



*Siata 208CS 1953*

1. Volkswagen ID.4 Pro
2. Jaguar Type 00
3. Provkörning av Skoda Elroq 85 Sportline
4. Billig elbil från Vinfast nu i Europa
5. Lynk & Co visade ny elbil men satsar på laddhybrider
6. Ny Aston Martin ska utmana Ferrari och Lamborghini
7. Tillverkningen av Glickenhaus gatlegala superbil igång
8. MG5 sänks med 155 000 kronor
9. Heico Sportiv är tillbaka
10. Vad är Nevs
11. Nu blir svenske Ola Källenius mäktigast i bil-Europa
12. Mustang GTD är snabbaste USA-bilen på nordslinjan
13. Inget körförbud när 2G/3G-näten läggs ner
14. Så lurar Tesla hamnblockader
15. Circle K ska öppna station med snabbbladdare
16. Sveriges första elektriska bärgningsbil
17. DB Schenker tar storleverans av eldrivna lastbilar från Volvo
18. Trafikverket vill stoppa utbyggnad av elvägar
19. Wartburg 311/312
20. Siata 208CS



## 1. Volkswagen ID.4 Pro (2024) till Bollnäs och Mora

2024-12-08

Jag tog en Volkswagen ID.4 Pro från 2024 upp till Bollnäs och Mora för att se vilka förändringar som skett och hur bilen känns nu för tiden, efter ett par uppdateringar.



FILM: <https://www.youtube.com/shorts/ajklBV1KEtA?feature=share>

## 2. Jaguar Type 00 ser asball ut

2024-12-07 21:07

Det nya konceptet visades upp på Miami Art Week och ska visa vart Jaguar är på väg



FILM: [youtu.be/-EIng7r05xo](https://youtu.be/-EIng7r05xo)

### 3. Provkörning av Skoda Elroq 85 Sportline

Publicerad av Jan-Erik Berggren 9 dec 2024 kl 09.09 Uppdaterad kl 12.42

Skoda fortsätter att bygga bilar klokare än många andra. Och framför allt klokare än syskonen och kusinerna i VW-koncernen. Nya lilla Elroq ska konkurrera med Volvo EX30 och Kia EV3 men vi undrar om inte de som verkligen kommer att få känna av Elroq är Volkswagen och modellerna ID.3 och ID.4. Vi provkör Skoda Elroq i årets sista (?) solsken på Mallorca.



*Skodas nya elsuv Elroq. Vi har kört den.*

Mallorca en tidig vecka i december mjukar verkligen upp frusna svenskar. Men det är inte bara därför vi har ett litet leende på läpparna efter en dag i **Skoda Elroq**. Det här är en bil som det är lätt att trivas i och vi kan börja med sittpositionen. Den är självklar med flera olika inställningsmöjligheter. Vi har bra sikt åt alla håll och för en gångs skull har **Skoda** byggt bort den något tröga och sävliga styrningen.

Skoda Elroq vänder runt på 9,3 meter. Det är så nära en femöring det går att komma med en bil som är 4,5 meter lång och har en hjulbas snudd på 2,8 meter. 9,3 meter – det är metern mindre än de flesta konkurrenter och de flesta bilar alla kategorier.

#### **Parkera själv**

Är det viktigt? Ja, för alla som kör i trånga utrymmen och vi som gillar att fickparkera behöver skapa lite nya hållpunkter i backspeglarna. För de som inte gillar att parkera finns Skodas finurliga Park Assist där du kan kliva ur bilen och låta bilen parkera själv, eller köra ut från en trång parkering på egen hand. Är det viktigt?

Ja, för den som orkar ta sig igenom alla säkerhetsrutiner i appen kan det vara en finurlig finesse för allt fler parkeringsplatser blir allt trängre.



**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-skoda-elroq-85-sportline>

## Det här är nytt

**Storlek.** Kia krympte EV9 till EV3 och Skoda krymper Enyaq till Elroq. Men passar också på att uppdatera en hel del teknik.

**App.** Flera nya funktioner finns i Skodas nya navigator och nya digitala system. Mycket kan skötas via appen.

**Svängradie.** Bland flera uppdateringar märks svängradien på 9,3 meter allra mest. Det är som värsta minibilen.

Inbyggt paraply i dörren och inbyggd isskrapa har vi vant oss vid i en ny Skoda och nu fyller Skoda på med en smart lite nätväska för laddkablarna i bagageutrymmet. Dessutom finns en "hängmatta" där bak där du kan lägga saker som annars hade ramlat runt i det 470 liter stora bagageutrymmet.

Fäller du baksätet ryms 1 580 liter. Det här är verkligen bra siffror för en bil på 4,5 meter. Skoda har heller inte plockat bort utrymme i baksätet som på vanligt Skoda-vis är rymligt och bekvämt, låt vara med en låg sitthöjd och därmed vikta ben för att få lårstöd. Den lilla förvaringslådan som sitter bakom mittkonsolen går att plocka bort ifall tre ska sitta i baksätet.

Skoda har gjort om designen en aning och framför allt handlar det om fronten. Skoda-märket är ersatt av bokstäverna S-k-o-d-a och så kommer det att bli på hela modellprogrammet vad det lider. Ni kan se Skoda Elroq lite som en förlaga för alla kommande Skoda-modeller. Så här ska det se ut.



*3 tum stor bildskärm sitter nära ratten.*

### **Större bildskärm**

Skoda har också fått Volkswagens välsignelse att bygga om den digitala upplevelsen en aning. Nytt operativsystem bakom 13-tumsskärmen ska göra det lättare att kommunicera med Elroq och även lättare att styra saker via appen My Skoda. Kan vi hoppas att Skodas upptäckt av hur operativsystemet kan förbättras också sprider sig i hela VW-gruppen? Och vi hoppas verkligen att uppdateringen har fått ordning på skyltläsningen och spökbromsningarna som finns i flera Skoda-bilar. Utmed testvägarna på Mallorca klarade i alla fall Elroq av att läsa rätt på hastighetsskyltarna.

Vi gillar också att Elroq inte har den klumpiga växelväljaren som finns i flera VW-modeller. Växelväljare i mittkonsolen är bättre. Men lite märkligt att Skoda fortfarande har startknapp på rattstängan.

Elroq byggs med tre olika batteristorlekar där faktiskt alla tre kommer till Sverige. Elroq 50, Elroq 60 och Elroq 85 kommer sen att kompletteras med fyrhjulsdreven Elroq 85x.

Batterierna rymmer 55, 62 respektive 82 kWh energi, brutto, och räckvidden enligt WLTP är 37,5, 40,3 och 58,1 mil. Mest intressant är den bakhjulsdreven bilen med det större batteriet, den vi provkör. I 85:orna är värmepump standard och laddkapaciteten är hela 175 kW vid DC-laddning och 11 kW AC-laddning.



*Baksätet är på vanligt Skoda-vis rymligt på längden.*

Att göra provkörningar på spansk asfalt är lite vanskligt för det är svårt att bedöma väg-ljudet. Men när vi når ett avsnitt med lite grövre och ska vi säga typisk svensk asfalt hörs rulljudet en del i kupén. Det här känner vi också igen från tidigare Skoda-modeller, vägljudet hörs i kupén.

Det är onekligen ett väldigt intressant elbilspaket som Skoda satt samman. Det är lätt att se en Skoda Elroq på en svensk garageuppfart och frågan är väl egentligen om nybilsköparen verkligen behöver snegla på dyrare **Enyaq** eller **Volkswagen ID.4**.

Och så var det då det här med prissättningen. Elroq ligger lite över motsvarande **Volvo EX30** och **Kia EV3**. Provkörningsbilen har ett frånpris på 534 900 kronor. Men det är tillvalspaketet som får det att öka lite väl snabbt och tyvärr är det något vi känner igen från våra tester med Skoda-bilar. Det blir snabbt dyrare.

Du vill minst köpa Advanced-paketet för 43 900 kronor. Vill du ha Park Assist kostar det i stället 55 900 kronor. Vill du ha det lite mer avancerade DCC-chassit, som kan justera stötdämparna vid varje hjul, får du lägga till ytterligare 11 900 kronor. Metalliclack blir ytterligare 9 900 kronor. Vips så var vi uppe i 612 600 kronor.

Det kanske är lite för mycket begärt men det är den bilen som, för att elbilarna ska komma lite närmare bilköparna, borde kosta lite under en halv miljon kronor.



*470 liter ryms här bak och här finns smarta väskor för prylar inbyggt.*

## Skoda Elroq 85 Sportline

**Pris:** från 534 900 kronor.

**Motor:** El. Elmotor, max effekt 285 hk (210 kW), vridmoment 545 Nm. Batteri 82 kWh varav 77 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/175 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,3 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, trummor bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 9 tum bak. Däck 235/50 R20 fram, 255/45 R20 bak.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 276, längd 449, bredd 188, höjd 162, spårvidd f/b 159/156. Markfrigång 18,6. Tjänstevikt 2 115, maxlast 342, max släpvagnsvikt 1 000. Bagagevolym (VDA-liter) 470–1580 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 6,6 s, toppfart 180 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,52 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 581 km.

**Garantier:** Nybil 3 år, rostskydd 12 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



### Volvo EX30 Single Motor Extended Range

Alla vill konkurrera med Volvos storsäljare och alla vill visa hur mycket bättre de är. EX30 har ett betydligt mindre baksäte och mindre lastutrymme. Men EX30 har vassare köregenskaper och ett trevligt digitalt gränssnitt. Volvon är lite billigare.

**Pris:** från 509 000 kronor.



### Kia EV3 Plus FWD Long Range

Kan konkurrera med Skoda Elroq vad gäller plats i baksätet. Vi valde den lite mer välutrustade Plus för att landa lite mer lika i pris. Frånpriset är egentligen 498 300 kronor för Long Range som når 56 mil på full laddning. När elbilsförsäljningen tar fart framåt sommaren lär fighten stå mellan Elroq och EV3.

**Pris:** från 530 300 kronor.

## Teknikens Värld

### 4. Billig elbil från Vinfast nu i Europa

Publicerad av Peter Klemensberger 11 dec 2024 kl 18.35

Det har gått trögt med Vinfast lansering i Europa. Kanske ska det bättras på i och med att den vietnamesiska tillverkaren nu har öppnat orderböckerna för en mindre och billigare elbilsmodell: VF6.



*Vinfast VF6.*

Det rör sig om en bil i B-segmentet (Polo-klassen om du så vill), 4,25 meter i längd och 1,80 bredd och med ett startpris på 33 990 euro, motsvarande cirka 392 000 kronor.

Bilen byggs på en elbilsdedikerad plattform, är framhjulsdreven och har en motoreffekt på 204 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på 330 newtonmeter. 59,6 kilowattimmars kapacitet har batteriet av LFP-typ vilket ska räcka till en räckvidd på 41 mil vid blandad körning enligt WLTP-körcykeln. Att ladda batteriet från 10 till 70 procents kapacitet ska ta 25 minuter.

Beställningar kan i dagsläget göras i Frankrike, Nederländerna och Tyskland. Vinfast har i dag 13 handlare i Europa. Bilarna kommer med sju års garanti (eller 16 000 mil).

Bilar som Dacia **Spring** och Citroën **ë-C3** är förvisso billigare men VF6 är snäppet större och blir därmed den billigaste elbilen i klassen. Nyligen officiella Ford **Puma Gen-E**, som spelar i samma liga som VF6, kostar två-tre tusen euro mer, beroende på marknad.



Peter Klemensberger

## 5. Lynk & Co visade ny elbil – men satsar på laddhybrider

Publicerad av Jan-Erik Berggren 12 dec 2024 kl 14.47

Lynk & Co har visat två nya bilar på kort tid. Men det är den lite äldre av dem – uppdaterade Lynk & Co 01 som pekar ut framtiden. För efter att Zeekr tagit kontroll över Lynk & Co kommer beskedet att märket ska satsa på laddhybrider i Europa för att undvika de nya höga tullavgifterna.



*Två nya bilar från Lynk & Co men det är bara den ena som pekar ut framtiden.*

Två nya bilar från Lynk & Co men det är bara den ena som pekar ut framtiden.

För inte speciellt länge sedan visade Lynk & Co sin **allra första elbil**. Du kan för övrigt läsa vår provkörning av Lynk & Co 02 i Teknikens Värld nummer 2/2025. Alldeles nyligen fick vi också chansen att provköra den **uppdaterade version av laddhybriden Lynk & Co 01** – även den provkörningen kan du läsa om inom kort i Teknikens Värld.

Och det lär bli fler laddhybrider framöver. Nu meddelar Zeekrs vd An Conghui att Lynk & Co kommer att fokusera på laddhybrider när de bygger bilar för Europa. An Conghui fick nyligen ansvar för Lynk & Co i en lite **omgruppering i Geely-koncernen**.

– Lynk & Co kommer att satsa på laddhybrider i Europa för de modellerna är inte föremål för de strafftullar som EU beslutat, uttalade An Conghui för **Automotive News**.

### Ska inte konkurrera

Geely har fört samman Lynk & Co och Zeekr i ett försök att de två märkena ska dela på produktions- och utvecklingskostnader. Tidigare stod Lynk & Co lite närmare Volvo då de delade plattformen CMA som utvecklades av det gemensamma bolaget CEVT. Zeekr har tagit kontroll över CEVT och nu även över Lynk & Co.

Enligt An Conghui ska ett sammanfogat Zeekr och Lynk & Co betyda att de två märkena inte konkurrerar med varandra.

När Lynk & Co lanserades i Europa 2017 förklarade dåvarande vd:n Alain Visser att det som började med laddhybrider på sikt skulle bli enbart elbilar. Men **de nya EU-tullarna på elbilar från Kina** har fått ledningen i Geely att tänka om. Geelys elbilar har fått en straffavgift av EU på 19 procent förutom de tio procent som den tidigare tullavgiften var. De nya tullarna har minskat exporten av bilar från Kina till Europa under hösten.

## 6. Ny Aston Martin ska utmana Ferrari och Lamborghini

Av Maths Nilsson 11 december 2024, 05:57

Här är flaggskeppet som ska få fart på krisande Aston Martin. Nya superbilen Valhalla får mer än 1000 rasande hästkrafter.



Aston Martin befinner sig i kris och halva sportbilstillverkarens börsvärde har uttraderats i år. Köparna sviker sportbilarna och märkets SUV DBX. Kanske kan nya flaggskeppet Valhalla vända den dystra utvecklingen?

Superbilen tillverkas i 999 exemplar. Den får 1080 hästkrafter med en V8 och elmotor i kombination. Det är Aston Martins första laddhybrid. Toppfarten är 350 km/h och accelerationen upp till 100 km/h går på 2,5 sekunder. Med den här modellen siktar Aston Martin på att utmana Ferrari SF90 och Lamborghini Revuelto.





**LÄS MER:**

- [Första Aston Martin DBX tillverkad – suv:en ska...](#)
- [Volvos ägare försökte köpa Aston Martin – snuvade av...](#)
- [Volvo Cars ägare Geely går in i Aston Martin](#)
- [Aston Martin avslöjar rekordstark Ferrari-utmanare](#)
- [Aston Martins mattsvarta kolfiberbil får V12:a och 700 hk](#)
- [Aston Martin tillbaka i Sverige – lanserar super-SUV:en DBX](#)



Maths Nilsson

**Feber**

## 7. Tillverkningen av Glickenhaus gatlegala superbil igång

Bobby Green 2024-12-11 kl 15:00

Tre platser med föraren i mitten



För sex år sedan presenterade Scuderia Cameron Glickenhaus modellen 004 som är en tresitsig superbil laglig att köra på gatan. Nu har tillverkningen äntligen dragit igång och det hela sker i Detroit, Michigan. De första kunderna ska få sina bilar under första kvartalet nästa år och de har då betalat minst 450.000 dollar för sina exemplar. För pengarna får man en kompressormatad V8:a på 6,2 liter som ger 650 hästar bakom sittbrunnen kopplad till en sexpetad manuell växellåda som driver bakhjulen. Det sägs att det är LT4-motorn från Corvette Z06 som används. Bilen erbjuds som 004S och 004CS där den senare har en annan diffusor, centrumbult för fälgarna, större bromsar och liftsystem för nosen som standard. Det här är en racerbil för gatbruk men det finns ändå elstolar, AC och stöd för Apple CarPlay och Android Auto.

Är man sugen på ett exemplar vänder man sig till **HK Motorcars** i New York som är de enda som säljer bilen. [glickenhausracing.com](https://www.glickenhausracing.com).





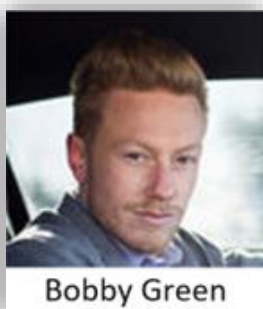
**Glickenhaus 007 LMH brummar på Monza  
Bra ljud**



**SCG 004S byter V8:a mot V6:a från Nissan GT-R  
Lättare och "skottsäker"**



**Första bilderna på Scuderia Cameron Glickenhaus SCG003  
Kommer både för gatan och för banan**



**Bobby Green**

**Feber**

## 8. MG5 sänks med 155 000 kronor

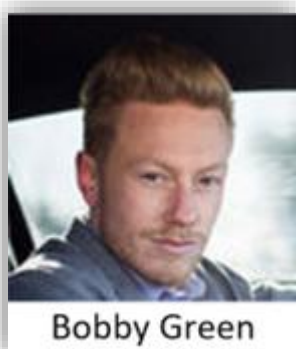
Av Bobby Green

mån. 2 dec 2024 kl 11:00

Är nu Sveriges billigaste elbil



Nu väljer MG att dumpa priset på lagerbilar av kombi-modellen MG5. Nu börjar den från 299.900 kronor vilket är en sänkning med hela 155.000 kronor och något som gör den till Sveriges billigaste elbil. Det är visserligen samma pris som **Citroën e-C3** men den kan man inte få levererad än, och det är inte en kombi. Det här priset för MG5 gäller alltså bara på lagerbilar och på beställningar och leveranser som sker före årsskiftet. För pengarna får du elmotor på 130 kW, batteripack på 50 kWh och räckvidd på 38 mil. I bagagen går det in 479 liter och upp till 1367 om du fäller baksätet. På dragkroken får man hänga upp till 500 kilo. [mgmotor.eu](https://mgmotor.eu)



Bobby Green



**Kombiversion av MG4 ersätter MG5**  
**Ska släppas i år**



**Så billig kommer elbilen MG5 att bli i månaden**  
**Priset för privatleasing är satt**



**Vi har kollat in tre nya elbilar från MG**  
**Varav en är en kombi!**



**MG:s eldrivna kombi blir din från 419.990 kronor**  
**Svenskt pris klart**

## 9. Heico Sportiv är tillbaka med suv-godis

Publicerad: 2024-12-08 08:00

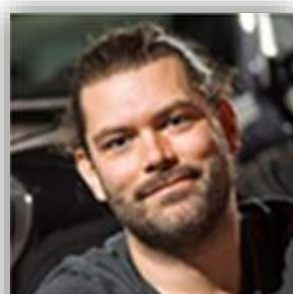
Text: Emanuel Gylling

**Volvo-tunern Heico Sportiv har tagit en paus i några år. Men på Essen Motor Show presenterar de två nyheter.**



Heico har tagit sig an Volvos minsta elbil, EX30. Till den finns ett nytt bodykit med både femdelat frontspoiler och racinginspirerad diffusor. Showbilen i mattsvart och guldfärgad dekor rullar på Heicos egna fälg Volution X i 9x20”.

Den andra nyheten är ett bodykit, sportavgassystem och sänkning till XC60 T8 Polestar Engineered. Här finns även en uppgradering som ökar effekten till 500 hk.



Emanuel Gylling

## 10. Vad är Nevs? Krisen, ägarna och kopplingen till Saab

Publicerades av Gustaf Gripenlöf Karlberg 2024-12-11 kl 17:53

Den svenska elbilstillverkaren Nevs har varslat alla sina anställda. Här går vi igenom företagets historia, samt kopplingen till bilmärket Saab och Trollhättan.



*Nevs vd Nina Selander.*

### Vad har hänt med Nevs?

Nevs är en svensk biltillverkare som har varit verksam i Trollhättan i över tio år, men trots detta är det snudd på omöjligt att hitta en bil byggd av företaget som rullar på allmän väg.

Efter flera år av problem varslade företaget sina sista 20 anställda den 11 december 2024. Redan i februari 2023 försattes verksamheten i viloläge, då kostnader minimerades och majoriteten av de anställda sades upp.

“Tyvärr har bindande avtal inte fullföljts av fler än en köpare, vilket försatt Nevs i en situation där tidsbrist tvingat bolaget in i uppgörelser som resulterat i att likviditeten framåt är på en allt för kritisk nivå och med risk för konkurs”, skriver Nevs i ett pressmeddande.

### Vad är kopplingen mellan Nevs och Saab?

Nevs, vilket är en förkortning av National Electric Vehicle Sweden, är en svensk-kinesisk biltillverkare. Företaget bildades år 2012 för att ta över konkursboet efter det klassiska svenska bilmärket Saab, som gick i konkurs i december året innan. Målet var att återuppta biltillverkningen vid Saabs gamla fabrik i Trollhättan. Utöver några få exemplar av Saab 9-3 Aero byggda under 2013 och 2014 blev dessa planer emellertid aldrig verklighet.



*Nevs planerade att väcka liv i den gamla Saab-fabriken.*

### **Vem äger Nevs?**

Nevs grundades 2012 av den svensk-kinesiske affärsmannen Kai Johan Jiang.

Efter en rekonstruktion i slutet av 2014, samt ett antal ägarbyten och avbrutna samarbeten, är Nevs nu helägt dotterbolag till det kinesiska fastighetsbolaget Evergrande.

Evergrande är hårt skuldsatt och har befunnit sig i en ekonomisk kris sedan 2021, då man tillkännagav planerna att försöka sälja Nevs. Nevs är emellertid fortfarande under Evergrandes ägarskap.

Under 2023 sålde man den gamla Saab-fabriken till fastighetsbolaget Stenhaga Invest.

### **Vad händer med Nevs Emily GT?**

Emily GT är en högteknologisk elbil som de gamla Saab-ingenjörerna på Nevs utvecklat.

I slutet av 2023 kom nyheten att Emily GT och ett annat projekt kallat PONS hade sålts till den libanesiske affärsmannen Mohammed Jihad och hans företag EV Electra.

Jihad förklarade att planen var att inom bara några månader sätta Emily GT i produktion i Trollhättan, men snart höjdes skeptiska röster om affärsmannens trovärdighet.

Affären sprack efter att EV Electra inte fullföljde avtalet.

Vd Nina Selander om framtiden för Nevs

Trots att framtiden ser mörk ut för Nevs är företagets vd Nina Selander fortsatt hoppfull.

– Det känns tungt, men vi tänker inte kasta in handduken direkt för det. Sista spiken i kistan är inte islagen än, säger hon till TTELA.

Företaget har enligt Selander fortfarande några månaders uppsägningstid på sig att hitta en lösning på Nevs svåra situation.

– Nu har vi ett antal månader, under vår uppsägningstid, att sälja Emily GT och PONS samt hitta lösningar för de anställda – även om det blir i någon annans regi. Vi har redan påbörjat dialoger gällande de anställda och kommer att kämpa in i det sista för att alla ska landa på fötter, säger hon i ett pressmeddelande.



*Jihad Mohammad höll på att köpa Emily GT-projektet.*

**Relaterat:**



**Emily GT-ägaren backar – om gamla Saab-fabriken**



**Bästa Saab-modellen att köpa just nu – enligt experten**



## 11. Nu blir svenske Ola Källenius mäktigast i bil-Europa

Av Maths Nilsson 11 december 2024 kl 15:24

**Mercedes svenske vd Ola Källenius blir mäktigast i Bileuropa. Han tar över ordförande-klubban i ACEA European Automobile Manufacturers' Association för 2025. Nu ska ha rädda bilindustrin som attackeras på flera fronter.**



Västevikssonen Ola Källenius har gjort en lysande karriär och blev vd för Mercedes för fem år sedan. Nu flyttar han fram sina positioner ytterligare och blir ordförande för ACEA som är en sammanslutning för biltillverkare i Europa. Källenius efterträder Renaults vd Luca de Meo som

– ACEA är en av de mest betrodda branschrösterna i Bryssel, säger Ola Källenius.

ACEA grundades 1991 och består av Europas 14 stora bil och lastbiltillverkare och har ett nära samarbete med de 31 nationella bilbranschorganisationerna i Europa. Volvo Cars har valt att lämna ACEA, kanske kan Källenius locka tillbaka svenskarna. Stellantis som lämnat ACEA sägs vara på väg tillbaka.

Ola Källenius har många utmaningar att brottas med. Europas biltillverkare är klämda från flera håll.

Just nu kläms biltillverkarna från flera håll. 10 000-tals jobb är hotade när EU skärper utsläppsgränserna samtidigt som försäljningen faller. Kinesiska tillverkare försöker slå sig in på marknaden och vill öppna fabriker i EU. Många biltillverkare vill samtidigt slippa förbudet mot förbränningsbilar 2035 då bilköparna kanske inte är redo. 10 000-tals jobb står på spel när biltillverkare måste spara.



*Ola Källenius har många utmaningar att brottas med.  
Europas biltillverkare är klämda från flera håll.*

– Under mitt ordförandeskap kommer ACEA att fokusera på att förbättra de regulatoriska förutsättningarna för att vässa vår konkurrenskraft i den digitala och elektriska eran. Vi kommer att arbeta för en marknadsdriven omställning mot att minska branschens koldioxidutsläpp. Och vi kommer att stå upp för internationell handel som är fri, rättvis och regelbaserad, säger Ola Källenius.

Många tror att allt biltillverkning kan flytta till Kina. Ola Källenius kommer att slåss mot det.

– Jag är övertygad om att bilindustrin i Europa har vad som krävs för att fortsätta vara framgångsrik i den globala konkurrensen.

#### LÄS MER:

- **Volvos protest: Hoppas av bilbranschens lobbygrupp ACEA**
- **Larmrapporten: Därför har Bosse Bildoktorn rätt**
- **Biltillverkarnas krav: Två år till med höga utsläpp**
- **Elbilar kollapsar i EU – så brutalt är raset**
- **Böteschocken för bilmärken: 170 miljarder kr**
- **Lista: EU-länderna som nästan helt saknar laddstationer**



Maths Nilsson

## 12. Mustang GTD är snabbaste USA-bilen på nordslingan

Publicerad: 2024-12-11 07:43 Text: Emanuel Gylling

Det finns många rekord att slå på Nürburgrings nordslinga. Exempelvis snabbaste sportbilen från en amerikansk tillverkare. Det rekordet innehas nu av Ford Mustang GTD.



FILM: <https://youtu.be/8AnhxB8Xh6w>

GTD är Mustangmodellen som har **inspirerats kraftigt av GT3-racing**. Men också gått steget längre i vissa fall. Den kompressormatade V8:an på 5,2 liter lämnar 815 hk, en stor del av karosspanelerna görs i kolfiber, fälgar i magnesium och aktiv aerodynamik – det säger det mesta om vad Ford vill åstadkomma.

Dirk Müller, förare för Multimatic Motorsports, körde Mustangen på tiden 6.57:685. Enligt Nürburgrings officiella register är detta den femte snabbaste tiden av serietillverkade sportbilar – och som sagt, först av amerikanska bilar.



Emanuel Gylling



### 13. Beskedet: Inget körförbud när 2G/3G-näten läggs ner

Av: Magnus Fröderberg

Publicerad: 2024-12-09 Uppdaterad: 2024-12-09

Problemet med att bilar med eCall riskerar körförbud när 2G och 3G-näten läggs har fått en oväntad och osvensk lösning.



*Risken för körförbud på grund av att 2G- och 3G-näten läggs ner är nu undanröjd.*

Under 2025 skulle 2G- och 3G-näten släckas ner helt i Sverige. **Men nedläggningen sköts fram** då hundratusentals bilägare är beroende av näten för att eCall-tjänsten ska fungera. Nu har Transportstyrelsen hunnit undersöka problemet och kommer till en tillfällig lösning.

**Grundproblemet** är att bilar som har obligatorisk eCall, alltså att bilen själv kan larma SOS i händelse av olycka, riskerar att underkännas vid besiktningen och därmed få körförbud. Oväntad och osvensk lösning från Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har hittat en enkel tillfällig lösning på problemet som känns oväntat osvensk: De slutar att kontrollera nödfunktionen eCall vid besiktningen, uppger **Vi bilägare**.



*Volvo har erbjudit en eCall-tjänst under många år, men det är bara hos senare modeller som tjänsten är obligatorisk och ska kontrolleras vid besiktning.*

Motiveringen till det kommande beslutet är att det råder oklarheter kring hur eCall kan kontrolleras på ett korrekt sätt vid besiktning.

Det räcker inte med att bilen visar ett felmeddelande för eCall för att vara säker på att systemet inte fungerar – varningen kan betyda att systemet för tillfället saknar uppkoppling.

**Ett annat problem är** att besiktningsstationerna inte vet om bilen har obligatorisk eCall som måste fungera, eller bara eCall som ett extra tillval.

De nya instruktionerna för kontroll av eCall ska börja tillämpas 1 januari 2026 står i en ny förordning från Transportstyrelsen som ännu inte trätt i kraft. 2G och 3G-näten kommer att vara öppna under 2025 och släcks ner först 2027.

EU-direktiv om säkerhetssystem på gång

**Att Transportstyrelsens nya regler** för kontroll av eCall kan sägas bara tillfällig beror på att EU-kommissionen jobbar på ett nytt direktiv för kontroll av eCall och andra säkerhetssystem säkerhetssystem.

– Vi vet inte om det blir så än, vi har inte sett det slutgiltiga förslaget. Men där kan man tänka sig att man gör en bättre kontroll av elektroniksystemen, säger utredaren Anders Gunneriusson på Transportstyrelsen till Vi bilägare.

## 14. Så lurar Tesla hamnblockader: "Det är skit"

Av Maths Nilsson 9 december 2024 kl 06:06

Teslas bilar flödar in i Sverige trots hamnblockad. Bilarna körs på vanliga bilfärjor som inte kan stoppas. – Det är skit. Vi hade gärna sett att det inte kommit en enda Tesla hit, säger Jörgen Wärja, lokal ordförande för Transport.



Teslastrejken är inne på sitt andra år. Trots strejker och blockader ser Elon Musks företag ut att gå mot ett rekordår med antal sålda elbilar i Sverige. Nu förbereder de sig för julspurten. Trots hamnblockader har 20 000 Teslor tagits in i Sverige i år.

Istället för att lastas på bilfärjor körs elbilarna på vanliga bilfärjor med biltransporter. Många bilar kommer in via Trelleborg, på färjor från Tyskland och Polen. Att Trelleborgs hamn är uttagen i blockad hjälper inte, [uppger Dagens Arbete](#).

– De allra flesta kommer med biltransportbilar via båtarna här. Vissa dagar är här åtta, tio, femton lastbilar med Tesla-bilar. Så det kommer in väldigt mycket den vägen. Bara under tiden vi har pratat har det kört förbi tre fulla lastbilar med Tesla-bilar, säger Jörgen Wärja till tidningen.

### LÄS MER:

- [Kan Tesla leverera nya bilar i Sverige trots strejken?](#)
- [Tesla-strejken sprider sig till Danmark: "Viktig kamp"](#)
- [Trots strejken – Tesla får ut fler bilar i Sverige](#)
- [Facket beredda driva Tesla från Sverige: "Jajamän"](#)
- [Totalstopp mot att ta in nya Tesla-bilar i Sverige](#)
- [Jag hade fel om Tesla-strejken, bara oskyldiga förlorare](#)



## 15. Circle K ska öppna station med snabbladdare...

Posted by Kristofer Rask december 7, 2024

...och inga bensinpumpar



Circle K kommer nästa år att öppna sin första "bensinstation" som inte kommer att sälja någon bensin. Istället blir det fokus på snabbladdning för elbilar. Man lovar också en matupplevelse utöver det vanliga.

Den nya typen av energistation ska byggas i Gårda, Göteborg och kommer att öppna i april. Här kommer det finnas flera snabbladdare som erbjuder upp till 400 kW i laddeffekt. I anslutning till dessa kommer Circle K också att öppna en servicebutik med ett stort fokus på mat.

– Enbart elladdning och massa matservering men utan annat drivmedel, coolt va?, skriver Circle K i en platsannons där de nu söker en assisterande butikschef.

Circle K har under de senaste åren satsats mycket på snabbladdning. Idag har mer än hälften av kedjans bensinstationer också snabbladdare. Till 2026 ska man ha driftsatt 1000 snabbladdare.



Kristofer Rask

## 16. Premiär: Sveriges första elektriska bärgningsbil

Av Maths Nilsson 9 december 2024 kl 16:59

En Volvo FM Electric är Sveriges första eldrivna bärgningsbil. Den har nu tagits i drift av Assistancekåren i Stockholm. – Det känns riktigt kul att den allra första elbärgaren rullar i våra färger, säger Linda Gyllensvärd, vd för Assistancekåren.



Hittills har alla bärgningsbilar i Sverige drivits av diesel. Men nu blir det ändring. En eldriven bärgningsbil som är byggd på en Volvo FM Electric körs av Assistancekåren och kommer att verka i Stockholm. Elbärgaren är byggd på en Volvo FH Electric med 21 tons totalvikt. Den är levererad av Bro Bärgningsbyggen med byggnation från italienska Co.Me.Ar.

– Elbärgaren är något helt nytt. Den är tyst och utsläppsfri hela tiden. Även när den använder hydraulik och vinschar. Allt är 100 % eldrivet, säger Mikael Hollström på Assistancekåren Stockholm.

Tanken var att den skulle kunna verka inom miljözonen i Stockholm, men den är nu stoppad. Men den kommer ändå att sänka utsläppen i bärgningsbranschen.

– Vi är oerhört stolta över att vara med och driva utvecklingen mot en mer hållbar bärgningsbransch på många olika sätt. Det känns riktigt kul att den allra första elbärgaren rullar i våra färger, säger Linda Gyllensvärd, vd för Assistancekåren.



Maths Nilsson



## 17. DB Schenker tar storleverans av eldrivna lastbilar från Volvo

Posted by Kristofer Rask december 11, 2024

Allt fler logistikbolag ser att det finns fördelar med att ställa om till eldrift. DB Schenker har varit med länge och rullar exempelvis med **eldrivna tunga lastbilar** mellan Jönköping och Stockholm.



I Tyskland har man nu precis tagit emot en jätteleverans av Volvos ellastbilar för stads-transporter och regionala transporter. Totalt 40 stycken eldrivna Volvo FM-lastbilar på 20 ton sätts nu i drift över hela landet lagom till julhandeln.

– Vi kommer att kunna erbjuda transportlösningar med låga utsläpp till våra kunder över hela landet, säger Cyrille Bonjean, Executive Vice President Land Transport på DB Schenker i Europa.

Lastbilarna har en motoreffekt på 490 kW och en räckvidd på 300 kilometer på en laddning. De är också anpassade för trailerdrift. Laddningstiden är 9,5 timmar vid en AC-laddare och 2,5 timmar vid en DC-laddare.



Kristofer Rask



## 18. Trafikverket vill stoppa utbyggnad av elvägar

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-12-06 Uppdaterad 2024-12-06

Planerna på 100 mil elväg håller inte längre. Det blir för dyrt och utvecklingen går åt ett annat håll.



*Scania säljer R 450 hybrid med strömvtagare som kan ladda batteriet under färd.*

**Genom att bygga en triangel av elvägar** mellan Sveriges tre största städer skulle många av landets lastbilstransporter elektrifieras. Nu vill Trafikverket skrota de storslagna planerna – de har redan dragit i handbromsen för bygget av den **första sträckan mellan Örebro och Hallsberg**.

**Idéen var att ladda lastbilarna under färd** så att behovet att stå stilla och ladda skulle minska och samtidigt hålla nere batteristorleken. Nu ger Trafikverket upp den tanken och skriver i en **rapport** till regeringen:

”Det riskerar att bli för kostsamt för ett litet land som Sverige att vara pionjär och starta en större elvägsutbyggnad i Europa.”

**De påpekar också att intresset för ”elvägsfordon”** är litet från fordonstillverkarnas sida. I stället utvecklas de helt batteridrivna fordonen snabbt med allt längre räckvidd och snabbare laddning.

– Det är med dagens förutsättningar inte samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut elvägar i Sverige, så därför rekommenderar vi att inte gör det, helt enkelt, säger Kenneth Natanaelsson, strategisk planerare på myndigheten, till **Ekot**.

## 19. Wartburg 311/312: Vad du måste tänka på när du köper

Wartburg 311/312 var så populär att folk väntade på den i ett och ett halvt decennium. Efter Berlinmurens fall var det gårdagens nyheter. Idag är det en av klassikerna.



*311 Coupé: Med tvåfärgad lack och barocka former ett framgångsrikt barn av 50-talet.*

Bomben slog ner två gånger. Först i ministerbyråkratin, sedan i Tysklands socialistiska enhetsparti (SED). I ministären var effekten förödande, i partiet fanns entusiasmen. Sprängämnet kom som en ny mellanstor sedan. Explosionerna hade antänts av EMW-chefen Martin Zimmermann – genom en oannonserad fordonspresentation i (öst)Berlin: Wartburg 311 skapades av detta.

På 1950-talet smög sig den existentiella rädslan in i bilfabriken i Eisenach. Thüringen saknade uppföljningsorder för **IFA F9**. Det är därför Eisenacher Motorenwerke (EMW) själva har utvecklat en ny bil. Utan tillstånd. Pengarna togs från den löpande produktionen. En insider – sedan en lärling och senare i ledarkadern, det vill säga ledningen på AWE – försöker förklara hur detta uppnåddes i en övervakningsstat: "På den tiden tillhörde kamraternas lojalitet först företaget och sedan partiet och staten."

### **Wartburg slott hemlighet 311**

Ministern med ansvar för den östtyska bilindustrin lär ha blivit rasande när han fick reda på att företaget Eisenach var egenmäktigt. Men tärningen var kastad. Zimmermann hade fått SED på sin sida, och de fattade besluten. EMW fick godkännande för serieproduktion. Kort därefter döptes EMW om till AWE (Automobilwerk Eisenach). Resultatet blev en familj av fordon som nu är en av klassikerna. Förutom den vanliga Wartburg 311 sedanen byggde AWE 311/2 cabriolet, 311/7 express transport, 311/8 soltakssedan och 311/9 kombi. 1957 kom lyxsedanen 311/1, 311/3 coupé, utryckningsfordonet 311/4, campingbilen 311/5, den högerstyrda sedanen 311/6 och sportbilen 313/1, som härstammade från Wartburg. Från 1965 och framåt rullade Wartburg 312 av produktionsbandet. Den fanns som sedan, camping och hardtop (HT). Chassit gick knappt att skilja från 311:an på utsidan, men chassit var i stort sett detsamma som den senare Wartburg 353. De vanligaste var 311/1 sedan och **camping** 311/5. **FILM:** <https://youtu.be/v10Vil2RucU>.



### Teknik: Föråldrad och hållbar

Wartburgs svaga punkt var dess **tvåtaktsmotor**, även om den var lättskött och stabil upp till minst 100 000 kilometer. I mitten av 1950-talet passade den inte längre medelklassen, och den var definitivt inte framåtblickande. Folket i Eisenach visste det. Föreningen för offentligt ägda företag (VVB) Automobilbau verkade inte veta. Dess styrelse vägrade att tillåta att de fyrtaktsmotorer som AWE utvecklat gick i serieproduktion.

Wartburg 311 var utrustad med termosifonkylning: varmt vatten stiger till toppen, kallare vatten till botten, utan termostat och pump. Kylaren var placerad bakom motorn, kylfläkten var beroende av motorns hastighet. Luften strömmade genom gallret, träffade motorn och fastnade sedan i fläktens sug, som tryckte den genom kylaren. Vid låga hastigheter förblev genomströmningen av luften låg. Den värmdes också upp medan den flödade runt motorn innan den kom in i kylaren. Ju mer kylvattnet värmdes upp, desto långsammare cirkulerade det. En dödlig tillsats av interaktionerna tills motorn kokade. Detta var sällan ett problem i DDR, som hade få trafikstockningar, men det var efter gränsens fall, när Wartburgs förare också "lärd" sig att "älska" trafikstockningar. Många ägare har nu eftermonterat en extra fläkt och på så sätt säkerställt termisk stabilitet.

Å andra sidan, ju kallare vintern är, desto lägre är motorernas driftstemperatur. Värmen förblev då också kall. Denna effekt minskades av en persienn som var fäst framför radiatoren. Föraren kunde justera den på instrumentbrädan med hjälp av en Bowden-kabel. I slutet av 50-talet flyttades rullgardinen till framsidan bakom gallret. På sommaren kunde lamellerna justeras så att luften strömmade över motorn in i kylaren. Motorn värmdes inte upp lika snabbt. Från och med den 2 januari 1962 levererades Wartburg med en 992 cc motor ("1000"). En termostat och en vattenpump förbättrade värmeeffekten och motorns kylning. Termiken hade blivit så gynnsam att motorn fick klara sig med en mindre kylare. Wernigerode Wartburg-specialisten Jürgen Nagler: "När man kör runt fryspunkten tenderar förgasarna att frysa." Isen minskar tvärsnittet av inflödeskanalen, blandningen blir rikare och rikare – tills den inte längre antänds. 57-åringen: "När du stannar och öppnar motorhuvu har motorvärmen tinat upp isen, motorn startar utan problem."



### Motor: mestadels "optimerad"

0,9-litersmotorn i Wartburg 311 hade bara 37 hk, från 1961 40 hk. Den nya "1000" hade 45 hk. Ökningen av slagvolymen uppnåddes med hjälp av en större borring och en modifierad förgasare. Nästan alla 900cc motorer verkar senare ha bytts ut mot de större motorerna på 992 kubikcentimeter. "Det finns inte två Wartburg-slott som är likadana!" säger Jürgen Nagler. Knapphändigt material orsakade avvikande detaljer. Det som fanns i lager installerades. AWE-brigaderna, det vill säga de anställda i produktionen, var pressade att fullfölja planen.

Motorns periferi kan fortfarande se ut som den gjorde förr eller som en blandning av gammalt och nytt. Ibland finns det olika tändspolar i olika positioner under motorhuvorna av samma typ. Trots den nya motorn har vissa Wartburgs det gamla kylsystemet med en stor kylare, men utan vattenpump och termostat. Uppsamlingsplattan under flatflödesförgasaren, som senare kommer att bli standard, kan också saknas. Det förhindrade att blandning som läckte från förgasaren droppade ner på startmotorn under.

Ständiga förbättringar var en specialitet för östtyska bilägare. Så långt det var möjligt gav ägarna dem alla innovationer från den aktuella serien. Det var mer sannolikt att nya delar fanns tillgängliga som reservdelar för äldre typer. För vänner av originalitet, skräcken.

Service: Viktigt men enkelt

Cavalier startar med 1000cc motorn i Wartburg är riskabelt. I processen spricker dess drivaxlar ibland. Efter att centralsmörjningen inte visat sig fungera levererade AWE 311 med cirka 15 smörjpunkter. Antalet varierade, så det fanns tre eller fyra smörjpunkter på svänglagret. I 312 var det bara kopplings- och handbromsvajrarna samt pedalaxeln som behövde smörjas. Resten förblev underhållsfria.

En nackdel med tvåtaktsmotorn är den ostadiga körningen i frihjulsläge. Det minskar körkomforten. Frihjulet motverkar detta. Om föraren släpper gaspedalen avbryts kraftöverföringen. Den stängs när föraren accelererar eller när körhastigheten sjunker under tomgångshastighet. Frihjulet kan också låsas. Vid frihjulskörning kan växel två till fyra i de delvis synkroniserade transmissionerna växlas utan koppling. Föraren behöver bara ta bort gaspedalen och sedan kan han dra i växelspaken till nästa växel. Trycklagret, den automatiska kopplingen och kopplingsvajern är skyddade. Växellådorna kom fortfarande från DKW-eran. AWE synkroniserade dem från tvåan till fyran från den 31 januari 1958. För synkroniseringsringarna var man tvungen att fräsa ut växellådshuset, senare gjöts det med en fördjupning.



**FILM:** <https://youtu.be/a47KBgdKmyl>

Bakväxeln och växellådan från efterföljaren modell 353 kunde komma att installeras i 312. Kopplingsvajern är lagd i en båge eftersom den måste kompensera för motorns och växellådans rörelser i förhållande till ramen vid körning. Det är därför trådarna i repet som är för hårt sträckta börjar gå sönder någon gång.

#### **Lätt att rengöra och känslig för rost**

Wartburg har en kaross av stålplåt på en ram med lådsektion. Hydrauliska trumbromsar bromsar hjulen. Framtill hade 311 individuell hjulupphängning med länkarmar nedtill och tvärställd bladfyäder upptill, och bak en stel axel med hög tvärställd bladfyäder och länkarmar. 312:an hade spiralfjädrar och individuell fjädring, med dubbla länkarmar fram och halvaxlar bak. Jürgen Nagler: "311 är hård som en bräda, 312 lika mjuk som en sedanstol." Hårdheten hos 311:an berodde på friktionen mellan bladfyädrarna. Påhittiga cyklister placerade uppskurna cykelrör mellan fjäderbladen.

Ryktet om tricket spred sig snabbare än dess konsekvenser

Nämligen avböjningen och fjäderbrotten. "Wartburg är lätt att se igenom", säger Harald Tänzer, som driver ett museum för östtyska fordon tillsammans med sin familj i Benneckenstein.

Efter att ha skruvat loss huven, inner- och ytterskärmarna och spoilern har du allt i sikte. "All plåt som skruvas ihop överlappande riskerar att rosta", säger Benneckensteiner. "Rostskyddet var den första ägarens ansvar", förklarar Jürgen Nagler: "Än i dag kan du se vilka Wartburg som omedelbart fick ett Elakon-bad!" Högst upp, mellan stänkskärmen och skottet, fanns ett rostframkallande smutslager framför A-stolpen. Om kombinationen av A-stolpen, längsgående och tvärgående trösklar är korroderad är svetsarbete oundvikligt. Avståndet mellan karossens tvärbalk och de två längsgående balkarna måste vara minst 15 mm under skottet, annars kommer karosseristöden att rosta igenom eller bort. Sedan vilar kroppen på ramen. Chassits rörelser absorberas inte längre av rambommarna, ramen kan gå sönder.



### Attraktiv även för nybörjare

Många elektriska system ombord har varit "högspänningssystem" från sex till tolv volt och ställts in för ytterligare förbrukare. Nya kablar lades, gamla kablar lades på andra ställen, säkringar lades till och nya gränssnitt bildades. Den som letar efter en läckström eller kortslutning i en sådan bil utan insiderkunskap vet vad vi pratar om här.

Om delar saknas hjälper tidigare vanor. Folk köpte förnödenheter när de fanns tillgängliga, för att ha dem när de behövde dem. Ibland behövdes de aldrig. Dessa delar kan hittas via radannonser eller Internet. Många saker reproduceras nu också, säger Jürgen Nagler. Limousine och camping erbjuds regelbundet. kombi, cabriolet, coupé, HT och 313 Sport nästan aldrig. Om den gör det måste du räkna med cirka 20 000 euro för en bra coupé och betydligt mer för en cabriolet. Här skiljer sig de verkliga priserna på de få försäljningarna mycket från de "officiella" marknadspriserna som anges av EurotaxSchwacke/Interclassic. En limousine i gott skick kostar 3 000 euro, en camping cirka 5 000 euro.



FILM: <https://youtu.be/Ft9BdkKoj5M>



## 20. Siata 208 CS

05.07.2021

Har du någonsin hört talas om det italienska företaget Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Automobilistiche? Förmodligen inte. Till och med förkortningen Siata är knappast bekant nuförtiden.



Allt började 1926 när Giorgio Ambrosini grundade detta företag i Turin. Han hade redan tillverkat och marknadsfört sina egna bilar under namnet Vittoria före första världskriget. När det gäller Siata var han främst intresserad av att trimma Fiat-modeller fram till andra världskriget. Under efterkrigstiden startade företaget sin egen bilproduktion och förblev trogen Fiats teknik. På mycket kort tid skapades ett komplett utbud av modeller, från små bilar till sportbilar. År 1953 fanns det totalt 13 olika modeller från Siata.

### **Siata 208 med Fiat 8V-teknik**

Siata 208, som introducerades 1953 och baserades på Fiat 8V som presenterats året innan, blev mer känd utanför Italien. Det italienska märket valde förmodligen denna modellbeteckning på det felaktiga antagandet att termen "V8" kunde vara skyddad i USA. En tvåliters V8-motor stod för kraften under den främre huven. I Fiat ökade effekten under produktionstiden från de ursprungliga 105, först till 115 och slutligen till 127 hästkrafter. Siata använde sig av specialutvecklade, vassare kamaxlar och tre dubbla Weber-förgasare. Som ett resultat var upp till 140 hk tillgängliga. Kraften överfördes till bakhjulen via en femväxlad manuell växellåda. Till skillnad från Fiat använde Siata en oberoende ram med individuell fjädring runt om. Detta grundläggande körbara chassi skickades sedan till den karosbyggare som valts av respektive kund.



Siata 208 fanns antingen som coupé eller spindel. Den senare kallades vanligen 208 S och tog emot kroppar från Michelotti eller Rocco Motto. Coupén hette 208 CS och tog emot karosser från Stabilimenti Farina eller Balbo.

Medan 208 S rullade av bandet totalt 35 gånger, byggdes bara 18 exemplar av 208 CS. Elva av dem fick Balbo-karossen med pop-up-strålkastare och bred kylargrill. Förutom den rundade taklinjen är kromlisterna särskilt passande för 1950-talet. En mycket liknande design gavs också till minst en Spider av Stabilimenti Farina. I fallet med vår fotobil kombinerades mörkblå lack med brunt läder. Reservhjulet placerades bakom de två sportstolarna.





*208 S som Spider eller 208 CS som Coupé*





### Rare 208 CS på Gooding & Company

Gooding & Company erbjuder en Siata 208 CS med Balbo-kaross i Monterey som en del av Car Week. Efter den första leveransen till en italiensk kund exporterades denna bil till USA i slutet av 1950-talet. Det var i alla fall dit Siata exporterade de flesta av sina sportbilar. Några decennier senare återvände denna Siata till Europa och var under många år en del av den berömda Rosso Bianco Collection i Aschaffenburg/Tyskland. När denna samling upplöstes blev den nuvarande ägaren i USA in och lät restaurera 208 CS i stor utsträckning. Sedan dess har bilen tagit en klassseger på Pebble Beach 2017 och visats på The Quail 2019.



Matthias Kierse



Roger Warolin