



*TATRA 613 1973-1999*

- 1. Elektriska Porsche Macan kör upp till 613 km på en enda laddning**
- 2. Svenska priser klara för Renault Scenic E-Tech**
- 3. Nu kan du få senaste BMW Z4 med manuell låda**
- 4. Hyundai och Iveco ska utveckla transportbil för Europa**
- 5. Ferraris vinst 1,3 miljoner per bil**
- 6. Koenigsegg avslöjar att nu ska de slå fartrekordet**
- 7. Koenigsegg i ny bilfest med klassiker och hyperbilar**
- 8. Volvos senaste lastbil erbjuds endast med eldrift**
- 9. Volvo AB:s köp av batterifabriken Proterra nu klart**
- 10. Bredden fyllde Honda FR-V till brädden**
- 11. Tatra 613**
- 12. Citroën SM**



## 1. Elektriska Porsche Macan kör upp till 613 km på en enda laddning

2024-02-02

Text Simon Hallenslev

Foto Porsche PR

Skycket har lyfts på den elektriska och efterlängtade Porsche Macan, som på en helt ny plattform kommer att positionera Porsche ännu starkare på marknaden för exklusiva elbilar.



Tålamod är en dygd. Speciellt om man ivrigt väntar på elektriska lanseringar från **Porsche**. Året var 2015 när vi först såg konceptbilen Mission E, som först fem år senare blev en produktionsfärdig Taycan.

Den första Porsche Macan har funnits på marknaden i 10 år, och även om en helt eldriven efterföljare har varit på gång länge är det först nu som den blir verklighet. **Porsche** själva ber om ursäkt för väntan och säger att den verkliga **Porsche-körupplevelsen** har varit högsta prioritet i utvecklingen. Efter mer än 3,5 miljoner kilometer av tester på asfalt, snö och sand tror de att de har hittat rätt.

Vi tar en närmare titt på den helt eldrivna Porsche Macan, som just har tillkännagivits.





### Två varianter

Nya Porsche Macan kommer initialt att lanseras i två versioner: Macan 4 och Macan Turbo. Båda har ett 100 kWh-batteri och kommer att byggas med samma 800-voltsarkitektur som Taycan. En struktur som säkerställer DC-snabbladdning med upp till 270 kW.

Porsche Macan Turbo är den kraftfullare av de två med 639 hästkrafter, 1 130 Nm och en acceleration från 0 till 100 km/h på 3,3 sekunder. Tack vare avancerad aerodynamik, aktiv bakvinge och klaffar i den främre stötfångaren hålls CD-värdet på bara 0,25. Macan Turbo kan därför fortfarande köra upp till 591 kilometer på en enda laddning.

**Porsche** Macan 4 är mindre våldsam med mer mänsklig prestanda på 402 hästkrafter, vilket i sin tur förlänger räckvidden från det stora batteriet till 613 kilometer. Accelerationen från 0 till 100 km/h är fortfarande respektabla 5,2 sekunder med en topphastighet på 220 km/h. Allt till ett pris från 980 000 kronor, medan den smidiga Macan Turbo är något dyrare med ett startpris på 1 310 000 kronor.

Båda varianterna har en elmotor på varje axel och fyrhjulsdraft, Macan Turbo levereras med adaptiv luftfjädring som standard. Nytt för Macan är också att fyrhjulsstyrning kan väljas med upp till fem graders bakaxelvinkel. Detta ger inte bara en kompakt svängradie, utan bidrar också till den tidigare nämnda **Porsche-körupplevelsen** med stabilitet och skarp styrning.

För de mer praktiskt sinnade kan nya Porsche Macan även bogsera upp till 2 000 kg trädgårdsavfall.





### Panamera sätter standarden

Porsche har skippat Tesla-tendenserna och avsaknaden av tryckknappar i nya Macan. Istället är den långbenta elbilen modellerad efter nya Porsche Panamera, som såg dagens ljus i slutet av 2023.

Därför finns en fysisk klimatpanel i mittkonsolen, snyggt placerad under en hög instrumentpanel som rymmer maximalt tre skärmar. Framför föraren finns en 12,6-tumsskärm för instrumentering, böjd och separerad från de två infotainmentskärmarna för att tydligt definiera en cockpit.

För att komplettera cockpiten är nya Macan också den första **Porsche** som är tillgänglig med så kallad "Augmented Reality" i sin head-up display. Här projiceras pilar, meddelanden och varningar för att matcha vägbanan. Ytan på denna display när den visas framför föraren motsvarar 87".







På infotainmentfronten finns en 10,9-tumsskärm med Apple CarPlay och Android Auto tillgänglig, som kan flankeras av en andra 10,9-tumsskärm för passageraren mot en extra kostnad. Här kan de lyckliga i framsätet njuta av en film medan de kör tack vare ett filter på skärmen som gör det omöjligt för föraren att följa med.

Infotainmentsystemet är naturligtvis **Porsches** senaste erbjudande och snabbare än någonsin tidigare. Appar från tredjepartsutvecklare kan laddas ner direkt till bilen via ett nytt Porsche App Centre.

Trots sin modernitet behåller nya Macan ett antal klassiska **Porsche-egenskaper** i kupén. Det finns fortfarande enkla, minimalistiska linjer, en mittmonterad klocka ovanpå instrumentpanelen och en rund no-bullshit **Porsche-ratt**.

Med en hjulbas som är 86 mm längre än sin föregångare är nya Macan rymligare. Bagageutrymmet rymmer 540 liter medan ett fack under motorhuven har en kapacitet på 84 liter. Detta ger en total bagagekapacitet som är 136 liter större än den första generationen.

### **Modernare Macan**

När vi utvecklade den exteriöra designen var det viktigt för **Porsche** att nya Macan fortfarande tydligt skulle se ut som en Macan – bara modernare.

Proportionerna är därför i stort sett desamma som hos föregångaren, med tillägg av ny teknik och designjusteringar som följer ett uppdaterat formspråk. LED-strålkastarna påminner om den elektriska storasystemen, Porsche Taycan, medan LED-strålkastarna bak lutar mer mot nya Cayenne. Målet var att skapa en robust men samtidigt sportig och elegant Macan.

Självklart hoppas **Porsche** att nya Macan kan ta vid där föregångaren slutade och förbli en storsäljare. Mer än 80 procent av Macan-ägarna är **Porsche**-förstagångsägare, och åldersgruppen för den elektriska SUV:en krymper, vilket är anledningen till att moderniteten specifikt tilltalar en yngre målgrupp. Det är dock inte troligt att det är Europa som kommer att definiera framgången, eftersom huvudmarknaden för Macan idag är Kina.

Avslutningsvis avslöjade **Porsche** att vi har flera helt eldrivna varianter av gamla favoriter att se fram emot. Både en eldriven Porsche 718 och en eldriven Porsche Cayenne är på gång. Vi hoppas kunna testa dem alla när det närmar sig!

**Relaterade artiklar:**



**Elektriska Porsche Macan**



**Krönika: Kommer elbilar att förgöra bilentusiasterna?**



**Test: BMW i5 M60 är dyr, men den är fantastisk**



**Duell: VW ID.3 slår tillbaka hårt mot MG4**

## Teknikens Värld

### 2. Svenska priser klara för Renault Scenic E-Tech

Av Sanne Hansen Publicerad 02 feb 2024 kl 1144

Nu öppnar Renault i Sverige orderböckerna för nya eldrivna Scenic E-Tech. Priset börjar på 464 900 kronor och första kundleverans ska ske under våren.



I höstas provkörde vi en maskerad Renault Scenic E-Tech som i övrigt var ”klar”. Mycket teknik, bland annat med röststyrning från Google, fyller bilen på insidan och drivlinan är plockad direkt från brorsan **Megane E-Tech**. Det innebär två olika alternativ: 170 eller 218 (220 om man frågar Renault) hästkrafter. Men energilagringen har ökat från Meganes 60 kilowatt till 87 i Scenic.

Komforten är lite bättre än tidigare tack vare längre hjulbas och mer bredd mellan hjulen. Den ser inte så stor ut men erbjuder hela 545 liter bagageutrymme, plus gott om utrymme för baksätesspassagerarna.

Väljer man det mindre batteriet får man 42 mils räckvidd och väljer man det större får man upp till 62 mils räckvidd. Snabbladdning på 130 respektive 150 kilowatt och båda varianterna erbjuder 22 kilowatts AC-laddning.

Tidigare har vi klagat på **Renaults** märkliga lösning med tre spakar till höger bakom ratten (på rattstången), bland annat eftersom växelväljarspaken är svår att se ordentligt. I Scenic har man försökt få fram just den spaken lite bättre, men de tre spakarna är kvar. När provkörningen skrevs menade Jan-Erik Berggren att priset är viktigt ifall modellen ska kunna konkurrera med **Tesla Model Y** och han får nu anledning att rynka pannan.

De svenska priserna på **Renault Scenic E-Tech** börjar nämligen på 464 900 kronor, vilket förvisso är ungefär 70 000 kronor mindre än Model Y, men inte tillräckligt lågt. Frånpriset gäller nämligen den klenare varianten med 170 hästkrafter (och 42 mils räckvidd). Vill man ha 220 hästar och 62 mils räckvidd (vilket är mer jämförbart med Model Y) får man betala från 549 900 kronor – vilket är dyrare än Teslan.

**Provkörning av Renault Austral mild hybrid 160 auto**



**Feber**

### 3. Nu kan du få senaste BMW Z4 med manuell låda

Av Bobby Green

2024-01-31 kl 1600

Fast det kostar 73 800 kronor extra.



Våren 2022 presenterades nya Toyota Supra med sexpetad manuell låda. Och eftersom senaste BMW Z4 är samma bil var det många som undrade när samma sak skulle komma till den, och nu är det alltså dags - två år senare. Men bara om du köper toppversionen som kallas för Z4 M40i Pure Impulse Edition. Lanseringen sker i mars och för vanliga Z4 M40i får du betala från 726.000 kronor. Pure Impulse-paketet kostar 73.800 kronor extra. Förutom manuell låda får du även finjusterat chassi, läderklädsel, metallic-lacken Frozen Deep Green, 19-tums M fälgar fram, 20-tums bak, M Sport-bromsar och BMW Individual high-gloss Shadow Line. Under huven sitter en rak turbomatad sexa på 3,0 liter som ger 340 hästar och 500 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska gå på 4,6 sekunder och toppfarten anges till 250 km/h.

[mynewsdesk.com](https://mynewsdesk.com)



**Bobby Green**







**BMW uppdaterar Z4 en smula  
Men fortfarande ingen manuell låda till sexan**



**BMW Z4 verkar inte få någon ersättare  
Säljer för dåligt**



**Nu är den här - nya Toyota GR Supra med manuell låda  
Sportigt**



**Feber**

#### 4. Hyundai och Iveco ska utveckla transportbil för Europa

Bobby Green 2024-02-02 kl 2030

Eldriven såklart.



Hyundai och Iveco har sedan tidigare ett samarbete när det kommer till vätgasdrivna transportbilar. Nu har de även bestämt sig för att tillsammans utveckla en eldriven transportbil för Europa. Bilen kommer att tillverkas av Hyundai och baseras på deras globala eLCV-plattform. Plattformen är speciellt framtagen för bilar i klasserna 2,5 till 3,5 ton. Premiär blir det på IIA Transportation-mässan i Tyskland i september.

[hyundai.com](https://www.hyundai.com)



**Bobby Green**

## 5. Ferraris vinstfest fortsätter: 1,3 miljoner per bil

Publicerad 2024-02-02 kl 0938 Text Erik Söderholm

Ferrari levererade rekordsiffror förra året och har en vinstmarginal som ligger betydligt högre än för ”vanliga” biltillverkare.



Det är trögt på bilmarknaden just nu, inte minst på grund av konjunkturen och de höga räntorna. Men för tillverkare av riktigt dyra bilar ser det annorlunda ut – Rolls-Royce slog till exempel **försäljningsrekord förra året**.

Även Ferrari går som tåget och 2023 kunde märket leverera rekordresultat. Dessutom är orderboken för 2024 fulltecknad.

**Omsättningen ökade** med mer än 17 procent till nästan 68 miljarder kronor. Med tanke på att Ferrari levererade 13 663 bilar ligger snittintäkten per bil på omkring fem miljoner kronor.

Rörelseresultatet låg förra året på över 18 miljarder kronor eller 1,3 miljoner per bil. Det ger en vinstmarginal på över 27 procent vilket är extremt högt i bilbranschen, och dessutom över 30 procent högre än 2022.

För att höja marginalen ytterligare storsatsar Ferrari nu på att få ännu fler bilköpare att skraddarsy sina bilar efter egna önskemål, något som ger stora intäkter.



Erik Söderholm



## 6. Koenigsegg avslöjar: "Nu ska vi slå fartrekordet"

Av Maths Nilsson

2 februari 2024 kl 1756

Nu har den allra först tillverkade Koenigsegg Jesko Absolut levererats till köparen. Toppfartsversionen av hyperbilen är byggd för att gå långt över 500 km/h – snabbast i världen. – Vi planerar för att sätta nytt fartrekord redan i år, säger Christian von Koenigsegg till Carup.



Efter att Koenigsegg invigt sin nya fabrik Gripen Atelier i Ängelholm har produktionen av nya hyperbilen Koenigsegg Jesko kommit igång med besked. Flera otroliga exemplar av banversionen Jesko Attack har redan levererats. I veckan visades den allra första kundbilen av toppfartsversionen Jesko Absolut upp. Ett veritabelt fartmonster med hajfenor i exponerad kolfiber och spöket 'Spirit of Performance' över hela taket. **Carup träffade Christian von Koenigsegg i Stockholm** och han berättar mer om vad som med all sannolikhet är världens snabbaste bil.

– Vi har precis levererat den första kundbilen av toppfartsversionen Jesko Absolut. Den kommer att gå till en kund i Schweiz. Vi bygger en Jesko per vecka, hittills har vi byggt några bilar av Absolut-versionen. Hur många som blir Attack eller Absolut av de 125 Jesko-bilarna vet vi inte ännu, det avgörs av hur kunderna specar sina bilar, säger Christian von Koenigsegg.

Koenigsegg Jesko Absolut har samma otroliga drivlina som Jesko Attack. En femliters V8-motor med dubbelturbo som ger 1 625 hästkrafter när den körs på E85. Effekten går ner i marken via Koenigseggs patenterade Light Speed Transmission (LST).



– Drivlinan är densamma. Vår niostegs blixtsnabba LST-låda har samma utväxling oavsett om det är en Jesko Attack eller Absolut. Däremot är det stora aerodynamiska skillnader på karosserna. Attack är byggd för bankörning medan Absolut är byggd för minsta möjliga dragkoefficient. Fjädringen är också något mer komfortabel och det finns mer plats för bagage i bilen, säger Christian von Koenigsegg.

Än så länge är det inte helt utforskat exakt hur snabb bilen är. Dragkoefficienten är endast 0,278 och med den minimala frontarean, bilens utväxling och kraftkurva visar simuleringar på en möjlig toppfart långt norr om 500 km/h.

– Det vi har sagt är att våra teoretiska modeller visar att bilen ska klara över 500 km/h, nu vill vi visa vad bilen går för i verkligheten, säger Koenigsegg.

Vem som egentligen har hastighetsrekordet för produktionsbilar är en knivig fråga, eller egentligen inte. SSC Tuatara har kört 455 km/h och Bugatti Chiron har kört 490 km/h, men det går att invända mot båda rekordnoteringarna. Så rent tekniskt har Koenigsegg Agera RS fortfarande världsrekordet med 447 km/h.

– Bugatti har bara kört i en riktning och med en bil i en specifikation som kunderna inte kan köpa. Även SSC:s rekord är satt med en bil som inte är homologiserad för vägbruk. Vårt rekord med Koenigsegg Agera sattes med en produktionsbil, och även det nya rekordförsöket kommer att göras med en serietillverkad Jesko helt godkänd för gatubruk, säger Christian von Koenigsegg.

Nu är planen att alla tvivel ska utredas och att Koenigsegg ska köra fortare än någon annan har gjort med en väggående bil, godkänt rekord eller icke. Och det ska göras i två riktningar och med en bil som är i samma specifikation som den kunderna köper.

– Vi laddar för rekordförsök. Förhoppningsvis kan vi gå för rekordet redan i år. Vi letar just nu efter en raksträcka som är tillräckligt lång och där trafiken kan stängas av, det är inte helt lätt. Troligen blir det inte i Sverige, utan utomlands, säger Christian von Koenigsegg.

Maths Nilsson på Carup träffade Christian von Koenigsegg på presentationen av The Aurora i Stockholm.





**Maths Nilsson**

**Läs mer:**



**Första förseriebilen av Koenigsegg Jesko Absolut är färdig**



**Årets julklapp! Första Koenigsegg Jeskon snart till köparen**



**Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust**



**Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk**

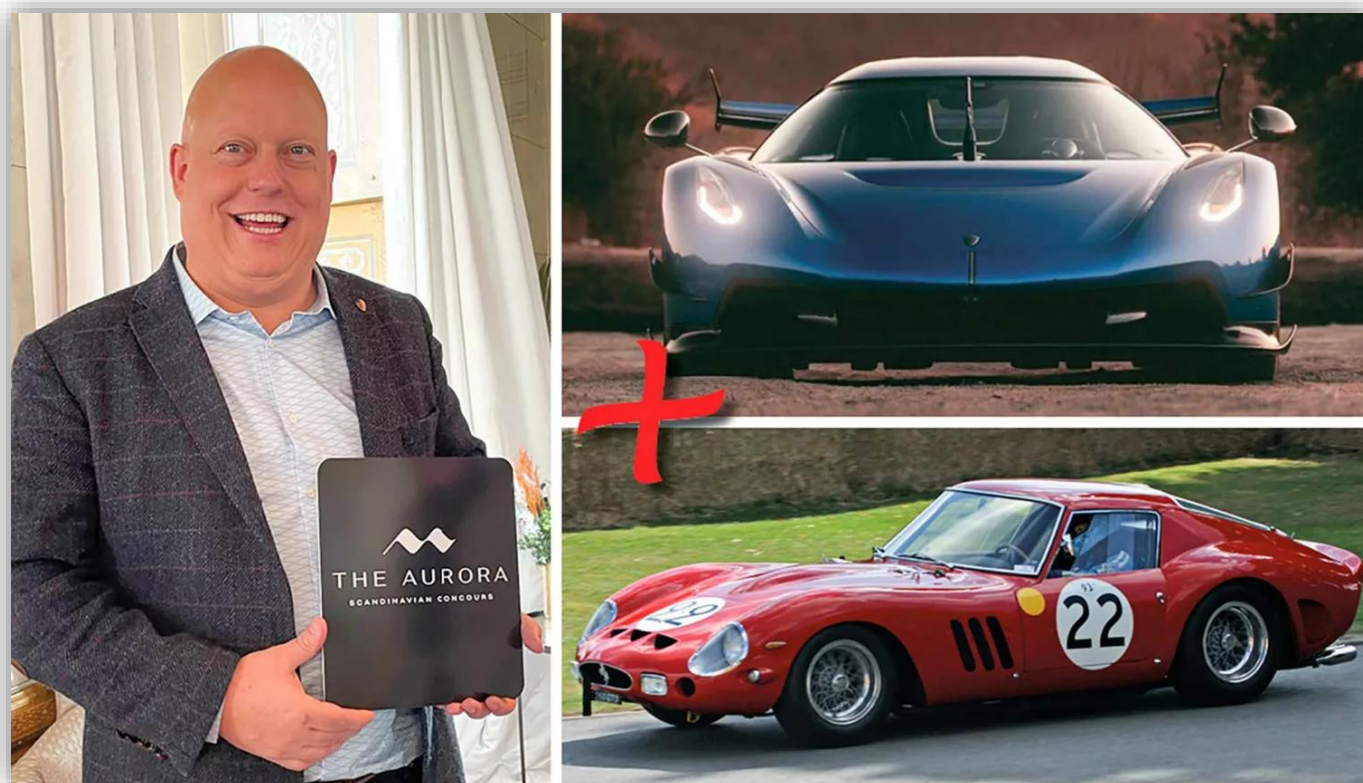


**Mötte nya Koenigsegg med 1600 hk – mitt i svenska...**

## 7. Koenigsegg i ny bilfest med klassiker och hyperbilar

Av Maths Nilsson 1 februari 2024 kl 1156

Ett ny svensk bilfest med Koenigsegg i en nyckelroll kommer att visa upp världens finaste klassiker och hyperbilar samtidigt. I Båstad visas ikoniska bilar – och på Koenigseggs flygraka i Ängelholm blir det race. – Det blir ett unikt möte mellan klassiska concours-bilar och hyperbilar, säger Halldora von Koenigsegg som är en av arrangörerna.



Innehåll i denna artikel:

- [Fakta om The Aurora 5-7 juli i Båstad](#)
- [1. The Aurora Concours](#)
- [2. The Aurora Hypercar Experience](#)
- [3. The Aurora Showfield](#)
- [4. The Aurora Talks](#)

Concours-evenemang som lockar världens finaste bilar är något som aldrig skådats i Sverige eller Skandinavien tidigare. Bland bilentusiaster är Goodwood, Pebble Beach och Villa d'Este som rena julafton. I sommar lanseras The Aurora i Båstad som blir en motsvarighet som aldrig skådats på våra breddgrader med norrsken.





*Filip Larsson på Motikon och Halldora von Koenigsegg, COO på Koenigsegg, presenterade concurs-evenemanget The Aurora som har premiär i Båstad i början av juli.*

Under tre dagar, 5-7 juli, kommer världens mest exklusiva bilar, från ovärderliga klassiker till ultramoderna hyperbilar att visas upp i Norrvikens botaniska trädgård i Båstad. Tanken är att verkligen sätta Sverige på bilkartan och lansera ett internationellt event för både samlarbilar och hyperbilar. Som medarrangörer till The Aurora finns Filip Larsson på klassikerhandlaren Motikon och Christian och Halldora von Koenigsegg, presentation överflöd.

– Det här är inte bara ännu ett concurs, vi ville göra något helt nytt. Skandinavien sitter på en stor, dold bilskatt av både ikoniska klassiker och moderna hyperbilar. Vi vill skapa ett fartfyllt livsstilsevent i världsklass som visar upp bilar som aldrig skådats i Sverige tidigare. Det kommer att locka gäster och bilar från hela världen och ska bli årligen återkommande, säger Filip Larsson.

Koenigsegg firar 30 år i år och kommer i högsta grad att bidra till bilfesten. I Båstad kommer ett antal bilar från företagets fantastiska utveckling och historia visas upp fram till dagens Koenigsegg Jesko och Gemera. Även andra hyperbilsägare är välkomna att visa sina bilar. Sedan blir det bilparad till Ängelholm där hyperbilar möter concurs-bilar – och uppvisningskörning på Koenigseggs flygraka på gamla F10.

– Vi har en egen testbana, där alla kan få känna på sin hyperbil. Det blir både Koenigsegg och andra bilar, vi bjuder in alla hyperbilmärken, säger Halldora von Koenigsegg.

– Vi promotar Ängelholm som en del av vårt DNA, säger Christian von Koenigsegg.

Ungefär 3000 biljetter kommer att släppas då utrymmet i Norrvikens Trädgårdar är begränsat, biljetterna kommer att kosta från 500 kronor per dag, så det finns viss risk för att evenemanget blir slutsålt.

– Vi börjar redan nu söka efter de mest exklusiva bilarna att visa upp, den som har en fin bil är välkommen att anmäla sig, vi gör sedan ett urval, säger Filip Larsson.



*Christian och Halldora von Koenigsegg samt Filip Larsson från Motikon är medgrundare till eventet.*

### **Fakta om The Aurora 5-7 juli i Båstad**

Eventet äger rum i Norrvikens trädgårdar i Båstad, samt till viss del hos Koenigsegg i Ängelholm

#### **1. The Aurora Concours**

En kurerad "skönhetstävling" där internationella samlare kommer att ställa ut enastående bilar, noga utvalda med hänsyn till historisk signifikans, och höga samlarvärden. Både klassiska bilar och modern hyperbilar kommer att ställas ut.

#### **2. The Aurora Hypercar Experience**

Ett avskilt evenemang för särskilt inbjudna gäster med världens mest banbrytande prestandabilar samt Koenigsegg som partner.

#### **3. The Aurora Showfield**

En kurerad bilutställning med upp till 300 olika bilar från hela Europa kommer att finnas på plats varje dag tillsammans med sina ägare. Entusiaster är välkomna att ansöka om att ställa ut sina ögonstenar – gamla som nya – och mingla med likasinnade.

#### **4. The Aurora Talks**

The Aurora Talks är ett forum med noga utvalda talare som djupdyker inom ämnen relaterade till hyperbilar, innovation, framtidens klassiker, och bevarandet av dagens motorhistoriska skatter.



### **Maths Nilsson**

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



## 8. Volvos senaste lastbil erbjuds endast med eldrift

1 feb 2024

Sedan den första eldrivna lastbilen lanserades 2019 har Volvo Lastvagnar stadigt breddat sitt utbud. Idag erbjuds åtta modeller med eldrift. Det gäller även det senaste tillskottet FM Low Entry, men till skillnad från tidigare modeller erbjuds den endast med eldrift.



– Nya Volvo FM Low Entry är helt i linje med våra ambitioner att utöka vårt eldrivna utbud, vilket gör att ännu fler kunder kan minska sina koldioxidutsläpp, förklarar Roger Alm som är vd för Volvo Lastvagnar.

Den bokstavligen helt eldrivna modellen erbjuds med en tågvikt på mellan 19 och 32 ton. FM Low Entry beskrivs som särskilt framtagen för att användas i stadsmiljö. Det samma gällde för nu pausade Volta Zero som därför hade en lågt placerad förarhytt för bättre sikt på trånga gator. Volvo FM Low Entry har också den en något nedsänkt förarkabin, vilket ska göra det enklare att kliva in. Enligt Volvo uppfyller FM Low Entry också "Transport for Londons" 5-stjärniga standard för direkt sikt.

De fyra batterierna har en total kapacitet på 360 kWh och räckvidden anges vara upp till 20 mil. Snabbladdning är möjligt med en effekt på 250 kW, men det meddelas inte hur lång tid det behövs för att ladda lastbilens batterier.

Volvo FM Low Entry börjar säljas under årets första kvartal och tillverkningen drar i gång under det andra kvartalet.



Carl Undéhn



## 9. Volvo AB:s köp av batterifabriken Proterra nu klart

Posted by Kristofer Rask februari 2, 2024

Volvokoncernen har idag slutfört förvärvet av den kursade batteriverksamheten Proterra i USA. En konkurs som bland annat fick svenska uppstarts företaget Volta Trucks på fall (som senare dock kan ha räddats).



Förvärvet inkluderar ett utvecklingscenter för batterimoduler och batteripack i Kalifornien och en monteringsfabrik i Greer, South Carolina. Köpeskillingen landade på 2,2 miljarder kronor före justering för lagernivå vid tillträdet.

– Dessa tillgångar och Proterra-teamets förmågor och kompetens är ett utmärkt komplement till våra styrkeområden och gör det möjligt att eskalera vår batterielektriska färdplan ytterligare, säger Lars Stenqvist, CTO Volvo Group.

Volvo ska nu driva Proterras batteriaffär och leverera batterier och batterimoduler till utvalda kunder.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 10. Bredden fyllde Honda FR-V till brädden

Publicerad 2024-02-04 kl 0630

Text Calle Carlquist

### BACKSPEGELN

Honda har gjort flera kluriga modeller, men frågan är om inte FR-V är den finurligaste krumeluren av dem alla.



**Honda är i många** avseenden ett speciellt varumärke. Här i Sverige spelar företagets bilar en ganska blygsam roll men de knotar på genom decennierna och tilltalar ofta genom sin fint utmejslade motorteknik och sin utstrålning av viss klass, utan att för den skull lysa betraktaren i ögonen. Ja, de vildaste versionerna av Civic Type R undantagna förstås.

I exempelvis USA är det annorlunda för Honda, där är världens största motorcykelmärke också ett av de största bilmärkena. Accord i några versioner har till och med varit USA:s mest sålda personbil över huvud taget.

Så bra har det aldrig gått i Sverige men ett par händelser i backspeglarna är minnesvärda, främst lanseringen av inte mindre än fyra Civic-varianter till 1984 års modell: en tredörrars halvkombi, en sedanversion med fyra dörrar, en högbyggd funkiskombi kallad Shuttle och så en osedvanligt ärtig liten sportcoupé, CRX, som gav nytt hopp åt alla sportvagnsentusiaster.

Fyra syskon som inte hade en enda karossdel gemensam. Försök att hitta en hyfsat fin CRX eller en Shuttle i dag om du kan, eller en åttiotals-Civic över huvud taget!



*Med tre sittplatser i bredd både fram och bak ville Honda locka barnfamiljer.*

**Frontens design avslöjar** inget särskilt, en typisk japansk bil för sin tid. Inte heller den kompakta sidoprofilen med lätt framåtlutad hållning sticker ut. Nä, det är något med bredden på FR-V som låter ana att detta inte är en kaross vilken som helst.

FR-V var så bred (181 centimeter) att man kunde sitta tre i bredd där framme och tre i bredd där bak. En japansk "take" på Fiat Multipla helt enkelt, minus den italienska bilens kontroversiella design. Visserligen ser en FR-V lite stubbig ut, men konstig är den ändå inte.

**I likhet med en del** andra bilar där det praktiska fått råda hade FR-V sin växelspak (det fanns manuell låda och automatlåda att välja på) högt uppe på panelen så att golvutrymme för passageraren i mitten fram frigjordes. Det behövdes, både i fram- och baksätet var mittplatsen smal men sittplatsen gick i alla fall att skjuta lite i längsled.

Mittplatsen fram kunde fällas fram och bildade då ett "generöst armstöd" med förvaringsfack. Bagageutrymmet fick mycket beröm, det svalde massor.

"Överlag känns det snabbt att det här är en bil som passar bäst för småväxta. Sittdynorna är korta på alla platser men framför allt lider man av det i baksätet. Efter en dryg timme på passagerarplats utan lårstöd fullkomligt skriker benen efter en chans att få räta på sig", skrev provförare Tommy Wahlström. Det gick helt enkelt inte att få in allt på bara 428 centimeters karosslängd.

Bilens akilleshäl var nog motorn, för en gångs skull för Honda. Den var på två liter och 150 hk och befanns vara alldeles för klen för den drygt 1,5 ton tunga FR-V. Omkörningar krävde högvarv och nedväxlingar som gjorde att "bränsleförbrukningen stack all världens väg".

Chansen är liten att möta denna särpling på vägarna i dag. I skrivande stund fanns sex FR-V till salu på Blocket och totalt såldes 500–600 exemplar åren 2005–2008. En krumelur, visst, men en kul.



**HONDA**





*För en gångs skull i en Honda var det motorn som var modellens största problem.*



**Calle Carlquist**

**Mer från vi bilägare:**



**Honda och BMW i superduell: "En bra dag på jobbet"**



## 11. TATRA 613

Av Matthias Kierse 20.07.2021



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

Representativa sedans på 1970-talet kännetecknas vanligtvis av en kaross med en hakback och en relativt stor motor under den främre huven. Men vid den tiden fanns det fortfarande de kommunistiska staterna bakom järnridån. Där, som det är välkänt, behandlades ämnet bilutveckling lite annorlunda. Antingen var de tydligt bakom de hatade västerländska staterna (Trabant och Wartburg var helt enkelt föråldrade någon gång) eller långt före. Det senare gällde Tatra från Tjeckoslovakien från 1930-talet och framåt. De stora sedanserna i detta märke fick en luftkyld V8-motor, som installerades bak bakom bakaxeln. Modellserierna 77, 87, 97, 107, 600 Tatrplan och 603 skapades med denna design. De kännetecknades också alla av en rundad, aerodynamisk form.

### **PREMIÄR UTAN KAMEROR**

Från slutet av 1960-talet, under det kalla krigets storhetstid, började utvecklingsarbetet med en modern efterföljarmodell till 603. Även om de kommunistiska öststaterna avskärmade sig från väst så mycket som möjligt vid denna tid, tittade Tatra utanför järnridån efter en designer. Detta var möjligt eftersom tjeckerna, under den då nya statschefen Alexander Dubcek, införde reformer och frihet att resa från och med 1968. Vignale i Italien var äntligen rätt val.





På grund av den bibehållna layouten med en luftkyld V8 bak är den grundläggande silhuetten mycket lik sin föregångare. Det italienska designhuset gav dock medvetet en styling med hörn och kanter. Tatra valde 613 som modellnamn och redan i april 1969 levererade Vignale två sedaner och en coupé till Kopřivnice för inspektion. Fyra månader senare presenterade Tatra bilen för första gången för journalister, som var tvungna att lämna in sina kameror vid fabriksporten i förväg. Alla innovationer i 613 dikterades för dem i anteckningsboken.

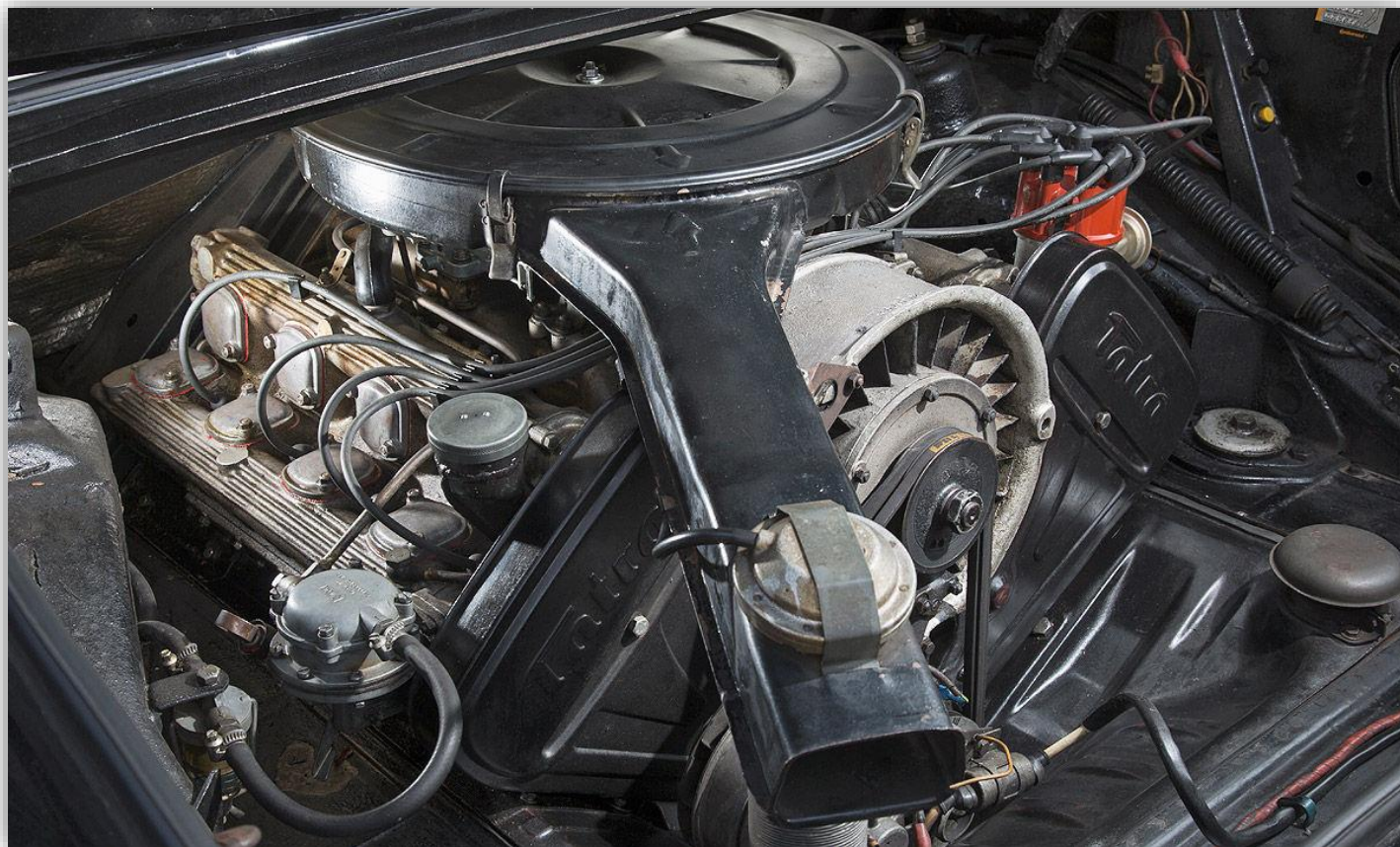
### **INTRODUCERAD I EUROPA, ERBJUDS ENDAST I ÖSTRA ZONEN**

För att avsevärt förbättra chassit jämfört med 603 erhöles en Glas V8, en Mercedes-Benz 300 SEL och en Porsche 911 för vägprov. Av resultaten drogs bland annat slutsatsen att flytta motorn framåt skulle förbättra viktfördelningen avsevärt. 613 hade nästan en mittmotorposition och därmed bara 59 procent av den totala vikten bak. Tatra tillhandahöll också deformationszoner och en säkerhetscell, samt vadderade ytor i interiören och en säkerhetsrattstång, för att öka chanserna att överleva i händelse av en olycka. Efter att denna nyhet hade spridits utan bilder genom relevanta tidningar och tidskrifter i östra zonen, presenterade Tatra 613 på industrimässan i Brno i slutet av samma månad. Premiärer i Bryssel, Belgrad, London, Amsterdam och Turin följde. Den tjeckiska regeringen frigjorde dock inga investeringar för de nya produktionsverktygen. Så det dröjde till slutet av 1973 innan småskalig produktion kom igång.

### **LUFTKYLD V8-MOTOR**

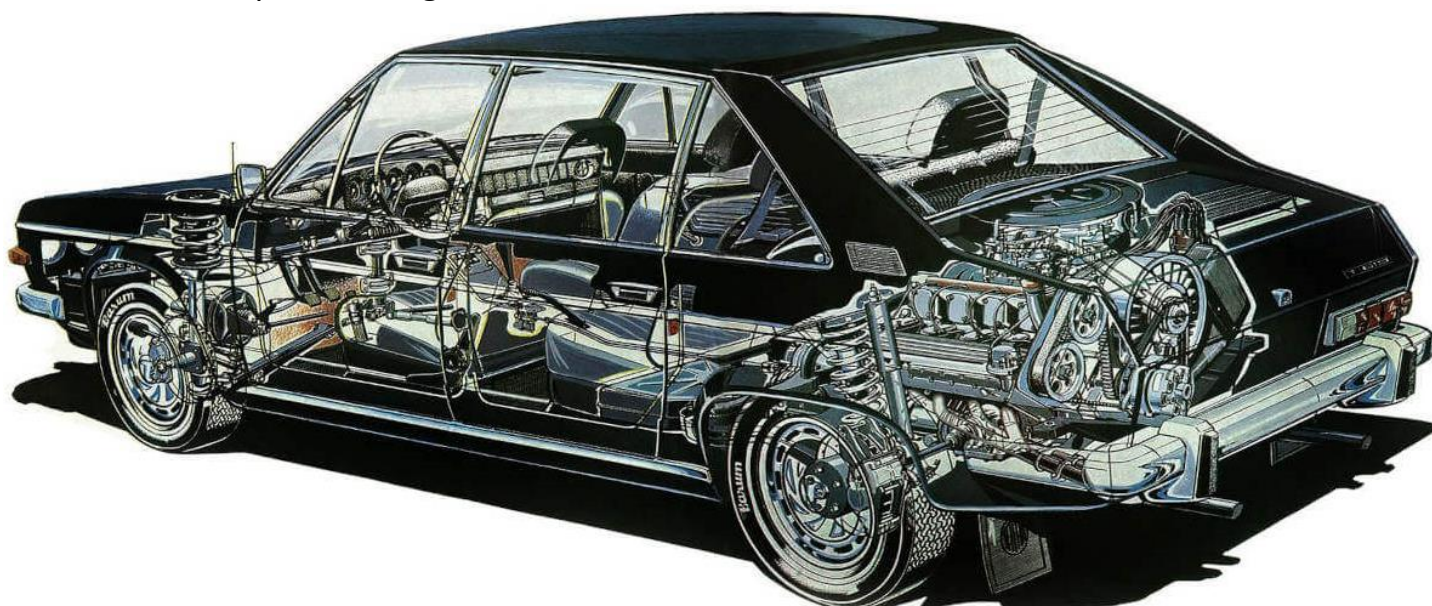
På grund av en flytt av produktionslinjen från Kopřivnice till Pribor producerades endast ett fåtal exemplar 1974. Även om pressar användes för att tillverka plåtdelarna, var resten av fordonet nästan helt handbyggt. 3,5-liters V8-motorn producerade 165 hk tack vare två registerförgasare. Från 1980 fanns 613-2 med 168 hk. Denna motorversion förblev i 613-3 från 1985. 1991 uppträdde 613-4, som också var tillgänglig för första gången med elektronisk bränsleinsprutning och 200 hk. Från 613-2 till 613-3 fanns en liten ansiktslyftning med omdesignade strålkastare. Modifikationerna till 613-4 var mycket mer omfattande, med en helt ny front och större stötfångare målade i karossfärg. 613 S, en utökad version med mer utrymme bak, debuterade 1980. 1984 producerade Tatra också fem exemplar av 613 K med en öppningsbar textil mjuk topp.





### ENDAST CIRKA 11 000 ENHETER PÅ 26 ÅR

Ursprungligen var 613 endast tillgänglig i de socialistiska länderna, med statliga organisationer, polisstyrkor och skördetröskor som de viktigaste kunderna. I DDR anslöt sig några professorer, läkare och konstnärer lojala mot staten. En allvarig olycka där en DDR-minister dödades 1978 ledde till att denna sedan drogs tillbaka från DDR: s statliga flotta och ersattes med västerländska bilar från Citroën och Volvo. Nordkorea fick flera tusen exemplar på polisen där. 613-4 var så småningom också tillgänglig som en högerstyrd version i Storbritannien. Från 1996 och framåt producerades de sista fordonen i serien som Tatra 700. För brandkårer, polis och andra myndigheter fanns också 623. Totalt producerades endast cirka 11 000 exemplar av 613, 623 och 700. Numera är Tatra 613 en sällsynt lyxbil för östra bilentusiaster. Den 1969-byggda kupén förblev en engångsföreteelse, kraschade under provkörningar 1970 och restaurerades helt av en Tatra-anställd.





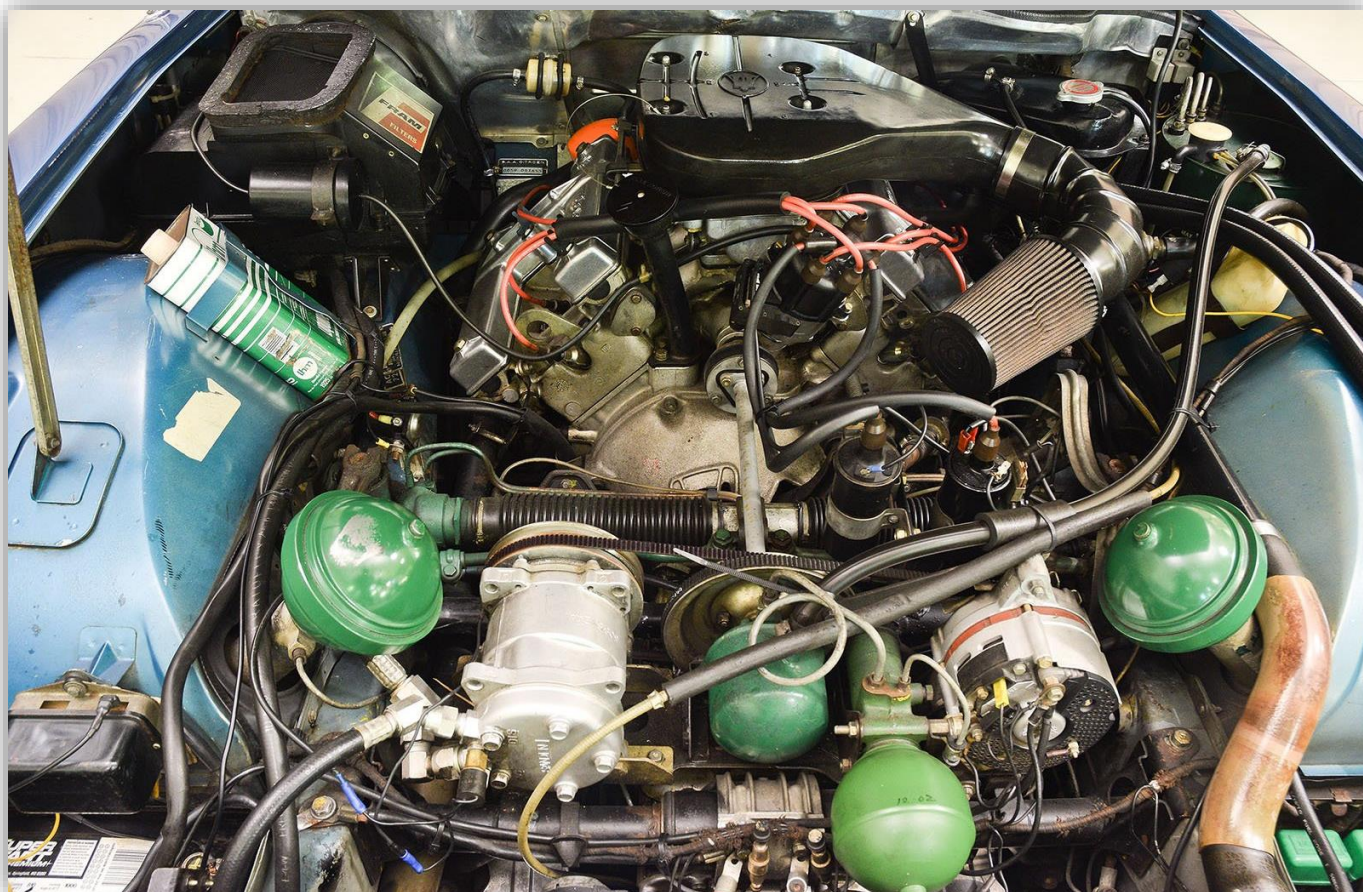
## 12. Citroën SM 1972



Citroën köpte Maserati 1968 med avsikt att dra nytta av den berömda italienska biltillverkarens högpresterande erfarenhet och motorteknik. Citroën planerade att konstruera en GT-bil som var utrustad med både Citroëns mycket avancerade hydropneumatiska fjäderingssystem och Maseratis kraftfulla V6-motor. Resultatet blev Citroën SM, som först introducerades på bilsalongen i Genève 1970 och en bil som skulle bli Citroëns flaggskepp under de kommande fem åren samt en av 1970-talets mest utmärkande bilar. Bilpressen var enormt imponerad av dess blandning av hastighet, bromsning, hantering och lyx. SM liknade helt enkelt inget annat på vägen vid den tiden, och det var till och med den första icke-amerikanska bilen som vann Motor Trends Car of the Year Award.







Maserati V-6 som drev SM hade en slagvolym på 2 670 cc och andades genom tre Weberförgasare. För bilar från 1973 och senare utökades detta till 2 965 cc. SM fanns med antingen en femväxlad manuell eller femväxlad automatisk växellåda och hade skivbromsar fram och bak. Fjädringen skedde naturligtvis av Citroëns anmärkningsvärda självnivellerande hydropneumatiska system som överfördes från DS, bromsningen skedde med skivor i båda ändar med inombordare fram, och styrningen skedde med en ny typ av variabelt servoassistanssystem som Citroën döpte till DIRAVI. Karossen ritades av den interna chefsdesignern Robert Opron. Den var inte bara både distinkt och attraktiv, den var också ganska aerodynamisk med en luftmotståndskoefficient på bara 0,26. Med Maserati-kraft och en elegant form var SM världens snabbaste framhjulsdrivna bil på sin tid med 140 miles per timme.







Denna **Citroën SM från 1972** har en blå finish och har en brun läderinredning, servostyrning, servobromsar, Bridgestone-däck, AM/FM-radio, luftkonditionering, elfönsterhissar och en femväxlad manuell växellåda som växlas genom Citroëns omisskännliga och eleganta kromport. Under huven har den den senare, kraftfullare 2 965 cc-versionen av Maserati V-6-motorn som kom 1973. Ett väl presenterat och attraktivt exempel, denna SM har fått sina komplexa system och funktioner helt sorterade och den går och kör mycket bra tack vare sin avancerade och sofistikerade drivlina, fjädring och bromsar. Lacken, kromet och interiören är alla mycket bra, och det attraktiva, ärliga motorrummet har städats upp snyggt. Många av dessa bilar är i mindre än fantastiskt skick och har många behov, så det här exemplaret är en enastående som kommer att bli en rolig, attraktiv och givande klassiker som kan avnjutas regelbundet utan den huvudvärk som ofta kan komma med mindre noggrant underhållna exemplar.





**Roger Warolin**