



Oldsmobile 442 W30 1970

- 1. Provkörning av Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce**
- 2. Kia EV3 i förbruknings- och laddtest**
- 3. MG Cyberster GT är ingen Porsche**
- 4. Nu har även Ford Puma blivit eldriven**
- 5. Välkommen till Jaguars framtid**
- 6. Batteriproblem i elbilar kan kosta miljardbelopp**
- 7. Så skapades V8-motorn**
- 8. Carlsbergs ölleveranser sker nu med eldrift**
- 9. Saab 9000 var verkligen en speciell bil**
- 10. Tronföljaren Volvo P172**
- 11. Oldsmobile 4-4-2 W-30**
- 12. Provkörning av Jaguar E-Type**

1. Provkörning av Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce

Publicerad 15 jul 2024 kl 12.06 Uppdaterad kl 18.41

Stellantis-koncernen består av 14 olika varumärken. Det betyder 25-30 versioner, minst, på samma bottenplatta och drivlina. Men Alfa Romeo Junior är mer än bara ytterligare en nyans. Junior är den busiga brorsan som ska locka nya köpare till märket. Vi provkörde hemma hos Alfa i Italien.



*Alfa Romeos nya suv Junior kommer som elbil och som hybrid.
Den är tänkt att locka nya kunder till märket.*

Alfa Romeos designchef Alejandro Mesonero håller en intressant föreläsning om varför Alfa Romeo Junior ser ut som den gör. Hur linjerna på motorhuven och fram i grillen får bilen att trycka sig fast i asfalten. På samma sätt baktill. Rutan har dragits in lite i underkant för att få mer lackerad yta ovanpå bakskärmen. Resultatet blir en lagom aggressiv design där bilen verkligen möter vägbanan, vill framåt och bjuda in till körning.

Det här är nytt

Elmotor

Alfa Romeo har byggt egen elmotor. Uteffekten är hela 280 hästkrafter.

Differential

Torsen-differential "Typ D" ser till att motoreffekten verkligen har effekt och ger stabilitet i kurvorna. Första gången den diffen sitter i en elbil.

Frunk

En liten sak som visar att Alfa Romeo lagt tid på detaljer. Frunken rymmer laddkabeln.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-provkor-nya-alfa-romeo-junior>

Efteråt får jag en pratstund med Mesonero och vi spelar in delar av videon ni kan se på vår hemsida. För bara någon månad sedan hette Junior Milano och jag frågar Mesonero om det varit svårt att lära om till all presentation, att inte säga fel namn.

– Haha, ja, lite kanske. Men arbetsnamnet internt var "Kid" och vissa säger fortfarande det om bilen, så steget till Junior var inte så svårt egentligen, skrattar Mesonero.

Den spanske designchefen kom till **Alfa Romeo** från VW-gruppen där han bland mycket annat var med om att designa bilar från **Cupra**. På Alfa Romeo möttes han av en rad olika designspråk. Märket har lockat till sig många berömda designchefer och var och en har satt sin egen prägel på märket. Det finns inte, och har kanske aldrig funnits, något som verkligen kännetecknar en Alfa Romeo, mer än att de varit vackra att se på.

– Tittar vi tillbaka genom historien så spretar det åt många olika håll. Ni kommer kanske att känna igen vissa saker från Junior när ni ser de kommande modellerna **Stelvio** och **Giulia**. Men det handlar mer om tolkningar av samma sak än att vi använder samma lyktor och grill.

På utsidan har bilen väldigt lite med sina syskon i Stellantis-koncernen att göra. Här har Alfa Romeo fått fria händer på samma sätt som **Fiat, Jeep, Peugeot, Opel** och **Citroën**. Men det är på insidan det syns mest. Växelspaken, reglaget för de tre körprogrammen, 10,25-tumsskärmen i mitten och skärmen framför ratten, också den på 10,25 tum.

Elbilens batteri på 54 kWh och laddning upp till 11 respektive 100 kW, en elmotor på 156 hästkrafter och en hybriddrivlina med en bensinmotor på 136 hästkrafter – allt det här finns också i syskonbilarna. Men **Alfa Romeo Junior** har fått en hel del egna tekniska detaljer där de tagit fasta på körglädje. Här finns en ny och egenutvecklad elmotor på hela 280 hästkrafter. Motorn kommer vi att få se i fler modeller framöver men det är debut i Junior. För att ta hand om kraften finns en Torsen-differential av typen D och det är enligt Alfa Romeo första gången vi ser den versionen i en elbil. Letar vi bland bilar med framhjulsdraft med Torsens D-diff hittar vi den i bilar med tydligt sportiga ambitioner och ofta även i premiumsegmentet.



Bakom ratten sitter man ganska högt. Det ska ge bättre uppsikt framåt.

Det går att mäta och visa kurvor på hur bra diffen och elmotorn är, vilket också chassi-ansvarige Domenico Bagnasco gör, men det bästa är att känna själv i verkliga kurvor. Och Bagnasco släpper ut oss på testanläggningen Baloccos längsta bana, Langhe Circuit. Den är över två mil lång och fylld med snäva kurvor, backar upp och ner och stundtals riktigt dålig asfalt, allt för att bilen ska visa vad den går för.

Styrningen på Junior är relativt fast och jag trivs bäst med Dynamic-läget, då blir den lite lättare men ändå snabb och jag får bra kontakt med vägen. Ratten vill snabbt tillbaka till nollläget så det krävs en viss inskolning, men när jag verkligen svänger och är "hård" mot bilen svarar den fint. Alfa-ingenjörerna menar att känslan av att ratten jobbar tillbaka mot nollläget är en effekt av Torsen-diffen.

Bak sitter en torsionsaxel och även dämpare med hydrauliskt dubbelstopp. Med den typen av dämpning går det att få bra komfort vid vanlig körning men också att bilen kränger och niger mindre vid mer attack i kurvorna.

Med 280 hästkrafter på en framhjuldriven bil är det lätt att det blir understyrt. Men även här har Alfa Romeo lyckats bygga bort de negativa konsekvenserna av att inte sätta kraften på bakaxeln. Det är i sak inga nya hemliga tekniska lösningar utan i stället mycket tid på testbanan med ambitionen att få bilen att klara av de mest krävande situationerna.

Det går förvånansvärt bra att ge gas i utgången på kurvorna. Junior biter sig fast vid den linje jag gett order om via ratten. Junior är väldigt spårstabil och det går lätt att placera hjulen där jag vill ha dem. Junior väger låga 1 590 kg vilket är en del av förklaringen till de fina köregenskaperna. Någon exakt räckviddssiffra finns inte för Elettrica Veloce men lite över 41 mil i stadstrafik och fem till åtta mil kortare vid blandad körning är siffror som ligger i paritet med syskonen från Stellantis.



400 liter ryms upp till baksätets överkant. Fälls baksätet blir volymen 1 265 liter.

För att ytterligare förstärka körupplevelsen finns ett litet elbils ljud, eller "wibe" som Alfa Romeo kallar det. Ljudet finns där i bakgrunden när jag accelererar. När bilen rullar på i marschfart är ljudet borta. Och det fungerar. Alla som ogillar konstgjorda ljud ska inte vifta bort lösningen på Junior. Det är ett svagt ljud som bara finns där för att markera accelerationen, inte för högt och inte för lågt, bara en liten "wibe". Fräckt.

Sittpositionen är relativt hög, lite åt Abarth-hållet faktiskt, och anledningen är att Alejandro Mesonero vill att föraren ska ha uppsikt över vägen, känna sig säker. Men för den sakens skull är Junior ingen hög bil och Mesonero har gjort allt han kan för att trycka ner bilen. Vi har en liten diskussion om ifall nummerplåten fram ska sitta på ena sidan, som på vissa Alfa-modeller, och om de bakre dörrhandtagen som lyfts upp mot C-stolpen. Men Mesonero förespråkar en låg front och rena linjer på sidan. Inbyggda handtag skakar han av sig med ett "ekonomiavdelningen skulle bli galen".

I den Veloce vi provkör finns sportstolar men jag hade gärna provat standardstolarna. Sportstolarna är väldigt skålade och övre delen av ryggstödet inte riktigt bekvämt.

Vi hinner med en sväng på F1-banan på Balocco innan det är dags att krypa runt i bilen och titta på detaljerna. Domenico Bagnasco tycker att vi ska prova B-läget på energiåtervinningen, men en-pedal-läget ger en lite för ryckig körning på den snabba banan.

Baksätet fungerar hyggligt och bagageutrymmet klarar 400 liter med uppfällda baksäten. Under motorhuven finns en liten frunk vilket är ovanligt på bilar som också ska ha en bensinmotor på plats där fram. I frunken ryms nu en laddkabel och det räcker för att du inte ska behöva stöka med kabeln bland ditt vanliga bagage.



Snygg att se på och rolig att köra.

Hela idén med Alfa Romeo Junior är att locka till sig nya köpare till märket, att vara in-stegsbilen. För att det ska lyckas krävs ett attraktivt pris och en särdeles bra förhandling av den svenska importören. Syskonet Jeep Avenger med elmotorn på 156 hästkrafter har ett listpris på 399 900 kronor. Med 280 hästkrafter och en hel del dyra komponenter gissar vi att priset för Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce blir betydligt högre. Men vi kan hoppas att hybridversionen, som också kommer med fyrhjulsdraft, får ett attraktivt pris. Jeep Avenger E-Hybrid kostar från 319 900 kronor vilket är en liten fingervisning på priset för framhjulsdreven hybrid-Junior. Med fyrhjulsdraft blir det säkert några kronors påslag.

Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce

Pris: Ej klart

Motor: El. Elmotor, max effekt 280 hk (207 kW), vridmoment 345 Nm. Batteri 54 kWh varav 51 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/100 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,0 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 225/40 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 256, längd 417, bredd 178, höjd 150, spårvidd f/b i.u/i.u. Markfrigång 20. Tjänstevikt 1 660, maxlast 495, max släpvagnsvikt (ej dragkrok). Bagagevolym (VDA-liter) 400–1 265 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,9 s, toppfart 200 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning i.u kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 322 km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 8 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Jeep Avenger

En uppenbar konkurrent är syskonet Jeep Avenger. Den svagare elmotorn sitter även i Avenger. Designen skiljer en hel del.

Pris: Från 399 900 kronor.



Mini Cooper SE

Betydligt kortare men också en bil som tar sikte på körglädje och utstrålning.

Pris: Från 431 900 kronor.



Provkörning av Alfa Romeo Stelvio 2,0 GME Turbo 280





2. Kia EV3 i förbrukning och laddtest 10-80%

2024-11-26 17:00



FILM: <https://youtu.be/AKlr53ibpjQ>



3. MG Cyberster GT är ingen Porsche men kostar inte som en heller

2024-11-28 17:00



FILM: <https://youtu.be/39uAYpHb7Hk>

Feber

4. Nu har även Ford Puma blivit eldriven

Bobby Green 2024-12-03 kl 14:40

Blir tillverkarens billigaste elbil i Europa



2019 återvände Puma till Ford, men numera är den en liten SUV och inte en liten coupé som när det begav sig. Nu kommer modellen även som Puma Gen-E och då är den helt eldriven. I Tyskland kommer den att kosta från 36.900 euro vilket gör den till den billigaste modellen Ford erbjuder i Europa just nu. För pengarna får man upp till 37 mils räckvidd, laddning upp till 100 kW och en elmotor på framaxeln som ger 169 hästar och 290 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h går på åtta sekunder och toppfarten ligger på 160 km/h. Batteripaket är på 43 kWh och bilen väger in på 1553 kilo. I bagagerummet får man in 574 liter och det finns även en frunk som rymmer 43 liter.

Tillverkningen sker i Rumänien och de första leveranserna i Sverige ska ske i vår. När det går att beställa och vad priset blir här kommer att meddelas inom kort. ford.se





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





Ford lyfter Puma



Ford ber brittiska regeringen om hjälp med att sälja elbilar



Fords billiga elbil ska komma 2026



Ford Puma nu i hetare ST-version



Första videotesterna av nya Ford Puma är här



Nu är nya Ford Puma här



5. Välkommen till Jaguars framtid

Publicerad 03 dec 2024

Det här är det elektriska designkonceptet för typ 00

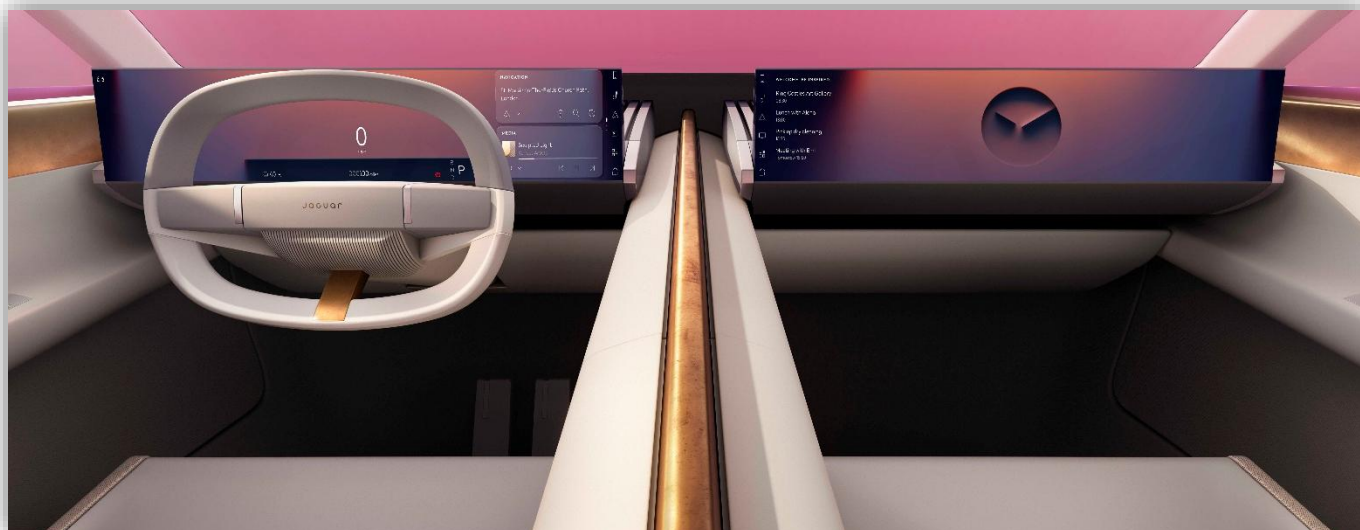


Och så till bilen. Du visste att det skulle komma en riktig bil, eller hur?

Efter att oavsiktligt ha manövrerat sig själv till kulturkrigets frontlinje med sin **internet-flammande mediekampanj**, har det faktum att Jaguar är ett företag som säljer bilar och har en riktigt viktig bil på gång åsidosatts. Men här är den, typ 00. En monolitisk rosa supercoupé som stakar ut territoriet någonstans mellan **Rolls-Royce Spectre** och **Tesla Cybertruck** och ger en försmak av företagets nya riktning. Japp, de har fördubblats. Även om det också finns en som är målad "London blue".

Över till JLR:s kreativa chef, Gerry McGovern. "Type 00 är ett rent uttryck för Jaguars nya kreativa filosofi. Detta är resultatet av modigt, otvunget kreativt tänkande och orubblig beslutsamhet. Det är vår första fysiska manifestation och grundstenen för en ny familj av jaguarer som inte liknar något du någonsin sett."

Jag skojar inte. Typ 00 är först och främst ett massivt uttalande. I alla bemärkelser. Det är början på en ny designpolitik som kokar ner till två ord, som dessa saker alltid måste: sprudlande modernism. Användningen av färg är också nyckeln. Typ 00 är mer än fem meter lång, och även om det fortfarande finns kurvor att hitta är dess ytor branta, branta och obönhörligt brutala.



I synnerhet framänden tar lite tid att vänja sig vid, den besvärande nya logotypen som sitter mitt i en rad upphöjda staplar i en näsa som får den genomsnittliga klippväggen att se ogräsig ut. På andra ställen använder Type 00 en "genomstruken" grafik - en serie horisontella linjer - som upprepas på fastigheten framför vindrutan, på taket och på baksidan. Det finns bakljus i full bredd gömda där inne.

Den är påfallande bakåtriktad och pressar medvetet de heliga strikturerna för hållning och proportioner till det yttersta, även på 23-tumshjul. Ta en titt på den så kallade "prestigemassan", området mellan framaxeln och instrumentbrädan. Det är enormt. Sedan har vi DLO (dagsljusöppning), som är minimal. Faktum är att sidoprofilen påminner om tjugo- och trettio-talens karossbyggda ultralyxiga bilar som Bugatti Royale Kellner coupé eller Saoutchik-kaross Buccioli TAV8-32, den långa nosen betyder närvaron av en enorm förbränningsmotor. Men inte här. Jag kommer också att tänka på Cadillacs Sixteen-koncept från 2003. De som är i en viss ålder kan också hitta minnen av Lady Penelopes **Thunderbirds** Rolls-Royce som dyker upp igen.

Ändå. Typ 00 lyckas på något sätt bunta ihop detta disparata gäng av influenser för att skapa något med obestridlig effekt. Och det är precis vad dess skapare avsåg. Lägg också märke till att det inte finns någon bakruta, ett djärvt trick som redan är i produktion på **Polestar 4**. Backkameror är gömda i mässingstackorna i panelerna på karossens sidor, utsmäckade med "maker's mark" i hopp. Detta är högteknologiskt via det hantverksmässiga.



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

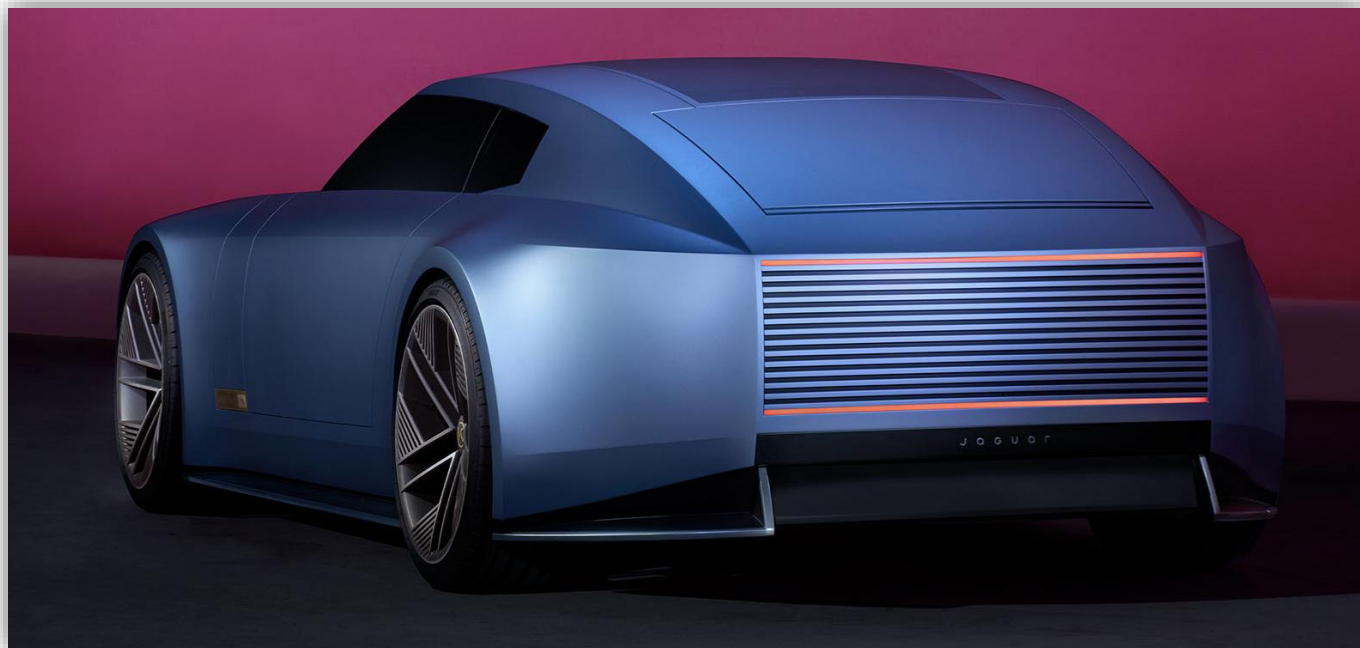


Namnet Type 00 tyder förresten på att företaget inte helt gör sig av med sitt förflutna, i motsats till en del av bråkandet på sociala medier. E-Type är och kommer för alltid att vara en av de största genom tiderna och kastar en sådan oundviklig skugga att Jaguar skulle vara riktigt dum om de försökte göra det. Men poängen är att det kom i stort sett från ingenstans 1961 och slog alla med häpnad. Jaguar hoppas på en liknande chock och vördnad här, och vi är med på det. Och nollorna? Tja, det här är bil noll i den nya designtidslinjen. Och den är helt elektrisk, så det är noll utsläpp vid (det obefintliga) avgasröret.

Om du tycker att exteriören är slagkraftig kan du få en mängd av vad som finns bakom de där fjärilsdörrarna som endast är avsedda för konceptbilar. Mässing, travertinsten och textilier är de viktigaste beröringspunkterna här. Stenelementet fungerar som en sockel som stöder sätena och en central ryggrad. Det finns en ullblandning på sätena och över soundbaren. Instrument- och infotainmentskärmar glider sömlöst in och ut ur synfältet. Type 00 har all den uppkoppling du kan förvänta dig av en bil så här långt in på 2000-talet, men lutar sig också mot den moderna idén om den digitala detoxen.

Detta är en idé som utforskas mer ingående av Prism-fallet, och den punkt där Type 00 blir ordentligt sci-fi. Detta är en mystisk bricka som sitter i en speciell sektion på kroppssidan och innehåller tre "totem" av naturmaterial: mässing, travertin och alabaster. Placera en av dem i det dedikerade utrymmet i mittkonsolen och passageraren kan skraddarsy stämningen i interiören längs olika linjer – omgivande belysning, ljud, arom och skärmgrafik. Det är ett nytt koncept inom personalisering, säger Jaguar, och ett betydande steg upp från att ha blanksvart i stället för valnötsfanér i din XJ. Dolda förvaringsutrymmen öppnas för att avslöja färgstänk. Eftersom det inte finns någon bakruta ersätter en ClearSight-display backspegeln. Det finns ingen askkopp.

Bortsett från interiör och flamboyanta dörrar insisterar Jaguar på att Type 00 är nära den riktiga bilen som ska dyka upp om ett år eller så. Samma designteam har gjort båda. [Bilder av en kamouflage testbil](#) har gått runt och bekräftar att de iögonfallande proportionerna förblir intakta.



Produktionsbilen kommer att vara en fyrsitsig GT för över 120 000 pund, troligen med bakhängda dörrar à la Rolls-Royce eller **Ferrari Purosangue** (och faktiskt 2003 års sedan länge försvunna men ganska härliga Jaguar R-D6-koncept). En ny plattform, JEA, ligger till grund för den helelektriska Jaguar-familjen, med fokus på trad-körning, hantering och komfort. Vi utlovas en räckvidd på upp till 478 mils WLTP och, lika viktigt, 200 mil vid en snabbbladdning på 15 minuter. Gud vet hur stort eller tungt batteripaketet kommer att vara, men det tekniska får bli en annan dag.

Här och nu har Jaguars 800 man starka team tillbringat de senaste fyra åren med att arbeta med en övergripande, ren pappersåterställning. "Vi vill balansera rena känslor med rationellt tänkande", berättar Richard Stevens, chef för varumärkesdesign. "Vi vill att människor ska känna mer än de tror. "Copy nothing" är en idé som Sir William Lyons lade fram. Föreställ dig att komma till jobbet varje dag med det i huvudet."

Förutom att helt ompröva design och varumärkesimage, "omformulerar Jaguar kundrelationen". Det kommer att finnas ett nytt digitalt ekosystem. Glöm den traditionella bilhallen och återförsäljaren, tänk Hermes, Dior eller Louis Vuitton. Den första utvalda varumärkesbutiken kommer att öppna i Paris, i hjärtat av 8:e arrondissementets modedistrikt. Det råder ingen tvekan om att det kommer att finnas minimala snittar att finnas tillgängliga, som viftas upp av viljelösa androgyna supermodeller. Ljummet kaffe i plastkoppar försvinner.

På samma sätt avslöjade Jaguar bilen i Miami, i början av stadens högprofilerade konstvecka, eftersom den vill få kontakt med den mångsidiga, yngre och mer kreativa publiken som samlas där. Det spelar ingen roll att de fritänkare som rör sig i den sortens kretsar i allmänhet inte uppskattar att bli så kraftigt marknadsförda. Men om du någonsin har yttrat frasen "go woke, go broke", så är den här Jaguaren inte något för dig. (En påminnelse: David Bowie bar en klänning på ett skivomslag 1971.) Företaget insisterar på att det inte överger sina nuvarande kunder eller återförsäljare, men det är tydligt att en grundläggande omgruppering är på gång.

Gerry McGovern säger om bilen och hela konceptet: "Den kommer att få dig att känna dig obekvä. Det är bra. Vi måste fortsätta att utveckla den, och det kommer att ske kontinuerligt. För världen står inte stilla."

6. Batteriproblem i elbilar kan kosta miljardbelopp

Publicerad 2024-12-03 kl 6:15 (uppdaterad 2024-12-03 kl 10:24) Text Erik Söderholm

Problem med elbilarnas batteripaket kan innebära en ekonomisk smäll utan like för biltillverkarna, enligt en ny rapport.



Flera stora biltillverkare har råkat ut för batteriproblem de senaste åren. Det gäller exempelvis General Motors som gått ut med **flera återkallelser** av eldrivna Chevrolet Bolt, och Jaguar tvingas **köpa tillbaka elbilen I-Pace** efter långdragna batterifel.

Det riskerar att bli en tickande finansiell bomb för biltillverkarna, enligt en ny rapport från konsultföretaget KBC.

Återkallelser är alltid problematiska för biltillverkarna eftersom de kostar miljardbelopp. Men när det gäller elbilar utgör batteriet en så stor del av bilens pris att kostnaderna snabbt kan skena.

”Vi förväntar oss att med dagens batteriteknik kommer mellan 0,5 och 1 procent av alla batterielbilar drabbas av problem med batteriet”, står det i rapporten.

Ett högspänningsbatteri för fem populära elbilar i mellanklassen kostar i genomsnitt 160.000 kronor, enligt siffror från Deutsche Automobil-Treuhand (DAT). Om 150 000 elbilar omfattas av en återkallelse där batteriet måste bytas ut kostar det alltså miljardbelopp bara i materialkostnad – och då är inte ens hantering, installation eller återvinning inräknat.

– Då kan batteriåterkallelser potentiellt sett få proportioner som hotar företagets existens, säger Felix Feuerbach, senior partner på KBC.

Eftersom batterierna är integrerade i bilen är de inte särskilt enkla att byta ut. I vissa fall kan enskilda moduler ersättas, men inte alltid – och även då behöver förseglingen som skyddar mot fukt och smuts brytas.

Mer från Vi Bilägare:



Fortsatt brandrisk i BMW – elbilar återkallas



Batteriproblem i Skodas och Volkswagens elbilar



Efter återhämtningen – nu läggs elbilen ned



Jaguars krisdrag: Köper tillbaka tusentals bilar

7. Okända historien – så skapades V8-motorn

Av Andreas Jemn 2 december 2024, 07:58

V8-motorns historia hänger intimt samman med den amerikanska. Men utan svenske Edvard Johansson hade vi kanske inte haft mullrande V8:or idag. – När man tänker på V8, då tänker man på Amerika, säger Jay Leno.



Vi lever i elektricitetens tidevarv. Bilarna laddas istället för att tankas och många tror att den gamla förbränningsmotorn är på väg ut genom historiens bakdörrar. Men ingenting kunde vara mer fel. Både Ford och GM forskar på den här motorn, som alla tror är klassiskt amerikansk.

– Om man lägger 120 år på att utveckla en teknologi, är det inte slöseri att slänga den. Är det inte bäst att fortsätta utveckla den, säger Jay Leno.

Många förvånas nog när de får höra att V8-motorn inte kommer från USA. Allt började med en fransman som älskade att resa snabbt över havet. Léon Levasseur funderade i början av 1900-talet på hur han skulle få ut mer av sina tävlingsbåtar. Efter en hel del forskning byggde han den första V8-motorn. Det blev succé och snart snappade Renault upp konceptet och började använda dem i de tidigare tävlingsbilarna.

Men det var i USA som V8-motorn blev allmän egendom. Henry Ford var tidigt med att förstå värdet av den stora motorn. Han ville se den massproducerad och tillverkad för de stora massorna. Men för att lyckas med det krävdes ett fungerande löpande band. Alla delar måste ha samma mått för att snabbt kunna sättas samman. Det problemet löste svensken Edvard Johansson åt Fordkoncernen. Han uppfann kombinationsmåttsetsen och gjorde det möjligt att massproducera bilar med V8-motorer.

– Det finns bara två personer som jag tar av mig hatten för, den ena är USA:s president och den andra är svensken Edvard Johansson, sa Henry Ford.



FILM: <https://youtu.be/AWL-k2J24vY>

Efter andra världskriget ställer USA om till civil produktion. Människor får allt mer pengar och det är nu som V8 motorns stora guldålder tar fart. Nya märken som Corvette och Mustang ser dagens ljus.

Samtidigt var V8 en symbol för hur amerikanerna besegrade vildmarken. Ända sedan 1800-talet hade nybyggarna rest med vagnar över den väldiga prärien, i jakten på land att slå sig ner på och odla. Med dessa nya motorer i bilar som alla kunde köpa, reste man längs nya motorvägar från kust till kust, på så sätt blev kolonisationen fulländad.

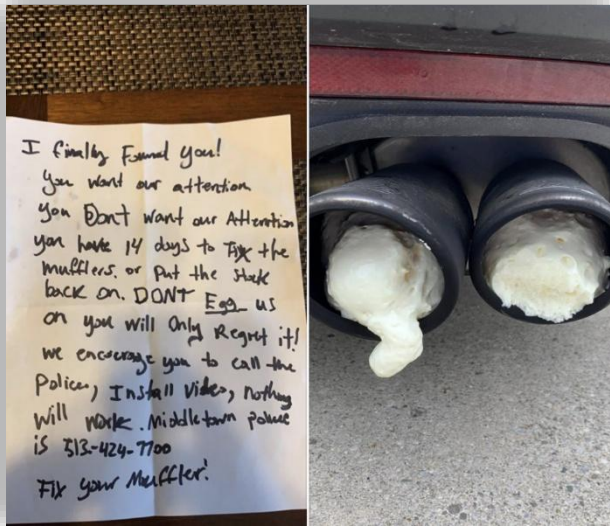
Men så kom oljekrisen i början av 1970-talet. Samtidigt satte politikerna i Kalifornien ner fötterna mot de allt värre utsläppen. Därför började biltillverkarna att bygga mindre motorer. Då trodde man att V8 skulle tyna bort. Men så kom 1980-talet, bensinpriserna sjönk och det fanns hur mycket bränsle som helst i pumparna. Samtidigt kom en högkonjunktur och en tid då det var på modet att vara en aning vräkig. Med det fick V8 en pånyttfödelse och tillverkarna spottade ut nya modeller med de här klassiska motorerna.

Fram till våra dagar. Med elbilarnas intåg och den pågående klimatkrisen borde V8 till slut sjunga på sista versen och dansa in på museet, där många tycker att den hör hemma. Men faktum är att V8 verkar ha ett evigt liv.

– Både Ford och GM forskar och utvecklar den här tekniken, den kommer att leva vidare. Vi har möjlighet att använda återvinningsbara drivmedel i dag så jag tror vi kommer att få se en ny generation, säger Norris Marshal på Blueprint Engines.

Om man tittar i historiens backspegel kan han nog ha rätt. V8 har överlevt kriser tidigare, men har ändå klarat sig. Kanske för att den är en del av benstommen i den amerikanska kulturen, som för evigt verkar rulla på fyra hjul.

LÄS MER:



Grannens hämnd: Sprutade fogskum i mullrande Ford...



Ford biter i sura äpplet – utvecklar hybrider igen



Glömda historien bakom Fords magplask





8. Carlsberg ställer om – nu sker ölleveranserna med eldrift

Publicerad av John Sempill 2024-12-03 Uppdaterad: 2024-12-03

Carlsberg Sverige satsar stort på fossilfria transporter och bygger nu ut med laddstationer och ersätter dieseldrift med eldrift.



Förutom att kunna förtära öl utan alkohol kommer du även kunna förtära den utan fossila utsläpp.

Det är vid bryggeriet i Falkenberg som satsningen sker i detta skede. Här investerar Carlsberg Sverige i laddstationer för lastbilar och släp, som planeras stå klara innan årets slut.

Laddpunkterna får en kapacitet på upp till 600 kW och möjliggör uppladdning på under två timmar – för närmare 30 mils körning.

– Att investera i laddinfrastruktur och eldrivna lastbilar är en viktig del av vårt hållbarhetsarbete, **säger Andreas Andersson**, transportchef på Carlsberg Sverige.

– **Detta bidrar med utsläppsminskningar i vår värdekedja** och ett minskat klimatavtryck i Sverige, men visar också vägen inom Carlsberg Group och inspirerar till liknande lösningar på fler marknader.

Förutom utsläppsfria transporter sker en omställning även på golvet – med eldrivna truckar. Carlsberg Sverige ersätter nu sina fem dieseltruckar med eldrivna alternativ.

– **Detta är en del av** vår resa mot en fossilfri verksamhet, och vi arbetar ständigt för att minska vår klimatpåverkan genom att investera i framtidens teknik och miljövänligare lösningar, tillägger Jonas Kudermann, produktions- och logistikchef på Carlsberg Sverige.

Läs även: [Nu rullar Södra ut sin första eldrivna lastbil](#)

9. Hyllar Saab 9000: "Verkligen en speciell bil"

Av Andreas Jemn 27 oktober 2024 kl 16:10

Saab 9000 hyllas i en ny film. En underskattad bilmodell får äntligen stå i rampljuset. Det här var verkligen en speciell bil, säger Andy Haslam.



Andy Haslam driver Youtubekanalerna Big Car, som har nästan 300 000 prenumeranter. Nu har Andy Haslam djupdykt i Saab 9000. För att förstå hur bilen kom till, måste man backa till några år innan lanseringen.

– Under 1980-talet ville **Saab** ha en ny modell, men de saknade finansiella medel för att ta fram en egen, därför började de ett samarbete med italienska Lancia, Fiat och Alfa Romeo, det blev till fiaskomodellen Saab 600, säger Andy Haslam.

När Saab utvecklade 9000 tog man flera delar från sitt italienska samarbete. Men grunden fanns i 900-modellen och den fyrcylindriga turbomotorn som blev en världssuccé.

– Saab 900 gjorde stora avtryck i världen och man ville göra något liknande igen. Därför tog de delarna från den och från Italien för att bygga 9000. Men till slut skulle den här nya modellen bli något alldeles eget ändå, säger Andy Haslam.

Bilen lanserades 1985. Men på den amerikanska marknaden tvekade många, trots att den utsågs till "Large Car", som ett kvitto på extremt stora utrymmen.

– Då gjorde de något annorlunda, Saab bjöd in det internationella motorsportförbundet FIA att ta med sig tre slumpmässigt utvalda 9000 till Talladega Speedway i Alabama, säger Andy Haslam.

Där visade verkligen den svenska turbodrivna fyrcylindraren att hon fortfarande var något att räkna med. Saab 9000 slog två världsrekord och 21 internationella rekord under en dygnetrunt körning som varade i tre veckor.



FILM: <https://youtu.be/wayCTSCD0NQ>

Andy Haslam har verkligen gjort en gedigen research kring Saab 9000. I filmen berättar han mer eller mindre kända idéer till utvecklingen av Saab 9000.

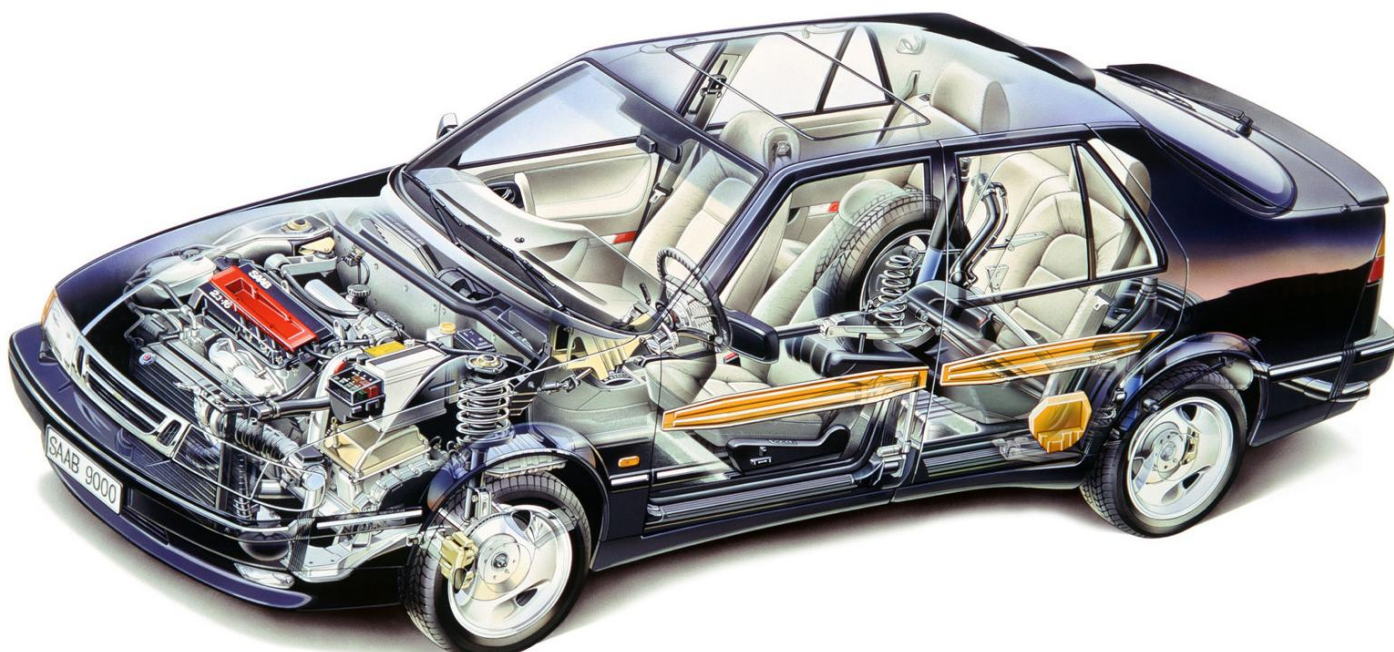
– Man hade bland annat en idé om en bil som skulle styras med joystick. Det gjorde air-bagen lättare att installera, men det visade sig inte fungera så bra, säger Andy Haslam.

När Saab 9000 pensionerades 1998 hade man sålt omkring en halv miljon bilar. Det var hälften så många som succén Saab 900 gjorde över hela världen.

– Det var ganska bra, men inte tillräckligt för att bygga upp en trygg framtid, säger Andy Haslam.

Han tittade också på Saabs historia med samarbeten. Både det italienska spektaklet men också relationen till General Motors.

– Att samarbeta med andra var aldrig Saabs grej, slår Andy Haslam fast.





10. Volvo P172 var tronföljaren som inte blev mera än lera

P172 kunde ha tagit vid där 1800 coupén slutade, men Volvo fick kalla fötter



P172 (till en början känd som 16S) var tänkt som en ersättare till 1800S i slutet av 1960-talet och tog konceptet med en sportig Volvo-exklusivitet. Planen var att basera bilen på golvplattan och chassit från den sexcylindriga 164-sedanen, som skulle lanseras 1968. P172-projektet startade våren 1965.

Kraften skulle komma från 164:ans 3,0-liters raka sexcylindriga motor för att ge bilen hyfsad prestanda, och medan motorn på 2978 cc utvecklade 135 hk i 164:an, var målet att trimma den för att producera 180 hk i P172. Med en gjutjärnskonstruktion för både block och huvud behövde den all kraft den kunde få.

Bilen skulle bli betydligt större än 1800-modellen, med målet att tillverka en grand tourer för att klara långa sträckor med stor lätthet. Precis som med 164:an var det den amerikanska marknaden som var i fokus för bilen och med en beräknad \$6000 skulle den vara synnerligen prisvärd.

Det skulle bara finnas en tvådörrars coupé med fast huvud, med standard 164-fjädring och designad av Volvos chefsstylist Jan Wilsgaard. För att hålla vikten nere övervägde man till en början att använda aluminium i stor utsträckning, men i takt med att projektet mognade bestämdes det att stål skulle vara det mest kostnadseffektiva alternativet. Den uppsättning med tre förgasare som man först hade tänkt sig skrotades också till förmån för bränsleinsprutning, efter att det stod klart att det skulle bli en mardröm för Volvos återförsäljarnätverk att hålla ett sådant bränslesystem i trim.



Attrappen av inredningen. Visar tydligt att Volvo tänkt sig endast två + två bilen. Kardan-tunneln är placerad så att det omöjliggör en tredje person i baksätet.

P172 var tänkt att vara en påkostad lyxig pelarlös coupé, med plats för fyra vuxna att åka bekvämt. Även om manuell växellåda skulle vara standard, skulle det finnas möjlighet att välja en automatisk växellåda tillsammans med servostyrning och högerstyrning. P172 konstruerades till och med en konvertering till cabriolet i åtanke, eftersom Volvo var alltför medvetna om svårigheten att göra 1800 till en drophead, vilket man gärna hade gjort.

Men det amerikanska återförsäljarnätverket räknade med att det inte skulle finnas tillräckligt med efterfrågan på bilen för att motivera en fullskalig produktion. Investeringarna i verktyg till den nya karossen skulle ha varit höga och det fanns ändå inte tillräckligt med produktionskapacitet på Torslandafabriken för att bygga den. Så 1967 avbröts projektet, innan en fungerande prototyp ens hade byggts; Bilderna visar en lermodell som är lackerad i mörkblå färg och har Rostyle-fälgar.



11. Vad är en Oldsmobile 4-4-2 W-30?

Av Steven Rupp

May 31, 2023

I en tid då motorvolym sålde bilar stod 4-4-2 inte för vad man kanske trodde



Förr i tiden älskade biltillverkarna att skryta med motorernas slagvolym när de presenterade sina senaste muskelbilar för massorna. Vi hade **Boss 302** och 454 SS Chevelle, och till och med en Hemi 'Cuda handlade **om motorn**. Detta var av en enkel anledning: Hästkrafter är sexiga och de säljer bilar. Nåväl, Oldsmobile hade en annan idé. Då var märket positionerat som ett exklusivt alternativ till Chevrolet, känt mer för komfort och alternativ än prestanda. Missförstå oss inte, de gjorde muskelbilar, men sådana som var en smula **mer civiliserade** och raffinerade. Även om Pontiac och Oldsmobile båda var en del av General Motors, hade de en **hård rivalitet**, och Pontiac GTO (prestandaversionen av LeMans) var en stor försäljningsframgång. Oldsmobiles retursalva var att ge sin Cutlass en prestandama keover **i form av Olds 4-4-2**.

Vad står Oldsmobile 4-4-2 för?

Nu kanske den oinvidige tror att **Oldsmobile 4-4-2** är ett motorvolymnummer, men bindestrecken är ledtråden här; Modellbeteckningen uttalas "Four-Four-Two", vilket kommer från bilens **fyrcylindriga** förgasare, **fyrväxlade** manuella växellåda och **dubbla avgassystem**, även om vissa hävdar att 2:an syftade på posi "tvåhjulsdraft". I vilket fall som helst har det inget att göra med bilens motor, vilket är bra, eftersom Oldsmobile 4-4-2 existerade från 1964 till 1987 och hade en mängd olika motorer under huven.



Har alla Oldsmobile 4-4-2s fyrväxlade manuella växellådor?

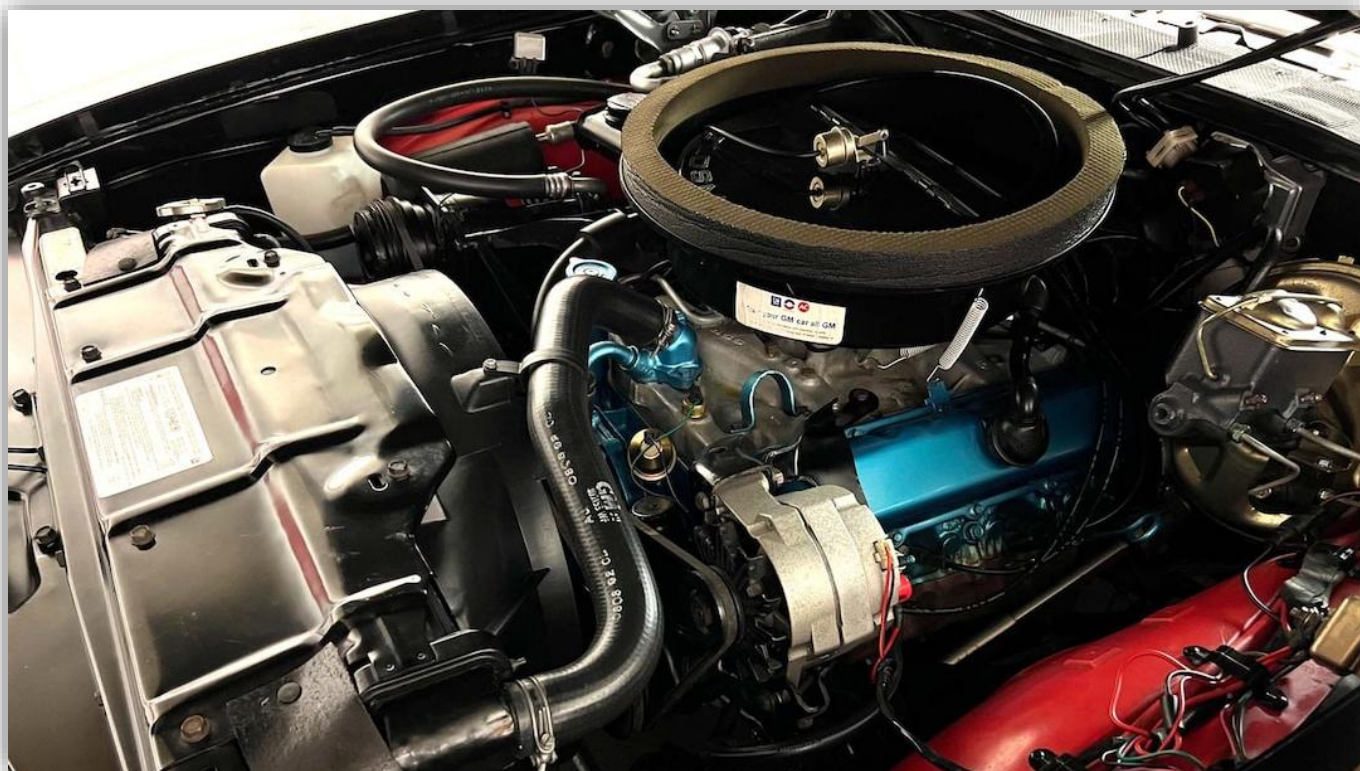
Det blir lite förvirrande - från och med 1965 var Oldsmobile 4-4-2:s standardväxellåda faktiskt en treväxlad manuell med en tvåväxlad **automatlåda** som tillval eller en riktig fyrväxlad **manuell** växellåda. Eftersom detta inte var särskilt meningsfullt, ändrade marknadsföringen betydelsen av 4-4-2 till 400-tums motor, fyrcylindrig förgasare och dubbla avgasystem. År **1968 förlorade märkena bindestrecken**, men de fanns kvar i marknadsföringsmaterialet.

Vad är Oldsmobile W-30-alternativet?

År 1970 var muskelbilskapprustningen igång med full kraft, och eftersom GM hade sänkt taket för motorstorlek 1970 svarade Olds med att ta fram en **455-tums V-8** som gav 365 hk och ett vridmoment på 500 lb-ft. Som om det inte vore nog kunde man få W-30-alternativet som höjde effekten till **370 hk**. Bilen blev en succé och kom att tävla i Indy 500 1970. **W-30-paketet** lade också till en W-25-huv i glasfiber, luftrenare med låg begränsning, funktionella luftkanaler, insugningsrör i aluminium, bättre huvuden, en omarbetad kam, bättre fördelare och en förbättrad förgasare till 4-4-2. Förr i tiden testade **Motor-Trend Olds 4-4-2 W-30** med en fyrväxlad och 3,91 växlar, och den slog ner en 14,2 vid 102 mph, även om samma bil enligt uppgift körde en 13,7 med Oldsmobiles ingenjörer bakom ratten.

Fantastisk, fullt restaurerad 4-4-2 W-30 Oldsmobile säljs på Mecum auktioner!

Den vackra **Oldsmobile 4-4-2 W-30 från 1970 som ses här är lot S133**, som erbjuds på 2023 års Mecum-auktion i Tulsa, Oklahoma. Det är en av bara 3 100 W-30 4-4-2 som tillverkades det året och har genomgått en fyra år lång restaurering av rotisseri. Som backup till den 455-tums V-8:an finns en OW-kodad TH400 automatisk växellåda, men den har det supercoola fabriksalternativet Hurst Dual-Gate-växelspak. Olds har också den svårfunna W-27-bakvagnen i aluminium och en hel del önskvärda alternativ, bland annat de lätta innerskärmmarna i röd plast (att raka vikten är trots allt som att göra fler hästkrafter). Om du vill se fler bilder av denna fantastiska 4-4-2, se till att kolla in Mecums webbplats.



1970 Oldsmobile 442 W-30, Mecum Tulsa Lot S133

- En av endast 3 100 W-30 442 som tillverkades 1970
- Fyra års restaurering av rotisserie
- Factory 455ci V-8 bil med OW-kod TH400 växellåda
- Fabriks Hurst växelreglage med dubbla grindar
- Antispinn bakvagn med 3.23 växlar
- Sällsynt W-27 bakändehus i aluminium
- Ebenholtsfärg med pergamentinredning
- Bäst i klassen på Oldsmobile Show i norra Kalifornien 2022

MOTORNYTT

- Pärm med restaureringsfoton och foton av gjutningsnummer ingår
- Kalifornisk bil med fabriks luftkonditionering
- Blockgjutning nr 396021F
- Huvud nr 404438; Insugningsrör nr 406115
- Förgasare nr 7040258; Distributör nr 1111979
- Avgasgrenrör nr 402295
- Sportratt med lutande stång och Strato-skålade säten
- Bakre avimningsmaskin och elmanövrerade fönsterhissar
- Funktionell klocka och knappsummer
- W-25 fabriks glasfiber huv
- Lätta innerskärmar i röd plast
- Tidsenliga Firestone Wide Oval-däck



Steven Rupp

Född och uppvuxen i södra Kalifornien började jag som teknisk redaktör för tidningen Popular Hot Rodding (PHR) där jag lärde mig branschen innan jag gick över till att arbeta med Nick Licata, på Camaro Performers, som hans tekniska redaktör. På PHR byggde jag en Camaro från 1968 som hette Bad Penny som var en av de tidiga pro-touring bilarna som faktiskt körde banan hårt. Vi vann den första upplagan av Optima Ultimate Street Car Invitational 2008 och placerade oss bra flera andra år. På Camaro Performers startade vi flera projektbilar och gjorde massor av teknik. Så småningom blev jag redaktör för tidningen Vette under en kort tid innan jag blev ombedd att driva tidningen Super Chevy. Att driva varumärkena var roligt, men jag har alltid tyckt mer om att vara en teknisk skribent. Så efter mer än 15 år är jag tillbaka för att skriva tekniskt innehåll, den här gången för HOT ROD-nätverket. Jag tycker om att vara med min familj, fotografera och arbeta med min senaste bil, en Camaro från 1969 som heter Tri Tip.

12. Provkörning av Jaguar E-Type 1961

Publicerad 18 apr 2022 kl 04.22 Uppdaterad 27 jan 2023 kl 09.49

Under den välpolerade ytan döljs en Jaguar E-Type med fascinerande historia, som bjuder Linus Pröjtz på en oförglömlig upplevelse runt Goodwoods racerbana. ”Det här är för bra för att vara sant!”



Det här är en **Jaguar E-Type**. Big deal kan tyckas, inte minst efter hypen kring modellens 50-årsjubileum 2011 då det verkligen gick inflation i E-Type. Men, det här är inte vilken E-Type som helst. Bara chassinumret skvallrar om att något är speciellt, för de som kan historien vet att första prototypen hade chassinummer 850001. Och denna bil bär nummer 850018. Så den är tidig, en av de allra första. Men det slutar inte där.

Trots att **Jaguar** officiellt hade dragit sig ur racingvärlden redan 1955 så var man lite sugna ändå. För här stod man med en bil som blivit grymt bra, klart bättre än konkurrenterna och kanske bättre än vad man hade trott från början. Och därför skulle det köras racing – direkt.

För att förstå historien bättre så ska vi börja vid introduktionen i Genève 1961. I mars närmare bestämt, som brukligt för den schweiziska salongen. Historien om när Bob Berry fick köra den första tillverkade coupén så fort tygen höll för att komma till Genève i tid har nått legendstatus – och E-Type blev en fullkomlig succé direkt.

Vilket tog Jaguar på sängen, de hade inte riktigt räknat med uppståndelsen. Eller orderin-gången. För vi kan säga så här, det stod inte direkt färdigproducerade bilar och väntade när orderströmmen slog till med full kraft. Snarare tvärtom, fabriken var knappt klar för att starta produktionen.



Moderna fyrpunktsbälten och brandsläckare vittnar om moderna tider, men allt annat är som det var då. Det vill säga läder, trä och aluminium.

Trots den massiva positiva publiciteten som bilen rörde så valde Jaguar att satsa även på racing. Och de gjorde det direkt. Redan den 18 mars 1961 startades projekt ZP 537/24, vars tydliga mål var att bygga sju "competition E-Type" som skulle säljas till noga utvalda "kompisar" till Jaguar. Vår provkörda bil är en av dessa sju.

Planen var enkel, när första tävlingen skulle köras på Oulton Park den 15 april 1961 så var det snubblande nära standardmässiga Jaguar E-Type som stod på startlinjen. Något annat skulle man aldrig hinna med. Listan över modifieringarna är 14 punkter lång, benämningen "standard specification" är återkommande. Toppen flödestestades, svänghjulet lättades och växellådan gjordes mer tätstegad – så mycket mer handlade det inte om. Senare under sommaren skulle ett betydligt längre likvärdigt dokument upprättas med betydligt fler modifieringar, vilka vi hittar på vår bil.

Första tävlingen på Oulton Park kom att gå till historien. Två Jaguar E-Type, som såg i stort sett helt standard ut, med Graham Hill och Roy Salvadori som förare ställde upp i täten av GT-startfältet. **Ferrari 250 GT SWB** och **Aston-Martin DB4 GT** gjorde dem sällskap och dessa bägge var racerbilar av sin tid. Men det spelade ingen roll.

Graham Hill, då en framtida F1-världsmästare, tog ledningen i sin Equipe Endeavour-anmälda E-Type efter att ha kört om Roy Salvadoris Coombs-anmälda duvgrå E-Type. Och när målflaggan föll var det Graham Hill som stod som segrare med sin blå bil med vit mun, registrerad under nummer ECD 400 med chassinummer 850005. Under säsongen kom Hill att dela bil med Mike Parkes och mycket riktigt är vår bil systerbilen till exemplaret som tog E-Types första racingseger.



Den raka sexan på 3,8 liter med trippla SU-förgasare. Klassiskt så det förslår. Och körbart. Och betydligt modernare till karaktären än vad åldern påskiner.

Vår bil, UPM 400, byggdes med exakt samma specifikation som ECD 400 och kom att bli reservbil under säsongen samt Mike Parkes transportmedel till och från tävlingarna. Nu slumpade det sig som så att UPM 400 aldrig behövde ta sin plats på racerbanan, men den var alltid på plats i depån.

När jag kryper in genom det lilla dörrhålet och tar plats bakom ratten så är det som att sätta sig i vilken E-Type serie 1 som helst. Stolarna är sköna, nystoppade som de är, och inredningen är riktigt snygg med sina aluminiumpaneler. Moto-Lita-ratten är medelstor och med hjälmen på är det snuskigt nära att den tar i suffletten. När bilarna tävlade under 1961 så var taket alltid uppfällt, så något annat vore omöjligt i dag när vi ska ut på härliga Goodwood.

Den 3,8 liter stora motorn startar direkt och går vibrationsfritt. Ljudnivån är låg och överlag känns det som en standardbil. Bruppar ett par gånger på gasen, den svarar bra. Och låter nästan ännu bättre. I samma veva får jag grönt ljus, så vi lägger i ettan i Moss-lådan och drar ut på banan.

Första varven passerar i friskt motionstempo, jag måste lära in bilen. Men det går så snabbt. Den är så bra, så enkel och så full av respons. Chassit rollar en aning när vi går in i de långsträckta och snabba kurvorna här på Goodwood, men inte mer än nämnvärt. Så jag höjer tempot.

Sällan har en bil svarat så bra. Glöm inte, den är 53 år gammal. Förvisso reoverad, men ändå. Känslan som levereras är otroligt modern. Motorn är ett enda långt kraftregister som toppar strax innan 6 000 r/min och precis varenda detalj i bilen svarar upp på samma sätt. För ett ögonblick känns det inte som att det går särskilt snabbt, men när vi börjar avverka övriga Jaguar E-Type runt banan i ett rasande tempo – då är det tydligt. Den här bilen går som tåget. Styrningen är sylvass utan att vara svår att hantera. Balansen i bilen är näst intill perfekt och UPM 400 tar emot små styrkorrigeringar mitt i kurvorna utan problem.



*Goodwoods snabba bansträckning passar UPM 400 som hand i handske.
En bra dag på jobbet, hälsar Linus.*

Bromsarna biter bra och greppet från Avon CR6-ZZ-däcken är mycket bra. Inte för bra, det drifrar lätt genom Madgewick, Lavant och Woodcote Corner vilket skänker mig otroligt stor själslig njutning bakom ratten. Det här kan mycket väl vara den bästa bilen jag någonsin kört, den levererar sina prestanda i total harmoni och jag vill bara fortsätta.

Men efter 20 minuter får jag målflaggan. Då har vi hunnit varva ett flertal av de andra E-Type-bilarna två gånger och jag kan bara understryka rubriken – detta är perfektion.

Väl tillbaka i depån så kliver jag ur och tittar på bilen. Den ser i mina ögon helt rätt ut med sina snygga ekerhjul, de ärtrörslika avgaspiporna och den vita munnen i fronten. Den ser standard ut på samma sätt som tävlingssystemen ECD 400 gjorde den där dagen på Oulton Park 1961 och tanken slår mig – hur kändes det för de andra förarna att få stryk av en gatbil? Det måste gjort ont, så mycket har jag räknat ut. För egen del har **Lightweight-bilarna alltid varit de snyggaste**, och då helst i utförandet från 1964 när de fick sina svulstiga skärmbreddare över bakpartiet. Synliga nitar, bredare däck och fälgar. Men den ståndpunkten kanske måste omvärderas efter denna upplevelse, inte minst för att UPM 400 fungerar lika bra på gatan som på banan.

Under första säsongen vann E-Type tolv lopp, enligt mina efterforskningar. De så kallade ZP 537/24-bilarna modifierades under säsongens gång, men på det stora hela taget så var det fortfarande standardmässiga bilar som vann även på höstkanten. Mot **Stirling Moss** i Rob Walkers mörkblå Ferrari 250 GT SWB kunde man inget göra vid TT-loppet här på Goodwood, men så var ofta fallet när Mr Moss var i farten.

Fast uppdraget var slutfört ändå. Jaguar lanserade E-Type i mars och gav sig ut på en framgångsvåg av sällan skådat slag under resten av året. Och det var bara början. För alla som var någon eller något ville synas i en E-Type och på tävlingsbanorna ville alla ha dem. Man kan säga att hela världen suktade efter den nya modellen. Och så här 53 år senare så sätter den fortfarande hjärtan i brand. Perfektion? Indeed!

Artikeln publicerades ursprungligen i Klassiska Bilar 1/2015.

Jaguar E-Type 1961

Ursprungligt pris (1961): £2 160, svenskt pris saknas. Samtidigt kostade en Volvo P1800 £1 950 och en Chevrolet Corvette £4 000.

Uppskattat pris (2014): En av sju tillverkade ZP 537/24, en av de första E-Type totalt sett dessutom. Svårt fall. Fem miljoner? Sju?

Motor: Bensin, fyrtakt. Sexcylindrig längsmonterad radmotor, dubbla överliggande kamaxlar. Två ventiler per cylinder. Tre liggande SU HD8 2-tumsförgasare. Borrning/slag 87/106. Cylindervolym 3 781 cm³. Max effekt 276 hk (206 kW) vid 5 750 r/min. Max vridmoment 342 Nm vid 4 000 r/min.

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

Hjul: Ekerfälgar. Däck Avon CR6 ZZ 205/70 R15 runtom.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 244, längd 445, bredd 166, höjd 119. Tomvikt ca 1 197. Tank 64 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-96 km/h 6,9 s. Toppfart cirka 240 km/h. Bägge uppgifterna avser standard produktionsmodell.

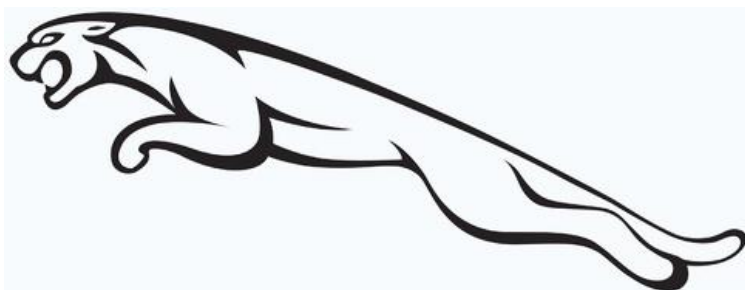
Bränsleförbrukning: Blandad förbrukning 1,58 l/mil.

E-Type racing

Efter Le Mans-segern 1955 med D-type drog sig fabriksteamet tillbaka från tävlingsbarnorna, men de var ändå aktiva bakom kulisserna. Vilket E-Type Lightweight är ett bevis på. Projektet, med första datering 4 februari 1963, benämndes ZP 537/50 i Jaguars rullor och tanken var att bygga 18 bilar (bara 12 byggdes då, men nu har Jaguar gjort slag i saken och bygger de resterande sex bilarna – drygt 50 år senare). John Coombs racingteam gick i täten och deras E-Type (chassinummer 850006) med registreringsnummer 4 WPD (först reggad som BUY 1) kom att bli prototypen – den första Lightweight-bilen. Vilken för övrigt från början är en systerbil till vår bil. Man hade börjat med karosdelar i aluminium och lättare stålmonocoque under 1962. Med ZP 537/50 tog man steget fullt ut och tillverkade även den självbärande karossen i aluminium – Lightweight-bilen som vi känner den var född. Men framgångarna blev aldrig så stora som de hade kunnat bli, utan ett fabriksteam var det svårt att hävda sig mot Ferrari 250 GTO och Shelby Daytona Cobra i sportvagns-VM. I dag, 50 år senare, är E-Type Lightweight snuskigt snabb inom historisk racing. Ingen annan bilmodell har vunnit fler RAC TT-lopp på Goodwood Revival till exempel.



Linus Pröjtz





Roger Warolin