



*Maserati 3500 Spyder by Frua 1957.*

- 1. Nya förslaget som kan ta död på privatbilismen.**
- 2. Ford Mustang Mach-E AWD mot Tesla Model 3 Long Range.**
- 3. Nu kan du köpa ett eget bilmärke.**
- 4. Eldrivna oxen för tredje världen.**
- 5. Ford Sierra Cosworth.**
- 6. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym.**
- 7. 20 år med Porsche GT3.**
- 8. Grattis Ford Prefect!**
- 9. Rosberg mot Hamilton intar stjärnornas krig Extreme E 2021?**
- 10. Vi tar pulsen på Mikaela Åhlin-Kottulinsky inför Extreme E-premiären.**
- 11. Rattmuffen**



## 1. Nya förslaget som kan ta död på privatbilismen.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-04-01 kl 08:58.

**Bilens 70-åriga dominans kan vara hotad – enligt nytt förslag.**



I över 70 år har bilen varit central i stadsplanering och i detaljplaner för nya byggnader och stadsdelar. Exempelvis har kommunerna och ansvariga byggföretag varje gång det byggs nytt ett ansvar säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringar, transportlösningar och så vidare.

Bilen har alltså haft en central roll.

**Enligt ett nytt lagförslag** som lämnats in till regeringen så tappar bilen, i den bemärkelsen, sin särställning när man planerar för nya bostadsområden. Istället ska nya bostadsområden planeras så att behovet av biltransporter hålls nere.

I förslaget står det: "Vidare ingår att utreda om kommunen i högre utsträckning än i dag bör kunna avstå från att kräva att en obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon."

**Rörelsefriheten** ska istället säkerställas bil- och cykelpooler, med gång- och cykelvägar och bättre utbyggd kollektivtrafik och andra typer av mobilitetstjänster.

– Det behöver inte vara den egenägda bilen som ska dominera utan samtliga transportslag ska planeras likvärdigt av kommun. Nu kan man planera för färre p-platser till förmån för krav på mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster. Det nya förslaget ger kommuner större möjligheter för planering av hållbara transporter, säger den särskilda utredaren Johan Edstav till [Dagens Industri](#).

**Förslaget lämnades in till bostadsminister Märta Stenevi (MP) tidigare i veckan.** [Du kan läsa det i sin helhet här.](#)



**Patrik Lundin**

## 2. Ford Mustang Mach-E AWD mot Tesla Model 3 Long Range.

Publicerad 31 mars, 2021.

**Ford Mustang Mach-E kommer med skyhöga förväntningar. Vad annars när man väljer att bredda det ikoniska varumärket Mustang med en el-suv?**



**FILM:** <https://youtu.be/pSTh4QQsbG0>

På pappret låter allting så rätt: Ett gigantiskt batteripaket på 99 kWh (brutto), fyrhjulsdraft och en räckvidd på över 50 mil. Priset på 734 900\* kronor för den fullutrustade modellen som vi provar är ganska smaskigt men inte värre än andra elbilar. Framför allt med tanke på räckvidden. Instegsmodellen börjar på 574 900\* kronor och då får man ett batteri på 75 kWh (brutto) och bakhjulsdraft. Räckvidden ska då vara 440 km.

Jämförelsen med Tesla Model 3 funkar egentligen bara på ett prismässigt plan då den är en mindre bil. Long Range-versionen vi kör kostar 659 080 kronor och har en räckvidd på hela 580 km. Den större Model S börjar på 974 990 kronor\* och litar därmed i en annan ekonomisk liga. Trean får vara med för att den har fått en uppdatering och för att det är en amerikansk tillverkare med 15 års erfarenhet av att bygga elbilar. En lämplig måttstock.

Hos Ford har experimentlustan fått löpa fritt. Den jättestora skärmen (15,5 tum) på mittkonsolen är nästan ett måste på en modern elbil. Denna har ett volymvred och avstängningsknapp. Enkelt och smart. Mindre smart däremot är E-latch. Det omständligt komplicerade sättet att öppna dörrarna. Då är vanliga dörrhandtag bättre.

Interiören är modernt lågmäld med snygga materialval. Bang & Olufsen-högtalarna ger inte bara ett schyst ljud, de är också trevliga att se på. Kupéutrymmet är luftigt och stolarna är breda och fina, men inte så sportiga. Lastutrymmen är goda, frunken rymmer 81 liter och tack vare kombibakdelen får man in större last än vad VDA-litrarna skvallrar om.

Provbilen har dubbelglas fram vilket ger en låg ljudnivå i kupén. Fjädringskomforten är sportigt fast men har ändå en behaglig följsamhet när man kommer upp i fart. I låga hastigheter upplevs den stötig.

Som elbil är Ford Mustang Mach-E överlag lyckad. Man har hittat många egna lösningar istället för konventionella och man har implementerat dem på ett sätt som funkar. Priserna är rimliga (för nu). Ford har skrivit avtal med Volkswagen om att få använda deras elbilsplattform MEB för en kommande elbil. Då lär elbilsrevolutionen komma på riktigt.

\*Före bonus

### Fakta Ford Mustang Mach-E

- **Batteri:** 99 kWh (brutto)
- **Effekt:** 351 hk
- **Vridmoment:** 580 Nm
- **Drivning:** Fyrhjulsdrift
- **Räckvidd:** 540 km (WLTP)
- **Maximal laddeffekt:** 150 kW
- **Max dragvikt:** 750 kg
- **0–100 km/h:** 5,1 sek
- **Toppfart:** 180 km/h
- **Förbrukning:** 21,0 kWh/100 km
- **Pris:** **734 900** kr (före bonus)
- **Rival:** Jaguar I-Pace

### Fakta Tesla Model 3 Long Range

- **Batteri:** 80 kWh (brutto)
- **Effekt:** 462 hk
- **Vridmoment:** 639 Nm
- **Drivning:** Fyrhjulsdrift
- **Räckvidd:** 580 km (WLTP)
- **Maximal laddeffekt:** 250 kW
- **Max dragvikt:** 1 000 kg
- **0–100 km/h:** 4,4 sek
- **Toppfart:** 180 km/h
- **Förbrukning:** 16,0 kWh/100 km
- **Pris:** 659 080 kr (före bonus)
- **Rival:** Polestar 2

*Källa: Wayke*



### 3. Nu kan du köpa ett eget bilmärke.

Anders Nilsson 2021-04-04.

#### Hade ambitionen att bli en rival till Ferrari



**FILM:** <https://vimeo.com/68331441>

**Har man drömt att köpa ett eget bilmärke har man nu chansen, om man har en slant över. Företaget hade ambitionen att kunna utmana och bli en rival till Ferrari, men så blev inte fallet.**

Har du någon gång önskat att kunna vara ägare till ett bilmärke? Nu har du chansen, om du har 675 000 dollar över (cirka 5,9 miljoner svenska kronor). Visst, man kan köpa ett antal fina sportbilar för den, men man kan även köpa amerikanska Falcon Motorsports. Företaget bildades 2011, och producerade sju exemplar av Falcon F7 som drivs av motorer från C6 [Chevrolet Corvette](#) Z06.

Nätsajten [Jalopnik](#) berättar att Falcon Motorsport grundades av Jeff Lemke och siktade på att bli en amerikansk rival till Ferrari, dock gick allt åt pipan. Priserna för en ny Falcon F7 var runt 250 000 dollar (cirka 2,2 miljoner svenska kronor), så de var svårsålda. Nu finns hela F7 produktionslinje till salu via [Loopnet](#) och inkluderar alla verktyg, formar och andra föremål som tillhör företaget.

Utöver detta finns dessutom alla logotyper, slogans, varumärken, affärshemligheter, formler, uppfinningar, tekniska data, elektroniska databaser, alla ritningar, licensavtal och all andra äganderätt, samt egendom som användes i tillverkningen av Falcon F7. I försäljningen ingår också såklart en fullt fungerande Falcon F7.

**Relaterade artiklar:**



**[Nu har du chansen att köpa Elton Johns Maserati](#)**



**["Corvette" från Fast & Furious 5 auktioneras ut](#)**



**[Officiell: Nya Hyundai Ioniq 5](#)**



**[Tesla Roadster försenas](#)**



#### 4. Eldrivna oxen för tredje världen.

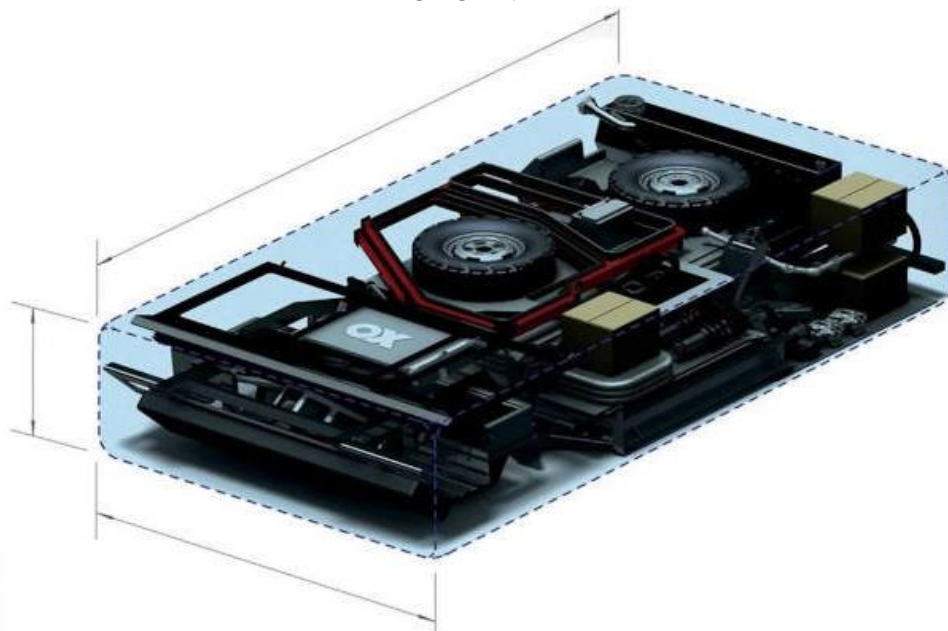
By Tibor Blomhäll | 30 mars, 2021 |

Engelska [OX Global Vehicle Trust](#) försöker som så många andra ta fram en eldriven lastbil. Men deras lastbil ska inte köra ändlösa mil på motorväg utan ta sig fram på "väglösa vägar" i tredje världen.



Lastbilen OX är nyskapande på väldigt många sätt. Till att börja med levereras den i platta lådor, mottagaren får montera ihop den som en IKEA-möbel. Två män sägs kunna skruva ihop den på sex timmar.





Istället för att skeppa en eller två lastbilar i en container kan man få plats med 6 byggsatser, vilket minskar leveranskostnaderna. (Och bilen byggs ihop av lägre avlönad lokal arbetskraft.)

Karossen består av spånskivor och lastbilen är designad för att vara lättbyggd och lättservad. Alla tre framfönstren är till exempel exakt lika stora för att kunna bytas sinsemellan, likaså höger- och vänsterdörr. Föraren sitter i mitten för att slippa olika varianter beroende på höger- eller vänstertrafik. Två passagerare kan få plats på var sin sida föraren.

De första OX prototyperna som togs fram 2018 hade förbränningsmotorer men ganska snart insåg företaget bakom eldriftens fördelar och den senaste prototypen som just nu testas live i Rwanda är eldriven.

OX lastbilen är 4.68 meter lång, 2.07 meter bred och 2.39 meter hög. Den har 2.96 meters axelavstånd och 25 cm markfrigång. 8.8 kubikmeter lastutrymme som kan ta 1800 kg last. Trots enbart framhjulsdraft har den enastående terrägegenskaper, klarar 40 grader uppför, 53 graders nerförsluttning och 1.3 meter djupa vattendrag.

OX har inte avslöjat batteripackets storlek men menar att med full last klarar lastbilen 10 mil på en laddning. Tycker du det låter lite kom då ihåg att OX inte kommer tugga motorvägsmil utan skeppa bönders last till närbelägna marknaden.

Förutom själva lastbilen planerar OX skapa en hel ekosystem kring transport. Det är inte bönderna själva som ska köpa lastbilen, de har inte råd med den. De ska istället kunna beställa körning av sina varor till marknaden via 2G telefoner (ja, till och med fattiga bönder i Afrika har tillgång till mobil nuförtiden). OX föraren kan plocka varor från flera bönder på väg till marknaden.

Företaget som tillverkar OX hoppas kunna erbjuda en snabb och billig transportsätt åt bönder i fattiga länder. Där de idag enbart har cykel eller enkla oxkärror som alternativ. Eller gamla dieseldrivna lastbilar. Tack vare eldrift blir OX inte enbart renare för miljön – även driften blir billigare i länder med dyra bränslepriser men gott om solsken för solceller. Många utvecklingsländer satsar även på vatten- och vindkraft. Men till och med om OX laddas med dieselgenerator kommer den förbruka mindre bränsle än om motorn skulle sitta under motorhuven. OX laddar sina batterier i nerförsbacke och står aldrig på tomgång. De första lastbilarna i Rwanda levererar kaffebönor från plantage på höga höjder till inköpare i dalarna. Bromsenergin i de branta nerförsbackarna laddar batterierna inför återfärden uppåt igen.



## 5. Sierra Cosworth – rasande snabbt samlarobjekt.

Publicerad: 2021-04-04 10:15. Text: Robert Lagerström.

En gatbil som skapades för racing. Det var så som Sierra Cosworth kom till. Och resultatet blev ett kompetent och trimvänligt ekipage. För 30 år sedan var den snabb som blixten, och känns fortfarande rapp och underhållande i dag. Medaljens baksida är att modellen har blivit en klassiker och ett samlarobjekt. Med en ökande prisbild.



*Sedanversionen av RS Cosworth liknar dåtidens standard-Sierra. Den basunerar inte ut sin styrka och utvändigt är det bara några saker som utmärker den. Sammanlagt byggdes fler än 2,7 miljoner Ford Sierra, varav drygt 25.000 RS Cosworth.*

Vilken look! När Ford Sierra presenterades 1982 var den rena designbomben. Den strömlinjeformade bilen saknade de gamla vanliga kantiga linjerna. Så hade också en del Ford-kunder svårt att acceptera den moderna formgivningen.

Nykomlingen ersatte både tyska Taunus och brittiska Cortina, som länge hade varit så gott som samma bil. Bägge hade namn som var inspirerade av bergsmiljöer och med Sierra fortsatte Ford på temat. Sierra betyder kort och gott bergskedja på spanska.

Oväntat nog blev det bråk om modellnamnet. Det brittiska lilla kit car-företaget Dutton Cars hade redan en Sierra i vagnparken och valde att stämma Ford. Men engelsmännen förlorade. Domstolen ansåg att bilbyggsatser och fabriksstillverkade fordon tillhörde olika branscher och därför inte riskerade att blandas ihop.

### **Det krävdes ännu mer**

Under tiden slog Ford på stora trumman för sin Sierra. Designen var inte bara futuristisk utan skulle även vara så pass aerodynamisk att den gav 20 procent lägre luftmotstånd än konkurrenterna. Och strömlinjeformen gjorde nytta! Den som köpte bilen skulle få lägre bränsleförbrukning och en tystare kupé.

För att öka intresset för modellen lanserades den sportigare Sierra XR4i 1983. Den hade ett iögonfallande dubbelt spoilerarrangemang baktill och var försedd med en V6:a på 2,8 liter och 150 hästar. Detta innebar att 0 till 100 km/h kunde klaras av på åtta sekunder.



*Det finns gott om reservdelar, men saker som vingen och frontspoilern är inget som finns på vilken bilskrot som helst. Är de slitna, spruckna eller rent av saknas finns ett bra prutargument. Invändigt är det Recaro-stolarna som glänsar. Om de är utbytta eller utslitna är det rätt kört.*

Det var snabbt på dåtidens vägar, men räckte inte till för standardbilsracing. Det krävdes något extra! Eftersom Ford länge hade samarbetat med Cosworth var det naturligt att låta den välkända motorspecialisten ta fram en lämplig kraftkälla. Resultatet blev en turboladdad tvålitersfyra med dubbla kammar och 16-ventilstopp i aluminium, en kompetent spis som kunde ge 204 hästar samt ett vrid på 276 newtonmeter.

### **Riktigt rappt**

Sierra RS Cosworth visades upp 1985, började tillverkas året därpå och såldes som 1987 års modell. Den fick snart sällskap av RS 500 Cosworth på 221 hästar, en version som bara byggdes i 500 exemplar och såldes i Storbritannien. Den låga upplagan räckte precis till för att typa in modellen för Grupp A-racing, där den började tävla med 445 hästar.

I Sverige fick vi dock vänta. Ford hann lansera RS Cosworth med fyrdörrarskaross innan bilen hittade hit. Den var en ulv i fårakläder och hade allt som Fords nya målgrupper ville ha. Noll till 100 km/h avverkades på 6,3 sekunder – riktigt rappt på den tiden! – och därefter kunde ekipaget tampas med sportbilar upp till toppfarten på 221 knyck. Det var inte konstigt att den här bilen höjdes till skyarna.

Exteriört var den nya modellen väldigt lik en vanlig Sierra. Det var bara blygsamma detaljer som kännetecknade det sportiga syskonet, från stötfångare och luftintag till lättmetallfälgar och en liten vinge baktill. I kupén fanns en läderklädd ratt och stolar från Recaro. Självfallet hade bilen bromsar, hjulupphängning och chassi som tålde tuffa tag.



*Interiören är plastig och inte särskilt påkostad, men ändå tillräckligt ombonad för att kännas välkomnande. Inredningen är skramlig, vilket är typiskt för Ford från den här tiden. Men ratten stoltserar med läder! För övrigt hette sedanen Sapphire i Storbritannien och Mercur i USA.*

### **Vidareutvecklad 1990**

Redan till 1990 överraskade Ford med ett vidareutvecklat ekipage, med mer effekt och fyrhjulsdraft. Den senare var permanent med 66 procent av vridet fördelat till bakhjulen, vilket gav ett uppträdande som påminde om en bakhjulsdriven bil. Samtidigt hade Cosworth bytt eller förfinat större delen av motorkomponenterna, som block, topplock, kolvar, oljepump och svänghjul.

Spisen var fortfarande på 1.993 kubik men kunde nu klämma ur sig 220 hästar och 290 newtonmeter. Den extra vikten som fyrhjulsdraften adderade gav dock ett par tiondelar långsammare accelerationssiffror. Däremot hade Sierra 4x4 Cosworth en högre toppfart än sitt syskon.

Den rejäla prestandan slog an hos trafikpolisen i Stockholm, som körde en civil, modifierad Sierra under 1990-talet. Det fanns inte mycket på vägarna som kunde köra ifrån den, vilket de som inte hade rent mjöl i påsen visste. Om de såg ett blinkande blåljus i backspejeln var det bara att köra in till sidan och stanna.

### **Förvandling till samlarbil**

Sierra Cosworth blev en våt dröm i många pojkrum. Även om effekten räckte långt var motorn tacksam att trimma; bara genom chip, avgassystem och sportfilter kunde den skrämmas upp till 330 hästar. I tävlingssammanhang var bilen en dräpare i standardvagns-racing och rullade även bra i rallyskogen.



I dag ger originalhästarna förstås ingen hårresande prestanda. Bilen känns dock fortfarande snabb och plockar många poäng på den direkta känslan. Visst kan styrningen kännas lite sävlig, chassit något nervöst och växellådan aningen svampig, men i sin helhet är bilen väldigt underhållande att köra.

Den har inga elektroniska hjälpsystem utan ger i stället en belönande närvaro och feedback från vägen. Den svänger rappt in i kurvor och det är ett nöje att hålla understyrningen i schack med gaspedalen. Sierra Cosworth ger ingen knivskarp precision, men är absolut inte något trubbigt instrument.

Länge syntes bilen ofta på strippen och ute i trafiken, men har med tiden blivit ganska ovanlig. Den har fått kultstatus och i mångt och mycket förvandlats till samlarbil.

Så är också Sierra Cosworth en modern klassiker.

#### **Problem & värt att veta**

+ **UTSEENDE.** Modern och strömlinjeformad look? Nej, inte längre. Däremot bjuder Sierra Cosworth på ett klassiskt utseende, som dessutom väcker många racingminnen. Förutom den lilla vingen baktill är det inte många detaljer som skiljer bilen från en vanlig familje-Sierra.

+ **UNDERHÅLLANDE.** Bilen känns fortfarande snabb och ger stor närvaro och en direkt känsla från vägen. Den svänger rappt in i kurvor och det är buskul att hålla understyrningen i schack med gaspedalen. Självfallet är växellådan manuell och här är det enbart den ärliga kommunikationen mellan föraren och fordonet som gäller.

- **PROBLEM.** Trots snack om motsatsen är bilarna rätt robusta. Topplock, block och drivaxlar tål dock inte hur mycket pulver som helst. De sistnämnda hos de bakhjulsdrivna bilarna är diffade och slitstarkare än 4x4-modellens. En svag punkt är topplockspackningen, så kolla om spisen överhettas, locket till oljepåfyllningen är sörgjigt eller bilen lämnar vit rök efter sig. När det gäller rost drabbas RS Cosworth knappast mer än standard-Sierran. Vanliga ställen är i skarvarna mellan karossens plast- och plåtdelar. Däremot kan exemplar med gälar i motorhuven släppa in vatten, vilket kan orsaka korrosion av elektriska anslutningar.

- **LÄTT ATT STJÄLA.** Till och med en obegåvad biltjuv kan enkelt bryta upp låset på RS Cosworth och dra iväg. Det innebar att försäkringspremierna på modellen gick upp kraftigt under 1990-talet. Men i dag är läget annat. Bilen har blivit en klassiker som oftast omhuldas och står inlåst.

## MOTORNYTT

- ELEKTRONIK? Nej, glöm det! RS Cosworth har inga lyxiga elektroniska hjälpsystem över huvud taget. Å andra sidan ger bilen en basal körupplevelse med en närkontakt med underlaget. Eftersom Ford-handlarna inte trodde att de kunde sälja 5.000 exemplar av bilen, vilket krävdes för att klassa in den i Grupp A, pressades priset. Det innebar att ekipaget från början bara hade centrallås och elhissar som tillval, och endast kunde köpas i tre olika kulörer.



*Ford Sierra Ghia 1982.*



*Ford Sierra RS500 Cosworth Grupp A 1988.*



*Ford Sierra Cosworth 1993.*

### Tidslinje

**1982** Den strömlinjeformade Ford Sierra presenteras. Bilen ersatte både tyska Taunus och brittiska Cortina.

**1986** För att kunna vara med i standardbilsracing börjar Sierra RS Cosworth tillverkas, en blixtnabb bil med dåtidens mått mätt.

**1987** RS 500 Cosworth börjar säljas. Den byggdes bara i 500 exemplar, vilket precis räckte till för att typa in modellen för Grupp A-racing.

**1988** Inför detta år får bilen en fyrdörrarskaross med samma motor och drivlina som föregångaren.

**1990** Den fyrhjulsdrivna 4x4 Cosworth får premiär. Spisen har fått en rad mekaniska uppgraderingar och ger därtill lite mer effekt.

**1991** 4x4 Cosworth uppdateras lätt med bland annat ny instrumentbräda, andra fälgar och en hellackad bakvinge.

**1992** Efter drygt 25.000 byggda bilar tar Sierra Cosworth-serien farväl. Efterföljaren blir Escort Cosworth.

---

### SNABBA FAKTA

#### **Ford Sierra 4x4 Cosworth -90**

**Kaross:** 4-dörrars, 5-sitsig sedan.

**Motor:** Rak fyra, turbo, 1.993 cc.

**Max effekt:** 220 hk/6.000 rpm.

**Max vridmoment:** 290 Nm/3.500 rpm.

**Transmission:** Fyrhjulsdraft, femväxlad manuell låda.

**0-100 km/h:** Cirka 6,4 sekunder.

**Toppfart:** 240 km/h.

**Förbrukning:** 10,01 l/100 km.

**Nypris:** 242.800 kr.

### Motoralternativ

#### 1987-1991

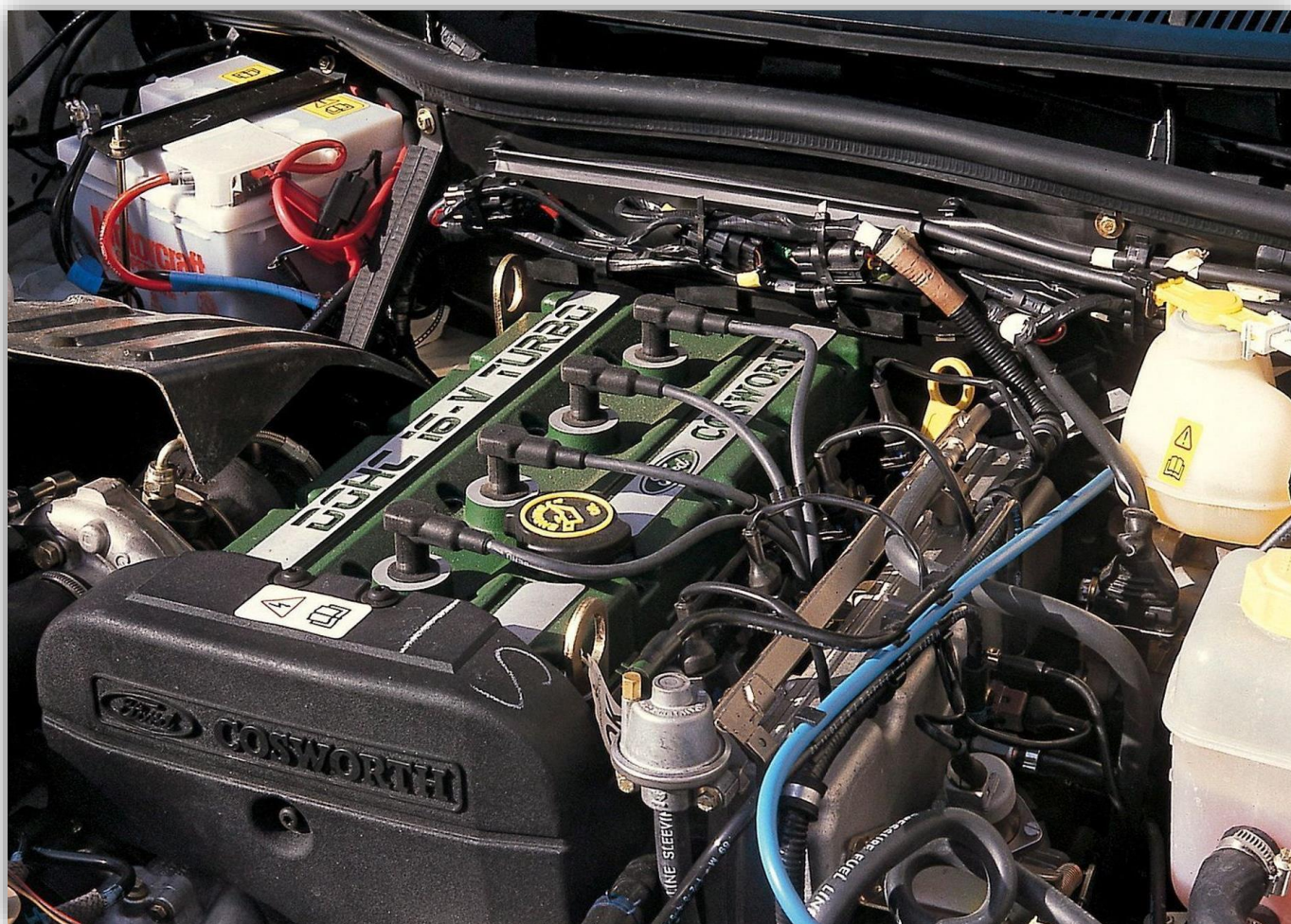
2.0 R4, 204 hk, 276 Nm

#### 1987

2.0 R4 221 hk 280 Nm

#### 1990-1992

2.0 R4 220 hk 290 Nm



*De tre motorvarianterna bygger på den raka YB-fyran på 1.993 kubik, även om den hos RS 4x4 hade fått större delen av komponenterna utbytta eller uppdaterade. Den gröna färgen på ventilkåporna berättar att bilen ska ha katalysator.*

### Uppgraderingar

Motorn har rykte om sig att vara bräcklig men tål en hel del. Med ett vanligt standardkit går effekten genast upp till 330 hästar. Det brukar en växellåda i bra skick klara, men inte mycket mer. 205-blocket, som sitter i de bakhjulsdrivna bilarna, bör inte få mer än 400 hästar. Det senare 200-blocket är tåligare. Att klämma fram rejält med effekt är inga problem, men det kostar tid och pengar.

### Priser

Med tiden har RS Cosworth stigit i värde. Vanligast är sedanen som kan kosta mellan 150.000 och 300.000 kronor. Detta gäller för både bakhjuls- och fyrhjulsdrivna ekipage. Dyrare är den ursprungliga tredörrarsversionen, som börjar på runt 250.000 kronor och kan stanna vid drygt en halv miljon. Värstingen är förstås RS 500 som har gått för mellan 600.000 och 900.000 kronor.

Självklart har en välvårdad lågmilare med bara en ägare en högre prislapp än en bil som har vässats sönder av en entusiastisk hobbytrimmare.

### Alternativen:



**BMW M3** En dräpare med samma vikt-/effektförhållande som RS Cosworth, och nästan identisk prestanda. Kostade dock nästan 80 000 kr mer 1990.



**Audi Quattro** Togs fram som en fyrhjulsdriven rallybil med en 2,1-litersmotor på nästan 200 hästar. Både motorvolymen och effekten ökades med åren.

### I korthet

- + Snabb kultklassiker
- + Tacksam motor
- + Själ och personlighet
- Har börjat bli dyr
- Få ex på marknaden
- Börjar bli till åren



**Robert Lagerström**



## 6. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym.

Publicerad 2021-04-03 kl 6:32.

TEXT Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN

När Saab 9-3 plötsligt blev en Cadillac var det starten på svanesången för det svenska bilmärket.



**Döende märken** är särskilt utsatta för desperata bildirektörers experiment. Anrika Studebaker i South Bend, Indiana, flyttades före nedläggningen i mitten av 1960-talet till Kanada och fick motorer från Chevrolet. Ärevördiga Packard pressades i slutet av 1950-talet in i läbbigt utspökade Studebakerkostymer, de så kallade Packardbakers, och tågade rakt mot graven.

Och så Saab, ja tänk allt vad som hände med Saab i GM:s tyglar innan slutet obönhörligen kom. Det blev udda modeller som [9-2X](#), baserad på Subaru. Det blev 9-7X, historiens enda Saab som kunde erhållas med samma motor som Chevrolet Corvette. Och världen fick se Cadillac BLS, baserad på sista generationens Saab 9-3.



**Bob Lutz, GM:s produktchef** med ett långt och tidvis ärorikt förflutet i bilindustrin både i USA och Europa, var hjärnan bakom dessa bastarder. Beroende på betraktarens läggning kan de ses som roliga kuriositeter värda att samla på eller som ren idioti.

Metoden att applicera olika GM-varumärken på bilar av alla slag i koncernens nätverk jorden runt var allt annat än ny när Saab 9-3 transformerades till Cadillac BLS för 15 år sedan. En tysk Opel hade alltid kunnat dyka upp som en brasiliansk eller sydafrikansk Chevrolet när man minst anade det.





**Men nu var det** alltså en riktig Cadillac som skulle byggas i Trollhättan och inte bara där; mot slutet av sin levnadsbana skulle BLS skruvas ihop också i Kaliningrad, av alla ställen. Blott Gud vet hur många gånger Cadillac försökt etablera sig i Europa i modern tid, alltid med misslyckat resultat. Men Lutz var ihärdig och lät ett par designers ta fram en utseende-Caddyfierad Saab som skulle få de snobbiga européerna på fall.

I Vi Bilägare nummer 7/2006 testades Cadillac BLS och fick en del beröm, bland annat för en behagligare fjädring än i motsvarande Saab. Designen ansågs tillräckligt annorlunda och inredningen var bitvis anpassad efter de krav man kunde förvänta sig att varumärkets anhängare hade. Halvljuset var bra, bara en sådan sak.

**Testentusiasmen** var ändå ljummen, precis som på andra håll i Europa. BLS var helt enkelt en konstig kuf, intrycket av nödtåtgärd överväldigande. Att BLS – somliga ville uttyda det som Bob Lutz Special – lanserades som kombi under 2007, Cadillacs första någonsin, hjälpte föga.

Andningshjälpen fick avbrytas i förtid. Redan strax efter debuten kom oroande rapporter om att "bilen bara byggdes på måndagar". Första året, 2006, blev det 3 257 exemplar och året därpå 2 772. Under 2009 byggdes de sista bilarna, sörjda och saknade av väldigt få – i alla fall då.

**Just nu finns fyra** till salu på Blocket. Kanske läge att samla på sig ett exemplar av "Standard of the World", Cadillacs gamla slogan?

Läs också: [Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde](#)



Calle Carlquist

[Provkörning: Cadillac BLS Wagon](#)



## 7. 20 år med Porsche GT3.

Av Kyle Fortune, Lee Sibley. Publicerad 2021-04-03, 10:02.

Det har gått två decennier sedan det som kan vara den bästa vattenkylda Porschen någonsin såg dagens ljus: 911 GT3. Vi detaljstuderar alla sex generationer!



*Denna artikel handlar om alla Porsche 911 GT3 fram till nu. GT3 generation 992 debuterar under första kvartalet i år – [här är 11 saker vi vet om den!](#)*

**Nämn "GT3" så kommer Porsches legendariska teckenkombination** att locka fram flera levande adjektiv: Högljudd. Otyglad. Ren. Mekanisk. Snabb.

Porsches GT3 är redan en ikon – en fantastisk bedrift med tanke på att modellen precis fyllt 20. Redan vid lanseringen strax innan millennieskiftet hade nya 911:an hävdats sig genom att slå varvrekordet för produktionsbilar på Nürburgring med en tid på 7 minuter och 56 sekunder, och med det gasat rakt in i hjärtat på beundrande entusiaster.

Byggt för att homologera Porsches racerbil var 911 GT3 först tänkt enbart för Storbritannien och det europeiska fastlandet, men har sedan dess blivit ett fenomen över hela världen, och GT3 är varje 911-generations höjdpunkt.

Vi har samlat alla sex generationer av Porsches GT3:or för ett väldigt speciellt test där vi återupplever en sportbil som alltid varit klassens herre på täppan. Vi inleder givetvis med 996 från 1999.

Enkel, kompakt, kraftfull och lätt. Nej, vi glömmet det sistnämnda för 996 GT3 var faktiskt tyngre än sitt Carrera-syskon. En hädelse bland sportiga 911:or, men övervikten kompenenserades med fina siffror i faktabladet. 996 är den ursprungliga GT3:an, och har skapat malen för de fem övriga bilarna som är med oss idag.



*Porsche 911 GT3 996.*

**Väsentligt för GT3 är motorsportavdelningens arbete** med att montera torrsumpsmotor M96/76. Mest känd som "Mezgern" efter ingenjör Hans Mezger. Ingen annan motor är så starkt associerad med en ingenjör, förutom möjligtvis Paul Rosche och V12:an i McLaren F1.

Mezgern är motorsport rakt igenom, den 3,6 liter stora boxersexan har fått lättare delar, speciella lågfriktionsytor, vevhus från LeMansvinnande GT1 och fyrventilstoppar som har släktskap med de som man finner i 959. Porsche använde också G96/90-växellådan som är lite tyngre än standardlådan, och som tillsammans med den extra kylning som motorn krävde står för mesta delen av viktökningen.



*Generation 996.1 känns igen på den "böjda" vingen och splitfälgarna med tio ekrar. Ja, och så givetvis strålkastarna som delades med samtida Boxster.*



Med 360 hästkrafter vid 7 200 r/min, och med rödmarkering vid 7 800 r/min, når 996 GT3 100 km/h på 4,8 sekunder och kan fortsätta upp till toppfarten på 303 km/h. Visuellt är den okomplicerad: smal kaross, bakvingen är mekaniskt justerbar och interiören är karg, men utan att kännas spartansk. 30 mm lägre markfrigång än en standard-Carrera med 18-tumsfälgar gör att bilen ser mer målinriktad ut. GT3:ans breda däck hjälper också till, 225/40 ZR18 fram och 285/30 ZR18 bak.

**Fjädringen har samma specifikation som på racerbilen** den är byggd för att homologera. Det innefattar ställbara krängningshämmare, ett fjädringssystem som är kompatibelt med racingfjädrar och utökade inställningsmöjligheter för axelgeometrin. Utöver det är de främre rotationspunkterna, fästena och hjullagren förstärkta för att klara av den extra påfrestningen som slicks innebär.

Även om den första GT3:an är oförskämt racingfokuserad innebär det inga stora uppoffringar i vardagen. Chassisättningen är fast men inte på bekostnad av komforten. Fjädringen är följsam och hjul- och karosskontrollen känns lättsam ute på vägen.

Den känns liten, inte enbart jämfört med efterföljarna. Den smala karossen, den uppräta vindrutan och de smala A-stolparna signalerar att bilen har åldrats en del, vilket inte är så konstigt då den lanserades redan 1999. Avsaknaden av mycket teknik som idag är standard i de flesta bilar förstärker känslan av att den har blivit till åren. Det finns inga knappar för körlägen, ingen PASM och inget antisladdsystem. Bilen är så renlärig som den kan bli, vilket är poängen.

**När man startar motorn** hörs det bekanta mekaniska tjattrandet som speglar bilens sportiga ursprung. Den har inte särskilt bråttom under 5 000 r/min, det räcker, men den är inte särskilt mycket snabbare än en standard-996.

Det blir dock ändring på när man låter varvtalsnålen klättra högre. Då går det snabbare, bilen flyger fram och motorns karaktär blir något helt annat. Den blir mycket aggressivare och den blixtrande accelerationen ackompanjeras av ett fantastiskt motorljud.



*Manuell låda, sexväxlad sådan, var det enda alternativet.  
Antalet elektroniska hjälpmedel: noll.*

Växlingarna är lätta och precisa men lådans slag är längre än förväntat. Kopplingen är så tung att finmanövrering blir tröttsamt, men den är perfekt avvägd för snabbare körning.

Om något är det styrningen som förvånar. Den är precis och informationen som förmedlas är tydlig, men responsen kräver lite tålamod. Första generationen GT3 är lik 911:or av den gamla skolan, genom lastväxling får man nosen in i kurvorna. Avsaknaden av elektroniska hjälpmedel är ingenting att frukta, bilen går ändå att utnyttja fullt ut och ju snabbare det går desto mer får man ut av den.

**Om vi endast hade kört** första generationen GT3 idag skulle vi inte på något sätt ha saknat de andra bilarna. Men jobbet måste göras, vi känner verkligen er sympati inför denna uppgift.

Vi älskar hur den andra generationen ser ut. Den enkla bakvingen, strålkastarna och de prydligare kjolarna. Designen är som i våra fantasiers bästa 996. Det tekniska är inte så annorlunda men under de fyra år som separerar generationerna åt har Porsche Motorsport lärt sig några nya knep.

En avgörande förändring är bytet till ett drive by wire-system som höjer effekten till 381 hk. Det är dock inte den ökade effekten som märks tydligast, det är istället det extra vridmomentet som gör den stora skillnaden. Ökningen till 385 Nm är inte massiv, 15 Nm, men det finns tillgängligt i en större del av varvtalsregistret. På låga varv är motorn piggare än tidigare, men den är fortfarande galen när man närmar sig rödmarkeringen, som ligger 400 varv högre.



*996.2 blev snyggare med mer skulpturala strålkastare. Eller? Spetsigare former på främre luftintagen och en mer traditionellt formad ving märks också. Viktigast av allt, en starkare och mer responsiv motor.*

Fjädringen är mer fokuserad och den går att ställa in ytterligare. Fram finns det lite extra gummi som håller tag i asfalten, framdäcken är tillsammans 127 millimeter bredare, samtidigt som bakdäcken växt till 280 (279,4) millimeter. Bromsarna är speciellt utvecklade för GT3 och de främre oken har fått en extra kolv vardera, nu sex stycken totalt.

**Fortsatt är GT3 delikat och genuin**, generation två känns väldigt mycket snabbare än föregångaren men man är fortfarande utan hjälp från moderna hjälpsystem. Detaljerna i återkopplingen till föraren är alltså grymt bra, men nivån för att nå bilens fulla potential finner man snäppet högre upp. För att få in nosen i kurvorna krävs fortfarande en del arbete men i mer alldagliga hastigheter känns bakvagnen lite mer välplanterad än tidigare. Den är utan tvekan bättre men det påverkar inte hur mycket vi åtrår den första generationen.

GT3-aerodynamikpaketet finns tillgängligt för standard 996.1 Carrera, men den briljanta Mezger-boxermotorn fanns endast till GT3.

996.2 har fördelen att, på pappret, ha de siffror och prestanda som är närmast sin värre RS-släkting.

**Bytet från 996 till 997** definierar en period av snabba framsteg hos Porsche. Aldrig tidigare har 911:an förändrats så mycket på så kort tid. 997 kom 2006 och hade en moderniserad instrumentbräda. 996:ans relativt enkla instrumentpanel fick flytta på sig för en mer komplicerad dito, med en skärm och massvis av knappar.

Både 996 och 997 känns daterade idag, 996 på grund av bristen på modern teknik och 997 på grund av att dåtidens moderniteter har åldrats dåligt. Det syns bland annat på 997:ans klumpiga krockkuddebestyckade ratt som ser fasligt stor ut jämfört med 996:ans nätta men enkla ratt, även den med krockkudde.





*Porsche 911 GT3 997*

Detaljer som dessa kan tyckas vara ganska irrelevanta eftersom man köper en GT3 för att köra den, inte för att trycka på knappar. 997 introducerade dock ett antal mycket viktiga sådana, som Porsche Active Suspension Management (PASM) och ett elektroniskt antisladdsystem som Porsche hävdar kommer från Carrera GT, och som sedan anpassats för GT3. Anti-sladdsystemet går dock att stänga av, om man håller in knappen.

Precis som i föregångaren finns en differentialbroms med 28 procents låsning vid belastning och 40 procent när man kliver av gaspedalen. Motorn är fortsatt den 3,6 liter stora Mezgern. Däremot tillåter den uppdaterade motorn varvräknarnålen att sträcka på sig ytterligare 200 r/min, hela vägen upp till 8 400. Detta genom ett förbättrat insug där gasspjälken har växt rejält, från 76 till 82 mm. Enligt Porsche ligger nu effekten på 415 hk. 115,3 hk per liter.

Sprinten upp till 100 km/h tar nu 4,3 sekunder, den snabbare accelerationen beror delvis på en lägre utväxling på andra växeln och snabbare växlingar. Även sexans växel har kortats och en växelindikatorlampa har lagts till om boxermotorns ylande inte är tillräckligt för att man ska komma ihåg att växla.

**996 GT3 har ett relativt subtilt yttre** medan 997.1 ser stridslysten ut där bilens arv från motorsporten syns tydligt. Aerodynamik har spelat en mycket större roll under designarbetet. Den svarta frontsplitern sticker fram under stötfångaren med sina många öppningar, som i sin tur är placerad under ett luftintag precis under frontluckans kant. Alltsammans för att främja luftflödet som kyler diverse delar framtill. Bak finner man ytterligare hål, och en massiv vinge som ger den 996.1-vibbar i profil. Fälgarna växer till 19 tum, 235/35 ZR19 fram och 305/30 ZR19 bak. GT3 997.1 har mer grepp, mer aerodynamik, mer kraft ... mer av allt.

996 var härligt delikat och 997 hade kunnat förlora det med "mer av allt-filosofin", men det har den inte gjort.



*I profil ser det nästan ut som om GT3 997.1 fått en variant på den bågformade vingen från GT3 996.1. Skoj!*

Det absolut bästa med 997:an är att den klarar av att ta ett steg uppåt prestandamässigt men ändå behålla den fina kontrollen och den underbara känslan. Siffrorna som är associerade med 997 kan kanske anses vara oväsentliga. Känslan som bilen erbjuder definierar körupplevelsen och dominerar sättet som bilen framförs på, och hur föraren involveras.

Om det finns något som betonar GT3 är det bevarandet av en manuell växellåda. Den sexväxlade lådan är en anakronism i en värld som erövrats av paddelväxellådor, men den är avgörande för 997 GT3:s attraktionskraft.



*Skalstolar, som sig bör. Manuell växellåda, som sig bör. Karossfärgad mittkonsol, kanske mindre "bör" på det tillvalet. Rattekrarna är fortfarande fria från reglage.*



*På GT3 997.2 ser vi återigen en mer traditionell vinge.  
Extra intressant är att fälgarna har försetts med centrumbult.*

997 GT3 måste köras, man kan inte slappna av, och engagemanget som krävs är inte tröttsamt utan tilltalande. Kopplingen är tung, växlingarna är snabba och precisa, och motorn – vilken motor! Den är friskare på låga varv men fortsatt förtjust i att varvas högt, och lätthanterlig även när man inte jagar rödmarkeringen. Men det är det värt att göra, GT3 vill att du ska vrida allt som går ur den och när man gör det är belöningen inte långt ifrån ett mekaniskt nirvana.



*Porsche 911 GT3 991.*



*GT3 991.1 blev den enda "halvgenerationen" som aldrig erbjöds med manuell låda.*

**Hur sensationell motorn än är**, är den inte dominant. Det är chassit som sticker ut, det ger möjligheten att utnyttja motorns fulla kraft samtidigt som kontrollbarheten förblir exceptionell. Det behövs ingenting som är snabbare, men tre år senare skulle Porsche ändå komma med en andra generation.

Trots mer kraft, 435 hästkrafter, från den nu 3,8 liter stora motorn är utsläppen lägre och därmed ekonomikalkylen lite bättre. Utöver det varvar den högre än tidigare, upp till 8 500 r/min.

Samtidigt blir de elektroniska hjälpmedlen fler i form av Porsche Stability Management (PSM), som tar hand om både stabilitetskontroll och antisladd. Systemet går att ställa i tre lägen: på, halvt urkopplat och fullständigt urkopplat, men även när det är igång är det så pass känsligt programmerat att det snarare kan ses som en hjälpare än ett hinder.

Man måste jobba på bra för att behöva någon hjälp av systemen ute på vanlig väg, åtminstone om vägen är torr. 997:ans grepp och kontroll är fenomenala, de lättare centrum-bultshjulen ger bättre hjulkontroll och fjädringen klarar galant av den hårfina kompromisen mellan sport och komfort.

Om den första generationen var hypnotiserande höjer nästa generation upplevelsen ytterligare. Den fina balansen, den fantastiska kontrollen, känslan och tyngden gör den till en av de mest renläriga bilarna som finns. Ja, det finns RS-modeller lite högre upp i modellhierarkin men vi utmanar vem som helst att klättra ur en 997 GT3 av någon generation utan att vilja hoppa tillbaka in i den direkt och köra ännu lite mer.



*I samband med uppdateringen till 991.2 adderades den vinglösa Touringvarianten.  
Endast tillgänglig med manuell låda.*

### **Komfort mot Clubsport**

**Bur, säten, bälten och en brandsläckare.** Det är ditt val, men för många är Clubsportpaketet ett måste till GT3.

Vi är inte helt övertygade om detta, GT3:ans attraktion är absolut bankörningsförmågan, men med största sannolikhet spenderar du majoriteten av tiden på allmänna vägar. Buren innebär besvär om du någon gång ska använda utrymmet bakom stolarna för bagage, och kupén blir även lite bullrigare med buren på plats.

Lättviktsskalstolarna är däremot ett givet tillval enligt oss, inte enbart för att standardstolens extra inställningar ger fler möjligheter till en obekvämt sittposition. Det bästa med skalstolarna är känslan som de tillför. Det är för mycket nonsens angående komfort eller Clubsport, köp den du helst vill ha och känn inte att du måste förklara ditt val för de som väljer annorlunda. Båda versionerna är helt fenomenala.

Det innebar väldigt stora förändringar när 997 GT3 ersattes av 991, som hade en aktiv bakaxel, elservostyrning – och den manuella växellådan försvann. Endast PDK-låda var tillgängligt.

**Skiftet blev som en jordbävning.** På presskonferensen vid lanseringen satt Andreas Preuninger och försökte försvara förlusten av den manuella lådan. "PDK är snabbare", sade han utan att se helt övertygad ut.

991 förväntades bli en annorlunda GT3, men hur annorlunda? Den är klart större än tidigare, 991 adopterade den bredare karossen från Carrera 4. Borta var Mezgermotorn, ersatt av en 3,8-litersmotor med ursprung i Carrera S. Borta var även den hydrauliska servostyrningen som ersattes med en elektrisk dito. Den manuella lådans bortavaro var dock den viktigaste förändringen, något som Porsche åtgärdade till generation 2 av 991 GT3.

Innebär det att 991.1 är en bil att förbise? Inte det minsta, den är en mer mångsidig bil utan att det tummar på den huvudsakliga attraktionen. Nu klämmer motorn ur sig 475 hästkrafter, varvar med oförtruten entusiasm och har grym respons med rödmarkeringen uppe vid 9 000 r/min.



*Porsche 911 GT3 av 2018 års modell.*

Smidigheten är fortfarande fantastisk och 991 lyckas krympa sig själv med hjälp av den tekniska arsenalen, som inkluderar bakaxelstyrning. Preuninger beskrev GT3:an som "omarbetad, uppdaterad, men fortsatt uppfriskande annorlunda".

**Han hade inte fel.** Fartresurserna är otroliga, och bilen har kvar alla elementära drag som definierar en GT3. Det vill säga fasthet, balans, fart, sensationella bromsar och en motor med ryggradskittlande respons. Det känns som att bilen är kopplad direkt till hjärnans synapser.

Den är dock lättare att köra tack vare PDK-lådan, samtidigt som den rånar puristerna på en av de saker som fick de tidigare generationerna att stå ut från mängden. Det är både en komplimang och ett klagomål, GT3:an är nu en mer användarvänlig bil både på vägen och på banan.

Greppet är fenomenalt i alla lägen och styrningen är delikat och känslig trots den elektriska servon. PDK-lådan gjorde det möjligt att montera en elektroniskt justerbar differentialsbroms, vars fördelar lyfter GT3:ans förmåga långt över vad 997-generationen klarade av.

Däremot finns det en hake med 991, och generation 991.2 löste det. Porsche erkände faktiskt sitt misstag, eller åtminstone anpassade sig till efterfrågan på en manuell GT3. Kanske var den manuella lådan även en tröst för alla de som missade den limiterade 911 R.

Växelspaken och kopplingspedalen var alltså tillbaka i generation två av 991, motorn förstorades till 4,0 liter och fick 500 hästkrafter – lika mycket som i tidigare generations GT3 RS. Att många fortfarande väljer PDK-lådan istället för den manuella (som är ett kostnadsfritt tillval) visar att Porsche hade rätt att lägga in den i utbudet, men att den manuella lådan finns kvar är ett bevis på hur mycket Porsche bryr sig om körupplevelsen.



*991.2 fick hungrigare luftintag, tunnare blinkers och smäckrare dörrhandtag.*

**Touringvarianten**, ett kostnadsfritt paket för de som valde manuell låda, är ett väldigt tilltalande alternativ. Den har samma grymhet och respons som de vingbärande GT3:orna men med en design som får den att flyga lite under radarn.

När man hoppar mellan de olika 991.2-bilarna märks det hur mycket växellådan påverkar körningen, Touring kräver konstant uppmärksamhet medan PDK-bilen tillåter lite andrum om det skulle behövas. De skiljer sig åt men båda är otroligt bra. Båda har solklar GT3-karaktär, prestanda och – viktigast av allt – känsla.

991 är en modern GT3 men den fortsätter att utmana och förvåna både när du klämmer ut de absolut sista varven och när du utnyttjar motorns kraft i mellanregistret. 991 GT3 gör båda sakerna speciella vilket understryker att den fortsatt är exemplarisk och näst intill unikt förarfokuserad trots att den omfamnar dagens moderna teknik. Den gör det däremot utan att förlora den analoga lockelsen.

Vi får vänta och se vad GT-avdelningen hittar på här näst, men ska vi följa historien är det säkert att anta att det blir ännu mer briljans från den mest frammanande nummer- och bokstavskombinationen i Porsches portfölj, som firar 20 år.

991.1 förändrade GT3-konceptet fullständigt med en bil som fungerar fint i vardagen och som erbjuder fantastiska prestanda och känsla när man än vill ha det.

Touringpaketet ger GT3 en traditionell 911-profil, där den fasta vingen är ersatt med en liten aktiv spoiler.

Den manuella lådans återkomst: 991.2 visade att Porsche lyssnar till de kunder som vill ha engagemanget som en traditionell växelspak innebär, istället för 991.1:ans paddelväxlade PDK-låda.

## 911 GT3 PLUS/MINUS

### 996.1

+ Originalen. Genuin, fantastiskt fin styrning. En sensationell förarbil som är rejält undervärderad för tillfället.

– Framvagnens respons kan vara enerverande om man inte är van vid det.

### 996.2

- + Mer kraft i mellanregistret, proppare utseende och bättre styrgrepp. Fantastisk att köra och inte hindrad av elektronik.
- Försök att hitta ett fint exemplar ...

### 997.1

- + Ändamålsenlig design som matchar bilens fantastiska (och ännu vassare) prestanda.
- Interiören har åldrats dåligt på grund av för tiden modern teknik, och antispinn visar att bilen tagit några steg på tekniksidan.

### 997.2

- + Motorn, växellådan, ljudet! Toppen av GT3:or bland puristerna.
- Puristernas favorit, absolut. Däremot har den PSM.

### 991.1

- + Prestanda och smidighet, en över lag bättre upplevelse. Går att köra till vardags.
- Ska det verkligen gå att köra en GT3 till vardags?

### 991.2

- + Gammalt och nytt blandas, Touringversionen är helt enkelt lysande.
- Vi skulle vilja ha en Touring med baksäte.

### Av Kyle Fortune

BEARBETNING: Elias Medelberg /// FOTO: Porsche

### Av Lee Sibley

BEARBETNING: Elias Medelberg /// FOTO: Porsche

### Relaterade artiklar:

[Ternström: Bilens från framtiden fyller 50 år!](#)

[Reportage: Fenomenet Tesla ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Exklusivt för Premiummedlemmar – Förnuft & Känsla: Toyota GR Yaris](#)

[Peder: Volvo är dumma i huvudet](#)

[TEST: Tre pampiga laddhybrider – BMW X5, Mercedes GLE och Volvo XC90 ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)

[Biltestarbloggen: Vi har plockat ut Ford Mustang Mach-E för test! ARTIKEL FRÅN RECHARGE](#)



## Klassiker

### 8. Grattis Ford Prefect!

Publicerad 16 april 2009

#### DAGENS NAMNSDAGSBIL

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Patrik och Patricia har namnsdag vill vi även uppmärksamma Prefect.



*Ford Prefect 4-door Saloon 1938–49.*

Prefect var en lite mer påkostad version av Ford Anglia som också byggdes av engelska Ford. Första Prefecten kom 1938 och var en utveckling av Ford Eight. Det var en mycket enkel bil. Prefect hade en **1,2-liters sidventilsfyra** och **treväxlad låda**, toppfarten tangerade 100 km/h men det tog en stund att komma dit.

Med ett uppehåll på fyra år mellan 1941 och 1945 byggdes Prefect med internbeteckningen E93A fram till 1949 då den ersattes av E493 som känns igen på att strålkastarna sitter i framskärmarna. Den hade fortfarande sidventilmotor och mekaniska bromsar och blev känd som "Korvståndet" i Sverige.

1953 kom en helt ny serie Anglia och Prefect. Självbärande kaross och individuell framhjulsupphängning samt hydrauliska bromsar tillhörde nyheterna. Men motorn var ännu den samma. Prefect kändes igen på vertikala ribbor i grillen och fyra dörrar. Prefect 100E som var bilens hela namn fanns fram till 1959 då 107E introducerades med en enliters toppventilmotor och fyrväxlad låda från nya Anglia. Tillverkningen lades ned 1961 och Prefect ersattes av Consul Classic.



*1953 kom en helt ny Prefect med självbärande kaross. Men motorn var samma.*



*När Anglia fick ny kaross 1959 fick Prefect behålla sin men fick del av Anglians nya framvagn och toppventilsmotor på 997 kubik.*

## 9. Rosberg mot Hamilton intar stjärnornas krig Extreme E 2021?

Av: Anna Andersson. PUBLICERAD: 2021-04-03 09.42.

Som teamkollegor låg de bakom stjärnornas krig. Nu möts Lewis Hamilton mot Nico Rosberg igen och den här gången är det en svensk som kan avgöra titelkampen. Här är det resultatet som räknas, säger Johan Kristoffersson.



*Extreme E kör sin premiär i Saudiarabien 2021.*

Svensken handplockades av F1-mästaren Rosberg till dennes team i den nya satsningen Extreme E. Mästerskapet tävlar med eldrivna SUV på fem platser runt om i världen som har drabbats hårt av klimatförändringarna.

Det är ett mästerskap som har lockat några av motorsportens allra största profiler. Tre av teamen tillhör tidigare världsmästare i Formel 1, ytterligare ett är regerande mästare i Indycar och på startlinjen står sex världsmästare från discipliner som Formel 1, Rally och Rallycross.

– Det känns verkligen nytt och fräscht, jag tvekade inte en sekund när Nico ringde, berättar [Johan Kristoffersson](#).

– Det känns väldigt rätt i tiden, med elbilar och miljö. Samtidigt är det är många väldigt duktiga förare med. Nico har varit väldigt tydlig, han vill ha bra resultat och vill att vi ska vara med och slåss om mästerskapet.

### **Många världsstjärnor i Extreme E 2021**

Svensken tävlar tillsammans med Molly Taylor som är den enda kvinnans om har vunnit Australiens nationella rallymästerskap. Tillsammans har de genomfört tester och tillbringat tid med sin teamchef Nico Rosberg, mannen som är den enda föraren som slagit Lewis Hamilton i kampen om VM-titeln i Formel 1 sedan det senaste reglementet infördes 2014.



*Johan Kristoffersson och Molly Taylor i Extreme E 2021*

Kampen mellan Rosberg och Hamilton är en av de tuffaste i F1-historien. De båda var polare när de anlände till F1, men under fyra år i samma team raserades vänskapen. Det var en extrem fajt både på och utanför banan och som troligen var en bidragande orsak till att Rosberg lade av så snart han vunnit sin VM-titel 2016.

– Nico har varit en del av världens bästa team under många år, han har en mycket god insyn i hur ett team ska fungera och hur det bör byggas upp. Han är väldigt närvarande och det finns mycket jag kan lära mig, säger Kristoffersson som vunnit tre VM-titlar i rallycross.

### **Hamilton vs Rosberg**

Bland motståndarna märks framförallt X44, teamet som tillhör Lewis Hamilton. Där tidernas mest framgångsrika rallyförare, Sebastien Loeb, tävlar tillsammans med Cristina Gutiérrez som satartat i samtliga Dakarrallyn de senaste fem åren och som 2021 blev den andra kvinna i historien att vinna en etapp.

– Det är ett väldigt bra startfält och det kommer att bli häfta race där vi kan trycka i utan att behöva tänka på att spara batteri. Dessutom är det ett häftigt och mycket viktigt budskap, säger Johan Kristoffersson.

Den första deltävlingen avgörs i Saudiarabien, runt Al-Ula som är en oasstad i närheten av Suezkanalen och Madain Saleh som med sina enorma sandstensklippor och hundratals gravkammare är Saudiarabiens första UNESCO-världsarv, men som nu hotas av den globala uppvärmningen.

– Kan vi bidra till att skapa en större förståelse för klimatförändringar hjälpa till att uppmärksamma problematiken för att skapa en förändring är det oerhört mycket, värt säger Johan Kristoffersson.

– Detta är en satsning som betyder mer än bara idrott. Klimatförändringarna påverkar oss alla.



*Mikaela Åhlin-Kottulinsky ska köra med F1-legendaren Jenson Button i Extreme E 2021.*

### **Extreme E 2021 - med eldrivna SUVs för klimatet**

**Så går det till:** Formula E:s grundare Aljeandro Agag och den förre föraren Gil de Ferran har grundat serien som är sanktionerad av FIA, det internationella bilsportförbundet. Man tävlar med eldrivna SUV på ställen som drabbats hårt av klimatförändringarna.

### **Tävlingformat:**

En man och en kvinna tävlar i varje team och tävlingshelgen startar med kvalet under lördagen. Under söndagen avgörs tre lopp som leder fram till en final med fem bilar, The Shootout, the Crazy Race, semifinal och final. De två första bilarna från semifinalen och vinnaren av Crazy Race går till final. Väl i finalen kan fansen vara med och rösta för att påverka startordningen. Banan är 18 km lång och varje team kör två varv, om det är kvinnan eller mannen som kör först väljer teamen själva.

### **Team och förare i Extreme E 2021:**

<b>X44:</b>	Sébastien Loeb, Cristina Gutiérrez
<b>Rosberg:</b>	Johan Kristoffersson, Molly Taylor
<b>JBXE:</b>	Jenson Button, Mikaela Åhlin-Kottulinsky
<b>Abt Cupra:</b>	Mattias Ekström, Claudia Hürtgen
<b>Andretti United:</b>	Timmy Hansen, Catie Munnings
<b>Ganassi:</b>	Kyle LeDuc, Sara Price
<b>Acconia Sainz:</b>	Carlos Sainz, Laia Sanz
<b>Hispano-Suiza:</b>	Oliver Bennett, Christine Giampaoli Zonca
<b>Veloce:</b>	Stéphane Sarrazin, Jamie Chadwick

**Tävlingskalender :**

3–4 april, Saudiarabien, Al-Ula. Desert Prix.  
 29–30 maj, Senegal, Dakar. Ocean Prix.  
 28–29 augusti, Grönland, Kangerlussuaq. Arctic Prix.  
 23–24 oktober, Brasilien, Para. Amazon Prix.  
 11–12 december, Argentina, Tierra del fuego. Glacier Prix.

**Annas Motor - veckans snackisar påskafton 2021**

*Lewis Hamilton firar segern i Bahraíns GP med Max Verstappen.*

**Pole position****F1**

Lewis Hamilton lurade Max Verstappen på segern i premiären av Formel 1. Britten fick en viss hjälp av att bedömningsnivån inte var den samma under hela loppet, men publiken bjöds på kamp hela racet igenom och det bådär gott inför fortsättningen.



*Johan Kristoffersson.*

**2) Johan Kristoffersson**

Den flerfaldige världsmästaren i rallycross kör för F1-mästaren Nico Rosberg i det nya mästerskapet Extreme E och målsättningen är som alltid. Att vinna. Även tungt meriterade förare som Sebastien Loeb, Carlos Sainz, Jenson Button, Mattias Ekström och Timmy Hansen ställer upp. Precis som svenskan Mikaela Åhlin-Kottulinsky.

**3) WRC**

2022 avgörs mästerskapet med hybridmotorer och tunga namn som Toyota, Hyundai, M-Sport har skrivit på ett avtal över tre år.

**4) Red Bull**

En bra premiär av det team som väntas utmana Mercedes i F1 2021 och till nästa deltävling på Imola bekräftar chefsingenjör Paul Monaghan stora uppdateringar.

**5) Yuki Tsunoda**

Japanen imponerade under sin F1-debut.

– Han är förmodligen den bästa nykomling F1 har haft på flera år, säger F1:s sportchef Ross Brawn som tidigare var framgångrik i team som Ferrari och Brawn GP.

**6) Drive to Survive**

TV-dokumentären om F1 har blivit enormt populär på Netflix och nu har MotoGP startat ett liknande projekt. Ryktet säger att det ska sändas på Amazon Prime 2022.

**7) Oliver Solberg**

19-åringen kör sin första asfaltstävling med sin Hyundai i20 i klassiska Rally Sanremo nästa vecka. Han har ett tvåårskontrakt med Hyundai och efter inhopet i WRC är han nu tillbaka i sin ordinarie bil, målsättningen är att skaffa sig erfarenheter på just asfalt. Även Tom Kristensen kör i Italien.

**8) Australien GP**

Redan i år planeras en förändring av bansträckningen under F1-loppet i Melbourne. Det ska förenkla för omkörningar och kan korta varvtiden med upp till fem sekunder.

**9) Travis Pastrana**

Han har elva guldmedaljer i X-Games, 2022 kommer han till Sverige och tävlar i Race of Champions på isen utanför Pietå Havsbad. Andra förare som ställer upp är Johan Kristoffersson, Petter och Oliver Solberg samt Le-Mans legendaren Tom Kristensen.

**10) Valtteri Bottas**

Finländaren gillar ishockey och har nu köpt tio procent av Lahti Pelicans.

**Motorstopp****Sebastian Vettel**

Premiären för Aston Martin var riktigt svag, de enda poäng han plockade med sig var straffpoäng och redan nu börjar de viskas om att tysken lämnar F1.

**Anna Andersson**

## 10. Vi tar pulsen på Mikaela Åhlin-Kottulinsky inför Extreme E-premiären.

LINUS PRÖJTZ PUBLICERAD: 30 MAR 2021, KL 14:50.

Under påskhelgen körs premiären i nya eldrivna motorsportserien Extreme E. På startlinjen märks ett flertal svenskar, där Mikaela Åhlin-Kottulinsky är senaste namnet ut.



Från arrangören bakom eldrivna formelbilsklassen Formula E lanseras nu offroad-serien Extreme E där premiärtävlingarna körs i Saudiarabien nu under påskhelgen. Den nya FIA-sanktionerade motorsportserien, beskriven som en blandning av rally, ökenrally och rallycross, ska köras med den nykonstruerade eldrivna och fyrhjulsdrivna suven Odyssey 21 E. Bland teamen märks Lewis Hamiltons X44, Nico Rosbergs Rosberg X Racing, Jenson Button (som även kör) med sitt team JBXE. Svenskan Mikaela Åhlin-Kottulinsky, som även agerat testförare vid utveckling av entypsdäcken från Continental, kommer att köra tillsammans med Jenson Button. Ytterligare tre extremt kompetenta svenska förare finns på startlinjen. Mattias Ekström, Timmy Hansen och Johan Kristoffersson – alla tre med bland annat världsmästartitlar i rallycross.

– Jag var första föraren som involverades i serien genom min roll som testförare för Continental och därför känns det jättekul att ta en ordinarie plats, berättar Mikaela Åhlin-Kottulinsky som fortsätter:

– Det känns så bra att hamna i det här teamet. Jenson (Button, reds. anm.) har fötterna på jorden, han är hjälpsam. Han och hela teamet står verkligen bakom serien, så det känns riktigt kul att vara en del i det teamet.

– Det stora miljöengagemanget är en stor anledning till att jag har velat vara en del av Extreme E, att man tänker aktivt miljömässigt runt varenda detalj i serien, säger Mikaela Åhlin-Kottulinsky.





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

Alla nio deltagande team kommer att köra med samma vagnmaterial, men det är fritt fram för teamen att skapa sin egen kaross eller att använda en form från en biltillverkare. Bland annat kommer amerikanska Ganassi-stallet att utnyttja denna sista möjlighet då deras bil ska se ut som den kommande eldrivna Hummern.

Tävlingsformen säger att flera bilar, upp till fem stycken, tävlar i samma heat och att placering i mål bestämmer rangordning – inte sträcktid. Där har vi en av kopplingarna till rallycross som fungerar i stort sett likadant. Varje heat består av två varv och varje ekipage har två förare – en man och en kvinna. De kommer att köra ett varv var med den eldrivna Odyssey 21 E-SUV:en, med andra ord ingår även ett förarbyte på mitten. Varven kommer att variera i längd beroende på var man kör, mycket tyder på att varvet i Saudi blir åtta kilometer långt. Till skillnad från Formula E, där förarna får lyfta av för att begränsa energiåtgången, kommer det att vara full attack från start till mål i Extreme E.

Odyssey 21 E-SUV baseras på en rörram, inklusive alla förstärkningar som krävs för att klara de extrema påfrestningar som väntar i de oländiga tävlingsterrängerna. Bland annat delas en så kallad hyperboost ut till det team som kan flyga längst över det första hoppet.

Det franska företaget Spark Racing Technology har ansvarat för utvecklingen av bilen, som mäter 4,4 meter på längden och 2,3 meter på bredden. En elmotor på vardera fram- och bakaxel, fyrhjulsdraft och 400 kW/550 hk fördelat på 1 650 kg.

Tävlingsmomenten och den nya bilen är en sak, det miljömässiga engagemanget som Extreme E presenterar, och som Mikaela var inne på, är något annat. Årets fem deltävlingar kommer alla att köras på platser som har påverkats extremt hårt av klimatförändringar och Extreme E har en tydlig agenda för att belysa detta faktum och att göra något åt det.

Organisationen bakom serien har som mål att nå ett positivt klimatavtryck redan under första säsongen. Vilket innebär att Extreme E ska ta bort mer kol ur atmosfären än vad den tillför. En ambitiös inställning, men det märks flera ambitiösa tilltag för att nå målet. För det första kommer de nio tävlingsbilarna att laddas med hjälp av vätgasgeneratorer. Hela cirkusen med bilar och utrustning kommer att åka med samma båt mellan de fem olika tävlingsområdena. Extreme E har köpt in det gamla postskeppet RMS St. Helena och modifierat det för att passa in i den nya rollen som motorsporttransportör.

Första start i den nya serien sker på påskafton och Eurosport har sändningsrättigheterna för Sverige.



## 11. Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff. Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



**FILM:** <https://youtu.be/7QplcbLkNP8>

**SLUT**