



Bucciali TAV8-32 Saoutchik 1932.

1. Saabs konkurs till slut avklarad
2. Tesla återkallar ytterligare 321 000 bilar
3. Volvos nya flaggskepp EX90 får livsfarliga året runt-däck
4. Volvos lögn
5. Mercedes nya abonnemang: Snabbare bil i ett år för 13 000 kr
6. Nya kinesiska elbilen Nio ET7 är en flopp
7. Fiat upphör med produktionen av Panda 4x4
8. Pininfarina Battista sätter världsrekord
9. Det kostar att äga och driva en Lamborghini Murcielago i 42 000 mil
10. 45 000 liter vatten för att släcka Teslan
11. Så blir nya Honda Civic Type R till
12. Pappa lät 15-åring köra trimmad A-traktor
13. 25 år gammal Nissan höll på att krascha auktionssystem
14. Kungens bilsamlingen är värd över 30 miljoner kronor
15. Bradley Cooper är nya James Bullitt
16. Bucciali TAV8-32 Saoutchik "Fleche d'Or"

Teknikens Värld

1. Saabs konkurs till slut avklarad

AV SANNE VÄLI-TAINIO. PUBLICERAD: 21 NOV 2022, KL 15:12.

Nästan elva år efter att Saab ansökte om konkurs är det helt över och i dag har de sista pengarna från konkursboet betalats ut. Totalt har 17,7 miljoner kronor fördelats mellan knappt 900 tidigare anställda.



Konkurs brukar innebära slutet för de flesta företag som hamnar i det ödet, men för Saab har "slutet" pågått länge. I nästan elva år närmare bestämt. I april i år fastställde Vänersborgs tingsrätt ett utdelningsförslag och arvode till förvaltarna. Ett beslut som skulle innebära att konkursen avslutas.

Det kunde däremot förstås överklagas, vilket det visserligen inte gjorde, men det innebar att det dröjde ända till 9 augusti innan det blev helt klart. Och i dag, den 21 november 2022, har de sista pengarna betalats ut.

Totalt handlar det om 17,7 miljoner kronor som har fördelats mellan knappt 900 av totalt 3000 tidigare Saab-anställda. Anledningen att inte alla tidigare anställda fick ta del av pengarna är att de anställda haft olika lönegarantier.

Samtidigt står det klart att staten förlorar omkring 900 miljoner kronor i samband med konkursen, efter att staten sålt reservdelsbolaget Orio. Förlusten beror i grunden på ett av Saabs lån som staten gick i borgen för.

Enligt konkursförvaltarna kan bara ungefär tio procent av alla skulder betalas tillbaka till de som Saab varit skyldiga pengar, [det rapporterar Ekot](#).



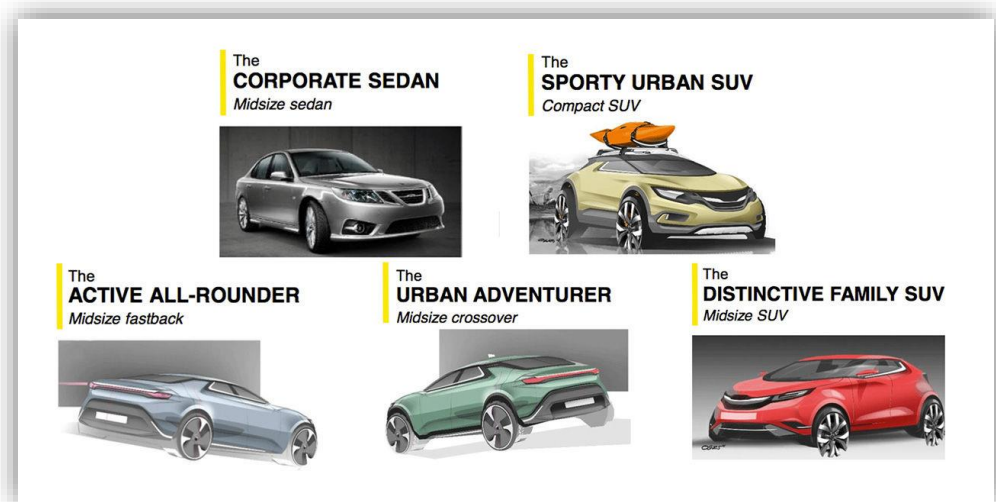
Sanne Väli-Tainio



Klassisk SAAB gick för en halv miljon kronor.
Hade rullat sju kilometer sedan den tillverkades.



En historielektion om SAAB.
Svensk brokig historia.



Nevs visar Saabs framtid.
Fyra nya modeller är på väg.

2. Tesla återkallar ytterligare 321 000 bilar

Av Marcus Berggren 21 November, 2022.

Nu när mörkret gör intåg är det viktigare än någonsin att ha en bil med fungerande belysning.



Bilden föreställer en Model 3 Performance som vi testade 2019.

Så är emellertid inte fallet på 321000 Tesla Model 3 och Model Y som nu återkallas.

Det är problem med mjukvaran som gör att baklyktorna på vissa bilar inte lyser som de ska. Mer specifikt gäller det både Model 3 och Model Y av mellan 2020- och 2023-års modell.

Åtgärdas trådlöst

Det har än så länge inte lett till några olyckor, men enligt amerikanska motsvarigheten till Transportstyrelsen kan det leda till en ökad risk för kollision.

Problematiken åtgärdas via en over-the-air-uppdatering (OTA), vilket innebär att det rör sig om en snabb lösning på problemet.

Rent formellt klassas det som en återkallelse, då det är ett problem som måste lösas av biltillverkaren, även om terminologin inte nödvändigtvis är glasklar.



Fel på det automatiska systemet gör att man kan klämma sig i Teslas fönster.



GM har fixat 11 000 Tesla-bilar sedan 2021.

Återkallar för fullt

Det är märkets 19e återkallelse detta år, något som pekar på den kvalitetskontroll som kommit på tal flera gånger när det gäller just Tesla.

Andra fordon som återkallats är Model X och Model S då 40000 bilar återkallats på grund av ett problem där servostyrningen kunde försvinna om man körde över ojämna vägar eller potthål.

Förra veckan återkallades även 30 000 Model X då airbagen felaktigt kunde lösas ut vid olyckor i låga hastigheter.

Problematiken med baklyktorna kommer alltså att lösas utan att kunderna behöver uppsöka en verkstad.

Teslas mångaåterkallelser pekar även på det amerikanska **Consumer Reports rapporterade förra veckan** – att elbilar har fler problem än vanliga förbränningsbilar.

Läs även: [Nu kan GM fixa din Tesla \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Bekräftat – Tesla har sämst kvalitet \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Tesla återkallar över 40 000 bilar \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Tesla kan åtalas för självkörande bilar \[Dagens PS\]](#)

Podcast om bilar: ["Vi fick testa en bil som redan var slutsåld" \[Dagens PS\]](#)



Marcus Berggren

3. Volvos nya flaggskepp EX90 får livsfarliga året runt-däck

PUBLICERAT 21/11/2022.

AV MATHS NILSSON.

(Detta är en krönika, åsikterna är skribentens egna.)

Volvos nya lyxbil EX90 får de kritiserade Recharge-däcken som standard. Däcken har 114 procent längre bromssträcka på is, även på sommaren är greppet sämre och bromssträckan längre.



Volvo Cars säljer numera de flesta av sina nya bilar med ett nytt året runt-däck kallat Recharge. Enligt Volvo bör bilägare som "kör mycket på snö och is" välja till vinterdäck. Volvo anser således att däcken är passande standardutrustning för de senaste dagarnas snöoväder i Stockholm. För många vintrar blir det ju knappt ett enda snöoväder i Stockholm. Ett test som [Vi Bilägare](#) gjort visar dock att däcken är livsfarliga i halka, enligt min åsikt. De har 114 procent längre bromssträcka på is. Även på sommaren är däcken betydligt sämre än sommardäck.

Förvånande nog väljer Volvo även att utrusta det nya flaggskeppet [Volvo EX90](#) med Recharge-däcken om du väljer de standardmonterade 21-tums fälgarna. Volvo satsar enorma resurser på säkerhet och att ge bilen invändig radar och Lidaresensorer på taket som ska ge de åkande en säkerhetssköld. Bilen sägs ha en ny nivå av säkerhet. Sedan får den [rekordtung bilen](#) däck med 114 procent längre bromssträcka. Inte helt logiskt?

Greppet på is är närmast obefintligt. Bromssträckan är 114 procent längre än för ett dubb-fritt vinterdäck.

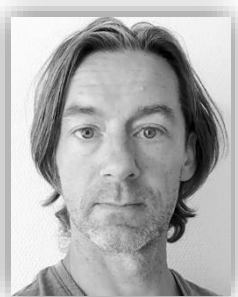


Bromssträcken är enligt ViBilägares test 114 procent längre på is, 60 meter för Recharge-däcket mot 28 meter för ett dubbfritt vinterdäck vid bromsning på is vid 50 km/h. Fakta är således att däcket är livsfarligt om du behöver panikbromsa på isigt underlag. Även på sommaren är däcken betydligt sämre med 10 procent längre bromssträcka.

De senaste dagarnas snöoväder visar att Volvos resonemang med att riktiga vinterdäck bara behövs i norra Sverige eller om du kör mycket på snö och is är helt felaktigt. Halka, is och snökaos kan slå till var som helt i Sverige mellan november och april, ja även i maj ibland.

En dag med ishalka kan räcka för att en förödande olycka ska vara framme. Jag hade definitivt inte velat ratta en Volvo EX90 på 2818 kg med halkiga Rechargedäck i snökaoset i Stockholm just nu. Volvo borde genast ta sitt förnuft till fånga och utrusta bilarna med säkra sommardäck och göra så att kunderna väljer till säkra vinterdäck. Det gäller både EX90 och övriga Volvomodeller.

Carup har ställt ett antal frågor om säkerheten hos Volvos Recharge-däck som Volvo valt att inte besvara.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

4. Volvos lögn: Bytte ut sina råd om året runt-däcken i smyg

PUBLICERAT 21/11/2022 AV MATHS NILSSON.

Efter våra kritiska artiklar – nu kan Carup avslöja att Volvo ändrat sig om året runt-däcken Recharge.



Tidigare rekommenderades de till de som inte "kör många mil på snö och is" – nu ska däcken inte användas alls på snö och is.

– Vi har aldrig, och kommer aldrig att rekommendera dessa däck i vinterväglag, snö och is, säger Volvos PR-chef Magnus Holst.

Detta är en direkt lögn från Volvo Cars – som i smyg bytt ut alla texter på sina hemsidor.

Carup har i flera [krönikor uppmärksammat Volvo Cars nya året runt-däck](#) som de flesta av märkets bilar är standardutrustade med, bland annat nya lyxbilen [Volvo EX90](#) som kostar 1,1 miljoner kronor. [Den senaste artikeln](#) har retat upp Volvo Cars som nu hört av sig efter att tidigare inte besvarat Carups frågor.

– Tycker inte din artikel som följde på denna fråga är särskilt saklig. Rubriken är rent spekulativ. Vi har aldrig, och kommer aldrig att rekommendera dessa däck i vinterväglag, snö och is. Bromssträckan på is är därför lika relevant som motsvarande bromssträcka för sommardäck, dvs inte alls, uppger Volvos PR-chef Magnus Holst i ett mejl till Carup.

Här är den tidigare rekommendationen från slutet av oktober 2022, där de som kör mycket på snö och is rekommenderas att använda vinterdäck istället för Rechargedäck. Här kallas Rechargedäcken för "allvädersdäck". I den nya rekommendationen kallas däcken inte längre allvädersdäck, och de som kommer att köra på vägar med vinterväglag bör ha vinterdäck.

Fälgar ×



Däck, Recharge™ (året runt)

Flera av våra modeller, främst vår helt eldrivna, levereras med Recharge™-däck som du kan använda året runt. Övriga bilar levereras med sommardäck och där väljer du till vilka vinterdäck du vill ha. Kommer du att köra på vägar med vinterväglag med snö och is bör du komplettera dina Recharge™-däck med vinterdäck. Oavsett bil kan du lägga till vinterhjul antingen hos din Volvo-återförsäljare eller direkt hos oss om du köper din bil online. Energimärkningen för vinterdäck varierar beroende på tillverkare, däckstorlek och fordonstyp.

Observera att Rechargedäcken ersätter sommardäcken.

Ett test som den ansedda motortidningen **Vi Bilägare** genomfört visar att Volvos året runt-däck Recharge kan vara livsfarliga på is. Bromssträckan är enligt testet 114 procent längre på is, 60 meter för Recharge-däcket mot 28 meter för ett dubbtfritt vinterdäck vid bromsning på is vid 50 km/h. Även på sommaren är däcken betydligt sämre med 10 procent längre bromssträcka. Även i andra delmoment presterar Rechargedäcken sämre än vanliga friktionsdäck respektive sommardäck.

Carup kan nu visa att Volvo Cars påstående om att däcken aldrig rekommenderats på snö och is är en lögn. Vi kan avslöja att alla texter om däcken på Volvo Cars hemsida under de senaste veckorna bytts ut. Tidigare kallades däcken "Allvädersdäck" och rekommendationen var "Om du kör många mil på snö och is eller tar bilen med upp till fjällen ska du komplettera beställningen med vinterdäck". Uppenbarligen rekommenderas däcken om du ibland kör i halka på snö och is.

Nu har Volvo i tysthet ändrat sig och bytt ut alla rekommendationer på hemsidan. "Kommer du att köra på vägar med vinterväglag med snö och is bör du komplettera dina Recharge-däck med vinterdäck." är den nya rekommendationen. För den som tvingas panikbromsa på is är omsvängningen anmärkningsvärd. 114 procent längre stoppsträcka kan vara skillnaden mellan liv och död.

– Att påstå att Volvo Cars "...anser således att däcken är passande standardutrustning för de senaste dagarnas snöoväder i Stockholm..." är direkt felaktigt. Det är följaktligen också grundläggande fel att säga "...Sedan får den **rekordtung**a bilen däck med 114 procent längre bromssträcka..." Ja – på is, där vi återigen är väldigt tydliga med att dessa däck ska användas lika lite som traditionella sommardäck, uppger PR-chefen Magnus Holst.

Volvos påståenden att de aldrig rekommenderat däcken på is är uppenbart en lögn, då däcken tidigare rekommenderades till de som inte körde många mil på snö och is. Den som kört bil i Sverige vet också att ishalka kan komma plötsligt och överraskande. Vad händer med de som redan fått bilar med Rechargedäck? Carup har ställt flera frågor om varför Volvo ändrat sin rekommendation om Recharge-däcken och kommer att uppdatera artikeln när vi får svar.

5. Mercedes nya abonnemang: Snabbare bil i ett år för 13 000 kr

PUBLICERAT 22/11/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu ansluter sig Mercedes till trenden att sälja utrustning på abonnemang. Först ut är extra acceleration. Bilägarna ska betala 13000 kronor extra för att få ut maximal effekt ur sin bil under ett års tid.



Tesla startade trenden för några år sedan genom att erbjuda extra acceleration och möjlighet att uppgradera autopiloten. På senare tid har Tesla börjat ta 99 kronor per månad för Premium Connectivity som bland annat ger snyggare kartor i navigatören och möjlighet att se Netflix och Youtube.

Precis som med allt Tesla gör kopieras det av de gamla bilmärkena. Nyligen införde BMW abonnemangstjänster för rattvärme och motorljud, något som blivit mycket omdebatterat. Polestar säljer effektuppgradering över nätet.

Nu hakar Mercedes-Benz på den växande trenden och inför ett digitalt abonnemang för den som vill låsa upp maximala effekten i sina elektriska Mercedes EQ-modeller. Trots att bilarna kostar över en mil till en början lanseras tjänsten i USA och kostar 1200 dollar för ett år.

Mercedes Performanceprenumerationen kan köpas [online i märkets amerikanska webbshop](#). Under namnet Acceleration Increase kan abonnemanget tecknas för ett år. Kunderna får snabbare acceleration på mellan 0,8 och 1 sekund upp till 60 mph (96 km/h).

Här är effektökningen för olika Mercedes EQ-modeller.

AMG-modeller verkar ännu inte gå att uppgradera.

Mercedes EQE 350 4MATIC (från 292 hk till 353 hk/0-60 mph från 6,0 till 5,1 sekunder)

Mercedes EQS 450 4MATIC från 360 hk till 449 hk/0-60 mph från 5,3 till 4,5 sekunder

Mercedes EQE SUV 350 4MATIC från 292 hk till 353 hk/0-60 mph från 6,2 till 5,2 sekunder

Mercedes EQS SUV 4MATIC från 360 hk till 449 hk/0-60 mph från 5,8 till 4,9 sekunder

6. Nya kinesiska elbilen Nio ET7 är en flopp

Av Marcus Berggren.

20 November, 2022.

Nio grundades 2014 med tanken att revolutionera branschen och vill ta sig an de stora tyska premiummärkena. Vi begav oss till Berlin för att provköra nya flaggskeppsmodellen ET7.



Nio ET7 har siktet inställt på de stora tyska lyxsedanerna.

Uppdatering: listpriser har skickats in till Skatteverket. Se längst ner i artikeln.

Nio ET7 har siktet inställt på konkurrenter som **Mercedes EQS** och kommande **BMW i7**. Med andra ord ska de konkurrera på mer än bara pris, något som varit kutymen för kinesiska märken den senaste tiden.

Endast abonnemang

Det kommer inte gå att köpa Nios bilar, något som mötts av en kritikstorm. I stället får man som privatperson abonnera på bilarna och då ingår maxutrustade bilar, vinterdäck, service, försäkring och så vidare. Tanken är att man som kund inte ska behöva tänka på någonting, utan allt ska ingå. Se priserna nedan:

ET7 (100 kwh, 580 kilometer räckvidd)

1 månad: 18 799 kronor/månad

12 månader: 16 015 kronor/månad

36 månader: 15 180 kronor/månad



Nio ET7 får mycket uppmärksamhet när man är ute på vägarna.

Siktet inställt på stjärnorna

På plats i Berlin lanserades modellerna ET7, EL7 och ET5 – en stor sedan, en stor suv, och en mindre sedan. Bilarna går inte att köpa utan bara att abonnera.

Vi var där för att provköra nya Nio ET7 som tar sig an segmentet elektriska lyxsedaner. Danilo Teobaldi, utvecklingschef på Nio, konstaterar att de inte bara har siktet inställt på elbilar, utan även vill locka till sig individer som i dagsläget kör **Audi A8**, Mercedes S-klass samt BMW 5- och 7-serie.

Vad är det då tänkt att Nio ET7 ska konkurrera med? Danilo Teobaldi förklarar att "det rör sig om ett helhetspaket – en digital upplevelse, en klassledande rymdkänsla, utveckling, tystnad, och våra fjärruppdateringar. Bilen utvecklas med dig".



Nio satsar stenhårt på den europeiska marknaden.



Interiören är snygg men inte särskilt ombonad. Kvalitetskänslan är emellertid hög.

Nio ET7 är bara en bil

Utseendemässigt är Nio ET7 väldigt lik de generiska bilarna man ser i TV-spel. Ovanför vindrutan finner man en **LIDAR** samt kameror vilket lägger grunden för modellens 22 säkerhetssystem och autonoma körning.

Fortsätter man med att granska insidan möts man av en interiör som enligt Nio ska kännas som ens eget vardagsrum. Det må så vara ifall ens vardagsrum är hos tandläkaren snarare än i ens hem.

När man slår sig ner bakom ratten möts man av en 10,2-tums digital instrumentpanel och en 12,8-tums infotainmentskärm som båda ser ut att ha plockats direkt från **Tesla**.

Stolarna fram är åt det hårdare hållet men saknar sidostöd men är aldrig riktigt obekväma. Det finns heller inget handskfack.



På taket finns LIDAR och diverse kameror.



Baksätet är något Nio är stolta över.

Komfortnivån är hög – även om den är åt det sportigare hållet – och bilen går att pressa på förvånansvärt ordentligt i.

Vi fick möjlighet att köra Nio ET7 på bana. De 2379 kilona som bilen väger helt olastad gör sig minst sagt kända även om prestandan kommer långt med att dölja bilens enorma vikt.

Rent kördynamiskt imponerar den och väghållningen är långt mycket bättre än man förväntar sig.

Styrningen ger dock lika mycket feedback som en burktelefon och gränsen mellan att ET7 tar sig runt utan konstigheter och att den understyr likt en isbrytare är hårfin.

Enligt Nio fokuserar ET7 mer på komfort snarare än sport. Trots det är fjädringen mer sportigt inställd – trots luftfjädringen svävar den inte över vägen likt en Audi A8 eller BMW 7-serie.

Fjädringen parerar dock ojämnheter riktigt väl, stora som små, både i låga och höga hastigheter.

Räckvidd och laddning

Nios stora infrastruktursatsning finns **i form av deras batteribytesstationer** vilket kort och gott innebär att man kan byta till ett helt nytt batteri (med 90 procent laddning) på cirka sju minuter.

Den ET7 vi hade till förfogande i Berlin var försedd med 100-kilowattimmarsbatteriet som har en WLTP-räckvidd på 580 kilometer vilket med hänsyn till bilens låga luftmotståndskoefficient (0,208) inte är särskilt imponerande.

Det finns även ett 75-kilowattimmarsbatteri som har en WLTP-räckvidd på 445 kilometer. ET7 går att snabbbladda upp till 130 kilowatt, att jämföra med BMW i7 på 195 kilowatt, Mercedes EQS på 207 kilowatt och Porsche Taycan på 270 kilowatt.

Infotainmentskärmen huserar samtliga funktioner i bilen – alltifrån rattinställning, till inställningar för backspeglar, sätesvärme och -ventilation och så vidare.

Systemet är inte särskilt intuitivt – exempelvis är funktionen för sätesmassage under fliken för klimatsystemet – och skapar en hel del frustration.

Systemet svarar dock snabbt och är bättre än många marknadsledare, trots att det har utvecklats från grunden av Nio själva.



I full kareta på den tyska motorvägen är Nio ET7 inte lika tyst som tyskarna.

Rymdkänsla deluxe

Baksätet är något Nio är oerhört stolta över. I Kina är det något som sannerligen går hem där en besatthet av rymliga baksätet råder.

Kruxet är att gemene kines är kortare än gemene svensk och huvudutrymmet i baksätet är således inte tillräckligt. Jag med mina 184 centimeter behövde anamma samma hållning som Quasimodo.

Benutrymmet är emellertid tillräckligt rymligt för ett parti kubb medan golvet är för högt – man belastar därför baksidan av låren mer än nödvändigt.

I övrigt är interiören väldigt luftig men samtidigt oerhört klinisk. Man känner sig lika ombonad som i ett flygplatshotell.

Kvalitetskänslan är högre än man förväntar sig och är i mångt och mycket av samma – eller högre kaliber på sina håll – än sina tyska konkurrenter.

Det finns inget knarrande à la **MG**:s bilar och det känns onekligen som att kineserna har skruvat ihop bilen ordentligt.

Lika tyst som en megakyrka

En annan egenskap som Nio skröt satan om var hur tyst bilen är. Det stämmer i hastigheter upp till ungefär 140 kilometer i timmen, vilket förvisso är mer än nog för de flesta europeiska konsumenter.

Med det sagt kräver en konstant jämförelse med de tyska lyxbilstillverkarna att ET7:s komfort och tystnad är ihållande även i ytterfilen på autobahn.

Rastar man bilen i högre hastigheter – upp till toppfarten på 200 kilometer i timmen – är akustiken i paritet med den man upplever på ett propellerflyg när man sitter precis vid motorn.

Sitter man i baksätet kan man inte höra vad föraren säger även om det som förare går att höra vad baksätespassagerarna säger.



Nomi kallas den lilla AI-assistenten som bilar har.

En trafikpolis med på resan

En annan utmärkande egenskap som kineserna skryter om är Nomi, en AI-röst i form av en liten modul med ögon.

Den hälsar en välkommen är man hoppar in i bilen och likt exempelvis Amazon Alexa, Google Assistant eller Siri är tanken att man ska kunna kommunicera med den. Frågor som "vad är det för väder?" kunde emellertid inte besvaras.

Något annat Nomi dubblerar som är trafikpolis – så fort man kör en endaste kilometer över den angivna hastighetsbegränsningen blir man tillsagd att sänka farten.

Att bli tillsagd vad man ska göra är inte en särskilt lyxig upplevelse. Fortsättningsvis pratar Nomi konstant och överröstar den musik man väljer att spela.

Bilens en miljard säkerhetssystem – som i viss mån går att stänga av – gör även att det plingar och låter hela tiden. Det är en strid ström av olika läten och de flesta går inte att identifiera.

En annan säkerhetsaspekt som inkräktar på körupplevelsen är att bilen svänger in mot mitten av vägen om den tycker att man kör för nära kanten, exempelvis när man kör på en smal landsväg och får ett möte.

Trots att man har flera centimeter till godo väljer den att styra in mot mötande fordon vilket innebär att man måste vara på sin vakt. Själva användargränssnittet är även en direktkopia av både Tesla och i sin tur [Rivian](#).



Nio ET7 är bekväm men något sportig. Körupplevelsen är inte särskilt engagerande.



Nio satsar stenhårt på batteribytesstationer.

Nio ET7 bjuder på en klinisk körupplevelse

Nio ET7 stoltserar med fyrhjulsdraft, 650 hästkrafter, 850 newtonmeter och en 0-till-100-tid på 3,8 sekunder.

Accelerationssiffran till 100 uppnås endast i Sport+-läget medan övriga körlägen (Comfort, Sport, Eco) begränsar accelerationen till mellan 5,9 och 12,9 sekunder.

Det råder inget tvivel om att ET7 är kvick – likt andra elektriska bilar i segmentet. Bilen känns även förvånansvärt flink och svarar snabbt på förarens input.

Summan av kardemumman

Med Nio ET7 satsar kineserna allt. De ställer enormt höga förväntningar på bilen genom att fokusera mycket av sitt snack på att ta sig an enormt etablerade konkurrenter samtidigt som prisbilden är chockerande.

När man ger sig in i ett segment med lyxbilar med en bil som är helt okänd måste man konkurrera med något drastiskt, helst av allt pris.

I stället finns det ingenting som ET7 rent konkret erbjuder jämte sina tänkta konkurrenter och som skulle få någon vettig människa att vilja slå till.

ET7 är bekväm, imponerar till stor del kördynamiskt, känns högkvalitativ, är rymlig och är i det stora hela en bra bil om man helt och hållet bortser från prissättningen.

Den känns emellertid inte som en lyxbil och känns väldigt klinisk och inte märkvärdig.

Något som ofta är indikativt av en lyxvara är att den är tidlös och håller medan Nios approach till att kontinuerligt uppdatera bilen inte faller under den definitionen. Vad händer med bilarna när de bli för gamla för att uppdateras?

Nio har tagit sig an helt fel approach och har totalt missuppfattat vilka deras kunder är, något som återspeglas i deras sociala medier.

Kineserna har dock sagt att de kommer att lyssna på sina kunder när det kommer till uppdateringar, något som blir svårt om man förmodligen inte kommer att få några. Man undrar egentligen vem kunden kan tänkas vara.



Nio ET7 lever inte upp till vare sig prislappen eller segmentet.

Högsta Växelns första intryck av Nio ET7

Slutbetyg: 2/5

Nio ET7 är inte, i ett isolerat sammanhang, en dålig bil. Kruxet är att prissättningen inte är verklighetsförankrad och att kineserna insisterar med att ta sig an ett segment fullpoppat med väletablerade alternativ. Ifall Nio väljer att ändra sin prissättningsstrategi får slutbetyget revideras.

Uppdatering: listpriser som Nio skickat in till Skatteverket:

ET7 (75 kwh): från 919 000 SEK (bil: 789 000 SEK, batteri: 130 000 SEK)

ET7 (100 kwh): från 1 029 000 SEK (bil: 789 000 SEK, batteri: 240 000 SEK)

Nio ET7 (100 kwh)

Motor: Elmotor fram, bak, 650 hästkrafter, 850 newtonmeter

Kraftöverföring: Enstegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration: 0-100 km/h: 3,8 sekunder

Toppfart: 200 km/h

Elektrisk räckvidd: 580 km

Vikt: 2 379 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 5101/1509/1987 mm

Pris: Går endast att abonnera, se nedan.

ET7 (75 kwh, 445 kilometer räckvidd)

1 månad: 17 599 kronor

12 månader: 14 815 kronor

36 månader: 13 980 kronor

ET7 (100 kwh, 580 kilometer räckvidd)

1 månad: 18 799 kronor

12 månader: 16 015 kronor

36 månader: 15 180 kronor



Marcus Berggren

7. Fiat upphör med produktionen av Panda 4x4

Publicerad 2022-11-21 kl 12:30 (uppdaterad 2022-11-21 14:40).

Text Fredrik Lund.

En klassisk bergsget ser av allt att döma ut att läggas ned. Nu går det inte längre att beställa en ny Fiat Panda 4x4.



En epok går i graven. Mycket tyder nämligen på att Fiat väljer att lägga ned sin Panda 4x4. Grundmodellen Panda som sådan lanserades år 1980. Först i juni, år 1983, släpptes Panda som fyrhjuldriven bergsget. Det var främst hos sydeuropeiska familjer och bönder som modellen rullade – snarare än gick – hem. De allhjuldrivna exemplaren fick ofta en hemvist just i de mer svårtillgängliga delarna av den sydeuropeiska landsbygden.

Fyrhjulsdriften levererades färdig från österriikiska Steyer-Puch. För att klara sitt något tuffare uppdrag, i förhållande till vanliga Pandan, var chassit förstärkt. Tomvikten låg på cirka 740 kg.

Modellen gjorde sig känd för att vara en billig, anspråkslös och ekonomisk fyrhjuldriven liten krabat, som också passade familjens vardagliga behov. Succén var ett faktum.

Den ursprungliga Fiat Panda 4x4 hade kantiga former, signerade ingen mindre än Giorgetto Giugiaro. Samma designer vars pennstreck också resulterat i bilar som De Tomaso Mangusta, Alfa Romeo Giulia Sprint, DeLorean DMC12 och så förstås - ej att förglömma - den ikoniska VW Golf Mk1. För att bara nämna ett mycket kort axplock av hans design som resulterat i ikoniska bilmodeller.



Fiat Panda brukar dock sällan nämnas, men är även det ett av hans verk. De närmast helt frånvarande designelementen som kännetecknar första generations Panda gav väldigt raka linjer innebar också att det skapades förvånansvärt mycket rymd i den trots allt lilla kupén. En snäll beskrivning vore en konservburk på hjul, men en väldigt praktisk sådan. Kombinerat med både ett lågt pris och fyrhjulsdriften kom första generation att bli populär hos bönder i främst södra delen av Europa.



Oglamourös

Inte heller generation två, lanserad år 2003 gjorde anspråk på varesig lyx eller glamour. Det ska dock sägas att Fiat bestämde sig för att höja ambitionsnivån redan med generation två, så pass att modellen i Italien kallades för den nya Pandan. Formerna var fortsatt boxiga, men formgivningen betydligt mer modern för sin tid än 80-talets skolåda.

Nu kunde Panda också fås med fem dörrar och visst var kupén klart rymligare än för första generation. Fiat övergav också förgasmotorn till förmån för elektronisk insprutning från Bosch. Säkerhetstänktet höjdes, bland annat genom införandet av airbag för föraren. Oklart om det var just denna säkerhetsskärpning som bidrog till att motorjournalisternas utsåg Fiat Panda till årets bil år 2004. Eller så hänfördes de av att fyrhjulsdriften i 4x4-versionen nu var utrustad med viskokoppling.

Ingen Sverigesuccé

Med andra generations Panda flirtade tillverkaren även med skåpbilsmarknaden, genom en särskild skåpbilsvariant av Panda. Dock, i just det fallet, utan fyrhjulsdraft. I princip rörde det sig då bara om att plåt ersatte fönster från B-stolpen och bakåt. Mycket mer än så krävdes inte för att ge modellen en mer kommersiell funktion ansåg Fiat.

Icke desto mindre, succé i Fiats försäljningsbok blev det ändå för andra generationens Panda.

Tilläggs ska att bilden visar en vanlig tvåhjulsdreven Panda av andra generation, inte den särskilda 4x4-versionen.

Även den tredje generationens Panda släpptes i ett särskilt 4x4-utförande. Nu har modellen permanent fyrhjulsdraft som kan styras elektroniskt och är utrustade med självläsande differential, som kan fördela drivningen mellan hjul på samma axel beroende på vilket hjul som för stunden har bäst grepp.

Utomlands behöll Pandan sin popularitet, men på svenska breddgrader blev modellen aldrig någon formidabel succé. Men en förklaring till det fortsatta framgångskonceptet utomlands torde varit de ännu relativt kompakta yttermåttarna som lär ha passat de mest tätbefolkade urbana storstadsmiljöerna bra.



År 2019 hintade Fiat om att en elversion av Panda 4x4 kunde vara aktuell, med en elmotor ansluten mot bakaxeln. Men nu har tillverkaren av allt att döma beslutat sig för att lägga ned tillverkningen av sin allhjulsdrivna Pandan.

Modellen går inte längre att beställa och det finns så här långt inga signaler från Fiat att en efterträdare till Panda 4x4 är att vänta.



Fredrik Lund

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Provkörning: Fiat Panda 4x4 (2012).



Fiat och Honda återkallar bilar efter säkerhetsmissar.



Fiat belönar "snåla" bilförare med rabatter.



Fiat Tipo återkallas – krockkudden kan deaktiveras



8. Video: Pininfarina Battista sätter världsrekord för 0-100 km/h

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-11-22, 14:01.

Elbilen Pininfarina Battista har satt fem världsrekord i acceleration och retardation.



Rekorden slogs på Dubai Autodrome i Förenade Arabemiraten.

FILM: <https://youtu.be/KD8r4jpZiSk>.

Nyligen slog Lucid Motors sig för bröstet när de gjorde 0-60 mph (0-96 km/h) på 1,89 sekunder med **Lucid Air Sapphire**. Nu har Automobili Pininfarina krossat deras rekord och slagit ytterligare fyra.

Elbilen Pininfarina Battista är nära syskon med **rekordhållaren Rimac Nevera** och har en effekt på 1900 hästkrafter och 2340 Nm i vridmoment. Det gör att Battista klarar av att accelerera 0 till 97 km/h på 1,79 sekunder. 0–100 km/h går på 1,86 sekunder.

Det motsatta, alltså att bromsa från 100 km/h till stillastående går på 31 meter, vilket är ett rekord för elbilar.

– Jag är stolt över att vår nya elektriska hyper-GT når upp till de löften vi gav när vi lade fram vår utvecklingsplan. I Battista har vi uppnått prestanda utöver våra ursprungliga, extrema mål, kommenterar Paolo Dellacha, produktionschef hos Automobili Pininfarina.

Den som är sugen på att köra lika fort får hosta upp med cirka 2,2 miljoner euro (24,1 miljoner kronor). De första bilarna har redan levererats till kunder.



Pininfarina Battistas fem världsrekord

0-60 mph	1,79 sekunder
0-100 km/h	1,86 sekunder
0-120 mph	4,49 sekunder
0-200 km/h	4,75 sekunder
100-0 km/h	31 meter



Peder: En elbil för 26 miljoner? Varför inte?



Rimac Nevera slog rekord – körde över 400 km/h.



Elon Musk bekräftar: Tesla Roadster dröjer.

9. Det kostar att äga och driva en Lamborghini Murcielago i 42000 mil

Av Carl Södermark, Publicerad 2022-11-19 kl 12:28, uppdaterad 2022-11-21, 09:36

Simon George kan stolt kalla sig ägaren till en Lamborghini Murcielago med nästan 42000 mil på mätarställningen, ett inofficiellt världsrekord för modellen. Men hur mycket har den kostat honom genom åren?



Simons Murcielago har en 6,2-liters V12:a på 580 hästkrafter och snittar 2,3 liter per mil.

I september 2004 körde Simon George ut genom portarna från Lamborghini Manchester i sin orangea Murcielago. Den hade då gått ungefär 10 mil. Sen dess har han avlagt upp till 95 mil i veckan med den italienska sportbilen.

Ursprungligen var planen att han skulle ha den i tre månader för att sen förhoppningsvis kunna sälja vidare den. Men så blev det inte, han klarade inte av att sälja den. Det visade sig vara svårt att ge upp drömmen och säga farväl till Lambon och den enorma V12:an på 6,2 liter. Han bestämde sig då för att komma på ett sätt att kunna finansiera de enorma kostnaderna.



För de flesta hade det resulterat i att dra ner kostnaderna så mycket som möjligt och enbart använda den några gånger per år. Men för Simon betydde det något helt annat.

Som delägare i ett upplevelseföretag bestämde han sig för att hyra ut sin Murcielago så att andra skulle få prova på att köra den på bana. Utöver det valde han även att använda den som sin vardagsbil.

Hur mycket har det kostat?

Simon uppskattar att han sen 2004 spenderat ungefär 1,7 miljoner kronor i bara bensinkostnader. Han har även gått igenom 84 uppsättningar däck för ett värde på drygt en miljon kronor.

Med tanke på den mängd vardagskörning och bankörning Simons Murcielago har genomgått är det inte konstigt att han är inne på sin åttonde koppling och tredje topplocksreparering. Lägger man till kostnaden för vanlig service genom åren har Simon spenderat ungefär 680 000 kronor för att hålla Lambon rullande.

Utöver dessa reparationskostnader så har Simons Murcielago även varit med om en olycka 2012 då han hade hyrt ut bilen. Föraren tappade kontrollen och körde rakt in i ett träd. Som tur var kom ingen till skada men det resulterade i fyra år av återställande arbete och en kostnad på drygt 1,2 miljoner kronor. Inte konstigt bestämde han sig då för att sluta med uthyrningen och bara använda den som vardagsbil.

För att avgöra den totala kostnaden av ägandet måste även försäkring och fordonsskatten läggas till, en summa på ungefär 470 000 kronor.

Så summan av kardemumman är att Simon har spenderat lite mer än fem miljoner kronor genom åren på sin Lamborghini Murcielago, men det räknar alltså inte med värdeminskningen av bilen.



Långfilm om Lamborghini – kolla in trailern!



Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae – ”Den sista av sitt slag”.



Peter Ternström: Min nya Lamborghini luktade braj.



Parkeringsvärd lånar Lamborghini för provtur – men bilen tar eld!

10. 45 000 liter vatten för att släcka Teslan: ”Bara fälgarna kvar”

PUBLICERAT 22/11/2022

AV MATHS NILSSON

Elbilar brinner som tur är betydligt mindre ofta än fossilbilar. Nu berättar brandkåren att det krävdes 45000 liter vatten för att släcka en brinnande Tesla på motorvägen. Det här fordonet brann så hett och länge, om det inte vore för fälgarna skulle du inte veta att det var en bil, berättar brandmännen i Pennsylvania.



Elbilsbränder har blivit ett slagträ i debatten om den pågående elektrifieringen av vår bilflotta. All tillgänglig statistik visar att det är betydligt mer sällsynt med brinnande elbilar jämfört med bilar som drivs med fossila bränslen.

Men när olyckan väl är framme kan branden hos en elbil vara svårare att släcka. En Tesla började nyligen brinna på motorvägen Interstate 80 i Pennsylvania. Brandmännen från Morris Township Volunteer Fire Company överraskades av intensiteten och hettan i branden, enligt [CBS News](#).

I vanliga fall går det åt ungefär 2.000 liter vatten för att släcka en bilbrand, men nu krävdes det 45.000 liter för att släcka den brinnande elbilen. Anledningen var att litiumjonbatterier brann så häftigt.

– På grund av litiumjonbatteriet krävde släckningen av denna brand ytterligare tankbilar eftersom fordonet återantände och brann hårt ibland. Totalt tog det nästan två timmar med att kontinuerligt applicera vatten på fordonet eftersom batteriet återantände och höll höga temperaturer, uppger brandkåren.

Feber

11. Så blir nya Honda Civic Type R till

AV BOBBY GREEN 2022-11-21 KL 08:30.

Häng med till fabriken i Japan.



FILM: <https://youtu.be/xgMuJlu3RnA>.

I somras rullade Honda ut sjätte generationen av Civic Type R. Ett litet krutpaket med turbomatad fyra på 330 hästar. Varje exemplar blir till på Yorii-fabriken i Japan och i det här klippet får vi hänga med och se när detta sker. Motorn tillverkas dock på Anna Engine Plant i Ohio och den sexpetade växellådan på Hondas Suzuka-fabrik.

Bonusklipp: <https://youtu.be/1RK9OsI5sOw>



Det här är nya Honda Civic Type-R.



Det här är nya Honda Civic.
I alla fall som prototyp.



12. Pappa lät 15-åring köra trimmad A-traktor ”för att snabbt köpa cigg”

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-11-21, 11:39.

Pappan dömdes för olovlig körning efter att sonen kört för fort med sin A-traktor.



Polisens foto visar 15-åringens A-traktorkonverterade Audi A4, med en toppfart på en bra bit över 200 km/h.

Expressen berättar om ett fall där en 15-åring stoppades av polisen när han körde 50 km/h med sin traktorregistrerade Audi.

Sonen berättade för polisen att pappan medvetet lät honom köra för fort ibland genom att avaktivera hastighetsspärren med en fjärrkontroll.

– Min pappa har tillgång till dosan och låter mig ibland ha den så att jag kan köra snabbare. Ikväll fick jag ha den för att snabbt kunna åka och köpa cigaretter till pappa, ska 15-åringen ha sagt.

Polispatrullen skrev i sin anmälan: "Då pappan är medveten om att fordonet går lika snabbt som en personbil och tillåter sonen att köra fordonet så misstänks han för tillåtande av olovlig körning."

Senare tog sonen tillbaka sin berättelse om cigaretterna, men pappan dömdes ändå till dags-böter för olovlig körning och **riskerar att få sitt körkort indraget.**



Föräldrar kan mista körkortet om minderåriga barn kör för fort med A-traktor.



Alrik: "Transportstyrelsen fegade ur om A-traktorerna".



Alrik: EU-hotet mot A-traktorerna kan vara det bästa som hänt.



Verkstäder trimmar A-traktorer – nu vill ministern se över reglerna.



Magnus Fröderberg



13. 25 år gammal Nissan höll på att krascha auktionssystem – slut på nollor

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-11-21, 14:00, uppdaterad 2022-11-21, 15:57.

Bättre än aktier? Denna 25 år gamla specialmodell från Nissans motorsportavdelning ska enligt uppgift ha klubbats hem för nästan 10 miljoner kronor.



Nissan Skyline GT-R Nismo 400R ska ha byggts i som flest 44 exemplar 1996–98. Namnet står för effektsiffran och modellen utrustades med flera specialdelar i det då ännu väldigt exotiska materialet kolfiber samt en unik 2,8-liters turbomotor.

Under natten till torsdagen svensk tid spårade budgivningen på en gammal japanare ur fullständigt. En vit Skyline GT-R Nismo 400R med 1500 mil på mätaren var sekunder från att krascha det japanska auktionshuset Used car System Solutions (USS) system, uppger [GTR-Registry.com](https://www.gtr-registry.com) och flera importbolag i sociala medier.

Normalt sett brukar budgivningen online på företagets auktioner, som kan gälla det mesta i fordonsväg, avslutas på några sekunder. Denna gång tog det avsevärt längre och bud-siffran klättrade snabbt.

Efter 20 minuter tog det tvärstopp vid 99995000 yen, eller ungefär 7,5 miljoner kronor, enligt det brittiska importbolaget [BHP imports](https://www.bhpimports.com) som fångade de sista sekunderna på film.

Se klippet: Här stoppas budgivningen: <https://www.facebook.com/watch/?v=3273383642910482>.

Anledningen: det var helt enkelt inte möjligt för USS att visa en större siffra. Auktionshuset drog vad det verkar därför i handbromsen i sista stund och bjöd in några av de största budgivarna till köpeförhandling.

Enligt obekräftade uppgifter ska den vita Skylinen, en av endast ett 40-tal tillverkade Nismo 400R, sedan ha sålts för rekordsumman 130000000 yen, eller 9,85 miljoner kronor.

Över 1 000 procents värdeökning

Med tanke på att nypriset för en Nismo 400R började på 12000000 japanska yen 1996, eller ungefär 970000 kronor i dagens penningvärde, betyder det att denna vita Nismo 400R:s värde mer än tiofaldigats på 25 år.

I snitt rör det sig om en värdeökning på 40,52 procent om året – ingen dum investering, med andra ord.

Analys: fler rekord att vänta

Anledningen till rekordpriset lär stavas "USA" där det förutom i vissa undantagsfall är olagligt att importera bilar som är nyare än 25 år från andra marknader. Som färsk 25-åring är den mycket ovanliga Nismo 400R:en alltså hett villebråd för den köpsugna amerikanska datorspelsgenerationen, som lär minnas den från spel som Gran Turismo-serien till Playstation.

Till råga på allt står dollarkursen också mycket högt just nu, särskilt mot den japanska yenen, något som trots det tuffare ekonomiska läget i världen lär ha ökat det redan höga amerikanska köptrycket på japanska klassiker.

Handeln med riktigt dyra samlarbilar sker för övrigt även bland [särskilda bilmäklare som jobbar "off market"](#) på uppdrag av förmögna klienter. Auktionsrekorden som vi kan rapportera om är alltså kanske bara toppen på isberget.

Sedan början av året står också Nismo 400R nummer 40, eventuellt den sista som tillverkades i oktober 1998, till salu hos en brittisk bilhandlare. Denna ska tidigare ha begärt 1,6 miljoner pund (20,28 miljoner kronor) för bilen, som har [gått drygt 6 100 mil och är lackad i kulören Deep Marine Blue](#).

Fakta: Nismo 400R

Nismo 400R var en särskild specialversion av den fjärde generationen av Nissans sportbil Skyline GT-R, kallad R33 internt. Likt grundmodellen såldes Nismo 400R exklusivt i Japan för den inhemska marknaden – det rör sig alltså om en för oss västerlänningar exotisk så kallad "JDM"-bil, kort för "Japanese Domestic Market".

Nismo, den japanska biltillverkarens motorsportavdelning, valde att helt frångå det rådande "gentlemanna-avtalet" mellan landets märken om att inte sälja en bil med mer än 280 hästkrafter och uppgraderade den fyrhjulsdrivna GT-R:ens RB26DETT dubbelturbo-radsexa med en rad förbättringar.

Med ett specialgjutet motorsportblock och -topp samt en smidd vevaxel med längre slag utökades den 2,6-liter stora sexan till 2,8 liter. Den nya motorn döptes på motorkåpan till RBX-GT2. Två lite större turboaggregat bidrog också till en effekt om 400 hästkrafter och 471 Nm. Varvstoppet flyttades från 8250 r/min till 9000 r/min.

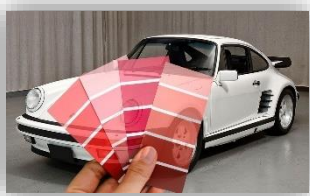
Förutom den vässade motorn utrustade Nismo även 400R med flera kolfiberdelar. Varagsmat idag, kan tyckas, men då var det endast tre år efter lanseringen av den revolutionerande [kolfiber-supersportbilen McLaren F1](#). På 400R var huven (baserad på den som användes för Nissans Le Mans-satsning med R33), bakvingen och kardanaxeln gjord i kompositmaterialet.

Andra unika delar inkluderade bland annat en ny främre stötfångare med flera extra luftintag, ett rejält främre tornstag samt Nismo-märkta sportstolar. Eftersom Nismo aldrig sålde några av delarna från 400R lösa ska modellen vara mycket svår att fejka idag, något som lär bidra till den höga värderingen.

Nismo planerade att tillverka 100 stycken 400R, men enligt dem själva blev slutsiffran bara 44 bilar 1995–98. Sajten [GTR-Registry.com](https://www.gtr-registry.com) har däremot hittills bara **kunnat dokumentera chassinummer för 41 bilar.**



Världens dyraste Volvo 140 – såldes för rekordsumma på auktion i USA.



Julia Brzezinska: Vilken nyans av rött sade du?



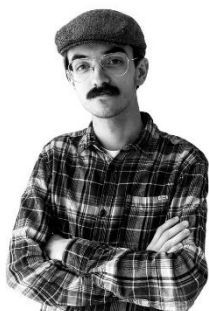
Alrik: Världen är galen – jag längtar tillbaka!



Världens dyraste bil? Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupe kan ha sålts för miljardbelopp.



Bullitt-Mustangen slog dubbla rekord på auktion.



Wiggo Björck

14. Kungens klipp – se bilsamlingen värd över 30 miljoner kronor

PUBLICERAT 21/11/2022 AV MATHS NILSSON.

Sveriges kung Carl XVI Gustaf har numera hemliga personuppgifter. Men vi har ändå kunnat karlägga kungens fantastiska bilsamling. Kungens samling har varit ett klipp och är nu värd över 30 miljoner kronor. Här är genomgången – bil för bil.



Vår regent Carl XVI Gustaf är en riktig motorkung och har ägt många fantastiska bilar genom åren. Hans första bil var en Volvo P1800 och han har även ägt flera av BMW:s mest exklusiva modeller, bland annat M3 och M5.

Bilsamlingen idag går inte heller av för hackor. Numera har **kungen skyddade personuppgifter** och det är mer eller mindre hemligt för oss undersåtar vilka bilar kungen äger. Men en noggrann koll i statens offentliga register visar att kungen numera har en samling med 10 fantastiska bilar, en motorcykel och en släpvcagn.

För kungen har bilsamlingen varit en lönsam historia, betydligt bättre än hans börsportfölj som krympt ihop i värde. Bilarna har gått upp med över 10 miljoner kronor i värde de senaste tre åren. Värdet ligger nu på cirka 31 miljoner kronor. Men räknar man med den kungliga glansen på en bil som ägts av Hans Majestät Konungen är de sannolikt värda ännu mer.

BMW M8 Competition Coupé 2020

Senaste tillskottet är en BMW M8 Competition Coupé som kungen köpte år 2020, en bil som kostar närmare två miljoner kronor. M8 är en av BMW:s absolut snabbaste modeller med en V8 med dubbelturbo på 625 hästkrafter. Det är tillräckligt för att kungen ska kunna gasa upp i 305 km/h.



Kungen har en BMW M8 med 625 hästkrafter.



En Shelby Cobra från 1966 är den dyraste bilen i kungens samling.

Shelby Cobra 1966

Men det finns betydligt mer värdefulla bilar i den kungliga samlingen. Allra dyrast torde kungen Shelby Cobra från 1966 vara. Den lätta V8-roadstern är en riktigt giftig prestandabil och de senaste åren har värdet rusat i höjden. En fin Shelby Cobra går på uppåt 15 miljoner på auktion, och den kungliga proveniensen gör inte bilen mindre åtråvärd.



Ford Mustang Shelby 350 GT är extremt eftertraktad av samlare.

Shelby Mustang 350 GT 1965

Kungen verkar ha en faiblesse för amerikanska muskelbilar. Inte mindre än två Ford Mustangar finns i samlingen. Allra mäktigast är en Shelby Mustang 350 GT från 1965 är en av de mäktigaste bilarna i samlingen. Det är inte vilken Mustang som helst, utan trimmad av de legendariske Carol Shelby som även ligger bakom kungens Cobra. V8:an mullrar mäktigt och har 280 hästkrafter. De senaste åren har värdet rusat i höjden och bilen är nu så mycket som fem miljoner kronor.

Ford Mustang GT 4.7 V8 1965

Kungens andra Mustang har fler hästkrafter, men är mindre värdefull. Kungens Ford Mustang GT 4.7 V8 har hela 300 hästkrafter och kan vara värd närmare en miljon kronor, då bilen modellen är enormt eftertraktad idag.

Porsche 911 T Targa 1973

Porschen är inte den absolut dyraste bilen i samlingen, men definitivt den med högst affektionsvärde. Bilen blev odödlig efter att det tagits bilder på kungen och Silvia på Öland när de var nykära i juni 1973. När kungen fyllde 50 år fick han tillbaka Porschen i nyrenoverat skick av sina vänner. Klassiska Porsche 911 hör till de bilmodeller som ökat mest i värde de senaste åren. Med tanke på unika bilens historik är den med all säkerhet värd över två miljoner kronor.



De Tomaso Pantera är en italiensk superbil med amerikansk V8.

De Tomaso Pantera 1971

Även italienska fullblod tycks falla kungen på läppen. En av de mest okända bilarna i hans samling är De Tomaso Pantera Push Button från 1971. Den italienska superbilen, som har en amerikansk V8, har gått upp snabbt i pris och är värd omkring två miljoner kronor. Kungens bil är av den tidiga och mycket ovanliga Push Button-modellen, som har en tryckknapp för att öppna dörren i stället för handtag. De Tomaso Pantera var bland det mest potenta du kunde köra på 1970-talet. Under huven ruvar en 5,8-liters V8 från Ford på för tiden våldsamma 330 hk. Särskilt med tanke på att bilen endast vägde 1300 kg.



Klart kungen ska ha en Ferrari.

Ferrari 599 GTB 2007

Kungen kör dock oftare med sin Ferrari 599 GTB. Han bytte in sin tidigare Ferrari 456 för omkring tio år sedan och har använt sin nya Ferrari flitigt fram till att han köpte sin BMW M8. Ibland har kungen åka ändå ner till Europa i Ferrarin, men så är modellen med sin stora V12-motor en kunglig grand tourer. Bilen har stått sig bra i pris och är idag värd omkring två miljoner kronor.

Pontiac GTO Convertible 1966

En annan bil som figurerat i offentligheten är den majestätiska cabrioleten Pontiac GTO. Kungen använde bilen för att skjutsa kronprinsessan Victoria på hennes student. Ingen dålig studentbil med tanke på att den har en V8 på 6,4 liter och 360 hästkrafter. För inte så länge sedan gick modellen att köpa billigt, men idag är Pontiacen värd omkring en miljon kronor.

Volvo PV60 1946

Något förvånande är det kanske att det bara finns en enda svensk bil i samlingen, och den har kungen inte köpt själv. Kungen har en Volvo PV 60 från sitt födelseår 1946 som han fick i gåva när han fyllde 50 år. Bilen köptes genom donationer från svenska folket och används av kungen i Kungsrallyt på Öland som startades efter att kungen fått bilen. Om kungen skulle få för sig att sälja bilen lär det bli liv i luckan, men den är säkert värd en miljon kronor.



Jeep Grand Wagoneer 1989

Självklart finns det en jaktbil i kungens samling då han är en hängiven jägare. Jeep Grand Wagoneer är en av de mer stilfulla jaktbilarna om du inte väljer en brittisk bil. Men alla gillar förstås inte de påklistrade dekorationerna på sidan. I USA har Grand Wagoneer blivit något av en kultbil och bilar har gått för över en miljon kronor.

Honda CM400

Precis som alla andra i kungens generation så fick Carl XVI Gustaf motorcykelkörkortet på köpet när han tog bilkörkort. Kungen kör en del MC på sommaren och har en Honda 400 kubikare på Solliden på Öland som han ses susa fram på. Värdet är relativt symboliskt i jämförelse med bilarna, även om den säkert skulle kunna säljas dyrt med kunglig proveniens.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

Feber

15. Bradley Cooper är nya James Bullitt

AV ROGER ÅBERG.

2022-11-22 KL 09:00.

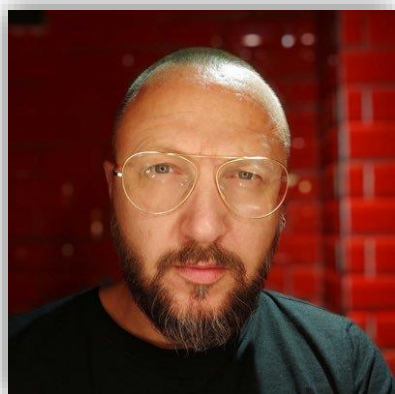
Tar över efter Steve McQueen.



Fredagsfilmen: <https://youtu.be/FJZ-BHBKyos>.

Steven Spielberg ska göra en ny Bullitt-film och nu verkar han ha hittat Frank Bullitt i form av Bradley Cooper. Snygg är han helt klart, men matchar han rollen annars? Vad tycker ni?

Filmen Bullitt hade premiär 1968 och då spelades Frank Bullitt av Steve McQueen. Filmen är kanske mest känd för att ha en av filmhistoriens fetaste biljakter med en Ford Mustang. Den nya filmen är inte någon remake utan ska ha en egen story.



ROGER ÅBERG



16. Bucciali TAV8-32 Saoutchik "Fleche d'Or*" 1932

MASKINÖVERSATT



Bucciali TAV8-32 Saoutchik 1932.

Till skillnad från de flesta kommande tillverkare förlorade Alberto Bucciali nästan sitt liv när han kämpade som pilot i WW1 innan han tillverkade sina egna bilar. Och av de få han gjorde med sin bror Paul-Albert var denna TAV8 deras bästa. Flankerad på sin sida var samma stork som prydde flygkroppen på hans SPAD XIII-jaktplan under farligt låga foto-spaningsuppdrag bland luftangrepp och attacker av tyska Fokkers.

Tur att klara sig levande, även efter att ha fått ett pistolsår i nacken, blev Buccialis behov av att flyga flygplan så småningom tillräckligt tillfredsställt för att koncentrera sig på bildesign. Hans första bilar var okonventionella med små tvåtaktsmotorer, och 1926 beslutade bröderna Bucciali att designa och implementera ett framhjulsdriфтsystem som kallas Traction Avant (TAV) (= Framhjulsdriфт).

Med hjälp av en överdimensionerad kulleddesign var den främre upphängningen oberoende och ett av de mer komplicerade systemen i sin tid. För att lyfta fram sin innovation konstruerades och visades flera showbilar runt om i världen med hopp om att sälja Traction Avant-patenträttigheterna till större tillverkare. Tyvärr, trots att de kampanjade TAV3 runt Amerika, kom väldigt få beställningar in och den första gjordes på bilsalongen i Paris 1930.



Georges Roure var så tagen med den främre motorn Bucciali och en mockup sextoncy-lindrig motor på utställningen, att han beställde toppmodellen med en Guillet cabriolet-kaross. När motorn inte kunde levereras byttes en Voisin-slidventilmotor ut och den visades först på Nice Concours d'Elegance. Under resan var Roure kritisk till många detaljer och erbjöd sig att betala mer pengar för att få sin bil ombyggd. Imponerad av en Saoutchik cabriolet som monterades på ett showchassi, beställde Roure så småningom en slående låg, fyra dörrars sedankaross av Saoutchik.

Efter att ha fått sin Saoutchik-kaross måste bröderna Bucciali ha varit särskilt nöjda. Under en period av ekonomiska problem kunde de se det ultimata uttrycket för sina ansträngningar. Saoutchiks design var exceptionell som helhet och i detalj med sin fåtöljradiator, Grebel-strålkastare, enorma längd, kurviga skärmar och låga körhöjd. På framsidan var Bucciali-manuset genomborrat av en **gyllene pil** för att återspegla Saoutchiks namn. Innan den levererades kördes den över 1000 km av ingenjör Paul-Albert.

Upprörd över det besvärliga underhållet av slidventilmotorn och framhjulsdraftsystemet tog nästa ägare, greve de Rivaud, bort karossen och monterade den på sin Bugatti Type 46. Med en växellåda och drivlina i vägen satt Saoutchik-karossen mycket högre och nya skärmar måste tillverkas. Detta gjorde lite för bilens ursprungliga elegans, och lyckligtvis, med mycket uthållighet, pusslades TAV8 ihop igen.

På 1970-talet togs det ursprungliga Saoutchik-karossväxthuset bort från Bugatti och användes som grund för att återskapa Bucciali. Bilens ursprungliga motor och drivlina hittades, men ett nytt chassi, skärmar och många andra delar måste tillverkas.

Inte förrän 1991 gjorde TAV8 sin stora återkomst genom att erbjudas till offentlig försäljning på Christies Pebble Beach Auction. Vid den tiden misslyckades det med att sälja, tills det erbjöds igen av Chrisites på Retromobile och därefter hamnade i Amerika. Det tog flera år tills bilen gjorde sin officiella Concours-debut på Pebble Beach 2006.

Tyvärr, medan bröderna Bucciali var vågade innovatörer, hade de inte tagit beslutet att utveckla ett komplicerat framhjulsdraftsystem förmodligen ha producerat ett mycket större antal bilar. Exemplet som ses här är bland endast sex vägbilar som gjorde lite för att få tillbaka den ursprungliga finansiella investeringen.



Motor: C18H Granne V12

Ventilsystem: Knight slidventiler

Bränslematning: 4 Zenith Förgasare

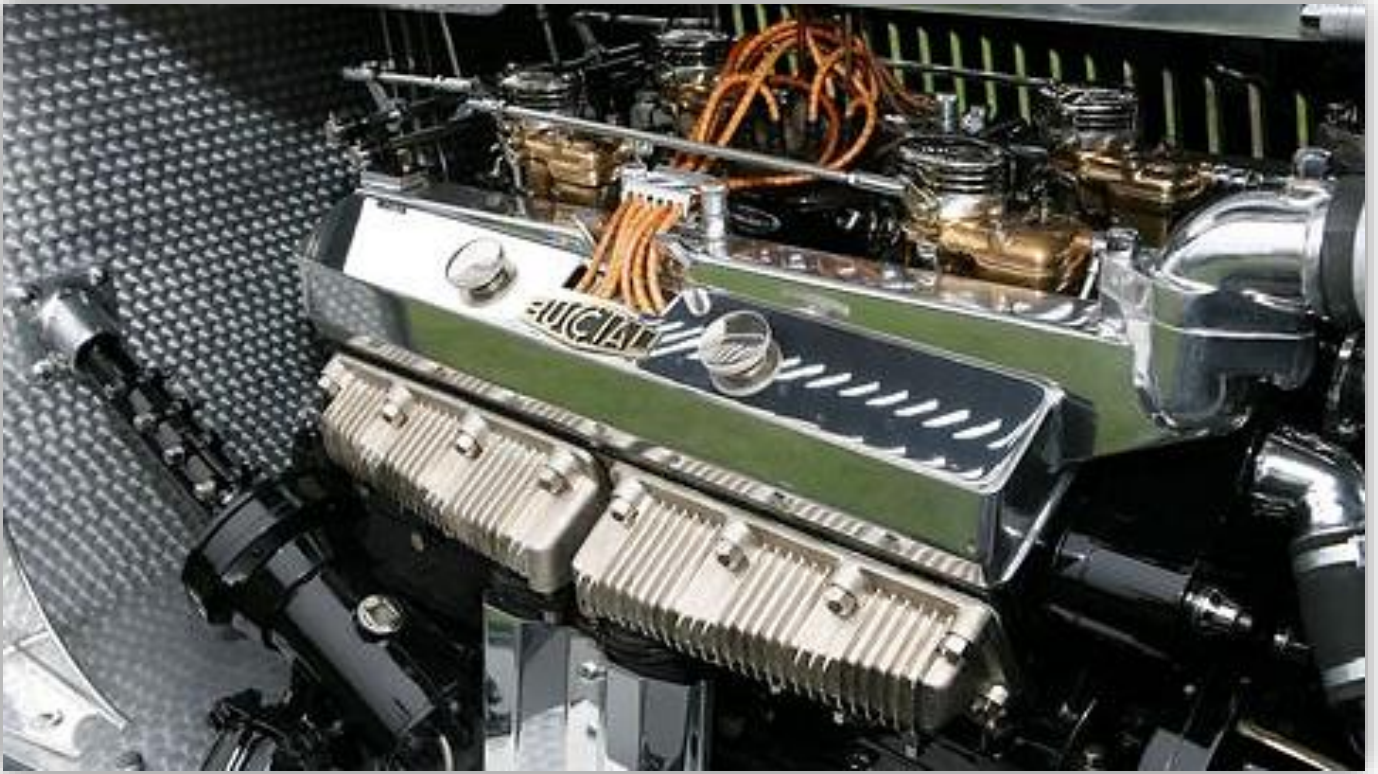
Slagvolym: 4885 cm³/298,1 tum³

Borrning: 72 mm/2,83 tum

Slaglängd: 100 mm/3,94 tum

Effekt: 84,3 kW/113 hk @ 3500 rpm

*"Fleche d'Or" = "Gyllene Pilen".



MOTORNYTT

SLUT