



EMW 327 1953.

1. Volkswagen borde ersätta bilägarna.
2. Volvo har planer på batterifabrik i Torslanda.
3. Polestar tar genväg in på börsen.
4. Leonardo DiCaprio blir delägare i Polestar.
5. Chipkrisens slut är i sikte.
6. Mercedes-Benz och Stellantis tillverkar batterier ihop.
7. Tesla sätter betyg på sina förare.
8. Ford Mustang Mach-E underkänd i älgtestet.
9. Caterham Seven 170.
10. Bonds DB5 i miniformat.
11. Guldkalven!
12. Ett av världens snabbaste bandfordon kan bli din.
13. Porsche 911.
14. Pontiac GTO.
15. Jensen.
16. Bortglömt bilmärke: EMW.
17. Norris misstag ger Hamilton seger 100.

1. EU ökar pressen: Volkswagen borde ersätta bilägarna.

Publicerad 2021-09-30 kl 15:28 (uppdaterad 2021-09-30 15:43). Text Erik Söderholm.

De bilköpare som slog till på en "fuskdieselbil" från Volkswagen ska få ersättning även om de inte bor i Tyskland, enligt EU-kommissionen.



Volkswagen har valt olika strategier när det gäller att ersätta de bilägare som har en bil som omfattas av dieselfusket som avslöjades 2015.

I USA har bilägarna i många fall fått generös ersättning och möjlighet att sälja sin bil tillbaka till Volkswagen. I Europa har olika rättsfall tolkats på olika sätt och det finns ingen enhetlig rätt till ersättning för bilägarna.

Det vill EU-kommissionen ändra på. Under tisdagen kom beskedet att EU i ett särskilt brev [uppmantar Volkswagen att kompensera alla bilägare](#) som köpt en "fuskbil" – inte bara i Tyskland.

– Det har kommit domstolsbeslut som avslöjat Volkswagens orättvisa behandling av konsumenterna, men biltillverkaren är ändå inte villig att arbeta med konsumentorganisationer för att hitta passande lösningar, säger EU-kommissionären Didier Reynders i ett uttalande.

VW: Behövs inte

Enligt honom ska alla bilägare inom EU få någon form av kompensation, men det handlar alltså om en uppmaning och inte om något skarpt domslut.

Volkswagen hävdar att det inte behövs någon ersättning för bilägare utanför Tyskland eftersom bilarna som omfattades av fusket nu uppdaterats och klarar lagkraven.



Innan utsläppsfusket avslöjades marknadsförde Volkswagen sina dieslbilar med slagorden "Clean Diesel". Här är en bild från en amerikansk tv-reklam år 2015.

Men EU-kommissionen hävdar att rätten till ersättning inte främst handlar om själva utsläppen i sig, utan om att bilarna marknadsfördes på ett felaktigt sätt som "rena". Konsumenterna har vilseletts av reklamen, enligt EU-kommissionen.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volkswagens bud: Så mycket får dieselägarna.



Dieselgate: Nu ska svenska bilägare kunna stämma Volkswagen.



Domen: 30 000 kronor till VW-kunderna.



2. Volvo har planer på batterifabrik i Torslanda.

AV BOBBY GREEN.

2021-09-30 KL 16:20.

Blir svinstor.



Volvo Cars har lämnat in en ansökan till stadsbyggnadskontoret i Göteborg och i den står det att man vill bygga en batterifabrik i Torslanda. Bygget ska enligt uppgift vara en enorm anläggning på hela 112 hektar. Vi har tidigare skrivit att Volvo och Northvolt gått samman för att utveckla elbilsbatterier, men enligt Magnus Holst som är presstalesperson på Volvo Cars är det ännu inte beslutat var deras batterifabrik ska ligga, så det är inte säkert att det handlar om denna i det här fallet.



Volvo och Northvolt startar bolag tillsammans.

Ny fabrik ska leverera batterier till Volvo och Polestar.

3. Polestar tar genväg in på börsen.

TT 2021-09-27 13:51.

Värderas till 170 miljarder kronor.



Elbilstillverkaren Polestar, med Volvo Cars som storägare, tar genvägen till Nasdaqbörsen i New York. Polestar värderas till motsvarande 170 miljarder kronor i en fusion med det börsnoterade förvärvsbolaget Gores Guggenheim.

I transaktionen skjuter Gores Guggenheim in 800 miljoner dollar i kontanter. Ovanpå det kommer 250 miljoner dollar från institutionella investerare, enligt ett pressmeddelande från Volvo Cars.

Volvo behåller 50 procent

Volvo Cars skjuter i sin tur till ytterligare 600 miljoner dollar och Polestar värderas till cirka 20 miljarder dollar i transaktionen. Volvo Cars kommer efter att affären genomförts att ha omkring 50 procent av aktierna, enligt pressmeddelandet.

"Volvo Cars är en stolt och stödjande aktieägare i Polestar, som vi grundade och har hjälpt att utvecklas sedan lanseringen som ett elbilsbolag 2017", skriver Volvo Cars vd Håkan Samuelsson i en kommentar.

Volvo Cars tillägger att bolagets ambition att börsnoteras kvarstår och att förberedelserna inför detta fortgår enligt plan.

Bakom det så kallade spac-bolaget, en typ av börsnoterat förvärvsbolag, som erbjuder Polestar en genväg in på Nasdaqbörsen står miljardären Alec Gores och investmentbanken Guggenheim Partners.

Gores Guggenheim-aktien rusar uppåt i förhandeln på Nasdaqbörsen i New York efter det att transaktionen bekräftats av Volvo Cars.



Polestar 1.

Produktion i South Carolina

Bekräftelsen av transaktionen kommer sedan bland annat The Wall Street Journal rapporterat om uppgörelsen mellan Guggenheim Partners och Polestars ägare.

Polestar drog in 550 miljoner dollar i nytt kapital i våras och aviserade i somras att man planerar att börja tillverka en tredje bilmodell, Polestar 3, på en Volvofabrik i South Carolina, USA, nästa år.

Polestar har redan lanserat en hybridbil, som går under namnet Polestar 1, och en elbil kallad Polestar 2.



Polestar 2.



4. Leonardo DiCaprio blir delägare i Polestar – och superinfluerares.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-09-30, 12:08.

Filmstjärnan Leonardo DiCaprio här en ivrig påhjärtare av elektrifieringen. Han har hållit tal om klimatkrisen i FN och gjort reklam för Fiats elbilar. Nu köper han in sig i Polestar.



Att Leonardo DiCaprio räknas in bland Polestars storägare underlättar [Polestars börsnotering i USA](#).

Geely, Volvo Cars och Leonardo DiCaprio behåller tillsammans 94 procent av bolaget, resterande sex procent av bolaget säljs på börsen. Med en värdering på hela 20 miljarder dollar, cirka 170 miljarder kronor, gäller det att göra bra PR för att få sålt aktierna. Här kan DiCaprio spela en viktig roll.

Vid börsnoteringen tillförs Polestar kapital på åtta miljarder kronor som kan användas för produktutveckling.

– Vi ska ha fem elbilar år 2025, och det ska lanseras två SUV:ar till 2024. Vi blir det enda elbilsbolaget med två suvar på vägen. Det är succéformulan för Polestar, sa vd Thomas Ingenlath under ett samtal med investerare.

Polestar räknar med snabbt ökad tillväxt. Förra året sålde de omkring 10 000 bilar – i år är målet 29 000. Redan 2025 ska tillverkningen tiodubblas till 290 000 bilar.

Enligt Ingenlath gör tekniksamarbetet med Volvo Cars det möjligt att växa så fort.

– **Vi startar inte helt ensamma** där ute. Vår tillväxthastighet och vår förmåga är kopplad till att vi har tillgång till Volvokoncernens tillverkningsresurser med 100 års erfarenhet, säger Thomas Ingenlath.



Polestars tre kommande modeller övertäckta.



[Volvo Cars ska också börsnoteras](#) och tros få ungefär samma värdering som Polestar. Det kan jämföras med Lucid som värderas till det dubbla trots att produktionen ännu inte dragit igång.

Den starkast lysande stjärnan på bilhimlen är givetvis Tesla som värderas 38 gånger högre än Polestar.



Magnus Fröderberg



Polestar böstnoteras i USA – värderas som Volvo.



Uppgifter: Volvo Cars börsnoteras "inom några veckor" – värderas till 170 miljarder.



Polestar får hjälp av investerare att expandera.



5. Elon Musk: Chipkrisens slut är i sikte.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-09-24 kl 16:09.

Menar att krisen kan vara över nästa år, tack vare alla nya chipfabriker som nu byggs. Dessutom är han "förvånad" att flera länder slutar med kärnkraften.



*Elon Musk deltog i Italian Tech Week 2021 i Turin via videolänk.
På scen Stellantis och Ferraris styrelseordförande John Elkann.*

Teslas vd Elon Musk tror att [den globala bristen](#) på halvledare och datorchipsen de används för att tillverka kan vara över nästa år. Detta tack vare alla nya chipfabriker som nu byggs eller planeras i världen.

Det sa Elon Musk via videolänk idag under ett samtal med [Stellantis och Ferraris styrelseordförande John Elkann](#), rapporterar [Reuters](#). Samtalet hölls som en del av Italian Tech Week 2021 i Turin.

– Det är många chipfabriker som håller att byggas nu. Jag tror att vi kommer att ha en god kapacitet för att tillhandahålla chips till nästa år, sa Elon Musk.

"Förvånad" att många länder slutar med kärnkraft

Både Musk och Elkann höll även med varandra om att kärnkraften behövs för att täcka världens växande energibehov.

– Jag är förvånad över att några länder nyligen slutat med kärnkraft, som är säkert, sa Elon Musk.

Frågan om Teslas konkurrens med de gamla biltillverkarna, som Stellantis (en [sammanslagning av Fiat/Chrysler och franska PSA](#)) var dock elefanten i rummet under samtalet. De båda företagsledarna undvek nämligen ämnet helt.

Däremot tackade Elon Musk John Elkann för stödet Tesla fick 2017–2019 från Fiat/Chryslers dottebolag Comau som tillverkar industrirobotar. Perioden ska ha varit "en av de smärtsammaste" för Tesla, som då kämpade med det av Musk kallade "produktionshelvetet" med [Model 3](#).

– John hjälpte mig mycket under den perioden, sa Musk och tillade att Tesla varit nära konkurs "ett halvt dussin gånger".

Fiat/Chrysler har i sin tur tidigare [betalat Tesla för att "åka snålskjuts"](#) på deras bilars nollutsläpp i Europa och på så vis undvika rejäla utsläppsböter från EU 2019 och 2020. I år har Stellantis vd Carlos Tavares dock sagt att det nya bolaget kommer att nå EU:s utsläppsmål utan Teslas hjälp.



Statistik: Märkerna som klarat chipbristen bäst och sämst.



Ferraribossen välkomnar EU:s förbränningsförbud.



Fiat/Chrysler betalar miljardbelopp – för att åka snålskjuts på Tesla.



Wiggo Björck



6. Mercedes-Benz och Stellantis tillverkar batterier ihop.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-09-30, 15:30, uppdaterad 2021-09-30, 20:57.

Nästa generation battericeller till Mercedes-Benz och Stellantis-märken som Peugeot, Citroën och Opel ska tillverkas av det gemensamma bolaget Automotive Cell Company, ACC.



För Mercedes-Benz är samarbetet med Stellantis-koncernen om batteritillverkning en viktig förutsättning för att nå sitt elektrifieringsmål. De behöver nå en produktionskapacitet över 200 gigawattimmar i slutet av 2020-talet.

Batterierna ska tillverkas av det nystartade bolaget ACC i åtta olika fabriker, varav fyra ligger i Europa.

– Mercedes-Benz driver en mycket ambitiös transformationsplan och denna investering markerar en strategisk milstolpe på vår väg mot CO2-neutralitet. Tillsammans med ACC kommer vi att utveckla och effektivt producera battericeller och moduler i Europa – skräddarsydda enligt Mercedes specifika krav, säger Ola Källenius, vd för Daimler AG och Mercedes-Benz AG.

Fabriksbygge kostar stora pengar. Bara fabrikerna i Europa som producerar 120 gigawattimmar slukar 70 miljarder kronor. Totalt kommer Mercedes-Benz investera över hundra miljarder euro, omkring en biljon kronor, i ACC och äga 33 procent av bolaget.

MOTORNYTT

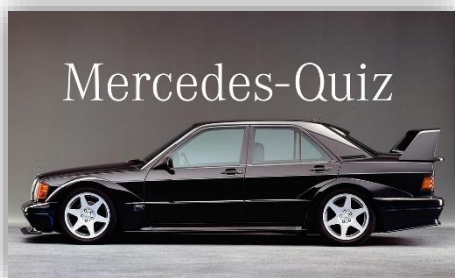
– Att få Mercedes-Benz att bli en ny aktieägare är en viktig milstolpe för ACC. Mercedes-Benz kommer att ge förtroende för vår tekniska färdplan och produktens konkurrenskraft som avsevärt stärker ACC:s affärspotential och underbygger våra ambitiösa tillväxtplaner. Detta är vårt bidrag till elektrisk och hållbar framtid, säger Yann Vincent, vd för ACC.

Mercedes-Benz ska inte bara pytsa in pengar i ACC, utan även bidra med teknik och kompetens.

Mercedes-Benz kommer även att komplettera battericellsutvecklingen med sin nyplanerade pilotanläggning Drive Systems Campus i Stuttgart från 2023 och framåt. Först 2025 kommer ACC att börja leverera bränsleceller.



Mercedes-Benz EQE – helt elektrisk E-klass.



Quiz: Vad kan du om Mercedes-Benz?



Mercedes-AMG EQS 53 AMG 4MATIC+ gör 0–100 km/h på 3,4 sekunder.



Magnus Fröderberg

7. Tesla sätter betyg på sina förare – får hård kritik.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-09-30, 16:59, uppdaterad 2021-09-30, 21:08.

Bara de bästa förarna får den nya funktionen. Hur "bäst" definieras får dock kritik.



I USA har Tesla börjat betatesta funktionen "Total självkörningsförmåga" som kan identifiera trafikljus och stoppskyltar och bilen kan köra själv på stadsgator, föraren måste dock övervaka körningen.

Amerikanska Teslaägare som köpt till funktionen innan den var färdig kan nu anmäla sig som kan nu få testa en betaversion, men bara om Teslas testsystem anser att man kör tillräckligt säkert. Bilens sensorer används för att betygsätta förarens körstil.

Fem faktorer bedöms: hur ofta den främre kollisionssvarnaren aktiveras, om föraren gör hårda inbromsningar, tar kurvor aggressivt, avstånd till framförvarande och om autopiloten kopplas ur på grund av ouppmärksamhet. [Läs mer på Teslas webbplats.](#)

Betyget sätts mellan 0–100 och Tesla räknar med att de flesta hamnar kring 80.

[Bilsajten Jalopnik är starkt kritisk](#) till betygssystemet och menar att det har stora brister och inte säger så mycket om hur säker föraren egentligen är. De hävdar att det är lätt att anpassa sin körning tillfälligt för att få ett bra betyg.

De menar också att tvära inbromsningar, till exempel för att stanna för rött, och häftiga svängar vid en undanmanöver kan vara tecken på säker körning och inte motsatsen. De refererar bland annat till flera inlägg från sociala medier där Teslaförare hävdar att de höjt sina betyg genom att köra farligt, bland annat [Teslainvesteraren Gary Black.](#)

8. Ford Mustang Mach-E underkänd i älgtestet.

PUBLICERAD: 28 SEP 2021, KL 10:10. TEXT ERIK WEDBERG OCH MATTIAS RABE.

Fords elbil Mustang Mach-E visar sig ha stora problem i Teknikens Världs älgtest. Den når nätt och jämnt upp till 68 km/h – icke godkänt och långt ifrån konkurrenterna i testet.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/fords-elbil-mustang-mach-e-underkand/>.

I Teknikens Världs test där elbilarna [Ford Mustang Mach-E](#), [Hyundai Ioniq 5](#), [Skoda Enyaq iV](#) och [Tesla Model Y](#) gör upp med varandra är det en av modellerna som fallerar säkerhetsmässigt. Mustang Mach-E underpresterar nämligen kraftigt i undanmanöverprovet älgtestet.

Genom att vara för mjuk i chassit och för långsam i styrningen har den väldigt svårt att ta sig genom konbanan redan i låg hastighet. När ingångshastigheten är 65 km/h märker vi att Fordens chassi får kämpa, och att antisladdsystemet inte gör det. Mustang Mach-E klarar älgtestet i 65 km/h, så även – med nöd och näppe – i 68 km/h. I 70 km/h går bilen brett och slänger ut baken på ett mycket osäkert sätt, konerna som symboliserar vägbanans kant flyger. I 72 km/h klarar Mustang Mach-E inte att hålla sig kvar på körbanan utan hasar ut i vägrenen.

Beteendet är klart underkänt och undermåligt. Både Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq klarar samma älgtest med 72 km/h som ingångshastighet, och Tesla Model Y smiter igenom smidigt i 75 km/h.

Forden har högst tillåten maxlast, men skillnaden är endast 22 kg mot Skoda Enyaq och det håller inte som förklaring till det dåliga beteendet.

Den modellversion som testas är Ford Mustang Mach-E AWD Long Range.

[This article is also available in English](#)

Teknikens Värld

9. Caterham Seven 170 – ny instegare.

PUBLICERAD: 27 SEP 2021, KL 13:02. TEXT MATTIAS RABE.

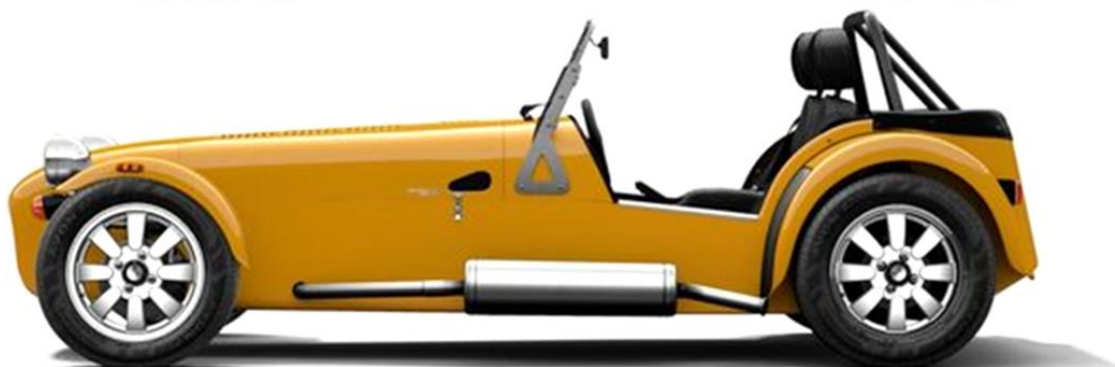
Brittiska Caterhams lätta sportbil Seven kommer nu i ett nytt instegsutförande som ersätter de tidigare versionerna 160 och 165.



FILM: <https://youtu.be/wYm0w8u08ho>.

För ett par år sedan skrev vi om att införandet av WLTP-standarden i Europa [ledde till att Caterhams utbud av modeller halverades](#). En av modellerna som strök med var Seven 165, europeiska versionen av den Seven 160 som såldes på de brittiska öarna fram till 2017. Varken 160:an eller [165:an](#) har ersatts och därmed har Caterham inte kunnat erbjuda någon instegsmodell för under 20 000 pund.





Det kan de inte göra nu heller, erbjuda en instegsmodell för under 20 000 pund, men en ny, lägre prissatt instegare tar nu plats i utbudet – Seven 170. Den kostar från 22 990 pund, 8 500 pund mindre än Seven 360 som har agerat instegare de senaste åren.

Seven 170 är lättaste Caterham-modellen genom tiderna med en vikt på 440 kilo. Hjärtat i modellen är en turbomatad trecylindrig Suzuki-maskin på 0,66 liter som ger 85 hästkrafter och 116 newtonmeter. 0-97 km/h (0-60 mph) går på 6,9 sekunder och toppfarten är 169 km/h.

Ovanstående kan jämföras med Seven 360, som på intet vis är värstingen i utbudet, som bjuder på en 2,0-liters fyrcylindrig motor från Ford som, utan turboladdning, ger 183 hästkrafter och 194 newtonmeter, vilket räcker för den 560 kilo tunga kärran att nå 97 km/h (60 mph) på 4,8 sekunder och toppa 209 km/h.

Unikt för nya instegaren är exempelvis smala 14-tumsdäck som mäter futtiga 155 millimeter på bredden. Seven 360 har, för jämförelsens skull, 185 millimeter breda däck.

Två varianter finns att välja mellan, dels standardutförandet S och dels R-utförandet som kostar tusen pund extra. Då utrustas bilen med bland annat sportfjädring, diffbroms, instrumentbräda i kolfiber och Momo-ratt.

Caterham Seven 170 är riktas till de brittiska kunderna. Om kunderna på europeiska fastlandet får en ny, WLTP-anpassad instegare – ”175” – återstår att se.



10. Bonds DB5 i miniformat.

Publicerad: 2021-09-22 06:45. Text: Björn Magnusson.

Den 30 september har nya Bond-filmen "No time to die" premiär. Passande nog visar The Little Car Company upp en minatyrversion av superagentens Aston Martin DB5. Komplet med kulsprutor, möjlighet till rökutveckling och ett körläge som underlättar sladdar.



FILM: <https://thelittlecar.co/db5junior/wp-content/uploads/2021/01/DB5-and-DB5-Junior-Driving-3.mp4>,

Bilen är fullt körbar och rymmer två vuxna (eller gasglada barn). Ekipaget drivs av en elmotor på just över 20 hästkrafter vilket ger en toppfart på runt 70 km/h. Den stora grejen med ekipaget är så klart den fullt fungerande specialutrustningen. Teamet som har installerat dem har letts av specialeffektsmaestron Chris Corbould som arbetet med Bond-filmerna sedan tidigt 1980-tal.

Via en manöverpanel på passagerarsidan kan regskyltarna snurras, maskingevär fällas fram och rök utvecklas. Allt för att förvillan och ställa till det för eventuella elakingar. Faktum är att det också finns ett speciellt körläge som underlättar bredsladdar, så att biljakten blir så spektakulär som möjligt. Vad det handlar om är att frambromsarna nyps åt så att det blir en barnlek att burna.

Maskingevären skjuter inga kulor, men ger ifrån sig ljudeffekter och ljussken när föraren avfyrar dem. Men ejektorsäte, då? Nope, det saknas tyvärr.

Så vad kostar det då att få agera Bond i en minatyrbil? Strax över miljonen, tyvärr. Är du ändå sugen kan du läsa vidare om [bilen här](#).



Klassiker

11. Guldkalven!

Publicerad 22 september. **TEXT Frans Johansson-**

80-talet börjar bli åtråvärt även i traktorkretsar. För någon månad sedan smackade brittiska auktionshuset Cheffins till med en County 1474 kortnos – som såldes för hisnande 210 000 pund, nästan 2,5 miljoner kronor!



På den svenska marknaden är det ofta Volvo BM som rankas högst men i Storbritannien är det Ford som gäller – och i synnerhet då den mer förädlade County. Sammanlagt hann man bara bygga knappt 50 stycken 1474 innan de gick i konkurs 1983.

County i Hampshire började 1929 bygga om Fords lastbilar från två- till treaxliga, och från slutet av 40-talet är de synonyma med traktorer. Först konverterade man Fordson Major med band, senare gjorde man stor sak av fyrhjulsdrift. Allt som ofta med fläskiga bakhjul även fram!



Frans Johansson



12. Ett av världens snabbaste bandfordon kan bli din.

Anders Nilsson 2021-09-30.

6,6-liters V8-motor.



Howe & Howe Ripsaw EV3-F4 är ett fordon som minst sagt sticker ut. Det är ett militärfordon som har plats för fyra passagerare och har en V8-motor på 810 hästar under motorhuven.

Vill du ha ett fordon som sticker ut ur mängden är Howe & Howe Ripsaw EV3-F4 något för dig. Det är ett sorts bandfordon och samtidigt en tank. Dock har den inte några vapen, och säljs just nu på en online-auktion som arrangeras av [Hemings](#).

Howe & Howe bygger militärfordon och erbjuder även dem till vanliga kunder. Även om det finns en del taktisk utrustning i fordonet, så har den inte något vapensystem. Markfrigången på fordonet är 5,1 decimeter, oavsett terräng.

Man kan tro att det är obekvämt att sitta inuti en sådan best, men faktum är att det finns två bekväma säten från Recaro, som både har sätesvärme och sätesventilation. Den har plats för fyra passagerare inklusive föraren. Ratten är en joystickliknande sak som påminner den som finns i [Tesla Model S](#) plaid. Fordonet har även två tolvtumms pekskärmar från Garmin.

Den ena skärmen visar vanlig körinformation, medan den andra visar de externa kameran som fordonet har. Man kan även köra på natten eftersom den har 360-graders vy, värmekameror och man kan till och med se i infrarött.



Under motorhuven finns en 6,6-liters turboladdad Duramax V8-motor som genererar 810 hästkrafter och ett vridmoment på 2 033 Nm. Med tanke på att fordonet väger 4,5 ton, vilket är 2,5 gånger mer än en [Land Rover Range Rover](#), så behövs all kraft den kan få.

Howe & Howe påstår att det är ett av de snabbaste bandfordonen i världen. Enligt dem kan den nå en toppfart på 97 km/h.

Är du intresserad av det här exemplaret har du till och med lördag natt på dig att lägga ett bud. I skrivande stund är det ledande budet uppe i 425 000 dollar, motsvarande 3,7 miljoner svenska kronor.



FILM: <https://youtu.be/Q2fCimNuwwM>.



Relaterade artiklar:



Brabus gör en raket av AMG GLE63 – världens snabbaste crossover?



Nu säljs världens äldsta Porsche till rekordpris.

13. Porsche 911 är en evigt ung 58-åring.

Publicerad 2021-08-22 kl 05:20. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Efter ett drygt halvsekel är formen alltjämt på topp och lätt att känna igen – Porsche 911.



Finns det något mer att berätta om världens mest kompletta och användbara sportbil? Bilen som i sitt femtioförsta levnadsår sedan debuten som modell 901 definierat sig själv och blivit ett varumärke lika starkt som någonsin Coca-Cola, Bosch, McDonalds eller för den delen Apple eller Facebook.

Att skriva att 911 på grund av motorplaceringen skulle vara att köra som att kasta en hammare med skaftet först? Bah, det har man redan hört. Att Stockholm under 1980-talets yuppieera ansågs ha flest Porsche per capita? Det har man också hört. Att dessa 1980-talsbilar – som den röda åttiosjuan på våra bilder – varit en kassaskåpsäker investering? Det skulle man ha tänkt på för ett par år sedan.

Sångerskan Janis Joplins kompisar for runt i Porsche men hon ville hellre ha en Mercedes-Benz. Det vet vi också. Ingen har heller glömt Marilyn Monroe's vackra "Pengar betyder ingenting men jag gråter hellre i en Porsche än i en buss."

I omtalade filmen *Lost in Translation* har den 25-åriga Charlotte (Scarlett Johansson) och den medelålders Bob (Bill Murray) på var sitt vis hamnat i Tokyo och är uttråkade. De bestämmer sig för att ha tråkigt ihop, till sagolika bilder av Sophia Coppola. Bob frågar Charlotte hur länge hon varit gift. "Två år", varpå Bob säger "Du skulle se hur det är efter 25 ...". Charlotte svarar "Det är nog bara din medelålderskris. Har du köpt någon Porsche ännu?" "Jag funderar på det", säger Bob och låter föga övertygad om att den kuren skulle rycka upp honom en smula.



Egensinnigt, med klar ingenjörstanke i detaljerna. Instrumentrundlarna är fästade i solid "karosspått" bakom panelen. Oviljan att ändra detaljer i onödan skapade en kontinuitet som kan spåras i dagens 911-modeller.

Det skulle den garanterat göra, även den värste skeptiker faller till föga när boxersexan med oeffterhärmlig energi drar i gång där bak, när bilen börjar leva lagom stökigt i händerna på sin husse och när alla vägar man redan kört – alla – känns som alldeles nya igen. Det är den effekten 911 har på folk och som är så svår att skildra. Den måste upplevas.



PORSCHE 911 CARRERA 3,2 1987**Nypris:** 315 400 kr.**Motor:** 6-cylindrig boxermotor med överliggande kamaxlar. Bränsleinsprutning, luftkylning. Volym 3 164 cm³. Max effekt 231 hk vid 5 900 v/min. Max vridmoment 284 Nm vid 4 800 v/min.**Kraftöverföring:** Motorn bak, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda. Golvspak.**Mått:** L 429/B 165/H 132 cm.**Fjädring/hjulställ:** Torsionsfjädring, individuell bakhjulsupphängning.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Servo.**Fartresurser:** Toppfart 245 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 6,0 s.**Förbrukning:** 1,12 l/mil.**LIVSCYKELN****1963** Debut Frankfurtsalongen. Sexcylindrig boxer 2,0 l/130 hk.**1965** Presenteras som Targa.**1969** Hjulbasen förlängs 57 mm till 2 268 mm genom att bakhjulen flyttas utan att motorfästen ändras. Viktfördelningen förbättras markant. Sportomatic halvautomatisk växellåda erbjuds som tillval.**1970** Från 2,0 till 2,2 liter genom ökad borrning från 80 till 84 mm. 911E har 155 hk, 911S 180 hk.**1972** Än större motor på 2,4 liter.**1973** Carrera-namnet dyker åter upp och blir genast ett måste för många. Med 2,7 liters boxersexa på 210 hk och bara 900 kg tomvikt är RS en äkta supersportvagn.**1974** G-serien debuterar. Dragspelsbälgar på stötfångarna, röd reflexramp bak. Carrera ersätter S som toppmodell.**1975** 911 Turbo, 260 hk, brutal turbokick och fyrväxlad låda.**1978** 911 SC tar över.**1983** 911 som cabriolet.**1984** Carrera 3,2 ersätter 911 SC. 231 hk, större och ventilerade bromsskivor runt om, främre dimljus. Åttio procent av motordelarna är nya. Tjugoett års utveckling har ökat effekten med 100 hk, toppfarten med 35 km/tim, allt med samma bränsleförbrukning som första utgåvan.**1989** Katalysatorkravet stryper effekten från 231 till 217 hk.**Folkmodellen som aldrig blev någon succé.****Porsches snikmodell – eller en lyxig Folkamodell?**

14. Pontiac GTO.

Gran Turismo Magazine nr.8 2011.

G T Oh!.



Vad spelar det för roll att Pontiac stal Ferraris vackra bokstavs-beteckning, när bilen de limmade emblemet på blev så snygg? Idag är Pontiac GTO en av de dyraste amerikanska storseriebilarna – i alla fall när den är försedd med ett klistermärke med texten "The Judge". När General Motors lade locket på all officiell tävlingsverksamhet 1963 fick koncernens sportigare märken hålla till godo med att bygga prestandabilar för gatbruk. Pontiac fick göra en kovändning i sin marknadsstrategi, som dittills hade vilat tungt på tävlingar och prestanda.

En ytterligare komplikation i GM-huset var att man hade satt upp ett regelverk för hur stora motorer man fick stoppa i de olika karosstyperna, vilket i alla fall teoretiskt begränsade möjligheterna att stoppa i stora big block-spisar i kompakt- eller midsizebilarna.

Ett team bestående av bland annat Pontiacs chefsingenjör John DeLorean (visst, samme man som senare drog igång biltillverkning i eget namn) fick till uppgift att försöka hitta en väg fram till en ny Power Car som kunde vässa märkets prestandaimage ordentligt.

Den tekniska grundplåten var GM:s intermediate A-body, men eftersom GM:s regelverk slog fast att motorn inte fick vara större än 330 kubiktum (5,4 liter) fick man vara lite kreativa och paketera den nya prestandabilen som ett optionpaket till Le Mans-modellen. Paketet döptes till "GTO", oblygt snott från Ferraris redan då legendariska 250 GTO, och vad bokstäverna egentligen hade för betydelse brydde sig ändå ingen jänkare om.

För knappt 300 dollar mer än priset för en Le Mans fick man en 389-kubiktummare på 325 hästar, en treväxlad manuell låda med Hurstspak, hårdare chassissättning, bredare däck och luftscops på huven. För ytterligare en slant fanns fyrväxlad låda och automat att tillgå, liksom diffbroms, större förgasare och kylare. Effekt: 348 hästar på vevaxeln. Pontiacs försäljningsdirektör vid tiden, Elliot Estes, gissade att man skulle bygga 5 000 GTO-bilar det första modellåret. Istället kom inte mindre än 32 450 Le Mansbilar med GTO-emblemet att lämna Pontiacs fabriksportar.



Redan året efter, 1965, leverades modellen från ett utrustningspaket till ett eget liv. Karossen fick nu det karaktäristiskt vertikalt ordnade lamparrangemanget som snabbt kom att bli varumärkets signum. Ett längre och svepande karossöverhäng bak förvandlade en tämligen ordinär föregångare till en av 1960-talets verkliga höjdare stilmässigt.

En GTO från 1965 med det vassaste motoralternativet (Tri-Power, nu med 360 hk) klarade sprinten till 60 mph på under sex sekunder, och toppade 182 km/h enligt oberoende tester. Bromsarna var, enligt samma tester, högst mediokra. 1965 såldes över 75 000 nya Pontiac GTO, och succén var ett faktum. Året efter snuddade man vid 100 000-strecket, utan att göra mer än lite lättare retusch av den redan så lyckade karossen. Drivlinorna lämnades i stort sett oförändrade.

En motormässig revidering kom istället 1967, det sista modellåret för den klassiska karossen. 389-motorn växte till 400 kubiktum (6,6 liter), och kom i tre versioner, från 225 över 335 till Tri-Power på 360 hk.

1968 var det dags för en helt ny generation av GM:s A-body, med betydligt mer kompakta mått och en moderiktig fastbackavslutning på karossen. Det vertikala ljusarrangemanget försvann och ersattes av konventionella, horisontellt ordnade lyktor som dock, mot pristillägg, kunde gömmas bakom en skjutbar förlängning av grillen. Ett populärt tillval.

Motormässigt var det mesta överlyft från förra generationen, men mitt i modellåret kom en ny potent version av Ram Air-paketet, kallat Ram Air II. Det innehöll handportade topplock och vassare kamaxel, men den angivna effektsiffran var oförändrad.

Modellen vann USA:s prestigeladdade "Motor Trend of the Year-award" samma år och produktionssiffran var knappt 90 000 bilar.

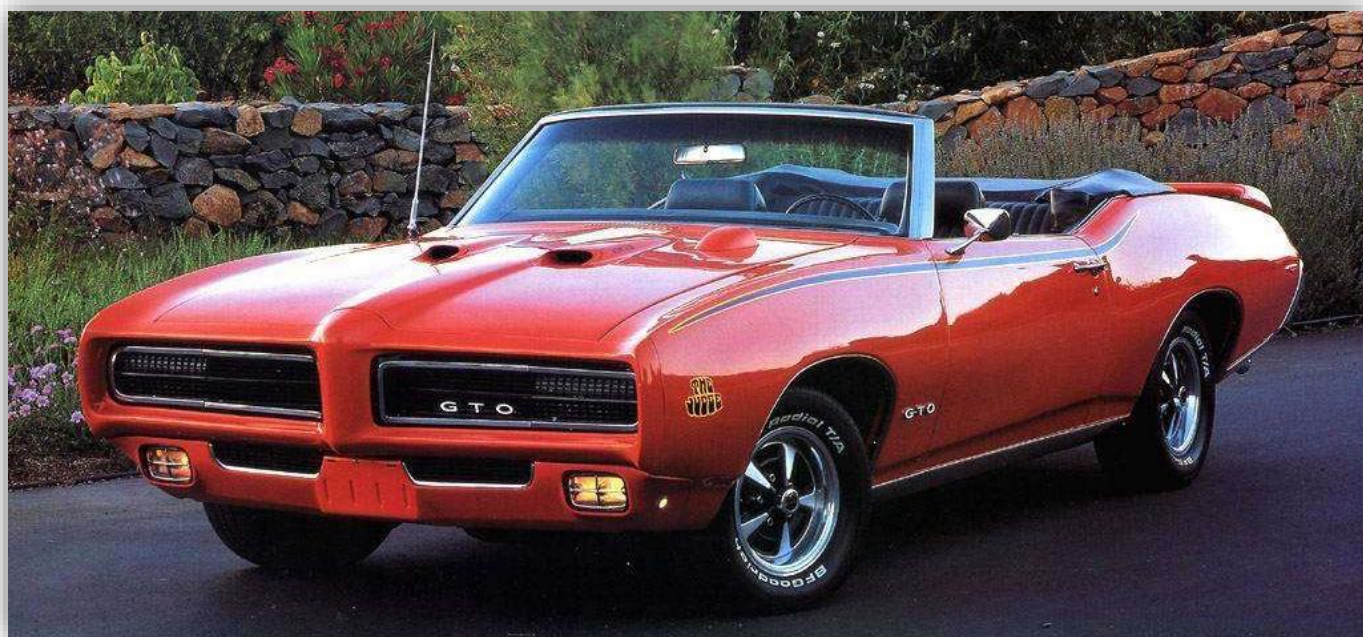
1969 bjöd förutom finputs av finish och standardmotorerna även introduktionen av "The Judge", som initialt var tänkt att bli en inropare men som under utvecklingens gång kom att utvecklas till en dräparversion av GTO. Motorspecifikationen kallades Ram Air III och levererade 366 hästar, den fick specialfälgar, en T-formad växelspak och bakvinge. Även en Ram Air IV-motor kunde beställas, med på papperet bara tre hästar extra, men med genomgripande förändringar gjorda av i stort sett hela motorn, inklusive portning, förgasare, kamaxel, insugs- och avgasrör.

Under 1969 byggdes 73 000 GTO, varav 6 833 med Judgespecifikation. Den överlägset mest unika modellen i Judgeserien var en Convertible med Ram Air IV-motorn – bara fem byggdes 1969. Det har drivit upp priserna på dessa bilar till höga nivåer, ibland uppåt tre miljoner för renoverade exemplar.



Året efter fick modellen åter en revidering av fronten och de gömda strålkastarna försvann. Detta år tillfördes också en stor 455-motor, när GM släppte sin 400-kubiktumsgräns för midsizebilar. Den var prestanda- och effektmässigt i samma höjd som 400-motorn med Ram Air II-specifikationer, men betydligt lågvarvigare och mindre temperamentsfull. Judge-versionen levererades både med 400-motorn i Ram Air III och IV-specifikation, och även med 455:an. Försäljningen beskrev nu en dalande kurva och landade på drygt 40 000, varav 3 800 Judge.

1971 innebar början på slutet av den amerikanska muskelbilseran, och bara 10 500 GTO såldes detta år, varav 357 Judge.



Pontiac GTO The Judge Convertible 1969.

15. Klassiskt bilmärke: Jensen.

Publicerad 28 oktober 2010 (uppdaterad 24 november 2010).

Engelska bilmärket Jensen stod alltid för fart och elegans. Märket levde i 40 år, från 1936 till 76. Ingen har väl räknat på det men per capita måste engelsmännen ha byggt fler kul och konstiga bilar än någon annan nation! Jensen är ett bra exempel, och även ett gott exempel på hur man kan jobba praktiskt, om än inte alltid med lysande ekonomiska resultat.



Jensen PW Convertible (1946-1952).

I likhet med Morgan byggde Jensen aldrig några egna motorer – det var allt annat man var duktig på. Verksamheten ägdes ursprungligen av brödraparet Allan och Richard Jensen, som i början av 30-talet blev kända som karossformgivare.

De ritade karosser till bilar som den peppiga lilla Wolseley Hornet och även till några Ford V8-bilar avsedda för den engelska marknaden.

Detta sätt att bygga bil, med engelskt chassi och kaross (eller franskt, eller något annat) och en pålitlig, gärna stor, amerikansk motor, brukar kallas hybrid. I det här fallet blev det alltså "anglo-american hybrid".

Railton, ett annat och ännu mer udda brittiskt märke gjorde likadant, fast med Hudson-motorer. I Jensen-bilarna hittade man vanligen Ford V8-maskiner, men i en del fall användes istället tolvcylindriga Lincoln Zephyr-motorer eller mindre Steyr-drivkällor från Österrike.



Jensen Interceptor Convertible 1950–57.

På hugget

Efter andra världskrigets slut var Jensen snabbt på hugget och annonserade redan framåt höstkanten 1945 om sina bilar som hade raka åttor under de majestätiskt långa motorhuvorna.

Tanken var att använda en engelsk Meadows-motor men den visade sig inte hålla måttet och därför byggdes bilarna med Nash-motorer från 1939! Samma motortyp hade firman också använt före fientligheterna.

1946 visade man en stor och tung fyrdörrarsmodell som dels hade hydrauliska bromsar dels spiralfjädring både fram och bak. Den byggdes både med täckta och öppna karosserier, men sammanlagt blev det inte ens 20 exemplar. De sista bilarna i serien hade stora Austin-motorer och blev klara 1951.

Det var i den här vevan som man gick tillbaka till ursprunget, det vill säga sportiga öppna vagnar.

Första modellen kallades Interceptor och hade en tämligen bullig och slätsidig kaross i varianterna öppen med plats för fyra och tvådörrarscoupé. Sammanlagt byggdes 77 exemplar.

Byggde karosser till Volvo

1954 introducerades en spänstigare karossform på en modell som kallades 541 och som hade glasfiberkaross. 225 stycken byggdes och sannolikt hade nästan alla raka sexor från Austin. Modell 541 tillverkades fram till 1959 under en tid parallellt med 541 R.

Åren 1961–63 tillverkades dessutom 541 S, som såg nästan precis likadan ut som de andra 541:orna men den var faktiskt litet större åt alla håll. Dessutom hade de flesta av de 108 byggda bilarna automatlådor.

Volvo P1800 lanserades 1961 och här hade Jensen dessvärre ett finger med i spelet. Den engelska firman byggde nämligen karosserna och de var inte särskilt bra. Framför allt var de otäta och släppte in vatten både här och där.



Jensen CV8 (Mk1) 1962–63.

Volvo-äventyret blev inte långvarigt men tog så mycket kraft att Jensen åren 1962–63 bara maktade med att bygga 70 exemplar av sin egen CV8, en rätt från vagn med stora Chrysler-motor (precis som franska Facel-Vega HK II) och Hydramatic-låda. 1964–66 tillverkades ytterligare 391 exemplar men med litet större Chrysler-maskiner.



En hit

Just Chrysler blev omtyckt som motorleverantör och när Jensen 1967 presenterade sin nya Interceptor hade den dessutom en riktigt snygg Vignale-ritad kaross med jättelik baklucka/bakruta.

Bilen blev en hit och fram till nedläggningen 1975/76 byggdes 5 472 coupéer och 105 cabrioletter.



Jensen FF 1966 – 71.

Åren 1967–71 byggdes också 320 exemplar av Jensen FF, en superlyxvagn med fyrhjulsdrift, automatlåda, Powr-Lok differentialbroms och servostyrning.

Och inte bara det: FF hade låsningsfria bromsar tillverkade av Dunlop och benämnda Maxaret. Detta är en komfortabel och komplicerad bil, men när allting fungerar och om man har råd att köra från mack till mack kan man inte klaga...



Jensen Interceptor S 2007.

16. Bortglömt bilmärke: EMW.

PUBLICERAD: 28 JAN 2015, KL 14:54.



Land: Tyskland

Grundat: 1952

Nedlagt: 1955

Många känner antagligen inte till EMW:s brokiga historia som egentligen är bra mycket längre än mellan de årtal som nämns ett par rader längre upp.

Grunderna till Eisenacher Motoren Werk, EMW, lades redan 1896 när Fahrzeugfabrik Eisenach bildades. Det byggdes bilar, motorcyklar och cyklar på den tiden. De två sistnämnda fordonstyperna såldes under varumärket Wartburg.

På 1920-talet fick Fahrzeugfabrik Eisenach finansiella problem, det var då BMW klev in i bilden. För en miljon riksmark köpte den bayerska biltillverkaren vad som senare skulle bli EMW. Året var 1928, alltså samma år som BMW lade till bilproduktion vid sidan om flygmotor- och motorcykelproduktionen.

Problemet var att BMW:s Eisenach-fabrik låg i vad som kom att bli DDR, det vill säga Östtyskland. Efter andra världskriget övergick fabriken i statlig, sovjetisk ägo. Produktionen av BMW-modeller fortgick (därav fronten med BMW-njurar) och BMW i västtyska München var förstås inte glada. Efter påtryckningar ändrades därmed namnet, från BMW till EMW, samtidigt som logotypen, BMW:s klassiska propelleremblem, fick röda fält i stället för blåa.

1955 lades EMW ned och ersattes av Wartburg vars första modell, Typ 311, såldes parallellt med EMW 309 som egentligen var en IFA F9. För att inte röra till det än mer slutar vi härmed historielektionen om EMW.



17. Norris misstag ger Hamilton seger 100.

26 september, 2021, kl. 16:15.

Lando Norris hade ledningen av Rysslands GP 2021. Då kom regnet men britten vägrade att byta sina torrdäck. Det gav Lewis Hamilton hans 100:e GP-seger.



Hamilton på väg mot seger nummer 100.

Det var Ferraris Carlos Sainz som tog starten av Ryssland GP 2021, men på det 13:e varvet tog sig McLarens Lando Norris förbi honom. Där lade Norris grunden för att ta McLarens andra seger på lika många lopp – men ett par varv från mål kom regnet.

Trots flera uppmaningar från teamet vägrade Norris att gå i depå och byta däck.

– Nej, ropade Norris över radion och stannade kvar på banan ett par varv till.

Det var ett felaktigt beslut som ledde till att han förlorade segern och slutade sju.

– Teamet ville att jag skulle byta däck, men jag stannade kvar på banan. Det var mitt beslut. Jag trodde att det var rätt, förklarade en mycket besviken Norris efteråt.

Regnet avgjorde Rysslands GP 2021



Verstappen jagar nu Hamilton.

MOTORNYTT

Efter Norris misstag tog den regerande mästaren Lewis Hamilton över ledningen av loppet. Britten bytte till intermediates i tid och tog sin 100:e GP-seger.

– Det har tagit så lång tid för mig att ta den där hundra segern, jag var inte ens säker på att den skulle komma, säger Lewis Hamilton efter loppet.

Bakom honom överraskade Red Bulls Max Verstappen genom att ta en andraplats medan Carlos Sainz slutade trea.

– Det trodde jag inte när jag vaknade i morse, säger Verstappen efter loppet.

Han startade sist sedan han bytt motor inför Rysslands GP, men lyckades ta sig igenom fältet och fick sedan lite extra hjälp av att teamet tog rätt beslut när regnet började falla över Sotji.

– Det var väldigt halt när regnet kom och vi lyckades ta rätt beslut i rätt tid. Det är väldigt bra att gå från sista plats till pallen, säger Verstappen när han intervjuas efter loppet.

– För vår del var det lite tur att regnet kom, det hjälpte oss att ta sista steget.

Andra saker att ta med sig från Rysslands GP 2021 är att Kimi Räikkönen slutade åtta i sin comeback efter covid-19. Att George Russell återigen tog VM-poäng till Williams och att McLaren den här gången var besvikna trots att båda bilarna tog en plats bland de tio främsta.

[Här är hela resultatlistan.](#)

Rysslands GP – perfekt för Verstappen

Det är lätt att känna att Lewis Hamilton var den stora vinnaren i Sotji, men för mig var det ändå Max Verstappen.

I och med att han bytte till sin fjärde motor har han nu tre motorer att välja mellan under de sju avslutande loppet den här säsongen. Hans tuffaste konkurrent Hamilton har fortfarande bara två motorer att byta mellan. Om britten väljer att ta sin fjärde motor så drabbas även han av en startbestraffning.

Det kan vara ett stort avbräck.

Nästa deltävling avgörs i Turkiet om två veckor och Lewis Hamilton har nu en VM-ledning på två poäng över Max Verstappen.

[Här är hela VM-tabellen.](#)

IndyCar – avslutning i Long Beach

Nu väntar vi på IndyCar. Start klockan 21.45 och Josef Newgarden har pole position före Scott Dixon. Felix Rosenqvist är bäste svensk på startplats fem, Marcus Ericsson var däremot besviken efter plats 17 kvalet. Alex Palou och Pat O'Ward slåss om titeln, de startar i femte respektive fjärde led.

Det skiljer 35 poäng till Palous fördel inför finalen på Long Beach och därmed räcker det med en elfteplats för att Alex Palou ska säkra titeln. Om O'Ward vinner och Palou är tia vinner Palou titeln med en poäng. Om de slutar på samma poäng avgör antalet andraplats till Palous fördel.

I går presenterades ett par förare för 2022. [Du läser om det här.](#)

SLUT