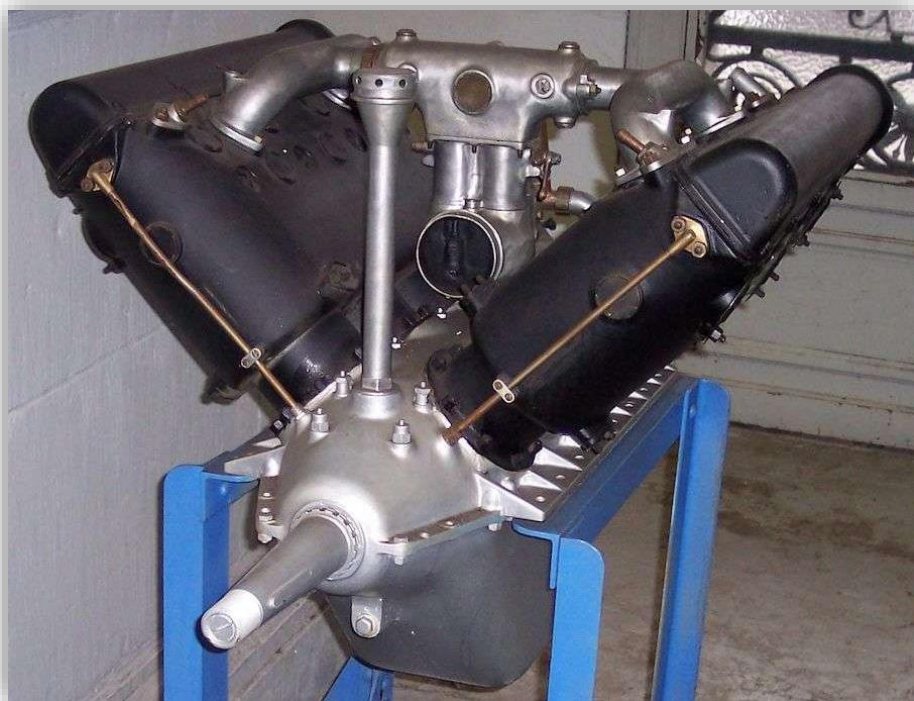
En av företagets första kunder var den unge spanske kungen Alfonso XIII. Han förblev den största kunden och köpte ett 30-tal Hispano-Suizas under sin regeringstid.

En tävlingsmodell utvecklades för Coupe des Voiturettes Boulogne och för Catalan Cup-tävlingarna, där Hispano-Suizas placerade sig på andra respektive fjärde plats. Denna framgång gav upphov till Alfons XIII-modellen, uppkallad efter kungen.

Alfonso XIII baserades på tävlingsmaskinen, men med en omdesignad 64 hk motor. Tävlingsmotorn hade konstiga 65 mm x 200 mm bornings- och slaglängdsdimensioner som måste ha gett ett enormt vridmoment, men som inte var idealiska för en gatbil. Produktionsmotorn hade dimensioner på 80 mm x 180 mm som fortfarande var mycket konservativt "underfyrkantiga", men inte lika radikala.

År 1911 hade Hispano-Suiza öppnat en fabrik i Paris som utökades 1914 för att tillgodose den franska efterfrågan som överträffade de spanska kundernas.

Krigsmolnen hopade sig och Marc Birkigt vände sin genialitet mot konstruktion och produktion av flygmotorer.



Hispano-Suiza 8A.

Hans lätta V8-lösning var utformad kring ett vevhus i aluminium, på vilket lätta stålfoder var fästa. Andra innovationer var överliggande kamaxlar och drivhjulreduktionsväxlar. En senare utveckling var en ihålig propelleraxel, vilket gjorde det möjligt att avfyra projektiler med en diameter på upp till 37 mm genom propellerbussningen, vilket eliminerade behovet av en synkroniseringsväxel.

Hispano-Suizas flygmotorer drev ungefär hälften av de brittiska och franska flygplanen från första världskriget.



Maskotstatyetten på toppen av kylaren efter första världskriget var storken, symbolen för den franska provinsen Alsace, tagen från skvadronemblemet målat på sidan av ett Hispano-Suiza-motordrivet stridsflygplan som hade flugits av det franska flygaräppet Georges Guynemer under första världskriget.



1919 Hispano-Suiza H6.

Efter kriget, på bilsalongen i Paris 1919, visade Marc Birkigt den sensationella H6 Hispano-Suiza. Denna lyxbil drevs av en flygplansmotorbaserad, överliggande kamaxel, rak sexa, med ett lätt vevhus i aluminium och inskruvade stålfoder. Kylvätskekanalerna var kamin-
emaljerade för att förhindra korrosion.

Vevaxeln i stål med sju huvudlager frästes från ett ämne på 272 kg ner till en färdig storlek på 16 kg.

Fyrhjulsbromsarna hade aluminiumtrummor och en servoassistansmekanism, som drevs av en axel från växellådan för att ge servoassistans när bilen bromsade in. (Denna teknik licensierades senare till Rolls Royce.)

Inte undra på att Hispano-Suiza beskrevs som "**världens bästa bil**".



Hispano-Suiza H6B 1922.



Hispano Suiza H6 Chassi 1928.

År 1922 ökade effekten till 135 hk och 160 hk fick H6C med åttalitersmotor från 1924. Hispano-Suiza-modellprefixen H, I, J och K anger fransk tillverkning och prefixet "T" anger spansk tillverkning.

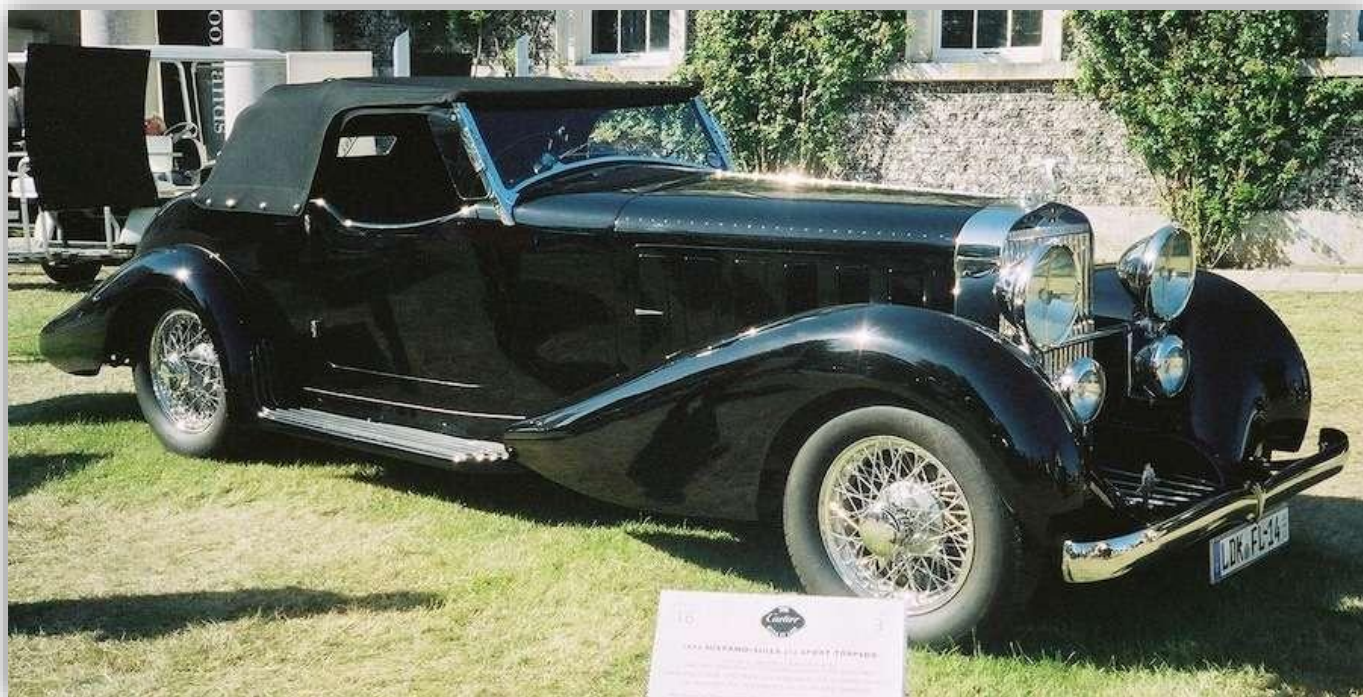
Även om vissa av de spanska modellerna liknar de franska, är de i allmänhet mindre kraftfulla och ibland med en lägre specifikation. Många T-modeller hade fyrcylindriga 2,5-litersmotorer på 90 hk.



Hispano Suiza H6B Cabrio 1928.

Under perioden 1926–1929 tillverkade Škoda 100 Pragbyggda H6B-modeller, på licens från Hispano-Suiza.

Dessa bilar, kända som Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS-modeller, var utrustade med karosser med en lång hjulbas på 3690 mm.



Hispano Suiza Sport Torpedo 1933.

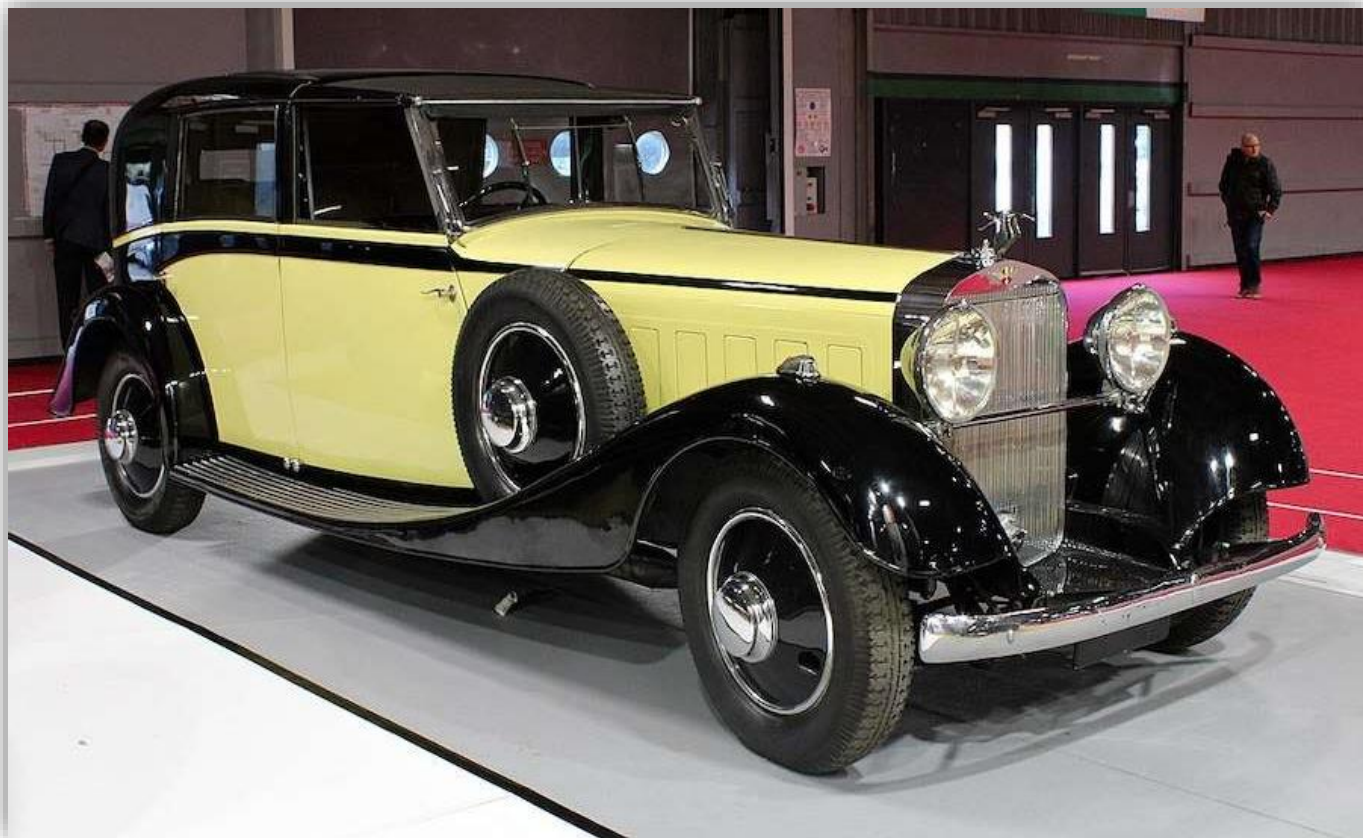
I mitten av september 1926 gjorde Hispano-Suiza en jämförelse mellan originalbilen och den licensierade Škoda och fann att den tjeckiska produkten var överlägsen i många avseenden, inklusive mer exakt växelkontroll och styrning.

I6 var en "mellanmodell" med ett förkortat H6-chassi och en sexcylindrig 3,8-litersmotor. Den spanskbyggda versionen var T49.

Hispano-Suiza J12 ersatte H6-varianterna 1931, även om "Xenia" från 1938 var en aerodynamisk övning, byggd på H6B-chassit.



Dessa bilar, kända som Škoda Hispano-Suiza 25/100 KS-modeller, var utrustade med karosser med en lång hjulbas på 3690 mm.



Hispano Suiza J12 1934.

J12 var den dyraste modellen som företaget tillverkade och kom endast som ett chassi, för påbyggare att arbeta med sin magi på.

Kraften kom från en 9,4-liters V12-motor på 220 hk som hade "fyrkantiga" mått på 100 mm borring och 100 mm slaglängd. Den "stakades" till 120 mm för en cylindervolym på 11,3 liter, med 250 hk 1935.

Den avvek från den accepterade Hispano-Suiza tekniska designen genom att ha stötstängsmanövrerade, överliggande ventiler snarare än överliggande kamaxlar och den enda anledningen var det påträngande ljudet från OHC-designen som Marc Birkigt inte trodde hörde hemma i vad som var en av världens mest prestigefyllda bilar.



Hispano-Suiza J12-motor.



Hispano-Suiza 1923 för Phryne Fisher (Essie Davis).

I mitten av 1930-talet var varumärket Hispano-Suiza känt bland de rika och berömda. Den inspirerade till den franska evighetstriangelfilmen *L'Homme à l'Hispano*.

Långt senare visade ABC:s kriminalthrillerserie *Miss Fisher's Murder Mysteries* en Hispano-Suiza från 1923 som var hjältinnan Phryne Fishers (Essie Davis) dagliga bilresa.

Det spanska Civikriget bröt ut 1936 och Kataloniens regionala regering förstatligade praktiskt taget Hispano-Suiza-fabriken i Barcelona, med prioritet på lastbils- och vapenproduktion.

När krigsmolnen hopade sig över Europa igen tog den franska regeringen 1937 kontroll över dotterbolaget Hispano-Suiza i Paris och fick företaget att fokusera på tillverkning av V-12Y-flygmotorer. Den franska fabriken hade dock förlitat sig på många spansk tillverkade komponenter, så produktionskapaciteten var begränsad.

En spansk-Suizisk svanesång var den unika H6B Dubonnet Xenia som gjordes för den franske piloten och racerföraren André Dubonnet 1938. Bilen byggdes på chassit från Hispano-Suiza H6B, men med den kraftfullare motorn från H6C och en helt ny karossdesign av lyxkarossbyggaren Jacques Saoutchik.

Marc Birgikt patenterade en 20 mm flygplanskanon som monterades på de flesta av Storbritanniens Fighter Command-flygplan under andra världskriget. Sedan återvände han till Schweiz, där han fortsatte att arbeta med ingenjörprojekt, tills han dog 1953, 75 år gammal.

Efter kriget drabbades Spanien av handelsembargon och Barcelona-divisionen av Hispano-Suiza såldes till ENASA, tillverkaren av Pegaso-lastbilar och därefter Pegasos bilsortiment.



Hispano Suiza H6B Xenia.

Världen hade dock inte sett den sista Hispano-Suiza-bilen. Den elektriska superbilen Carmen visades på bilsalongen i Genève 2019, ironiskt nog finansierad av Peralada Group som ägs av familjen Suque Mateu – ättlingar till Damian Mateu, Birgikts finansiär från 1904. Carmen-karossen är en uppenbar hyllning till Xenia från 1938.





12. Hispano Suizas nya elbil har storkvinge på bakluckan

Bobby Green 2024-06-14 kl 17:00

Bra med vingar när det går undan.



FILM: <https://youtu.be/-8q6ZOLhfil>

Storcken har landat! Men inte med en bebis, utan med en bil. Nu drar Hispano Suiza täcket av den senaste specialversionen av modellen Carmen. Den här har tilläggsnamnet Sagrera och firar tillverkarens 120-årsjubileum - med en storkvinge. Eller vingen på bakluckan ska i alla fall vara inspirerad av vingarna på en stork. Det är blir tredje versionen av Suiza Carmen och precis som de tidigare är bilen helt eldriven. Under skalet finns ett batteripack på 103 kWh som ska ge räckvidd på 48 mil och inte mindre än fyra elmotorer som tillsammans ska generera 1115 hästar. 0-100 km/h ska gå på snabba 2,6 sekunder. Det finns diffspärr på bakaxeln, justerbar fjädring och keramiska bromsskivor. Föregångarna har lite mindre batteri (80 kWh) och inte lika vasst chassi som denna, och inte samma aerodynamiska egenskaper då. Batteriet ska vara utvecklat av Hispano Suiza själva och det tillverkas i Barcelona. Sagrera kommer att visas upp och köras på Goodwood Festival of Speed nästa månad.



Bobby Green





Roger Warolin