



Lancia Fulvia Coupé 3 Safari 1973–76

- 1. Nya Porsche Panamera**
- 2. Nya Kia EV6 gör en bra bil ännu bättre**
- 3. Vilken plan ligger egentligen bakom Tesla Cybercab**
- 4. Mercedes elbil får evighetsbromsar**
- 5. Storägare skriver ned värdet av innehav hos Northvolt**
- 6. De ikoniska bilarna från DDR**
- 7. Sista Indigon skänkt till Arvika fordonsmuseum**
- 8. Alfa Romeo GTV6 är italiensk passion**
- 9. Grattis Lancia Fulvia**
- 10. Oldsmobile 98 Holiday Coupe**



## 1. Test: Nya Porsche Panamera har ett väldigt aktivt chassi

Av redaktören bytbil.com 2024-11-25 Text & foto Jacob Dalby

På ytan är det få saker avslöjar att det handlar om den nya Porsche Panamera. Men under ytan döljer sig ett större batteri i plug-in-varianterna och ett väldigt aktivt chassi som anpassar sig till varje situation.



Det är befriande att återigen ha nycklarna till något så sällsynt som en till en stor, kraftfull bensinmotor med åtta cylindrar. Det handlar om den nya **Porsche Panamera**. För att friska upp minnet: Panamera är en 4-sitsig gigant som mäter lite över fem meter på längden. Motorn ligger framtill under den långa motorhuv, och här, i **Panamera Turbo E-Hybrid**, levererar den 680 hk, accelererar från 0–100 km/h på 3,2 sekunder och toppar först vid 315 km/h. Dessutom är bagageutrymmet fullt tillräckligt.

Med introduktionen av den nya modellen försvinner dock Panamera Sport Turismo, kombiversionen. Det var annars, om du frågar mig, den coolaste modellen. Panamera har inte många konkurrenter. Möjligen kan fyrdörrarsversionen av Mercedes-AMG GT räknas som en rival.

### Vad är nytt?

Designmässigt skiljer sig den nya Panamera inte mycket från den gamla. Den har vuxit något i längd och bredd och linjerna har blivit skarpare. Personligen tycker jag att den ser fantastisk ut. Det mest påtagliga är de nya strålkastarna, som blivit mer fyrkantiga, samt en genomgående ljuslist baktill. "Porsche" har flyttats ned under ljuslisten. Annars finns det inte mycket nytt att se exteriört.



Motorprogrammet börjar med en instegsvariant med V6 på 353 hk för 1 220 000 kronor. Ett steg upp upp finns Panamera 4 E-Hybrid, som innebär mer utrustning, över 100 extra hästkrafter samt fyrhjulsdraft för 120 000 kronor extra.

Utöver detta finns Panamera GTS, som har en V8 utan elektrifiering och 500 hk. Sedan finns Turbo och Turbo S, båda med V8 och laddhybrid-teknik med respektive 680 och 782 hk.

### **V8 E-Hybrid**

Testbilen är **Porsche Panamera Turbo E-Hybrid**. Den startar helt ljudlöst på el. Batteriet har en kapacitet på knappt 26 kWh brutto, vilket ger en elektrisk räckvidd på upp till 92 km enligt WLTP. Jag lyckades köra 80 km på en full laddning, vilket (även om det inte är 92 km) ändå är en räckvidd som fungerar i vardagen.

Behöver du mer kraft vaknar den 4-liters V8:an till liv. Inte med ett våldsamt vrål, men ljudet avslöjar att åtta cylindrar är redo. När du trycker på knappen med de två avgasrören blir ljudet dock betydligt kraftigare. Den sammanlagda effekten är 680 hk och inte mindre än 930 Nm. Med Sport Chrono-paketet gör bilen 0–100 km/h på 3,2 sekunder och fortsätter upp till 315 km/h. På eldrift är toppfarten 140 km/h.

### **Smidig övergång mellan el och bensin**

Övergången mellan el- och bensindrift sker helt sömlöst. Kör du till exempel på motorvägen och snabbt behöver köra om, startar V8:an utan ansträngning. Ingen ryckighet eller tvekan – bara ett lätt mullrande från de åtta cylindrarna.



Fördelarna med E-Hybrid-varianterna är fler än bara möjligheten till lokalt utsläppsfri körning. Med E-Hybrid kan du också välja det nya chassit Active Ride. Det är inte bara adaptivt, utan aktivt – och det är en imponerande upplevelse. Varje hjul har en egen elektrisk hydraulikpump som på millisekunder kan anpassa sig till underlaget. Det använder ström från bilens stora batteri, vilket innebär att det endast erbjuds till E-Hybrid-varianterna.

Trots ojämnheter i vägbanan rör sig endast hjulen upp och ner – själva karossen, där du sitter, är helt stabil. (Minns du Mercedes-reklamen med hönan vars huvud hölls stilla trots rörelser? Det är ungefär samma idé.) I körlägena Sport och Sport Plus ser chassit till att bilen ligger så platt som möjligt, utan att luta i kurvor. Lyckligtvis påverkas inte komforten nämnvärt, och systemet hanterar ojämnheter med bravur.

I Comfort-läget betar sig chassit helt annorlunda. Här "lutar" sig Panamera in i svängarna för att motverka tyngdkraften och hålla bilen jämn, vilket gör att du inte glider runt i sätet. Dock krävs försiktig styrning, annars tror bilen att du vill köra sportigt.

### **Ny teknik inombords**

Interiören har fått fler förändringar än exteriören, med mycket ny elektronik. Förarens instrumentpanel är nu en 12,6-tumsskärm, medan infotainmentskärmen i mitten är på 12,3 tum.

Den nya skärmgrafiken och layouten är moderna. Jag lade dock inte ner tillräckligt med tid på att anpassa systemet efter mina preferenser, och det känns därför lite krångligt. Men med lite tid är jag säker på att man snabbt vänjer sig vid det.



Under mittenskrämen, på mittkonsolen, finns en svart touchpanel för de viktigaste funktionerna. Det är skönt att dessa inte är gömda i den stora skärmen. Den haptiska återkopplingen fungerar dessutom bra. Vill du ha en extra skärm kan du lägga till en för passageraren för 16 900 kr. På denna kan passageraren följa navigationen eller musiken, men jag misstänker att den sällan skulle användas. Spar hellre de slantarna.

Sätena erbjuder bra stöd, och du sitter lågt och omfamnad. Hela interiören utstrålar kvalitet och precision – inget knarrar, och allt känns fast och välbyggt.

### **Dyr men lyxig upplevelse**

Den nya **Porsche Panamera** är en varsam vidareutveckling av den tidigare modellen. Ingen revolution, och få exteriöra detaljer skiljer den nya från den gamla. Motorprogrammet har dock uppgraderats, och särskilt E-Hybrid-varianterna är mer intressanta tack vare det större batteriet och den längre elektriska räckvidden.

**Panamera** är självklart en dyr bil, men upplevelsen är också ren lyx. Från konstruktion till körupplevelse är känslan exklusiv. Med det aktiva chassit förvandlas **Panamera** till en mångsidig skapelse. Särskilt **Turbo E-Hybrid**, som både är en bekväm långfärdsbil och en snabb sportvagn.

E-Hybrid-modellerna är dessutom det enda rimliga valet på grund av möjligheten att välja det aktiva chassit. Visserligen kostar det 91 700 kronor, men pengarna är väl investerade. Alternativt kan du välja Turbo S E-Hybrid för 2 440 000 kr, där det aktiva chassit är standard.

### **SPECIFIKATIONER**

#### **Porsche Panamera Turbo E-Hybrid**

**Motor:** Bensin, V8, 3 996 ccm

**Effekt:** 680 hk / 930 Nm

**0–100 km/h:** 3,2 sekunder

**Toppfart:** 315 km/h

**Förbrukning:** 4,6 l/100 km

**Mått (L/B/H):** 505/194/142 cm

**Tjänstevikt:** 2 435 kg

**Dragvikt:** 0 kg

**Bagageutrymme:** 421–1 255 liter

**Pris:** Från 2 120 000 kr (Panamera finns från 1 220 000 kr)



## 2. Provkörd: Nya Kia EV6 gör en bra bil ännu bättre

Av Christoffer Gullin 2024-11-24

Kia EV6 har uppdateringar på flera fronter både interiört, exteriört och räckviddsmässigt. Det bästa är kanske dock den nya inredningen som man förfinat och tagit bort all högblank plast. Jag fick möjligheten att provköra nya Kia EV6 på Bogesundsvägen utanför Stockholm.



**FILM:** <https://youtu.be/IBk44jTegZE>

Kia EV6 har legat i toppen av elbilar i Sverige sedan den lanserades 2021. Formspråket, det goda utrymmet, körupplevelsen men framförallt den nya tekniken med 800 volt gjorde att endast syskonet Hyundai Ioniq 5 kunde matcha den. Lägg till 7 års nybilsgaranti och succén var ett faktum.

I nya EV6 modellår 2025 så har man försökt fixa till de brister som den tidigare versionen hade. Men den största förändringen är kanske att batteriet fått lite fler celler och numera ligger på 84 kWh vilket också gör att räckvidden har förlängts och numera ligger mellan 522–582 km enligt WLTP beroende på vilket motoralternativ man väljer.

800V-tekniken har gjort att EV6 kunnat ladda 10–80% på 18 minuter men med ett större batteri krävdes det en justering av laddkurvan för att bibehålla den tiden. Nya EV6 kan ladda i upp till 258 kW och håller en högre effekt under en längre period så att ledtiden inte försämras. Man har dessutom justerat laddkurvan efter 80% så att även den tiden ska gå något fortare även om det inte alltid är aktuellt att ladda till 100%.



*Yacht Blue Matt är färgen. Riktigt snygg men kräver en hel del kärlek.*

Motoreffekten är densamma men en sista förändring man gjort på specifikationen är dragvikten som numera ligger på 1 800 kg upp från 1 600 kg. Det gäller även den bakhjulsdrivna vilket gör Kia EV6 till en av de bättre dragbilarna med endast en motor.

	EV6 LR	EV6 AWD	EV6 AWD med 20"
<b>Drivning</b>	RWD	AWD	AWD
<b>Hjulstorlek</b>	19"	19"	20"
<b>Motoreffekt</b>	168 kW (229 hk)	239 kW (325 hk)	239 kW (325 hk)
<b>WLTP</b>	582 km	546 km	522 km
<b>AC-laddning</b>	11 kW	11 kW	11 kW
<b>DC-laddning (max)</b>	258 kW	258 kW	258 kW
<b>Dragvikt</b>	1 800 kg	1 800 kg	1 800 kg
<b>Taklast</b>	80 kg	80 kg	80 kg

### Små men tydliga exteriöra förändringar

Sedan en tid tillbaka så har Kia bytt designstil och även om EV6 var först ut i det nya designspråket så tycker man att man kan göra mer för att matcha bilen mer mot EV3 och EV9. Det har man gjort med nya strålkastare i fram som nu går i mer raka linjer och har även en lång LED-list längs med fronten.

I bak finns den tydliga ankstjärten kvar men bakljuset har smalnats av något och blivit lite mer indirekt. Det sticker inte ut på samma sätt som tidigare, en snygg förändring som man inte tänker på om man inte har den gamla EV6 bredvid sig.

I övrigt är mycket densamma vilket också gäller yttermått, frunk, bagage och liknande. Det är alltså inga stora förändringar här, man får hoppa in i bilen för att hitta fler.



*Uppdaterade Kia EV6 känns lätt igen  
på de nya strålkastarna som följer Kias nya designfilosofi.*

### **Trodde inte en interiör utan högblank plast fanns 2025 men Kia lyckas**

Direkt när man sätter sig i nya EV6 så märker man att ratten inte är densamma, den har numera tre ekrar istället för två och en annan design i mitten. Knapparna finns kvar men de är inte högblanka utan matta vilket är klart snyggare. De känns lite mushiga att trycka på, de har inte det här härliga klicket. Men jag tar hellre dessa knappar alla dagar i veckan istället för en touchlösning.

I mittkonsolen och på armstöden är det numera borstad plast vilket både känns och ser snyggare ut. Det är en stor förbättring och hur mycket man än kladdar med fettiga fingrar kommer inga spår synas. Kia nämnde under sin presentation att man valt att jobba bort så mycket av den högblanka plasten i största möjliga mån, vi får hoppas att de skickar ut ett PM till övriga tillverkare med den tanken.



*Istället för högblank plast har man ersatt det med borstad plast som ser mycket bättre ut.*



*Rattnapparna är fysiska knappar som inte är blanka, snyggt!*

Skärmen är helt ny och är uppdelad på två 12-tumsskärmar. Operativsystemet har uppdaterats till det senaste och det är nog många tacksamma över. Den största nackdelen med EV6 har varit en trög och komplicerad mjukvara men den nya är klart bättre. Allt flyter bättre, den är mer responsiv och har dessutom en del nya funktioner som tredjepartsappar som t.ex. Spotify, Youtube och Netflix (kommer i en uppdatering under december 2024).

Dessutom har bilen fått riktig OTA (Over The Air) vilket betyder att Kia nu kan uppdatera inte bara navigationen utan även andra delar av systemet samt mjukvaran i andra delar av bilen t.ex. bromssystemet eller liknande.

Med det sagt är systemet fortfarande rörigt och det tar tid att lära sig, det är inte självklart vart du hittar olika inställningar och det vore inte fel med en helt ny infotainment. Det är dock en del jobb och knappast något man gör för en mindre uppdatering som detta.

Man har även uppdaterat ljudsystemet Meridian med en större bas för lite bättre punch i dunka dunka-låtarna.

### **En bättre körupplevelse med nya dämpare**

Köregenskaperna har inte ändrats något vilket betyder att vi fortfarande har en bil som är rolig att köra, direkt styrning och fast i fjädringen. Det man gjort är att man försökt sänka ljudnivån i kupén bland annat genom bättre ljudisolering i hjulhusen. Man har även nya dämpare som ska hjälpa till vid hårda hinder som t.ex. brunnlock eller kanter.

Då vi var i närheten av Vaxholm utanför Stockholm så ligger ju Bogesundsvägen inte långt bort och en snabb sväng på den kunde bekräfta att Kia EV6 fortfarande är en rolig bil på vägen. Det är ingen racer men det ska det absolut inte vara men en bra balanserad vardagsbil där du å ena sidan kan ta en kurva i lite högre hastighet, å andra sidan lasta in barnvagnen och familj.

Man har också jobbat bort alla olika pling och pling som Kia har dragits med. Hur många gånger har inte bilen plingat av oklar anledning när man kört en EV6? Otaliga. Under mina 2h med bilen så kom endast pling som jag förstod vad de handlade om och samtliga var från de nya EU-kraven som numera ska finnas i alla bilar. De går att stänga av för en helt tyst upplevelse.



*Baksätet har fått framkanten något upphöjd för bättre stöd och komfort.*

### Pris och tillgänglighet

Är du sugen på att beställa nya EV6 så kan du göra det redan idag, flera återförsäljare har också börjat få demobilar till sig. Priserna börjar på 595 400 kr och sträcker sig hela vägen upp till över 750 000 kr om du skulle vilja det. Bilen på bilderna och i videon är en EV6 AWD GT-Line med 20", sollucka samt färgen Yacht Blue Matt med ett listpris på 753 300 kr. Samtliga priser i tabellen nedan inkluderar Metallic eller Pearl-lack.

EV6 RWD	595 400 kr
EV6 AWD	630 400 kr
EV6 Plus RWD	630 400 kr
EV6 Plus AWD	665 400 kr
EV6 GT-Line AWD	710 400 kr
EV6 GT-Line AWD med 20" & sollucka	733 300 kr
Yacht Blue Matt	20 000 kr

Kia har lyckats bra med denna facelift. Det är som det brukar vara, detta är vad bilen borde varit från början men jag är glad att Kia lyssnat på sina kunder och förbättrat det som behövde förbättras. Vad tycker du om nya EV6? Berätta gärna här nedanför.



Christoffer Gullin



### 3. Vilken plan ligger egentligen bakom Tesla Cybercab?

Publicerad av Robin Hornig 25 november 2024

Ingen ratt, inga pedaler, men full av innovation: Tesla vill revolutionera mobiliteten med Cybercab.



*Elon Musks vision om framtidens mobilitet.*

**V**ilken show! När han presenterades i Hollywood-studion i oktober 2024 var jag skeptisk. En tvåsitsig bil utan ratt och pedaler? Det lät som koncept som eller , som visades för flera år sedan och skrotades igen. Men vid närmare granskning blir det tydligt att detta fordon är mycket mer än en studie.

#### **En kompakt bil för staden**

Cybercab är liten, kompakt och passar perfekt in i staden. Bekväma säten gör att du kan arbeta på din bärbara dator eller titta på film via den integrerade skärmen. Måsvingedörarna är inte bara futuristiska, utan också praktiska för trånga parkeringsplatser. I bakluckan? Plats för två stora resväskor och handbagage – en häpnadsväckande summa för en så kompakt bil.

Läs även: [Tesla Cybercab \(på engelska\)](#) [Audis grandsphere](#) [Mercedes Vision Urbanetic](#)



*Sidokamerorna ska fortsätta att fungera även när dörrarna är öppna.*

### **Tesla Cybercab: köp eller använd helt enkelt via appen**

Från och med 2026 kommer Cybercab att finnas tillgänglig för mindre än 30 000 US-dollar. Eller: Tillgänglig via app, du betalar endast för användning. En tjänst som kan förändra hur vi upplever mobilitet i grunden. Bilen är inte bara avsedd för privat bruk, utan framför allt som en del av en mobilitetslösning i städer – en robotaxi för alla.

### **Trådlös laddning och autonom rengöring**

Med trådlös laddning och automatisk rengöring är flottan alltid redo att användas – perfekt för delningstjänster. Du behöver inte koppla in en kabel, det är bara att parkera så laddas batteriet automatiskt. Detta är en verklig fördel, särskilt för tjänster där fordon ofta används.

### **Autonom körning på en ny nivå**

Från och med 2025 planerar Tesla att använda autonomi på nivå 3 – motorvägskörning upp till 130 km/h utan att föraren behöver ingripa. Medan autonom körning hittills har varit begränsad till lyxklassen och hastigheter på upp till 60 km/h (), vill Tesla göra denna teknik lämplig för massorna till låg kostnad – från Cybercab till Cybercab.

### **Fullständig självkörning förlitar sig endast på kameror**

Teslas Full Self-Driving System (FSD) avstår helt från radar eller lidar och förlitar sig utslutande på kameror. Min erfarenhet av FSD hittills har varit blandad, medan kollegor från USA är entusiastiska över föreställningen.

**Läs även: [MercedesBMW från 2025 upp till 95 km/h Modell 3](#)**



*Gott om utrymme och bara en skärm.  
Medan Cybercab är igång kan du arbeta, titta på en film eller sova.*

### **Kommer Tesla att dra nytta av avslappnade lagar?**

Det spekuleras i att Tesla kan dra nytta av lättade regler för autonom körning i USA efter presidentvalet 2024. I Kina får tillverkare som Geely redan samla in data under verkliga förhållanden och testa autonom körning. Denna konkurrensfördel påskyndar utvecklingen enormt. Tesla kan uppleva något liknande i USA och på så sätt främja sina framsteg ytterligare.

### **FSD-licenser är nyckeln till den kinesiska marknaden**

Dessutom ryktas det om att Tesla skulle kunna licensiera sin FSD-programvara till kinesiska tillverkare som SAIC och Geely. Detta skulle inte bara ge Tesla licensavgifter, utan också miljontals nya fordonsdata – en avgörande fördel i kapplöpningen om framtidens mobilitet.

### **Teslas vision: Uppkopplad mobilitet för alla**

Cybercab är bara toppen av isberget. Teslas visionsystem och FSD är redan integrerade i alla modeller idag – från Model 3 till . Om Tesla lyckas göra ett genombrott kan miljontals fordon över hela världen köra autonomt över en natt. [Modell X](#)

### **Resultat från Auto Bild**

Än så länge har FSD inte övertygat mig, och jag tvivlar på att ett rent kamerabaserat system kan fungera på lång sikt. Men om Tesla kan göra det kan hela flottan slungas in i den autonoma körningens tidsålder över en natt. Andra tillverkare med sina dyra system skulle då få ett verkligt problem. Ett sådant omvälvande ögonblick – som vi nyligen upplevde med artificiell intelligens med ChatGPT – kan vända upp och ner på branschen. Elon Musk har många gånger bevisat att han gör det omöjliga möjligt. SpaceX? Vann. Att göra elbilar lämpliga för den stora massan? Hanterade. Nu satsar han allt på autonom körning. Och Cybercab är hans mest riskfyllda satsning. Kommer det att fungera?

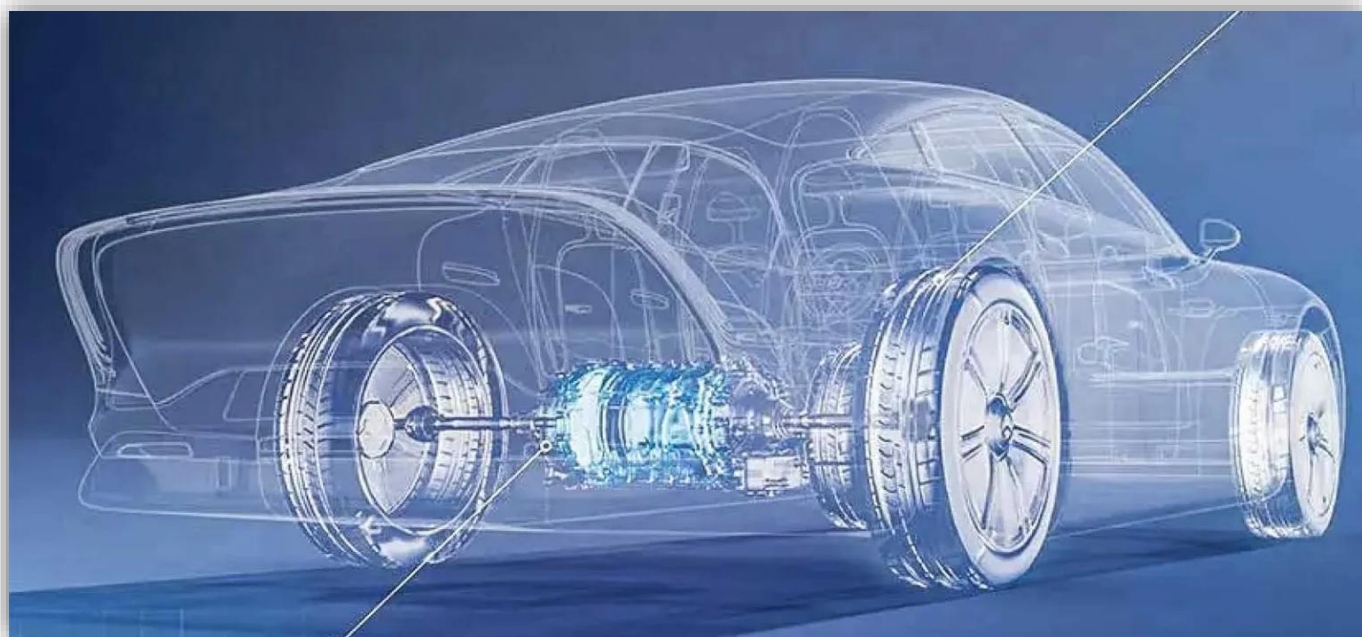


Robin Hornig

#### 4. Mercedes revolution: Elbil får evighetsbromsar

Av Andreas Jemn 26 november 2024 kl 15:54

**Mercedes utvecklar evighetsbromsar. Det här nya systemet behöver aldrig lagas eller bytas ut. Men det kommer bara att lanseras på en särskild biltyp.**



Det låter kanske som science fiction. Men Mercedes ingenjörer är i full gång med att testa det här systemet. Tanken är bromsar som aldrig behöver repareras eller servas, de kan klara sig under bilens hela livscykel.

Bromsarna flyttas från hjulen in i motorn. De kommer bara att kunna finnas på elbilar, eftersom de utnyttjar de elektriska motorernas förmåga att motorbromsa. Enligt Mercedes ingenjörer täcker motorbromsningen 98 procent av behovet. Resterande tvära inbromsningar kommer det att finnas ett säkerhetssystem för.

De liknar inte heller vanliga bromsar. Det här nya evighetsbromsarna består av en cirkelformad skiva som trycks mellan två bromsbelägg. Sedan ska man montera in små brickor för att lösa problemet med allt bromsdamm som hotar att ställa till det i motorn.

Ett problem som har dykt upp är överhettning. Eftersom bromsarna är inneslutna i motorn finns det stor risk för att de skulle bli mycket varma. Men Mercedes ingenjörer funderar på att lösa det här problemet med vattenkylning.

De nya evighetsbromsarna flyttar också bort nästan hundra kilo av vikt från hjulen. Samtidigt kan man också börja tillverka hjul som är helt inneslutna. Det skulle ge en mycket bättre aerodynamik och därmed också minska förbrukningen och ge bilarna bättre räckvidd.

Hela projektet låter spännande och är revolutionerande. För vilken bilägare skulle inte drömma om att känna sig trygg med att aldrig behöva byta bromsar. Men det är förmodligen flera år innan den här produkten kan finnas tillgänglig på marknaden. Men det är i alla fall spännande och en fingervisning om var utvecklingen är på väg.



#### MER OM ELBILAR OCH MERCEDES:

- [Mercedes jättesatsning: Nytt operativsystem för alla...](#)
- [Skrällen: Nya Mercedes får Volvo-motor](#)
- [Brutalare än någonsin: Nya Mercedes-AMG E63 med 612 hk](#)
- [Mercedes ber ägare att inte köra sina bilar – fel på...](#)
- [Firar 20 år: Unika Mercan med världens mest...](#)
- [Mercedes nya självkörning tar ansvar om bilen...](#)
- [Mercedes-AMG utvecklar elektrisk superbil](#)
- [Mercedes elektriska G-klass får silikonbatteri: "En...](#)
- [Ola Källenius smygvisar Mercedes nya små bilar redan i år](#)
- [Mercedes svenske vd slår tillbaka mot Tesla – nya...](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

## 5. Storägare skriver ned värdet av innehav hos Northvolt

Av Carl Undéhn 26 nov 2024



Med en rekonstruktion i USA, så kallad Chapter 11, hoppas den krisande batteritillverkaren Northvolt lyckas komma på fötter. Om det går vägen får tiden utvisa, men de båda storägarna Volkswagen och banken Goldman Sachs verkar inte ha allt för stora förhoppningar.

Enligt olika medieuppgifter har båda två skrivit ned värdet av sitt innehav i Northvolt. Hos Volkswagen innebär det en "signifikant" ändring av värdet, enligt nyhetsbyrån [Reuters](#). Redan i den senaste årsredovisningen från 2023 sänkte Volkswagen värdet för sitt innehav i Northvolt till 693 miljoner euro från att året innan ha varit 900 miljoner euro. Vilken summa Volkswagen nu värderar sin andel på 21 procent i Northvolt till framgår inte.

Hos banken Goldman Sachs uppges det enligt [Financial Times](#) däremot vara noll. En hård smäll, med tanke på att banken är "engagerad i Northvolt till ett värde av minst 896 miljoner dollar", enligt Financial Times.

Även de svenska pensionsfonder räknar med att stora summor nu går förlorade. Enligt uppgifter till [SVT](#) kan det handla om upp till 95 procent av det som de har investerat i Northvolt. AP-fonderna samt AMF och Folksam ska tillsammans ha gått in med nästan 9 miljarder kronor i batteritillverkaren.



Carl Undéhn



## 6. De ikoniska bilarna från DDR

Av Matthias Brügge/Lars Busemann

9 november 2024

Wartburg, Trabant och Barkas – dessa bilar gjorde DDR mobilt



FILM: <https://youtu.be/UZZpdf9Zie0>

Varje höst överväldigas vi av nostalgin för öst: särskilt när vi firar dagen för Berlinmurens fall för 35 år sedan den 9 november. Under dessa dagar i november förberedde östtyskarna öppnandet av den inre tyska gränsen med sin fredliga revolution och banade väg för återföreningen. Vi tycker om att tänka tillbaka på fordonsindustrins mångfald från tiden för det delade Tyskland. Oavsett om det är bilarna i öst: med tiden har utsikten förvandlats.

Detta gäller särskilt för bilar från DDR. Under lång tid missförstods deras värde: Å ena sidan var tidiga tekniker för 50-talets motor konstruktion som tvåtaktsmotorn fortfarande installerade i DDR fram till slutet av åttiotalet. Dessutom, direkt efter Berlinmurens fall, ansågs de traditionella bilarna som tillverkades i öst vara maximalt impopulära. I de fem delstaterna i öst tenderade folk att leta efter varje bil i väst, oavsett hur dåligt bevarad den var, i stället för att behålla sina egna bilar. En tillbakablick gör det tydligt: DDR bjöd på ett färgstarkt och rikt utbud av bilar!



*Trabant i det sista utvecklingssteget som kombi med en 1,1-litersmotor från VW Polo.*

### **Mobilitet i två klasser i DDR**

Sedan 1950-talet har ungdomar i både Öst- och Västtyskland förenats av behovet att äga och köra sin egen bil. Medan massrörligheten blev mer och mer utbredd i västvärlden, förblev bilägandet i DDR alltid en knepig fråga. Att äga en egen bil krävde extremt långt tålamod, stor sparsamhet, tillgång till västerländsk utländsk valuta eller goda förbindelser. Eller ibland en blandning av alla dessa faktorer. Trabant uppfyllde de enkla körbehoven, med (knappt) utrymme för fyra och en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på mestadels 23 till 26 hk.

Mätt mot detta var exklusiv körning möjlig i , med tillräckligt med utrymme och 37 till 50 hk från en trecylindrig tvåtaktsmotor. Denna bil var inte lätt att få tag på, många av de 32 000 som tillverkades per år gick på export. Läkare och ingenjörer körde Wartburg i DDR, liksom polisen. Wartburg var en av de få statussymbolerna i DDR, 1,2 miljoner tillverkades och nästan tre miljoner av Trabant.

### **För lite egen produktion**

Under hela sin tid kunde DDR aldrig bygga ett tillräckligt antal bilar själv, marknaden täcktes aldrig. Trabant och Wartburg kom från den tidigare EMW-fabriken i Eisenach. På grund av den långa väntetiden – den var mellan tolv och 17 år – utvecklades en svart marknad som var svår för staten att kontrollera, med det egenheten att begagnade bilar var dyrare än nya eftersom de var omedelbart tillgängliga.

Men på ibland invecklade omvägar hittade ett stort antal östtyska bilar såväl som bilar från västerländsk produktion sin väg ut på DDR:s vägar. Den licensierade versionen av Renault 12, byggd i Rumänien kom till DDR som 2101. De som hade kontakter med väst kunde få en bil i gåva eller till och med importera den för västerländsk valuta. Då var GSA, eller till och med 244, inom räckhåll. Men den giriga staten tog alltid tag i det, västerländska bilar var överdrivet dyra i DDR. I slutet av DDR var bara 3,9 miljoner bilar registrerade i de 14 distrikten. Det är också intressant att jämföra systemet med bilar som var på vägarna i DDR vid samma tid, till exempel



*Dacia 1300 kom till DDR som en rumänsk licensprodukt av Renault 12, mestadels i måttlig kvalitet.*

### **Hur Trabi förde enkel rörlighet till DDR**

Den massiva rörligheten i DDR är otänkbar utan Trabi. 1957 släpptes den första modellen med en tvåcylindrig tvåtaktare. Med tvådörrars minisedanen kom DDR:s mest byggda bil ut 1964 och var också både praktisk och framgångsrik som kombi. För många i DDR betydde det en smula individuell frihet i ett plågat samhälle, och bilen tolkades till och med som sådan. Under återföreningsåren klarade sig Trabi som Wartburg: med den vänd mot väster var det meningen att den skulle göra den stor igen. Det misslyckades. Efter den 9 november 1989 kastades den bort tiotusentals gånger. **P50 P 601 Satellit. Symbol för motstånd mot DDR. 1,1-liters Polo-motor.**

### **Wartburg gjorde det möjligt att köra i mellanregistret**

I mitten av 1950-talet gjorde den det möjligt för DDR-medborgare att köra bil i bilindustrins medelklass. Med fyra dörrar och en trecylindrig tvåtaktsmotor tog bilfabriken i Eisenach fram den välformade sedanen, som också fanns som kombi (312) och cabriolet (313). Jämfört med Trabis körde Wartburg i en annan klass, bara dess längd på 4,30 meter gjorde den till en fullfjädrad bil. **Wartburg 311**

Beteckningen 312 hade en övergångsmodell under två år. Denna ersattes 1966 av den nydesignade Wartburg 353, som, någorlunda modern, byggdes i sin grundform fram till slutet av DDR, oförändrad i nästan 22 år! Wartburg Tourist kombiversion var särskilt attraktiv. Försöket till en väst-östlig syntes, det vill säga, förblev ett misslyckande: vid tiden för Berlinmurens fall ville ingen längre ha en bil från öst. Idag fortsätter Wartburg att köra i det kollektiva medvetandet, den federala motorfordonsmyndigheten listar fortfarande 8985 registrerade Eisenach-bilar. **Wartburg 1.3 med VW-motor.**



*I DDR var Wartburg 353 populär, men svår att få tag på och mycket dyrare än Trabi.*

### **Fanns det lyxbilar i DDR?**

Alla bilfantaster känner till Trabant och Wartburg, men det är bara i öst som de stora andra märkena i DDR är ett känt namn. Barkas? IFA? Robur? För många människor som umgås i den gamla västern är detta okända märken. Bildvärlden i DDR omfattade många aspekter och produkter: I DDR byggdes till och med tjocka BMW- och EMW-slädor i DDR, IFA F8 och F9, Trabants föregångare AWZ P70 och den vackra **50-taletWartburg 311**.

DDR hade också silkeslena sexcylindriga motorer att erbjuda. Innan den första Trabis rullade ut från de tidigare fabrikerna i Zwickau 1957 byggdes där en modern representativ limousin, som behövde gömma sig bakom samtida eller inte moderna: P 240.

**Lyssna Mercedes BMW Sachsenring**



*Lyxsedan tillverkad i DDR: Sachsenring P 240, byggd mellan 1956 och 1959.*



*Med en Wartburg-motor, men med hänförande former, var Melkus RS 1000 förmodligen den vackraste bilen i DDR.*

### **Lyxbilar inte önskvärda under socialismen**

P 240 med 80 hk var tekniskt och visuellt modern. Men lyxbilar var inte önskvärda i DDR. De knappa resurserna skulle användas för att bygga fordon närmare människorna.

Dessutom tog Sovjet själva med sig limousiner för exklusiva smaker till DDR: GAZ M 21 och dess efterföljare GAZ M 24, båda kända som Volga. Bland de privilegierade personer som fick köra en Volga fanns folkpolisen, förutom den politiska eliten. Men det fanns också en chans för vanliga DDR-medborgare att åka i en – men bara ibland, i [VolgaTaxi](#).

Men varför var det ingen som upprörde över ojämlikheten i arbetar- och bondestaten vid den tiden? Partypamparna körde runt i eller in [Citroën CXSED-Volvo 264](#).

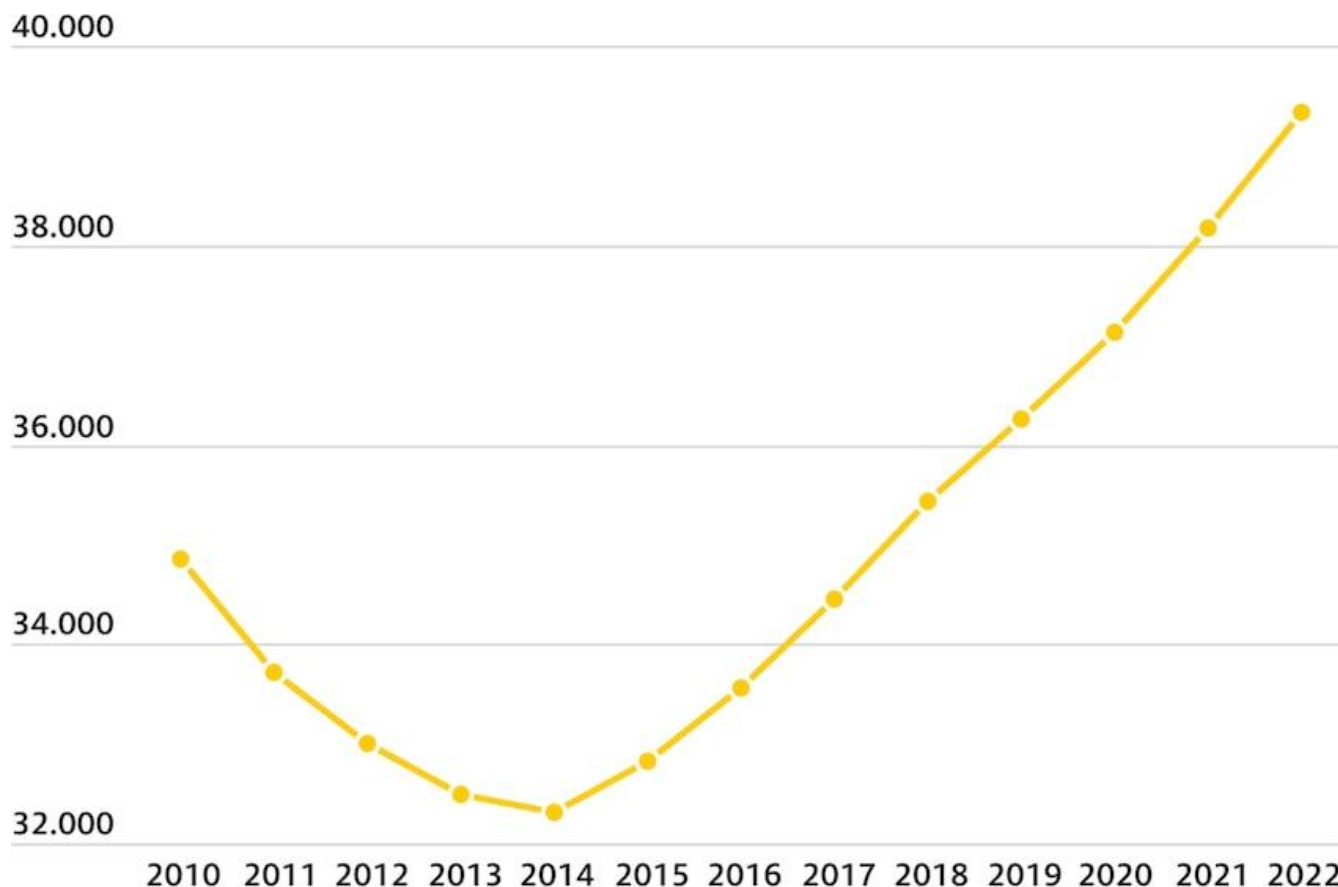
### **Varför har östtyska bilar kultstatus?**

I efterdyningarna av Berlinmurens fall misskrediterades, såldes och skrotades östtyska bilar som tekniskt föråldrade minnen från ofria tider. Det är vad som hände med Trabi såväl som Wartburg. Men under tiden anses de vara erkända klassiker med ofta positiva prisprognoser, eftersom de är robusta, lätta att reparera och sist men inte minst förknippar många dem med fina minnen. Trabant, Wartburg och Barkas har kultstatus – vissa modeller har till och med blivit riktigt dyra, till exempel [Wartburg 311 Coupé](#).

### **Återuppståndelsen av DDR:s bilkultur**

De robusta tvåtaktsmotorerna från DDR-tiden är fortfarande kända för många idag, och under tiden vänder sig folk till dem. Trabis har alltid varit starkt representerad i DDR och har överlevt mest av alla östliga gamla godingar. För närvarande växer deras antal på de tyska vägarna igen! Trabi-lågpunkten nåddes 2014, då endast 32 311 tävlingsbilar var registrerade i landet. Sedan dess har antalet ökat stadigt, människor kommer ihåg bilens kulturarv och förbereder det. En hel del har erövat västvärlden. Enligt de senaste siffrorna är 40 826 Trabis återigen registrerade i Tyskland.

## Trabant-Zulassungszahlen seit 2010



*Sedan 2010 har antalet Trabant-bilar som är registrerade i Tyskland ökat avsevärt, med 40 826 bilar den 1 januari 2024.*

*Bild: ADAC/kba*

Alla som bodde i öst under återföreningsåren, eller som korsade gränsen kort därefter, har säkert fortfarande lukten av bränd tvåtaktsblandning i näsan. Detta kan ibland hända er i dag, särskilt när dagen för återföreningen den 3 oktober eller Berlinmurens historiskt viktiga fall den 9 november närmar sig.



### Kommentar av Matthias Brügge

Är bilarna från DDR kult? Ett solklart ja – även i ögonen på en person som vuxit upp i Väst-tyskland. Eftersom alla östtyska bilar har en fascinerande teknisk historia är Trabi och Wartburg dessutom kända som underhållsvänliga gamla godingar, varvid vanligtvis reservdels-situationen också är gynnsam, slitdelar reproduceras. Scenen är också kärleksfull, som gammal godingälskare kan man knappast önska sig mer. Och det finns också en Trabi runt hörnet i västra Hamburg, som alltid ger mig ett leende på läpparna när jag kör förbi.

**Klassiker****7. Sista Indigon skänkt till Arvika fordonsmuseum**

Publicerad 2024-11-26 kl 14:30

(uppdaterad 2024-11-26 kl 16:21) Text Björn Meyer

Den sist byggda Indigo 3000 har hittat hem och finns nu utställd på fordonsmuseet i Arvika.



Ambitiösa sportvagnsprojektet Indigo startade värmländska Arvika men produktionen förlades till Åmål i Dalsland. Jösse Car kom aldrig upp i de tänkta tillverkningstalen utan stannade på 44 bilar. Nu har en av dem hittat hem, i en donation till Arvika Fordonsmuseum nyligen. Den Indigo 3000 som nu finns utställd var den sista som tillverkades på fabriken i Åmål.





## 8. Veckans fynd: Alfa Romeo GTV6 är italiensk passion på fyra hjul

Av redaktören bytbil.com 2024-10-03 Text Simon Hallenslev

Veckans utvalda bil från Bytbil är ett av de mest mästerliga alster som Alfa Romeo GTV6 har satt sitt namn på – och det behöver du inte bara ta vårt ord för. Även Jeremy Clarkson håller med!



Om du inte har ägt en Alfa Romeo, är du då ens en äkta bilälskare? Inte om du frågar världens mest kända motorjournalist, Jeremy Clarkson. Enligt honom är en Alfa Romeo ren passion, ett bevis på att din kärlek till bilar övervinner den praktiska pålitlighet som andra vanliga människor väljer sina bilar utifrån.

Programledaren för Top Gear och senare The Grand Tour har naturligtvis själv ägt en hel handfull Alfa Romeo-modeller. Men det finns en särskild modell han har ägt flera exemplar av och som han anser är något av det bästa Alfa Romeo har skapat. Det handlar självklart om **Alfa Romeo GTV6**, och nu kan även du köra som Clarkson. **Det här exemplaret**, som är till salu på Bytbil, säljs av handlaren Auto Classica för 279 000 SEK och är i ett utmärkt skick med bara 8 000 mil på mätaren. Läs hela historien om den älskvärda italienaren här.

**Alfa Romeo GTV6** började sitt liv som en Alfetta, vilket på italienska betyder 'lilla Alfa'. Namnet syftar inte bara på att denna modell var mer vardaglig och mindre lyxig och sportig än andra Alfa-modeller, utan är även en historisk referens till deras kompakta och framgångsrika Formel 1-bil "Alfa Romeo Tipo 159 Alfetta", som tävlade i Formel 1 mellan 1946 och 1951. Eftersom det handlar om Alfa Romeo, fick Alfetta naturligtvis inte vara tråkig. Den fick därför en transaxel – alltså en växellåda på bakaxeln, precis som Formel 1-bilen hade.



Även om Alfetta främst såldes med små, 4-cylindriga motorer, skapade motorplaceringen framtill och transaxeln en utmärkt balans i bilen. Därför gjorde Alfa Romeo en mängd olika versioner av modellen under åren 1972 till 1984 och sålde totalt över 400 000 exemplar. År 1974 tog Alfa Romeo hjälp av designhuset Italdesign och den erkände bildesignern Giorgetto Giugiaro. De ville skapa en Alfetta i coupé-form. Namnet blev Alfetta GT, och det är denna som blev grunden för Alfa Romeo GTV6.

### **Det bästa från Italien**

Italien har haft stort inflytande på bilvärlden. De var de första i världen att stoppa en V6-motor i en produktionsbil med Lancia Aurelia år 1950, vilket har gjort V6-motorn särskilt viktig för italienska biltillverkare. Ändå argumenterar bilkännare för att V6-motorn i Alfa Romeo GTV6 är något utöver det vanliga. Den är nämligen en så kallad 'Busso', uppkallad efter skaparen Giuseppe Busso, som var teknisk chef hos både Ferrari och Alfa Romeo. En motor som är känd för sitt ljud, av många beskrivet som ett av världens bästa.

Den ovan nämnda Alfetta GT blev framgångsrik med 4-cylindriga motorer från 1974. Men 1980 ansåg Alfa Romeo att det var dags att skapa en snabb version som matchade dess sportiga utseende. De tog därför Busso-motorn, ursprungligen utvecklad för deras stora lyxbil Alfa Romeo 6, och monterade den i den lätta coupén. Med sex cylindrar och gott om kraft passade namnet 'Alfetta' inte längre. Modellen fick därför namnet Alfa Romeo GTV6.

Och låt oss inte glömma det mästertliga designarbete som skapar ramen för denna enastående motor. Det vackra formspråket av Giorgetto Giugiaro har, tillsammans med motorn, bidragit till att ge Alfa Romeo GTV6 dess legendstatus. Förutom GTV6 har Giugiaro designat ikoniska bilar som Alfa Romeo Giulia Sprint GT, Lotus Esprit, DMC DeLorean, Lancia Delta, Fiat Dino Coupé och många fler. På så vis är denna GTV6 en symbol för det bästa från Italien – från ingenjörer till designers. Detta gör den till en sann italiensk legend!



### Clarksons förälskelse

Låt oss sammanfatta: här är en bil som är vacker, låter fantastiskt och som är erkänd av bilfantaster världen över, inklusive Jeremy Clarkson, som själv har ett exemplar stående i sitt garage. I säsong 3, avsnitt 7 av The Grand Tour, körde Clarkson en röd Alfa Romeo GTV6 under temat 'billiga, italienska klassiker'. Efter inspelningen var Clarkson så förtjust i italieneren att han behöll den för privat bruk.

Med sitt stora internationella erkännande talar mycket för att bilen kan bli värdefullare i framtiden. Det kommer inte fler av detta italienska mästerverk, och just detta exemplar är också det enda till salu på Bytbil just nu. Handlaren Auto Classica har ett annat GTV-exemplar, men utan den legendariska V6-motorn. Vill du ha det äkta exemplaret med Busso-motor kostar bilen 279 000 SEK och har endast 8 000 mil på mätaren.





## Klassiker

### 9. Grattis Lancia Fulvia

Publicerad 2 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn i Klassikerkalendern. I dag när Beata och Beatrice har namnsdag hyllar vi en annan flicka också, Lancia Fulvia!



*1966 Lancia Fulvia Coupé Series 1.*

Fulvia är förvisso ett flicknamn men dagens namnsdagsbil är enligt traditionen hos Lancia uppkallad efter en romersk väg; Via Fulvia.

I likhet med de flesta andra bilmodeller som gått till historien var Fulvia inget kommittéarbete. Fulvia var en mans verk och mannen var professor Antonio Fessia som också på sitt egensinniga vis konstruerat Lancia Flavia.

Fulvia var den sista nya modellserien framtagen i Lancias egen regi före övertagandet av Fiat och den överlevde detta med sju år till 1976.

Fulvia presenterades 1963 som efterträdare till Appia men ärvde ingen mekanik från företrädaren - allt var nykonstruerat.

Motorn var en V4 av Lancias traditionella snitt som kom att tillverkas i sex olika cylindervolymmer mellan 1,1 och 1,6 liter.



*Series II Lancia Fulvia Berlina Series II.*

Vinkeln mellan cylindrarna var så liten att man nästan kan tala om en rak motor där cylindrarna saxats och vinklats för att göra motorn så kort som möjligt. Toppocket var gemensamt.

Motorn drev på framhjulen och hela drivpaketet var mycket kompakt och monterat i en särskild halvram.

Fulvia presenterades först som en ganska kantig Berlina men snart kom de sportcoupéer som Fulvia förknippas och som med förare som the Stig, Rauno Altonen och Harry Källström fick många internationella framgångar i rally och på bana.

Fulvia var som de flesta Lancia konstruerade före Fiats övertagande ett tekniskt smycke. Hängivna ägare brukar tala om mekaniskt njutningsmedel.

Bill Boddy, den originelle chefredaktören för engelska Motor Sport, skrev att Fulvia i sanning var den bästa bilen i sin storleksklass.

Det var en tydlig känga till den stora presskollegan The Autocar, som givit det epitetet till den betydligt prisbilligare Triumph 1300.

Den fyradörrars versionen var lådligt kantig och presenterades med 1091 cc och 58 hk på Genèvealongen 1963. På hösten 1964 kom den vassare 2C med ytterligare 13 hk. Senare fanns effektstarkare versioner som kallade GT respektive GTE, något förvirrande för en bil av familjetyp med fyra dörrar.





*Lancia Fulvia Coupe 1965.*

Våren 1965 var det dags för den första Fulvia coupe - en klassiker redan från början och den första coupén som tillverkades av Lancia och inte av fristående karossbyggare. Den kom att finnas med flera effektsteg med namn som 1.2, 1.3, 1.3S och 1.6HF.



*Lancia Fulvia Sport 1300 Zagato Coupé 1967.*

Alla säger Zagato och det gjorde Lancia också vid introduktion hösten 1966 men de officiella benämningarna innehöll inte namnet på karossbyggaren. Det räckte med Zagatoemblemets på karossen. En formfulländad bil utan de lätt bisarra stilelement som Flavia Zagato uppvisade.



*Lancia Fulvia Coupé 1600 HF Lusso 1970–73.*

HF 1600 var rallybilen som var lättad på olika sätt men det fanns också en "lusso" där lyxen bestod av stötfångare, flera blanklister, fetare stolar etc, men effekten var densamma - 114 DIN.



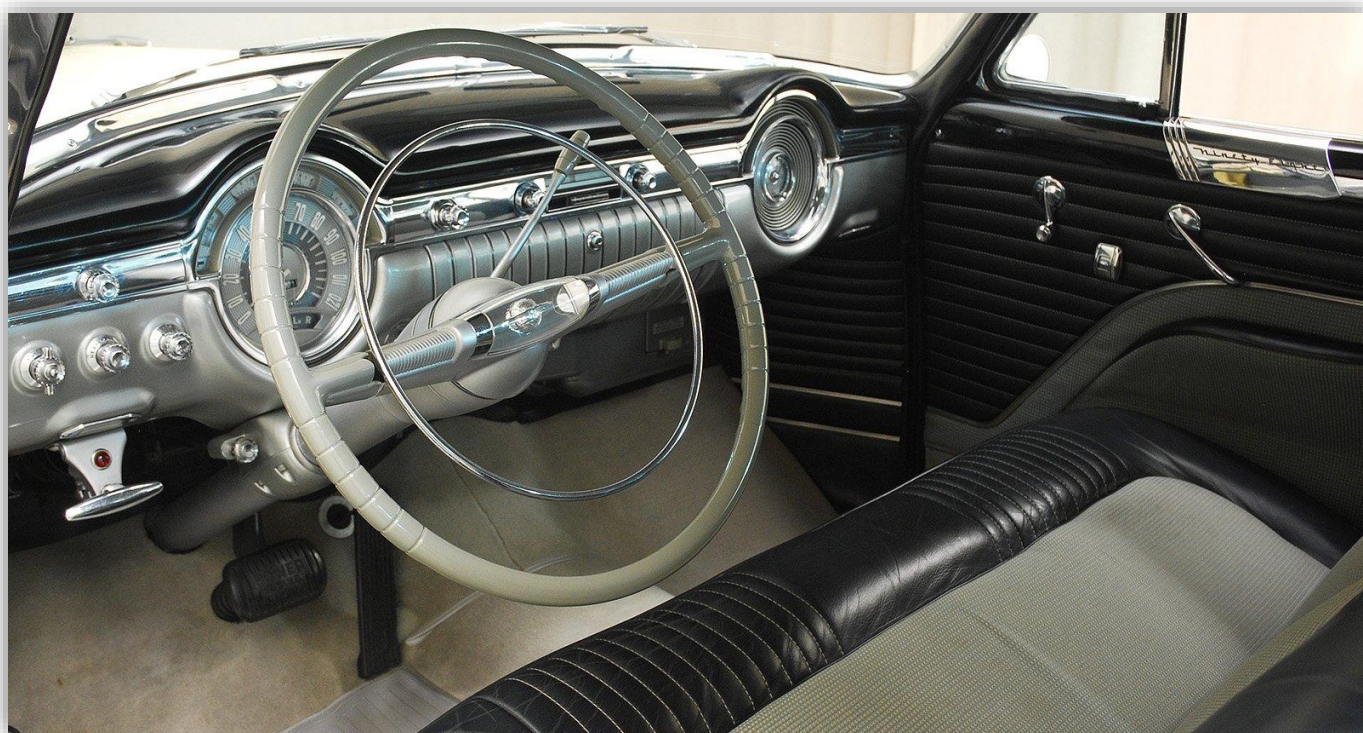
*Lancia Fulvia GT/GTE 1969.*

Andra serien av Berlinan var färdigutvecklad när Fiat 1969 tog över Lancia. Den fanns med en 1300-motor på 85 hk. Tillverkningen upphörde 1972.

## 10. Oldsmobile 98 Holiday Coupe 1953



Under det tidiga 1950-talet var Oldsmobile på frammarsch. Dess Rocket V-8-motor med hög kompression med toppventil var en av de hetaste motorerna i Amerika efter att den tillkännagavs 1949, och framgången med Oldsmobile-formeln förde märket till fjärde plats i försäljningen bland amerikanska märken. Prestandan hos Rocket 88 gjorde till och med Oldsmobile till bilen att slå i tidiga NASCAR-tävlingar, vilket sedan ledde till ökad popularitet och försäljning. Hållbarheten och prestandan hos Rocket 88 bevisades ytterligare vid 1950 års Carrera Panamericana, där 88:orna fyllde fyra av de tio bästa slutpositionerna, inklusive förstaplatsen.





Denna **Oldsmobile 98 Holiday från 1953** är ett idealiskt exempel som har restaurerats vackert och ordentligt. Den är färdig i en trevlig och iögonfallande Lotus Cream med svart tak, har hjulkåpor av ståltråd, vita däck, Continental-kit och en svart veckad läderinredning med grå tyginlägg och grå mattor. Den är också utrustad med elfönsterhissar och servobromsar. Dess 303 kubiktum, 165 hk Rocket V-8 ger den spännande prestanda. Bilen fick 981 av 1000 möjliga poäng vid en Oldsmobile Club of America-tävling 2008 och är fortfarande redo att visas upp. Ett underbart exempel på en bil som är av stor betydelse för Oldsmobiles historia, den här bilen skulle vara idealisk för kryssningskvällar och avslappnad bekväm bilkörning, och dra till sig positiv uppmärksamhet var den än körs.

Klassiska bilentusiaster som har antika bilar till salu kan kontakta våra klassiska bilhandlare på Hyman och fråga om vårt **sändningsprogram** för klassiska bilar. Det är en sömlös tjänst designad för samlare att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.





Roger Warolin