



Zimmer Quicksilver

- 1. Kia EV3 vill slå ut Volvo EX30**
- 2. Så blir nya Volvo EX60**
- 3. Första provkörningarna av Volvo EX90 är här**
- 4. Volvo Cars aktie rasar efter EX90-provkörningar**
- 5. Volvoförsäljning i augusti är den bästa sedan 2021**
- 6. Volvo ökar elbilsförsäljningen**
- 7. Provkörning av Ferrari Purosangue**
- 8. Skånska åkeriet köper ännu fler eldrivna lastbilar**
- 9. Zimmer Quicksilver**
- 10. Cisitalia 202 Gran Sport**
- 11. Maharajas lyxåk korad till årets bil**
- 12. Grattis Studebaker Dictator**

1. Svenskt pris på Kia EV3 – vill slå ut Volvo EX30

Publicerad 5 sep 2024 kl 10.06

Volvos storsäljare EX30 får konkurrens. Nu kan du beställa nya Kia EV3 och för grundversionen med det stora batteriet är prislappen 499 300 kronor. Vi är i Sydkorea och provkör bilen.



Nu kan du beställa Kia EV3 och priserna är i nivå med de för Volvo EX30.

Många ser fram emot nya **Kia EV3**, en kompakt eldriven suv med inte allt för hög prislapp. Och när Kia öppnar dörren för de första provkörningarna har de också räknat fram de svenska priserna.

Prislistan visar att EV3 verkligen tänker ta en match med **Volvo EX30**. En EV3 Long Range, alltså det stora batteriet på drygt 81 kWh, kostar 498 300 kronor. Med Plus-nivån på utrustning blir priset 530 300 kronor. I GT Line är priset 580 300 kronor.

Kia ska sälja EV3 med två olika batterier samt fram- eller fyrhjulsdraft. Den fyrhjulsdrivna versionen finns då bara med det större batteriet. Med framhjulsdraft kan du välja ett mindre batteri på drygt 58 kWh.

Interiören i EV3 påminner om den i storasyskonet **EV9** med en stor bildskärm på 30 tum som löper längs vänstersidan av instrumentpanelen.

Provkörs nu

Även på utsidan påminner EV3 om EV9 med en lite kantig form. I GT Line-utförande ser nederdelen och fälgarna lite annorlunda ut jämfört med standard- och plus-versionen.

När Kia berättar om EV3 jämför de gärna med Volvo EX30 och då på de punkter där Volvon fått kritik. EV3 har ett bagageutrymme på hela 460 liter och en frunk på 25 liter. Baksätet rymmer även vuxna passagerare.



Maximal laddeffekt på EV3 är 130 kW och det är i dagsläget inte aktuellt att sälja en billigare version med LFP-batterier. Med det mindre batteriet är laddtiden mellan 10 och 80 procent fyllt batteri i praktiken densamma vilket tyder på att laddeffekten är lägre med det lilla batteriet.

De första provkörningarna av EV3 genomförs just nu i Seoul, Sydkorea, där bilen också ska byggas.





2. Så blir nya Volvo EX60 – får ny SPA3-plattform

Av Maths Nilsson 5 september 2024, 07:33

Volvo lovar nu att städa upp i röran med tre olika plattformar för elbilar. Istället ska en enda ny plattform med snabbare Core Computing ta Volvos elbilar in i framtiden. Nya elbilen Volvo EX60 blir första bilen ut på nya SPA3-plattformen, bekräftar Volvo.



Volvo Cars har idag en kapitalmarknadsdag i Göteborg där de kommer berätta om sin framtida strategi. Redan på morgonen avslöjar Volvo att de ska städa upp i de vildvuxna floran av elbilsplattformar. Idag har Volvo tre olika arkitekturer för att bygga elbilar. Resultatet har förutom höga kostnader blivit att systemen i nya EX30 och EX90 har haft problem med IT-systemen och en rad buggar.

CMA för Volvo EX40, Geely SEA för EX30 och SPA2 för nya EX90 – Så många arkitekturer är en kostnadsmiss för en liten biltillverkare som Volvo. Till exempel bygger BMW och VW merparten av sina modeller på en enda plattform. Men nu lovar Volvo att städa upp i plattformskaoset. Nya SPA3 ska teknikbasen för alla kommande modeller. Den första modellen med nya tekniken blir Volvo EX60 som byggs i Torslanda från nästa år.

– Vår första bil som byggs på SPA3 kommer att vara den kommande helelektriska EX60 SUV, uppger Volvo.

Volvos nya Core Computing-system från Nvidia ska sitta i alla nya elbilar från Volvo i framtiden. Tre plattformar ska bli en på sikt.

Den nya SPA3-bygglådan ska kunna användas till alla kommande bilmodeller. Den ska använda Volvos nya Core Computing-teknik med högre kapacitet än idag. Det betyder att bilarna ska kunna uppdateras på samma sätt som Tesla. Och Volvo ska slippa hålla igång tre olika system samtidigt.



Volvos nya Core Computing-system från Nvidia ska sitta i alla nya elbilar från Volvo i framtiden. Tre plattformar ska bli en på sikt.

– Det betyder att vi, om vi ville, kontinuerligt kunde utveckla och bygga bilar av alla storlekar – större än EX90 och mindre än EX30 – med samma teknikbas, uppger Volvo.

Resultatet ska på sikt bli lägre kostnader när samma teknik kan användas för alla bilmodeller. Men det finns risk att Volvo istället blir sittande med fyra elektriska plattformar under en period: CMA, SEA, SPA2 och SPA3.

Volvo har haft enorma problem med utvecklingen av Core Computing till EX90 som blir först ut med tekniken. De döper nu om hela paketet med system, moduler, mjukvara och hårdvara till klatschiga "Volvo Cars Superset tech stack". Men problemen är fortfarande desamma och nya Volvo EX90 släpps ut till kunderna utan 10 viktiga funktioner. Journalister som provkörde upplevde en rad buggar.

– Volvo Cars Superset tech-stack förändrar sättet att jobba från grunden: den gör att all vår ingenjörssatsning kan kanaliseras i en enda riktning som driver alla våra produkter, istället för att arbeta med specifika bilprojekt, säger Anders Bell, Chief Engineering & Teknikansvarig på Volvo Cars.

Enligt Anders Bell, som jobbat på Tesla, ska nu kvaliteten i datasystemen vara på rätt väg med det nya arbetssättet.

– Våra ingenjörer kommer att arbeta på en superset, ständigt förbättra, växa och utöka dess kapacitet och funktioner. Detta möjliggör dramatiskt förbättrad kvalitet, ökad hastighet till marknaden och ständigt bättre bilar för våra kunder.

LÄS MER:

- [Volvo planerar ny hemlig modell: Skyddar namnet C60](#)
- [Kurslyft för Volvo Cars inför dagens "ödeslansering" av EX90](#)
- [Volvo EX90 försenas – har drabbats av mjukvaruproblem](#)
- [Volvo Cars samarbetar med Tesla – byter alla kontakter i USA](#)
- [Ny algoritm ska ge Volvo supersnabb laddning](#)
- [Volvo i namnkrock med Lexus – riskerar juridisk strid](#)



Maths Nilsson



3. Första provkörningarna av Volvo EX90 är här

Av Bobby Green 2024-09-04 kl 10:00

Fortfarande inte färdig dock.



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

Mängder av journalister har nu äntligen fått testa Volvos nya eldrivna flaggskepp EX90 på riktigt och äntligen kan vi få reda på hur den faktiskt är, istället för massa lovord i pressreleaser. Och mycket är bra, men det finns även en hel del som inte är det. Och bilen är egentligen inte färdig än, vilket är rätt synd då många nog är pepp på denna.

Bilen upplevs som ganska svennig på gott och ont. Man vill ha 997.000 kronor för den men alla grejer känns inte som den prisklassen. Det är lite hinkplast i interiören och saker som sladdrig laddlucka känns rätt trött i den här prisklassen. EX90 visades upp i november 2022 och skulle lanseras i år men mängder av käppar har satts i hjulen vilken har förhindrat det. Mest handlar det om mjukvaran. När den nu äntligen är ute på vägarna saknar bilen en del säkerhetsfunktioner, Carplay, vehicle to grid samtidigt som Lidar-grunkan på taket inte är igångsatt än. Det är också oklart när alla grejerna ska komma. Volvo har även haft problem med bilens huvuddator som är långsam och annat, så den ska faktiskt bytas ut. Hur det påverkar kunderna vet vi dock inte än. På det stora hela verkar det dock vara en bra bil. Men syskonet Polestar 3 är roligare att köra, och konkurrenten Audi Q8 e-tron är bekvämare. Volvon hamnar någonstans mellan dessa. Mellanmjölk alltså, men det är väl kanske precis där Volvo ska vara?

Jag specade upp bilen så mycket det går i [konfiguratorn](#) och då landade prislappen på 1.300.800 kronor. Sen måste jag vänta 8-9 månader innan jag får min bil också. Värt?



FILM: <https://youtu.be/JkkuA9AQnYc>



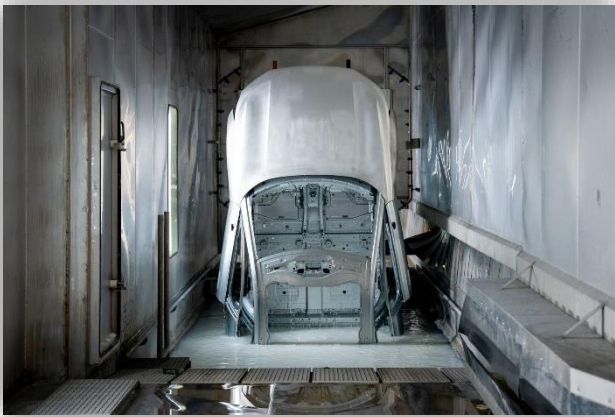
FILM: <https://youtu.be/zwSDEY-MY4M>



FILM: <https://youtu.be/hxRQU7eVHS4>



**Volvo kommer skeppa EX90 utan flera funktioner
Ska uppdateras trådlöst senare**



**Nu har Volvo EX90 börjat tillverkas
Äntligen!**



**Volvo EX90 blir första elbilen med batteripass
Blir krav i EU**



**Teknikens Värld har fått åka med i Volvo EX90
Tyst och komfortabel**



**Polestar 3, 4 och Volvo EX90 får 800-voltsteknik
Kanske inom två år**



**Så mycket kostar billigare versionen av Volvo EX90
Finns nu som bakhjulsdriven**



**Nu kostar Volvo EX90 under miljonen
Levereras tidigast 2025**



4. Volvo Cars aktie rasar efter EX90-provkörningar

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-09-04 Updaterad 2024-09-04

Sedan provkörningar av den nya elbilen Volvo EX90 började publiceras har Volvo Cars B-aktie rasat rejält på börSEN.



Volvo Cars vd visade upp EX90 på ett globalt event i Stockholm i november 2022.

Volvo EX90 är det nya flaggskeppet och är den första renodlade elbilen som konstruerats av Volvo själva. Den ligger också till grund för **Polestar 3**.

Den ursprungliga planen var att EX90 skulle lanseras som både laddhybrid och elbil, men Volvo bestämde senare sig för att göra EX90 till ren elbil för att slippa en del kompromisser och i stället hålla liv i **XC90 med en ny facelift**. Detta försenade EX90 med ett år.

På vägen uppstod ytterligare förseningar på grund av problem med att utveckla mjukvaran. Därför fick lillebror **EX30** som bygger på en Geely-plattform släppas före.

Nu när det äntligen blivit dags att fullt ut presentera Volvo EX90 visar vår provkörning, liksom många andra mediers, att bilen ännu inte är helt klar och saknar bland annat en av sina främsta funktioner – självkörning med hjälp av lidarkamera.

Det är också problem med att bilens huvuddator slukar en massa ström när bilen är parkerad och det ryktas om att en eller flera datorer i bilen kommer att behöva bytas ut i efterhand.

Kanske är det dessa dystra konstateranden som fått luften att gå ur Volvo Cars-aktien som till skrivande stund tappat närmare 8 procent på börSEN sedan provkörningarna började publiceras.

5. Volvo försäljning i augusti: Bästa sedan 2021

Publicerad 2024-09-05 kl 11:28 (uppdaterad 2024-09-05 kl 11:47)

Volvo ökade sin försäljning globalt med tre procent i augusti och levererade de bästa siffrorna sedan 2021. Trots det reviderar Volvo sina intäktsmål till 2026.



Totalt sålde Volvo Cars 52 944 bilar i augusti, vilket är en ökning med tre procent jämfört med augusti förra året. Siffran är den bästa sedan 2021.

Drivande var elbilsförsäljningen i Europa som ökade med 32 procent jämfört med året innan. Däremot var det kämpigare på den kinesiska marknaden där försäljningen minskade med 23 procent.

Försäljningen av elektrifierade modeller (helt elektriska och laddhybrider) ökade med 47 procent jämfört med samma period 2023. I augusti utgjorde renodlade elbilar 25 procent av försäljningen.

Volvo XC60 var den mest sålda modellen med 14 723 bilar, följt av XC40/EX40 och EX30 med 10 668 respektive 8 346 bilar.

Hittills i år har tillverkaren sålt nästan en halv miljon bilar globalt, vilket också är en ökning med elva procent jämfört med året innan.

– Utvecklingen i Europa var särskilt uppmuntrande, eftersom försäljningen av våra elbilar fortsätter att växa i snabb takt, med EX30 i spetsen, säger Björn Annwall, kommersiell chef och vice vd på Volvo Cars.

Trots gröna försäljningssiffror väljer Volvo Cars att justera sina marginalmål till 2026, till mellan sju och åtta procent. Dessutom revideras de absoluta intäktsmålen på mellan 550 och 600 miljarder svenska kronor. Ambitionen är nu i stället att bilmärket ska växa snabbare än premiumbilmärket i stort fram till 2026. Beslutet är en konsekvens av att **överge sitt elbilslöfte till 2030.**

Mer från Vi Bilägare:



Volvo XC90 får nytt liv – nio år efter premiären



Siffrorna skenar – 1,4 ton tyngre än "gamlingen"



Så ska Volvo rensa upp i "plattformsröran"



Anders Nilsson

6. Volvo mot strömmen – ökar elbilsförsäljningen

Publicerad 2024-09-05 kl 11:28

(uppdaterad 2024-09-05 kl 12:01)

Text Anders Nilsson

Volvo ökade sin försäljning globalt med tre procent i augusti och levererade de bästa siffrorna sedan 2021. Pådrivande var den ökade elbilsförsäljningen i Europa. Trots det reviderar Volvo sina intäktsmål till 2026.



Totalt sålde Volvo Cars 52 944 bilar i augusti, vilket är en ökning med tre procent jämfört med augusti förra året. Siffran är den bästa sedan 2021.

Försäljningen i Europa ökade med 32 procent jämfört med året innan, där elbilarna var populära. Trots att **efterfrågan på elbilar i Europa** minskar, ökade Volvo sin försäljning av renodlade elbilar med 137 procent jämfört med samma månad förra året. Däremot var det kämpigare på den kinesiska marknaden där försäljningen minskade med 23 procent.

Försäljningen av elektrifierade modeller (helt elektriska och laddhybrider) ökade globalt med 47 procent jämfört med samma period 2023. I augusti utgjorde renodlade elbilar 25 procent av försäljningen.

Volvo XC60 var den mest sålda modellen med 14 723 bilar, följt av XC40/EX40 och EX30 med 10 668 respektive 8 346 bilar.

Hittills i år har tillverkaren sålt nästan en halv miljon bilar globalt, vilket också är en ökning med elva procent jämfört med året innan.

MOTORNYTT

– Utvecklingen i Europa var särskilt uppmuntrande, eftersom försäljningen av våra elbilar fortsätter att växa i snabb takt, med EX30 i spetsen, säger Björn Annwall, kommersiell chef och vice vd på Volvo Cars.

Trots gröna försäljningssiffror väljer Volvo Cars att justera sina marginalmål till 2026, till mellan sju och åtta procent. Dessutom revideras de absoluta intäktsmålen på mellan 550 och 600 miljarder svenska kronor. Ambitionen är nu i stället att bilmärket ska växa snabbare än premiumbilmarkanden i stort fram till 2026. Beslutet är en konsekvens av att **överge sitt elbilslöfte till 2030.**

Mer från Vi Bilägare:



Volvo XC90 får nytt liv – nio år efter premiären



Så ska Volvo rensa upp i "plattformsröran"



Anders Nilsson

7. Provkörning av Ferrari Purosangue

Publicerad 1 sep 2024 kl 16.26

Den är slutsåld de kommande två åren – minst. Och med fyra bekväma stolar, bagageutrymme som räcker för en barn vagn och en prislapp en bra bit norr om fyra miljoner förstår vi varför. Eller är det ljudet från V12:an på 6,5 liter och 725 hästkrafter som lockar? Vi bestämde oss för att ta reda på varför Ferrari Purosangue är så eftertraktad.



Jan-Erik Berggren betraktar en suv... från självaste Ferrari.

Mulsanne och Arnage flimrar förbi. Ett par Ford och en Porsche försvinner i backspeglarna. Jag dånar igenom en chikan och en s-kurva. Ljudet från V12-motorn är snällare än jag förväntat mig men ändå förföriskt, beroendeframkallande. 24 timmar senare är det dags att parkera och jag inser plötsligt: oj, jag glömde att hämta på dagis.

Det är förstås något alldeles speciellt att provköra en ny **Ferrari** och provkörningen sker i Frankrike vid racerbanan Le Mans. Helig mark för bilentusiaster i allmänhet och även för italienska Ferrari. Mulsanne och Arnage är klassiska delar av racerbanan, precis som Porsche- och Ford-kurvorna, men också små fina byar utanför staden Le Mans.

Det här är nytt

Familjebil

För första gången bygger Ferrari en suv, även om de inte vill kalla de för det, för familjen.

Aktiv fjädring

En dyr och tekniska avancerad historia som ger bästa möjliga köregenskaper.

Fyra dörrar

Bakdörrarna öppnas åt fel håll för ett bra insteg men utrymmet i baksätet blir ändå sisådär.



Bara vanlig instrumentering – ingen stor bildskärm i Ferrari Purosangue.

För mig är det allra första gången jag sitter bakom ratten på en helt ny Ferrari och då har jag ändå provkört bilar sedan 2001. Med det sagt är det oundvikligt att inte nämna sommaren 2002. Jag hade köpt ett hus söder om Stockholm och bokat vänner för att hjälpa till med den stora flytten. Då ringer telefonen.

– Hej, vi har fått en plats för en svensk journalist på en provkörning av **Ferrari Enzo**.

Det är förstås ett drömmuppdrag på alla sätt men jag kan inte boka om hela flytten, det är helt omöjligt av flera olika anledningar. Jag föreslår att en kollega ska åka till Italien nästa dag men när jag avslutar samtalet är det det sista jag hör från Ferrari på 20 år.

Enzo är en ikonisk Ferrari-modell på ett helt annat sätt än **Purosangue** men när jag får chansen 22 år efter Enzo tackar jag inte nej. Inte en gång till.

Aktivt på riktigt

Min kollega Daniel Östlund reste till Maranello för att titta på och berätta om alla tekniska detaljer på Purosangue. **Du hittar hans omfattande och bra beskrivning av bilen här.** Speciellt roligt är det att läsa Östlunds förklaring om hur den aktiva fjädringen fungerar:

”Nu till det som kommer att skriva in Ferrari Purosangue i historieböckerna. Den har nämligen aktiv fjädring. Inte adaptiva stötdämpare, utan riktig aktiv fjädring, precis som Formel 1-teamet Williams använde i början av 1990-talet. Det är någonting helt annat än allting vi har vant oss vid hittills och Ferrari är först i världen om att använda det i en serietillverkad bil avsedd för gatbruk. Det går inte att nog understryka hur stor nyhet det här är.



Fjädringskomponenterna på Purosangue.

Principen ser i korthet ut så här: En elmotor ser till att putta ut eller dra in hjulet i förhållande till karossen. Fjädringsrörelsen påverkas alltså aktivt. Elmotorerna, en för varje hjul, arbetar hela tiden och reagerar på några millisekunder på alla de signaler som kommer från sensorer runt om i bilen, drar in eller puttar ut hjulet beroende på vad som händer nere vid vägen, eller vad föraren håller på med bakom ratten. Och vips har man löst problemet med att en SUV har dåliga köregenskaper på grund av sin höga tyngdpunkt.

Parallellt med den aktiva fjädringen finns också en konventionell skruvfjäder och en passiv stötdämpare, men ingen av dem spelar huvudrollen i fordonsdynamiken. Fjädern är en avlastning för att bilen ska hålla en vettig grundhöjd och stötdämparen sorterar ut energin ur fjädringsrörelsen.

Ändå har man valt en avancerad stötdämparteknik med så kallade spoolventiler, en lösning som annars mest används i väldigt dyra racingdämpare. Eller för den delen i bilar som Aston Martin One-77, Ford GT och specialmodellen Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano.”

Jag gör mitt bästa för att provocera fram reaktioner från den aktiva fjädringen på småvägarna mellan Arnage och Mulsanne men inser att jag hade behövt få några timmar ute på racerbanan Le Mans för att kunna säga något intelligent om fjädringen, om ens det hade hjälpt. Bilen fungerar i alla fall utmärkt i de relativt låga farter jag når upp till. Snabb och direkt respons från styrningen och exakt respons från gaspedalen. Om jag pressar bilen gör den precis det jag vill, siktar jag på en punkt när jag styr in i kurvan kommer jag precis dit och utgången av kurvan blir precis som jag vill.



Dörrarna öppnas åt fel håll vilket gör det enkelt att kliva in men det är trångt utanför och även trångt i baksätet.

Tydliga skillnader

Jag kör mest på körlägena sport och komfort, det finns även lägen för snö och is samt för blött väglag och det finns en tydlig skillnad. I sportläget växlar bilen lite snabbare och den aktiva fjädringen är lite hårdare, i komfortläget är det aningen snällare och bilen sväljer även små ojämnheter utan att det känns alls vare sig rumpa i stolen eller fingertoppar på ratten.

Det är förstås ingen överraskning att Ferrari fått med sig riktigt bra köregenskaper nu när de byggt en lite större och högre sportbil. För även om designen på utsidan trollet bort intrycket av att Purosangue är en SUV så är det precis så den känns från förarplatsen. Sittpositionen är hög och det är väldigt likt att sitta bakom ratten i en **Porsche Cayenne** eller en **Bentley Bentayga**. Väljer jag sportläget sänks bilen en aning och det blir mer än känsla av personbil än SUV.

Fyrsitsiga Purosangue har ett stort bagageutrymme på 473 liter trots den något sportiga taklinjen. Utrymmet i baksätet är inte lika imponerande. Mina 189 centimeter ryms bakom mig själv men mer än så är det inte. Med en hjulbas på över tre meter hade jag förväntat mig mer benutrymme i baksätet.



En vacker Ferrari med muskulösa höfter.

Muskulösa höfter

Purosangue är i mitt tycke också en vacker bil med sin nätta nos och muskulösa höfter. Hela bilen andas kraft och prestanda och det går att studera designen i timmar och du hittar hela tiden små detaljer som fascinerar. Men det är klart, säg den Ferrari som inte är vacker.

Tyvärr tycker jag inte att Ferrari lyckats lika bra med insidan och då med de knappar och reglage jag ofta tar på och använder. Listen på rattens ovansida är tvådelad och lös så att det känns som att jag trycker på en knapp när jag rör den under körning.

Det finns inget D-läge på automatlådan utan det räcker att trycka på paddeln på ratten för att börja köra. Men vill jag backa behöver jag till reglaget på mittkonsollen där även det manuella läget på lådan finns. Vid till exempel fickparkering är det lite stökigt att växla mellan Fram och Back. Reglagen på mittkonsollen känns lite underdimensionerade och, faktiskt, plastiga.

På ratten finns en mindre touchskärm som tänds upp om jag trycker på den lätt och sen kan jag börja "swipa" med fingret. Men det är ett väldigt litet utrymme och inte helt lätt att manövrera. Klimatanläggningen har en egen knapp mitt på instrumentbrädan och även den "tänds upp" inna jag kan välja vad jag vill göra.

På ratten finns knappar för körriktningsvisare, blinkers och ett reglage för farthållare och assistansprogram. Men filkörningsassistenten är lika dålig på Purosangue som på andra nya bilar. Den påverkar styrningen för mycket och fungerar inte när jag verkligen behöver den.

Saknar en röd tråd i inredningen

Jag saknar en röd tråd i hur Ferrari vill att bilen ska skötas. Den exakta vetenskapen i chassi, fjädring, motor och växellåda känns inte igen när Ferrari skapat knappar, reglage och bestämt hur bilen ska kännas i händerna och fingrarna när jag kör. Lite överraskande eftersom det är ofta det som verkligen avgör hur föraren "känner" bilen.

Men även om de inte är så bra vill jag ge Ferrari beröm för att de ändå har egna knappar och inte plockat reglage från till exempel Jeep eller Alfa Romeo.

Jag vill ändå be Ferrari att ge ux-designern lite högre status på utvecklingsavdelningen för i dag lever interiören upp till kraven som finns på en bil för 4,5 miljoner kronor.



Mäktigt men något snällt ljud från V12-motorn.

Ljudet från V12-motorn är fint om än inte lika rått som ljudet från en V8. Den åttaväxlade automatlådan sköter kraften till bakaxeln men på de fyra lägsta växlar lägs också lite kraft på framaxeln, en teknik som Ferrari använder på flera av sina modeller.

Medan jag snurrar runt byarna utanför Le Mans firar Ferrari ytterligare en segern i det klassiska långloppet. Motorsporten är en bärande del i att bygga varumärket Ferrari och 24-timmars på Le Mans har en lika självklar och stor roll som F1-teamet. Ferrari driver ett stort kundprogram där förare och team kan köpa sig en plats i Ferrari-familjen.

Vill vara vinnare

I en tid då bilvärlden ställer om till elektriska drivlinor skyndar Ferrari långsamt. Med tanke på att motorsporten är en så viktig del av hela varumärket är det troliga att skiftet kommer att ske i samma takt som de vrålande motorerna i 24-timmarsloppet på något sätt ställer om till fossilfritt bränsle, om det sen är el eller så kallade e-bränslen. Efter att ha sett hela Ferrari-familjen på Le Mans är det omöjligt att tänka sig ett Ferrari som inte också tävlar med sina bilar. När vinnarbilen går i mål efter 24 timmars intensiv tävling med Porsche, Toyota och Cadillac är det som att "min" Purosangue ute på parkeringen också sträcker på sig lite.

Lika viktigt som att vinna i motorsport är det att behålla sin position som unik och eftertraktad. Ferrari bygger tillräckligt få bilar för att behålla en god lönsamhet och samtidigt skapa en kö av köpare. Mixen i modellprogrammet är också viktig. Purosangue får inte stå för mer än 20 procent av den totala försäljningen. Ferrari vill alltså inte bli som bland andra Porsche där suvarna tagit över mer och mer.

Nej, Purosangue kommer aldrig att bli någon Enzo i Ferraris klassiska modellprogram. Men Purosangue markerar ändå ett nytt kapitel då Ferrari doppat tårna i en framtid som och byggt helt annan typ av bil. De bevisade att det gick att bygga sportbilsprestanda även i en större, högre och tyngre bil.



*Att vinna är viktigt för Ferrari och visst vann teamet 24-timmars på Le Mans 2024.
Jan-Erik Berggren lyssnar på taktiksnacket.*

Ferrari Purosangue 6,5 V12

Pris: Ca 4 500 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. Längsmonterad 12-cyl V-motor. 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 13,6:1. Borrning/slag 94,0/78,0 mm, cylindervolym 6 496 cm³. Max effekt 725 hk (533 kW) vid 7 750 r/min. Max vridmoment 716 Nm vid 6 250 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring samt aktiv fjädring med elektriska aktuatorer. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkar.

Styrning: Elmotordriven servo, fyrhjulsstyrning. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Fälgbredd f/b 9/11 tum. Däck fram 255/35 R22, bak 315/30 R23.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 302, längd 497, bredd 203, höjd 159, spårvidd f/b 174/172. Markfrigång 19. Tjänstevikt ca 2 203, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 0. Tank 100 liter. Bagagevolym (VDA-liter): 473 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h 3,3 s, toppfart >310 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 1,73 l/mil, CO₂ 393.

Garantier: Nybil 3 år.

Skatt: 41 086 kronor de första tre åren sedan 6 564 kronor per år.

Rivaler:**Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid**

För halva priset av en Purosangue får du Porsches värsting med elektrifiering och 739 hästkrafter. Men det är inte lika sofistikerat lyxigt som en Ferrari utan lite råare.

Pris: från 1 870 000 kronor

**Range Rover Sport P635 Edition 2**

Om du vill ha ett större baksäte än i Purosangue är Range Rover ett alternativ. Här med V8-muller och 635 hästkrafter.

Pris: från 2 455 900 kronor



Jan-Erik Berggren



8. Skånska åkeriet köper ännu fler eldrivna lastbilar

Posted by Kristofer Rask september 4, 2024

”Fungerar precis som det var tänkt”.



Idag rullar Mercedes-Benz eActros 300 och FUSO eCanter hos åkeriet.

Falkenklev Logistik i Skåne var ett av de första åkerierna att satsa stort på eldrivna lastbilar i regionen. I samband med Elmia Lastbil tillkännagav åkeriet att man lagt en jättebeställning hos **Scania på 50 eldrivna lastbilar**. Nu kompletteras den beställningen av enbeställning på Mercedes nya elektriska flaggskepp.

– Vi har nu kört eldrivna lastbilar i vår verksamhet i två år och det fungerar verkligen precis som det var tänkt, berättar VD Victor Falkenklev som idag har ellastbilar från Mercedes och Fuso.

Den nya beställningen innefattar 20 nya eActros 600 från Mercedes. Det är Mercedes senaste lanseringen och en tung eldriven lastbil med upp till 500 kilometer i räckvidd.

– Vi har vår egen laddpark med energilager och vi producerar egen el. Stillestånd är ytterst få och milkostnaden är oerhört mycket lägre än för en dieselsbil. Vi har inte haft några problem med räckvidd utan har satt in rätt bil på rätt körning, berättar Victor Falkenklev.

Med de nya lastbilarna kommer åkeriet även kunna elektrifiera sina längre sträckor, samt täcka upp en del av kartan som idag saknar täckning. Endast någon enstaka diesellastbil kommer att finnas kvar i vagnparken.

Utöver den ekonomiska aspekten och hållbarhetsfaktorn bidrar de eldrivna lastbilarna till att göra Falkenklev Logistik till en attraktivare arbetsgivare.

– Även om det talas om stigande arbetslöshet så är det en skriande brist på lastbilschaufförer idag. Så det gäller att erbjuda något speciellt. Den som en gång kört ellastbil på riktigt vill sällan byta tillbaka. Det är tyst och lugnt och med massor av kraft, avslutar Victor.

9. Bilar som tiden glömde: Zimmer Quicksilver

Av Richard Dredge 22 augusti 2023

I mitten av 1980-talet var konceptet med en amerikansk personlig lyxbil knappast nytt; Ford hade introducerat konceptet tre decennier tidigare med Thunderbird. Men under de mellanliggande åren gick den amerikanska bilindustrin vilse när uppblåsthet och ineffektivitet smög sig in. Vad som behövdes var en återgång till något mer kompakt men lika lyxigt, och en sådan bil var – i teorin – Zimmer Quicksilver.



FILM: https://youtu.be/u6KJR3v_OpE

Zimmer Motor Cars grundades 1978 i Pompano Beach, Florida. Männerna bakom företaget var far och son-teamet Paul och Robert (Bob) Zimmer, som bestämde sig för att skapa en flamboyant bil i en tid då USA:s bilindustri blev allt mer konservativ. I en tid av färgkodade karosser och dämpade linjer ville Bob Zimmer bygga något mer iögonfallande, med fransar av krom.

Duons första bil var den uppseendeväckande Golden Spirit. Med sina förkrigslinjer var bilen en fullfjädrad medlem i den neoklassiska klubben. Byggd mellan 1980 och 1988 och med Ford Mustang chassi, Golden Spirit kompletterades 1986 med den mycket annorlunda Quicksilver, en personlig lyxbil som var modern, prålig, snygg och udda – tillsammans med en mängd andra adjektiv. Även om Golden Spirit var en otvivelaktig framgång för Zimmer (på sin topp i mitten av 1980-talet hade företaget 175 anställda och omsatte 25 miljoner dollar årligen), ville Bob bygga något som inte liknade något annat, snarare än att tydligt inspireras av något som redan skapats. Den bilen var Quicksilver.

Mannen bakom Quicksilvers design var GM stylist Don Johnson, vars startpunkt var en Pontiac Fiero. Han lade till 13 tum extra kaross bakom bakhjulen och ytterligare 16 tum mellan framhjulen och A-stolpen, för att skapa en bil som var slående och snyggt proportionerad, med utseendet av en elegant grand tourer med frontmotor. Förutom att Quicksilvers 2,8-liters V6-motor satt bakom den tvåsitsiga kupén, precis som i Fiero.



Zimmer Golden Spirit.

Med sin stora grill, enorma kromade stötfångare och popup-strålkastare såg Quicksilver inte ut som något annat, även om resten av glasfiberkarossen var relativt diskret. Interiören överfördes från Fiero, men var insvept i läder och trä, medan ett handskfack också lades till, tillsammans med några Cadillac-inventarier och inredning för att piffa upp saker och ting lite. Standardutrustningen inkluderade luftkonditionering, farthållare, trådhjul och en automatisk växellåda, medan det fanns ett urval av fyra exteriörfärger (vit, svart, röd, elfenben) tillsammans med tre interiörfärger: röd, fawn (tan) och cameo (svart).





Styrboxen från GM byttes ut mot en kuggstångsuppsättning för större precision, men mekaniskt sett var Quicksilver nästan lika bra som alla Fiero, inklusive den underdimensionerade bränsletanken på åtta gallon. Vad alla var överens om var dock att Quicksilver tillverkades till en otroligt hög standard, trots vanligtvis negativa förutfattade meningar.





Med en prislapp på 48 000 dollar (31 800 pund vid den tidpunkten) när den Quicksilver När han dök upp på scenen i juli 1986 var Zimmer tvungen att göra allt för att göra Quicksilver mycket mer speciell än den Fiero för 13 000 dollar som var hans far. Det är rättvist att säga att potentiella köpare inte var lika entusiastiska över Quicksilver som Bob Zimmer var, och det hjälpte inte att inom några veckor efter Quicksilvers avtäckning dök Cadillac Allante upp för att ta upp kampen med Jaguar XJS och Mercedes SL som redan fanns i utställningslokalerna. Även om Allante var dyrare än Quicksilver backades den upp av ett ordentligt återförsäljarnätverk – och en marknadsföringskampanj som Zimmer bara kunde drömma om.

Från utsidan kan man tro att Quicksilver var en generöst tilltagen coupé, i samma stil som samtida jänkarvagnar som Lincoln Mark VII, men den var betydligt mindre och lättare. Med en tjänstevikt på 2920 lb (1327 kg) var Quicksilver inte särskilt överviktig, men med bara 138 hk på kranen (eller pinsamma 105 hk med DIN-systemet) tillsammans med 170 lb-ft vridmoment var prestandan inte en stark sida. Sprinten från 0 till 60 mph tog oexceptionella 8,3 sekunder, medan topphastigheten bara var 121 mph.

Med långt över 1000 Golden Spirits på gatorna när Quicksilver lanserades, förutspådde en mycket självsäker Bob Zimmer en årlig Quicksilver-försäljning på 1000 under de kommande åren. Men inom ett år efter Quicksilvers introduktion var Zimmer Motor Cars moderbolag, Zimmer Corporation, i trubbel. Zimmer-duon hade utökat sin portfölj till att omfatta husvagnar, husbilar, yachter och skåpbilar, och det verkar som om expansionen gick för snabbt.

I maj 1987 befann sig Zimmer Corporation i träsket och ansökte om konkursskydd enligt kapitel 11. Det skulle dröja ytterligare ett par år innan saker och ting lugnade ner sig helt och hållet, och då hade cirka 170 Quicksilver tillverkats.

Företaget skulle återupplivas 1997 av Art Zimmer. Utan att vara släkt med Paul och Bob startade han Zimmer Motor Car Company för att bygga en ny Golden Spirit, baserad på Lincoln Town Car-plattformen. Bilar sipprade ut från företagets fabrik i Cambridge, Maryland, mellan 1998 och 2020, och sedan var allt över. Tja, tills nästa Zimmer-revival, kanske?

Kända överlevande Quicksilver-bilar finns registrerade i Zimmer-registret, men fyra femtedelar av de tillverkade bilarna har försvunnit. En av dem som finns registrerad i registret är dock exemplet på bilden här, som såldes för 21 280 dollar av RM/Sotheby's 2020. Med bara 500 mil på klockan är det så nära en ny Quicksilver du kan komma, men i en värld där marknaden bestämmer värdena är dessa udda tourers helt klart inte särskilt eftertraktade.



10. Cisitalia 202 Gran Sport 1951 definierades som "en skulptur i rörelse"

Av redaktionen 27 oktober 2022

202 är föregångaren till alla moderna sportbilar och representerar en tidlös bro mellan för- och efterkrigstidens sportbilsdesign



Consortio Industriale Sportiva Italy (Cisitalia) grundades 1939 av textilindustrimannen Piero Dusio i Turin för produktion av sportutrustning och samlade ihop en förmögenhet åt Dusio (som också var den tidigare ägaren av Juventus) och tillverkade militäruniformer under andra världskriget. Dusio var en amatör men erfaren ryttare som använde sin förmögenhet för att ägna sig åt sporten han älskade. Efter att ha vunnit sin klass vid **Mille Miglia 1937** började han utforska möjligheterna att bygga sina egna racerbilar.

Cisitalias första modell var D46 som dök upp 1946, en liten ensitsig bil som använde en stålrörsram tillverkad i Cisitalias cykelfabrik för att stödja Fiat-mekniken som fanns tillgänglig som Fiat 1090 cc motor och Fiat 500 fjädring. Efter att femtio D46:or hade sålts och modellen kunde skryta med en debutseger i Coppa Brezzi i Turin, fokuserade Cisitalia på att bygga små personbilar baserade på D46, inklusive dess Fiat-komponenter och rörformade chassin. Sommaren 1946 designades 202 CMM (Mille Miglia Coupé) ursprungligen av Dante Giacosa och fortsatte av Giovanni Savonuzzi (anställd av Dusio i augusti 1945).



Den första coupén byggdes av Alfredo Vignale, som då var chef för avdelningen på Stabilimenti Farina, och gjorde det möjligt för honom att sätta upp sin egen kaross. Cisitalia 202 SMM (Spyder Mille Miglia) härstammar direkt från coupén. Efter Nuvolaris episka insats blev nästa racingspindlar kända som 202 SMM Nuvolari. Savonuzzis design anförtröddes Battista Pinin Farina som det första konceptet för den nya 202 Gran Sport coupé och inspirerade mästaren att skapa ett av de mest betydelsefulla exemplen på kaross i bilens historia.

Cisitalia försåg Pinin Farina med det chassi som karossen var placerad på, som var mer eller mindre hantverksmässigt, med sina aluminiumpaneler modellerade efter träformer. Dess former är kulmen på all tidigare forskning: motorhuven, karossen, stänkskärmarna och strålkastarna är en integrerad del av den ständigt rörliga ytan, snarare än tillagda, vilket skapar en övergripande känsla av behaglighet och hastighet. Den presenterades 1947 på karosseriutställningen på Milanotriennalen och på bilsalongen i Paris och vann Coppa d'Oro i Villa d'Este Concours d'Elegance.





Cisitalia 202 Gran Sport definierades som "en skulptur i rörelse" 1951 när den tillsammans med sju andra bilar valdes ut för en utställning på Museum of Modern Art i New York (MoMA).

202 är föregångaren till alla moderna sportbilar och representerar en tidlös bro mellan för- och efterkrigstidens sportbilsdesign. Dess linjer hade en stark inverkan på estetiken i bildesign vid den tiden, bröt med traditionen och introducerade nya stilkoncept. **Coupé-versionerna av 202:an** var de första som tillverkades. En cabriolet följde med.

202:orna byggdes kring billiga Fiat-komponenter, inklusive ett omdesignat chassi och en 1089cc fyrcylindrig motor som levererar 66 hästkrafter.

Den första **Gran Sport-modellen** har bara två säten och är den första bilen i historien som har märket även baktill. Den första utvecklingen, 202 Berlinetta - eller B - har plats för fyra personer (tre fram och en, provisorisk, bak) och utmärker sig för sin mer massiva grill och kromade stötfångare.

202 C från 1951 har ett bagageutrymme som är tillgängligt från utsidan och en bredare bakruta. Det första 202-gallret var tillverkat av aluminium och hade 23 enkla tänder i form av ett "D" med den böjda delen framåt och en smal ram. Den senare 202:an hade en kromad grill med 18 tjockare tänder och en tjockare fälg. Den dubbla vindrutan byttes ut mot en böjd vindruta i ett stycke.

Tillverkningen av Pinin Farinas 202-karossverkstad övergick snart till **Stabilimenti Farina** och, i mindre utsträckning, Vignale.

Båda byggde 202:an efter en originaldesign av Battista Pinin Farina, även om det finns vissa skillnader. Den var dyr och mellan 1947 och 1952 tillverkades endast 170, 153 coupéer och 17 cabrioletter.





11. Maharajas lyxååk korad till årets bil

Uppdaterad 05 september 2024 Publicerad 05 september 2024

En unik Duesenberg från 1935, specialbeställd av en maharaja, har vunnit det prestigefyllda Peninsula Classics Best of the Best Award.



En ratt i rotting vore något. Det krävs nog handskar för att ratta den här.

En magnifik och unik 1935 **Duesenberg**, specialbeställd av en maharaja och handbyggd av en av världens mest ansedda karossmakare, har just vunnit den prestigefyllda Peninsula Classics Best of the Best Award skriver **PR Newswire**.

Tävlingens historia

Denna årliga tävling, instiftad redan 2015, har ett tydligt mål: att kora den ultimata segraren bland bilar som tidigare år skördat stora framgångar.

Och så klart kammat hem prestigefyllda priser på världens mest ansedda bilsalonger.

Bakom det här prestigefyllda priset står en namnkunnig jury, bestående av bland andra **Ralph Lauren, Jay Leno och Henry Ford III**, samt den välkände samlaren **Sir Michael Kadoorie**, som dessutom är ordförande för Hongkong and Shanghai Hotels group.

Duesenberg – från Villa d'Este till London

Duesenberg Model SJ Speedster kvalificerade sig genom att vinna Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2023 vid Comosjön. Bilen, nu del av Lyon Estate Car Collection i Kalifornien, beställdes ursprungligen av **Maharaja Holkar** av Indore.

Han skickade chassit till J Gurney Nutting & Co i London för karossering. Företaget, känt för sina specialbyggda bilar för brittiska kungligheter, inkluderade detaljer som kromflaggstänger, blå och röda indikatorer på skärmarna för att visa vem som körde, och en ratt gjord av rotting.

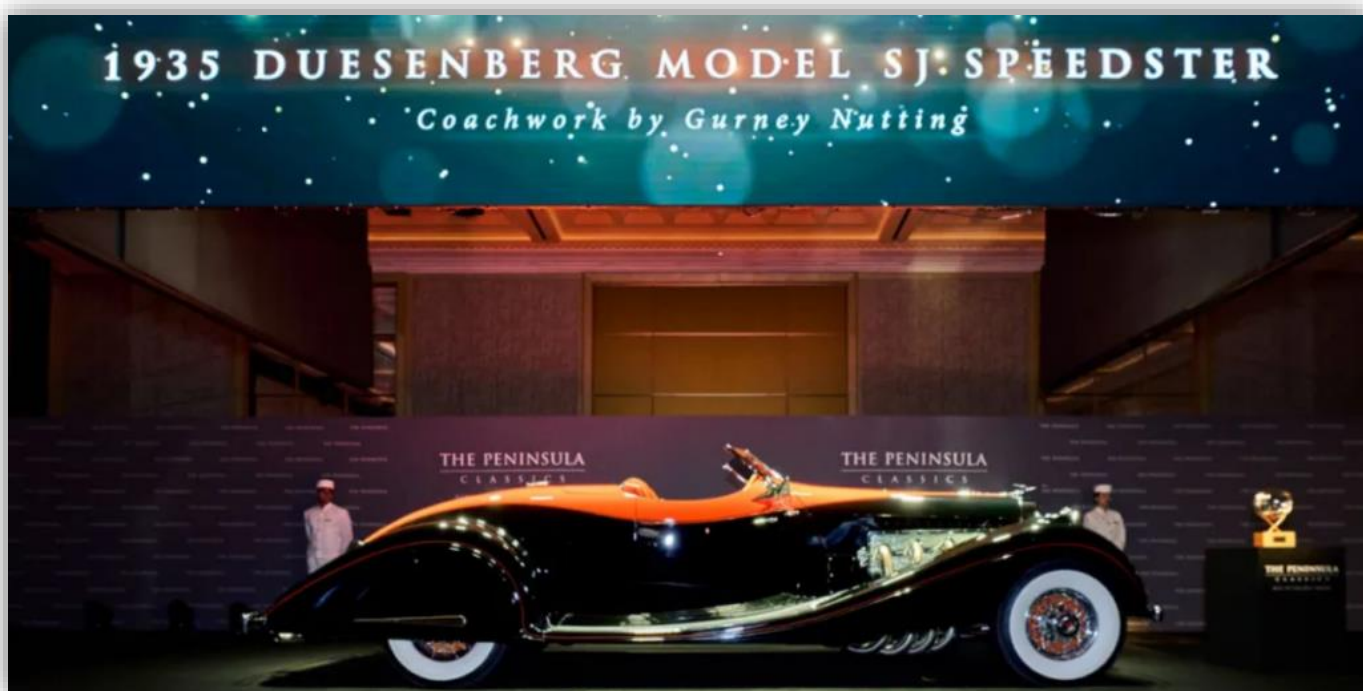


En vacker skapelse. Det är inte svårt att förstå att den utklassar alla konkurrenter.

Duesenberg reste över kontinenter

Rädsla för en japansk invasion av Indien ledde till att bilen först levererades till maharajans egendom i Kalifornien innan den nådde Indien. På 1950-talet återvände den till Kalifornien och blev en del av generalmajor William Lyons privata samling.

Nu visas den i lobbyn på Londons nya Peninsula Hotel, där prisutdelningen hölls. Hotellet, som firar ettårsjubileum den 12 september, ligger nära Gurney Nuttings gamla verkstad i Chelsea där Duesenberg fick sin kaross.



Du kan åka till London och kolla in bilen med egna ögon.



En sällan skådad skönhet i London.

Ett hotell med biltema

Londons första miljardpundshotell har ett tydligt biltema, inspirerat av ägarens passion. Restaurangen Brooklands, ledd av **Claud Bosi**, har redan två **Michelin**stjärnor och är uppkallad efter den legendariska racingbanan utanför staden.

Restaurangen, baren och lobbyn är prydda med imponerande bil- och flygmemorabilia, inklusive tidiga **Brooklands**-bilar och en Concorde-noskon.

Fram till 14 september får de sällskap av Model SJ Speedster. För cirka 1100 kronor kan besökare boka en Classic Car Afternoon Tea, en engelsk tradition med biltema, inklusive en Battenberg-kaka i samma färgschema som Duesenberg, serverad i dess närvaro.

Hård konkurrens

Vinnaren, trots sin storslagenhet, mötte stenhård konkurrens från andra prisbelönta bilar från 2023. Bland dessa utmanare fanns bland annat en magnifik 1935 Voisin C25 Aerodyne, en elegant 1937 Bentley 4¼-liter Rothschild Sedan Coupe (som för övrigt också karosserats av **Gurney Nutting**), en sportig 1937 **Bugatti** 57S Roadster och sist men inte minst en klassisk 1953 **Ferrari** 250 MM Berlinetta, signerad **Pininfarina**.

En stor ära

“Klassen på 2023 års finalister är helt enastående”, sa Sir Michael Kadoorie.

“Varje fordon representerar en otrolig prestation inom bilteknik och design. Att välja en enda vinnare blir allt svårare.”

“Det är en stor ära att ta emot detta pris på min fars vägnar”, sa **Bill H. Lyon**, som nu representerar Lyon Estate Car Collection och Lyon Air Museum.

“Bland elitsamlare anses Peninsula Best of the Best Award vara den högsta utmärkelsen.”



Åsa Wallenrud

12. Grattis Studebaker Dictator

Publicerad 16 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

I dag den 16 september har Dag och Daga namnsdag men i enlighet med Klassikerkalendern firar vi också Dictator, Studebaker Dictator.



Studebaker Dictator Roadster 1935.

Ordet diktator väcker allmän avsky, men att Hitler, Mussolini, Franco och Stalin år 1934 satt vid makten avhöll inte Studebaker från att hålla fast vid sitt sedan 1920-talet använda modellnamn Dictator för en sexcylindrig modellserie. Eftersom den åttacylindriga hette President måste man dock ha ansett en president vara en bättre statschef än en diktator.



Studebaker Diktator Regal Convertible Roadster (Special A) 1934.



Ett kraftfullare yttre fick Dictator modellåret 1936.



Dictator hade en sidventilmotor på 218 CID med en uppgiven effekt av 90 BHP. Studebakers 37:or var formgivna av Raymond Loewy och kunde bland annat fås som Dictator Bat Wing Coupe.



eller med flatback som bilen på bilden som hette Custom Sedan.



Ett kraftfullare yttre fick Dictator modellåret 1936. Leveransbilden med det arrangerade överlämnandet av ett dokument är tagen hos en Studebakerhandlare i staten Wyoming. Ingen av herrarna på bilden ser särskilt härsklysten ut.

Den politiska utvecklingen gjorde namnvalet pinsamt och 1938 strök Studebaker Dictator ur programmet och döpte om modellserien till Six.



Roger Warolin