



Veritas Scorpion

1. Hyundai Inster
2. Elektrisk Renault 4
3. Peugeot presenterar 208 Racing
4. Prisas på batterier väntas
5. Kina uppmanar landets biltillverkare att inte expandera i EU
6. Saab 9-X Air
7. Audi Spyder
8. BMW 1502
9. Bosley Mark I GT
10. Veritas Scorpion
11. Grattis Nash Airflyte
12. Fredagsfilmen



1. Lilla elbilen Hyundai Inster väntas kosta strax över 300 000 kronor

Posted by Kristofer Rask oktober 20, 2024

Hyundai Inster är en elbil för massorna, om vi ska tro tillverkaren själv. Det här är den sydkoreanska tillverkarens svar på den kommande anstormningen av just elbilar som fler ska ha råd med.



Hyundai i Sverige har inte kommunicerat de svenska priserna, men nu har de tyska priserna blivit officiella. De priserna kan ändå ge en indiaktion. Vi får också de fullständiga tekniska produktbladen också med en hel del detaljer. I Tyskland kommer man erbjuda två varianter.

En Inster med ett mindre batteri på 42 kWh vilket ger en WLTP-räckvidd på 327 kilometer samt ett större batteri på 49 kWh med en räckvidd på 370 kilometer. De drivs framåt av en motor på 71 kW (95 hk) respektive 84,5 kW (113 hk).

Hyundai har tidigare sagt att det ska vara möjligt att ladda batteriet från 10 till 80 procent med en effekt på 120 kW på 30 minuter. Produktbladet säger nu 10 till 80 procent på mer blygsamma 39 minuter, men det vid en 100 kW-laddare. Det kan ju vara så att den maximala laddeffekten fortfarande är 120 kW. Det nämns nämligen inte i produktbladet.

Under 25 000 euro

Utgångspriset i Tyskland startar på 24 295 euro för modellen med det minsta batteriet. För modellen med det större batteriet börjar priset 29 595 euro. Som dyrast med all utrustning kostar den 32 780 euro.

Det är givetvis svårt att översätta tyska priser till svenska priser. Men som en jämförelse kostar den barskrapade varianten av Citroën ë-C3 i Tyskland 23 300 euro medan den i Sverige kostar 299 900 kronor. En gissning är därför att Inster kan tänkas börja strax över 300 000 kronor.



Samtliga stolsrader går att fälla helt plant.

Afmetingen.



Afmetingen (mm)

Lengte	3.825
Breedte, zonder buitenspiegels	1.610
Hoogte (incl. dakdragers)	1.575 (1.610)
Wielbasis	2.580
Grondspeling	153
Overhang voor	710
Overhang achter	535
Lengte tussen zitvlak en plafond 1e zitrij (Sky)	1.028 (987)
Lengte tussen zitvlak en plafond 2e zitrij	982
Beenruimte 1e zitrij / 2e zitrij	1.050 / 862
Breedte interieur op schouderhoogte 1e zitrij / 2e zitrij	1.290 / 1.290
Breedte interieur op heuphoogte 1e zitrij / 2e zitrij	1.275 / 1.228

Inster är en kompakt skapelse på endast 3,83 meter vilket exempelvis gör den **kortare än Renault 5** som Allt om Elbil **nyligen provkört**. Däremot är denna bilen med sin SUV-hyllning högre på 1,6 meter. Bilen har dock bara plats för fyra personer och ett bagage på 280 till 351 liter beroende på hur den bakre stolsraden ställs.



2. Elektrisk Renault 4 – rolig, liten och praktisk retrobil

Av redaktören bytbil.com 2024-10-21 Text Morten Bek

Renault 4 E-Tech Electric följer Renault 5 E-Tech Electric som den andra elbilen från fransmännen med stark historisk inspiration. Den har upp till 150 hästkrafter och en räckvidd på upp till 400 kilometer.



Nya bilar baserade på nostalgi riskerar att köra in i en återvändsgränd; idén är kul, men i slutändan måste bilen också prestera på alla plan för att tillfredsställa dagens bilförare. Fallet med Volkswagen Beetle har visat att man inte bara kan översätta dåtiden till nutiden och förvänta sig att folk ska haka på. Det är ännu för tidigt att säga om Renault lyckas med sin elektriska 5, men fransmännen visar i alla fall att man satsar hårt på historiskt inspirerade modeller när de nu presenterar en storebror till 5 – den nya Renault 4.

Renault 4 kommer vara helt elektrisk och är otvetydigt inspirerad av den ursprungliga modellen som såg dagens ljus 1961. Men Renault har ändå undvikit att gå för långt – 4 till inte en extrem retromodell. Designen är både exteriört och interiört modern när Renault 4 erbjuder det bästa av dåtid och nutid.

Rymlig som den större Captur

Låt oss gå igenom siffrorna. **Renault 4 E-Tech Electric** är tänkt som en familjebil i ett litet format, och är därför bara 414 centimeter lång. Den är byggd på höjden utan att bli för mycket SUV med sina 157 centimeter. Markfrigången är 18,1 centimeter, vilket är 1,2 centimeter mer än Renaults egen **Captur**. 4 är dessutom utrustad med Extended Grip, som anpassar ESC-systemet till löst underlag. Apropå **Captur**. Den modellen är 424 centimeter lång, så 10 centimeter längre än den nya 4. Men Renault lovar att 4 är lika rymlig som **Captur** i baksätet, och bagageutrymmet har en imponerande volym på 420 liter. Detta inkluderar troligen facket med en inbyggd låda som kan tas ut (och sköljas) som syns på en av bilderna.



Renault 4 har flera praktiska funktioner i rockärmen. För det första erbjuds den med elektriskt manövrerad baklucka, vilket är ovanligt för bilens storlek. För det andra kan passagerarsätet fällas framåt. På så sätt får man plats med en surfbräda eller en lång stege – och kan fortfarande stänga bakluckan. Interiören ser snygg och inbjudande ut. Det går att få 4 med ett stort elektriskt styrt canvas-tak, och sätesklädsel samt paneler finns i olika färger. Förutom färgval och några material är förarplatsen identisk med den i den nya **Renault 5**: så det finns en digital instrumentpanel och ett stort infotainmentsystem med Google inbyggt. Det finns också (tack och lov) många riktiga knappar för till exempel klimatanläggningen.





Producerad i Frankrike

Om man är mån om att den nya bilen ska vara europeiskt producerad är den nya elbilen från Renault ett riktigt bra alternativ. Den tillverkas i Frankrike, i Maubeuge, och motorn tillverkas på en fabrik i franska Cléon. Batterierna tillverkas också i Frankrike – i Douai i samarbete med AESC. 75 procent av alla underleverantörer till Renault 4 finns inom 300 kilometer från Maubeuge-fabriken. Cléon-motorfabriken tillverkar två olika elmotorer till den nya Renault 4. I basversionen används en motor med 120 hästkrafter, medan uppgraderingen är en motor med 150 hästkrafter. Batterifabriken levererar två batteristorlekar till bilen, och det är ett batteri på 40 kWh som kombineras med motorn på 120 hästkrafter. Här får man en räckvidd på upp till 300 kilometer och laddning med maximalt 80 kW.

Det ökar till maximalt 100 kW med den starkare elmotorn, som har 150 hästkrafter, och det stora batteriet som rymmer 52 kWh. Räckvidden är som förväntat något kortare än i den mindre **Renault 5** (som klarar upp till 412 kilometer), men den når fortfarande upp till 400 kilometer. Vi får vänta lite på den nya retro-modellen från Renault; den lanseras troligen efter sommaren 2025. Men det ser definitivt ut som att **Renault 4** är värd att vänta på.





Relaterade artiklar:



Upp till 400 kilometers räckvidd i eldrivna Renault 5



Renault Twingo blir en retro-elbil för cirka 20 000 Euro



Så mycket kostar nya elektriska Mégane



Renault Kadjar ersätts av elektrisk SUV



3. Peugeot presenterar 208 Racing

Av Bobby Green 2024-10-21 kl 16:30

För den som vill börja med motorsport.



Stellantis Motorsport presenterar nu en ny rallyversion av Peugeot 208 utvecklad för den som vill ta ett kliv in i motorsportvärlden. Den är byggd för racingserien FR6 Trophy och har ett lättat chassi och uppgraderad fjädring anpassad för rallykörning. Under huven sitter en turbomatad trecylindrig bensenmotor på 1,2 liter som ger 145 hästar. Denna kopplas till en sexpetad manuell låda som ser till att krasa runt framhjulen. Vikten anges till 1050 kilo och på insidan finns en svetsad bur och ett automatiskt brandsläckningssystem. 208 Racing kostar 38,900 euro innan skatt. Beställa går bra att göra nu och de första leveranserna ska ske i februari nästa år. FR6 Trophy är en ny serie som organiseras av FFSA (Fédération Française du Sport Automobile) och de kommer att medverka i franska rallymästerskapen nästa år. Stellantis är den första tillverkaren att delta i serien. media.stellantis.com.



4. Prisras på batterier väntas – drastiskt lägre pris 2026

Av: Magnus Fröderberg Publicerad: 2024-10-21 Uppdaterad: 2024-10-21

Om två år spås elbilsbatterier vara avsevärt billigare än idag och ge lägre nypriser på elbilar. Så här mycket billigare väntas det bli.



Billigare råvaror och större andel LFP-batterier bidrar till att snittpriserna för batterier kommer att sjunka.

På 15 år har priserna på **elbilsbatterier sjunkit med 90 procent** per kWh. Samtidigt har batteristorlekarna ökat för att ge längre räckvidd, vilket gjort det fortsatt dyrt att skaffa elbil.

Nya tekniska framsteg ger ännu högre energitäthet, något som i sin tur leder till att billigare LFP-batterier kan användas i allt fler bilar. Samtidigt sjunker priserna på råvarorna till batterierna.

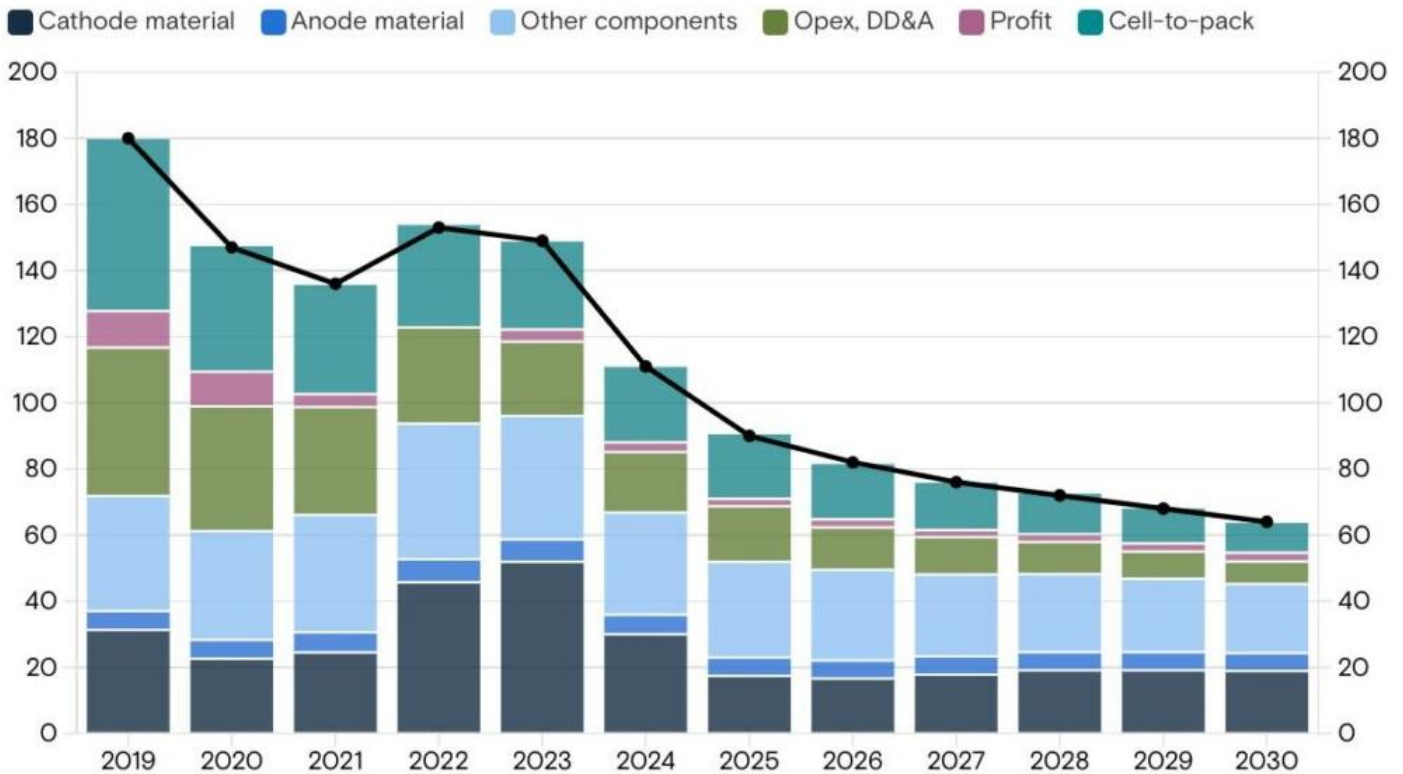
Halva priset på batterier 2026

I en **rapport** från analysfirman Goldman Sachs Research framgår att det genomsnittliga batteripriset sjönk från 153 US-dollar per kilowattimme 2022 till 149 dollar 2023. Nu ser priserna ut att falla mer drastiskt.

”Våra forskare förutspår att de genomsnittliga batteripriserna kan nå 80 dollar per kWh till 2026, vilket motsvarar en minskning med nästan 50 procent från 2023”, skriver Goldman Sachs.

Battery prices forecast to continue to fall

Global: average battery pack prices (US\$/kWh)



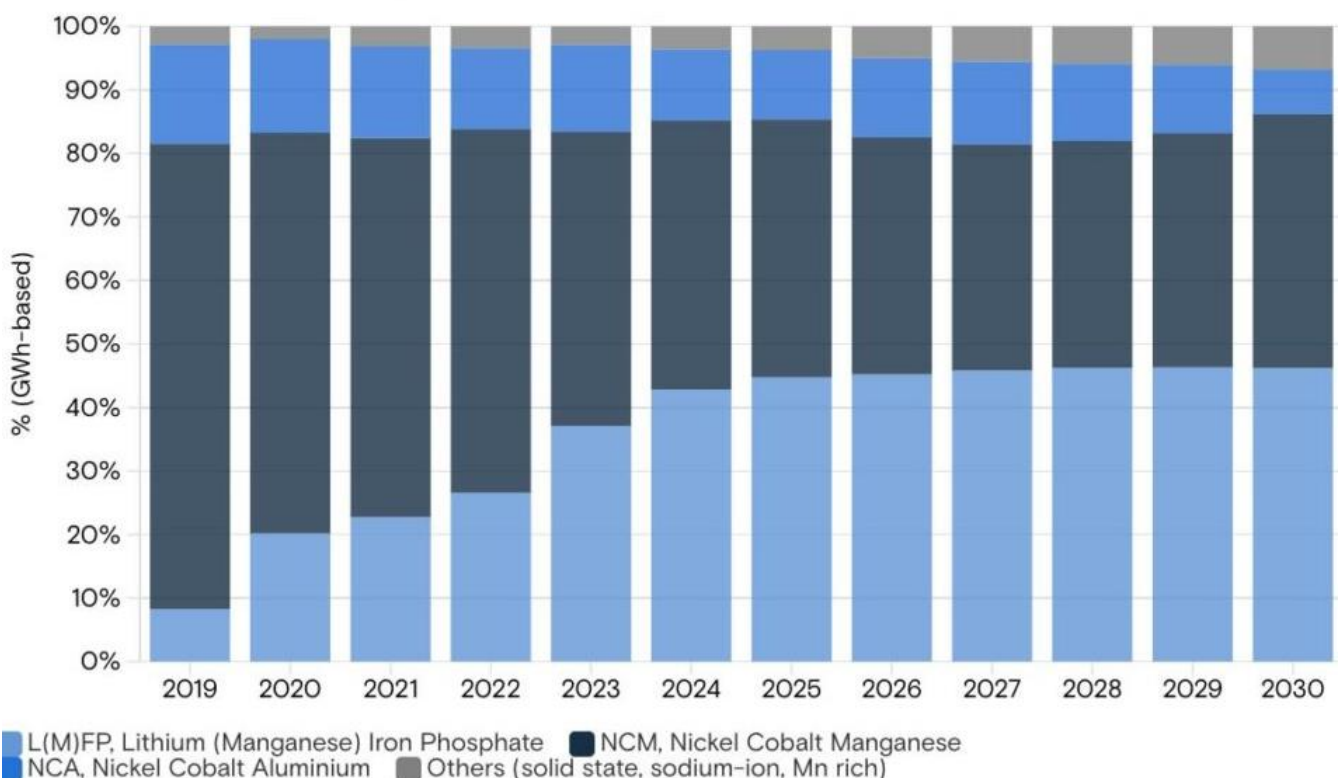
I dagsläget står litiumbaserade batterier med en nickelkemi (NMC) för 60 procent av marknaden. De har hög energitäthet, men är dyra.

De billigare järnfosfat-batterierna (LFP) står för omkring 35–40 procent och väntas öka i andel då de har blivit allt bättre.

”Vi har höjt våra förväntningar på att LFP-batterier ska öka sin marknadsandel till 45 procent 2025” skriver Goldman Sachs.

LFP market share is expected to increase

Global: Mix of EV battery chemistry



5. Kina uppmanar landets biltillverkare att inte expandera i EU

Publicerad av Mattias Rabe

25 okt 2024 kl 11.50

Det råder dålig stämning mellan EU och Kina sedan förstnämnda infört permanenta strafftullar på Kina-tillverkade elbilar som skeppas till Europa. Nu uppger kinesiska regeringen uppmana landets biltillverka att stoppa pågående expansion i EU.



Konflikten mellan Kina och EU fortgår. I kläm har de kinesiska elbilarna hamnat.

I somras införde EU strafftullar mot elbilar som kommer från Kina. I förra månaden ersattes de av **permanenta tullar** som innebär importavgifter på uppemot 45 procent. Anledningen är att EU säger sig ha funnit bevis på att kinesiska staten subventionerar sina inhemska biltillverkare för att kunna etablera sig i Europa, något som enligt EU leder till osund konkurrens för de europeiska biltillverkarna.

Kina menar att EU:s påstående är påhitt och tittar nu på alternativ för att från sitt håll straffa EU, det vill säga med höga importavgifter på europeiska varor, exempelvis kött, mejeriprodukter och alkohol.

De kinesiska biltillverkarna, som får betydligt mer betalt för sina produkter i Europa än i Kina där det råder priskrig på framför allt elbilar, har haft storslagna planer för den europeiska marknaden. Inte minst är de många som planerar produktion på vår kontinent, antingen i befintliga fabriker eller i anläggningar som är på väg att byggas.

Men nu kan det bli ett stopp för dessa planer. Åtminstone tillfälligt.

Den kinesiska regeringen uppmanar nämligen landets biltillverkare att ta det lugnt med expensionsplanerna på europeisk mark. Enligt [Automotive News China](#) är uppmaningen, som beskrivs vara frivillig, att skjuta upp sökandet efter produktionsplatser och undertecknandet av nya avtal samt att i allmänhet hålla en låg profil medan EU och Kina förhandlar om en eventuell lösning på problemet.

Det är inte bara det eskalerande handelskriget som uppges vara orsaken till uppmaningen utan även en oro för överproduktion. Kinesiska biltillverkare har tappat uppemot hälften av sin försäljning i Europa efter att statliga subventioner har plockats bort för europeiska elbilsköpare, exempelvis i Tyskland och i Sverige, samt i kombination med en allt svagare elbilsförsäljning. Exempelvis MG, som har varit det största kinesiska märket i Europa, uppges nu ligga på de lägsta försäljningssiffrorna under senaste 18-månadersperioden.

Enligt uppgift ska redan statligt ägda Dongfeng Motor Corporation ha stoppat sina planer på att börja tillverka bilar i Italien. Det ses som ett hårt slag mot Italien och landets regering som med ljus och lykta söker efter partners som kan upprätthålla landets bilproduktion efter att Stellantis, som äger flera av de italienska bilproducenterna, har dragit ned på sina satsningar i just Italien för att i stället satsa på andra länder.

I somras var italienska industriministern Adolfo Urso i Kina och träffade bland annat Dongfeng för att få till ett avtal om tillverkning i Italien.

En annan statligt ägd kinesisk biltillverkare är Changan Automobile som hade planer på att lansera nya märken i Europa, bland dem förmodligen märket [Avatr](#). I veckan skulle företaget ett lanseringsevenemang hållas i Milano men ställdes in i "sista sekund".

Chery Automobile, även ett bolag som ägs av kinesiska staten, skjuter upp sina planer på att bygga elbilar i Spanien med ett år. Tidigast i oktober 2025 ska produktionen komma igång.

Hur exempelvis [BYD](#), som planerar fabriker i både Ungern och Turkiet (sistnämnda land är inte med i EU men har ett fördelaktigt handelsavtal med unionen), ser på uppmaningen är okänt. BYD är inte statligt ägt med benämns som ett statligt kontrollerat bolag.



6. Saab 9-X Air var en riktig konceptkaramell

Publicerad 24 september 2023

Text Calle Carlquist

Saabs fräcka konceptbil 9-X Air väckte mycket uppmärksamhet på Parissalongen 2008 men köra fick vår reporter inte göra.



Saabs konceptbilar genom åren är en historieavdelning för sig och en väldigt rolig sådan. Om vi för en stund glömmer olika enhörningar från 1950-talet och framåt och börjar med den futuristiska Saab EV-1 från 1985 är det lätt att från 2000-talets början rada upp inte mindre än sju spännande studier som (tyvärr) inte blev mer än så. Minns du Saab Novanta, Saab 9X, Saab 9-X Biohybrid, Saab 9-3X, Saab 9-X Air, Saab Aero X och Saab Phoenix?

Du må vara förlåten om du inte kan skilja dem åt, namnen är ju snarlika och studier-na visades nästan på löpande band, men i Vi Bilägare nummer 13/2008 fanns i alla fall chansen att närmare bekanta sig med den fräsiga, öppna 9-X Air – från högerstolen.

»Den rundade, kompakta och silvergrå karossen påminde om en curlingsten.«

Där satt reporter Marianne Sterner, för köra fick hon inte. Det var förbehållet ett fåtal Saabingenjörer eftersom bilen skulle visas på bilsalongen i Paris strax därpå. Just därför satt också Marianne och föraren på var sin handduk, på det att den vita skinnklädseln inte fick smutsas ned ens det minsta. Baksätet däremot var klätt med mer kladdvänligt svart läder, en lösning med tanke på USA-marknaden "där hemmafruar med Saab 9-3 Cabriolet ofta körde med sina småbarn i baksätet".



Framför föraren fanns fem digitala, tredimensionella mätartavlor med grön belysning.

Rubriken till den stort uppslagna artikeln löd "Räddaren i nöden", en slentrianmässig ingång för många artiklar om nya svenska bilar. Vilken ny modell har i biltidningarnas värld inte varit livsavgörande för Saabs (eller Volvos) framtid? 9-X Air byggdes bara i ett enda exemplar och hade ingen som helst inverkan på företagets vidare öden, men nog var den läcker att titta på!

Den rundade, kompakta och sobert silvergrå karossen påminde om en curlingsten och hade omsvepande, snyggt avskurna glasytor och tuff vinkel på bakre takstolparna. Kraftfulla hjulhus, rejäla turbinfälgar, omisskännlig Saabfront och ett rött ljusband över bakpartiet. Backspeglarna fälldes ut ur karossen vid start och bestod av kameror som projicerade bilder vid dörrsidorna.

Fem digitala, tredimensionella mätartavlor med grön belysning fanns framför föraren. Motorstart skedde med en knapp på växelväljaren eller med fjärrstyrning som också kunde sköta lås och diverse funktioner i bilen. Vid behov kunde en slät, nätt och lätt sufflett fällas upp, Canopy Top kallad. Det var i alla fall tanken men på konceptbilen var det hela inte riktigt klart ännu.

Sufflettens konstruktion uppgavs vara patenterad men riktigt hur den var beskaffad framgick inte. Marianne fick nöja sig med att lägga på en attrapp så länge för att det på bilderna skulle ge en aning om hur det kunde se ut. Den färdiga konstruktionen skulle i alla fall vikas ihop i tre delar som "automatiskt kunde stuvas undan bakom sittbrunnen". Trots det avhuggna bakpartiet uppgavs bagageutrymmet vara stort, tack vare sufflettkonstruktionen.

– Tjugo delar färre och 30 kilo lättare än en normal sufflett, påpekade en av projektledarna, Frank Leopold. Tro det.



Vi Bilägare 13/2008

Provturen på Saabs testbana mellan fabriken och Malöga flygplats blev en surrig historia, bilen var ju långt ifrån färdigutvecklad. Det blåste i alla fall inte ned i sittbrunnen, Marianne noterade att hennes frisyrr förblev helt opåverkad av åkturen.

Motorn var en 1,4-liters bensinturbo som ursprungligen kom från Opel. Saab hade kopplat en liten elmotor till den, för draghjälp vid start och acceleration. Effekten angavs till 200 hk och det fanns 280 Nm vridmoment mellan 1 750 och 5 000 varv. Automatlådan var sexväxlad, förbrukningen skulle stanna på en halvliter milen och toppfarten angavs till exakt 231 km/tim.

I dag finns bilen att beundra på Saabmuseet i Trollhättan, tillsammans med de flesta av de övriga konceptbilarna.



Calle Carlquist

7. Audi Spyder den bortglömda ikonen

Av Anders Værnéus

Uppdaterad 20 oktober 2024 Publicerad 20 oktober 2024

Hade Audis marknadsavdelningen varit lite modigare, hade dagens sportbilsvärld troligen sett annorlunda ut.



Hade inte fegisarna funnits i Audis ledningsgrupp hade den vackra Audi Quattro Spyder förmodligen blivit verklighet redan 1991.

Ingen minns en fegis. Men kanske är det just fegisarna som skulle lyftas fram mer. För de ickebeslut som följer i deras spår, kan vi lära oss mycket av i dag.

För det är fegisarna som bromsar heller än vågar. Det är fegisarna som drar upp gränser och det är alltid fegisarna som i förlängningen kan vara ett direkt hot mot utvecklingen.

Fråga bara Audi.

1991 var absolut inte ett år som dagens Audi-entusiaster har några direkta minne av. Bortsett från den fantastiska och i dag ikoniska Quattron, var förtegets modellutbud en parad av gäspande tråkig design.

Därför blev det kalabalik när Audis ledning drog av täcket för en ny konceptbil på Frankfurt Motor Show samma år.

Förföriska linjer

Här stod nu en slank, låg och vacker sportbil med linjer och ett stuk som förförde. Stuket var helt rätt modernt, men designavdelningen hade lyckats precis att balansera linjerna så de inte kändes konstiga.



Det var en vacker bil – ur alla vinklar. Inte konstigt att publiken jublade.

Den blev en snackis direkt.

Här kom tråk-Audi med en bil som många till och med hävdade kunde ge de namnkunniga italienska sportbilstillverkarna en match.

För bilen rymde också på en hemlighet. En hemlighet, som när den avslöjades, lyfte intresset till ännu högre höjder.

För inbäddad bakom sätena fanns en mittplacerad uppstressad variant av bolagets V6:a.

Med 2,8-liters cylindervolym och 12 ventiler och lite annat godis ombord, hade ingenjörerna lyckats pressa ut hela 172 hästar ur maskinen.



Nog lånades många linjer till Audi R8 – 15 år senare.



Åter småbilar till frukost. Spydern var en arg och modern superbil 1991.

Vackert namn

Bilen, som fått det vackra namnet Quattro Spyder fick ett fenomenalt mottagande. Publiken var entusiastisk, köparna stod i kö och allt verkade vara upplagt för en försiktig start på produktionen.

Om det inte hade varit för fegisarna.

För trots att allt såg bra ut, drog bolagsledningen till slut i stoppspaken. Audi Quattro Spyder kom aldrig i produktion och den vackra sportbilen ställdes undan på elefantkyrkogården.

Det kom sedan att dröja till 2006 innan projektet åter dammades av och Audi R8 gjorde entré på både mässor och i verkligheten på gatorna.

Men hade inte fegisarna funnits, hade Quattro Spyder förmodligen blivit verklighet. Och vilket försprång dagens Audi då hade skaffat sig på marknaden.

[Här kan du se Spydern in action.](#)

[Läs också om dagens Audi Exclusive. Dagens PS.](#)



Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.

8. Provkörning av BMW 1502

Publicerad av Jesper Åhlander 25 augusti 2024 kl 17.12

Ingen annan bilmodell kunde erbjuda samma kombination av praktikalitet och körglädje som BMW:s 02-serie. Vi tar plats i en bil med seriens enklaste motoralternativ 1502 och återupplever en gammal kärlekshistoria.



Jag minns det som igår. Året var 1995. Jag hade precis fyllt fyra år och satt i baksätet på min fars BMW 1502. Jag trodde att vi var ute på en av våra vanliga åkturer – till stranden, till kiosken eller till mammas väninna med den stora svarta katten. Men det var vi inte. I stället för att svänga till höger i rondellen, som vi oftast brukade göra när vi skulle någonstans, körde pappa rakt fram. Jag förstod inte varför – rakt fram fanns ju bara återvinningscentralen, den gamla tågstationen och... leksaksaffären! Men plötsligt svängde pappa av från vägen som ledde till leksaksaffären, in till den gamla gården där det brukade stå en massa bilvrak. Plötsligt gick det upp för mig. Bilen skulle skrotas. Jag började stortjuta. Pappa försökte lugna mig, men det gick inte. Jag var i upplösningstillstånd. Pappa hade inget val, vi fick åka hem igen – i "min" älskade BMW 1502.

Bilen hade pappa köpt några år tidigare efter att hans moster Ise, som köpt bilen ny, hade gått bort. Jag minns att den var orange och brun. Så här i efterhand har jag fått veta att den orangea kulören var bilens egentliga färg och att det där bruna var den främsta anledningen till att pappa körde bilen till skrothandlaren. Den orange-bruna skrothögen var den första bil som jag fick känslor för. På något vis hade den lyckats nästla sig hela vägen in till mitt fyraåriga lilla hjärta. Jag vet inte om jag tyckte så mycket om den för att orange var min favoritfärg, eller om min favoritfärg blev orange för att bilen hade den färgen. Min favoritfärg är det i varje fall fortfarande, och jag är övertygad om att bilen har med det att göra.



*På denna bild ser du en man som njuter. Av både dåtid och nutid.
Den som inte njuter i en 02:a bör uppsöka lämplig vårdinstans.*

För några nummer sedan skrev jag i en provkörning av BMW 700 att det var modellen som räddade BMW från konkurs – från att bli uppköpta av Daimler-Benz. Så var det också, men 700 gjorde inte riktigt hela jobbet själv. Man skulle kunna säga att lilla 700 gjorde grovjobbet och rullade ut mattan för den helt nya modell som 1961 presenterades på bil-salongen i Frankfurt. Bilen, som passande nog kallades "Neue Klasse", var en fyradörrars familjebil i övre änden av prisskalan och den träffade helt rätt i den luriga korsningen mellan produktionsförmåga och lönsamhet. Den blev modellen som fick företaget att resa sig ur askan och som två år senare gjorde att förvånade aktieägare fick utdelning för första gången på 20 år.

BMW 1500/1800, som var modellernas officiella namn baserat på motorvolymen, lade grunden för 1600-2 – den modell som på allvar definierade BMW:s varumärke som det körlada alternativet. Den sista siffran betecknade förstås antalet dörrar. BMW:s chefsdesigner vid tiden, Wilhelm Hofmeister, gav designuppdraget till Georg Bertram och Manfred Rennen. 1600-2 (senare sammanslaget till 1602) blev BMW:s instegsmodell och var mindre och billigare än Neue Klasse-sedanen, som den baserades på. Tekniskt sett skiljde inte mycket mellan nykomlingen och fyrdörrarsmodellerna, men ett nättare format, 23 centimeter kortare kaross och lägre vikt gjorde gott för köregenskaperna. Därmed lade 1600-2 grunden för den serie bilar som kom att karakterisera [BMW](https://www.bmw.com) i framtiden.



Enkla men snygga mätare. Varvräknare saknar bara den som saknar varvräknare.

Debuten för 1600-2 skedde i Genève 1966 och succén var ett faktum. Maken till körglad och samtidigt hyfsat praktisk bil med rätt ungdomlig framtoning hade sällan skådats. Två år senare kom 2002, den mest framgångsrika i modellseriens drygt decennielånga produktion. Cylindervolymen ökades här från 1 573 cm³ till 1 997 och effekten steg från 85 hk till antingen 100 i enkelförgasarsversionen eller 120 hk i 2002 ti med dubbla förgasare. 1971 lanserades 1802, med en 1,8-literssnurra på 90, 110 eller 130 hästkrafter beroende på förgasare. 1973, precis innan oljekrisen, presenterades seriens toppalternativ. 2002 Turbo blev BMW:s första turbomatade bil och är bland det roligaste du kan framföra på fyra hjul.

En bil som inte är fullt lika kvick ur kurvorna, men som fortfarande levererar en fantastiskt hög dos körglädje är den 1502 som jag nu har tagit plats i. Den är inte orange som min pappas gamla bil, utan vit – men jag gillar den nästan lika mycket ändå.

Nu sitter jag dessutom inte i baksätet, utan i förarsätet, vilket gör upplevelsen sååå mycket roligare! 1502, som var den sista utvecklingen i serien, väger mer än sina äldre syskon och har dessutom färre hästkrafter. Men 75 ystra kusar räcker gott. Vikten är ändå inte över tonnet och den flinka chassissättningen får bilen att föra sig som en balettdansös över ett välkalibrerat dansgolv. Jag arbetar mig igenom de fyra växlarerna på den kurviga lilla skogsvägen som vi precis har hittat. Vid varje växelbyte känner jag hur motorn, som är på 1573 cm³, får ny kraft. Det här är en liten slagskämpe. En knubbig liten slagskämpe. Den är inte snabb, men det är inte heller det som är grejen. Moderna, sportiga bilar har ofta mycket mer effekt än vad man kan utnyttja utan att köra på tok för fort. Här är det tvärtom. Jag och bilen får arbeta tillsammans. Efter kurvorna kan jag dra varje växel till varvtalsstoppet utan att komma upp i allt för höga hastighetsböter. Det där varvtalsstoppet vet jag förresten egentligen inte var det är då det saknas varvräknare. Men vad gör det – i den här bilen handlar allt om känslor!

Pappa brukar säga att en bils kvalitet kan mätas i hur väl dess vindrutetorkare fungerar. Det finns inget som är mer irriterande än torkare som hackar sig fram över rutan och lämnar en yta randigare än grannens fuskbyggda altandäck, menar han. Det är få bilar som har riktigt bra vindrutetorkare. Eller i varje fall var det så förr. Men pappas BMW 1502 var en av dem, brukar jag få höra ibland. Med det i tankarna kan jag inte annat än ha förhållandevis höga förväntningar, nu när regndropparna börjar falla från skyn. Jag trycker försiktigt på spaken till höger om ratten och gör mig beredd på en besvikelse. Gummibladen gör ett drag till vänster och ett åt höger och lämnar efter sig... ingenting! Det enda som syns på rutan är nytillkomna regndroppar. Inget gnissel, inga ränder och ingen besvikelse. Det är de bästa vindrutetorkare som jag någonsin har upplevt – precis som pappa sa. Ett kvalitetsmått av rang, alltså. Och det är dessutom genomgående.



*BMW:s 02:serie är för oss som uppskattar det roliga i det enkla.
En hejdundrande glädje-maskin, helt enkelt!*

Jag tror inte att jag har kört någon annan bil som konstruerats på 1960-talet som känns lika väl ihopskruvad som den här. Det enda som hörs när jag kör är vägljudet från däcken, den skönsjungande motorn och ett distinkt, mekaniskt klick varje gång jag byter växel. Inget gnissel och inget skrammel, varken från inredning eller hjulupphängning.

Turbo – vem behöver det – när det är såhär kul i 02-seriens enklaste variant? 1502 har allt man behöver. Och inget av det man inte behöver. Tre pedaler, en växellåda nedsänd från himmelriket och en ratt som styr hjul som är utknuffade så långt som möjligt i bilens hörn. Det är precis så här alla bilnördar vill ha det bakom ratten. Eller det borde det i varje fall vara. Men missförstå mig inte. 02-serien är inte bara en bil för körglada entusiaster, den här bilen är precis lika lättkörd som grannens nya Volvo V40. Om inte lättare. Faktum är att ingenting är speciellt krångligt i en 02:a. Runt om-sikten är bättre än i ett växthus, växellådan är lättare att orientera i än översiktskartan på ett IKEA-varuhus och karossens proportioner gör bilen mer lättparkerad än en kundvagn på Gekås i Ullared. Hur kunde folk ens fundera över andra bilar på 60- och 70-talet? Det här måste ha varit den perfekta bilen för den som nöjde sig med två dörrar. "Upplev körglädjen i BMW", uppmanar en dekal i bakrutan. Jo, jag tackar jag. Historien har återupprepat sig – jag har blivit kär på nytt.

Jo, förresten – pappas 1502 fick tack vare mina starka känslor hänga med ett år till. Men sen var det tyvärr slut. Bilen var mer brun än orange och ett nytt besök hos skrothandlaren var oundvikligt. Jag grät lika mycket då och sörjer än i dag min första kärlek.



*Vissa modeller i 02-serien har runda baklyktor.
Personligen föredrar jag de rektangulära, så som här.*

BMW 1502 (1975)

Ursprungligt pris (1975): 30 950 kronor.

Uppskattat pris (2019): Cirka 100 000 kronor i detta fina skick.

Motor: Bensin. 4-cylindrig längsmonterad motor. 2 ventiler per cylinder. Cylindervolym 1573 cm³. Max effekt 75 hk (55 kW) vid 5 800 r/min, max vridmoment 110 Nm vid 3 200 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-stegad manuell växellåda.

Hjul: Plåtfälg 13 tum, däck 165/13.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 435, bredd 158, höjd 141, spårvidd f/b 133/133. Tjänstevikt 980. Tank 50 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 14,3, toppfart 155 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning cirka 1 l/mil.



Läs mera: [Drömresmålet för BMW-fantaster](#)



9. Bosley Mark I GT från 1953

Inlagd av Ryan den 24 juli 2024

I början av 50-talet jonglerade en ung hot rodder vid namn Richard Bosley sina studier vid Ohio State University med sina racingdrömmar på Sebring.



Vägled av tekniska artiklar från *Road & Track* Magazine, skulpterade Richard en låg racerbil med glasfiberkaross som drevs av en rejäl Chrysler Hemi. Över tre år och mer än 9.000 dollar senare – motsvarande över 100 000 dollar i dag – hade Bosley byggt sin drömmaskin och klarat den med knapphändig ekonomisk uppbackning och minimalt stöd.

Men tyvärr, Bosley var för tung och bedrövligt underdriven för att köra om en tävlingsförberedd Ferrari på Sebring. Drömmen gick i kras, projektet övergavs och Richards vision förverkligades aldrig fullt ut.

När jag först skrev en krönika om den här bilen 2009 var den höljd i mystik. Men bara några år senare stötte jag på den restaurerade skönheten i källaren på Petersen-museet. Nyligen visade Petersen upp den i en studiofotografering. Resultaten är inget annat än hisnande.

Det som verkligen bränner in i mitt sinne är detaljerna. Bosley Mark I GT ser inte ut som en amatördröm för ett collegebarn; den liknar en tidig fabriksprototyp från någon ansedd italiensk karossbyggare. Det är ett mästerverk förklätt till ett garageprojekt... och det är hög tid att dyka djupt in i Richard Bosleys liv och tid.



10. Veritas Scorpion 1950



Veritas-Arbeitsgemeinschaft für Sport und Rennwagenbau (Veritas-Joint Venture för konstruktion av sport- och tävlingsfordon) startades i mars 1947 i byn Hausen am Andelsbach, nära Hockenheim. Dess huvudmän var Ernst Lööf, den tidigare chefen för BMW:s racingdivision när BMW:n vann Mille Miglia 1940; mångårig försäljningschef Lorenz Dietrich; och den före detta BMW-motorcykelmästaren och förkrigsföraren i Auto Union Grand Prix, Georg "Schorsch" Meier. Deras mål var att bygga en ny sport- och racerbil som skulle efterträda den enormt framgångsrika förkrigsmodellen BMW 328. Det var en idé som de hade diskuterat sedan de träffades i Paris under andra världskriget.

Deras första prototyp av racerbilen byggdes i ett hörn av BMW:s Allach-fabrik, som användes för fordonsunderhåll av de allierade. Projektet fick inte bygga någon form av ny bil eller motor i den amerikanska ockupationszonen, utan flyttade till den franska zonen, och teamet koncentrerade sig på det de kunde bäst, Type 328 med sin unika toppventilssexa. Redan från början var Veritas Rennsport konkurrenskraftiga och vann det tyska 2-liters sportvagnsmästerskapet tre år i rad från 1947 till 1949.

Veritas ville bygga en gatbil och introducerade Comet 1949, följt av en tvåsitsig cabriolet med det intressanta namnet Scorpion, och sedan Saturn – en coupé med tre säten i bredd. Scorpion och Saturn byggdes båda på en hjulbas på 2600 mm och hade helt oberoende framhjulsupphängning med övre och nedre kontrollarmar, längsgående torsionsstänger och teleskopiska stötdämpare. Den bakre drivningen och fjädningen bestod av en deDion-axel med triangulära länkar, längsgående torsionsstänger och teleskopiska stötdämpare. Styrningen skedde med kuggstång. Bromsarna var fyrhjuliga hydraultrummor. Motorn var en BMW 328 på 1988 cc med toppventiler som drevs av ett ganska effektivt system av tvärgående vipparmar som gav motorn utseendet av att ha överliggande kammar. Den femväxlade växellådan var av företagets egen design.



Veritas anlidade Karosseriebau Spohn i Ravensburg för att klä dessa chassin. Spohn hade byggt eleganta bilkarosser för sådana prestigefyllda chassin som Bugatti, Steyr, Mercedes Benz och Maybach under 1920- och 1930-talen. Men jämfört med några av de karosser som kom fram från Spohn i slutet av 1940-talet och början av 1950-talet, måste Veritas Scorpion och Saturn beskrivas som mainstream och konservativa.

En spännande blandning av förkrigstidens mekaniska komponenter och efterkrigsstil, den BMW-baserade Veritas-modellen härstammar från slutet av 1940-talet, en period då bristen på lättillgängliga tävlingsbilar ledde till skapandet av många intressanta "specialbilar". Denna Veritas Scorpion fick en restaurering i början av 1990-talet där den färdigställdes i den vackra blå exteriören och garvade läderinredningen som den presenteras i idag. Nyligen togs denna bil i tjänst av BMW Classic. Med BMW Classic fick Scorpion en sympatisk kosmetisk restaurering som behöll så mycket av originaliteten från sin 25 år gamla restaurering som möjligt. Karossen lackerades om vid behov medan krom, glas och interiör hölls intakt och förnyades till funktionell kosmetisk standard.





BMW Classic sorterade igenom de mekaniska komponenterna i denna Scorpion för att få den till trafiksäkert skick, och registrerade och TÜF godkände bilen i december 2017. Bilen är utrustad med en modern kylare, elektriska fläktar och uppdaterad oljekylare, som installerats under tidigare ägande för att klara regelbunden användning på vägarna.

På grund av rådande ekonomiska förhållanden som tvingar fram en ständig brist på resurser och organisation hos Veritas, kan BMW inte datera chassi 5095 till dess leveransspecifikationer och ägarhistorik. Denna bil presenteras med uppdaterad tysk registrering, fakturor som listar det arbete som utförts av BMW och en grundlig inspektionsrapport som mottogs i april 2018. Idag presenterar sig detta magnifika exempel på efterkrigstysk design och kaross vackert överallt och skulle vara ett fint tillskott till alla för- eller efterkrigssamlingar.

988cc OHV rak 6-cylindrig motor

Solex-förgasare

Uppskattad 90 hk vid 4 750 rpm

Fyrväxlad manuell växellåda

Fyrhjulig oberoende fjädring

4-hjuliga hydrauliska trumbromsar

Klassiker**11. Grattis Nash Airflyte**

Publicerad 1 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag på allhelgonadagen finns det inga namnsdagsbarn i den vanliga almanackan men i Klassikerkalendern firar vi Airflyte, Nash Airflyte!



Nash Airflyte 600 Sedan 1949

Airflyte är en fonetisk stavning av air flight och valdes av Nash som namn på dess första helt nya serie bilar efter andra världskriget. Nashs chefsingenjör, Nils Wahlberg med finlandssvenskt påbrå, var fascinerad av strömlinjeform.



Nash Statesman Airflyte 1950



Nash Ambassador Airflight 1951

Utan att avskräckas av Chryslers misslyckande med Airflow skissade han på en ny kaross i den bulliga stil som man före kriget hade trott skulle bli framtidens.

Även Hudson och Packard kom ut med liknande stildrag men det var Nash Airflyte som vid vindtunneltester visade sig ha det lägsta vindmotståndet och det jämfört med alla samtida USA-märken.

Att Cw-värdet för Nash låg på höga 0,43 säger ju en del om den aerodynamiska utformningen av bilarna vid denna tid.

Nash var ett respekterat märke i mellanklassen och ansågs med skruvfjädrar runt om och självbärande karosser tekniskt ganska avancerad.

Men dess nya rundade stil blev kontroversiell. Att Airflyte snabbt fick öknamnet Bathtub Nash hjälpte inte försäljningen trots de tekniska fördelarna.

George Mason som var chef för Nash besökte 1949 bilsalongen i Paris och blev mycket imponerad av bilmodeller formgivna av Pinin Farina. Denne fick därför ett uppdrag att rita på en ny Nashmodell.

Efter en tid levererades från Italien en handbyggd prototyp som med flera ändringar än Farina gillade kom i produktion som 1952 års modell.

Fast den inte såg särskilt aerodynamisk ut kallades den ännu några år för Airflyte.



Nash Ambassador Airflyte 1952

George Mason som var chef för Nash besökte 1949 bilsalongen i Paris och blev mycket imponerad av bilmodeller formgivna av Pinin Farina. Denne fick därför ett uppdrag att rita på en ny Nashmodell.

Efter en tid levererades från Italien en handbyggd prototyp som med flera ändringar än Farina gillade kom i produktion som 1952 års modell.

Fast den inte såg särskilt aerodynamisk ut kallades den ännu några år för Airflyte.



Även den lilla Rambler som kom 1951 hörde till familjen Airflyte. Med de höga plåtsidorna, de små hjulen och den lilla suffletten förde Rambler tankarna till 1940-talets strömlinjeformade barnvagnar.



Med sina av Farina inspirerade former hade den långsträckta 52:an ett klart bättre utseende än de tidigare Airflyte men de inkapslade framhjulena fanns kvar. De sänkte luftmotståndet med knappt två procent.



1954 var sista året benämningen Airflyte användes. Inga särskilt stora ändringar hade gjorts sedan 1952. Utvändigt reservhjul - s.k. conti kit - ansågs europeiskt och sportigt men gjorde den stora bilen ännu mindre lättparkerad.



12. Fredagsfilmen

Mini och Galaxie i David mot Goliat-striden vid Goodwood

Vi kommer aldrig att tröttna på att se små mot stora strider på Goodwood. Det här är den ultimata versionen av det när vi ser en av de minsta bilarna på Goodwood Revival, Mini, ta sig an den största i Ford Galaxie 500. Lavant Straight-attacken av Galaxie var oundviklig, men så fort en hörna dyker upp är det game on!



FILM: <https://youtu.be/yWr3sq-BDhQ>



Roger Warolin