



Porsche 356 B 2000 GS Carrera

- 1. Test av uppdaterad Cupra Formentor**
- 2. Lynk & Co:s första elbil är generöst prissatt**
- 3. Eldrivna Fiat Panda lanserad på utvalda marknader**
- 4. Alpine A390 Beta är en elbil som ska kännas sportbilslätt**
- 5. Nu går klassiska macken i graven i Sverige**
- 6. Italienska Brembo köper svenska Öhlins**
- 7. BMW 3.0 CS**
- 8. Provkörning av Porsche 356 B Carrera 2000 GS/GT**
- 9. Grattis Pontiac Star Chief**
- 10. Talbot-Lago T26 Record Sport Coupe DeVille**
- 11. Tidaholms bruks automobiltillverkning**
- 12. Toyotas F1-comeback**



1. Test: Uppdaterad Cupra Formentor – en crossover som sticker ut

Av redaktören bytbil.com 2024-10-11 Text & foto Jacob Dalby

Det finns gott om små crossovers där ute, och många av dem är rätt lika varandra. Men Formentor sticker ut med sin markant annorlunda design.



Det är inte länge sedan som Cupra för första gången presenterades som ett självständigt bilmärke. Till en början med ett lite märkligt modellprogram av omdöpta Seat-modeller med Cupra-logga på. Nu med ett mer genomtänkt program av egna dedikerade Cupra-modeller.

Cupra Formentor var den första ”riktiga” Cupra-modellen och är samtidigt märkets klart mest framgångsrika. Visserligen baserad på **Seat Ateca**, men med sin helt egna design och formspråk. Sedan dess har fler Cupra-modeller tillkommit – däribland den nya elbilen **Cupra Tavascan**. Nu har den första riktiga Cupra-modellen, **Formentor**, fått sitt första facelift med ny design, nytt motorprogram och ny teknik i kupén.

Vad är nytt?

Faceliftet av **Cupra Formentor** är ett av de större. Det är inte svårt att se att det här handlar om en ny version. Med fler och skarpare kanter framstår designen som betydligt mer aggressiv. Jämfört med konkurrenterna, som **Seat Ateca**, **Audi Q3** och **VW Tiguan**, har Formentor betydligt mer karaktär.

Samtidigt finns det en ny ljussignatur fram och bak. Fram har trekantiga Matrix LED-strålkastare lagts till, och bak har ljusen fått 3D-effekt tillsammans med ett upplyst Cupra-emblem. Inuti finns en ny infotainmentskärm i mitten av instrumentpanelen på 12,9 tum – och den är standard i alla versioner. Skärmen har också uppdaterats med den senaste generationen av Cupras programvara.



Motorprogrammet i Sverige innehåller nu tre bensinmotoralternativ. Det billigaste, som finns i testbilen, är 1,5-litersmotorn med 150 hk. Utöver den finns en plug-in hybrid som, på pappret, ger en elektrisk räckvidd på cirka 100 km och möjlighet till snabbladdning med 50 kW. Överst på toppen sitter **Cupra VZ** med sin enastående 5-cylindriga bensinmotor med 333 hk. En äkta körupplevelse med ett underbart ljud.

Hur är den att köra?

Lyckligtvis är det inte bara designen som är spännande på **Formentor**. Den aggressiva designen speglas även i köregenskaperna, som är sportigare än i exempelvis halvsystemen **Seat Ateca**. Fjädringen är stramare men når en fin balans mellan komfort och sportighet. Det innebär att den ojämna asfalten i stan vid låg hastighet hanteras bra, samtidigt som du inte känner att bilen kränger när vägen svänger i högre hastigheter.

Om du föredrar mer komfort än sport, kan det vara värt att nöja sig med 18-tums fälgar istället för de 19-tum som testbilen är utrustad med. Formentor är självklart fortfarande en hög SUV, så du får inte känslan av att sitta nära asfalten. Men med tanke på storleken och höjden tar den kurvorna bra. Styrningen är tillräckligt tung och väggkänslan bättre än hos många av de mindre sportiga konkurrenterna.

I själva verket känns SUV-upplevelsen mindre påtaglig i **Formentor**. Så om du vill ha utseendet och den något högre sittpositionen i en SUV men faktiskt gillar att köra bil, kan Formentor vara svaret.



De 150 hk i basvarianten är tillräckliga för de flesta. Det finns gott om kraft på motorvägen, och om du får lust att trycka på gasen på slingriga landsvägar (det gör du), saknas inte kraft här heller. Däremot saknas en smidig växellåda. Precis som i alla andra VW-produkter med samma motor och dubbelkopplingsväxellåda, är upplevelsen ryckig vid låga hastigheter och parkering. Starten blir ofta hackig, och om du behöver göra en snabb trepunktsvändning tar det för lång tid för växellådan att byta från framåtgående till backväxel.

Hur är kupén?

Inuti fortsätter de mer sportiga inslagen. Särskilt med "Dynamic Design" för cirka 10 900 kronor extra, som bland annat innehåller skålformade sportstolar. Stolarna funkar lika bra för kortare utflykter som längre resor. Samtidigt sitter man något närmare asfalten än hos de flesta konkurrenterna, som **VW Tiguan** och **Audi A3**. Det betyder dock att du inte har riktigt lika bra översikt.

Tyvärr finns det inga fysiska knappar för att justera temperatur och ljudnivå. Det styrs fortfarande via touch på en panel under skärmen, och det kan vara svårt att träffa rätt i farten. Det leder till att du tar blicken från vägen några sekunder längre än du gjort om det funnits fysiska knappar.

Den nya och större skärmen fungerar däremot bra – även tillsammans med Apple CarPlay och Android Auto, som nu är standard i alla versioner. Skärmen är tydlig och den nya generationen av programvara är en märkbar förbättring jämfört med det gamla systemet. Det är enklare att navigera och snabbare att använda.



Vem är Cupra Formentor till för?

Formentor är för dig som vill ha något annorlunda. Designen är markant och väcker åsikter – men oavsett så sticker den ut från mängden bland alla crossovers ute på vägarna. Kör du Formentor, visar det att du har gjort ett medvetet val.

Det finns dock inte många överraskningar, då Formentor samtidigt är byggd på en plattform som redan har visat sitt värde i många andra modeller från VW-koncernen.

SPECIFIKATIONER

Cupra Formentor 1,5 eTSI

Motor: Bensin, R4, 1 498 ccm

Effekt: 150 hk

0-100 km/h: 9,0 sekunder

Tophastighet: 205 km/h

Förbrukning: 5,8 l/100 km

Mått (L/B/H): 445/199/153 cm

Tjänstevikt: 1 482 kg

Max släpvagnsvikt: 1 500 kg

Bagagevolym: 450 liter

Pris: Från 399 000 kronor



Jacob Dalby



2. Utvecklad i Sverige – Lynk & Co:s första elbil är generöst prissatt

Av John Sempill Publicerad 2024-10-11 Uppdaterad 2024-10-11

Lynk & Co släpper nu sin första elbil för den europeiska marknaden – 02. Räckvidden lär inte få dig att ramla av stolen men priset kanske tilltalar en och annan elbilsmotståndare.



Strålkastarna är en vidareutveckling av designspråket vi såg hos Lynk & Co 01.

Lynk & Co förknippar vi kanske främst med bildelning, laddhybridteknik och högbyggda bilar. Dagens lansering bjuder på inga större överraskningar ur denna synpunkt, förutom att det handlar om en helt ny bil. En elbil, för att tillägga.

Vi säger välkommen till Lynk & Co 02, en elbil som tar upp kampen mot favoriten Tesla Model Y, Xpeng G6 men främst något mindre modeller såsom Volvo EX30 och Zeekr X som den delar plattform med.

Något som får denna att sticka ut är möjligen det faktum att den har tagits fram med hjälp av användare av laddhybriden Lynk & Co 01.

Via appen Co:lab har användare kunnat bidra med synpunkter för utformning av den nya elbilen, som i sin tur har skapats i Lynk & Co:s designstudio i Göteborg.

– Den helt nya 02 representerar nästa fas för Lynk & Co, inleder Nicolas López Appelgren, CEO Lynk & Co International.

– **Vi utökar vår affärsmodell**, breddar vårt produktutbud och expanderar till nya marknader. Strategiska och viktiga steg som visar Lynk & Co:s engagemang för att erbjuda våra kunder högre flexibilitet, fler valmöjligheter och bättre tillgänglighet.

Vidare bjuder nya 02 på en räckvidd upp till 445 WLTP-kilometer, en ”avancerad digital förarmiljö” (som skulle kunna betyda vad som helst) och ytor tillverkade i återvunnet material.

Allt detta till ett startpris från 35 495 euro. Svenska priser har inte kommunicerats ännu men det vi vet är att den finns till försäljning från och med nu.



Ratten har en sportig touch.



Inte helt fel i profil. Rätt snygg, får vi lov att tillägga.



Lite själlös baktill? Smaken är som baken.



3. Eldrivna Fiat Panda lanserad på utvalda marknader

Posted by Kristofer Rask oktober 10, 2024

Klarade priset 25 000 euro



Fiats svar på en elbil till den breda massan är Fiat Grande Panda. Detta ikoniska modellnamn förs nu över till den elektrifierade eran. Det vi ser är en nätt elbil med en liten motor på 83 kW (113 hk) som drivs framåt av ett batteri på 44 kWh. Räckvidden är 320 kilometer (WLTP).

Det är således en ganska enkel paketering och det återspeglas också i priset. Fiat har lyckats pressa ner priset till 25 000 euro när den nu lanserats på de första marknaderna. Först ut är Frankrike och Nederländerna.



Kristofer Rask

Relaterade artiklar:



Cupra fräschar upp Formentor och Leon ordentligt



Säljstart för Cupra Formentor



Toppbetyg till Polestar 2



Test: Uppdaterade Skoda Kamiq är anonym men perfekt för vardagen

4. Alpine A390 Beta är en elbil som ska kännas sportbilslett

Publicerad 2024-10-11 kl 12:47 Text Erik Söderholm

Alpine visar upp en ny elbilsmodell i konceptform som ska simulera körkänslan i en betydligt lättare bil.



Renaults sportbilmärke Alpine säljer sedan tidigare **coupémodellen A110** och ska utöka utbudet med en **tuffare version av Renault 5**. Nu visas också konceptbilen Alpine A390 Beta upp, som blir en eldriven crossover.



För den som gillar sportbilar med låg vikt – det som Alpine blivit känt för – låter det som ett underligt recept. Men Alpine lovar att detta ska vara en vardagsbil som kan förvandlas till en "racingbest" när föraren vill.

Tack vare tre elmotorer (en framtill och två baktill) som styrs individuellt kan bilen använda aktiv momentstyrning för att ge "kördynamiken i en lätt bil", enligt Alpinechefen Philippe Krief.

– De flesta elbilar handlar bara om att köra rakt fram. Här är körsensationen utvecklad på samma sätt som i A110 och det beror främst på momentstyrningen, säger han till [Autocar](#).

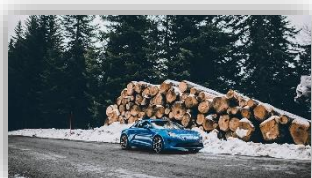
Bilen verkar alltså inte bli särskilt lätt, utan det är olika tekniska innovationer som i stället ska få bilen att upplevas som lätt.

Några tekniska specifikationer finns inte ännu, men Alpine vill inte att bilen ska vara snabbast eller erbjuda längst räckvidd i klassen eftersom ett stort batteri väger mer än ett litet.

Vi får i alla fall veta att Alpine A390 Beta har belysta trianglar både i fronten och på bakpartiet som kallas "kosmiskt damm" och följer som lyser upp i blått när momentstyrningen är aktiverad.



Mer från Vi Bilägare:



Alpine A110 – pris och specifikationer



Alpine satsar på låg vikt i elbilen A290



Bon retour

5. Nu går klassiska macken i graven i Sverige

Av Andreas Jemn 9 oktober 2024, 16:35

Klassiska mackkedjan Shell försvinner i Sverige. Senast nästa år har alla Shell-skyltar tagits ner. Men tankställena blir kvar. – Jag tror det här nya kommer att bli väldigt bra, säger Madelene Mujkic som driver macken i Avesta.



Just nu är St1 på väg att skylta om alla Shellstationer i Sverige. Den anrika bensinkedjan som funnits sedan 1912 går i graven. Arbetet har redan börjat och snart är det St1 som gäller överallt.

– Alla Shellstationer kommer att vara omskyltade senast i december 2025, säger Faisal Ouahid på St1.

Hos Madelene Mujkic i Avesta har man ännu inte hunnit skylta om. Men hon väntar spánt på att det nya ska komma även till henne.

– De har varit här och tagit mått, jag tror att de nya skyltarna kommer upp efter nyår, men jag har inte fått någon exakt tidsplan, säger hon.

Ända sedan 1912 har den klassiska snäckan varit en del av vår gatubild. Nu blir den ett minne blott.

Shell kom till Sverige redan 1912 och i slutet av det decenniet dök de första bensinmackarna upp i Sverige. Sedan har det varit en av de klassiska svenska bensinmackarna i över 110 år.

– Jag tror att det nya kommer att bli bra. Vi får St1 på pumparna och butikerna ska drivas vidare. Min heter "Välkommen in", andra heter "Plock", säger Madelene Mujkic.

St1 och Shell har varit ett och samma bolag i 14 år. Förändringen var väntad, men vissa kommer sörja den ikoniska snäckskylten. Från centralt håll lovar man att ingen behöver oroa sig för sina jobb.

– Det är drivmedelsanläggningen som vi skyltar om från Shell till St1. Det är ingen påverkan på butiksanställda, säger Faisal Ouahid.



*Ända sedan 1912 har den klassiska snäckan varit en del av vår gatubild.
Nu blir den ett minne blott.*

Butikerna ska drivas vidare som franchise. Det tycker i alla fall att den här mackägaren i Avesta är väldigt bra.

– Nu kan vi satsa på ett nytt sortiment, maträtter som skiljer sig från den vanliga korven. Det är för människor som har lite bråttom och kommer in, säger Madelene Mujkic.

I Norge och Finland har den här omvandlingen redan skett. Sverige ligger lite efter. Men till nästa jul ska hela arbetet vara klart. För er som vill ta en bild eller nostalgidrömma vid en Shellstation är det ont om tid.

– Jag tycker det är bra att de nya skyltarna kommer upp, vi har varit samma företag länge. Nu blir det tydligt för kunderna också, säger Madelene Mujkic.

Hon får frihet att själv välja sitt sortiment och blir herre över sin egen butik. Det välkomnas av vissa mackägare.

– Verkligen, jag ser fram emot den här utvecklingen och tror att allt bara kommer att bli bättre, säger Madelene Mujkic.

Men nostalgikerna kanske fäller några tårar. Shell har varit med genom flera generationer av tankare. Det grundades redan 1907 efter en sammanslagning mellan Royal Dutch Petroleum Company och brittiska Shell Transport and Trading company.

De första cheferna hette Samuel och Marcus Samuel. De fick idén till den klassiska loggan från sin pappa. Han hade haft en importfirma i London som sålde exklusiva snäckskal till överklassen. I slutet av 1920-talet hade Shell växt till att bli världens största oljebolag. Men nu lämnar de alltså den svenska scenen och tankarna vinkar farväl.



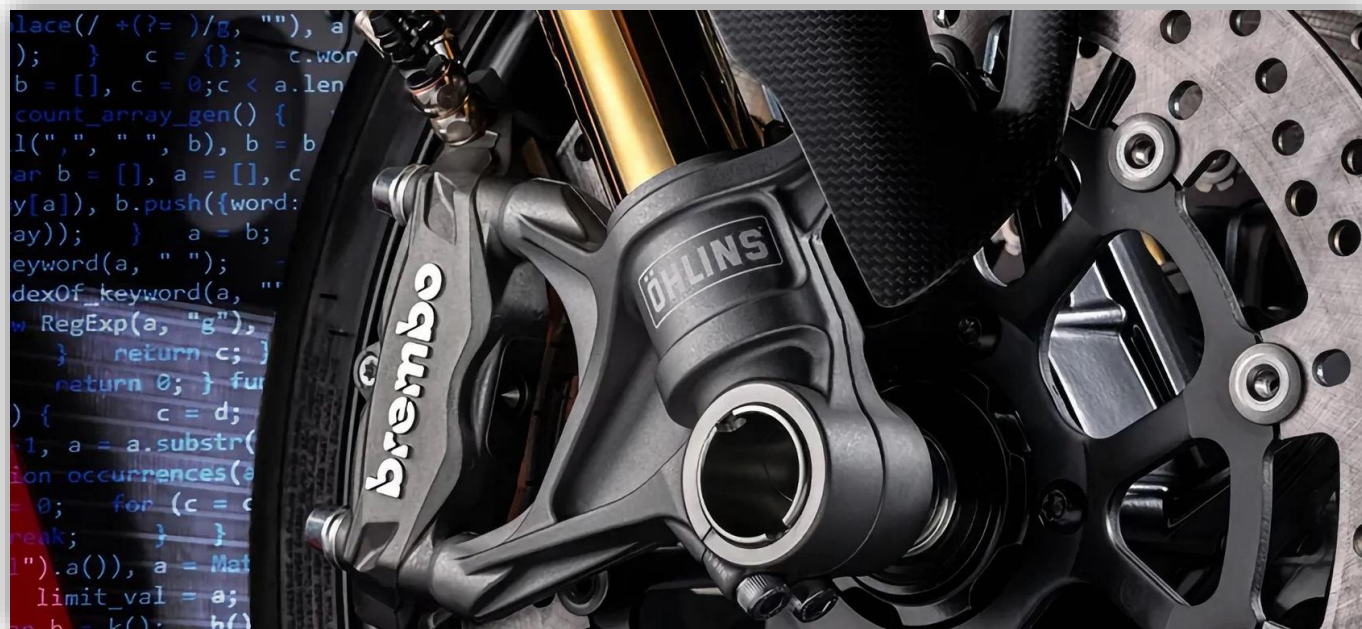
Andreas Jemn



6. Italienska Brembo köper svenska Öhlins

Av Roger Åberg 2024-10-11 kl 23:55

För 4,2 miljarder kronor



Idag blev det klart att ett klassiskt italienskt märke köper ett klassiskt svenskt märke. Detta då bromsfirman Brembo har köpt stötdämparfirman Öhlins. Prislappen ligger **enligt Reuters** på 405 miljoner dollar, runt 4,2 miljarder kronor.

– När vi nu går samman med Brembo är vi glada över att låsa upp nya tillväxtmöjligheter och utnyttja våra respektive styrkor och tillgångar för att driva innovation och leverera ännu större värde till våra kunder och anställda, säger Tom Wittenschlaeger, vd på Öhlins Racing.

Brembo ska nyligen ha sålt sin andel i Pirelli för 280 miljoner dollar, pengar som troligen nu använts för att shoppa Öhlins.

– Öhlins passar bra in i Brembo. Det är ett världsberömt varumärke, med en solid verksamhet och ett oöverträffat rykte, både på racerbanan och vägen, säger Matteo Tiraboschi, som är styrelseordförande i Brembo.

Just Brembo och Öhlins har väldigt liknande profiler med en kärna i racing men samtidigt finns båda bolagen i väldigt många gatubilar. Det är väldigt många fordon med prestandaambitioner som har både Brembo-bromsar och Öhlins-dämpare.



Roger Åberg



7. BMW 3.0 CS (1971-75)



BMW:s coupé slog igenom på allvar med 3.0CS, som erbjöd mer kraft, prestanda och långbent cruising än föregångaren tack vare sin 3,0-litersmotor på 180 hk.

Den känsliga styllingen justerades också för att ge den större närvaro, även om den rena sidoprofilen förblev med den pelarlösa designen för fönstren.

3.0CSi tillförde bränsleinsprutning och ökade effekten till 200 hk, medan den ultimata inkarnationen av just denna BMW-kupé var 3.0CSL.

Denna lättviktsmodell byggdes för att homologera bilen för touring car racing, som den kom att dominera och cementera CS-kupéns rykte.



8. Provkörning av Porsche 356 B Carrera 2000 GS/GT

Av Mikael Stjerna Publicerad 6 maj 2024 kl 18.22

Carrera GT är juvelen i Porsches 356-familj. Lättad till 760 kilo och med 140 hästkrafter på bakhjulen var den en komet på tävlingsbanorna. Inte ens värmepaket kostade man på sig och därför fick den snabbt ett nytt smeknamn bland rallyfolk – kylskåpet.



356 var så omtyckt att Porsche fick beställningar efter att modellen lagts ner. Bland annat köpte holländska polisen ett dussin bilar 1967, två år efter att serietillverkningen hade upphört. Carrera GT är juvelen i 356-familjen.

För den oinsatte ser den ut som en vanlig **356**. Men finsmakarna betalar flera miljoner för en Carrera GT. Betraktar man en Carrera på tio meters avstånd ser det ut som en riktigt dålig affär, men prislappen har sina orsaker.

Topppmodellen Carrera GT är nämligen en riktig racer. Under skalet har fabriken framgångsrikt jagat varje uns fett. **Porsche** plockade ur fönsterhissar och glasrutor har ersatts av plexiglasrutor. Rutorna dras upp och ned med handkraft och fästs med en läderrem. Baksätet – bort. Dörrar och huvar är av aluminium. Kupéisoleringen och delar av den kraftiga golvklädseln har tagits bort och ersatts av en tunnare och lättare gummimatta. Värmepaketet offrades vilket gav bilen smeknamnet ”kylskåpet”.

Resultatet blev en lätt och snabb racer. Bilen vi provkör väger in fulltankad i myggviktklassen, med nålen pekandes på 762 kilo.

Vikten har avgörande betydelse för bilens prestanda, men när jag i dag kör den här rariteten är det inte det som slår mig. Det är ljudet. Det smattrar ordentligt kring den luftkylda boxer motorn, och den oisolerade kupén gör absolut inget alls för att dämpa intrycket. Det är som att sitta instängd i en trumma under vaktparaden.



Diskretion, en hederssak. 356B Carrera 2 tillverkades totalt i 310 exemplar, vanliga 356B framstår som en dussinbil med en upplaga på 31 000 exemplar. Du "tar" en Carrera på detaljer, till exempel kjolen under bakre stötfångaren.

Styrningen är kvick med två rattvarv mellan fulla styrutslag. Bromsarna, skivor för första gången på en 356, tar bra och är lätta att dosera. Lättviktstolarna av aluminium är smala, det här är definitivt ingen sits för Biggest Losers. Växlarna är exakta – det här var en vinnare som slog det mesta i rallytävlingarna.

Men det är inte det som gjorde 356 Carrera unik. Det är kombinationen av egenskaper. Det här var faktiskt en bil som rallyföraren kunde köra till rallyt. Och till jobbet på måndag, om bilen fortfarande var hel. En "crossover", som moderna människor säger.

Motorn svarar snabbt på gaspedalen. Ändå är det inte originalmotorn på två liter som sitter i bilen. Originallet saknar nämligen just nu ett av topplocken, en del som både är sällsynt och ohyggligt dyr. För tillfället har ägaren satt i en trimmad 1 600-motor.

– Jag uppskattar att den ger cirka 130 hästkrafter, vilket är lika mycket som originalmotorn ger. Men originallet har ett dovare ljud, säger ägaren Göran Modin.

Sportkupé i ordets rätta bemärkelse. Sidorutorna av plexiglas hakas upp med läderremmar, det sparar vikt. Växlarna går i distinkt.

Helt fel blir det inte. Carrera-utrustade bilar såldes nämligen också med en enklare 1,6 liters-motor under beteckningen Porsche 1 600 GT.



Originalmotorn i GS gav 130 hästkrafter. I GT-versionen hade Weber-förgasare ersatt Solex-bestyckningen och maxeffekten ökat till 140 hästkrafter. En budgetversion kallad 1 600 GS/GT såldes också, med samma kaross och specifikation men utrustad med 1,6 litersmotorn med stötstänger på 115 hästkrafter. I denna bil sitter det en 1,6-litersmotor i väntan på att originalmotorn blir klar.

Originalmotorn i Carrera-bilarna är en dyr och för sin tid komplicerad konstruktion. En platt boxerfyra med dubbla överliggande kamaxlar på vardera cylinderbank. Kamaxlarna drivs via roterande stänger, en komplicerad och dyr konstruktion som också drev mekanikerna till nervsammanbrott.

Premiäråret 1955 var Carrera-motorn på 1 500 kubik och gav 100 hästkrafter. Våren 1962 började Carrera 2 att säljas, modellen du ser på bilderna, då med en tvålitersmotor på 130 hästkrafter. Den handbyggda motorn tog 168 timmar att sätta samman, jämfört med 40 timmar för en standardmotor.

Två Carrera-versioner fanns att beställa 1963. GS som snarast kunde betraktas som en bekväm långresebil med lyx som värmepaket och GT som var den viktstrippade racerbil. Att det var exklusiva bilar förstås av kundlistan. 1963 såldes totalt 170 Porsche i Sverige, och bland dessa hittar vi endast fyra Carrera. En 356 GT såldes till rallyföraren Berndt Jansson som vann 1963 års Midnattssolsrally i den. Två Carrera GS sägs ha levererats till kungahuset. Prins Bertil köpte en och prins Wilhelm den andra, både ville ha en bil med värme. En fjärde bil, en 356 2000 GS cabriolet, lär ha sålts till en privatperson.

"Vår" vita Carrera såldes ny 1963 i Tyskland. Från fabriken levererades den som en GS, men inredningen togs ut med en gång och bilen byggdes om till GT-utförande.

– Många tävlingsförare beställde GS-bilar för att spara pengar. Man tog ut inredningen och efter att ha tävlat med den ett par säsonger monterades inredningen tillbaka. Då gick bilen att sälja för ett hyfsat pris, en begagnad tävlingsbil ville ju ingen ha, berättar Göran Modin.



Sportkupé i ordets rätta bemärkelse. Sidorutorna av plexiglas hakas upp med läderremmar, det sparar vikt. Växlarna går i distinkt.

Bilen köpte Göran Modin i Tyskland för sex år sedan. Då hade den stått still i många år.

– Bilen hade kraschat i en tävling i början av 70-talet och sedan ställts av. Delar av GT-specifikationen fanns kvar, men många delar hade plockats bort under årens lopp, minns Göran.

Plåten var lite tillbucklad men bilen var å andra sidan inte särskilt rostig, vilket annars är det stora problemet.

– Porsche 356:an är ju en svetsares mardröm. Bilens karossplåt är tunnare än en millimeter. Värmerören i sidobalkar gav kondens vintertid som gjorde att balkarna rostade upp. Ibland tog det inte mer än ett år innan bilarna fick rostrepareras, berättar Göran Modin.

Karossdelar finns att köpa men kostar stora pengar. Bakdelen under stötfångaren kostar nästan 50 000 kronor.

– Det går fort åt 100 000 kronor bara till att köpa plåt, säger Göran.

Själv drabbades han av Porsche-bacillen i unga år.

– Jag var bara 13 år när jag fascinerades av grannens renovering av en 356. När jag sedan var 20 år och fick jag syn på en Porsche 356 till salu var det klippt. Säljaren berättade ärligt att bilen var fusklagad men det bet inte på en ung optimist, berättar Göran.

Fyndet belönades med 14 "tvåor" på besiktningen.

– Killen tröstade mig med orden "en Porsche är en Porsche tills den går av på mitten", och det stämmer faktiskt, säger Göran Modin.

Bilen renoverades egenhändigt och sedan dess har Göran Modin byggt upp en samling av 356-modeller som spänner från 1951 till 1965, med och utan taklucka, cabriolet och roadsters.

Fascinationen ligger i det urmakarmässiga hantverket. En Porsche gjordes alltid med tanke på funktion.– Den är så enkel och rakt fram i sin konstruktion. När man tittar på gamla italienska sportbilar kan man undra om de olika avdelningarna talade med varandra. Porsche 356 är resultatet av ett lagarbete, säger Göran Modin.

Artikeln publicerades ursprungligen i Klassiska Bilar nummer 1/2011.



Porsche 356 B Carrera 2000 GS/GT

Ursprungligt pris (1963): (2000 GS) 50 000 kr.

Uppskattat pris i dag (2011): 4–5 miljoner kronor.

Motor: Bensin. Luftkyld 4-cylindrig boxermotor, dubbla överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1 966 cm³. Max effekt 140 hk vid 6 200 r/min, max vridmoment 162 Nm vid 4 600-r/min.

Kraftöverföring: Motorn bak, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg i.u, däck 165-R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 210, längd 401, bredd 167, höjd 133, spårvidd f/b 131/127. Tjänstevikt ca 830 (GS: 1120). Tank 70 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h ca 9,0 s. Toppfart 200 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,0 l/mil.



Porsche 356 mot 911, 914 och 944



Mikael Stjerna

9. Grattis Pontiac Star Chief!

Publicerad 23 oktober 2009

Uppdaterad 12 november 2013

Text Carl Legelius

I dag har Severin och Sören namnsdag, grattis till er! Vi vill också hissa flaggan för Star Chief, Pontiac Star Chief!



Pontiac Star Chief 1954.

Star Chief passade bra som modellnamn för Pontiac med dess indiantema. Den första Star Chief som rullade ut från bandet var av 1954 års modell och toppade då Pontiacs utbud.

Pontiac delade 1954 som tidigare år grundkaross med Chevrolet men hade egen mekanik. Det var sista året för Pontiacs raka sidventilsåtta med rötter i det tidiga 1930-talet. Att det är en Star Chief syns på de tre fyruddiga stjärnorna på de små bakfenorna. Utmärkande är också en två tum längre hjulbas än den enklare Chieftain.

Star Chief behöll toppositionen i fyra år men blev 1958 petad till andra plats av den nya Bonneville. Star Chief kämpade vidare ändå till slutet av modellåret 1966 och ströks sedan ur programmet.



Pontiac var en helt ny bil 1955 med en ny och modern V8-motor. Pontiacs utveckling till prestandabil har börjat. Nu sitter Star Chiefs stjärnor på dörren men det fanns också en Star Chief Custom med ännu mera krom.



Med delad grill, terrasstak och dubbelfenor på var sida presenterades Pontiac 1959. För den breda spårvidden blev "the Wide Track Pontiac" Motor Trend's Car of the Year. Pontiacs gamla gubbstämpel var nu helt bortraderad.



Sedan 1962



Vista Hardtop Sedan 1964



Vista Hardtop Sedan 1965



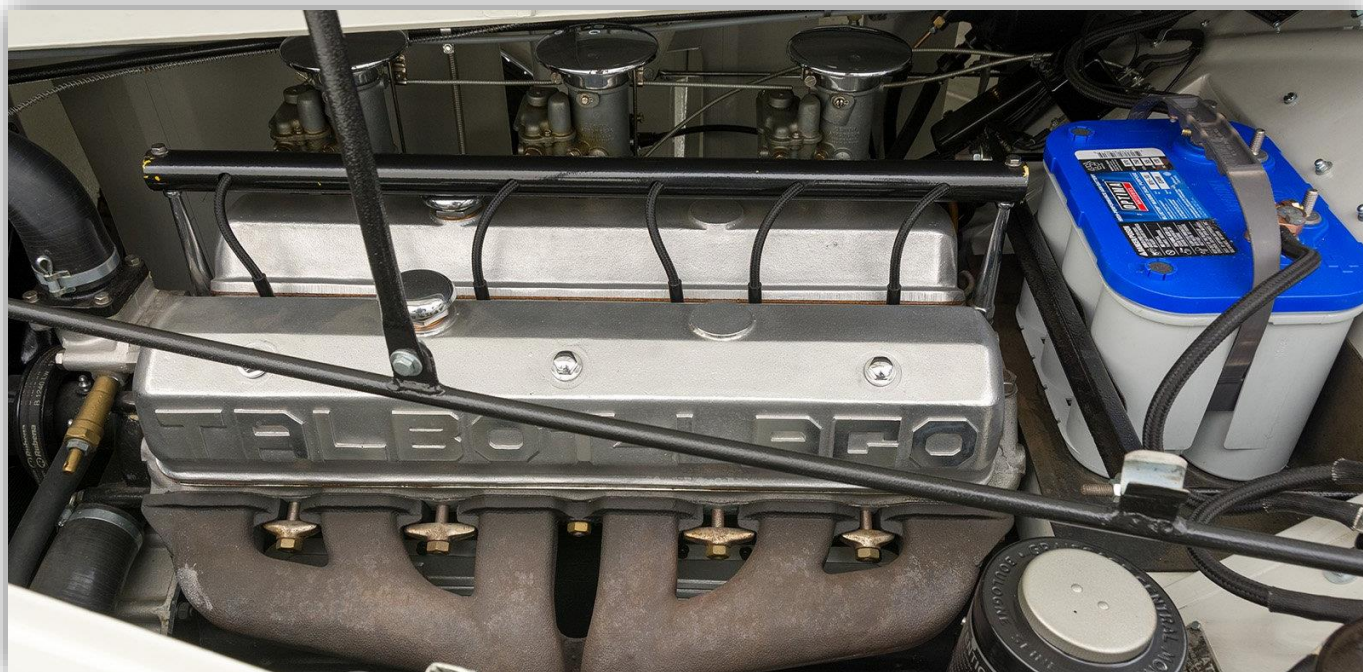
10. Talbot-Lago T26 Record Sport Coupe DeVille 1948



Det nya Talbot-Lago T26 Record-chassit introducerades på Parissalongen i oktober 1947. Dess magnifika 4,5-liters sexcylindriga halvka-smotor på 170 hästkrafter gjorde Lago Record till en av de mest kraftfulla personbilarna i världen. För ännu bättre prestanda var cirka 35 T26 Records fabriksutrustade med T26 Grand Sport-motorn som hade tre Zenith-Stromberg-förgasare och ett topplock i aluminium. Detta mäktiga kraftverk utvecklade 190 hästkrafter med varmare kammar, högre kompression och lättare kolvar. Den var ihopkopplad med en fyrväxlad Wilson förväljarlåda.

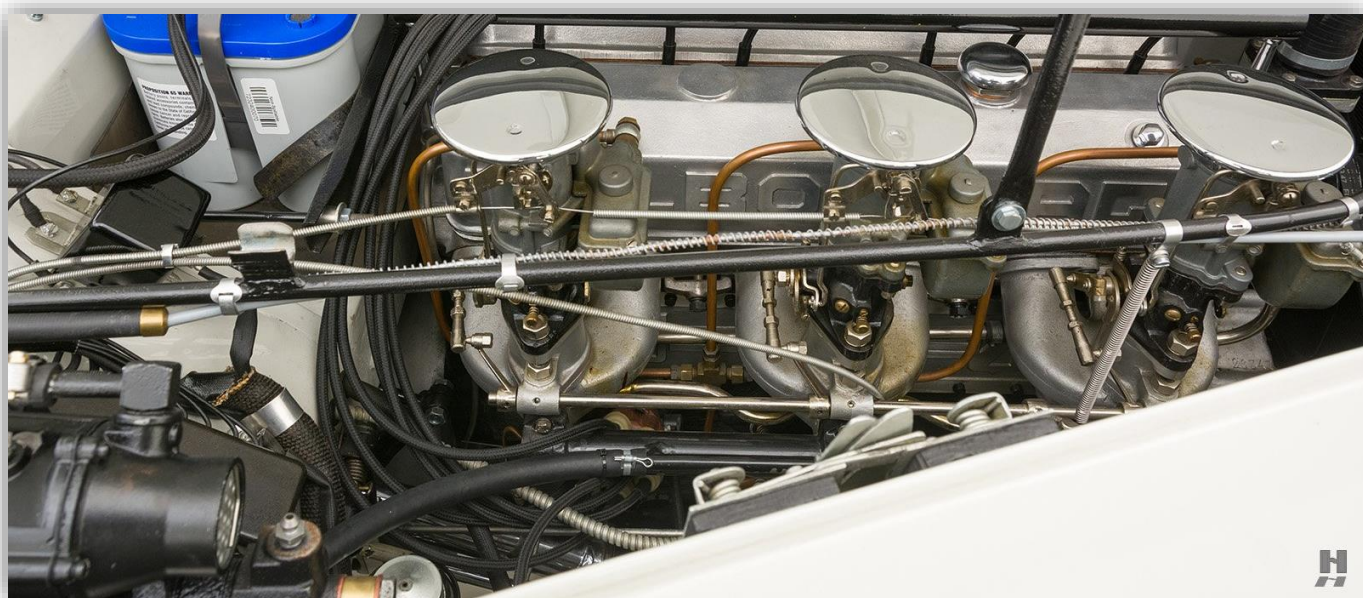
Bilar som var utrustade på detta sätt kallades Record Sport – och chassi 100238 är en av dessa mycket sällsynta bilar. T26-chassi 100238 levererades den 22 oktober 1948 till Carrosserie de Luxe J. Saoutchik, en av de mest kända och exklusiva karrossierna i Frankrike, och faktiskt i världen. Bland kunderna fanns allt från de glittrande societetslejonerna och konstnärerna som befolkade de eleganta salongerna i Paris, till kungligheter och statsöverhuvuden.





Karossen som Saoutchik designat för 100238 är en sällsynt tvådörrars coupé de ville, där området över baksätet har ett fast plåttak, medan utrymmet ovanför förar- eller chaufförssätet kan förbli öppet eller stängt. Den eleganta och välbalanserade tredelade grilldesignen är i en ikonisk Saoutchik-stil, medan två droppformade "ventiports" monterade på sidan av huven kompletterar den raffinerade ensemblen. Hela kroppen är en underbar och överdådig styling som få skulle klara av, men som Saoutchik åstadkom till perfektion. Som en bil avsedd för Parissalongen var sällan sedda kromade 18-tums stålhjul monterade med breda vita däck.

Den färdiga bilen gjorde sin fantastiska debut på Parissalongen som öppnade den 5 oktober 1950. Det var inte bara den bländande coupén de ville som var stjärnan i Saoutchiks monter: Den var också föremål för särskild uppmärksamhet från den franske presidenten Vincent Auriol, som gjorde ett uppmärksammat besök på öppningsdagen. Inte undra på att 100238 vann Le Grand Prix du Salon, tävlingens högsta utmärkelse (och motsvarigheten till Best of Show på en modern concours).





Sommaren 1951 visades bilen på Concours vid Grande Cascade i Bois de Boulogne. Tidstypiska bilder visar 100238 med den berömda modellen och skådespelerskan Capucine uppflugen på framskärmen - i en matchande haute couture-outfit, förstås.

Saoutchik sålde sedan 100238 den 2 november 1951 till Madame Yvonne Bozdogan-Brawand i Schweiz. Ett Talbot-Lago-register som sammanställdes 1976 listade bilen som tillhörande James Karupka på 36 Overbrook Road, Catonsville i Maryland, där den skulle förbli i ytterligare tolv år. 1989 besökte Stephen Cortinovic, en entusiast från St. Louis, Missouri, Karupka och köpte bilen. Cortinovic kände inte för att restaurera den och sålde den i mitten av 1989 till Ferraris konservator Richard Straman i Kalifornien. Någon gång på 1990-talet sålde Straman 100238 till en ny ägare som också lämnade bilen orörd. 2013 såldes bilen diskret till en europeisk samlare av Toby Ross från Ross Classics.

År 2014 beställdes en omfattande restaurering på concours-nivå. Alla mekaniska komponenter plockades isär, motor och växellåda byggdes om, samtidigt som delar gjordes om till höga krav när det behövdes. Karossen togs av, och även om en del konstruktionsträ gjordes om, var man mycket noga med att behålla så mycket som möjligt av det ursprungliga träet och metallen. Klädseln byttes ut till en hög standard med tidsenliga färger och material. Tusentals timmar har spenderats på att återställa denna vackra och sällsynta bil till sin ursprungliga färgsättning, och restaureringen presenteras nu i concours-kvalitet.

100238 är en genuin fransk grand routière och har en suverän närvaro på den öppna vägen såväl som på concours-fältet. Dess djupa motorton och mjuka kraftöverföring tilltalar sportföraren direkt – särskilt eftersom den mycket sällsynta T26 Record Sport-specifikationen ger en ännu högre effekt än standardmodellen. Förutom många fantastiska internationella turnéer är denna Talbot Lago också en idealisk kandidat för världens främsta concours-evenemang.

Med sin vackert restaurerade restaurering under åren sedan den färdigställdes, ser bilen ut precis som den gjorde när den fascinerade folkmassorna på Parissalongen 1950. Lägg till detta det faktum att denna unika coupé de ville aldrig har visats i några samtida konturer, och det är tydligt att denna unika Talbot-Lago verkligen är ett mycket sällsynt tillfälle.

11. Tidaholms bruks automobil tillverkning.

Automobil tillverkningen vid Tidaholm omfattar tre olika huvudtyper: lastvagnar, omnibussar och brandvagnar. Alla vagnar levereras från »Bruket» fullt färdiga och bygges på olika chassityper om resp. 1,5 och 2.5 ton. För omnibussar är chassiet specialbyggt med lägre ramhöjd: dessutom fjädringen är bättre och diverse andra anordningar ha vidtagits, som tillförsäkra omnibussen en jämn och behaglig gång. Då fyra olika motorer finnas kan av varje typ ett flertal olika kraftiga vagnar framställas, men man söker i största möjliga utsträckning genomföra standardisering, och i regel användes egentligen endast ett enda slags motor för varje vagn typ.

Motorerna äro av två huvudtyper och försedda med löstagbara cylinderfoder. Genom att insätta olika sådana i cylinderblocken kan av varje typ göras två motorer, på vilka alla beståndsdelar äro praktiskt taget desamma utom cylinderfodret och kolvarna. Den mindre typen har en slaglängd av 130 mm. samt cylinderdiameter på 82 och 90 mm. Den större har en slaglängd av 140 mm. och 100 eller 108 mm. diameter. I regel användes för 1½ tonsvagnar en motor med dimensionerna 90 X 130 samt för 2½ tonsvagnen motorer med dimensionerna 100 X 140 mm. För brandvagnar och omnibussar användes vanligen en motor. Som har samma slaglängd men 8 mm. större diameter.

Vad fabrikationen av lastvagnar beträffar sker den i serier om 30 chassier åt gången. Även omnibusschassier byggas i serier ehuru i mindre omfattning. Vad omnibusstillverkningen beträffar, så må nämnas, att ett tiotal chassier av en alldeles speciell typ äro under arbete. Den största nyheten är att spårvidden bak är betydligt större än fram för att skänka en stabilare gång i kurvor. För att få vagnarna så låga som möjligt, har bakaxelns konstruktion ändrats, vilket tillåter en sänkning av golvet inne i vagnen på nära en decimeter.

För att ernå en tyst gång, vilket särskilt för omnibussar i hög grad uppskattas, kör man in såväl motorn som växelhjulen och bakaxeln mycket noga, innan de inmonteras på sina respektive platser.

Tack vare denna inkörning och en väl genomförd organisation vid sammansättningen, kan ett chassis framställas på två à tre dagar. I månaden kan sålunda ett tiotal vagnar byggas, och under nästa år hoppas man på en produktion av minst 120 vagnar.

Fabriken har också en särdeles väl ordnad smedja och här häjas icke blott delar för eget bruk, utan även för ett par andra motorfabriker. Den uppsättning av »verktyg», som finnes för detta ändamål, är också särdeles rikhaltig.

Då man jämför en Tidaholms vagn, avsedd för 1½ ton med andra vagnar, särskilt amerikanska, som uppgivas vara av samma lastkapacitet, lägger man genast märke till de förras betydligt grövre dimensioner. Det har nämligen visat sig välbetänkt att ge vagnarna dessa grova dimensioner, ty påfrestningen vid kontinuerlig drift med 1½ tons belastning är ju mycket stor och dessutom förekommer rätt ofta att

vagnen överbelastas. I samband härmed må nämnas. Att ända till ett tjugotal personer transporteras i omnibussar , byggda på 1,5 ton chassier.

En sak, som vid Tidaholms bruk ägnas stor uppmärksamhet är lätt åtkomlighet av alla delar för inspektion, justering, smörjning och utbyte. Vad särskilt cylinderfodren angår, kunna dessa utbytas mot nya, utan att motorn behöver tagas ur vagnen. Vid ett tillfälle, då en cylinder i en omnibuss blivit repad på den grund, att en ventil sprungit sönder till följd av materialfel, kunde utbyte av cylinder ske på 2 timmar för en kostnad av c:a 50 kr.

TIDAHOLMS
LASTVAGNAR och OMNIBUSSAR
 äro kända för
 enastående låg bränsleförbrukning.

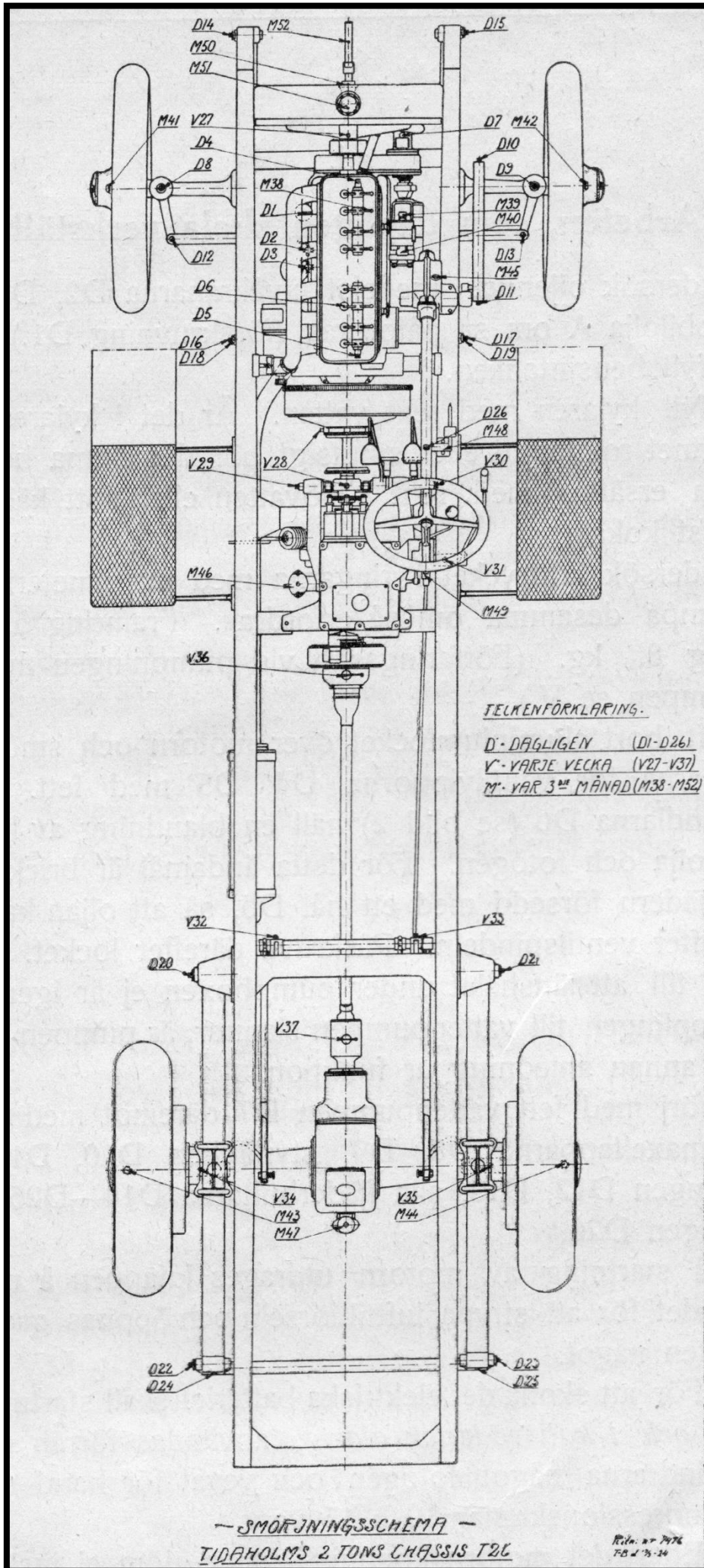


Lastbil tillverkad på Tidaholms bruk 1927.



Tidaholm TSLO Bus 1925

MOTORNYTT



TECKENFÖRKLARING.

D - DAGLIGEN (D1-D26)

V - VARJE VECKA (V27-V37)

M - VAR 3^{DE} MÅNAD (M38-M52)

12. Toyotas F1-comeback: samarbetar med Haas F1 Team

Av: John Sempill Publicerad: 2024-10-11 Uppdaterad: 2024-10-11

Som det spekulerades i står det nu klart att Toyota återvänder till Formel 1, tillsammans med Haas F1 Team – och Scuderia Ferrari.



Från vänster: Ayao Komatsu, Akio Toyoda (koncernchef, Toyota) och Tomoya Takahashi (president för Toyota Gazoo Racing).

Partnerskapet blir ett tekniskt samarbete där bägge parter ”delar expertis, kunskap och resurser”, skriver Haas F1 Team i sitt [meddelande](#) till pressen.

Avtalet med Toyota Gazoo Racing, som är det japanska bilmärkets motorsportavdelning, täcker ”flera år” och blir synligt redan under F1-deltävlingen i Austin i Texas, genom Toyota Gazoo Racing-märkning på Haas-bilarna.

– **Att backas upp av en världsledande** aktör i fordonssektorn i vår organisation, samtidigt som de utvecklar sin egen tekniska och ingenjörsmässiga expertis, är ett partnerskap med självklara fördelar för bägge parter, säger Ayao Komatsu, stallchef för Moneygram Haas F1 Team.

Toyota har en rik historia inom motorsporten och detta ser F1-teamet som ytterligare en pusselbit i sin strävan att ta sig till tättstriden.

– **Möjligheten att kunna hämta** kunskap och resurser från Toyota Gazoo Racing, samt att dra nytta av deras tekniska och produktionsmässiga processer, blir instrumentalt i vår egen utveckling och tydliga strävan att bli ännu mer konkurrenskraftiga i Formel 1.



På noskonen syns Toyota Gazoo Racing-loggan.

Toyota kommer emellertid inte att leverera motorer till det amerikanska F1-teamet, utan det gör fortsatt Ferrari. Åtminstone till och med säsongen 2028 enligt ett nyligen påskrivet avtal.

– I tillägg är jag tacksam för all support vi har fått från bland annat Formel 1 och vår långsiktiga partner, Scuderia Ferrari – som vilka vi tillkännagav ett fortsatt samarbete med tidigare denna säsong när vi planlade detta nya tekniska partnerskap, tillägger Ayo Komatsu.



Roger Warolin