



Lancia Thema 8.32

1. Provkörning av BMW M5 Sedan
2. BMW i4 M50 till Arvidsjaur t/r
3. Allt om nya Tesla Model Y
4. Tesla-ägare reagerar starkt på Musks politiska spel
5. Tesla-ägare reagerar starkt på Musks politiska spel
6. Elon Musks hälsning väcker starka reaktioner
7. Trump river upp elbilskrav och lovar nya strafftullar
8. Honda pressar Nissan att köpa ut Renault
9. Fartkameror fångar inte bara fartsyndare
10. Novo Energy varslar 30 procent av personalen
11. Royal Enfield expanderar
12. Lancia Thema 8.32
13. Siata 208CS

Teknikens Värld

1. Provkörning av BMW M5 Sedan

Av Jan-Erik Berggren

25 okt 2024 kl 00.01 Uppdaterad 28 okt kl 15.46

Kan Porsche, Ferrari och Mercedes så kan väl BMW:s M-avdelning. Men ändå, att ge ikonerna M5 200 elektriska hästkrafter är ett vågspel. Bilen blir tung och kanske helt enkelt lite för snäll. Vi åkte hem till BMW i München för att ta reda på hur snäll sjunde generationen BMW M5 egentligen är nu när den blivit laddhybrid.



En helt ny generation BMW M5. Nu en laddhybrid. Och vi har kört den.

Med en tjänstevikt på 2,5 ton är det lätt att förstå allt snack om att **nya BMW M5** är alldeles för tung. Med en laddhybrid drivlina är det lätt att förstå att vissa fundamentalister tycker att nya **BMW M5** blivit lite för snäll, lite för mycket familj och lite för lite rå sportbil.

BMW M:s designchef Jose Casas har gjort sitt bästa för att sjunde generationen M5 i alla fall ska se ut att gå snabbt och vara sådär lagom kaxig. Det ska märkas att det kommer en M5:a på vägen men den ska inte skrika ut prestanda och fart, inte som när det kommer till exempel en Lamborghini.

DET HÄR ÄR NYTT

Sjunde generationen

En ikon lever vidare och BMW har nu hunnit presentera sju generationer av sin M5.

Laddhybrid

För första gången är BMW M5 en laddhybrid. Det ger extra hästkrafter, totalt 727, men också extra vikt. Tjänstevikten ligger på hela 2,5 ton och BMW har lovat att de aldrig ska bygga en tyngre M5:a.

Egen design

En tydligt egen design jämfört med en "vanlig" 5-serie där framför allt centrumlinjen på bilen har förstärkts.



M1- och M2-knapparna ovanpå rattekrarna är programmerbara.

Casas har några knep för att lyckas. Nya M5 har en väldigt tydlig mittbena som löper från fronten och hela vägen till bakspoilern. Från mittlinjen ska sedan M5 breda ut sig åt sidorna. Stora luftintag fram och utblås bak ska ge luft men också signal om en bil i rörelse. Väldigt lite luft mellan skärmar och däck ska ge intrycket av en bil som sitter fast i asfalten. All kraft ska nedåt och åt sidorna och det syns i alla linjer i fronten och bak.

På insidan känner vi igen bildskärmslösningen från **5-serie** men på ratten finns två röda och tydliga knappar som du kan programmera för olika kör lägen. Alla inställningar görs i menyer – och det finns mycket att ställa in – men med två knappar på ratten kan du ha förinställda lägen för de vanligaste situationerna.

Du får, så klart, också olika färger på panelbelysning och bildskärmar beroende på inställning.

Stolarna är sportiga med rejäla stöd i sidan, som är ställbara, men inte för hårda. Jag sitter väldigt bra när det äntligen är dags att styra ut bilen på de fina vägarna norr om München.

I hybridläget fungerar BMW M5 som vilken **laddhybrid** som helst. Elmotorn finns där som stöd om jag accelererar snabbt och som primär drivlina när jag kör långsamt i morgontrafiken.

Bra känsla i motorn

Många laddhybrider, familjebilar som sportbilar, har en tendens att ha tydliga lägen mellan eldrift och drivning med förbränningsmotor. Övergången kan vara sömlös och bra men det känns, eller hörs, tydligt vilken drivlina som drar bilen framåt. På något sätt har BMW lyckats få M5 att för det mesta kännas som en bil med bara förbränningsmotor. Väljer jag att växla själv finns kraften där jag vill ha den och nedväxlingarna är tydliga. Den åttastegade automatlådan ger mig alltid kraft och jag får aldrig den där svävande känslan som kan finnas i vissa hybrider och laddhybrider.

Väljer jag de mest sportiga inställningarna förstärks motorljudet i bilens högtalare. Det här kommer vissa att älska och andra att tycka mindre bra om. Jag tycker inte att det stör så mycket men det går minst lika bra att njuta av V8:ans naturliga ljud.



Den lilla växelväljaren på mittkonsolen kommunicerar med en åttastegad låda.

V8:an på 4,4 liter ger 585 hästkrafter och när elmotorn kickar in finns det ytterligare 197 hästkrafter att ta till. En så stark elmotor betyder att BMW inte behöver eldriven turbo, om turbon skulle släpa efter lite gör det inget eftersom elmotorns kraft finns där direkt. Elmotorn och energin från batterier på 22,1 kWh, 18,6 kWh kan användas, klarar att driva bilen i 69 kilometer på el och då med en toppfart på 140 km/h. Toppfarten i hybridläget är begränsad till 250 km/h, eller 305 km/h om du köper till M Sport-paket.

Nya M5 är som sagt tung, men den upplevs inte alls som tung, inte ens när det svänger. Den hänger med fint och styrningen är väldigt precis. Inte ens vid full attack i snäva svängar med dålig asfalt kränger bilen och fjädringen gör ett bra jobb som maskerar dåligt underlag. Accelerationen är kraftfull och 0-100 km/h går på 3,5 sekunder och upplevs inte som de snabba elbilarna. M5:ans styrka är framför allt accelerationen i högre farter – från 50, 70 och 90 km/h finns kraften alltid där. Tacka BMW:s klassiskt högvarviga V8 för det. Och på låga varv, då finns elmotorn där för att hjälpa till

Batteriet laddas med en effekt upp till 7,4 kW och BMW har alltså valt bort snabbladdning. Att ladda batteriet fullt tar drygt tre timmar om du har en laddbox som kan leverera 7,4 kW. Hybriddrivlinan ska hjälpa BMW att sänka sitt totala klimatavtryck då utsläppen ska ligga under 50 gram koldioxid per kilometer.

Totalt finns fem olika körlägen. I läget Electric snurrar V8:an igång bara om förare accelerera kraftigt. Det går att få bilen helt bakhjulsdriven med flera stabiliseringssystem avslagna. Bland de många olika inställningsmöjligheterna för drivlina, chassi, styrning och fjädring finns också två olika lägen för respons från bromspedalen och de keramiska bromsarna.



*V8:an på 4,4 liter är inte längre ensam.
Den har en kompis i form av en elmotor på 197 hästkrafter.*

Sista med förbränningsmotor

M5 har BMW:s adaptiva M-fjädring som standard där varje hjul kontrolleras individuellt. Sensorer känner bland annat av hur mycket bilen kränger, hur du svänger, vägbanan och hur mycket vikt som finns i bilen. Egentligen inga hemligheter men med fler och bättre sensorer och snabbare datorer kan bilen reagera snabbare på varje ny information.

Ute på vanlig väg behöver vare sig chassi eller dämpare arbeta på sin yttersta nivå, för det behövs en racerbana, men det känns väldigt behagligt över farthinder, på dålig beläggning och de få gånger det går att pressa bilen en aning i en snäv kurva. BMW M5 är också väldigt tyst och behaglig i kupén, utan att för den skull isolera bort allt det där sköna V8-mullret jag vill ha.

Mycket talar för att sjunde generationen BMW M5 blir den sista med förbränningsmotor. Runt hörnet väntar **Neue Klasse** och BMW:s M-avdelning är redan i färd med att utveckla en ny M5. Den mindre **M3** byggd på den nya elbilsplattformen ligger först i kö men om sisådär tre, fyra år kan det vara dags för eldrivna M5. Och om en M5 med laddhybrid drivlina är ett vågspel om köparnas förtroende och vilja att ställa om till eldrift kommer det stora testet först då.



BMW:s mr M: Franciscus van Meel.

6 frågor

Till Franciscus van Meel, vd för BMW M.

Ni har nu M-bilar med förbränningsmotorer och elbilar. När går ni över helt till elbilar?

– Vi kommer att fortsätta med en mix så länge som möjligt med allt från mildhybrider och laddhybrider till elbilar.

Nästa år presenteras den första BMW:n byggd på plattformen Neue Klasse och ni har förstås en M-bil på gång. Är det möjligt att få med sig alla egenskaper som en M-bil ska ha till en elbil?

– Neue Klasse blir en ny dimension elbil med fyra elmotorer och där vi med hjälp av egen mjukvara kontrollerar kraften helt och hållet och väldigt snabbt. Vi har nya elmotorer, nya batterier. Det här kommer att bli en ny måttstock i branschen.

Kommer ni att bygga in konstgjort ljud och konstgjorda växlar?

– Det är viktigt med kontakten mellan bil och förare och bilen måste ge någon typ av feedback. Det behövs också i elbilar. Vi har lite idéer om det här.

Det finns de som provat en koppling även i elbil. Är det något för er?

– Kom ihåg att M-bilarna utvecklas alltid för racing. Vissa saker är kanske mer för att det är kul än att det ger snabba varvtider runt en racerbana. Vi tycker att snabba varvtider är kul.

Det har varit mycket prat om vikten på nya M5. Kommer ni att bygga en tyngre M5:a framöver?

– Nej, det kan jag lova att vi inte kommer att göra. Vi valde att berätta några siffror om nya M5 och det blev fokus på vikten. Vi vill gärna att ni kör bilen först och säger vad ni tycker. Nästa gång kanske vi låter er köra först innan vi avslöjar siffrorna. Men tyngdpunkten ligger lägre då batteriet sitter i golvet. Det ger en bra dynamik och den här M5:an är snabbare runt en racerbana än flera av våra performance-bilar.

Hur har ni hanterat den högre vikten?

– Det är bredare mellan hjulen, vi har bakhjulsstyrning, en aktiv differential bak och bra fjädring som klarar av vikten.

För första gången väljer BMW att presentera sin **M5 Touring** samtidigt som sedanen. Det är fjärde generationen Touring och vill du ha kombi kostar det 25 000 kronor mer. Nöjer du dig med sedanen får du ett rymligt baksäte, där passagerarna sitter lågt, och ett lastutrymme som sväljer 466 liter.

Jag är glad att BMW lät nya M5 ha ett snällt och behagligt hybridläge för de där helt vanliga dagarna då bilen mest ska frakta mig och min familj. Då jag bara vill glida fram lite lugnt och njuta av den fina styrningen och de mjuka växlingarna. Bara vetskapen om att den riktiga sportbilen finns där en knapptryckning bort räcker långt, väldigt långt.



BMW M5 Sedan

Pris: från 1 590 000 kronor.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 88,3/89,0, cylindervolym 4 395 cm³. Max effekt 585 hk (430 kW) vid 5 600–6 500 r/min, max vridmoment 750 Nm vid 1 800–5 400 r/min. Elmotor, max effekt 197 hk (145 kW), vridmoment 280 Nm. Max systemeffekt 727 hk (535 kW), sammanlagt vridmoment 1000 Nm. Batteri 22,1 kWh varav 18,6 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 7,4 kW/–.

Kraftöverföring: Motorer fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 10,5 tum fram, 11 tum bak. Däck 285/40 ZR20 fram, 295/35 ZR21 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 301, längd 510, bredd 197, höjd 151, spårvidd f/b 168/166. Markfrigång 12. Tjänstevikt 2 510, maxlast 505, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 60. Bagagevolym (VDA-liter) 466 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,5 s, toppfart 305 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,16 l/mil. CO₂ 37 g/km. Räckvidd el 67 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 6 år/10 000 mil.

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

Rivaler:



Mercedes-AMG E 53 Hybrid 4Matic 585 hästkrafter, eller 612 i raceläget, låter lite fjuttigt jämfört med BMW M5:s 727. Men det är bara ifall du inte har tålamod att vänta på den E 63 Hybrid som är på gång och som ska klå BMW M5 rejält med sina dryga 790 hästkrafter. Men vill du komma lite billigare undan. Pris: från 1 023 000 kronor.



Porsches värsta laddhybrid kostar lite mer.

Porsche Panamera Turbo E-Hybrid

Med 680 hästkrafter är det här en något mer jämförbar Porsche än värstingen Turbo S E-Hybrid. Men, ja, båda funkar. Turbo E-Hybrid kostar från 2 120 000 kronor och S E-Hybrid ytterligare ett par hundra tusen till. Men problemet med en Porsche är väl kanske att det alltid finns en häftigare modell. Det är inte samma sak med en BMW M5. Pris: från 2 120 000 kronor.



BMW M5 Sedan 2025
Gallerier



2. BMW i4 M50 till Arvidsjaur t/r (203 mil) - Del 1

Elbilsmagasinet 2025-01-18 09:00

Jag tog min egen BMW i4 M50 och körde upp till Arvidsjaur för att lära mig lite mer om vinterkörning med bilen.



FILM: <https://youtu.be/DOnF5Kjq5PI>

BMW i4 M50 till Arvidsjaur t/r (203 mil) - Del 2

Elbilsmagasinet 2025-01-19 09:00

Jag tog min egen BMW i4 M50 och körde upp till Arvidsjaur för att lära mig lite mer om vinterkörning med bilen.



FILM: <https://youtu.be/d1-wDbcVn00>

3. Tips och guide: Köpa begagnad Mercedes C-klass

Av William Karlsson 21 januari 2025, 09:02

Här kommer guiden som hjälper dig när du ska köpa en begagnad Mercedes C-klass. Modellen erbjuder hög kvalitet och är en av de mest komfortabla bilarna i sin klass. Men tänk på det här när du fyndar Mercedes kompakta komfortkryssare.



Vi ska undersöka närmare den näst senaste generationen av Mercedes C-klass som kom 2014 och tillverkades fram till 2021. Modellen kallas W205 på Mercedespråk och har länge varit en stark utmanare till Audi A4 och BMW 3-serie. Jämfört med konkurrenterna är Mercedes C-klass mindre sportig, men mer elegant och perfekt för de längre resorna på grund av bilens fjädring.

Baksätet är mindre än i de större Mercedes-modellerna, men det är fortfarande en stor och rymlig bil. Två vuxna personer åker utan problem där bak, även under de längsta resorna. Andra positiva egenskaper som bilen har är dess fina design och moderna och snygga interiör.

När det kommer till komfort och kvalitet är Mercedes C-klass i toppskiktet bland mellanklassens bästa modeller. Tidigare generationer av modellen hade problem med sämre kvalitet och rost, men dessa försvann med bilens näst senaste generation. Mercedes C-klass har länge varit populär på begagnatmarknaden och för att köpa bilen måste du betala lite mer än vanligt.

Modell Mercedes C-klass

När den näst senaste generationen av Mercedes C-klass lanserades 2014 fick ett mycket positivt bemötande av både journalister och kunder. I Sverige sålde modellen bra både som tjänstebil och till privatpersoner. De flesta kunderna i Sverige valde, föga förvånande, kombimodellen. Den har ett stort lastutrymme trots sin sluttande bakruta.

Mercedes C-klass är numera lika rymlig som en E-klass var förr i tiden. Förutom kombimodellen finns den även att välja som sedan, kupé och cabriolet. Modellen är perfekt för långresor och ingen annan bil i samma klass erbjuder samma komfort.



Motorer Mercedes C-klass

När det kommer till motorer finns det ett stort urval. Den vanligaste versionen kallas C220d och har en dieselmotor på 170 hästkrafter. Den gör sitt jobb bra, men är inte direkt underhållande. Det finns även det mindre dieselalternativet som kallas C200d. Den är snålare, men kan upplevas som mer knottrig.

För dig som vill köra ett mer miljövänligt alternativ finns laddhybriden C300e. Det såldes mycket av den under modellens sista år. Det finns även ett bensinalternativ som kallas C200 med 150 hästkrafter. Den är betydligt mindre vanlig än dieselvarianterna. De flesta bilarna har en niostegad automatlåda som är mer komfortabel och lättkörd än det manuella alternativet.





Problem Mercedes C-klass

Precis som vi skrev tidigare hade tidigare generationer av modellen problem med rost, vilket Mercedes nu förhoppningsvis har löst. Många ägare har dock rapporterat om olika irriterande elektroniska fel, till exempel med säkerhetsbältena. Om du köper en bil som har gått långt är det viktigt att den är servad enligt plan. På en del bilar har ägaren fått byta delar till hjulupphängningen.

Ekonomi Mercedes C-klass

Om du inte behöver en kombimodell kostar sedanversionen av C-klass betydligt mindre. Den är väldigt elegant och erbjuder en Mercedeskänsla i allra högsta grad. Annars är inköspriserna relativt höga för modellen och du kommer med stor sannolikhet att tvingas betala en större summa.

Om du väljer att lägga mer pengar på bilen kan du få en betydligt yngre bil med en mycket lägre körsträcka. Modellen kan vara svårsåld, så var inte rädd för att pruta. Om du kör längre sträckor ofta bör du ta en närmare titt på en C-klass med dieselmotor.







LÄS MER:

- [Guide: Köpa begagnad Mercedes E-klass](#)
- [Ola Källenius smygvisar Mercedes nya små bilar redan i år](#)
- [Mercedes nyhet i nya S-klass – gör som Tesla](#)
- [Mercedes ikoniska modell har nått en ny milstolpe](#)
- [Världspremiär idag: Första bilderna på nya Mercedes E-klass!](#)
- [Ola Källenius avslöjar: Mercedes släpper liten G-klass](#)



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



4. Allt om nya Tesla Model Y

By Tibor Blomhäll | 13 januari, 2025 |

Efter ett år med rykten har Tesla nu äntligen släppt deras nya uppdaterade Model Y



Den uppdaterade Tesla Model 3 släpptes redan i **september 2023** och alla förväntade sig att företaget skulle införa liknande ändringar även på Model Y. Projektet hade interna kodnamnet Juniper hos Tesla, en anspelning på evigt gröna växtsläktet **Juniperus**.

Nya Tesla Model Y har nu släppts i Asien, den ska börja levereras i Kina i mars och i övriga länder i Asien runt maj. Inga andra marknader har fått bilarna än, öppnar man till exempel den svenska eller amerikanska hemsidan ser man fortfarande gamla Model Y. Nedan bilder har vi hämtat från Australiensiska hemsidan (som visar högerstyrda versionen).





Exteriört har Tesla modifierat bilens nos och akterparti men behållit mittendelen av bilen tämligen orört. Nya Model Y har fått en ljuslist liknande [Cybercab](#) längs framhuvens kant och smalare strålkastare

Dimljusen har också flyttats upp och den blanka kylargrill-lösa nosplåten designats om. Snyggt, modernt – eller påminner om kina-bilar? Åsikterna går redan isär. En viktig detalj som försvunnit är dock Tesla-märket på framhuvnen.



Även baksidan har fått en ljuslist – som inte lyser utåt utan inåt-neråt, ungefär som lamporna som lyser på registreringsskylten. Här lyser de upp T E S L A bokstäverna på bilens bakparti. Vi undrar dock hur effektiv den belysningen blir efter några mils snörök?

I övrigt är bakpartiet tämligen oförändrat. Vissa reagerade på att bilen levereras utan dragkrok – men så är det på många marknader. Bilarna säljs utan dragkrok, som dock går att köpa till och eftermontera. Plastluckan som täcker kroken finns kvar även på nya Model Y så det verkar inte ha ändrats.



Det har kommit en ny lackfärg Glacier Blue man kan välja, och den svarta färgen har ersatts med en mörkgrå variant som heter Stealth Grey. I Kina blir Stealth Grey den nya grundfärgen, alla andra, inklusive vitt kostar extra. I Australien kan man dock välja valfri färg, även Ultra Red utan extra kostnad.

Interiört kan man fortfarande välja mellan svarta och vita säten.

Interiört har nya Model Y fått ljuslist längs med vindrutan och skärm för baksätespassagerarna, precis som Model 3 fick. Äntligen kan baksätespassagerarna slå på sina stolsvärme själva. Nya Model Y har även fått samma ventilerade framsäten som Model 3 har. Baksätena kan nu både fällas och resas upp igen med knapp i bagageutrymmet tack vare att de har blivit motordrivna. Den motordrivna bakluckan öppnar sig automatiskt om du ställer dig bakom bilen.

Vi valde att visa högerstyrda bilen från Teslas australiensiska hemsida för att kunna visa den för många kanske viktigaste detaljen:

Blinkersspaken finns kvar! Till skillnad från nya Tesla Model 3, S och X har företaget valt att behålla blinkersspaken på Model Y. Så man kan blinka, slå på vindrutetorkare och hel-
ljus precis som vanligt.





Växelspaken på rattstångens högersida är dock borta. Vilket innebär att man behöver dra med fingret på skärmen för att välja fram- eller backväxeln. Ifall inte bilen redan **automatiskt har valt rätt färdriktning**. Autopiloten aktiveras via knapp på ratten.

Avskaffandet av blinkersspaken har verkligen varit en vattendelare på Teslas andra ansiktslyfta modeller. Att blinka med knapparna på spaken går ganska bra så länge man kör rakt framåt – men behövde några timmars tillvänjning när man ska blinka ut ur rondeller. Vissa menade att det var **“djävulens påfund”** när Tesla avskaffade spaken, andra att efter första timmens tillvänjning blir det lika naturligt att trycka på knappar på ratten. Tesla verkar dock ha tagit det säkra före det osäkra och behållit spaken på **världens mest sålda bilmodell**.

En annan detalj som kan blinka till är varningsljusen för döda vinkeln. Förutom ljudsignal varnas det nu för fordon snett bakom bilen även med små varningslampor i de yttre backspeglarna.

En viktig förbättring som inte direkt syns är att både fram- och bakvagnarna är gjutna vilket reducerar antalet delar och förbättrar monterings toleranser. Tillsammans med nya akustikglas, förbättrad fjädring och andra ljuddämpande förbättringar kommer nya Model Y erbjuda en ännu tystare åkoplevelse.





Tesla har minskat på bilarnas luftmotstånd och förbättrat effektiviteten, vilket resulterat i längre räckvidd trots vad det verkar vara samma batterier. Bakhjulsdrivna grundmodellen har fått 466 km WLTP räckvidd med 20 tums fälgar, mot 430 km i dag, fyrhjulsdrivna Long Range 551 km mot förut 533 km.

Max laddhastighet är oförändrat 250 kW. Model Y har fått en ny kamera i nosen, under främre stötfångaren, så bilen kan se hinder precis framför sig, hinder som kamerorna uppe vid vindrutan kan missa. Tyvärr är platsen väldigt utsatt och blir snabbt snötäckt i vårt nordliga klimat.



De första bilar som lanseras nu heter "New Model Y, Launch Series" och har fått en egen liten bakrutesdekal, med matchande dörrljus och ordet "Launch" på både dörrtröskeln och mittkonsolen.

Long Range modellerna är även utrustade med Acceleration Boost tillvalet redan från fabrik, som snabbar upp 0 till 100 accelerationen från 5,0 till 4,3 sekunder.

Precis som det var med **Model 3** har även nya Model Y maxhastighet sänkts från 217 km/h till 201 km/h.



Den viktigaste frågan är dock: när kommer nya Model Y till oss i Sverige? På den frågan har vi tyvärr inget svar – än. Produktionen i Teslas fabrik i Shanghai kommer i gång nu under första kvartalet, beställer man en Model Y i Kina står det mars som förväntad leveransstart. Till övriga Asiatiska länder beräknas nya Model Y anlända i maj.

Våra Tesla Model Y tillverkas dock i Teslas fabrik utanför Berlin och när den, och Teslas amerikanska fabriker ska byggas om till att börja leverera nya Model Y vet vi inte än. På Teslas alla designsidor utanför Asien visas fortfarande den gamla modellen.

Om Tesla vill undvika **Osborne effekten** med minskande beställningar på grund av att alla kunder väntar på den nya modellen bör de snabbt ställa om alla sina fabriker till att börja tillverka nya Model Y även i Europa och USA. Vår bästa gissning just nu är att nya Model Y ska börja levereras i Tyskland under våren och övriga Europa under sommaren. Men blir det i början eller sensommar? Det vet bara Elon.

Eller kanske inte ens han. Elon Musk har inte skrivit ett enda meddelande om nya Model Y på X.



5. Tesla-ägare reagerar starkt på Musks politiska spel

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 20 jan. 2025 Publicerad 20 jan. 2025

När bilmärken tenderar att bli politiska börjar kunderna dra sig tillbaka. Allt fler Tesla-ägare i dag vill inte erkänna att de kör just Tesla längre på grund av Musks stöd till Trump.



Elon Musks samröre med Donald Trump ses inte med positiva ögon i Norge.

Elon Musks öppna stöd för **Donald Trump** har fått betydande konsekvenser för varumärket **Tesla**, enligt en ny undersökning. Fyra av tio norrmän har blivit mer negativt inställda till bilmärket på grund av Musks politiska ställningstagande.

Undersökningen, genomförd av InFact på uppdrag av begagnatbilsförmedlaren Rebil, belyser hur politik kan påverka konsumenters syn på varumärken.

Elon Musks politiska ställningstagande

I studien fick deltagarna specifikt svara på hur deras inställning till Tesla har förändrats av Musks stöd för Trump. Musk, som är en kontroversiell figur, har fått kritik både för sina uttalanden och sitt agerande på sociala medier. Resultaten visar att politikens inverkan på konsumentbeteende är en faktor som inte kan ignoreras, särskilt i länder där elbilar har starka marknadspositioner.

Jonathan Parr, analyschef på Rebil, kommenterar i ett mejl till **Tek.no**:

“Det är anmärkningsvärt att detta sker i Norge, där Tesla har varit en favorit i elbilssegmentet i många år. Modellen Tesla Model Y har till och med kallats en “folkbil””.

Några väljer att sälja sin Tesla

Musks kontroverser har fått vissa Tesla-ägare att agera direkt. Exempelvis valde en politiker från Moderaterna att sälja sin bil nyligen, enligt Rebil. Tidigare har andra politiker gjort liknande val, trots att de uppskattade bilens prestanda.

Dock är det inte självklart att alla med en negativare syn på Tesla tar steget att sälja bilen. För många konsumenter är pris och teknologi fortfarande avgörande faktorer.

Ekonomi styr fortfarande beslut

Trots de politiska diskussionerna lyfter Rebil fram att Teslas starka position på marknaden kvarstår.

“Tesla är fortfarande ledande när det gäller pris och teknik. Vi såg ingen märkbar nedgång i försäljningen ens under konflikten med fackförbund i Sverige för ett år sedan”, säger Parr.

Han påpekar också att svenskar har ekonomiska intressen i Tesla, då bolaget ingår i många pensionsfonder.



Åsa Wallenrud

6. Elon Musks hälsning väcker starka reaktioner

Av Andreas Jemn

21 januari 2025, 08:41

Tesla-chefen Elon Musk anklagas för att ha gjort en fascistisk hälsning. Teslafurstens agerande under presidentinstallationen chockar många. – Det var en fascisthälsning och en mycket aggressiv sådan, det ser alla som forskat i fascism, säger Ruth Ben-Ghiat till [The Guardian](#).



FILM: <https://youtu.be/e2bbb-6Clhs>

I går svors Donald Trump in som USA:s 47 president. Världen höll andan av oro. Men högerextrema krafter jublar.

– Jag vill bara säga tack för att du fick det här att hända, sa Elon Musk till Trump.

Sedan slog sig Teslas chef för bröstet och sköt ut handen i en hälsning som fick väldigt många att tänka på Nazityskland. Publiken på Capitol One Arena i Washington DC jublade fanatiskt och Musk gjorde om sin hälsning, fast den här gången med handen lite lägre. – Det är tack vare er som civilisationens framtid är säkrad. Vi ska göra städerna säkrare och hålla gränserna, samtidigt som vi ska ta oss till Mars, utropade Elon Musk inför den hänfödda massan.

Musk kommer att få en egen roll i Donald Trumps nya administration. Med ansvar för federala besparingar har chefen för **Tesla** äntligen tagit sig in i Vita huset. Under Joe Bidens era var dörren stängd. Den tidigare presidenten var restriktiv mot Elon Musk och Teslas på grund av deras hållning mot fackföreningarna.

Elon Musks agerande väcker reaktioner över hela världen. Den ansedda israeliska tidningen Haaretz skrev att Elon Musk gjorde en romersk hälsning, som sedan togs upp av nazisterna.

– Det verkar som att Elon Musk gjorde en besvärlig gest i ett ögonblick av entusiasm, inte en nazisthälsning, försökte de tyska högerpopulisterna i AFD diplomatiskt förklara situationen på sociala medier.

Elon Musk hade så tidigt som förra veckan haft ett panelsamtal med AFD:s ledare Alice Wiedel på X. Där hade de båda diskuterat att Hitler inte var konservativ, utan en sorts kommunist. Trump och Musks nya högerprofilering väcker stor oro. Alexandria Ocasio-Cortez, demokratisk kongressledamot från New York, är en av de starkaste kritikerna på barriaderna mot det nya ledarskiktet.

– Bara för att vara tydlig, försvarar du en Hitlerhälsning så kan man sluta ta dig på allvar, skrev hon.

Högerextremisterna i USA däremot vädrar morgonluft.

– Jag bryr mig inte om det var ett misstag, jag kommer att gråta glädjetårar, skrev Christopher Pohlhaus, ledare för den nynazistiska gruppen Blood Tribe.

LÄS MER:

- [Trump's tillrättavisning: "Musk är inte president"](#)
- [Elon Musk kan bli minister: "Jag är villig att tjäna"](#)
- [Elon Musks dolda agenda med stödet till Trump](#)
- [Donald Trump går till attack mot elbilar](#)
- [Apoteksjätte startar bojkott mot Tesla](#)
- [Så mycket har Tesla rusat i värde av Trumps seger](#)



Andreas Jemn är journalist och författare.

7. Trump river upp elbilskrav – lovar nya strafftullar

Av Maths Nilsson 20 januari 2025, 18:39

President Donald Trump river upp satsningen på elbilar och kraven på att biltillverkare måste sänka utsläppen i USA. – Vi avbryter elbilsmandatet direkt, säger Donald Trump. Europeiska biltillverkare hotas av nya strafftullar.



Redan i sitt installationstal klargjorde Donald Trump att han ska riva upp kravet på att biltillverkare måste minska sina utsläpp med av växthusgaser från nya bilar i USA med hälften med start 2027.

– Vi räddar vår bilindustri, och håller mina löften till våra stora bilarbetare. Du kan köpa den bil du vill igen, och vi ska bygga fler bilar än någonsin tidigare i en takt ingen trodde var möjlig, sade Trump.

Den så kallade Environmental Protection Agency-regeln infördes av Joe Biden. Den skulle ha tvingat biltillverkare att bygga upp till 56 procent elbilar fram till 2032. Istället ska Donald Trump satsa på att borra mer olja i USA. Vita Huset meddelar också att USA kommer att lämna Parisavtalet.

– Drill baby, drill...Vi har den största tillgången till olja och gas av något land och vi ska använda den, sa den nya presidenten.

Donald Trump väntas utlysa en nationell nödsituation för energi för att USA ska kunna öka sin inhemska oljeproduktion och framställning av fossila bränslen. All oljeborring i Alaska ska också återupptas. Donald Trump lovade också att införa olika typer av strafftullar för att skydda amerikansk industri. För den pressade europeisk bilindustri låter detta olycksbådande.

– Jag ska omedelbart se över våra tullsystem för att skydda amerikanska arbetare och familjer, vi ska beskatta främmande länder istället.

LÄS MER:



Donald Trump går till attack mot elbilar



Trumps tillrättavisning: "Musk är inte president"



Här får Trump en Tesla Cybertruck i present



Donald Trumps lyxbilar bjuds ut på auktion



Tesla och Musk vinnare i valet – drog in 210 miljarder



Apoteksjätte startar bojkott mot Tesla



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

8. Honda pressar Nissan att köpa ut Renault

Publicerad 2025-01-20 6:30 Text Anders Nilsson

Den japanska biltillverkaren Honda vill att sin potentiella partner Nissan ska köpa ut Renaults andel i företaget på grund av oro för det franska företagets eventuella inflytande.



Nissan har ekonomiska problem. I december presenterades därför en plan för en **sammanslagning mellan den japanska biltillverkaren och konkurrenten Honda.**

Planen är att de två företagen ska gå samman år 2026. Dock finns ett potentiellt problem – Nissan ingår redan i en långvarig allians med Mitsubishi och Renault. Nu pressar Honda på Nissan att köpa ut Renaults andel i företaget, rapporterar **Bloomberg.**

Honda är orolig för Renaults möjliga inflytande över sammanslagningen med Nissan. För närvarande äger Renault 35,7 procent av Nissan, med ett värde på motsvarande 40 miljarder svenska kronor.

Frågan är om Nissan har de ekonomiska resurserna för att köpa ut den franska biltillverkaren. Enligt Bloomberg hade Nissan likvida medel på motsvarande 109 miljarder svenska kronor i slutet av förra året. Det är dock oklart om företagsledningen kan motivera en sådan kostnad.

Enligt tidigare uppgifter behöver Nissan tredubbla sin vinst till 2026 för att övertyga Honda om att de kan vara en pålitlig partner.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Nissans plan: Ny billig eldriven småbil



Sonys underliga nyhet: Elbilen redan fränkörd?



Japansk jätteaffär kan stöpa om bilindustrin



9. Fartkameror fångar inte bara fartsyndare – löser andra brott

Av Magnus Fröderberg

2025-01-21

Måttlig fortkörning kan inte bara ge en fortkörningsbot utan även dryga dagsböter. Så används fartkamerorna för andra brott än fortkörning.



Fartkamerorna kan leda till mer än fortkörningsböter.

En olycka kommer sällan ensam sägs det. Det fick en 35-årig skåning erfara efter att fångats på bild av en fartkamera på riksväg 23 i närheten av Hässleholm.

– Han ska ha kört 21–25 kilometer i timmen för fort, säger polisens presstalesperson Thomas Johansson till [Kristianstads-Bladet](#).

Normalt sett ger en fartöverträdelse på 21–25 km/h på landsväg bara en bot på 2 800 kronor, och så blev straffet för fortkörningen även här.

Men polisens kamerautredare i Kiruna upptäckte också att skåningen saknade körkort. Därmed riskerar han åtal för grov olovlig körning med dagsböter som följd.

Fallet är inte unikt. I somras dömdes en 50-årig man från Dalarna för att ha kört för fort utanför Edsbyn. Han saknade körkort och passade på att räcka finger åt kameran när den blixtrade.

Att fälla ner solskyddet är ett klassiskt sätt att minska chansen för fortkörningsböter, men det hjälper inte alltid mot olovlig körning. Då polisen ser allvarligt på brottet kan de ta till andra metoder.

– Om det är så att ett fordon förekommer ofta hos oss i våra fartkameror men att vi inte kan identifiera föraren, då tar vi hjälp av lokal polis för att delge den informationen som vi har. De kan med hjälp av oss identifiera föraren av det aktuella fordonet, säger Lis Marie Svonni på polisens ATK-enhet i Kiruna till **Carup** och tillägger:

– Fartkamerorna står där oavsett om du har nere solskyddet eller inte.

Läs även: [Skarpare fartkamera kan fånga fler](#)

Fortkörningsböter – skyltat 50 km/h eller lägre

Antal km/h för fort	Bötesbelopp
1–10 km/h för fort	2 000 kronor
11–15 km/h för fort	2 400 kronor
16–20 km/h för fort	2 800 kronor
21–25 km/h för fort	3 200 kronor
26–30 km/h för fort	3 600 kronor
31–35 km/h för fort	4 000 kronor
36 km/h för fort, och fortare	Åklagare fattar beslut

Fortkörningsböter – skyltat 60 km/h eller högre

Antal km/h för fort	Bötesbelopp
1–10 km/h för fort	1 500 kronor
11–15 km/h för fort	2 000 kronor
16–20 km/h för fort	2 400 kronor
21–25 km/h för fort	2 800 kronor
26–30 km/h för fort	3 200 kronor
31–35 km/h för fort	3 600 kronor
36–50 km/h för fort	4 000 kronor
51 km/h för fort, och fortare	Åklagare fattar beslut



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

Teknikens Värld

10. Novo Energy varslar 30 procent av personalen

Av Peter Klemensberger 20 jan 2025 kl 15.50

Volvo Cars och Northvolts gemensamma företag Novo Energy varslar 120 anställda. Det framkommer i ett pressmeddelande.



Novo Energy, som ägs av Volvo Cars och Northvolt, varslar 30 procent av sin personalstyrka, det framgår i ett pressmeddelande. I en intervju med [Göteborgs Posten](#) säger företagets kommunikationsansvarige Christian Jebesen att det handlar om cirka 120 personer.

2023 togs det [första spadtaget](#) till företagets batterifabrik i Torslanda, Göteborg. En fabrik som beräknades tas i drift 2025, ha 3 000 anställda och ha en årlig cellproduktionskapacitet på 50 gigawattimmar.

I oktober 2024 framkom det att Volvo Cars [ville köpa Northvolts del i fabriken](#) efter att Northvolt hamnat i ekonomisk kris.

– Vi fattar detta svåra men nödvändiga beslut för att anpassa vår organisation till ändrade marknadsförhållanden, och det fattades inte lättvindigt. Vi förstår den betydande inverkan det kommer att ha på våra uppskattade anställda och kommer att ge dem hjälp och stöd under dessa förändringar, säger Adrian Clarke, vd för Novo Energy i pressmeddelandet.



Peter Klemensberger



11. Royal Enfield expanderar efter rekordförsäljning

17 januari, 2025



Indiska motorcykeltillverkaren Royal Enfield har nått nya höjder med rekordförsäljning under oktober 2024, då företaget sålde imponerande 110 574 motorcyklar globalt. Siffran markerar inte bara företagets högsta försäljning någonsin, utan innebär också en ökning med 31% jämfört med samma period 2023.

Under perioden januari till och med oktober 2024 sålde Royal Enfield totalt 565 353 motorcyklar, varav 52 624 exporterades – en ökning med 21%. Ökningen drivs av nya modeller inom det globala mellanstora segmentet samt utökade produktionsmöjligheter.

Ökad global produktion och nya marknader

Huvuddelen av Royal Enfields produktionsanläggningar finns i Oragadam och Vallam Vadagal nära Chennai i Indien. Utöver detta har företaget sex så kallade CKD-monteringsanläggningar (Completely Knocked Down) i Argentina, Colombia, Brasilien, Bangladesh, Nepal och sedan nyligen även i Thailand. Den thailändska fabriken i Samut Prakan-provinsen, som öppnade under året, har kapacitet att producera 30 000 motorcyklar årligen. Detta är företagets första anläggning i regionen och förväntas stärka dess tillgång till de lukrativa marknaderna i Asien och Stillahavsområdet, där mellanstora motorcyklar är särskilt efterfrågade.

CKD-metoden innebär att produkten byggs, demonteras och sedan monteras ihop igen på sin slutdestination. Detta används ofta för att minska skatter i destinationslandet och hålla nere kostnaderna för slutkonsumenten.

Stor framgång på hemmamarknaden

Av de 110 574 motorcyklar som såldes i oktober gick majoriteten, 101 886 eller 92 %, till den inhemska marknaden i Indien. Resterande 8688 motorcyklar exporterades. Även om exportandelen kan verka blygsam vid en första anblick, representerar den en anmärkningsvärd ökning med hela 150 % jämfört med samma period förra året, då endast 3477 motorcyklar exporterades.

Royal Enfields framgångar under 2024 är ett tydligt tecken på företagets strategiska fokus på mellanstora segmentet och dess förmåga att anpassa sig till globala marknadsbehov.



12. Lancia Thema 8.32

Publicerad 6 sep 2022 kl 13:20 UTC • Av Vlad Radu

Den bortglömda italienska sleepern med en V8 från Ferrari under huven.



I standardutförande var den första generationen Lancia Thema utan tvekan en av de mest oinspirerande lyxsedanerna på 1980-talet. Konstigt nog, i 8.32-skepnad, var den också en av de mest spännande, inte för att den kom med drastiska visuella uppgraderingar (det gjorde den inte), utan för att den drevs av en Ferrari V8.

Thema kan ringa några bekanta klockor för våra europeiska läsare eftersom den återupplivades av den italienska tillverkarens moderbolag, Fiat Group (senare omdöpt till FCA, då Stellantis) 2011 och tillskrevs en omdöpt version av **Chrysler 300C**.

Det var dock inte den första sedanen som fanns tillgänglig med andra biltillverkarmärken som Lancia marknadsförde under Thema-namnskylden.

Som du kanske vet eller inte vet var Lancia ett av de mest kända namnen i den italienska bilindustrin under första halvan av 1900-talet. Märket grundades i Turin av Fiats racingförare Vincenzo Lancia och hans vän Claudio Fogolin och byggde några fascinerande bilar och stod för många innovationer. Ett oberoende framhjulsupphängningssystem som inkorporerade en hydraulisk dämpare och en fjäder i en enda enhet, den första massproducerade, femväxlade växellådan eller **den första massproducerade V6-motorn**, allt kom från Lancia.

Dessvärre innebar ekonomiska problem att företagets era av självständighet tog slut 1969 när det köptes av det förmögna crosstown-företaget Fiat. Under årtiondena som följde skulle Lancia bli en motorsportlegend tack vare sina satsningar i World Rally Championship (WRC), men med några anmärkningsvärda, **rally-härledda homologeringspecialer** skulle dess massproducerade modeller börja förlora sin autenticitet.



Detta var fallet med Thema, en sedan (och **kombi** från 1986) som delade samma plattform och större delen av karossen med **Fiat Croma**, **Alfa Romeo 164** och **Saab 9000**.

Den lanserades hösten 1984 och var tänkt att vara den lyxorienterade versionen av Fiats helt nya Type Four-plattform och stjåla kunder från Audi, BMW eller **Mercedes-Benz**. Trots sin högkvalitativa interiör, bekväma vägegenskaper och hyfsat drivna motorutbud lyckades den aldrig bli ett allvarligt hot mot de tidigare nämnda tyska märkena, vilket ledde till att tillverkaren lade ner den efter ett decennium i tjänst. Med det sagt har Themans historiebok en fascinerande och ofta förbisedd sida.

Även om det 1986 stod ganska klart att modellen inte var någon BMW-, Audi- eller Mercedes-Benz-dräpare, bestämde sig Lancias chefer för att ta den ett steg längre och doppa tårna i den alltmer populära, **högpresterande sedanmarknaden**.

Den sportiga Thema, som döptes till 8.32, gjorde sin debut senare samma år, på Turin Auto Show där de närvarande fick en stor överraskning.

Från utsidan såg den nya versionen ut att vara en vanlig modell som stod på femkrade legeringar. Men vid en närmare inspektion antydde de skräddarsydda VR15 Goodyear-däcken som omslöt de nya hjulen, de dubbla avgasrören och den elektroniskt infällbara bakspoilern att detta inte var någon vanlig Thema.

Saker och ting blev tydligare när motorhuven fälldes upp och en röd motorprydnad med texten "**Lancia by Ferrari**" mötte ögat.

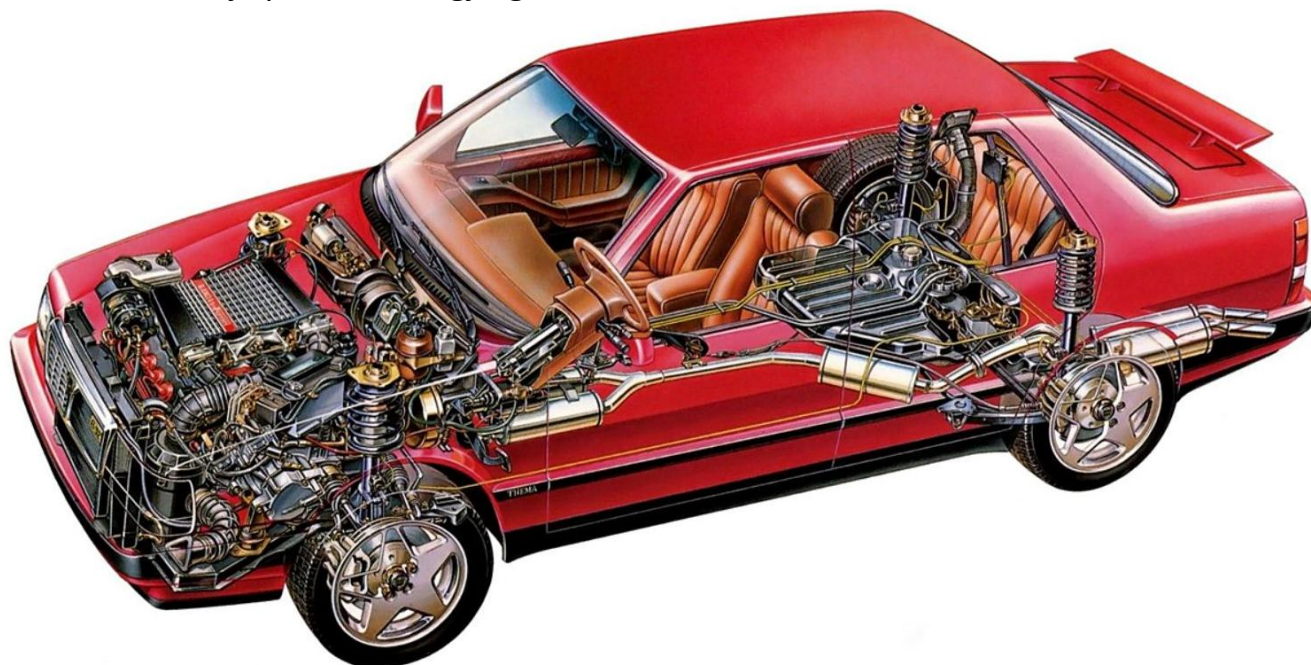




Ja, Fiat-ägandet innebar att Lancias modeller skulle vara en del av trenden med plattformsdelening, men det kom också med möjligheten att låna komponenter och expertis från andra Fiat-ägda märken som **Ferrari**.

Således, istället för att slösa tid och pengar på att biffa upp Fiat V6, köpte ingenjörerna sin motor från Maranello. Enheten i fråga var en 2,9-liters Tipo F105L V8 som ursprungligen utvecklades för 308 och Mondial Quattrovalvole. Med åtta cylindrar och 32 ventiler skulle motorn inspirera till namnet 8.32.

Intressant nog, för att anpassa kraftverket för dess tvärgående placering under huven på Thema, utfördes flera **modifieringar**, inklusive utformningen av en ny tvärgående vevaxel av Ducati med hjälp av Ferrari-gjutgods.





V8:an, som var kopplad till en femväxlad manuell växellåda och utrustad med ett Bosch KE3 Jetronic-bränsleinsprutningssystem, kunde spotta ut 212 hk och 285 Nm (210 lb-ft) vridmoment i icke-katalyserad form, vilket innebar att sedanen kunde accelerera till 100 km/h (62 mph) från stillastående på 6,8 sekunder. Ja, dessa siffror är inte så imponerande idag, särskilt för en V8-driven, högpresterande sedan, men under andra halvan av 1980-talet fanns det inte många fyradörrars bilar som kunde göra det bättre.

Förutom Ferrari-motorn kom 8.32 med avancerade funktioner som ABS, ZF:s helt nya Servotronic elektroniskt styrda, hastighetskänsliga, kuggstångsdrivna servostyrning och den infällbara spoilern som jag nämnde tidigare. Den senare styrdes av föraren via en vridomkopplare på höger spak och enligt tillverkaren förbättrade den bilens totala stabilitet när den höjdes.

Även med detta tillägg var 8.32:ans exteriör inte så imponerande, men kupén var en annan historia. Finns som standard med handgjorda trädetaljer och handsydd **Alcantara-klädsel** (eller Poltrona Frau-läder som tillval), och interiören var verkligen speciell. Väl inne fick det dig att vilja gå ut och kontrollera om du hade klättrat in i rätt bil eller inte.

På den öppna vägen körde den **V8-drivna** Thema ungefär som en Mercedes. Den extra kraften som kom från Ferrari-motorn var tydlig, men den levererades smidigt, vilket gjorde att den kändes som den perfekta kombinationen mellan en sportbil och en lyxsedan. Standardfjädringen var omfattande finjusterad medan större skivbromsar lades till bakom alla fyra hjulen för att öka komforten och personifiera dess avancerade vägegenskaper.

Den ursprungliga Thema 8.32 tillverkades från 1986 till 1988 i 2 370 enheter. En annan ansiktslyft Series 2-modell följde, men med strängare utsläppsstandarder sjönk prestandan med 10 hk på grund av tillägget av en katalysator. Series 2-versionen byggdes fram till 1992 i 1 601 exemplar.



Liksom sitt standardsyskon lyckades 8.32 aldrig bli lika populär som konkurrerande modeller, främst på grund av sin fula exteriör, sitt höga pris (nästan dubbelt så dyr som en standard Thema) eller de höga underhållskostnaderna för Ferrari-motorn, men ändå var den en av de mest spännande högpresterande sedanerna under decenniet. Den var så bra att **Enzo Ferrari** använde en som sin dagliga förare.

Du kan lära dig mer om denna bortglömda sovhytt och se den i aktion i videon nedan vid Harrys garage.



FILM: <https://youtu.be/y3rHI4DH-fy?t=4>

Om du gillade artikeln, följ oss gärna: [Google Nyheter](#) [På YouTube \(på engelska\)](#) [Följ oss på Instagram](#)



Vlads första bil var specialbyggd: en exotisk bil som han gjorde av trä, kartong och en lånad ratt vid fem års ålder. Genom att kombinera hans tidigare erfarenhet av att skriva och bilhandlare år, fokuserar hans artiklar på djupet på speciella bilar från förr och nu.



13. Siata 208CS 1953



För de som inte känner till Siata grundades Siata (Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori) i Turin 1926, med fokus på att producera tillbehör och trimdelar, och blev senare populära för sina samarbeten med Fiat, där de skapade specialutgåvor och trimsatser för olika modeller.

Siata, som alltid varit ett skrotigt företag, kom till sin rätt efter andra världskriget och tillverkade en liten 48 cc-motor, kallad "Cucciolo" eller Little Puppy, som kunde monteras på en cykel nära vevaxeln och skapa en rudimentär motorcykel. Vinsterna var särskilt populära i hela Italien och gjorde det möjligt för företaget att börja tillverka sina egna bilar – fjäderlätta sportbilar av egen design som är kända för sin elegans, prestanda och innovativa ingenjörskonst, vilket gav företaget en hängiven följarskara. Ungefär samtidigt utarbetade Fiat en plan för att bygga en sedan för den amerikanska marknaden.

Med insikten att en fyrcylindrig Topolino på 569 cc inte skulle sälja bra i USA, bestämde de sig för att skapa en helt ny 2,0-liters V8-motor med hjälp av Siata. Tyvärr för Fiat togs sedandesignen inte emot väl, men eftersom de visste att den nya motorn helt i aluminium hade potential placerade de den i sin nya 8V "Otto Vu"-sportbil. Även om 8V var mycket konkurrenskraftig såldes den långsamt i en efterkrigsekonomi och som ett lyckokast erbjöd Fiat Siata cirka 50 av dessa överskottsmotorer på 8 V för att driva bilar av egen design.

Med ett kraftverk i handen började Siata arbeta med att skapa specifikationer för sina nya 208S (Spider) och 208CS (Coupe). 208:an var tekniskt avancerad för sin tid och hade en rörformad stegchassikonstruktion med individuell fjädring runt om. 8V-motorn, med en klick Siata-insug, kamaxel och förgasarinställning, producerade cirka 125 hästkrafter till bakhjulen genom en femväxlad växellåda. I samarbete med några av Italiens bästa karosbyggare erbjöd Siata en 208S barchetta med handformade aluminiumkarosser från Michelotti och Carrozzeria Motto och 208CS berlinetta med karosser först från Stabilimenti Farina och senare från Carrozzeria Balbo. Båda versionerna av 208:an, av båda karosbyggarna, är en produkt av sin tid och konstruktionsmetod och det vill säga smärtsamt vacker.



Under produktionen såldes cirka 53 stycken 208 Siata, varav endast 18 tillverkades som 208CS Berlinetta coup er. Bara elva var karosserade av Carrozzeria Balbo.

Även som en liten specialtillverkare odlade Siata ett anmärkningsvärt nätverk av återförsäljare i USA under det tidiga 1950-talet. Kända personer som Ernie McAfee, John Edgar och Pavia & Co tog till sig Siatas utbud, medan Tony Pompeo, som drev Fergus Motors från 444 West 55th Street i New York, bara ett stenkast från Columbus Circle, spelade en avgörande roll i att introducera Siata för amerikanska entusiaster. Pompeos historia tar en fascinerande vändning när du fördjupar dig i hans mångsidiga portfölj, som inte bara omfattar Siatas utan även Bandini, Stanguellini, Abarth, Cisitalia och en och annan Alfa Romeo och Maserati, på grund av dessa specialbilars nischade karaktär. Intressant nog var Pompeo känd för att uteslutande importera tävlingsinriktade fordon. Den legendariske racerföraren René Dreyfus berättade att Pompeo hade ett rykte om sig att vara en mindre skicklig förare och anförtrodde racingen av sina importerade bilar till personer som Robert Grier, den första ägaren av chassinummer CS 071. Grier tävlade troligen i tävlingar som Floyd Bennett Grand Prize Cup, ett 100-varvslopp på Brooklyns Floyd Bennett Field den 29 augusti 1953, där den slutade på 18:e plats bland 43 tävlande. Därefter deltog Grier också i Keene Mountain Hill Climb i norra New York.

Ägandet av denna karossbyggda Siata coup  övergick till Russell G. Sceli, en annan nordostförare från den tiden. Noterbart är att Alan R. Jones säkrade sin SCCA-tävlingslicens i CS 071 innan han gick vidare till att köra en Porsche 356 Carrera 1959 och 1960. I och med detta nådde tävlingskapitlet i denna exceptionella Siata-coup s liv sitt slut, men som ofta är fallet med unika bilar väntade nya möjligheter.

I september 1959 tog historien om CS 071 en fascinerande vändning när den fann ett kärleksfullt hem hos Dr. Julius Eisenstark, en kännare av europeiska sportbilar. I en tid då de amerikanska vägarna dominerades av lockelsen från Detroit's biljättar.



Dr. Eisenstark var en del av en lokal sportbilsklubb, och hans resa ledde honom till upptäckten av denna röda Siata på en begagnad bilfirma i Queens, New York. Kärlek vid första ögonkastet föranledde köpet, och den 12 september 1959 hittade CS 071 ett nytt hem hos familjen Eisenstark. Den yngre Eisenstark minns att bilen tidigare hade behandlats som ett tävlingsfordon, designat för maximal prestanda på banan. Under Dr. Eisenstarks ägande genomgick CS 071 en omvälvande process och utvecklades från en enkel racerbil till en mer civiliserad GT, lämplig för lugna körningar. Läkaren lade till interiörklädsel, en värmare med avfrostning och förbättrad motorkylning för den sällsynta Fiat 8V-motorn samt ytterligare ett lager av Italiens nationella racingfärg. När 2,0-litersmotorn drabbades av ett bakslag 1966 byggdes den om minutiöst.

Dr. Eisenstarks passion för sin Siata var uppenbar i hans mekaniska mixtrande och modifieringar, med särskild tonvikt på prestanda. Även om bilen ställdes ut och visades upp på evenemang låg fokus alltid på att förbättra dess köregenskaper. Noterbart är att CS 071 gjorde ett framträdande i Jerry Seinfelds avsnitt "Comedians in Cars Getting Coffee", vilket gav en touch av Hollywood-glamour till sin redan anrika historia.

År 2017 stod motorplanerna i centrum när CS 071 tog sig till Automotive Restorations Inc. i Stratford, Connecticut, för service. Men under en provkörning inträffade en olycklig olycka, vilket var bilens första betydande skada på 64 år. Som svar på detta påbörjades omfattande restaureringsinsatser för att inte bara reparera Siata utan också återställa den till sitt ursprungliga skick, med samma färger som den bar när den lämnade Turin.



Den minutiösa restaureringsprocessen innebar reparation av den ursprungliga aluminiumkarossen, och hela resan är väldokumenterad i en 35-sidig fil. Restaureringsteamet lämnade inga detaljer undersökta och tog till och med in ytterligare en 208CS för att säkerställa exakta mätningar. Med fjädringspunkterna bekräftade som oförändrade, granskades det skadade högra bakre hörnet för att skapa en räfflad karossbock för att exakt replikera de ursprungliga aluminiumkonturerna som definierade dessa små, handgjorda italienska sportbilar från sin tid.

Medan de lokala karossreparationerna fortskred fick den ursprungliga Fiat 8V-motorn en omfattande ombyggnad, vilket säkerställde att Siata återigen skulle prestera på topp. Restaureringsteamet identifierade den ursprungliga mellanblå färgen och matchade den minutiöst till perfektion. Hösten 2018 togs beslutet att delta i den delvis restaurerade Siata i 2018 års Amelia Island Concours d'Elegance, ett prestigefyllt evenemang som hölls i början av mars. Trots den snäva tidsplanen var Siata helt förberedd med paneler och komponenter som testmonterades innan den applicerades. Interiören skraddarsyddes för att ge en komfortnivå som mer liknade en GT, som påminner om Dr. Eisenstarks tidiga förbättringar av bilen. Med alla yttre komponenter, inklusive den noggrant reparerade och restaurerade grillen, belysningen, glaset och klädseln, återinstallerade, gjorde Siata sin debut på Amelia Island och strålade i sin ursprungliga blå nyans som på 1950-talet. Juryn erkände bilens historiska betydelse och kvaliteten på restaureringen och tilldelade den utmärkelsen Best in Class – Sports and GT Cars (1951-1956).

Sedan restaureringen har Siata inte varit begränsad till en statisk tillvaro utan har med glädje drivits av familjen Eisenstark. Som Walter Eisenstark uttrycker det: "Den gillar inte att köras långsamt eller konservativt. Den måste drivas med en något aggressiv attityd. När du väl har kommit igång kan du inte luta dig tillbaka och slappna av när du kör bilen." Kloka råd från någon som har haft en djup koppling till bilen sedan ung ålder och har varit dess hängivna vårdare sedan slutet av 1980-talet. År 2022 återvände denna exceptionella Siata till den berömda Pebble Beach Concours d'Elegance för första gången på 31 år och deltog i en speciell Otto Vu-klass och Tour d'Elegance. Nu, bara sex år efter restaureringen, söker detta sällsynta exempel på karosseri italienskt hantverk en ny ägare utanför familjen Eisenstark för första gången på 64 år. Det representerar en unik möjlighet att förvärva inte bara en av de sex återstående Balbo Siata 208:orna utan ett exemplar som har restaurerats på ett vackert sätt och förkroppsligar det omhuldade arvet från en hängiven familj.



Roger Warolin