



Noble M400 2006

1. Volkswagen ID.Polo
2. Så mycket kostar det att äga och serva en Koenigsegg
3. Kina förbjuder infällda dörrhandtag i elbilar
4. Nu skärps kraven på fysiska knappar
5. Kina inför regler för elbilars förbrukning
6. Nu har Tesla tillverkat 9 miljoner elbilar globalt
7. Du bör alltid ha en kork i bilen
8. Varannan ny buss är helt elektrisk
9. Scantias succé i Sverige
10. Audi Q7 V12 TDI
11. Wartburg Sports Car 313/1
12. Noble M400
13. Volkswagen Typ 34 Karmann Ghia
14. Grattis Skoda Felicia



1. Volkswagen ID.Polo

3 jan. 2026

Interiören i VW ID.Polo ser ut som en bil & kommer till framtida VW-bilar också



FILM: <https://youtu.be/LSFmn8NRMzE>

Jag har fått möjlighet att ta en titt på nya Volkswagen ID.Polo och dess interiör. I denna video går jag igenom baksätet, framsätet, ratten, skärmar och känsla i material som Volkswagen har i nya ID.Polo.



Christoffer Gullin



2. Så mycket kostar det att äga och serva en Koenigsegg

Magnus Fröderberg

2025-12-27

Allt är som bekant relativt. I jämförelse med en Bugatti Veyron är en Koenigsegg en riktig budgetbil.



The Stradman med sin Koenigsegg Agera på garageuppfarten i Arizona

Den amerikanske youtubern **The Stradman** (James Condon) privatleasar en Koenigsegg Agera för blygsamma 365 000 kronor i månaden.

Inför en tur från hemmet i Arizona till Florida, där han skulle testa bilens angivna toppfart på 380 km/h, lämnade han in bilen för sin årliga service för att minimera risken för skador vid toppfartstestet.

– **Idag ska jag betala den** dyraste servicekostnaden jag betalt under hela mitt liv, **säger The Stradman i en video.**

Den årliga servicen i USA kostar 190 000 kronor, rätt lite i förhållande till leasingkostnaden varje månad.

Billig i drift jämfört med Bugatti

Koenigseggs servicekostnad kan jämföras med Bugatti Veyron som tillverkades i 450 exemplar under tio år. **Bara att byta olja i en Veyron kostar 240 000 kronor** då det är en mycket komplicerad process.

Nya tändstift till Veyron går loss på 210 000 kronor. En ny uppsättning däck kostar 364 000 kronor, men det är inte allt. Var 1 600:e mil ska fälgarna bytas – till en kostnad av 478 000 kronor.

Utöver grundservicen valde The Stradman även att fixa andra saker inför toppfartsförsöket. Nya däck visade sig inte kosta mer än 30 000 kronor. Den totala kostnaden för hela servicen landade på 614 000 kronor.

Glöm inte att kolla att andra är försäkrade

Förutom servicen tilkom 110 000 kronor för att frakta bilen till och från Florida. Den största delen av kostnaden är försäkring.

Och apropå försäkring så kommer The Stradman med en viktig konsumentupplysning för alla hyperbilsköpare. Det gäller att kolla så att verkstaden man anlitar är rätt försäkrad.

– Många superbilägare riskerar allt när de lämnar in sina bilar till service på verkstäder utan försäkring, säger The Stradman.

LÄS ÄVEN:**Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron**

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

Email: magnus@automotorsport.se



3. Kina förbjuder infällda dörrhandtag i elbilar

Christoffer Lindén 2025-12-30

Infällda dörrhandtag hyllades som framtiden. Nu sätter Kina stopp efter dödsolyckor och växande kritik.



FILM: <https://youtu.be/4ol8aJtBXvk>

De ser futuristiska ut. De fälls ut med ett tryck. Och de har blivit något av ett designmärke för moderna elbilar. Nu har samma lösning hamnat i skottlinjen.

Från och med den 1 januari 2027 planerar Kina att förbjuda infällda och elstyrda dörrhandtag på personbilar. Bakgrunden är oro för säkerheten, efter flera allvarliga olyckor där dörrar inte gått att öppna när strömmen brutits, enligt **Sixth Tone**.

För förare och passagerare kan sekunder vara skillnaden mellan liv och död. Det är just där problemen uppstår.

Läs också: Är BYD-offensiven att ta på allvar?

Nya regler ska fungera utan el

Förslaget kommer från Kinas industri och IT-departement och ingår i ett större paket med sju nya fordonsregler. Kravet är tydligt.

Alla bilar under 3,5 ton måste ha både invändiga och utvändiga dörrhandtag som fungerar mekaniskt. Dörren ska kunna öppnas även om bilen är strömlös efter en olycka.

Reglerna omfattar också tydligare märkning, placering av handtag och krav på hur lås och upplåsning ska fungera vid strömavbrott.



Xiaomi SU7 Ultra har hamnat i fokus i Kina efter att elstyrda dörrhandtag kopplats till säkerhetskritik och nya regler.

Dödsolyckor satte fart på debatten

Debatten tog fart efter en dödsolycka i Chengdu i oktober 2025. Enligt kinesiska medier gick bilens dörrar inte att öppna, vilket försvårade räddningsarbetet. Tre personer omkom i en liknande olycka i Tongling.

I båda fallen handlade det om elbilen **Xiaomi SU7 Ultra**, som saknar ett synligt mekaniskt ytterhandtag. Enligt uppgifter var det invändiga nödhandtaget svårt att hitta, även för räddningspersonal.

Konsumentorganisationer i Kina har samtidigt rapporterat om barn som klämt fingrarna i utfällbara handtag samt om dörrar som frusit fast vintertid.

Kritik även från biltillverkare

Även inom bilindustrin växer kritiken. Wei Jianjun, ordförande för Great Wall Motors, har öppet ifrågasatt lösningen.

Han menar att infällda dörrhandtag varken sparar energi eller ökar säkerheten, utan snarare skapar nya risker i vardagen.

Liknande frågor har även väckts i USA, där trafiksäkerhetsmyndigheten utreder problem med dörrhandtag på **Tesla Model Y** efter dödsolyckor.



Christoffer Lindén

4. Efter kritiken: Nu skärps kraven på fysiska knappar

Publicerad 2026-01-01 16:16

Text Erik Söderholm

Euro NCAP inför nu tuffare regler för att få toppbetyget fem stjärnor. Vissa funktioner måste kunna styras med tydliga knappar.



Nästan alla bilmärken har infört stora pekskärmar som styr många av funktionerna. Det är dock inte alltid någon bra lösning för trafiksäkerheten, och det har [kritiserats hårt från olika håll](#).

Inför 2026 **skärps kraven** hos krocktestorganisationen Euro NCAP. För att få toppbetyget fem stjärnor måste vissa funktioner och finesser kunna styras med fysiska knappar eller reglage.

Det handlar alltså inte om något förbud mot att använda pekkänsliga reglage, touch-knappar och "svepytor". Men för den som vill ha full pott gäller det att uppnå Euro NCAP:s krav.

Exakt hur kraven ser ut går vi igenom i [den här artikeln](#). Den viktigaste nyheten är att alla "tidskritiska" funktioner, som exempelvis blinkers och vindrutetorkare, ska ha ett fysiskt reglage, och det ska dessutom finnas på en plats som föraren förväntar sig.

I enskilda fall kan dock Euro NCAP gå med på en touch-knapp även för dessa funktioner, så länge den fungerar vid alla tillfällen. Det avgörs från fall till fall.

Andra funktioner som är mindre kritiska behöver inte ha någon fysisk knapp, men de kan behöva finnas i synfältet.



Bilens strålkastarläge ska kunna ställas in med ett fysiskt reglage eller med touch-knapp, men då får den ligga högst två steg ned i undermenyerna för att få poäng.



Euro NCAP vill att växelväljaren är fysisk och inte digital, som i Tesla, för att få poäng



Erik Söderholm

5. Snålare modeller på gång? Kina inför regler för elbilars förbrukning

Carl Undéhn 2 jan 2026



Redan tidigare fanns det i Kina statliga rekommendationer för hur mycket energi elbilar inom olika klasser bör förbruka. Kina blir nu det första landet i världen att införa bindande regler för elbilars förbrukning – regler som dessutom ställer högre krav på tillverkarna jämfört med de tidigare rekommendationerna.

Enligt kinesiska [medieuppgifter](#) slår reglerna fast att bilar med en tjänstevikt på "omkring" två ton får ha en förbrukning på 1,51 kWh per mil. För bilar med lägre tjänstevikt gäller lägre förbrukning. En direkt jämförelse med förbrukningssiffrorna för bilarna som säljs här i Sverige är däremot svårt att göra. De kinesiska siffrorna baseras på landets kör-cykel CLTC, som är mer förlåtande än WLTP-cykeln som används här i Europa. En ungefärlig tumregel är att bilarnas räckvidd enligt CLTC är omkring 30 procent mer jämfört med siffrorna som anges enligt WLTP.

Reglerna gäller för bilar som byggs från och med i år, och då även för modeller som redan finns ute på marknaden. Det innebär att tillverkare eventuellt måste ändra på drivlina eller mjukvara hos befintliga modeller för att kunna sälja nya exemplar av dem på den kinesiska marknaden.

De nya reglerna uppges vara en del av en större satsning på att öka energieffektiviteten i landet och minska utsläppen av koldioxid. Intressant blir att se om de nya reglerna kommer innebära mer effektiva drivlinor hos elbilar från kinesiska tillverkare. Fram tills nu har flera av modellerna som lanserats här snarare bjudit på mycket kraft och fyrhjulsdraft.



6. Nu har Tesla tillverkat 9 miljoner elbilar globalt

Posted by Kristofer Rask december 30, 2025



Tesla berättar nu i ett kort inlägg att man tillverkat totalt nio miljoner elbilar globalt. Milstolpen firades vid Tesla-fabriken i Kina som producerade jubileumsbilen, en vit Tesla Model Y.

– Vårt nionde miljonte fordon globalt har precis rullat av produktionslinan på Giga Shanghai. Tack till alla våra ägare och stödet runt om i världen, skriver Tesla Asien i ett officiellt uttalande.

Lao Zhu, Teslas högsta chef i Kina kommenterar också milstolpen med orden: ”Grattis till alla Teslas fabriker för denna fantastiska milstolpe. Tack till våra ägare för ert fortsatta stöd”.

Den första elbilen tillverkade Tesla 2008. Det var en elektrisk Roadster som tillverkas i endast omkring 2500 exemplar.

Den hade ett batteri på 53 kWh, en räckvidd på omkring 400 kilometer och klarade sprinten 0 till 100 km/h på 3,7 sekunder. Den var banbrytande för sin tid och lade grunden till Teslas fortsatta satsning på mer folkliga elbilar och större produktionsvolymmer.

Tesla har idag fabriker i USA, Tyskland och Kina där den största volymmodellen är suven Tesla Model Y. Tesla erbjuder också Model 3, Model S och Model X samt den uppseendeväckande pickuppen Cybertruck.



Kristofer Rask

7. Du bör alltid ha en kork i bilen

Artikel av Emil Martesen 26 december 2025 2 min läsning

Få bilförare känner till det geniala knepet: Därför bör du alltid ha en kork i bilen



De flesta bilförare har varit med om det.

Du öppnar bildörren, sätter dig bakom ratten och möts av en lukt som bäst kan beskrivas som en blandning av fukt, gammalt kaffe och något du helst inte vill identifiera närmare. Många tar snabbt till doftgranar, spray eller dyra specialprodukter.

Så använder du korken på rätt sätt

Nästa gång du öppnar en flaska vin kan korken med fördel få ett nytt liv.

Samla några stycken och placera dem diskret i bilen – till exempel under sätena, i dörrfickorna eller i bagageutrymmet.

Effekten märks inte direkt, men efter några dagar upplever många att lukten i bilen har minskat avsevärt.

Vill du dessutom ha en lätt och behaglig doft kan du försiktigt spreja korken med parfym eller en eterisk olja.

Korken suger upp doften och släpper ifrån sig den långsamt, vilket ger ett betydligt mildare och mer diskret resultat än traditionella luftfräschare.

Mindre imma och bättre inomhusklimat

Korkens förmåga att absorbera fukt ger även en extra bonus. Mindre fukt i kupén innebär färre problem med immiga rutor – särskilt under fuktiga perioder eller vintertid.

Resultatet blir bättre sikt och ett behagligare klimat i bilen, utan att du behöver göra något aktivt.

8. Nytt rekord: Varannan ny buss är helt elektrisk

Av Maths Nilsson 3 januari 2026, 10:16

Elbussar tar över i Sverige. Under 2025 slog andelen rekord. Volvo och Scania är marginaliserade.



Bussmarknaden i Sverige går betydligt bättre än lastbilarna. Det blev rekord under året med en ökning på 149 procent. Det är den högsta nivån på 50 år och förklaras till största del av de stora leveransstörningarna under 2024 som försenade leveranser till 2025, i synnerhet av elbussar. Det som verkligen sticker ut är övergången till elbussar i Sverige.

Nästan varannan ny buss i Sverige drivs nu av el. Andelen elbussar gick upp från 31,6 procent 2024 till 46 procent under 2025. Det är framförallt bland de tunga bussarna över 16 ton som de elektriska bussarna ökar, med hela 278 procent. Volvo och Scania dominerar helt på lastbilar i Sverige, men när det gäller bussar är de fränkörda. I Sverige dominerar Mercedes-Benz och MAN marknaden, följda av Solaris, BYD och Setra.





Blekingetrafiken är ett av alla bussbolag som gått över till el

LÄS MER:



Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal



Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...



Sveriges populäraste bilar 2022: Topplistor för...



Volvos skräcksifra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig



Det här kuggar flest på i körkortsprovet



Dömer ut dyr 98 oktan: "En stor lögn"



98 oktan gav bilen superkrafter: "Blev som ny"

9. Scantias succé i Sverige: Så dominerar de nu

Av Maths Nilsson

3 januari 2026, 09:24

Scania stärker sin dominans på lastbilar i Sverige. Här är tunga lastbilarna som sålde bäst i Sverige 2025. Så många rullar på el.



Mer än varannan ny lastbil som rullar ut på svenska vägar är en Scania. 2025 blev ett tufft år på lastbilsmarknaden. Under året registrerades 5023 nya lastbilar, det är en minskning med fyra procent. Men Scania lyckades hålla nollan och fick ut 2551 lastbilar. Det är lika många lastbilar som förra året, så när som på en enda lastbil. Det gör att de har 50,8 procent av svenska lastbilsmarknaden och slår nytt rekord.

Volvo kommer som god tvåa och fick ut 1914 lastbilar. Det är en minskning med nio procent och Volvos marknadsandel sjönk till 38,1 procent. Övriga märken är små i Sverige. Efter de två svenska dominanterna följer Mercedes-Benz, MAN och DAF. Andelen elektriska lastbilar i Sverige landade på 7,5 procent, en ökning med en procentenhet från förra året. Nu vill branschen ha bättre stöd till ellastbilar.

– För att öka efterfrågan på fossilfria transporter behövs fler styrmedel som bidrar till att kalkylerna går ihop. Konkreta förslag finns om nedsatt skatt för laddning och ett grönt transportavdrag till transportköpare, säger Mattias Bergman, vd på Mobility Sweden.



Av alla nya tunga lastbilar i Sverige är 7,5 procent eldrivna.

Populäraste lastbilarna i Sverige 2025

	Antal 2025	Antal 2024	YTD Δ%	Andel 2025	Andel 2024
Scania	2 551	2 552	0,0%	50,8%	48,8%
Volvo	1 914	2 097	-8,7%	38,1%	40,1%
Mercedes-Benz	321	377	-14,9%	6,4%	7,2%
MAN	111	91	22,0%	2,2%	1,7%
DAF	100	86	16,3%	2,0%	1,6%
Iveco	8	5	60,0%	0,2%	0,1%
Albach	7	9	-22,2%	0,1%	0,2%
Liebherr	2	2	0,0%	0,0%	0,0%
STX		2	-100,0%	0,0%	0,0%
Övriga	9	10	-10,0%	0,2%	0,2%
Totalt	5 023	5 231	-4%	100%	100%

Källa: Mobility Sweden



LÄS MER:



Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger...



Kungen ratar elbilar – äger några av Sveriges värsta...



Scanias nya elektriska superlastbil: "De har kört om Tesla"



Mordförsök mot Elon Musk: "Två galningar"



Test visar: Svenska lastbilar säkrast i världen



Scanias elektriska fiasko: "Det är hemskt dåligt"



Volvos skräcksifra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig

10. Enda bilen med en V12-diesel: Audi Q7 V12 TDI till salu

28 december 2025

Audi Q7 V12 TDI är en av de mest extrema dieselbilar som någonsin byggts. Nu finns ett ovanligt svensksålt exemplar till salu på Blocket. För den som vill äga en bit udda bilhistoria är detta ett relativt unikt tillfälle.



Audi Q7 V12 TDI är den enda massproducerade bilen med en dieseltolva under huven

Det rör sig alltså om den enda serietillverkade tolvcyldrig dieselmotorn, en motortyp man annars förknippar med lokomotiv eller båtar.

En diesel som skrev historia

När Audi lanserade Q7 V12 TDI 2008 gjorde man något ingen annan tillverkare vågat. En tolvcyldrig diesel i en serieproducerad personbil. Motorn är på 6 liter med dubbla turboaggregat och levererar 500 hästkrafter samt 1000 newtonmeter. Det är siffror som än i dag imponerar och som förklarar varför modellen fått närmast mytisk status.

Trots en tjänstevikt på över 2,6 ton klarar bilen 0 till 100 km i timmen på cirka 5,5 sekunder. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 knyck. Det gör Q7 V12 TDI till en av sin tids snabbaste stora suvar, samtidigt som den behåller Audis fokus på komfort och stabilitet.

Läs också: [Här är nya Blocket – allt du behöver veta inför biljakten](#)



När modellen lanserades var det bland det lyxigaste man kunde få i bilväg

Teknik med rötter i Le Mans

Motorn kan förenklat beskrivas som två sammankopplade 3,0 TDI V6:or. Inspirationen hämtades från Audis Le Mans-framgångar med dieselracingbilen R10 TDI, även om motorn i Q7 är en helt egen konstruktion. Kraften skickas via en sexstegad Tiptronic-automatlåda till alla fyra hjulen.

En annan teknisk höjdpunkt är bromsarna. Q7 V12 TDI var den första Audin som fick kol-fiberkeramiska bromsar som standard. De enorma bromsskivorna och åttakolvsocken fram är nödvändiga för att hantera bilens prestanda och vikt, och bidrar till att bilen känns trygg även i ytterfilen på autobahn.



Till salu: [Audi Q7 V12 TDI](#)

Kortlivad och extrem toppmodell

Audi Q7 V12 TDI låg högst upp i modellprogrammet för första generationens Q7. Nypriset var mycket högt och i Sverige kostade bilen omkring 1,2 miljoner kronor i grundutförande. Produktionen pågick endast under några få år fram till 2012 och totalt byggdes bara ett begränsat antal bilar. I Sverige finns i dag endast 14 registrerade exemplar.

Exteriört känns V12 versionen igen på bredare hjulhus, mer aggressiv front, unika fälgar och dubbla ovala avgasutblås. Interiören är i princip fullutrustad från fabrik med läderklädsel, Alcantara-innertak, luftfjädring och ett kraftfullt Bang and Olufsen-ljudsystem.

Timingen var riktigt dålig och Q7 V12 TDI var tänkt att även lanseras på den amerikanska marknaden. Finanskrisen 2008 satte emellertid stopp för planerna och gjorde att modellen blev svårsåld över hela världen.

Exemplaret på Blocket

[Bilen som nu är till salu](#) är svensksåld och helt original förutom vinterfälgarna som sitter på. Enligt annonsen är bilen i fråga fullservad enligt Audis intervaller med dokumenterad historik. Utrustningslistan är lång och inkluderar bland annat panoramaglastak, keramiska bromsar, Alcantara-innertak och premiumljud.

Q7 V12 TDI är dessutom en mycket kapabel dragbil. Med 1 000 newtonmeter i vridmoment och fyrhjulsdraft klarar den tunga släp med lätthet. Samtidigt rymmer den upp till sju personer och fungerar förvånansvärt bra i vardagen.

I skrivande stund betingar exemplaret till salu 239 000 kronor. Det som utmärker den är den blåa lacken medan många exemplar är gråa eller svarta. [Det finns även ett exemplar på Blocket](#) som har trimmats till 600 hästkrafter och 1 200 newtonmeter men som kostar drygt 120 000 kronor mer.



Q7 V12 TDI räds inte motorvägen

Så är Audi Q7 V12 TDI att köra

Undertecknad har fått möjlighet att provköra en Q7 V12 TDI och det rör sig sannerligen om en upplevelse som saknar rim och reson. Redan vid lätt gaspådrag känns det som om hela bilen spänns upp, som om drivlinan laddar innan den släpper lös ett vridmoment som saknar motstycke.

1 000 newtonmeter i standardutförande är inte en siffra man förstår förrän man upplever hur bilen bokstavligen skjuts fram, oavsett hastighet eller växel. Det finns alltid mer kraft än man ber om.

Trots en tjänstevikt på över 2,6 ton känns Q7 V12 TDI märkligt obehindrad i motorvägsfart. Accelerationerna är brutala snarare än snabba, som ett diesellok som aldrig verkar få slut på dragkraft. Det är inte en bil som hetsar eller eggjar till sportig körning, men den inger en nästan orimlig känsla av överlägsenhet. Allt sker utan ansträngning.

På landsväg påminns man däremot snabbt om formatet. Bilen är bred, tung och kräver respekt. Keramiska bromsar är därför inte en lyx utan en nödvändighet, och de levererar med imponerande pondus. Audi Q7 V12 TDI handlar inte om körglädje i klassisk mening, utan om något helt annat och man får en körupplevelse som helt enkelt inte existerar längre.

Audi Q7 V12 TDI är en udda fågel

Med dagens utsläppsregler och elektrifiering är chansen närmast obefintlig att vi någonsin får se en ny diesel-V12 i en personbil. Det gör Audi Q7 V12 TDI till ett tydligt tidsdokument från en era då ingenjörerna fick ta ut svängarna fullt ut.

Den kommer inte nödvändigtvis bli en mångmiljonbil i framtiden, men dess bestämt unika drivlina gör den till en samlarpjäsa för individer med bestämt obskyr bilsmak.



11. Wartburg Sports Car 313/1 är en av de hetaste tvåtaktarna någonsin

Av Frank B. Meyer

10 december 2025 06:00



Wartburg Sports Car 313/1 (1957–1960)

Väldigt vacker bil, fantastiska proportioner, lekfulla detaljer – men ärligt talat: tre-cylindrig tvåtaktsmotor, vem ser fram emot den?

Alla som någonsin har hört den! Detta beror på att motorn i Wartburg 313/1 sportbil erbjuder dubbla förgasare och ökad prestanda.

313/1 sportbil har sina 50 hk – 13 hk mer än i Wartburg 311-teknologidispensern – tack vare det högre kompressionsförhållandet (7,6:1 till 8,0:1, serien är mycket varierad), modifierad tidtagning, polerade in- och överloppsportar och naturligtvis förgasarsystemet.

De två flatflödesförgasarna från VEB Berliner Vergaserbetrieb är placerade i sidled intill motorn i detta tidiga exemplar. Genom två separata oljefilter suger trecylindern luften direkt in i förgasarna – vid konstant hastighet snurrar den tyst, men när den varvar dånar den som från jakthorn.



Hans Fleischer, en utbildad maskinist, gav Wartburg 313/1 dess form som karossdesigner (han kallade sig inte konstruktör).

Med 50 hk och 140 km/h var Wartburg 313/1 den snabbaste DDR-bilen under sin tid, men med en egenvikt på 910 kilo vinner den idag inte längre trafikljusrace.

Det spelar ingen roll. På full gas dånar trecylindern framför kylaren iväg med ett ljud som nästan gör alla andra bilar bleka.

Genom detta varvar den bättre än de västerländska konkurrenterna från sin tid, inklusive Porsche 356.

I mycket låg hastighet blandas en liten tvåtaktslukt med blomsterängarnas bukett. Ytterligare en anledning att köra snabbare.

Första växeln sitter längst ner fram, andra längst fram högst upp, tredje längst bak och fjärde längst bak. För att backa, dra ut spaken, framåt, upp. Avstånden är korta, och krafterna ganska höga. Tredje och fjärde växeln har längre utväxling än i 311, så det är klokt att varva ut andra växeln ordentligt. Inget bättre än så!

Att 313/1 var en dröm bevisas av dess medverkan i det mest drömlika programmet på DDR-televisionen: i avsnitt 88 av Sandmannen.





De två BVF H 362-förgasarna med sportluftfilter, till höger i färdriktningen, trumpetar infernalt.

Teknisk data Wartburg sportbil 313/1

- **Motor** Trecylindrig tvåtakts radmotor, långsgående fram, två flatflödesförgasare
- **Förflyttning** 900 cm³, borrh x slag 70,0 x 78,0 mm
- **Prestanda** 37 kW (50 hk) vid 4200 varv/min
- **Max. vridmoment** 88 Nm vid 3750 varv/min
- **Kör** Fyrväxlad manuell växellåda, framhjul
- **Acceleration** 0–100 km/h: 27,9 s (AUTO BILD-mätvärde)
- **Toppfart** 140 km/h
- **Chassi** Oberoende framfjädring, triangel, bakre styv axel, släpparm, tvärgående bladfjädrar runt om
- **Bromsar** fram/bakre trumma/trumma/trumma
- **Däck** 5.90-15
- **Längd/bredd/höjd** 4360/1570/1350 mm
- **Hjulbas** 2450 mm
- **Konsumtion** 9–11 liters blandning/100 km
- **Tankkapacitet** 40 liter
- **Egenvikt** 910 kg
- **Fabrikspris** (1959) 19 800 DDR-mark/8500 D-Mark



Frank B. Meyer

12. Noble M400 är mycket bil för pengarna

Andrew Newton den 30 november 2024

Ingen gör sportbilar lika bra som britterna gör



FILM: https://youtu.be/LmBRVfJ_5ac

Obskyra märken, härliga glasfiberkarosser, hög prestanda, plundring av reservdelar och en (ibland) charmig brist på förfining är delar av bilar från kungariket. Och när det gäller sällsynthet och prestanda erbjuder några av dem mycket valuta för pengarna. Till exempel 2006 Noble M400 som såldes denna vecka för **\$86,625** är den näst dyraste Noble vi har sett på auktion, och den dyraste som sålts på Bring a Trailer. Men när man tänker på hur mycket bil köparen fick till det priset är det svårt att kalla det en dålig affär.





Efter att ha skapat de tidiga modellerna för både Ultima och Ascari var ingenjören och designern Lee Noble redan ett stort namn i världen av brittiska sportbilar med låg volym när han grundade sitt företag med samma namn 1999. Nobles följer samma grundläggande formel: kraftfull motor bakom föraren, bakhjulsdrift och kaross av glasfiber eller kolfiber. Den första Noble, kallad M10, utvecklades snabbt till den **M12**, som var företagets första volymmodell.





Tidiga M12:or fick en tvärställd 2,5-litersversion av Ford Duratec V-6 kopplad till en sexväxlad Getrag manuell. Porsches kapabla händer och **Cosworth Cosworth (Cosworth)** hade redan rört Duratec, men Noble modifierade den ytterligare med två turboaggregat för 310 hästkrafter och 320 lb-ft. Den ultimata utvecklingen av den bilen var dock M400. En slagvolym på 3,0 liter, smidda kolvar och olika turbos hjälpte till att öka produktionen till 425 hk och 390 lb-ft, vilket pressade en bil under 2400 pund till 60 mph i det låga 3-sekundersintervallet. M400 lade också till uppgraderad fjädring och en främre krängningshämmare. Antispinn, krockkuddar och ABS fanns inte med på listan över standardutrustning (eller tillval). De flesta källor pekar på en produktionsserie på 75 bilar, även om vissa hävdar ett högre antal.

Precis som med M12 outsourcade Noble monteringen av M400 till ett företag som heter Hi-Tech Automotive i Sydafrika. Ett litet antal av dem såldes i USA genom ett företag som heter 1g Racing i Ohio, och som ett kit för att komma runt säkerhets- och utsläppsregler. Priserna var några tusen dollar mindre än 100 000 dollar. Inte en bil för folket alltså, men trots ordet "Noble" på näsan behövde man inte heller vara medlem av aristokratin för att äga en.

Alla som har kört en Noble kommer att säga att det är en *gas*, och i dess **2007 test, Bil och förare** utbrast: "Här har vi en byggsats som är beboelig, raffinerad, dumt snabb... Accelerationen är desorienterande och skrämmande till en början, som när du vaknar från drömmen där du faller och du släpper ut ett pinsamt skrik. Bakom brandväggen levererar sexan med dubbelturbo ett raspigt avgasljud tillsammans med visslande turbos och en wastegate som spricker som Indiana Jones piska." Låter spännande. Vägtestarna berömde också M400:s balans och förutsägbarhet på gränsen.

M400 såldes den här veckan ursprungligen ny i Ohio, har bara en ägare från ny och visar 2758 mil på vägmätaren. Den har också en efterföljande motorbyggnad som inkluderade nya kolvar och topplock, reviderade turbos, en större intercooler och skraddarsydda avgassystem. Den är snygg, snabb, sällsynt och knappt använd.

Andra Noble M12s/M400s har sålts i USA i intervallet \$50K till \$60K. Det är **Lotus Elise** och **Exige** Pengar för en som är mycket kraftfullare än båda, även om dess märke är mindre prestigefyllt. Så även om över \$86K är betydligt mer än resten, är det fortfarande så mycket bil för pengarna. Jag kan inte låta bli att tänka på vad en Porsche med den här typen av prestanda skulle kosta.



13. Volkswagen Typ 34 Karmann Ghia 1963



Trepartnerskapet mellan Volkswagen, Karmann och Carrozzeria Ghia föddes ur efterkrigstidens ekonomiska boom, som såg medelklassens köpkraft växa exponentiellt. I takt med att köparna krävde mer av sina bilar blev stil och prestanda de främsta försäljningsargumenten. Volkswagen byggde sitt namn på den "billiga och glada" Beetle, så tanken var att en snygg sportig coupé skulle kunna stärka deras image, särskilt på den kritiska USA-marknaden. Men boffinerna i Wolfsburg var tveksamma till att ge grönt ljus, eftersom produktionen redan var på maximal kapacitet med Beetle- och Type 2-bussarna. Räddningen för projektet kom via Wilhelm Karmann, som var angelägen om att säkra mer av VW:s verksamhet utöver de begränsade karossbyggda cabrioleterna Beetles som han redan byggde. Han erbjöd VW att använda hans produktionslinje och yrkesarbetare för den nya sportiga bilen och tog med Gigi Segre från Ghia ombord för att stå för stylumen. Den vackra nya Volkswagen-bilen delade sin grund med Type 1 Beetle, vilket innebar att den var enkel, robust och pålitlig. Den vackra italienska stilen gjorde Type 14 Karmann-Ghia till en klassiker över en natt, som förblev i stort sett oförändrad och allmänt älskad under hela sin 19-åriga produktionsserie.

Volkswagen tänkte att de inte kunde överleva på enbart typ 1-skalbaggar och diversifierade med en ny familjebilplattform. Den nya Type 3 från 1961 var tänkt som en mer mogen bil med överlägsen kraft, utrymme och förfining jämfört med Beetle. Tre standardkarosser erbjöds på en gemensam plattform och var funktionella och respektabelt utformade med en stark likhet med VW-familjen. Volkswagen ville ha en flaggskeppsmodell för att marknadsföra Type 3 och vände sig återigen till Karmann och Ghia för att skapa den. Den nya Karmann-Ghia 1500, allmänt känd som "Type 34", var en helt annan bil än Type 14 Karmann-Ghia, och den hade en skarp och sofistikerad styling som Sergio Sartorelli hade skrivit för Ghia. Tack vare den härliga men arbetsintensiva karossen debuterade Type 34 som den dyraste VW:n på sin tid, och kostade motsvarande två välutrustade skalbaggar. Trots att den erbjöd många lyxfunktioner var priset svårt för kunderna att övervinna, och den såldes i relativt litet antal mellan 1961 och 1969.



På grund av VW:s rykte om värde i USA importerades Type 34 aldrig officiellt, vilket ytterligare minskade den totala försäljningen. Det uppskattas att bara ett par hundra exemplar har kommit i händerna på entusiaster genom åren, och de är bland de mest eftertraktade och distinkta luftkylda VW-bilarna.





Den Volkswagen Type 34 från 1963 som erbjuds här är ett exceptionellt välbevarat exemplar av denna sällan skådade Karmann-Ghia-variant. Denna mycket originella bil är uppfriskande ärlig och autentisk, upptäckt lokalt efter att ha legat undangömd i ett garage i flera år. Lackeringen är klar i en härlig tvåfärgad färgskala av Pacific Green med ett vitt tak och är ett fint komplement till den Ghia-designade formen och framhäver dess skarpa linjer och fascinerande detaljer. Karossen och strukturen är anmärkningsvärt solid, och den äldre lackeringen är attraktiv, med bara några få touchups och brister som passar bra med bilens autentiska karaktär. Nästan alla ljusarbeten är original och visar en måttlig patina på stötfångarna, i synnerhet. Den åker på krämfärgade stålfälgar i originalstil, utrustade med korrekta hundskålsnavkapslar och nya radialdäck.

Precis som exteriören är interiören otroligt välbevarad och verkar till största delen vara original för bilen. Sätena och dörrkorten är klädda i turkos konstläder med inlägg i tweedyg. Bortsett från en mindre brist på baksätet är klädseln i utmärkt skick och återspeglar den här bilens anmärkningsvärt välbevarade karaktär. Type 34 var den dyraste och bäst utrustade VW-bilen på sin tid, och kupén har en avgjort exklusiv känsla med unika tryckknappskontroller för torkare och lampor, en Bendix Sapphire-radio och distinkta VDO-instrument. Både främre och bakre bagageutrymmen behåller det ursprungliga grå vinylfodret, i utmärkt ordning.

Bilen är mekaniskt i gott skick och 1500 "pannkaks"-motorn ser snygg ut och går bra. Motorrummet har en lämplig nivå av patina, med tidsenliga fästen och tillbehör. Undertill ser golvplattorna och strukturen utmärkta ut, med endast några mindre ytkorrosioner noterade

Typ 34 Ghias är en otroligt sällsynt syn på våra stränder, särskilt i den här bilens anmärkningsvärt originalskick. Den är full av karaktär och är ett utmärkt val för bilar och kaffesammankomster, avslappnade klubbevenemang och vanlig körglädje med familjen.



Klassiker

14. Grattis Skoda Felicia!

Publicerad 14 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 14 januari då Felix och Felicia har namnsdag hänger vi på och hyllar bilvärldens Felicia!



Årets första bil med ett flicknamn är Skoda Felicia, en öppen variant av Skoda Octavia, märkets sista modell med motorn fram och drivning bak.

Felicia fanns med avtagbar hardtop och tillverkades i 14 863 exemplar mellan åren 1959 och 1964.

Efter socialismens sammanbrott tillägnade sig Volkswagen fabriken i Mlada Boleslav och använde namnet Felicia (som betyder lycka) på en av sina nya konstruktioner.



FILM: <https://youtu.be/hWH7A4-z8q0?t=63>





Roger Warolin