



*Veritas Scorpion 1950*

- 1. Provkörning av BYD Tang Flagship**
- 2. Blir det en elbil som gör Sverige till ett kombiland igen**
- 3. Ford återkallar bensinmotorer**
- 4. Trump tvingar Polestar och Volvo till akuta åtgärder**
- 5. Teslas kräftgång**
- 6. Aston Martin Valkyrie krossar rekordet på Top Gears testbana**
- 7. Scantias elbussar till södra Australien**
- 8. 25 kommuner får tystare sophämtning med eldrivna sopbilar**
- 9. BMW M5 W10**
- 10. Ferrari Dino 246 GTS**
- 11. Veritas Scorpion**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av BYD Tang Flagship

Publicerad 31 mar 2025 kl 14.20

**Större batteri ger stora BYD Tang längre räckvidd till ett konkurrenskraftigt pris. Uppdateringarna räcker dock inte för att rå på den bästa av de sjusitsiga elbilarna.**



**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-kinesiska-flaggskeppet-byd-tang>

I denna provkörning får reda på...

✓ Den oerhört korta räckvidden på vintern.

✓ Komforten som blandar och ger.

✓ Konkurrenten som är ett säkrare kort.

**BYD** är stolta över att standardutrustningen inkluderar hela 32 kör- och förarassistansfunktioner som ska göra körningen både prestandafylld och bekväm. Det ligger närmare till hands att tro att minst 31 av funktionerna är optimerade för att på olika sätt distrahera och irritera föraren.

**BYD Tang** varnar för och plingar för precis allt. För att den startas, för att man tittar för länge på pekskärmen eller skärmen framför ratten, för att man överskrider hastighetsgränsen med en kilometer i timmen, för att man kommer lite för nära en linje, för att det är 0,1 bar för lite tryck i något av däcken (olika däck varje gång). Allt. Förutom låg spolarvätskenivå. Plötsligt är det tomt i tanken utan förvarning.

#### Det här är nytt

**Ny grill.** Nya Tang är inte helt lätt att känna igen, största skillnaden finns i grillen som inte är lika fossilbilslik som tidigare. Nu mer lik Atto 3.

**Större batteri.** Batterikapaciteten har ökat från 86 till 109 kilowattimmar, vilket ger upp till 53 miles räckvidd.

**Sjusitsig.** Tang är än så länge en få elbilar med plats för sju åkande.

**Flagship.** Tang säljs bara i det maxutrustade utförandet Flagship.



*Ratten är elektriskt justerbar, så även förarstolen. Det går inte att klaga på körställningen.*

Men vi ska inte raljera i onödan, det finns många moderna bilar **med dåligt intrimmade förarstödsystem som till följd av sin oduglighet snarare stjälper än hjälper**. BYD Tang är däremot relativt exklusiv i egenskap av att vara en sju-sitsig elbil. Modellen lanserades år 2021 och var då långt före kurvan, sedan dess har bland andra **Kia EV9, Volkswagen ID. Buzz** och **Volvo EX90** anslutit. Tang var som sagt tidigt ute och lanseras nu i uppdaterat och ansiktslyft utförande.

Man måste titta noga, bakljusen har ny design som är svår att se och det är bättre att titta på fronten där grillen är mindre lik en förbränningsmotorbil och nu följer samma linje som den på lilla elbilen **Atto 3**.



*Passageraren fram sitter inte bra.  
För de allra flesta sitter stolen för högt och den går inte att sänka.*



*Generöst benutrymme men förvånansvärt trångt och obekvämt baksäte.*

### **Är stor – känns stor**

Som i den äldre versionen sitter man relativt bra på förarplats. Tang är en stor bil, 497 centimeter lång, och känns också just stor bakom ratten. Man har mycket kaross att hålla koll på och man sitter bra i en rymlig och mjukt stoppad stol med både ventilation och massagefunktion som standard. Det har även passagerarstolen. Av någon outgrundlig anledning går det däremot inte att höja eller sänka passagerarstolen. Passageraren sitter därmed alltid högt och dåligt, precis som i en bil i småbilsklassen som kan köpas för en tredjedel av priset för Tang. En ytterst märklig prioritering.



*Bagageutrymmet är stort om den tredje stolsraden fälls ner.*



*Andra raden är bara fällbar i två delar och har ingen genomlastningslucka.*

### **Lite bättre bak**

Som passagerare sitter man bättre i baksätet, men inte fantastiskt bra där heller. Som i många andra stora elbilar finns ett nästan onödigt generöst benutrymme och ingenstans att göra av fötterna. Man sitter dessutom lågt och får en obekväm vinkel på benen.

Utgående BYD Tang har en 12,8 tum stor pekskärm som kan snurras från liggande till stående läge, som alla BYD-skärmar. Den nya bilen har en ännu större skärm. Den mäter 15,8 tum på diagonalen och har ett menysystem likt alla sina märkessyskon. Logiken i menyerna är inte alltid solklar, men värst är att man måste knappa sig in 4-5 steg för att komma till körhjälpinställningarna för att stänga av de övernervösa och dåligt inställda hjälpsystemen. Det här är en process man lär sig att göra inför varje körning, men aldrig slutar irriteras över.



*Hemmaladdning kan göras med 11 kW och snabbladdning med 170 kW.*



## Gömt i menyer

När man har stängt av "stjälpsystemen" måste man, i alla fall vintertid, knappa sig vidare till klimatmenyn där man sätter på stols- och rattvärme. Det finns inga snabbknappar för det, varken fysiska eller på skärmen. När man väl har orkat peta sig fram till klimatmenyn och tryckt igång värmen kommer både ratt- och stolsvärme snabbt och med hög effekt. BYD eldar på med nästan samma temperatur som i Volvo.

## Stelopererad

Medan ljudkomforten är lämpligt låg för en bil av den här digniteten är det värre ställt med stötkomforten. Den är riktigt dålig. I låga hastigheter upplevs Tang som stelopererad i knälederna när den klättrar över farthinder och studsar ner i håligheter. Här tycks inte finnas någon möjlighet alls att filtrera bort ojämnheter. Väl uppe i fart gäller det omvända – då upplevs fjädring och stötdämpning som allt för mjukt och gungigt. Tang har fått en ny, elektroniskt ställbar fjädring som BYD kallar Di-Sus-C, men skillnaderna i kör lägena är svåra att notera och att bläddra mellan inställningarna är något man tröttnar på snabbt.

Faktabladet säger att Tang är en stark och snabb bil. 517 hästkrafter ur två motorer ska dra iväg 2,6 ton bil från 0 till 100 km/h på 4,9 sekunder. Mer än tillräckligt alltså, men att få till det i praktiken är inte helt lätt. Vid full acceleration tycks fram- och bakmotor inte riktigt vilja dra jämnt och man måste sikta noga med ratten för att inte hamna snett.

## Ölme med räckvidd

Den största och påtagligaste nyheten är att Tang har fått ett större batteri. Med alla mått mätt är det faktiskt riktigt stort. Sätter man sig på huk bredvid bilen ses batteriet hänga ner som en tung ölme mellan hjulaxlarna. Därav den låga markfrigången, Tang är inte den högbyggda SUV den ser ut att vara. Batterimagan kan svälja upp till 108,8 kilowattimmar – hela 22 kilowattimmar mer än det gamla batteriet. Det gör att den angivna WLTP-räckvidden ökar från 40 till 53 mil.

Så bra är det förstås inte i verkligheten. När vi kör nya Tang är det omkring nollgradigt och färddatorn anger en blandad förbrukning på 3,2 kWh/mil och den verkliga räckvidden blir inte mer än 34 mil – i underkant för en bil av Tangs dimensioner men ändå en klar förbättring mot utgående version som inte fixade mer än cirka 23 mil på en laddning i vinterförhållanden.

Laddningen är en annan förbättringspunkt. Hemmaladdningen är nu 11 i stället för 7 kilowatt och snabbaddningseffekten 170 i stället för 120 kilowatt. Vid våra laddsessioner kryper effekten dock aldrig över 117 kilowatt.



Nu är det dags att ta in en elefant i rummet – Kia EV9. Tangs främsta konkurrent är en tuff sådan som är bättre på i stort sett allt, inte minst laddning. EV9 med sitt 800-voltsystem kan laddas med upp till 240 kilowatt. Kian kommer också drygt 50 mil på en laddning och är sjuitsig i standardutförande, med bättre utrymmen på både andra och tredje raden. Dessutom kan passageraren fram sitta bekvämt.

BYD Tang må vara omkring 100 000 kronor billigare än jämförbar version av Kia EV9, skillnaden i egenskaper, användbara utrymmen och komfort är desto större.



*Baktill är det svårt att se några nyheter på Tang.*

## BYD Tang Flagship

**Pris:** 799 900 kronor.

**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 244 hk (179 kW). Bakre elmotor, max effekt 271 hk (199 kW). Max systemeffekt 516 hk (380 kW), sammanlagt vridmoment 700 Nm. Batteri 108,8 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/170 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum. Däck 265/45 R21.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 282, längd 497, bredd 196, höjd 175, spårvidd f/b 165/163. Markfrigång 15. Tjänstevikt 2 630, maxlast 575, max släpvagnsvikt 1 500. Baga-gevolym (VDA-liter) 235-940-1655 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 4,9 s, toppfart 190 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 2,40 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 530 km.

**Garantier:** Nybil 6 år/15 000 mil, rostskydd 12 år, batteri 8 år/20 000 mil, vagnskada 3 år.

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

## Rivaler:



## Kia EV9 AWD 7-sits Long Range

Testvinnande EV9 kommer upp till 51 mil på en laddning, laddar snabbare och är en betydligt mer komplett bil än Tang.

Pris: 807 900 kronor.



## Volvo EX90 Twin Motor Plus

Med 62,5 mils angiven räckvidd trumfar Volvon Tang, men är också en rejäl sudd dyrare. En av de tystaste och bekvämaste bilar vi har kört.

Pris: 997 000 kronor.



## 2. Blir det en elbil som gör Sverige till ett kombiland igen?

Posted by Kristofer Rask april 2, 2025

När statistiken över nya elbilar för årets första kvartal nu summeras kan man konstatera att en nykomling sticker ut. Det är Volkswagens senaste tillskott ID.7 – som dessutom finns som en kombi – som är den mest vanliga nya elbilen.



*Sten Forsberg, VD på Volkswagen Sverige och ID.7 Tourer.*

Under årets tre första månader har Volkswagen registrerat 4 169 nya elbilar, en ökning med 171 procent jämfört med samma period förra året. Etta på elbilstoppen ligger Volkswagen ID.7 som leder med 1837 registrerade exemplar. Av dessa är fler än 80 procent kombivarianten Tourer. På andraplats ligger **Volvo EX40**.

– Sverige har blivit ett kombiland igen, kommenterar Sten Forsberg, chef Volkswagen Sverige.

I mars registrerade Volkswagen 1 586 stycken helt eldrivna personbilar vilket gör det till det största elbilmärket för tredje månaden i rad. I mars hade Volkswagen en elbilsandel på 45,7 procent.

– Intresset för våra elbilar är fortsatt stort och det är glädjande att se ID.7 högst upp på elbilslistan, summerar Sten Forsberg.

## Andra eldrivna kombi

Volkswagen ID.7 är inte den enda eldrivna kombi som finns på den svenska marknaden. Nyligen lanserade koncernsyskonet Audi nya A6 e-tron som bygger på märkets PPE-plattform som utvecklats tillsammans med Porsche.

Även BMW har lanserat en eldriven kombi i form av BMW i5 Touring.

En annan eldriven kombi är den kinesiska **MG5** som lanserades redan 2022. Idag är MG5 en utgående modell och reas ut för strax under 300 000 kronor.

Också från Kina finns **Nio ET5 Touring** som lanserades för två år sedan. Denna har väl inte direkt blivit någon kioskvältare – men erbjuder en läcker design som sticker ut.

Nio ET5 Touring är riktigt snygg!



FILM: <https://youtu.be/N1rWnewCWcM>



FILM: <https://youtu.be/olj8lsyVZQI>



FILM: [https://youtu.be/eqjIU\\_1-9\\_Y](https://youtu.be/eqjIU_1-9_Y)



Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

### 3. Återkallar bensinmotor – risk för brand

Av Kevin Neemé 4 april 2025, 09:14

Ford återkallar tusentals exemplar av sin 3,5 liters EcoBoost V6-motor. Motorn finns i bland annat Ford F-150, som säljs i Sverige.



Ford återkallar nu över 4 163 exemplar av sin 3,5-liters EcoBoost V6-motor i USA. Anledningen ska vara en snabb oljeläcka som i värsta fall kan orsaka brand, skriver [Motorbiscuit](#). Återkallelsen gäller vissa exemplar av F-150, Expedition och Lincoln Navigator av årsmodell 2024 och 2025.

– En plötslig oljeläcka kan leda till att motorn stannar, vilket ökar risken för en olycka. Om oljan kommer i kontakt med heta motordelar kan det dessutom öka risken för brand, meddelar den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA.

Det handlar om motorer som tillverkats med en felmonterat plugg som kan orsaka läckage. Ford uppger att man ännu inte känner till några olyckor eller personskador till följd av problemet, men att man har fått tillräckligt många rapporter för att gå vidare med återkallelsen. Samtliga berörda motorer ska inspekteras och vid behov åtgärdas – utan kostnad för ägaren.

Det är fortfarande en liten andel av de EcoBoost-motorer som tillverkats, men många befärrar att siffran kan fortsätta växa. [Ford har tidigare haft stora problem med deras EcoBoost motorer](#), då gällde det över 90 000 motorer.

Just F-150 är den modell som i första hand finns tillgänglig på svenska marknaden. De bilar som omfattas har byggts mellan september 2024 och januari 2025. Om svenska bilar omfattas är ännu så länge oklart. För Expedition gäller september 2024 till februari 2025, och för Navigator sträcker sig perioden från september 2024 till oktober 2025.

LÄS MER:



**Fords jättesmäll: Katastrofalt fel på 90 000 motorer**



**Nu kommer Ford Focus som mildhybrid**



**Därför tvingas Tesla återkalla 46 000 Cybertruck**



### Populära elbilen återkallas – kan tappa taket



### Ford leveransstoppar och återkallar elbilen Mustang



### Porsche återkallar 40 000 exemplar av elbilen Taycan



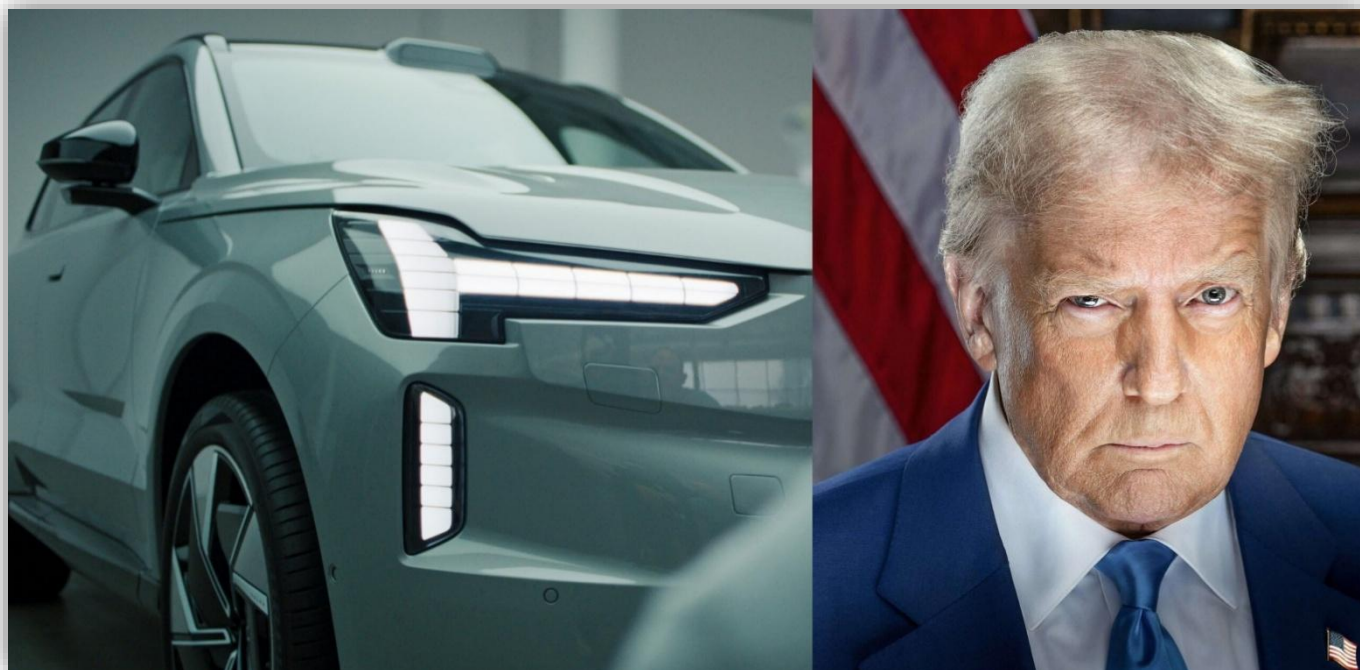
Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



## 4. Trump tvingar Polestar och Volvo till akuta åtgärder

Magnus Fröderberg 2025-04-04

Polestar tvingas stoppa försäljningen av en modell i USA och Volvo måste flytta produktion.



*Polestar, och i synnerhet Volvo, får stora problem med de nya importtullarna i USA.*

Det är få europeiska biltillverkare som har sådana marginaler att de kan svälja **de nya 25-procentiga importtullarna i USA** utan att höja priserna. Och höga priser ger lägre försäljning.

Vad ska då biltillverkare som Volvo och Polestar som har stor export till USA göra? Volvo exporterar varje år omkring 125 000 bilar till USA.

**För Polestar innebär det att** de stoppar försäljningen av **Polestar 2** som importeras från Europa, uppger Electrek. Bilen har redan försvunnit från Polestars amerikanska webbplats.

Kvar finns **Polestar 3** som tillverkas i USA och **Polestar 4** som görs i Sydkorea. Båda modellerna är betydligt nyare än Polestar 2 och kan antas vara mer attraktiva och klarar därmed en prisökning bättre.

### **Volvo flyttar produktion till USA**

**För Volvo är situationen prekär.** De har visserligen en fabrik i USA där **Volvo EX90** och **Polestar 3** tillverkas, men de säljer ännu i små volymer. Storsäljarna är **Volvo XC60** och **XC90** som båda tillverkas i Göteborg.

– Vi kommer att behöva öka antalet bilar vi bygger i USA, och säkert flytta en annan modell till den fabriken, säger Volvos vd Håkan Samuelsson till **Bloomberg**.

Det rör sig troligen om XC60 eller XC90 i första hand.

Det är också tänkbart att tillverkningen av den kommande **Volvo EX60** kommer att tillverkas i USA och inte bara i Göteborg. Det som talar för det är att EX90 och EX60 bygger på liknande plattformar (SPA2 och SPA3) och väntas bli storsäljare.

Problemet är att EX60 ska tillverkas med hjälp av **en megapress som installerats i Göteborg**. Det innebär att dyra komponenter kan behöva importeras till USA och riskerar att drabbas av tullavgifter.



### Trump inför 25 procents tull på bilimport – hårt



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](mailto:magnus@automotorsport.se)



Läs även: **Volvos megapressar på plats – spar mycket tid**

## 5. Teslas kräftgång: Över 50 procent tapp första kvartalet

Publicerad 2025-04-01 10:14 (uppdaterad 2025-04-01 13:28) Text Anders Nilsson

Antalet nyregistreringar i mars låg kvar på ungefär samma nivå som året innan – men raset för Tesla fortsätter.



I mars registrerades 24 204 nya personbilar. Det är en ökning med ungefär en procent jämfört med samma månad året innan, enligt nya siffror från Mobility Sweden.

Andelen laddbara bilar ökade till närmare 61 procent av nyregistreringarna. Under första kvartalet ligger andelen på 58 procent.

Elbilar stod i mars för cirka 35 procent av nyregistreringarna. Antalet var ungefär lika stort som i mars 2024. Andelen laddhybrider var 26 procent.

Samtidigt är antalet nyregistreringar 23 procent under genomsnittet för månaden de senaste fem åren. Två av tre personbilar och sju av tio elbilar registreras av företagskunder.

**Bland de** populäraste biltillverkarna var Volvo i topp med 4 434 nyregistreringar, följt av Volkswagen med 4 259 och Toyota med 2 255. Mercedes och Skoda låg fyra respektive femma med 2 204 och 1 606 registreringar.

Tesla hade 911 registreringar i mars – en minskning med närmare 64 procent jämfört med samma period förra året. Under första kvartalet hade bolaget 1 929 registreringar – en minskning med drygt 55 procent, alltså mer än en halvering. En uppdaterad version av Model Y **lanserades nyligen**, vilket kan göra att kunderna avvaktar. Men det kan också vara en protest mot **Elon Musks politiska engagemang**.

Bland bilmodellerna var Volvo XC60 i topp med 1 610 registreringar, följt av Volvo EX/XC40 med 900 och Tesla Model Y med 767. Volkswagen ID.7 och Volvo S/V60 låg på fjärde och femte plats med 644 respektive 617 registreringar.



Anders Nilsson

**Feber**

## 6. Aston Martin Valkyrie krossar rekordet på Top Gears testbana

Bobby Green

2025-04-01 kl 20:00

Slog Koenigsegg Jesko Attack



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

The Stig har brummat med en Aston Martin Valkyrie på Top Gears testbana och där lyckades han sätta tiden 1:09.6. Det gör denna till den snabbaste gatlegala bilen som har körts där, och den tidigare rekordinnehavaren Koenigsegg Jesko Attack får snällt ställa sig åt sidan. Valkyrien var 1,3 sekunder snabbare än Jesko och 1,7 sekunder snabbare än SF90 Stradale.



Bobby Green



**Kan vem som helst köra en Aston Martin Valkyrie?  
Inte helt enkel att leva med**



**Aston Martin Valkyrie krossar varvrekordet på Silverstone  
Med tio sekunder**



**Koenigsegg Jesko Attack sätter rekord på Top Gears testbana  
Och sladdar lite**



**Chris Harris kör en Aston Martin Valkyrie Spider  
Diggar**

## 7. Scantias elbussar till södra Australien

Publicerat av [ulo](#) • 1 april 2025

Busstillverkaren Scania har fått en beställning på 60 batterielektriska bussar från den australiensiska delstaten South Australia. Leveranserna ska ske under det andra halvåret i år och i början av nästa år.



*Busstillverkaren Scania ska leverera 60 elbussar till delstaten South Australia i Australien.*

Karosserna kommer från den stora australiensiska påbyggaren Volgren.

Bussarna ska gå i trafik i staden Adelaide som har en bussflotta på drygt 1 000 bussar. Idag har delstaten endast en batteridrivna buss i trafik, även den levererad av Scania.

I övrigt består vagnparken hos trafikföretaget Adelaide Metro av diesel-, hybrid- och gasbussar, förutom två bränslecellsbusar som företaget testar.

Drygt 100 av hybridbussarna i Adelaide kommer från Scania.

Beställningen av de 60 Scaniabussarna är ett led i delstatens arbete att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen till högst 60 procent av 2005 års nivå till 2030 och att bli helt klimatneutral 2050.



*Scania har tidigare levererat mer än 100 hybridbussar till Sourh Australia.*

**Relaterade artiklar:**



**Volvos elbussar till Australien**



**Volvo siktar på elbusstillverkning i Australien**



**Scania i samarbete för laddning av elbussar och lastbilar**



## 8. 25 kommuner får tystare sophämtning med eldrivna sopbilar

Posted by Kristofer Rask mars 31, 2025

Renhållningsföretaget Verdis sköter sophanteringen i 25 svenska kommuner – bland annat Stockholm och Malmö. Nu satsar man på eldrift och berättar att man i ett första skede köper in 30 eldrivna sopbilar av modell Mercedes-Benz eEconic 300.



– Eldrift är perfekt för sopbilar. De går på fasta slingor, i låga farter och ofta i bullerkänsliga miljöer med motorn igång för att driva sopaggregatet. Dessutom står de stilla under så lång tid att det finns god marginal för laddning med begränsad effekt – vilket är bra för batterierna, säger Verdis VD Per-Eric Bjurenborg.

Lastbilarna levereras som chassin som byggs på i Verdis egen regi. Unikt för modellen är ett plant golv och en tillgänglig dörr på högersidan så att föraren aldrig någonsin ska behöva gå ut i trafiken.

Verdis har tecknat ett avtal med Veho Import som levererar de eldrivna fordonen samt de nödvändiga serviceavtalen. Redan nu finns en option på ytterligare 10 sopbilar.

– Vi är otroligt stolta över att Verdis har valt oss och Mercedes-Benz. Det är en bekräftelse på att vi har gjort rätt och att man känner att vi förstår renhållningsbranschen, säger Mattias Lindebäck som är Key Account Manager på Veho Import.



Kristofer Rask

## 9. Kör unik bastard: BMW M5 W10 – byggd av VW

Av William Karlsson 1 april 2025, 19:54

Mytomspunne Volkswagen-chefen Ferdinand Piëch beordrade fram en hemlig specialbyggd BMW M5. Den klassiska V8:an byttes ut mot en W10-motor, och bilen fick smeknamnet Frankensteins monster. Nu har ägaren till den legendariska bilen hittats.



Volkswagen har blivit kända för sina unika W-motorer. Bland annat har det funnits en W8 i Volkswagen Passat, en W12-motor i Volkswagen Phaeton och inte minst en W16-motor i Bugatti. Den tyska biljätten lanserade aldrig en modell med en W10-motor, men den legendariske chefen Ferdinand Piëch var med och tog fram en unik BMW M5 med en W10-motor.

Ferdinand Piëch var en av de största anhängarna till W-motorerna, men lyckades aldrig hitta en lämplig Volkswagen-modell att testa sin W10-motor med. Han bestämde sig därför för att köpa en BMW M5, som fick sin V8 på 400 hästkrafter utbytt mot en W10-motor på 507 hästar. Bilen fick också smeknamnet Frankensteins monster efter det ovanliga motorbytet.

Resultatet ska ha blivit så fantastiskt att bilen användes som privat bruksbil av Ferdinand Piëch. Och man måste säga att bilen var före sin tid eftersom BMW kom med en V10-motor i nästa generation av M5. Utan testmulan så hade kanske heller aldrig Bugatti W16 blivit verklighet.

Eftersom den legendariska M5:an bara gjordes i ett enda exemplar har det varit en otroligt mytomspunnen bil och en del har till och med tvivlat på att den ens existerar. Men för ett tag sedan lyckades motortidningen Drive Tribe spåra Frankensteins monster och det skulle då visa sig att den inte bara existerar; den fungerar dessutom klockrent.

# WHAT THE HELL?

## W10 ENGINE



FILM: <https://youtu.be/vYiLXU4mZR4>

Idag ägs den unika M5:an av en samlare i Slovakien som dessutom lät grabbarna från Drive Tribe provköra bilen. De imponeras stort av den och har svårt att förstå vilken häftig bil de faktiskt sitter bakom ratten i. Den slovakiske samlaren har, precis som Ferdinand Piëch, en stor passion för W-motorer och äger även en andra W10-motor byggd av Volkswagen. Han har den unika mot

orn i sitt garage och enligt honom monterades den aldrig i någon bil. I källaren finns även en W8 och en W12.



*Bild på en av Volkswagens W10-motorer.*

LÄS MER:



VW-chefens hemliga monster: BMW M5 med W10



Dokumentär: Geniet som förändrade världens bilar



Världens snålaste bil till salu: Drar 0,09 liter/mil



**VW lägger ner prestigefabrik som tillverkar ID.3**



**Smäll på 220 miljarder för VW:s och Porsches ägarfamilj**



**Volkswagens nya elbil Aero-B: "Rymlig som Phaeton..."**

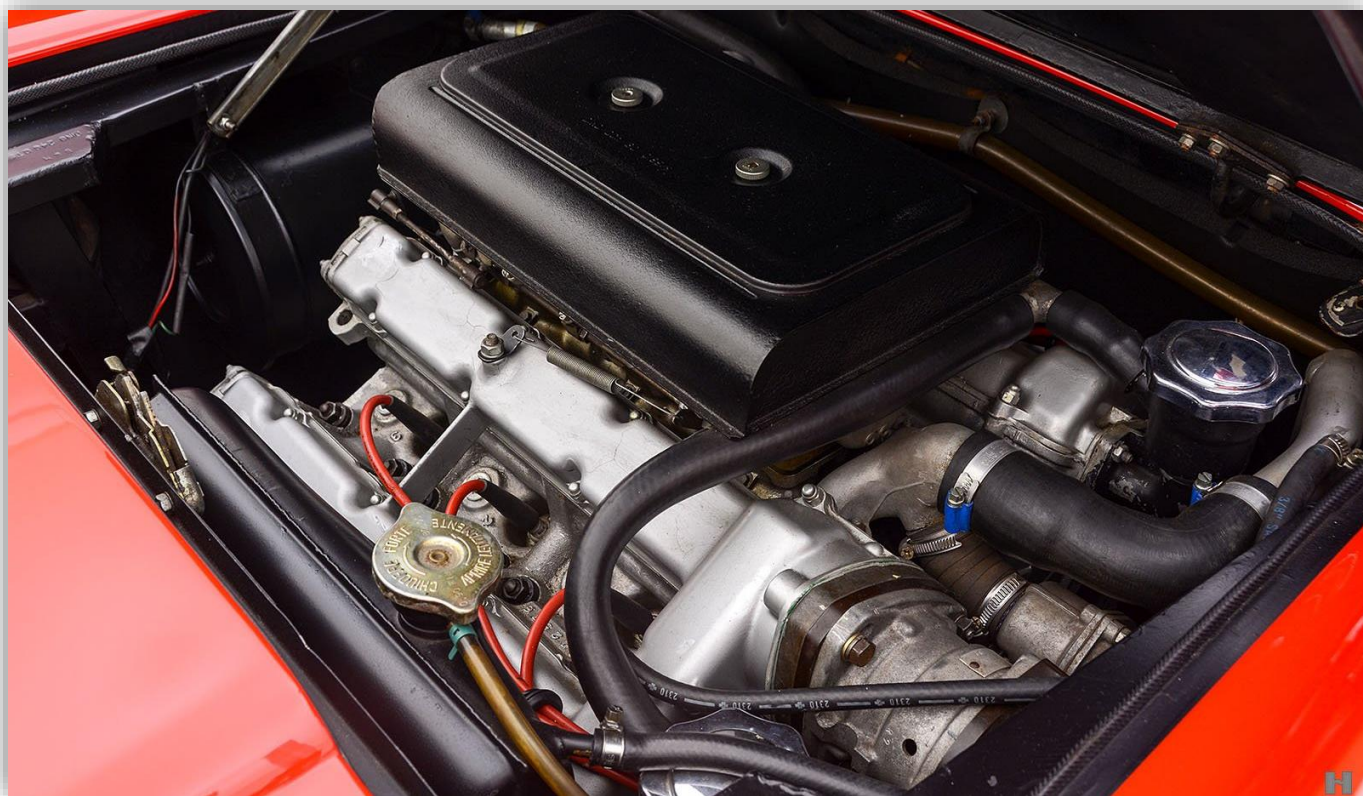


## 10. Ferrari Dino 246 GTS 1972



I slutet av 1950-talet och början av 1960-talet utvecklade Ferrari en serie V6-motorer för Formel 1, Formel 2 och sportbilar. Som blivande ingenjör spelade Enzos unge son Alfredo "Dino" Ferrari en viktig roll i utvecklingen av dessa motorer och var en ledande förespråkare för V6-layouten. V6:an visade sig vara mycket framgångsrik för Scuderia Ferrari i många former av motorsport, inklusive Formel 1-säsongen 1961, där Phil Hill körde sin 156 till ett världsmästerskap. Tyvärr drabbades den unge Dino av muskeldystrofi och gick bort 1956 och fick aldrig se sina ansträngningar bära frukt. Som en personlig hyllning till sin avlidne son dikterade Enzo att alla framtida Ferrari V6-motorer skulle bära Dino-namnet på kamkåporna. Senare under decenniet spelade V6:an en central roll i ett av Ferraris mest betydelsefulla bilprojekt.





Med den kompakta och mångsidiga V6:an i företagets portfölj dök det återigen upp prat om en Ferrari på juniornivå som skulle ta upp kampen med Porsche och Jaguar, även om det kommersiella misslyckandet med ASA 1000GT fortfarande var färskt i allas minne. Den här gången var Ferrari bättre förberedda på att ta fram en bil som kunde konkurrera direkt med bilar som den nya Porsche 911. Stjärnorna stod i linje 1965 när ändringar i Formel 2-reglerna krävde att minst 500 motorer skulle tillverkas för homologeringsändamål. Ferrari slöt i sin tur ett avtal med Fiat-chefen Gianni Agnelli om att leverera drivlinor till en ny serie V6-drivna Fiat-sportbilar. Arrangemanget gav Ferrari lite tid att utveckla sin egen sportbil som skulle passa den senaste Dino-märkta motorn.

Flera prototyper och stylingövningar gav en hint om vad som komma skulle, och produktionen av Dino 206 GT började tillverkas 1968. Aldo Brovarone och Leonardo Fioravanti skapade den fantastiska karossen på Pininfarina, och Scaglietti byggde karosserna av aluminium. Den motorsportinspirerade designen hade ett rörformigt chassi och tvärställd, mittmonterad V6, vilket gjorde den till den första serietillverkade Ferrari-bilen med mittmotor. Även om den var fullt utvecklad internt på Maranello, marknadsfördes bilen under det separata varumärket Dino, utan alla yttre Ferrari-emblem. Efter 154 fordon ersatte 2,4-liters 246 GT med stålkaross 206 GT. Både den köpande allmänheten och bilpressen föll handlost för 246 Dino, med nästan universellt beröm för dess underbara design, knivskarpa, kartliknande hantering och fantastiska motor. Dinos plats i Ferraris historia är betydande, eftersom den signalerade början på ett skifte mot industrialiserade volymproduktionsmetoder. Under de senaste åren har Dino-värdena skjutit i höjden eftersom samlare uppskattar denna sublimes lilla bil som en av de bästa förarbilarna i Ferraris historia, trots att den aldrig officiellt bär det berömda Prancing Horse-märket.

Vi är glada att kunna erbjuda denna åtråvärda tidiga E-serie Dino, S/N 03908. Denna europeiska specifikation 246 GTS levererades ny i Schweiz och presenteras med en välskött restaurering och omfattande servicehistorik. Enligt registerinformation såldes denna bil först av Sonauto i Lugano, Schweiz, den 4 juli 1972.



Den första ägaren behöll bilen fram till 1976 och sålde den till en herr Eggenschwiler i Zürich. Han ägde bilen en kort tid och sålde den till en amerikansk köpare på västkusten, där den sedan tillbringade större delen av sitt liv. Den gick med i en samling i Japan i mitten av 90-talet, bara för att återvända till Kalifornien i början av 2000-talet.

Färdig i den ikoniska kombinationen av röd över brun läderklädsel, är denna mycket attraktiva och väl presenterade Dino perfekt för körning och avslappnade shower. Den röda lacken är i utmärkt skick runt om, applicerad över en krispig kaross med väldefinierade linjer. Stötfångare och ljusa trim är snygga och i mycket gott skick. Detaljerna inkluderar ordentliga Carello-ytterspeglar, Cromodora lättmetallfälgar, 205/70-14 Michelin X radialdäck och de korrekta små europeiska sidomarkeringarna.

Den beige klädseln kompletterar den röda lacken på ett bra sätt. Stolarna är omklädda till en hög standard i beige läder med svarta inlägg i Daytona-stil. Dörrpanelerna ser ut att vara välbevarade original, kompletta med kartfickor av rätt typ av plast. Mattor, trösklar och mittkonsolen är alla prydliga och väl presenterade, och reglagen och omkopplarna i god ordning. Elfönsterhissar är ett senare tillägg, som styrs av icke-standardiserade strömbrytare i mittkonsolen, och en tidsenlig Becker Europa sitter i instrumentbrädan. Den texturerade "muspäls"-klädseln på instrumentbrädan är i utmärkt skick, och en ordentlig Momo Prototipo-styrning ger pricken över i:et. Böcker, manualer och en korrekt och komplett verktygssats med domkraft och stoppklossar följer med försäljningen.

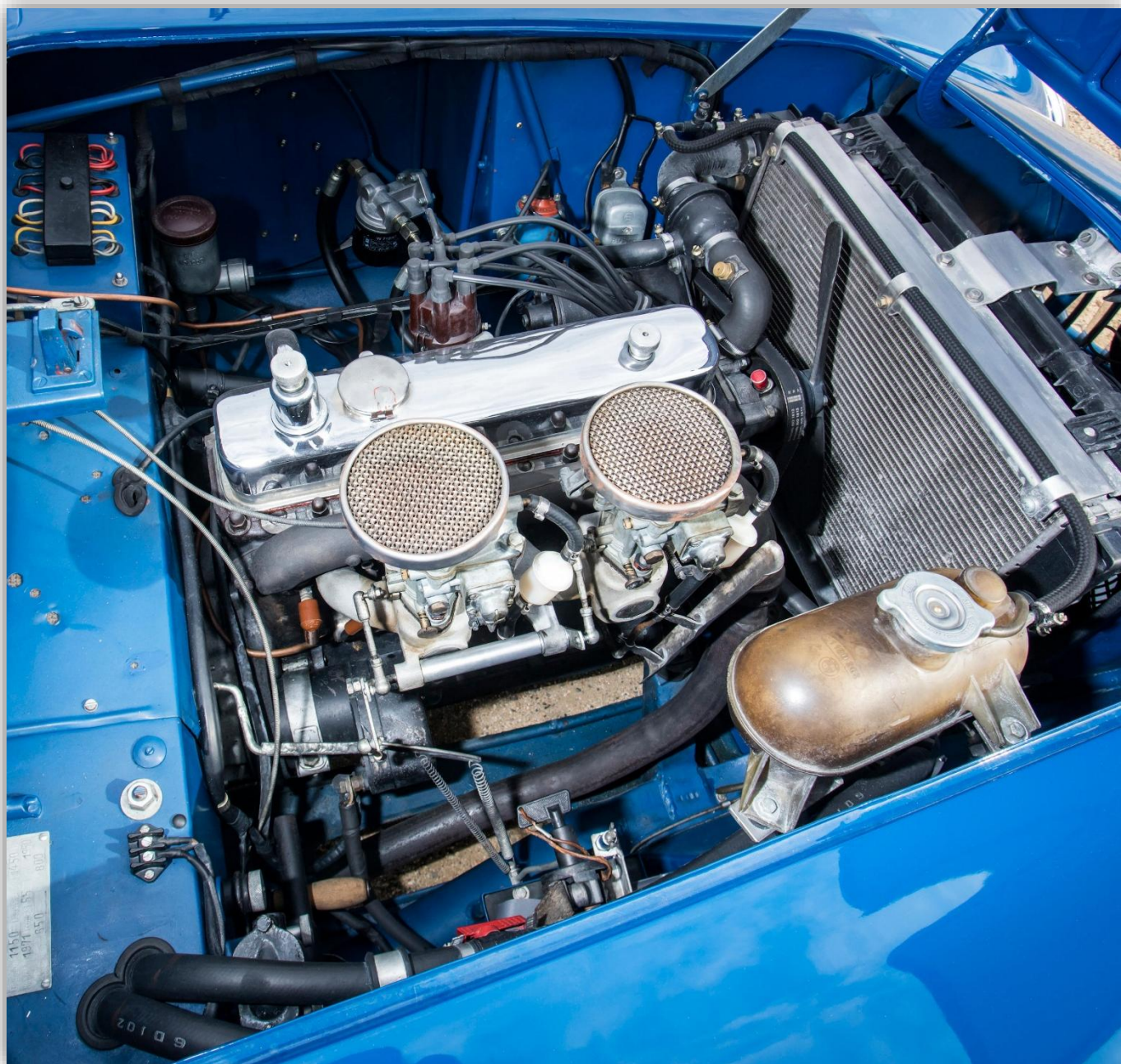
Servicejournaler visar att den italienska bilspecialisten Alfa Italia i Burbank, Kalifornien, under 2011 utförde en omfattande service utan motor, inklusive ett ventiljobb och justering och fullständig återförtätning. Många andra mekaniska detaljer åtgärdades vid den här tiden för att få ordning på bilen för pålitlig och trevlig körning. I händerna på sin senaste ägare har den fortsatt att njuta av regelbunden specialiserad vård och har deltagit i olika shower, concours och rallyn, inklusive Concours of America på St. Johns, Pittsburgh Vintage Grand Prix-helgen och Louisville Concours. Det är ett bra körexemplar som är tillräckligt attraktivt för avslappnade showevenemang och idealiskt lämpat för njutning på rallyn och vägturer.

Dinos aktie har haft en meteorisk uppgång de senaste åren, och en körning i ett välsorterat exempel som detta räcker för att förstå varför. Det är den typiska italienska sportbilen, med fantastisk karosseri, en härlig utsikt ut genom panoramavindrutan över kurviga stänkskärmar och en ljudande V6-motor. Denna åtråvärda och attraktiva Dino 246 GTS kommer utan tvekan att ge sin nästa förvaltare en helt givande ägarupplevelse.

**Bonhams | Cars****11. Veritas Scorpion 1950****Auktion på Fernandina Beach Golfklubb Amelia Island 7 mars 2019, 13:00 EST****Värdering: US\$350,000 - US\$450,000**

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





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

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



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

Efter flera omorganisationer flyttade Ernst Lööf resterna av Veritas till Nurbürgring och tillverkade ett litet antal dyra bilar med samma namn, men finansieringen hade sinat för den ständigt underkapitaliserade koncernen. År 1953 absorberades företaget av BMW, företaget som hade gett upphov till det. De bästa uppskattningarna är att Veritas inte tillverkade mer än 78 bilar totalt.

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

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

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

