



Willys Ace Deluxe

1. Suzuki lanserar sin första elbil i Sverige
2. Nya Tesla Model Y Performance officiell
3. Porsche Macan förbättras
4. Turkiska elbilen Togg nu på väg mot lansering i Sverige
5. Husvagnsresa med uppdaterade Hyundai Ioniq 5 N-Line
6. Hyundai Ioniq 5 med husvagn
7. Därför vill Koenigsegg in på börsen
8. Opel Omega
9. Willys Ace Deluxe
10. Fiat 500 1948
11. Grattis Autobianchi Primula
12. Saab 92B
13. Fredagsfilmen



1. Suzuki lanserar sin första elbil i Sverige – från 389 900 kronor

Posted by Kristofer Rask september 1, 2025



Suzuki lanserar nu sin första elbil på den svenska marknaden. Det med introduktionen av Suzuki eVitara. En kompakt urban stadssuv som dessutom blir den billigaste fyrhjulsdrevena elbilen i Sverige.

Den nya modellen kommer erbjuds med två olika storlekar på batteriet och som antingen fram- eller fyrhjulsdreven.

Basmodellen av Suzuki eVitara får ett batteri på 49 kWh som ska leverera en räckvidd på 344 kilometer (WLTP). Denna varianten är framhjulsdreven och har en motor på 106 kW (144 hk). Även i basutförandet är värmepump och 3-fas 11 kW-laddning standard

För den som önskar en längre räckvidd erbjuder Suzuki också en variant med ett större batteri på 61 kWh. WLTP-räckvidden är 426 kilometer i ett framhjulsdrevet utförande med en motoreffekt på 129 kW (175 hk).





Som alternativ erbjuds också samma variant med det större batteriet i ett fyrhjulsdrevet utförande. Det med en extra motor bak på 48 kW. Den totala systemeffekten är då 134 kW (184 hk).

Bilmodellen har plats för fem personer, mäter 4275 mm i längd, är 1800 mm bred och har en höjd på 1635 mm. Bagaget lastar 306 liter, och hela 1052 med fällt baksäte.

Basmodellen med det mindre batteriet börjar på 389 900 kronor. Insteget med det större batteriet börjar på 419 900 kronor och med fyrhjulsdrift på 459 900 kronor. De sistnämnda är Sveriges billigaste fyrhjulsdrevna elbil.

Suzuki eVitara är en syskonmodell Toyota Urban Cruiser som Toyota för tillfället **valt att inte lansera** på den svenska marknaden.

Orderböckerna till eVitara öppnar Suzuki idag. De första kundbilarna kommer levereras i början av 2026.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. **Mer information och kontakt.**

Teknikens Värld

2. Nya Tesla Model Y Performance officiell

Publicerad av Mattias Rabe 29 aug 2025 kl 07.32

Uppdaterad kl 10.44

Nya Tesla Model Y gör nu entré i det vassare Performance-utförandet. En bra bil blir därmed ännu bättre – och snabbare trots att den långa räckvidden från Long Range-modellen bibehålls. Sju mil längre per laddning kommer nya modellen jämfört med gamla.



Vi är på plats och tittar på nya, uppdaterade Tesla Model Y Performance som är bättre anpassad för höga farter och kurviga vägar. Bilen har delvis utvecklats på Nürburgring.

- ✓ Så snabb är den.
- ✓ Då inleds leveranserna.
- ✓ Priset för svenska köpare.

Vi är på plats och tittar på nya, uppdaterade Tesla Model Y Performance som är bättre anpassad för höga farter och kurviga vägar. Bilen har delvis utvecklats på Nürburgring. Foto: Per-Erik Sundström

Tesla fortsätter på inslaget spår med snabba bilar. Det började en gång i tiden med **Roadster** för att därefter följa upp med **olika Performance-versioner**. På senare år har fokuset legat på **de hiskeligt snabba Plaid-versionerna**, dock utan att Performance-bilarna har gått ur tiden.



Model Y – en storsäljare

Tesla Model Y lanserades 2020 som ett rymligare och mer familjevänligt alternativ till populära Model 3.

Den blev kvickt elbilen på många läppar och det visade sig att Tesla hade träffat mitt i prick när Model Y år 2023 blev första elbil i historien att bli världens mest sålda bil. Framgången upprepades 2024.

Även i Sverige var Model Y den mest sålda bilen alla kategorier, både 2023 och 2024.

Under 2025 har nya, uppdaterade Model Y, samt övriga Tesla-modeller, haft det betydligt tuffare försäljningsmässigt efter Elon Musks olika uttalanden och samröre med Donald Trump. Ändå är Model Y hittills i år världens fjärde mest sålda bil, efter ettan Toyota Corolla, tvåan Toyota RAV4 och trean Ford F-serie.

När **uppdaterade Model Y** presenterades i början av året fick vi i princip se en helt ny bil – inte bara sett till utseendet. Redan vid **första provkörningen** imponerades vi av hur bra den populära familjebilen hade blivit. Tesla hade nämligen förbättrat så mycket av det som vi och andra slagit ned på under årens gång. Komforten har höjts radikalt, baksätet har blivit betydligt bättre och hela körupplevelsen, både visuellt och mekaniskt, har steppat upp.

När vi väl tog ut den **på sitt första test** matchades den mot hårdast tänkbara motståndare, nämligen två väldigt populära Volvo-modeller. Model Y avgick med segern. Med stor marginal.

Vad som saknats hittills av ”nya” Model Y är Performance-versionen. Till dags datum har endast Standard Range (benämns inte längre så, förvisso) med bakhjulsdrift samt Long Range med bak- alternativt fyrhjulsdrift funnits att välja mellan.

Men nu är det alltså dags för uppdaterade Model Y Performance som går att beställa från och med nu. Det är samma grundbil som vanliga **Model Y** men med de skarpa tillägg som **Model 3 Performance** redan erbjuder sedan ett drygt år tillbaka. Plus lite till.



Vassare utsida – och insida

Model Y Performance skiljer sig visuellt från övriga Model Y-versioner med bland annat nya stötfångare fram och bak, blanksvarta karossdetaljer och backspegelkåpor, kolfibervinge, speciella 21-tumsfälgar som delvis döljer röda Performance-bromsok.

Inuti märks mer skålade sportstolar med rejält sidostöd, kolfiberdetaljer på instrumentpanel och på dörrsidor, samt aluminiumpedaler. Den 16 tum stora infotainmentskärmen skiljer sig från övriga Model Y-versioner genom att vara lite större och ha högre upplösning med 80 procent högre pixeltäthet, något som ska ge bättre och smidigare grafik.

Men förändringarna är inte enbart för ögats skull. Aerodynamiken har förändrats med ett tio procent lägre luftmotstånd och högre marktryck som minskar bilens lyftkrafter vid högre hastigheter med upp till 64 procent.

Precis som i Model 3 Performance har Model Y Performance adaptiv fjädring som anpassar bilen efter körningen – från komfort till hårt. Bussningar och mycket annat, exempelvis karossens vridstyvhet, som påverkar körbarheten vid olika situationer har också uppgraderats.

Dessutom har nya körlägen som bilen kan försättas i tillkommit.

Prestanda och räckvidd

De två starka elmotorerna, en bak och en fram, som förser samtliga fyra hjul med drivkraft har effekt nog (460 hk) att kunna skjuta iväg Model Y Performance från stillastående till 100 km/h på 3,5 sekunder. Det är 0,4 sekunder långsammare än den nättare Model 3 Performance, men också 0,2 sekunder snabbare än gamla Model Y Performance.

Toppfarten ligger på 250 km/h, 12 km/h lägre än för Model 3 Performance.

Model Y Performance, som kan laddas med en effekt på upp till 250 kW, har en räckvidd på upp till 58 mil. Det är bara sex kilometer kortare än för motorsvagare Model Y Long Range med fyrhjulskraft.

Model 3 Performance slår den på fingrarna rejält, "lillebror" kommer bara 52,8 mil. Och gamla Model Y Performance, den kom bara 51,4 mil mellan laddstoppen.

Batteriet är alltså uppgraderat, men ännu avslöjar inte Tesla storleken på det.

Model Y Performance är utrustad med mer greppvänliga sportstolar som håller förare och passagerare på plats även om det gasas på i kurvor. Notera det integrerade Performance-emblemet under nackstödet.



Pris och leverans

Nya Model Y Performance går att konfigurera på Teslas hemsida från och med nu. Priset börjar på 719 990 kronor inklusive avgifter. I det ingår mycket utrustning, såsom glastak, akustikrutor runt om, dragkrok och grundläggande Autopilot.

Uppgraderad Autopilot och Total Självkörningsförmåga kostar extra, liksom färger andra än Pearl White Multi-Coat som är standard.

Bilen byggs i Teslas fabrik utanför Berlin och leveranserna vid beställning nu uppskattas äga rum redan i september.

Snabbfakta Model Y Performance

Pris: 719 990 kr.

Längd: 479,6 cm.

Bredd: 198,2 cm.

Höjd: 161,1 cm.

Markfrigång: 15,1 cm.

Tjänstevikt: 2 033 kg.

Max släpvagnsvikt: 1 600 kg.

Effekt: 460 hk.

Batteri: Ingen uppgift.

Räckvidd: 58 mil.

Max laddeffekt: 250 kW.

Förbrukning: 1,62 kW/mil.

0-100 km/h: 3,5 s.

Toppfart: 250 km/h.



3. Porsche Macan förbättras med högre dragvikt, digital nyckel och spel

Posted by Kristofer Rask

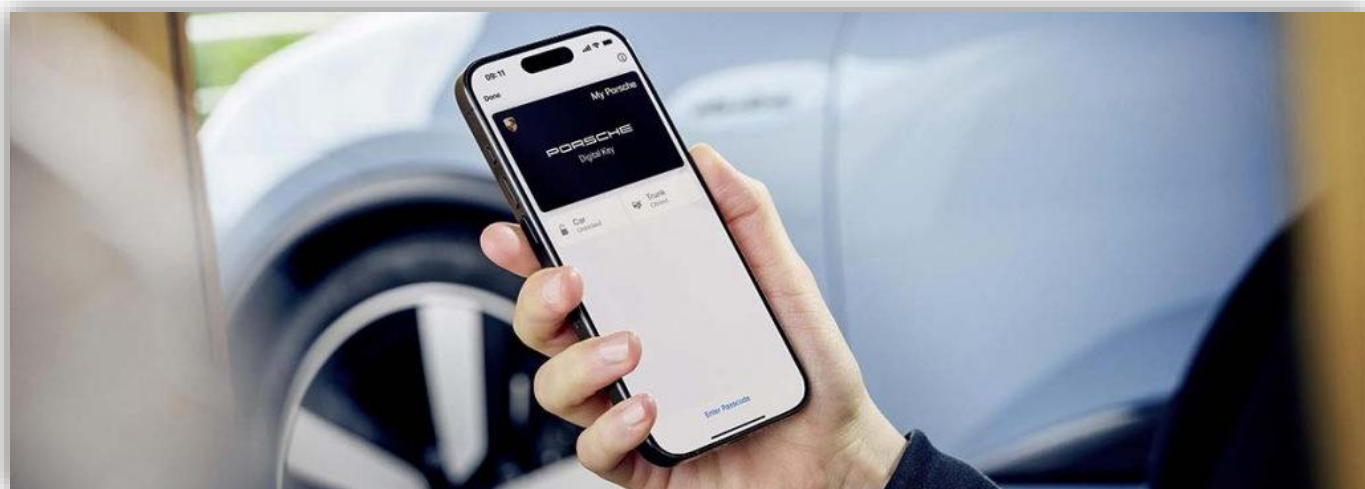
augusti 29, 20250

Porsche uppdaterar nu eldrivna Macan inför nästa modellår. Det blir fokus på nya digitala tjänster, förarassistanssystem och praktiska förbättringar. Porsche vill ge föraren en mer bekväm och bättre uppkopplad upplevelsen.



Bland nyheterna finns ett utökat parkeringssystem med 360-gradersvy och funktioner som Trained Parking där bilen själv kan hantera återkommande parkeringsrutiner. Dessutom finns Reversing Assist som gör det möjligt att backa automatiskt längs en tidigare körd sträcka.

En ytterligare detalj som kan underlätta körningen är "Transparent bonnet"-funktion där kamerorna ger en virtuell vy över området framför bilen för enklare manövrering i trånga eller svårframkomliga miljöer.





Dessutom har röststyrningen Voice Pilot förbättrats med artificiell intelligens och kan nu förstå mer komplexa frågor och ge svar direkt ur bilens manual.

Även den praktiska användningen förbättras. Den maximala dragvikten höjs nu med 500 kilo till 2 500 kilo för de fyrhjulsdrivna versionerna av Macan. Den höjda dragvikten går dessutom att få retroaktivt på redan levererade fordon.

Porsche Charging Planner har samtidigt optimerats och gör det nu möjligt att prioritera eller undvika specifika laddstationer och leverantörer vid resplaneringen. De uppdaterade Macan-modellerna introduceras på utvalda marknader i höst och lanseras successivt fram till årets slut.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



Polestar och GeoGuessr lanserar specialversion av kända kartspelet

4. Turkiska elbilen Togg nu på väg mot lansering i Sverige

Av Carl Undéhn

28 aug 2025



De senaste åren har vi fått lära oss namnen på en hel del nya bilmärken som lanserats på den svenska marknaden. Det har då handlat om kinesiska tillverkare som har etablerat sig här genom att sälja elbilar. Men även på andra håll i världen lanseras det nya ebilmärken. Till exempel i Turkiet där Togg säljer elsuven T10X och precis är på väg att börja ta emot beställningar av sedanen T10F.

Togg ska expandera till fler marknader och redan förra året bekräftades att märket ska komma till Sverige. Någon exakt tidsplan för det har inte presenterats, men nu är Togg på väg att ta ett kliv närmre den svenska marknaden. För under bilmässan IAA i München som öppnar den 9 september kommer Togg visa upp både elsuven T10X och sedanen T10F. Då inför försäljningsstarten på den tyska marknaden som är planerad att ske innan årsskiftet. Under IAA sker också premiären för serieversionen av sedanen T10F.

När T10F presenterades förra året uppgavs att modellen kommer erbjudas med ett batteri på 52,4 kWh som här ger 35 mils räckvidd eller ett större på 88,5 kWh för upp till 60 mils räckvidd. Det gäller då för den bakhjulsdrivna versionen med 218 hästkrafter. Förutom det erbjuds T10F även med fyrhjulsdraft från dubbla elmotorer som tillsammans ger 435 hästkrafter. Med det klarar Togg T10F att göra 0-100 km/h på 4,6 sekunder. Oavsett batteristorlek meddelades då att de kan laddas från 20 till 80 procent på 28 minuter, men någon laddeffekt har ännu inte avslöjats.



Sedanen T10F är den andra modellen från Togg

Om specifikationerna fortfarande gäller återstår att se. Suven T10X säljs däremot redan sedan 2023 på den turkiska marknaden, där den kostar från motsvarande omkring 450.000 kronor. Enligt företagets egna siffror såldes det 68.000 exemplar av modellen T10X under årets första sex månader. Det är mer än dubbelt så många som de 30.000 exemplar av modellen som såldes under hela förra året.

Standardversionen av Togg T10X har en elmotor på bakaxeln med en effekt på 160 kW (218 hästkrafter), men det finns även en fyrhjulsdreven version där de dubbla elmotorerna har en gemensam effekt på 320 kW (435 hästkrafter). Utöver det går det att välja mellan de båda batteristorlekarna 52,4 kWh för 31 miles räckvidd eller 88,5 kWh för upp till 52 miles räckvidd. Batteriet kan laddas med 180 kW och hemma i Turkiet har Togg även byggt upp ett eget laddnätverk med över 1.000 snabbladdare.



Suven Togg T10X uppges öka sin försäljning på den turkiska marknaden



5. Husvagnsresa med uppdaterade Hyundai Ioniq 5 N-Line till Lycksele (Del 1)

30 aug. 2025

Det är dags att åka på husvagnssemester med elbil... till Norrland. Nya och uppdaterade Hyundai Ioniq 5 AWD N-Line får ställa upp som dragbil till den 1,5 ton tunga husvagnen som hakas på innan det styrs mot nordligare breddgrader.



FILM: <https://youtu.be/F-nIW8DaaGk>

00:00 - Intro

00:42 - Reklam

00:52 - Specifikationer

02:00 - Vikt(igt) med husvagn

03:27 - Koppla husvagn

03:57 - Mot Umeå Airport

04:19 - Förbrukning och räckvidd

07:05 - Hastighet

07:44 - Inaktiverade stödsystem

08:13 - Varför jag valde Ioniq 5

10:49 - Räckviddsångesten kryper på

12:29 - Laddstopp 1

15:11 - Varför jag ska till Umeå Airport

17:24 - Härnösand med laddkurva

17:50 - Docksta efter första natten

20:05 - Umeå med en första summering



Christoffer Gullin



6. Hyundai Ioniq 5 med husvagn över 170 mil i Norrland (del 2)

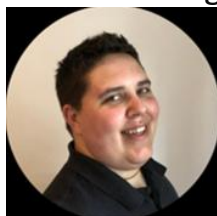
31 aug. 2025

Jag är på husvagnsresa genom Norrland och har nu spenderat ett par dagar i Lycksele. Det är dags att ge sig av men såklart inte raka vägen hem utan via Åre och sen övernattning i en skogslänta vid en sjö. Pris V2L vid en sådan här resa.



FILM: <https://youtu.be/wUhK6dPZXO4>

- | | |
|--|--|
| 00:00 - Intro | 10:09 - Nästa stopp och kort reflektion |
| 00:17 - Reklam | 13:13 - Undersvik med V2L |
| 00:27 - Elbilsträffen | 15:58 - Summering av Hyundai Ioniq 5 |
| 01:30 - En helg i Lycksele | 18:08 - Undersviksbadet |
| 02:37 - Dags att rulla | 20:58 - Dra husvagn med elbil |
| 05:02 - Räckvidd i regn | 23:08 - Stoppad av polis |
| 06:05 - Halvljus vid regn | 23:54 - Tillbaka i Uppsala |
| 07:01 - Usel väg med stora håll | 23:54 - Störande moment med husvagn |
| 08:22 - Hoting | 27:10 - Kostnader |



Christoffer Gullin

7. Därför vill Koenigsegg in på börsen

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 01 sep. 2025 Publicerad 01 sep. 2025

Vem styr egentligen Koenigseggs framtid? Rekryteringen av en tidigare toppchef från Volvo Cars avslöjar bolagets dolda planer.



Koenigsegg satsar på att börsnoteras. Anställda blir delägare.

Koenigsegg förbereder för en eventuell framtida börsnotering. För att göra sig redo har man nyligen rekryterat en ny finanschef med stor erfarenhet av börsnoteringar. Inga beslut är fattade ännu, men dörren mot börsen står tydligen på glänt.

Förberedelser för en notering

Koenigsegg Automotive, en exklusiv tillverkare av supersportbilar, ser en framtida börsnotering som en möjlighet att bredda ägarkretsen och öka synligheten för företaget, skriver [Di](#).

Bolaget vill att dörren till börsen ska vara öppen och sökte därför en person med rätt erfarenhet av börser. Den nya finanschefen, **Johan Ekdahl**, har tidigare varit finanschef för Volvo Cars sedan 2022.

Även om de två bolagen är väldigt olika, menar **Halldora von Koenigsegg**, styrelseordförande och operativ chef för Koenigsegg, att han har en värdefull kunskap om börsbolag, internationella kontakter, bilar, teknik och produktion.

Rekryteringen av Ekdahl är ytterligare ett steg i förberedelserna för en eventuell börsnotering. Halldora betonar att inga beslut om att notera bolaget ännu är fattade, men att allt fler förberedelser görs för att vara redo.

Tidigare i år gick bolaget från att vara privat till publikt, vilket är ett viktigt steg mot en notering. I samband med detta skifte i bolagsstruktur blev Halldora styrelseordförande, medan hennes make och bolagets grundare, **Christian von Koenigsegg**, fortsätter som vd. I ett publikt bolag får nämligen inte vd och styrelseordförande vara samma person.



2021 Koenigsegg Regera

Anställda får möjlighet att bli delägare

En av de största anledningarna till att Koenigsegg överväger en framtida börsnotering är att ge de anställda en chans att vara en del av bolaget och få en andel i verksamheten. Halldora förklarar att om det går bra för bolaget, går det bra för alla inblandade.

Att erbjuda anställda delägarskap är ett sätt att kunna konkurrera om de bästa talangerna inom branschen. Alla anställda har för första gången erbjudits ett incitamentsprogram där de fått köpa optioner i bolaget. Gensvaret på detta program har varit mycket positivt.

Bolaget har även ett intresse av att bli mer synligt för en bredare publik. Med ett snittpris per bil på cirka 29 miljoner kronor är det få som har möjlighet att äga en Koenigsegg. Men med en börsnotering skulle fler bli involverade i bolaget och dess framgångar.

Halldora nämner också att de har en växande svensk community vilket de tycker är mycket roligt.

Kraftig tillväxt och fortsatt kontroll

Under de senaste åren har Koenigsegg Automotive expanderat kraftigt med en ny produktionsanläggning intill huvudkontoret i Ängelholm. Antalet anställda är nu cirka 850 personer.

Förra året passerade omsättningen miljardgränsen och uppgick till totalt 1,4 miljarder kronor. Samtidigt vände verksamheten från förlust till vinst. En eventuell notering skulle innebära att en minoritetspost släpps för handel, men makarna Koenigsegg avser att behålla kontrollen över bolaget.

De säger att de har en långsiktig syn på bolaget. Makarna Koenigsegg har även ett stort intresse för svenska börsbolag och har investeringar i flera företag. Christian är största ägare i belysningsföretaget Plejd, där Halldora sitter i styrelsen.

Makarna och deras närstående finns även på ägarlistan i OXE Marine, Oncopeptides, Tribox Group och läkemedelsbolagen Lipum och Dicot Pharma.



8. Opel Omega: Aerodynamiskt slipad – men på väg ur tiden

Publicerad 16 juni 2024 (uppdaterad 2025-04-08 14:20) Text Calle Carlquist

Opel storsatsade på modern aerodynamik med Omega – men problemen dök snart upp



Opel hade begåvat Europa med rader av Rekordgenerationer sedan 1953 då den första dök upp. Samtliga blev populära i Sverige, modellen var något av en tysk Volvo.

Hösten 1986 ersattes Rekord av Omega, till det yttre aerodynamiskt slipad enligt tidens trend och försedd med en del påkostad teknik under skalet, en avancerad hjulupphängning och -geometri inte minst. Omega var rymlig och bekväm, blev Årets Bil efter debuten och vägen till fortsatt framgång tycktes krattad.

Men problemen dök snart upp, i detaljfinish och i Opels gamla sorgebarn rost till exempel.

1990 kom en försiktigt utseendeförnyad version

En sexcylindrig 2,6-version och en 3,0 24V var nya, den senare en avancerad maskin som gav 204 hk, en ansenlig effekt vid den här tiden. Båda motorerna fanns också i den mycket rymliga Caravan, kombiversionen. Jämfört med Rekord sålde Omega dåligt här och att hitta ett fint exemplar ur första generationen blir allt knepigare.



Calle Carlquist



9. Willys Ace Deluxe Sedan 1954



Aeros far var Clyde Paton, tidigare ingenjör för Packard Motor Car Company. 1954 var det mest invecklade året när det gällde modeller: Endast Lark, Ace och Eagle överlevde. Det fanns några av varje modell som var omserialiserade 1953:or med 1954 års trim hängda på dem och sedan var det den vanliga körningen där några av Aces och Eagles fick Kaiser Super-Hurricane-motorn. På den ordinarie körningen fick alla Aeros omslutande vindrutor och bakrutor i ett stycke och en ny instrumentpanel, till och med Lark. Alla 1954:or fick större bakljus, "huva" strålkastare och parkeringsljusramar och olika stötfångarskydd. Namnskyltarna var lite blandade på de vanliga bilarna.

För inlämning en högerstyrd Willys Ace från 1954. Vår avsändare köpte bilen i Sydafrika och fick den skickad till USA. Han var förtjust i bilen på grund av att hans far ägde en Willys-återförsäljare under 1950-talet i New Ulm, Minnesota. Bilen är helt sönderriven till ramen och minutiöst restaurerad. Under denna process citerades karosseriverkstaden som sa att det var fantastiskt att bilen inte hade någon rost, troligen på grund av det torra klimatet i Sydafrika.

Exteriör

Mycket raka rostfria stålpaneler med genomtänkta luckor pryder alla aspekter av denna 4-dörrars Ace. Efter att ha tagits bort helt från ramen slipades alla ytor och målades sedan om den mildjupa rödbruna färgen som du ser på den här bilen nu. En enkel frontgrill med en horisontell stång som stöder ett W i grillöppningen och en stötfångare med vertikala skydd nedanför tillsammans med den stiliserade jethusprydnaden visar vägen. På vardera sidan finns ett glänsande listspjut och alla fönsterlister är kromade och har nya gummitätningar.



På baksidan finns 2 "bump ups" ovanpå de bakre fjärdedelarna och i hörnen finns de staplade bakljusen inom glänsande ramar. Ett annat W-märke finns i mitten av bagageluckan, och nedanför är en nästan perfekt stötfångare med fler vertikala tryckknappar fäst. Kroppsmatchande rödbruna stålfälgar med en W-märkt månkeps i mitten är omslutna av breda vita väggdäck runt om.





Interiör

Också helt restaurerad ser vi grå vinylpaneler med rödbrun metallram och glänsande knoppar och ställdon för dörrpanelerna. En lång solid röd vinylbänk med breda tuck och rull sömmar är framtill, och en annan bänk är samma mönster och material baktill. Dessa bänkar är nästan perfekta i sin presentation. Framtill har en glänsande rödbrun metallinstrumentbräda en oval insats framför den högra drivern. Denna har en ny rund hastighetsmätare och Willys lånar från flygindustrin, använt sig av massor av drag och blanka knappar till alla reglage. En stor rund svart bakelittratt med en kromad hornring och ytterligare ett W-märke i mitten framtill på denna instrumentbräda. Den 3-växlade manuella växelspaken sitter på vänster sida av pelaren. Rena som nya grå heltäckningsmattor täcker golven. Ovanför ett tätt panelat grått innertak precis som dörrarna. Dessutom en lapp till bagageutrymmet som har ett nytt gråtrutigt vinylfoder och ett klistermärkesdäck tillsammans med domkraften och hjulnyckeln. Allt i utmärkt skick.

Drivlina

Mer perfektion under huven i form av en rak 6-cylindrig motor med 226ci L Head. Den är målad slagskeppsgrå och har en 2-pipig förgasare på toppen. En 3-växlad manuell växellåda finns på baksidan med en 3,54 bakaxel. Denna motor har byggts om helt och hållet av en maskin

Som man kan förvänta sig av en ram av restaurering är allt vi ser snyggt undermålad rostfria ytor, och inte ens någon vägsmuts. En ny bränsletank, nya bromsar och fullt fungerande oberoende fram- och bladfyäderupphängning bak är på. Trumbromsar alla sörjer och ett glänsande enda avgasrör arbetar sig bakåt genom det perfekta black metal-fältet.

Körbarhet

Det tar lite tid att vänja sig vid eftersom det är en högerförare. Det började direkt med bara lite manuell choke och efter en kort uppvärmning var vi iväg till testbanan. Här gick den väldigt fint, även om växellådan var lite petig när man gick från ettan till tvåan. Alla andra funktioner fungerar som de ska.

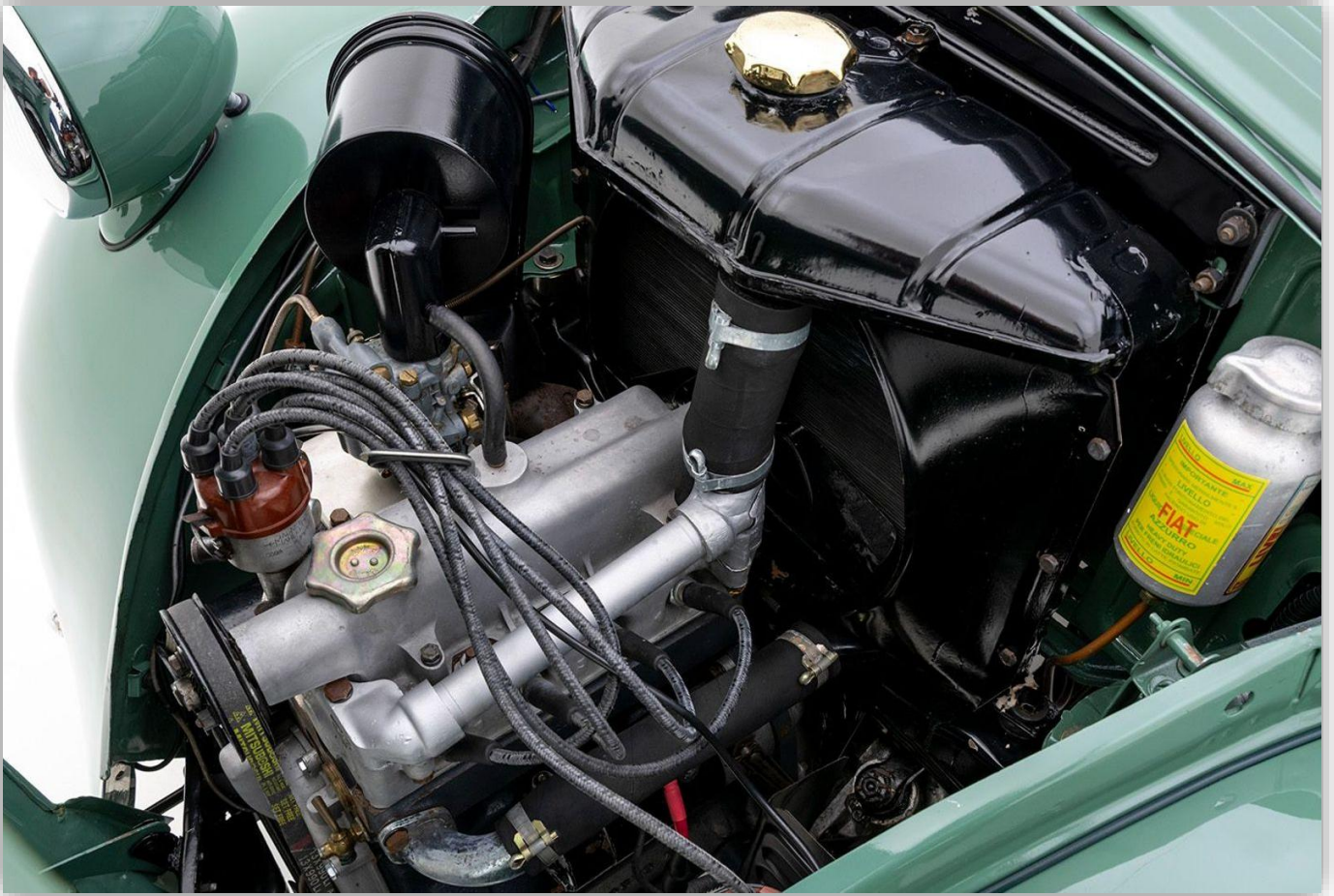
En AACA Jr-pristagare från 2010, och en perfekt tvåårig restaurering som täckte alla baser och vi har nu ett mycket fint exemplar från 1954. Låt oss kalla det ett ess i hålet?!

10. Fiat 500 1948

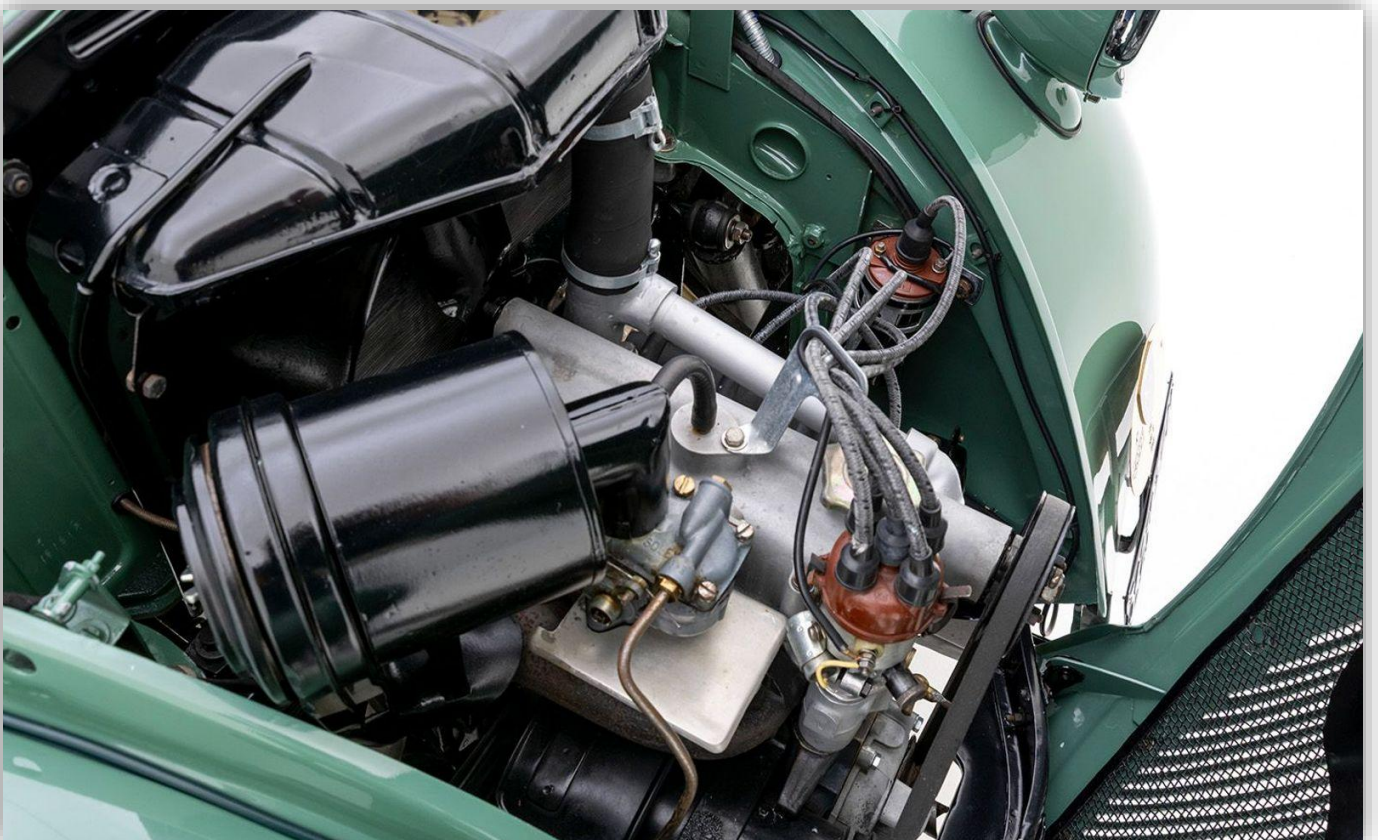


Få bilar har lämnat ett så outplånligt avtryck i populärkulturen som Fiat 500 A "Topolino". 500 lanserades officiellt 1936 och var Fiats ambitiösa svar på den växande efterfrågan på massbilar i förkrigstidens Europa – en liten, prisvärd och ekonomisk bil som var utformad för att ge vanliga italienare rörelsefrihet. Även om den bar det formella namnet "500" blev bilen snabbt känd under sitt kärleksfulla smeknamn, "Topolino" - italienska för "liten mus" - tack vare sin lilla storlek, korta överhäng och älskvärda mynningsliknande nos.





Topolino konstruerades under ledning av den briljante Dante Giacosa och var allt annat än enkel under sitt charmiga yttre. Den hade en vattenkyld, frontmonterad fyrcylindrig motor och individuell framhjulsupphängning – anmärkningsvärt avancerad för sin klass och tid.





De tidigaste bilarna använde en lätt kvartselliptisk "balestrino" bakfjädring, medan senare modeller i den första serien antog mer konventionella halvelliptiska bakre bladfjädrar för att förbättra stabiliteten och öka lastkapaciteten. Topolinos smarta förpackning, robusta enkelhet och blygsamma driftskostnader gjorde den till en enorm framgång och fick ikonstatus i Italien och långt utanför.





Denna Fiat 500 A Topolino Transformable från 1948 är ett särskilt förtjusande och exceptionellt restaurerat exemplar av denna älskade italienska mikrobil. Färdig i en varm, tidsenlig nyans av pistagegrönt över en brun tyginteriör, presenterar den med en detaljnivå och finish som sällan ses på bilar av den här storleken eller klassen. Kvaliteten på restaureringen är omedelbart uppenbar, med blank lack, fint inriktade karosspaneler och korrekt restaurerade lister. Det fällbara canvastaket verkar praktiskt taget oanvänt, vilket ger en sömlös kontrast till den mjuka gröna kroppen och frammanar den enkla elegansen i efterkrigstidens italienska design.

Invändigt är interiören underbart inredd i solbränt tyg med matchande dörrkort och golvmattor i gummi. Presentationen är ren och autentisk, med härliga tidsenliga detaljer som ställverk, målade ytor på instrumentbrädan och en stor, centralt monterad hastighetsmätare. Allt har restaurerats med omsorg och subtilitet och hedrar Topolinos enkelhet utan överdriven utsmyckning.

Under motorhuven ligger Fiats geniala 569cc raka fyramotor, tillsammans med en 4-växlad manuell växellåda. Med blygsam kraft men mycket lite vikt att trycka på levererar Topolino en livlig och underhållande körupplevelse i stadshastigheter och är en idealisk kandidat för avslappnad touring eller lokala evenemang. Den mekaniska presentationen är snygg och korrekt, matchar bilens kosmetiska skick och ser till att den är lika trevlig att köra som den är att se.

Elegant, älskvärd och restaurerad till en anmärkningsvärt hög standard, exemplifierar denna Topolino det allra bästa av Italiens mest älskade personbil. Oavsett om den beundras för sin industriella historia, sitt karismatiska utseende eller helt enkelt för den glädje den ger åskådarna, är denna Fiat ett lysande exempel på småskalig körning på rätt sätt.



11. Grattis Autobianchi Primula!

Publicerad 5 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

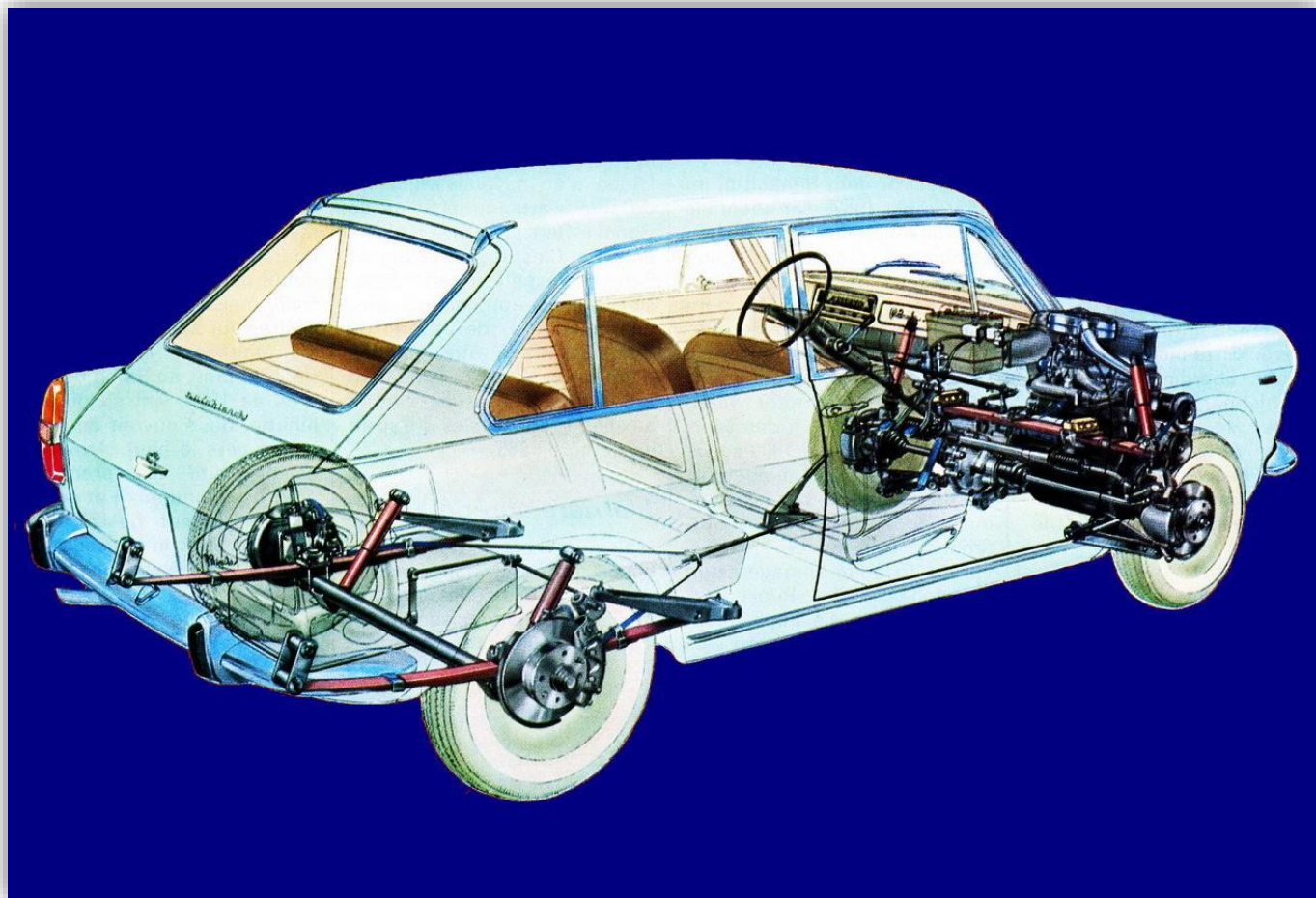
När vanligt folk väljer att fira Adela och Heidi väljer vi att säga grattis till Autobianchi Primula.



Det hade bara gått några år från det att Fiat bytt konstruktionsideal. Eller rättare sagt kompletterat sin sedan begynnelsen inkörda filosofi med konventionell bakhjulsdrift och motorn fram. Det nya var bakmotor, en vettig princip när det gällde att möblera en modern utrymmeseffektiv småbil.

Succéerna avlöste varann, först Fiat 600 och två år senare minimalistiskt sköna 500. Konceptet, lanserat av chefsingenjören Dante Giacosa, låg i mitten av 1950-talet helt rätt i tiden. Så kom BMC Mini 1959 och ställde det mesta på ända. Det gick alltså att både ha en rymlig kupé i kombination med säker framhjulsdraft, bara man ställde motorn på tvären och såg till att komprimera storleken på hjul och övriga komponenter.

Giacosa förstod omedelbart de dramatiska fördelarna. Men den storskaliga industriella verkligheten underlättar inte hastiga kursförändringar. Produktionen var i full gång och de säkra pengarna rullade in då Fiat sprutade ur sig små 500:or och 600:or och högre upp i bilklasserna välgjorda och omtyckta bakhjulsdrivna modeller.



En fascinerande mix av gammalt och nytt. Helt rätt tänkt i frontänden med tvärställd maskin och framhjulsdraft. På sitt sätt också med rattväxel, vilket gav plats för fötter och välbefinnande. Men rattväxel var ändå på väg ut 1964, så som det ologiska bilmodet föreskrev. Skivbromsar runt om, klart ovanligt i mitten av 1960-talet. Men vad ser vi i bakvagnen, uh, bladfjädrar! Jättebra för bilekonomin, mindre lyckat ur körsynpunkt. Japanerna hängde kvar längs med kombinationen.

Lösningen på Giacosas experimentlusta blev Autobianchi, ägt av Fiat. Här kunde man till fullo utforska det nya moderna konceptet lite i lugn och ro. Prova i mindre skala och sedan utvärdera inför nästa stora kursbyte, för ett sådant blev det med Fiat 128. Man valde inte att göra en ny småbil utan gick upp den storleksklass som verkade ha störst tillväxtpotential nu när Europa lagt de dåliga tiderna bakom sig. BMC 1100 och 1300-modeller stod som förebild. Primula blev framför allt en direkt konkurrent till den av Innocenti licentillverkade BMC 1100.

Namnet valdes säkert inte av en slump. Primula stammar från latinets primus, den förste. Utöver konceptet med tvärställd motor (från 1100D) monterades en kuggstångsstyrning, något man hittills inte provat på. Den tekniskt moderna framtoningen underströks med skivbromsar runt om.

Till skillnad från BMC valde man att lägga växellådan bredvid motorn och därmed blev drivaxlarna olika långa.

Lanseringen skedde 1964 och modellen utvecklades i flera varianter, bland annat till ett småaffig coupé designad av Carrozzeria Touring. Primula förnyades med motorer ända upp till 1 438 kubik. 1970 var sista året.

Primula var på vippen att bli Årets Bil 1965, en titel som gick till BMC 1800.



Just ovanlighetsfaktorn spelar in i bedömningen av designen. Man associerar till en BMC 1100 och då framstår Primula som något av en skuggfigur. Men en närmare granskning och man ser fina proportioner och trevliga detaljer.



Autobianchi Primula 5-door 1964–70





12. Saab 92B 1953-56



Saab gav ursprungligen 92:an en mycket liten bakruta och ingen bagagelucka, vilket tvingade ägarna att lasta bagageutrymmet från insidan.

Dessa egenskaper gjorde mycket för bilens strukturella styrka men mycket lite för dess synlighet eller praktiska egenskaper, så 1953 tillkom en mycket större bakruta och en bagagelucka.

92B, som den uppdaterade versionen kom att kallas, hade också mer bagageutrymme och ett större utbud av karossfärger.

Den 764 cc stora, tvåcylindriga motorn fick också en uppgradering, vilket resulterade i en effektökning från 25 hk till 28 hk.





13. Fredagsfilmen: Auto Union 16 Cylinder

Racedag 28.09.2024 - 29.09.2024

Edelweiss bergpreis Rossfeld 2024



FILM: <https://youtu.be/Wpju5TForxw>

Auto Union Typ C fanns 1936-37. Motorn var en kompressormatad V16 på 520 hästkrafter. Upphovsmakaren var Ferdinand Porsche. Bilen ska ha varit svårkörd men det kompen-serades av den oerhört starka motorn. Njut av ljudet mot slutet av filmen när bilen körs på bana!



Roger Warolin