



Mercedes-Benz S-Klasse (W126) 1979–91

1. Volvo EX90 provkörd
2. McLaren W1 väger lätt
3. Kei-bilar är en injektion av japansk effektivitet
4. Provkörning av Porsche 911 Turbo 3,3
5. Grattis Ferrari Mondial
6. Mercedes S-klass W126
7. Opel GT
8. Peugeot 601 Roadster
9. Har du koll på vilket land bilen från
10. Rattmuffen



1. Volvo EX90 provkörd – När inte upp till miljonklassen

Av Christoffer Gullin

2024-09-03

Som vi har väntat på Volvos nya flaggskepp. Efter en presentation i november 2022 så har förseningarna radats upp men nu är det på gång och jag har fått köra den helt nya Volvo EX90, en bil som lovar mycket men lyckas inte riktigt leva upp till den extremt höga förväntan.



Newport Beach, Kalifornien, USA. Här har Volvo valt att ha sin internationella presskörning av EX90. Man menar på att det är här den största kundgruppen finns, USA är marknaden för nya EX90. Dessutom så byggs bilarna här i USA, dock i Charleston, South Carolina, ca 400 mil från där vi är.

Volvo EX90 är en 6 eller 7-sättes men är inte en efterträdare till XC90 utan en helt ny modell som kompletterar Volos 90-serie. Imorgon den 4/9 kommer faktiskt Volvo visa upp en helt ny facelift av XC90 och det är tydligt att det här är två bilar som kommer gå bredvid varandra, en plug-in hybrid och en helt elektrisk.



Man har inte tagit ut svängarna för nya Volvo EX90

En stor nyhet med EX90 som XC90 inte kommer få, är LiDAR. Det är en stor sensor på taket som kan se upp till 500m och hjälpa bilen att se vad som händer långt fram. Detta är en del av Volvos arbete med att få EX90 fullt självkörande, något som ska vara möjligt med just LiDAR samt övriga sensorer på bilen. Till en början kommer denna LiDAR enbart samla in data till Volvo men tanken är att den ska börja användas under 2025.

Volvo EX90 börjar på 997 000 kr i Sverige och kommer då med AWD som standard i Plus-utförande. Man kan sen uppgradera till Ultra och/eller Performance och som mest kostar EX90 1,25m kr. För det priset förväntar man sig en premiumsuv men kanske har Volvo kompromissat lite för mycket.



Tors hammare har fått en uppfräschning och kan nu dela på sig för att visa hel- och halvljus.



250 kW snabbladdning blir svårt hos Ionity.

Över 600 km räckvidd och en vikt på 2,8 ton

EX90 är 5,04m lång med en hjulbas på 2,99m vilket känns lite snålt för en så pass stor bil. Batteriet är på 111 kWh brutto och 107 kWh netto och har en motoreffekt på 300 kW (408 hk) eller 380 kW (517 hk) om man väljer Performance. Båda modeller har en WLTP på 617 km. AWD är standard men om fyrhjulsdraft inte behövs så stängs den bakre motorn av och bilen blir framhjulsdreven.

När det kommer till laddning så ska bilen kunna ladda 10-80% på ca 30 minuter via snabbladdning. Detta sker med hjälp av en maxeffekt på 250 kW, där estimerad snitteffekt är 150 kW. Problemet är att bilen har ett 400V-system vilket gör att det blir svårt att komma upp i 250 kW hos de flesta laddare, endast Tesla kan leverera den effekten på 400V-system. Detta då strömstyrkan (ampere) måste ökas över CCS-standardens 500A, något som endast Tesla Supercharger gör. Så i praktiken kommer EX90 ladda längre än 30 minuter i princip jämt.

För AC-laddning så är 11 kW standard vilket känns lite märkligt när den billigare EX30 går att få med 22 kW. Borde det inte vara tvärtom? EX90 har dock ett eget partytrick, förberedelse för V2X. Detta är inte aktiverat vid lansering men hårdvaran finns där och Volvo menar på att man väntar på att tekniken ska mogna mjukvarumässigt och regulatoriskt innan det kan släppas på.

Den smått chockerande siffran är tyngden på 2,8 ton tjänstevikt med en totalvikt på 3,37 ton – Helt klart en av de tyngsta personbilarna vi kommer ha rullande på vägarna

Ett bagage som är stort, större och störst

För första gången (?) så är låset för motorhuven inte vid slutet av järnmärket utan lite snett ovan. Det kommer man antagligen lära sig snabbt dock när man tar fram laddkabeln ur frunken på 37 liter. Den är inte så djup så det är inga matkassar men duger gott till kabel och diverse rengöringsprodukter.

Eftersom bilen är 7-sits så är bagaget inte så stort, endast 310 liter med ett djup på 59 cm. Det är dock större än Kia EV9 och som om det inte vore nog så kan man lyfta golvet för att få än mer utrymme.



310 liter.



Ännu fler liter.



1 915 liter.

Via knappar på sidan så fälls den 3:e raden elektriskt ner (även upp) och ger en klart större yta med ett djup på 126 cm. Om man använder bilen som en 5-sättes så kommer man utan problem få plats med hockeytrunken eller golfbagarna där bak. Fäller du den sista raden har du 1 915 liter och ett djup på 235 cm.

Testbilen jag kör har luftfjädring och det låter dig även sänka bilen på bakaxeln för enklare lastning. Som standard är det 80 cm till marken men det ges möjlighet att sänka bilen upp till 10 cm. Dessutom kan man fälla ut en elektrisk dragkrok som får dra 2 200 kg och max taklast ligger på 100 kg.

Gott om plats för barnen och massage för föräldrarna

Klättrar man in i bilen så är baksätet, den andra raden, något trång för en vuxen människa. Man får plats men eftersom det finns en tredje rad så har man behövt trycka ihop det. Är man av mindre modell så kan sätet skjutas fram upp till 10 cm för mer benutrymme på tredje raden eller för ökad lastvolym. Det går även att justera ryggstödet lutning och har man den 7-sitsiga är det uppdelat på 40/20/40.

I mittkonsolen finns två USB-C samt en skärm där man kan justera temperatur samt stolsvärme. Här finns också ventilationsgaller men det finns även i B-stolpen vilket ger ett bra klimat även i bak.



Trångt för en vuxen men barnen klarar sig bra.



Får en vuxen plats på 3e raden? Svar nej.

Tredje sätesraden är inte gjord för vuxna, det är trångt och jag kan inte sitta med rak rygg som 180 cm lång. Det finns mugghållare och USB-C dock så de mindre som sitter här kommer inte klaga på dött batteri på iPaden. Det finns ISOFIX både på andra och tredje raden.

I framsätet så går stolarna att justera åt alla möjliga håll och kanter. Det finns lårstöd, sidosupporten är aktiv och kan justeras så som man önskar och det finns dessutom massage i stolarna. Tyvärr är det liknande lösning som EX30 med endast en fyrkantig kloss på sidan vilket gör det bökigt att justera sätet. En hjälpskärm kommer upp på mittenskrämen som guidar dig vilket skapar problem om föraren vill navigera eller liknande.

Dock är komforten i stolarna inte från EX30, dessa är sköna att sitta i och en längre resa i dessa stolar gör nog ingen ledsen. Det finns olika klädselar och de som fanns på plats var Nordico, som är gjort av biomaterial, samt Tailor wool blend, en blandning mellan ull och polyester. Ullen känns bra men Nordico känns lite glattig, inte den premiumkänsla man hade önskat från en miljonbil.



Interiören Nordico imponerar inte för priset.



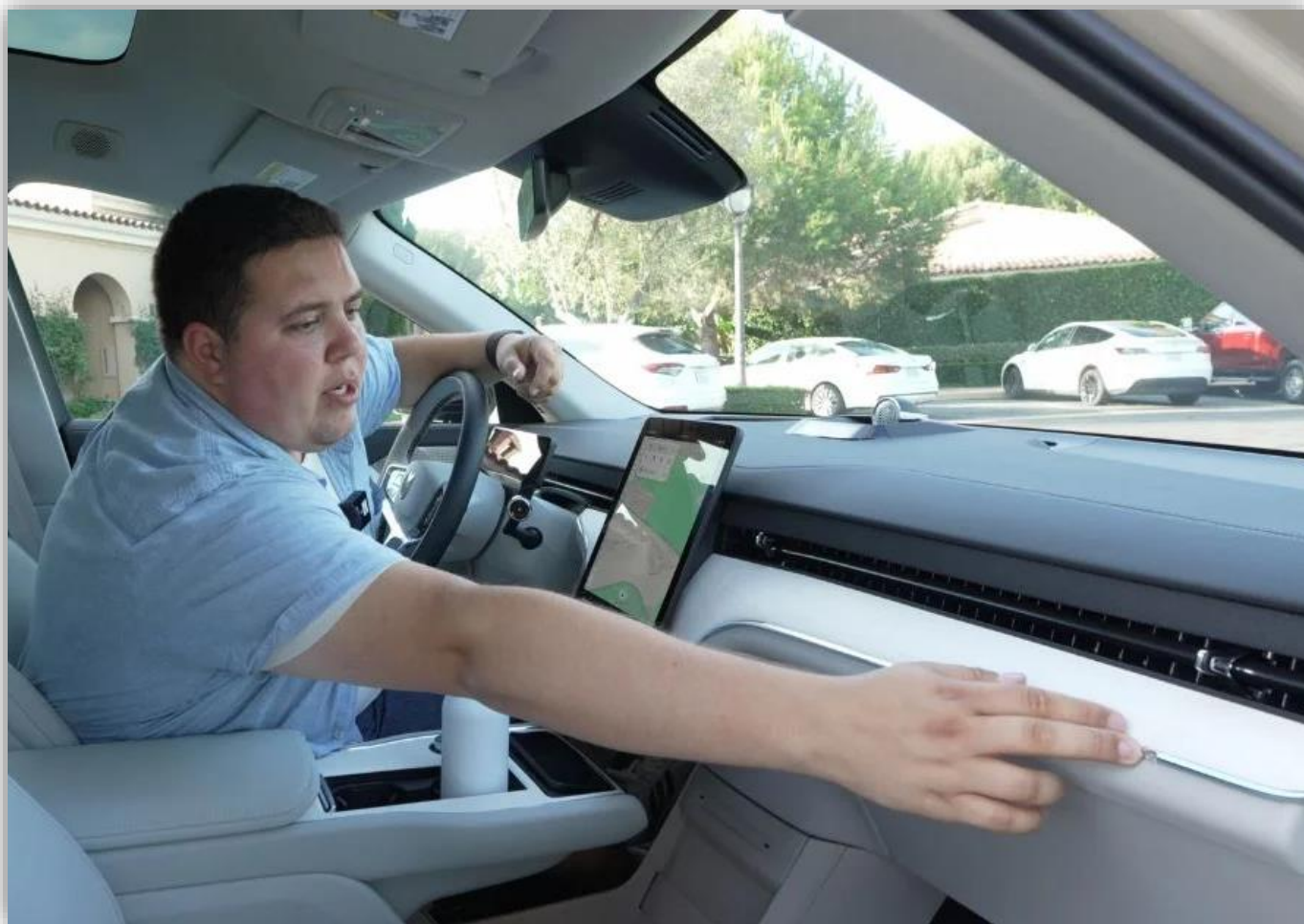
*Även om bilen byggs i USA så får Sverige vara med på ett hörn.
Den är ju ändå designad här.*

En annan sak är hundläge eller campingläge. Bilen har en sensor som känner av om det finns personer eller djur i bilen och låter då AC vara igång. Men om jag t.ex vill sova i bilen eller lämna min hund så vill jag låsa bilen. Då behöver jag gå in i någon undermeny för att stänga av larmet samt sätta på komfortläget och dessutom är förarskärmen aktiv. En enkel knapp för att aktivera ett hundläge eller campingläge hade varit smidigt.

Däremot känns det rappt och det händer saker direkt när man trycker på skärmen. Jag upplever heller inte att det finns massor med buggar som förstör vilket är skönt att se. Det ska ju dock sägas att man inte hinner med alltför mycket under 6-7h körning.



Volvo EX90 erbjuder en trevlig körupplevelse i en trevlig förarmiljö.



Trädekor som känns sådär.

Fin, mjuk körning – Perfekt för sitt kundsegment

Volvo EX90 är inte en bil som ska köras aktivt, den ska ligga på vägen och lägga mil bakom sig. Det kommer den göra helt fantastiskt. Bilen är otroligt tyst och även fast testbilen hade 295/35R22 bak och 265/40R22 fram, vilket är riktigt stort, så kändes det inte alls. Visst var det på amerikanska vägar men jag tror nog det kommer märkas även i Sverige.

Den är också lugn, det finns inga ryck eller kraftiga kickar när man tar gasen i botten. Det är som att bilen inte ger full effekt från stillastående utan först när man kommit upp i fart. Volvo förnekade detta men hur som helst så blev var det mer att man gled iväg än kastades bakåt. Bilen gör 0–100 på 4,9 sekunder i Performance-utförande så det bär på bra men det märker man först när man fokuserar på hastighetsmätaren. Man blir snabbt fartblind i bilen.

Det finns en kort paus när man står stilla till att bilen börjar röra på sig. Man hinner tänka "kanske mer kraft" så man trycker lite till på pedalen och när bilen börjar rulla så går det mycket fortare än man tänkt, förhoppningsvis kan man få bort det innan kundleverans.

Polestar 3 gjorde sig snabbt känd som en körglad SUV tack vare sin torque vectoring-teknik som även EX90 har. Det gör att den känns mycket lättare i kurvor än vad den faktiskt är, man trollar bort fysiken på något vis, precis som i Polestar. EX90 känns trygg på vägen och även när man kommer in i kurvan i högre hastighet än normalt så är bilen med.

Men i slutändan är den inte tänkt att vara lika sportig som Polestar och med en Polestar 3 hade man kunnat ta kurvan än snabbare. Det känns ändå rimligt att EX90 inte fokuserar på det men ändå klarar av mer än vad man först trott.



Slutligen

Det är lätt att ösa beröm över Volvo EX90 för sin körduglighet och komfort, det är bilens starka sidor. I kupén dock så lyckas inte Volvo övertyga mig om att bilen är deras flaggskepp och dyraste premiumbil, känslan finns inte där. Mjukvaran har man bestämt sig för att undermenyer är bra och det är synd för det gör hela systemet svårare att navigera runt i, framförallt när man kör. Bilen har ju stöd för OTA (Over The Air)-uppdateringar och Volvo är generellt duktiga på att komma med uppdateringar också, så kanske kan det bli bättre under tidens gång.

Det finns mycket mer man kan säga om EX90 om man börjar gå in på detaljer. Bilens LiDAR, core computing, de unika strålkastarna som delar sig eller de saknade funktionerna vid lansering men det ska få sin tid även det. I en första provkörning av Volvo EX90 så sätter jag mig på flyger tillbaka till Sverige, rätt nöjd ändå. Jag ser fram emot att köra många mil med den pressbil jag redan anmält intresse för, för det är ändå det som EX90 gör allra bäst.



Christoffer Gullin

Sedan 2021 har Christoffer skrivit om, filmat om och pratat om elbilar och allt runt omkring. Intresset är enormt för elbilar i Sverige och ju fler som förstår konceptet, desto fler elbilar på vägen. Christoffer vill vara med i den omställningen och Elbilsmagasinet är hans sätt att göra det på. Självklart åker Christoffer elbil, en gul BMW i4 M50.



2. McLaren W1 väger lätt – delar teknik med Koenigsegg

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-10-07 Uppdaterad 2024-10-07

McLarens nya toppmodell W1 bjuder på 1,01 kilo per hästkraft – det kan jämföras med 1,57 kg/hk för Ferrari SF90.



McLaren W1 går givetvis att beställa i orange. Priset är omkring 24 miljoner kronor.

F1, P1 och nu W1. McLaren W1 blir antagligen aldrig en ikon i klass med föregångaren **McLaren F1** från tidigt 1990-tal. Men att vara en kraftbull superbil är inte så dumt det heller.

Liknande motor som Koenigsegg Gemera

Trots hybriddrift väger McLaren W1 inte mer än 1 400 kg. Det gör det möjligt att ta sig från 0–100 på 2,7 sekunder trots kraftigt marktryck. Toppfarten är spärrad till 350 km/h.

McLaren W1 är bestyckad med en fyraliters V8 med dubbelturbo och GDI-insprutning som ger 929 hk och varvar till 9 200 varv per minut.

Att göra en superbil i det övre segmentet med mindre än ett tusen hästkrafter går naturligtvis inte för sig. Därför finns det även en elmotor på 346 hk med ett batteri 1,4 kWh som ger 4 km räckvidd på el. Systemeffekten är 1 275 hk.

Elmotorn är av **radial flux**-typ (precis som Dark Matter-motorn i **Koenigsegg Gemera**) och ger mycket hög effekt per kilo.



Tre generationer: McLaren F1, P1 och W1.



*Ratt och pedalställ skjuts fram eller bak för att passa förarens längd.
Stolarna i idealiskt placerade och kan inte flyttas.*

Klart snabbare runt banan än McLaren Senna

I likhet med McLaren F1 och P1 är sätena fast monterade för optimal placering och i stället flyttar man pedalställ och ratt.

McLaren W1 är banoptimerad med aerodynamik som ger rejält marktryck i likhet med McLaren Senna. W1 tar sig runt Nardo-banan tre sekunder snabbare än Senna.

400 exemplar ska byggas av McLaren W1 varav 399 exemplar säljes och en behålls som pressbil. Priset är omkring 22 miljoner kronor och alla exemplar uppges vara sålda. Det kanske tillkommer en tävlingsversion (GTR) utan hastighetsspärr och med ännu lägre vikt.



McLarens infotainment är strikt förarorienterad.



Måsdörrar är spektakulärt och värdigt en toppmodell från McLaren.



McLaren W1 har en rejäl aktiv bakvinge.

Läs även:

[F1-föraren Lando Norris får Silverstone-revansch – i Legobil](#)

[Mattias Ekström går till McLaren](#)

[Kräver skadestånd: Koenigsegg Gemera blev 14 miljoner dyrare](#)

3. Kei-bilar: En injektion av japansk effektivitet

Uppdaterad 04 oktober 2024

Publicerad 04 oktober 2024

Vad är en Kei-bil? Men framförallt, varför finns de inte i Sverige? Dessa underbara minibilar med små motorer är ju ändå rätt coola.



Det här är en så kallad Kei-bil. Liten och kompakt och perfekt i Japans större städer.

Kei-bilar, eller "lätta bilar" som det betyder på japanska, är en unik bilkategori som har dominerat de japanska vägarna i årtionden.

Dessa miniatyrbilar, kända för sin bränsleeffektivitet och smidighet, är en perfekt lösning för trånga stadsmiljöer, och har blivit en symbol för japansk innovation.

Men vad är det egentligen som gör dessa bilar så speciella? Och vilka modeller är populärast?

Låt oss dyka in i kei-bilarnas värld.

Vad är en kei-bil?

Enkelt uttryckt är kei-bilar små bilar, med små motorer.

De är designade för att möta specifika japanska regleringar gällande storlek och motorvolym. Dessa regleringar infördes efter **andra världskriget** för att stimulera **bilindustrin** och göra det möjligt för fler att äga en bil.

I dag är kei-bilar en integrerad del av det japanska samhället och utgör en betydande del av landets bilflotta.



Det här är Honda N-BOX. Oerhört charmig.

Populära modeller

Det finns en mängd olika kei-bilar på marknaden, från små stadsbilar till **minibussar** och **lastbilar**. Några av de mest populära modellerna inkluderar:

- **Honda N-Box:** En rymlig minibuss som är perfekt för familjer.
- **Suzuki Spacia:** En annan populär minibuss med fokus på komfort och praktiska funktioner.
- **Daihatsu Tanto:** Känd för sin flexibilitet och mångsidighet.
- **Suzuki Alto:** En klassisk kei-bil som är både prisvärd och bränslesnål.



Daihatsu Tanto är tydligen lika perfekt för stan som för äventyr.

Användningsområden

Kei-bilar används för en rad olika ändamål.

Många använder dem för att pendla till jobbet eller skolan, medan andra använder dem för att transportera varor eller för att ta sig runt i stan.

Deras kompakta storlek gör dem idealiska för att navigera bland trånga gator och hitta parkeringsplatser i städer.

Dessutom är de betydligt billigare i drift än större bilar, vilket gör dem till ett attraktivt alternativ för prismetvetna konsumenter.

Vi i **Sverige**, speciellt i **Stockholm**, skulle verkligen behöva dessa charmiga bilar.

Kei-bilarnas framtid

Trots sin popularitet i **Japan** är dock kei-bilar relativt okända i resten av världen.

Men med ökat fokus på hållbarhet och urbanisering kan dessa små bilar komma att spela en viktig roll i framtidens mobilitet.

Kanske kommer vi snart att se kei-bilar på gatorna även utanför Japan?

Krav på Kei

För att klassas som en Kei-bil måste bilen uppfylla specifika krav. Den får inte vara längre än 3,4 meter, bredare än 1,48 meter och högre än 2 meter.

Motorn får max ha en volym på 660 kubikcentimeter och effekten är begränsad till 64 hästkrafter.



Kei-cars: En minitrend på väg mot Europa?



Nya mini-mini-bussar från Toyota



4. Provkörning av Porsche 911 Turbo 3,3 1981

Publicerad av Linus Pröjtz 6 oktober 2024 kl 15.47

Feta skärmbreddare, största vingen och ett turboaggregat under huven. Framgångssagan som stavas Porsche 911 Turbo kan tyckas enkel och självklar i dag, men inget var längre ifrån sanninge när modellen lanserades för drygt 40 år sedan.



En bil med attityd, inget snack om saken. Porsche 911 Turbo gick hem i stugorna, den förväntade försäljningen på 500 bilar överstegs med råge med de drygt 2 800 tillverkade av första 3,0-versionen. Den starkare 3,3:an kom att tillverkas i drygt 18 700 exemplar mellan 1978-89.

Det var ju som en hästspark när kraften kom, turbokicken var grym. Jag minns att jag tyckte att den var läskig att köra när det begav sig.

Uttalandet ovan om den ursprungliga **Porsche 911 Turbo** kommer från ingen mindre än **Ruben Börjesson**, Teknikens Världs testförarlegendar som kört fler bilar snabbt än någon annan nu levande människa. Som även körde rally i England med **Triumph TR7 V8** och som var fabriksförare för **Lada** i Sverige. Med andra ord har han fått sin beskärda del av högt och lågt.

– Visst gick det att puttra runt med den, men om man verkligen körde hårt – då var den extrem.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/gammal-mot-ny-porsche-911>



Samlad instrumentering som känns igen. Reglagen är av det simplare slaget, Porsche hade långt kvar till riktigt exklusiv interiörkänsla.

Vi lämnar Ruben och kastar oss i stället in i Teknikens Världs test av hela Porsche-programmet, publicerat i nummer 13 1981. Första och enda gången som den ursprungliga Turbon (internt och på vissa marknader benämnd 930) testades faktiskt, trots att den fanns på den svenska marknaden från 1976 fram till 1989.

Omdömena från testförarna skämdes inte för sig.

– Går som Djävulen.

– En elak fan.

Och mitt i ett av de första textstyckena lyckas Dag E Hogsten sammanfatta bilen på ett ypperligt sätt:

– Förförisk men skrämmande.

Det råder inga tvivel om att Porsche chockade många, inklusive Teknikens Världs testlag, när 911 Turbo introducerades. Och lika lite tvivel råder om modellens ikonstatus i dag. Vad som faktiskt var ett slags konstgjord andning för en nästintill nedläggningshotad modell kom att bli en av 911:ans viktigaste vitamininjektioner under modellens nu 52 år långa liv. Även om Porsche själva inte riktigt förstod storheten i sitt beslut att turbokonvertera 911.



Låt mig säga så här, Ernst Fuhrmann som var upphovsmannen till 911 Turbo siktade lågt när han sägs ha förutspått en försäljning på 500 bilar. Bara vid lanseringen ska över 1 000 bilar ha sålts i en rasande takt... Detta trots att modellen var nästan dubbelt så dyr som billigaste 911, vars basversion ansågs som rent ålderdomlig.

Något som det för övrigt resoneras friskt kring i det där testet i Teknikens Värld för 35 år sedan. 911 SC betraktades som "så djävla lagom" (sagt i positiv mening!) och "det är i alla fall den riktiga Porschen... fast kanske inte så länge till" sett i ljuset av nyligen introducerade 928 och [924 Carrera GT](#). "Men än så länge håller den greppet, i alla fall om själar med sinne för det udda och med en dragning åt det nostalgiska". Nedläggningshotad, men ändå inte?

När jag står framför den mossgröna 911 Turbo 3,3 från 1981 så är det just som förförisk den framstår. Det här måste ha varit bilen som hade allt – och föraren var därför kung hela dagen. Om han eller hon var kung över bilen ska vi dock låta vara osagt, första versionerna av 911 Turbo har trots allt kallats för "the widowmaker".

Men det går inte att värja sig för de breda höfterna, de fetlagda bakskärmarna och den enorma vingen. Linjespelet är snyggt och vulgärt på samma gång, men mest snyggt i mina ögon.

Bästa vinkeln är snett bakifrån, där man kan skönja att karossidan går in framför bakhjulen och själva bakpartiet sätter sig resolut på plats över bilen och underlaget. Tillsammans med breddningen får vingen ett helt annat formmässigt sammanhang att verka i än om man monterade samma vinge på den smala Carrera/SC-karossen. Det har jag alltid tyckt ser konstigt ut.

Men här, det är snyggt. Sjukt snyggt. Kaxigt, uppseendeväckande och samtidigt ett grymt statement från tiden. De 16 tum höga Fuchs-fälgarna skodda i standarddimensionerna 205/50 VR16 fram och 225/50 VR16 bak har sina fälgcentrum skönt försjunkna i de åtta tum breda bakfälgarna. Samtidigt, bilen är liten. Man glömmer bort det ibland. Hur små bilarna var förr. Fotavtrycket som 911 Turbo lämnar efter sig är långt mycket mindre än vad en modern 911 mäktar med.



Porsche började sin turbo-bana redan 1969 då man experimenterade med den två liter stora sexcylindriga boxern tillsammans med turbomatning, avsedd för både 911 och 914/6. Men projektet begravdes och i stället siktade man in sig på motorsporten för att vidareutveckla tekniken. Man valde framför allt den amerikansk-kanadensiska Can-Am-serien som plattform, inte minst för att regelverket var ytterst sparsmakat. Racersportbilar med två sittplatser, öppen kaross som täckte hjulen – så kan man sammanfatta reglerna. Så därför tog Porsche sitt avstamp i **917-modellen** och resten är så att säga historia. Modellerna 917/10 och 917/30 med sina turbomatade 5,0- eller 5,4-liters 180-graders V12-motorer på bortemot 1 100-1 200 hästar kom att dominera mästerskapet.

Nästa försöksverksamhet som slog väl ut var turbokonverteringen av 911 RSR för racingbruk. Grupp-5-reglerna föreskrev max tre liters motorstorlek och turbotekniken straffades med en omräkningsfaktor på 1,4. Men det stoppade inte Porsche, som byggde en boxersixa på 2 142 kubikcentimeter med turbomatning. När säsongen 1974 gick mot sitt slut var effekten uppe i 500 hästar, eller 233 hk/liter och framgången kom direkt vid premiären vid 1000-kilometersloppet på Monza. På Le Mans samma år tog modellen en extremt stark andraplats totalt i konkurrens med racersportvagnar och det var tydligt – turbotekniken hade kommit för att stanna. Och Porsche behärskade den. I alla fall på racerbanan.



*Det är inte mycket av motorn man ser,
men desto mer av intercoolern och kompressorn till luftkonditioneringen.*

När jag öppnar dörren till vår gröna 911 Turbo 3,3 så möts jag av en bekant inredning, det mesta känns igen. Har man en gång suttit i en ursprungs-elva så hittar man snabbt tillbaka, kanske allra mest för att interiören är enkel och logisk. Visst, startnyckeln till vänster om ratten men i övrigt är det städad. På gränsen till simpelt. Just därför kan man tycka att de kunde ha samlat reglagen närmre föraren i vissa fall.

Det första som sticker ut och markerar att detta är en Turbo är hastighetsmätaren som är graderad till 300 km/h. Det var stort då, riktigt stort.

Varvräknaren är graderad till 7 000 r/min med ett rött litet streck vid 6 700. Maxeffekten 300 hk ska levereras vid 5 500 och vridet som fabriken uppgav till 412 Nm för 3,3-versionen 1981 ska finnas tillgängligt vid 4 000 r/min. Just det, kanske viktigast av allt är turbotrycksmätaren som är inbyggd i varvräknaren. En liten detalj som skvallrar om något stort, ska det visa sig.

Den platta ratten ser egentligen riktigt tråkig ut, men det var så de såg ut hos Porsche på den tiden – take it or leave it. Eller montera en tidstypisk Momo med försänkt centrum, fast det är ju inte original – men både snyggt och skönt. Stolarna ser desto bättre ut och är riktigt sköna att sitta i med hyfsat sidostöd.

Den 3,3 liter stora boxersexan hoppar igång direkt och landar på ett skönt tomgångsljud. När första versionen av 911 Turbo nådde den svenska marknaden 1976 efter att avgasreglerna lättats upp så var det med den tre liter stora motorn på 260 hästkrafter under huven. En maskin som hade sitt ursprung i Carrera RS 3,0.



*Bagageutrymmet med mattan undanvikt blottar nödreservhjulet.
Fälgdesignen påminner om den på klassiska racerbilen 906.*

Efter bara ett par år och drygt 2 800 byggda bilar var det dags för uppdateringen som skulle ge vår version – 3,3 Turbo. Trots att man aldrig trodde att mer effekt skulle behövas så var det precis det som kundgruppen efterfrågade. Så cylindervolymen växte med 300 kubikcentimeter, turboaggregatet från KKK, Kühnle, Kopp & Kausch (heter numera Borg-Warner Turbo Systems GmbH) blev större och kompressionsförhållandet gick upp från historiskt låga 6,6:1 till fortfarande låga 7,0:1. Dessutom fick modellen för första gången en intercooler för att kyla insugsluften och därmed krävdes också en större ving på bakluckan.

Kopplingen är mer lätt-trampad än vad jag hade väntat mig, men känns ändå fast och skön. Första växeln av de fyra som står till buds åker i och... så rullar vi iväg. Rubens ord om att "visst gick det att puttra runt med den" ringer i huvudet samtidigt som vi rullar ut i trafiken. Som det enklaste i världen, ska tilläggas.

Att ta till sig Porsche 911 Turbo på det här sättet går lika snabbt som att ta på sig en sko – och det är lika enkelt. Bilen uppträder lugnt, städat och hur snällt som helst. Det lilla formatet kommer som en frälsning i Stockholmstrafiken, men jag påminner mig hela tiden om att hålla koll på den breda baken. Bara så att man inte åker för tight kring hörnen i tron om att hela bilen är lika smal som framvagnen. För det är den inte.



• Längre från den lilla Porsche 911
 var fullt ut även på Turbo. Men från
 bilen var det inte tillräckligt för
 motor på 110 hk. Turbo har 200.

Vill du vara riktigt inne i bil-
 kretsar just nu ska du skaffa
 dig en Porsche Turbo. Det kostar
 dig ungefär 130 000 kronor,
 men då får du också en bil som
 accelererar från stillastående
 till 100 km/h på drygt fem
 sekunder, då är det dags att
 lägga i tvåan... Hemligheten
 bakom dessa fantastiska siffror
 heter turbomotor. Det fungerar
 så att avgaserna håller staur på
 en liten turbo i motorrummet –
 och då händer det saker så att
 det bokstavligen glöder i huk-
 vagnen!

**Porsche
 Turbo:**
Den gör 100 på ettan

Av STIG BJÖRKLUND - FOTO ERIKSSON (bort)

*** Och glöm inte att
 det är den enda vi har!
 Herr Janke på Porsche's
 Pressombudskap är
 alltid redo när det kommer
 över nyheter. Porsche
 Turbo, fabriken mest på

*Sverige har alltid varit ett Porsche-land, vilket givetvis avspeglats i Teknikens Värld.
 Här första Turbo-provkörningen i nummer 9/1975...*

Den fyrväxlade lådan har förhållandevis långa slag och kräver ett fast handlag, den känns aningen omodern trots att den sitter i en bil från 1981. Det skulle dröja ända till 1989, alltså sista årsmodellen, innan Turbon fick den modernare femväxlade lådan.

Det kräver viss tillvänjning att köra en bil med så lång utväxling, att glida runt på relativt lågt varvtal på tvåans växel innebär trots allt 50 km/h.

I det där testet i Teknikens Värld 1981 var man inne på exakt samma sak som jag upplever nu. För 911 Turbo måste hållas igen en smula. "... i 110 km/h glider du fram riktigt skapligt, så länge tålmodet räcker. Rätt vad det är pekar nålen på 150 igen. Det blir bara så."

Efter att ha letat mig ut från storstadstrafiken och ännu en gång konstaterat hur enkel en 911 är att hantera så tar jag mod till mig, växlar ner ett par pinnhål och stampar fullt. Varvtalet sticker förbi 3 000 och något börjar hända, men innan jag riktigt fattat så kickar det till något alldeles sjukt.

Vid 3 500 r/min laddar turbon igång på riktigt och när varvtalet sticker bortom 4 000, 5 000 och sedan uppemot 6 000 så öser det på vill jag lova. I hela bilen dessutom, man kör inte direkt med en hand på ratten under full acceleration.

Trean åker i och denna gång så landar varvtalet mitt i vridmomentet. Turbokicken kommer någorlunda direkt, accelerationen fortsätter med grym frenesi och det börjar gå fort – alldeles för fort. Så jag bromsar ner hastigheten – och börjar om. Allra roligast är det i uppförsbacke, det skjuter på tokigt bra ändå.

Det händer saker med den här bilen när det börjar gå fort. Fjärran från dagens hyperplanterade projektiler. Det har pratats mycket om att styrkänslan försvinner då marktrycket över framvagnen försvinner i högre hastigheter, men jag är inte där med Porsche 911 Turbo. Inte i dag. Inte ännu.



Fast en sak ska tilläggas, de där bromsarna kräver sin benstyrka. Men de är riktigt effektiva och de ska tydligen palla för hur mycket belastning som helst. I alla fall enligt det där numera uttjatade testet i Teknikens Värld. Fast skam vore väl annars, i alla fall rörande bromsarna, för de härstammar från den största legenden av dem alla – Porsche 917. Bara så att ni vet.

Chassit följer samma konstruktionsnorm som klassiska 911, det vill säga torsionsfjädring både fram och bak – en lösning man lämnade först när 964-modellen introducerades 1989.

Under de senaste fem-sex åren har värdeutvecklingen på mer eller mindre gamla bilar tagit enorma kliv och Porsche 911 har på många sätt varit central i den utvecklingen. Så sent som runt 2008 så kunde du köpa en bil som denna i bra skick för runt 250 000 kronor. I dag är värdet minst det fyrdubbla.

Motorsport

Porsche 911 dök upp i tävlingssammanhang i stort sett direkt då tillverkningen rullade i gång 1964, men det var först på 1970-talet som storhetstiden kom. Först och främst med RS och RSR-modellerna, men de turbomatade 934 och 935 skulle för all framtid skriva in Porsche i rekordböckerna. Extrema effekter oftast kombinerat med bra tillförlitlighet gav en svårslagen kombination som skulle plocka stora segrar och mästerskapstitlar världen över under många år. Största meriten? Frågar du mig så ligger totalsegern på Le Mans 1979 nära till hands. Whittington-bröderna tillsammans med Klaus Ludwig i en 935 K3 högst upp på pallen. Svårslaget.

Just vårt exemplar såldes ny i Italien 1981 och det året tillverkades 741 3,3 Turbo varav 28 såldes i Italien (bara fyra i Sverige).

Historien hade kunnat ha sin normala gång med lite körning, service samt mer eller mindre entusiastiska ägare. Ungefär som för vilken Porsche 911 Turbo som helst, men så blev inte fallet.

I stället stals bilen någonstans på kontinenten när den hade gått bara 1 393 mil och redan 1982 hamnade den i brittiska polisens förvar. Där den blev stående. I tolv år. TOLV ÅR!

Under arbetet med artikeln fick jag låna historik-pärmen som följer bilen och det är ett sant nöje att bläddra runt bland pappren från Metropolitan Police Service.

Tydligt försökte de auktionera ut bilen i delar, men av någon outgrundlig (tack och lov!) anledning gick försäljningen inte igenom. Året därpå gick det bättre och enligt polisdokumentet daterat den 14 december 1993 så var bilen redo att säljas, vilket också skedde.

Och drygt 20 år senare sitter jag här bakom ratten och njuter av den skräckblandade känsla det innebär att verkligen trycka gasen i botten i Porsche 911 Turbo.

Som verkligen är förförisk, men lite skrämmande.



Porsche 911 Turbo 3,3 1981

Ursprungligt pris (1981): 238 800 kronor.

Uppskattat pris (2016): En välvårdad 911 Turbo 3,3 från 1 000 000 kronor och uppåt.

Motor: Bensin, fyrtakt. Sexcylindrig längdmonterad boxermotor, enkel överliggande kam-axel per cylinderbank. Två ventiler per cylinder. K-Jetronic bränsleinsprutning, KKK turbo. Borrning/slag 97,0/74,4. Cylindervolym 3 299 cm³. Max effekt 300 hk (221 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment 412 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Svansmotor, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell växellåda.

Hjul: Lättmetallfälgar. Däck 205/55 R16 fram, 225/50 R16 bak. Vår bil utrustad med 205/50 R17 fram, 255/40 R17 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 227, längd 429, bredd 178, höjd 131. Tomvikt ca 1 330. Tank 80 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,7 s. Toppfart cirka 260 km/h (testdata från Teknikens Värld 13/1981).

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,76 l/mil.



Porsche 356 mot 911, 914 och 944



Provkörning av Porsche 911 Turbo

5. Grattis Ferrari Mondial!

Publicerad 16 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag när Finn har namnsdag vill Klassiker uppmärksamma Mondial, Ferrari Mondial!



Namnet Mondial lanserade Ferrari redan i december 1953 när den fyrcylindriga 500 Mondial tävlade för första gången i 12-timmarsloppet i Casablanca. Namnet var ett sätt att uppmärksamma att Alberto Ascari nyligen blivit världsmästare i en Ferrari - för andra gången. Mondial betyder värld på franska.

Ferrari 500 Mondial fanns med karosser både från Pinin Farina och Scaglietti. En 500 Mondial med Scaglietti-kaross ägdes av tävlingsföraren Uffe Norinder, en bil som han lät kompisen Erik Lundgren i Ockelbo gjuta av karossen på. Ockelbo-Lundgren använde sedan avgjutningen för att skapa en glasfiberkaross som han sålde i ganska stor upplaga till ivriga hemmabyggare.

Nästa Ferrari Mondial kom 1980, en fyrsitsig mittmotorbil med den V8 som debuterat i företrädaren 308 GT4 monterad framför bakhjulen. Ritad av Pininfarina uppvisade den embryot till de stora luftintag som fyra år senare kom på Ferrari Testarossa.

I Mondial8, som den officiellt hette, var V8-motorn försedd med Bosch bränsleinsprutning och effekten var tämligen moderata 214 hk. Två år senare kom Mondial Quattrovalvole med fyra ventiler per cylinder och 270 hk.

Mondial fick rykte om sig att krångla en hel del, även om kvaliteten höjdes under hela produktionstiden.



Ferrari Mondial 8 1980–82 har samma dörrhandtag som Alfa Spider.

Mondial delas upp i två generationer, 1989 kom Mondial T med mindre luftintag på sidorna och större motor på 3,4 liter och 300 hk.

Motorn var nu längsmonterad, detta för att den skulle kunna sänkas i karossen och ge bilen en lägre tyngdpunkt. Väckellådan var däremot fortfarande tvärmonterad, vilket gjorde att drivpaketet såg ut som ett T uppifrån, därav beteckningen.

Mondial T hade betydligt bättre vägegenskaper än urversionen och när tillverkningen lades ned 1993 kunde det ske med äran i behåll. Totalt tillverkades 6 800 Mondial, en mycket hög siffra för att vara Ferrari.

I dag är Mondial kanske den lägst värderade Ferrarimodellen, samtidigt som entusiasterna hävdar att det är en av de mest lättservade. Hela drivpaketet sitter monterat i en halvram som ganska enkelt kan monteras ur för god åtkomst.



Cabrioletversionen kom 1983.



Mondial T som kom 1989 hade mindre framträdande luftintag på sidorna och starkare motor.



Carl Legelius

6. Mercedes S-klass W126

Publicerad 24 juni 2023 Text Calle Carlquist

Mercedes S-klass W126 var säker och superbekväm.



Vi Bilägare testade vad som ofta beskrevs som "världens bästa bil". Den beskrevs som säker och mycket bekväm men drivlinan var ryckig.

Numera är utbudet hos Mercedes-Benz så oöverskådligt att det knappast finns något mellanrum alls mellan modellerna. Förr var det annorlunda. Det fanns vardags-Mercedes, lyx-Mercedes och sport-Mercedes. En dag i slutet av 1970-talet kom också en kombi-Mercedes, stor sensation.

Redan från start var ju varumärket Mercedes-Benz lite förmer än andra. Den modell som mest var mer än andra kallades omsider för S-klass. Innan den kallades det fanns exempelvis en benämning som Grosser Mercedes. Man ser framför sig en rundmagad grosshandlare med monokel i ögat och en till bristningsgränsen utspänd mage baxa sig in bakom ratten. Eller varför inte "Fenmärsan", som 1959 års 220 S/SE med internkod W111 snabbt döptes till hos oss.

»Testtexten var lika knastertorr som bilen var saklig.«

Under 1979 var det dags för en ny generation av S-klassen, rätteligen den andra i ordningen, den så kallade W126. Först två år senare kom den till Sverige och då lade Vi Bilägares testare, för ovanlighetens skull ska tilläggas, vantarna på ett exemplar för att se om det verkligen var "världens bästa bil" som det påstods i samtida utländska (läs: tyska) press.



Exemplaret var en guldskimrande 280 SE med registreringsnummer enligt bilden här bredvid. Bilen finns faktiskt kvar i registret, kanske en vink om att det där med kvaliteten vid den här tiden inte bara var snack.

Testtexten var lika knastertorr som bilen var saklig. Den stramt formgivna karossen hade signerats av dåvarande designchefen Bruno Sacco. I dag tycker de flesta att den är höjden av Mercedeselegans, en klassiker helt enkelt, men vid debuten fnyste många och sa att bilen såg "kylig" ut, till och med "könlös". Att lyxbilsköpare skulle vilja ha en bil med utseende av motsatt karaktär förefaller väl föga troligt?

Släktskapet var i alla fall inte att ta miste på, även om somligt tonats ned. Den närmast störigt självsäkra fronten på föregångaren W116 hade slipats till ett mer neutralt uttryck. Karosidorna var nästan släta, men nedanför kromlisten fanns ett räfflat parti som skulle ersättas av ett slätt efter ett par år.

Högt uppdragen fönsterlinje skulle ge ett kassaskåpssäkert intryck – och det var just en säkerhetsdetalj som testarna fäste mest uppmärksamhet vid: de elektroniskt reglerade ABS-bromsarna. De var standard redan på grundmodellen à 153 000 kronor. Sedan länge är ju sådana en självklarhet men det kan vara värt att påminna sig om att det inte, som ofta påstås, var Ford Scorpio som var först med finessen inför 1985 – Mercedes-Benz hann före.

Det krävdes en hel del text för att förklara denna innovations funktion och verkan för läsaren, men betyget för "På vägen" som den avdelningen hette blev högsta möjliga.



Interiören i W126-generationen av S-klass var betydligt modernare än i föregångaren.

I övrigt var hållningen alltså tämligen sval och konkurrentbilarna hade också många fördelar. Bäst av dem var BMW 728i som höll jämna steg med S-klass på nästan varje punkt. Känns det igen? Eftersom test-Mercedes med sitt omfattande utrustningspaket kostade hela 168 500 kronor och BMW bara 122 000 hade bayrarna inte minst ekonomin på sin sida.

Mercedesminus? Testbilen hade den raka dubbelkamsmotorn på 160 hk, som i kombination med den fyrväxlade automatlådan gav något ryckig gång, en skönhetsfläck. Fjädringskomforten befanns enastående och ljudnivån "var av otroligt hög klass", det vill säga låg.

Opel Senator och Volvo 264 var de båda andra konkurrentbilarna, Opel för 106 200 kronor och Volvo för blott 90 900. Senator hade egentligen testets vassaste kombinationen av pris/motor/utrymmen/utrustning men föll ändå ur tåtstriden utan tydlig motivering. Volvo ansågs visserligen som ett bra köp men precis som Senator var den knappast något för den verkligt krävande lyxköparen.

Det var däremot Mercedes. Ingen bil som direkt lyste i ögonen på folk men "ett riktmärke och en inspirationskälla för andra tillverkare". När tillverkningen av W126 upphörde 1991 hade inte mindre än 818 063 exemplar tillverkats. Till dem kan räknas ytterligare 74 060 exemplar av den vackra SEC-modellen, coupéversionen.



7. Opel GT (1968-73)



Opel hämtade inspiration till sin nya GT-kupé från sin amerikanska kusin Corvette. GT fick svängiga linjer, en bakdel av Kamm-typ och de karakteristiska popup-strålkastarna.

Allt samlades i en mycket attraktiv tvåsitsig form som först visades som ett koncept på bilsalongen i Frankfurt 1965.

Trots att GT:s design, teknik och Rekord-motor var tysk, byggdes karossen i Frankrike av Brissonneau & Lotz innan den slutmonterades i Opels fabrik.

Ödet ville att denna europeiska idé till Corvette skulle sälja merparten av sina 103.463 exemplar i USA.



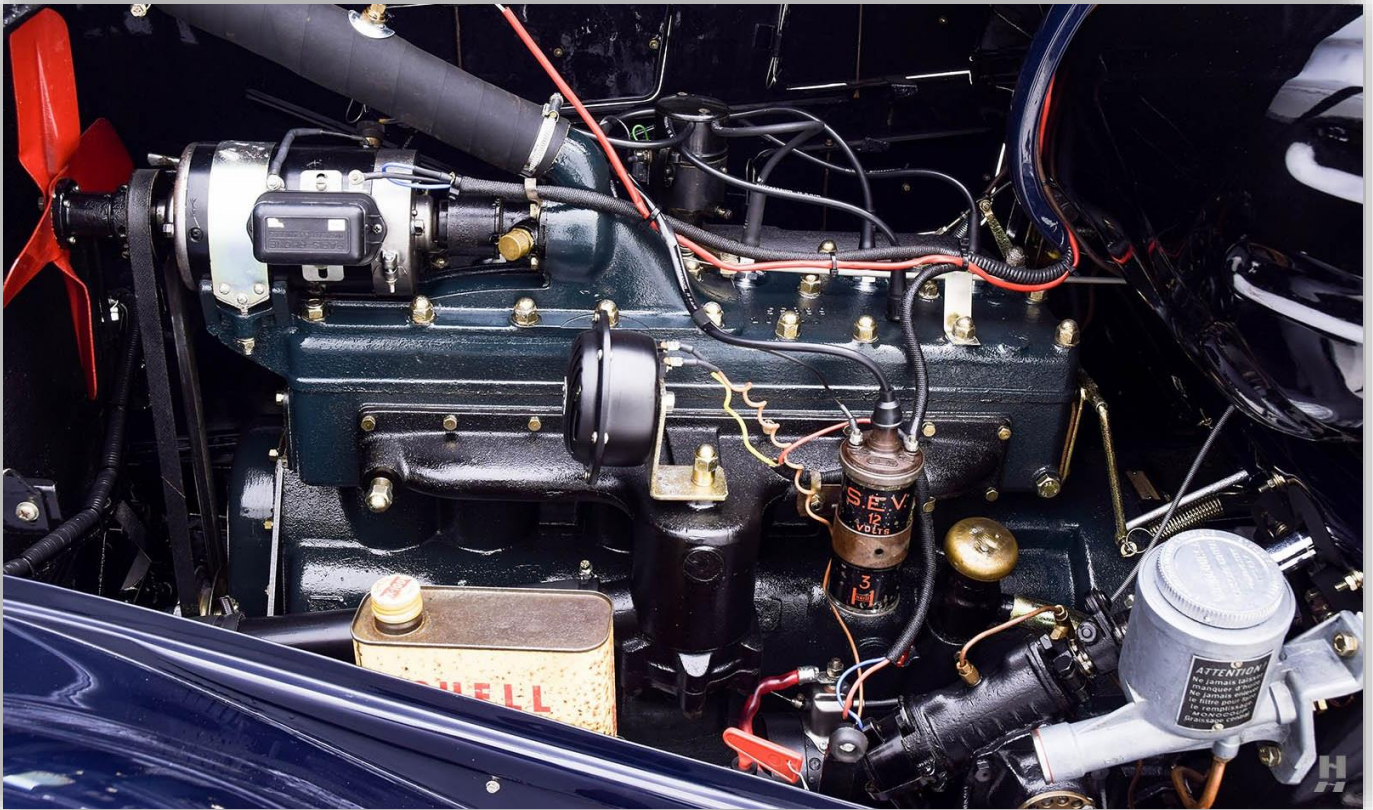
8. Peugeot 601 Roadster 1934



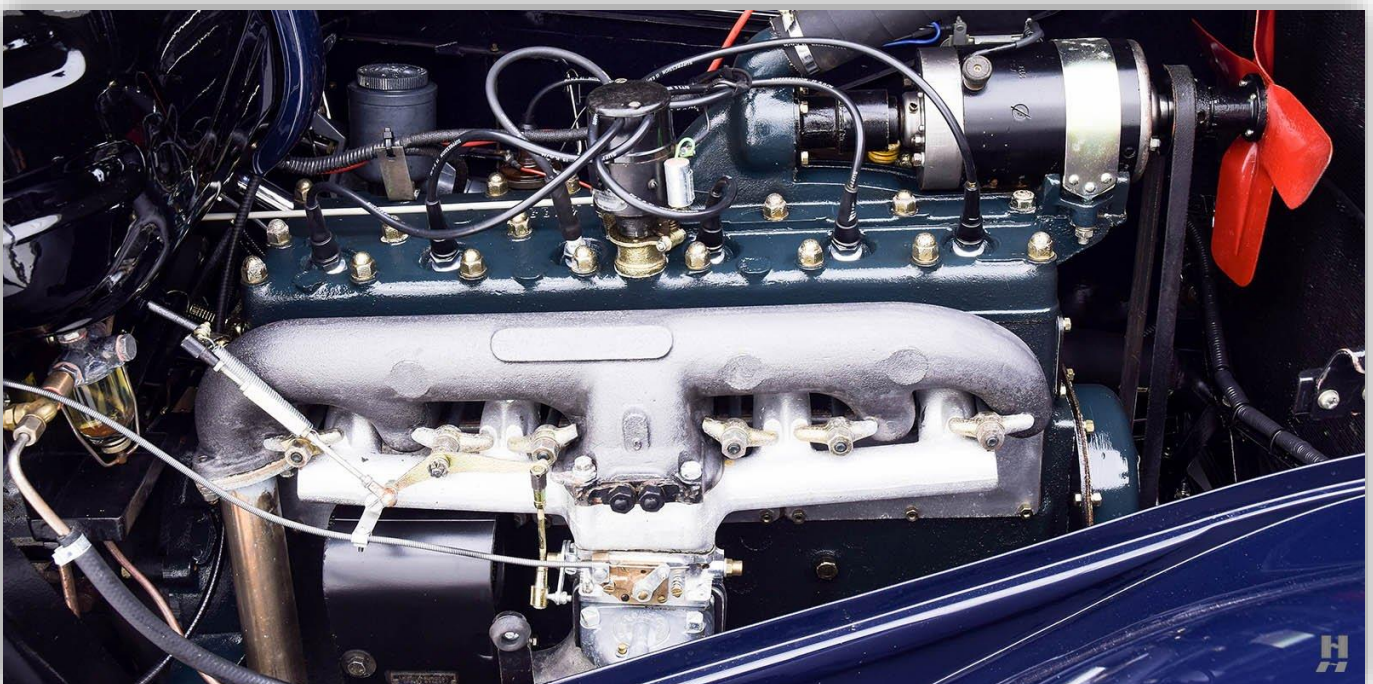
Peugeot har sitt ursprung på 1700-talet som en familjeindustri; Tillverkningshistorien började 1810 med tillverkning av kaffe- och pepparkvarnar. Senare produktion av andra metallvaror inkluderade hjulekrar och cyklar, vilket naturligtvis ledde till skapandet av en bil.

Den första Peugeot-bilen var en trehjulig ångbil som konstruerades 1889 av Armand Peugeot i samarbete med Léon Serpollet [som senare satte hastighetsrekord på land genom att köra ett ångdrivet fordon av sin egen design 1902]. År 1890 vände sig Peugeot till förbränningsmotorer och tillverkade sitt första fyrhjuliga bensindrivna fordon med en motordesign licensierad av Daimler. Innovation blev ett kännetecken för Peugeot-bilar, i synnerhet designen av den första moderna fyrventils racingmotorn med dubbla överliggande kamaxlar 1912.





Peugeot blev mycket eftertraktade under åren mellan 1900 och första världskriget, när Frankrike var ledande inom bilindustrin. Högvolymsproduktionen av Peugeot började dock inte förrän 1929, men spred snabbt ett rykte om hög kvalitet, styrka och tillförlitlighet. Introduktionen av 201 1929 etablerade det välkända Peugeot-numreringssystemet som fortsätter att användas än i dag, snabbt följt av 301 och 401. Peugeot 601 i toppserien introducerades 1934. 601 drevs av en 21/4-liters rak sexcylindrig motor på 59 hk, med individuell framhjulsupphängning, bakhjulsupphängning med elliptiska bakfjädrar och hydrauliska fyrhjulsbromsar. 601 erbjöds med en mängd olika karossstilar som fanns tillgängliga på chassit med "Normale"-längd. Ett halvårsbyggt alternativ var 601 Éclipse – med världens första serietillverkade infällbara hardtop.





Peugeot 601 Roadster från 1934 som erbjuds här är en extremt sällsynt kaross som tillverkades av fabriken, en stil som ofta var en prisvinnare i tidstypiska concours d'elegance. Bara 109 exemplar av den tvåsitsiga roadstern 601 byggdes. Man tror att så få som bara 20 exemplar kan överleva idag över hela världen, och sannolikt att detta är den enda i USA. Detta exemplar såldes nytt och blev kvar i Frankrike fram till mitten av 1990-talet. Bilen såldes till Nederländerna vid den tiden, där en femårig översyn och restaurering genomfördes av specialister innan den blev en del av en viktig holländsk Peugeot-samling. Bland de också mycket sällsynta funktionerna på denna Peugeot finns de åtråvärda Robri-trådfälgarna med kromade ekrar och navhytter och Marchal Aerolux-strålkastare.

Den här bilen har en slående kombination av en mörkblå exteriör med rikt rött läder, ratt, trim och topp. Karossens sportiga linjer accentueras av frånvaron av fotsteg. De svepande framskärmarna slutar framför dörrlinjerna. De lågt monterade kromade Aeorlux-strålkastarna och reservstrålkastarna som är monterade på bakdäcket, kylarlisterna och ornamentiken, den förlängda motorhuvslinjen som löper till vindrutans bas för att accentuera längden, en enda smal linje av dekor som löper längs sidorna och förkromade stötfångare bidrar alla till den unika närvaron och elegansen hos denna mycket speciella bil. Även om bilen beskrivs som en roadster har den rullfönster i dörrarna tillsammans med den välstämmande tygtoppen. Bilen kör lika bra som den ser ut.

Uppgifter som medföljer bilen visar att den endast har körts 100 km sedan restaureringen slutfördes. Denna exceptionella bil representerar en unik möjlighet som sällan skådats. Detta är en utmärkt bil för vintage touring, och kommer säkert att vara det enda exemplaret av sitt slag. Det är också säkert att bli eftertraktat och välkomnat på concours både här i USA och över hela världen. Annat material som tillhandahålls vid försäljningen inkluderar en pärm fylld med bilder som visar den ursprungliga orestaurerade bilen och framstegen genom restaureringen, samt kopior av Generisk Peugeot 601-historik.



9. Quiz: Har du koll på vilket land kommer bilen från?

Publicerad 2024-10-04 kl 15:00

Text Redaktionen

Skenet kan bedra – en bil kan tillverkas någon helt annanstans än du tror. Får du fler än åtta rätt är det riktigt bra jobbat!



Klicka för att starta frågesporten:

[Starta quiz!](#)



10. Rattmuffen

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



FILM: <https://youtu.be/7QpicbLkNP8>.

