



BMW 503 Coupe 1956–59

1. Konceptet Dark Rebel
2. Stellantis investerar två miljarder euro för produktion i Italien
3. Därför får elbilar oftare punktering
4. Ännu en kinesisk batterifabrik flyttar till Europa
5. Klimatbonusen återinförs 2026
6. Opel Ascona Grupp H
7. Spania GTA Spano
8. BMW M8 E31
9. BMW 503
10. Hoffman X-8
11. Fredagsfilmen



1. Konceptet Dark Rebel

Av Bobby Green onsdag 18 dec 2024 kl 17:00

Från och med nästa år ska Cupra lansera modeller som kommer att ha "very provocative bodystyles" och som kommer att "break segments" säger vdn Wayne Griffiths.



Konceptet Dark Rebel.

Man ska inte längre stöpa bilarna i samma Volkswagen och Seat-form som tidigare utan istället skapa "ikoniska" modeller som inte passar i något nuvarande segment utan som sticker ut från mängden.

"Vi har medvetet valt SUV och crossover, eftersom det är där marknaden finns och det är vad kunderna letar efter. Om du vill göra Cupra coolt och göra det ikoniskt måste du börja göra ikoniska bilar som kanske inte passar in i något segment. Vi arbetar med andra bilar som bryter de klassiska segmenten mellan sedaner, kombibilar och stadsjeepar. Saker kommer att dyka upp och vi kommer att se olika möjligheter. Vi jobbar på några mycket provocerande karosser också. Förhoppningsvis kan vi visa dig en nästa år."





**Cupra presenterar sportiga suven Terramar
Kommer elva mil på el**



**Rekordresultat för Seat och Cupra under första halvåret
Levererade nästan 300.000 bilar**



**Renaults suvar ska bli mindre sviga
Ska hämta inspiration från Embleme**



Feber

2. Stellantis investerar två miljarder euro för produktion i Italien

Av Bobby Green

torsdag 19 dec 2024 kl 18:00

Vänner med regeringen igen



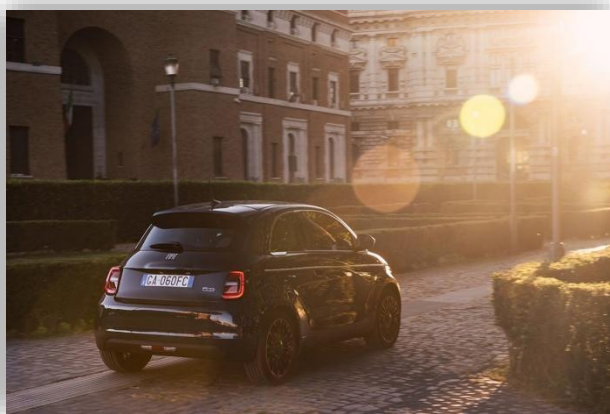
GrazieFoto: [Pxhere](#) Under hela året har det varit spänningar mellan bilkoncernen Stellantis och den italienska regeringen över Stellantis långsiktiga investering i landet. Nu står det dock klart att koncernen investerar två miljarder euro i biltillverkning i Italien. Pengarna ska gå till att bygga tre nya Alfa Romeo-modeller, el- och hybridversioner av Jeep Compass, nya Lancia Gamma och DS7 för att nämna några. Maseratis fabrik i Modena kommer även att byggas om till en plats för Stellantis mer flådiga modeller. [carscoops.com](#)



Bobby Green



**Stellantis vd Carlos Tavares avgår
Med omedelbar verkan**



**Tillverkningen av Fiat 500e pausas ytterligare
Drabbar även Maserati**



**Stellantis visar ny plattform för eldrivna pickuper och suvar
80 miles räckvidd och över sex ton på dragkroken**



**Nästa Lancia kommer heta Gamma
Kommer att tillverkas i Italien**



3. Därför får elbilar oftare punktering

Posted by Kristofer Rask december 21, 2024

Nya siffror från norska NAF Väghjälp visar att elbilar sticker ut i statistiken när det kommer till att kalla på vägassistans. Och det är vid punktering.



För elbilar handlar nästan 30 procent av alla samtal om punktering. För bensin- och dieslbilar är motsvarande siffra 11 procent.

Det beror däremot inte på någon enskild faktor enligt Nils Södal som är kommunikationsrådgivare på NAF. Istället är det summan av flera olika faktorer som ökar risken för att elbilarna kan få punktering och deras ägare kallar på hjälp:

- **Tunga bilar.** Elbilar väger mer än motsvarande bilmodell med förbränningsmotor. Detta leder till mer slitage på däcken, vilket i sin tur ökar risken för punktering.
- **Lågprofildäck.** Många elbilar är utrustade med stora lågprofildäck. De är mer sårbara för skador och punkteringar.
- **Stadskörning.** Majoriteten av elbilarna körs i tätorter. Där är vägarna ofta fulla av små föremål som kan leda till punktering.
- **Inget reservdäck.** De flesta nya bilarna levereras utan reservdäck. Många drar sig också för att använda reparationsskummet som följer med bilen. Istället ringer man en bärgningsbil.

– Det har funnits en trend över tid att fler ringer efter räddning vid punktering. Folk är inte lika självgående som tidigare, säger Nils Södal, kommunikationsrådgivare på NAF.



Nils Södal är kommunikationsrådgivare på NAF.

Punka är inte vanligaste anledningen

Men den vanligaste anledningen till att bilister ringer efter vägassistans beror på att bilen inte vill starta. Det med anledning av att startbatteriet blivit urladdat.

– Elbilar har också ett litet 12-voltsbatteri som startar bilen. Det här batteriet ställer till problem för alla förare, speciellt när det är kallt. Det kan man undvika genom att underhållsladda startbatteriet regelbundet under hela vintern, säger Södal.

Att 12-voltsbatteriet blir urladdat är också en av de vanligaste anledningarna till varför även bilförare i Sverige ringer efter assistans.

– Det är framför allt under årets kalla månader som elbilsförare behöver vägassistans, antingen hemma eller under resan. 12-voltsbatteriet är känsligt för urladdning vid mycket kortkörning, [säger Frida Wedin, som är motorexpert på svenska If.](#)

Men problem med 12-voltsbatteriet är inte något som bara gäller elbilar. Även bilar som drivs av bensin och diesel drabbas av det. Bensin- och dieslbilar har också ett vanligt fel som elbilsförare slipper, nämligen motorhaveri:

– Det är helt enkelt mer som kan gå fel i en förbränningsmotor än i en elmotor. Därför måste vår räddningspersonal oftare rycka ut till bensin- och dieselförare med motorproblem, avslutar Södal.



Krisofer Rask

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



4. Ännu en kinesisk batterifabrik flyttar till Europa

Posted by Kristofer Rask december 21, 2024

Gotion väljer Slovakien



Kinesiska Gotion High Tech är en stor tillverkare av batterier till elbilar. Under det senaste året har tillverkaren fört dialoger med slovakiska InoBat om att bygga en batterifabrik i landet. Nu är det klart att fabriken blir av.

Det är den andra tillverkaren som på kort tid meddelat planerna på att börja tillverka elbilsbatterier lokalt i Europa. För en vecka sedan fick vi reda på att CATL ska bygga en **batterifabrik i Spanien** tillsammans med Stellantis.

Fabriken i Slovakien kommer att stå färdig 2026 och kommer nå fullskalig produktion under 2027. Då är målet att nå en årlig produktion på 20 GWh av litiumjonbatterier.

Sedan tidigare är det bestämt att de två företagen också ska bygga en batterifabrik i Marocko.



Kristofer Rask



5. Klimatbonusen återinförs 2026 – så stor blir den

Av Magnus Fröderberg 2024-12-23

En kombination av högre bränslepris och återinförd klimatbonus ska stimulera försäljningen av elbilar.



Det är bara elbilsköpare i glesbygd som får den nya klimatbonusen.

För två år sedan **avskaffade regeringen klimatbonusen** med en dags varsel. Sedan dess har försäljningen av elbilar till privatpersoner sjunkit påtagligt.

En skrotningspremie på **10 000 kronor har införts** för den som skrotar en bil och samtidigt köper eller leasar en elbil, men det räcker inte för att få fart på elbilsförsäljningen.

Läs även: **”Bensinen kostar snart 35 kr/l – Varning för stora värdefall!”**

Under 2027 ändrar EU sin handel med utsläppsrätter. Det nya systemet heter ETS2 och kommer att leda till att det blir betydligt dyrare släppa ut koldioxid – **därmed höjs priserna på bensin och diesel kraftigt.**

Försiktiga bedömare räknar med ett bensinpris på 28–30 kronor och andra med **35–40 kronor per liter.**

Klimatbonus för glesbygd

För att kompensera småföretag och privatpersoner som drabbas extra hårt av ETS2 måste varje EU-land införa en så kallad **social klimatfond**. Den ska under åren 2026–2032 betala ut pengar till extra behövande. Vilka dessa är får varje medlemsland bestämma.

Regeringen anser att personer och småföretag i glesbygd drabbas hårdast av de dyrare bränslepriserna och ska därför få hjälp från fonden att skaffa elbil.

Den tidigare klimatbonusen var på 70 000 kronor för elbilar och betalades ut till alla som köpt en fabriksny elbil. Det enda motkravet var att de skulle behålla bilen i sex månader.

Läs även: **Regeringen vill återinföra klimatbonus – men inte till alla**

800 miljoner i klimatbonus per år

Under 2023 betalades 5,8 miljarder kronor ut i klimatbonus. Den nya klimatbonusen föreslås bli på 800 miljoner kronor varav den svenska staten står för 200 miljoner. Den lägre summan beror på att pengarna främst ska gå till privatpersoner och småföretag i glesbygd.

Någon exakt summa för klimatbonus per bil nämns inte i regeringens dokument.

Om den gamla nivån på 70 000 kronor per elbil återinförs så innebär det en sänkt leasingkostnad med ungefär 1 400 kronor per månad.

Snabbare beslut om klimatbonus – lägre leasing direkt

Den gamla klimatbonusen betalades tidigast ut sex månader efter leverans, men kunde dröja betydligt längre tid än så. Detta gjorde bland annat att leasingkostnaden var högre den första tiden.

Nu föreslås en snabbare beslutprocess där klimatbonusen inte längre är beroende på att man ägt bilen i sex månader. I stället ska beslutet om klimatbonus kunna tas före leverans och därför direkt sänka leasingkostnaden.



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

6. Familjeprojektet – Opel Ascona Grupp H

Publicerad 2024-11-25 kl 07:45

Text Mattias Larsson

Leif Grebner och sonen Emil har motorhobbyn som gemensamt intresse. I Ledberg, en bit utanför Linköping, hittar vi en Opel Ascona B från 1976 i garaget. Ett fint projekt som skänker glädje på många vis. Men allt började med en smäll.



Leif och sonen Emil hjälps åt. Leif menar att Emil är bättre med svetsen än vad han själv är. Leif fokuserar mer på motor och lite klurigheter.

Pang!

Så typiskt. Redan på första tävlingen år 2017 blev det en brutal närkontakt med ett dike. Konsekvens? Karossbyte!

– Som tur var visade det sig att en kaross och massa reservdelar fanns till salu i en lada i närheten. Vi köpte allt och efter rostlagning och anpassningar åkte karossen upp till Finess i Eskilstuna för burbågen, berättar Leif.

Säkerheten är viktig och tack vare den klarade sig de bägge herrarna oskadda. Det gjorde även motor och drivlina som lyfts ner i den nya karossen som ni ser på bilderna.



Nog lär det låta gött i skogarna när denna kommer farande över krönen på full mutter. Motorn är nyrenoverad och även om den inte kan konkurrera med Volvo-bilar med Evo-maskiner så kommer det inte hållas igen på gasen.

– Motorn är på 2,4 liter. Den har Kickmaier-topp och Dellorto 48-förgasare. En kille som heter Jimmy Andersson på Göran Anderssons motorrenovering, helrenoverade motorn. Växellådan är en Volvo M45 dogbox, och bakaxeln en Volvo-1031 med 4,88-diff, förklarar Leif.

Exteriört är bilen härligt röd och det sitter även 400-front och breddare på den. Lösbart tack vare det nya Grupp H-reglementet.

– Bilen ser fränare ut med 400-breddare och front. Den blir lite unik med det utseendet i Grupp H, säger sonen Emil.

Emil och Leif har kört på bra. Bilen lackerades av KP Lack i Linköping innan motor, växellåda och bakaxel monterades. Det som återstår nu är egentligen lite småfix innan uppstart.

– Första tävlingen är inte bestämd ännu. Vi fokuserar på att testa allt ordentligt först. Det kommer bli jag som kör. Pappa får agera chefsmekaniker och dragbilschaufför. Kartläsare har jag inte fått tag i någon ännu, säger Emil.



*400-fronten och tillhörande breddning gör mycket för utseendet på en Ascona.
Det var drömmen för många som stylade sina Oplar.*

Bilsport snubblade över en riktig bilbyggarfamilj. Leifs yngste grabb, Johan, håller på med en BMW E46. Men hur är det då att dela intresset för motorhobbyn och att bygga bil ihop?

– Vi trivs med att meka ihop och jag tycker det är väldigt kul att ha detta tillsammans. Vi samarbetar och kompletterar varandra. Vi diskuterar fram lösningar när problem uppstår.

Det drar ihop sig till uppstart av maskinen. Sen väntar provkörning på Sviestadbanan utanför Linköping.

Bilsport önskar lycka till. Ingen närkontakt med några diken nu!

Den här vill vi höra på fullt bröl och på fullt ställ!



Mattias Larsson



7. Spania GTA Spano?

Publicerad 26 dec 2024

Under ångornas mikroskop den här gången: Spaniens bortglömda Ferrari-åkare



Vad är det?

Varje land behöver en inbyggd superbil med mittmotor, eller hur? Storbritannien har McLaren. Amerika har Corvette och Hennessey F5. Det finns Audi R8 från Tyskland. Frankrike? Bugatti Chiron. Italien? Det är bara att välja.

Spaniens inträde i denna berömda klubb är Spania GTA Spano. Från Spanien. Om det inte framgick av namnet. Det är spanska.

Den spanska Spano dök upp 2009 med en mittmonterad Dodge Viper V10 som av någon anledning hade överladdats för att utveckla 780 hästkrafter. Denna prototyp turnerade runt på olika bilmässor under några år i väntan på att finanskrisen skulle dö ut lite.

Den dök upp igen i produktionsklar form på bilsalongen i Genève 2013 tillsammans med alla de vanliga misstänkta. Produktionsversionen bytte till en dubbelturboversion av Vipers V10, som gav 900 hästkrafter. Jösses. Och du kan ha en manuell växellåda!

Byggde de verkligen några?

Svårt att fastställa exakt hur många, men det finns definitivt några Spanos där ute. Plaketter monterade på instrumentbrädan förklarar att varje Spano är en av en begränsad upplaga på 99 enheter, men det är oklart om 99 verkligen har sålts.

Redan 2015 såg företaget över bilen med (något) mindre klumpig styling, en effektökning till 925 hk och slopade den manuella växellådan eftersom de flesta kunder verkade föredra att ha paddlar. Och hålla båda händerna på ratten. Bra samtal.



Var är de nu?

Webbplatsen innehåller många motiverande citat och coolt klingande slogans, men lite av substans. Det verkar som om Spania nu importerar den senaste utvecklingen av Fisker Karma till Spanien och har planer på någon form av elektrisk terräng-superbuggy som kallas Vinco och som kommer att säljas i sand- och snökonfiguration.



8. Legenden som aldrig blev av BMW M8 E31 nu på Oslo Motor Show!

Text Daniel Daleke

Publicerad 2024-10-21 kl 16:54

Föreställ dig en bil så kraftfull och sällsynt att den aldrig ens nådde produktionslinjen.



I nästan 20 år förnekade BMW att den här bilen ens fanns, men BMW M8 E31 stod alltjämt undangömd i en lagerlokal i Tyskland. Efter att BMW lät den här legenden åter se solens sken 2010 har den bara ställts ut en handfull gånger, och nu kommer den till Lillestrøm och Oslo Motor Show!

BMW M8 E31-prototypen är baserad på E31-modellen som tillhör 8-serien. Den tillverkades mellan 1989 och 1999, och E31 utvecklades som en lyxig grand tourer. BMW M-divisionen startade utvecklingen av M8 i början av 90-talet, men omständigheterna gjorde att den aldrig togs i produktion – men vi återkommer till detta. Först måste vi titta närmare på hur galen den här bilen egentligen är.

Ett fartvidunder

BMW M8 E31-prototypen designades för att vara ett råskinn på vägen, ett fordon som utmanade gränserna för vad en sportbil kunde vara i början av 1990-talet. Bilen har en kraftfull V12-motor på 6,1 liter som levererade runt 640 hästkrafter. Det gör M8-prototypen till en av 90-talets starkaste bilar, med en topphastighet på över 300 km/h. Motorn, känd som S70/1, var en vidareutveckling av den befintliga M70 V12-motorn, men med betydande förbättringar för att höja prestandan.



För att säkerställa en optimal viktfördelning placerades motorn så långt bak och lågt ner i chassit som möjligt och bilen hade ett torrsumpsmörjsystem för att hålla oljan cirkulerande under extrema körförhållanden. Dessutom gick oljerören genom taket, vilket skapade ett unikt ljud när oljan rörde sig genom systemet.





M8 E31 var också utrustad med exklusiva material, som kolfiber, för att minska vikten och förbättra aerodynamiken. Den hade större luftintag, bredare hjulhus och aggressiva stötfångare, vilket gav bilen ett mer brutalt utseende. Allt med bilen, från chassit till placeringen av motorn, var noggrant designat för en sak: hastighet.

Den förlorade legenden

Den här bilen har en fascinerande historia, full av mystik och innovation. M8 E31 var ett hemligt projekt som startades med syftet att utveckla en superbil som kunde konkurrera med märken som Ferrari. Den legendariske ingenjören Paul Rosche var en av de ledande personerna bakom projektet och ansvarade för utvecklingen av motorn till M8-prototypen.

Paul Rosche var känd för att tillverka motorer som kombinerade råkraft med tillförlitlighet, och V12-motorn är ett litet tekniskt mästerverk. Rosche hade redan gjort sig ett namn genom att utveckla bland annat motorerna som användes i Formel 1 på 80-talet och M1 Procar-serien. Till denna bil använde han M70-motorn som utgångspunkt och trots att bilen aldrig sattes i produktion var motorn så bra att den användes vidare i en annan extrembil som vi återkommer till senare.

Det fanns flera anledningar till att bilen aldrig sattes i produktion, bland annat den dåliga ekonomin på 90-talet. En annan anledning var att BMW hade ingått ett avtal med Mercedes-Benz och Audi om att begränsa bilarnas topphastighet till 250 km/h. Detta för att undvika onödigt konkurrens om att tillverka allt snabbare bilar, och av säkerhetsskäl. Avtalet var en avgörande faktor för BMW:s beslut att lägga M8 på is.

Även om BMW M8 E31 aldrig gick i produktion, lämnade projektet ett betydande arv som har påverkat både BMW och bilindustrin som helhet. Tekniken som utvecklades för M8-prototypen hittade senare in i flera andra prestigeprojekt. Motorn från M8, S70/1, användes bland annat i en annan bil som vi hade på Oslo Motor Show förra året – nämligen den legendariska McLaren F1, en av de mest ikoniska superbilarna genom tiderna. Motorn, som är känd för sin kraft och tillförlitlighet, bidrog till att göra McLaren F1 till världens snabbaste bil på 1990-talet.



Gordon Murray letade efter en motor för sitt projekt och vände sig till BMW. Paul Rosche, som precis hade arbetat på motorn för M8-prototypen, antog utmaningen och utvecklade en modifierad version av S70/1-motorn, vilket resulterade i S70/2. Motorn var perfekt för McLaren F1, den var kraftfull, pålitlig och uppfyllde Murrays viktkrav.

Arvet från prototypen kan därför inte bara mätas i produktionsvolym, utan i dess inflytande på framtida prestigebilar. M8-projektet visade att BMW kunde mäta sig med de bästa inom supersportsegmentet och lade grunden till det som idag är ett stolt arv i M-divisionen.

Sällan utställd

BMW M8 E31 är en av de mest sällsynta och legendariska bilarna från BMW:s historia. Det finns bara en färdig prototyp, och den har varit gömd i BMW:s hemliga samling i många år. Det är ytterst sällsynt att bilen visas och för många bilentusiaster är det en unik möjlighet att se detta tekniska mästerverk på nära håll.

Efter utställningen kommer bilen med största sannolikhet att ställas tillbaka i BMW:s samling och förbli otillgänglig för allmänheten under lång tid framöver. Det gör detta till en upplevelse som alla bilentusiaster borde få njuta av innan den unika bilen åter försvinner från rampljuset.



9. Bilar som tiden glömde: BMW 503

Av Richard Dredge 19 mars 2024 4 minuters läsning

AktieLämna kommentar



Det är svårt att föreställa sig en tid då BMW var en kända biltillverkare, med en begränsad räckvidd som var utom räckhåll för alla utom ett lyckligt fåtal. I verkligheten, även om BMW grundades 1916, började den inte blomstra förrän mer än 40 år senare, med introduktionen av **700 coupé och sedan**. Försäljningen från dessa bilar fyllde på företagets kassa tillräckligt för att det skulle kunna utveckla **Neue Klasse** i början av 1960-talet, vilket skulle sätta den på vägen till storhet.

Längs vägen fanns det en mängd bilar som förlorade BMW massor av pengar, och en av dessa var 503. Den utvecklades tillsammans med 507, av vilken endast 252 exemplar byggdes, men trots sin sällsynthet har denna slanka tvåsitsiga roadster en förvånansvärt hög profil. Lite mer vanlig men mycket mindre känd är 503, som BMW lanserade 1956 och skrotade bara tre år senare. Chansen är stor att du aldrig har sett en.

När andra världskriget tog slut var BMW illa ute. Dess två fabriker på München och Eisenach hade förstörts, och företaget var inte i stånd att återuppta fullskalig bilproduktion förrän i slutet av 1952; Även då var den dagliga kapaciteten bara fyra fordon, vilket är anledningen till att BMW var tvungna att sälja lyxbilar med höga vinstmarginaler. Problemet var att när BMW lanserade sina sexcylindriga 501- och V8-drivna 502-sedaner 1952 var de utom räckhåll för de flesta; en prislapp på 15 000 DM (cirka 1 300 pund) för den förstnämnda motsvarade fyra årslöner för en genomsnittlig tysk. 502:an var nästan 20 procent dyrare, alltså ännu mer utom räckhåll. De två modellerna skulle komma att tillverkas i olika skepnader fram till 1962.



BMW 501 1952

Mitt under produktionen av 501/502 övertalade den amerikanske bilimportören Max Hoffman BMW att introducera en sportbil som skulle sitta mellan den prisvärda Triumph TR2/MG TD och den seriöst dyra Mercedes 300SL. Han nominerade Albrecht Goertz för att designa något som kunde säljas för cirka 5000 dollar, och om BMW kunde nå den prisnivån skulle Hoffman beställa 1500 bilar varje år för att sälja genom sitt återförsäljarnätverk.

Oturligt nog för Hoffman kunde BMW inte hålla nere utvecklingskostnaderna, och när 503:an gjorde sin debut på 1955 års bilsalong i Frankfurt, tillsammans med 507:an, var de två bilarna mer än dubbelt så dyra som Hoffman hade önskat. Som ett resultat av detta drog han ur kontakten för att sälja den nya bilen, och eftersom BMW inte hade något återförsäljarnätverk i USA, världens största bilmarknad, garanterades en knapp försäljning.



507:an ägdes av den avlidne John Surtees.



FILM: <https://youtu.be/tP1ZhWH2KFM>

503:an skulle aldrig bli en storsäljare. Som en handgjord, lyxig grand tourer med aluminiumkaross skulle den alltid vara utom räckhåll för massorna. Men med sin utsökta byggkvalitet förtjänade 503 bättre; Var och en tillverkades enligt köparens specifika krav, vilket är anledningen till att inga två bilar var exakt likadana.

Vid lanseringen fanns det ett urval av coupé- eller cabrioletkarosser, som båda var baserade på samma rejäla stålstegram. Alla 503:or var utrustade med en 3168cc V8-motor, vilket var en utveckling av den 2580cc som först sågs i 502:an. Även om V8:or var en stapelvara hos de stora amerikanska biltillverkarna vid den här tiden, var det bara tre företag i Europa som tillverkade sådana motorer när BMW introducerade 502 – de andra två var Tatra och Ford France (i sin Vedette). Med en effekt på 140 hk vid 4800 varv per minut var BMW 503 på 1500 kg (3300 lb) kapabel till 115 mph eller så; Dessa bilar handlade alltid mer om lyx än hastighet.

Som om den höga prislappen på 29 500 DM (2500 pund) inte räckte för att göra 503 utom räckhåll i standardform, erbjöd BMW en rad extrakostnadsalternativ för dem med riktigt djupa fickor. Alla fyra sidorutorna aktiverades elektrohydrauliskt, medan dimljus och en bromsservo monterades som standard. Kunderna kunde dock betala upp till 38 000 DM (3 200 pund) för en fullastad 503 med en Becker självsökande radio, vindrutespolare och snyggare hjullister. Kortare utväxlingar och individuella lackeringar kan också specificeras.

I försäljningsbroschyren angavs också en halvautomatisk växellåda som tillval, men alla 503:or var utrustade med en fyrväxlad manuell växellåda som var placerad under framsätterna för att optimera viktfördelningen. För att hjälpa till att minska vikten var motorblocket och topplocket, insugningsröret, oljetråget, kamaxelkåpan och klockhuset alla gjutna i aluminium, medan tankningen skedde med tillstånd av ett par Zenith-förgasare. Trumbromsar monterades fram och bak (skivor fram monterades från 1957) och styrningen var en kuggstångsuppsättning.



Bilen fick positiva recensioner i pressen, men utan någon representation på den amerikanska marknaden och med en massiv prislapp kämpade BMW en hopplös kamp mot 503:an, som lades ner våren 1959 efter att bara 139 cabrioletter och 274 coupéer hade tillverkats. BMW hade inte ens kommit i närheten av att täcka sina utvecklings- och produktionskostnader, en historia som skulle stämma in på 503:ans efterträdare, 3200 CS.

Av de 503:or som tillverkades hade alla vänsterstyrning, förutom en trio vardera av coupéer och cabrioletter. **Racerförare John Surtees** köpte en av de senare, samt en 507, och han behöll båda bilarna fram till sin död 2017. I ljuset av deras sällsynthet, lyx och fantastiska byggkvalitet värdesätter Hagerty idag **503 coupé** på 95 000 pund till 233 000 pund, medan **cabrioletter kommer att hämta** Från 213 000 pund till 454 000 pund. Om du kan hitta en...



10. Hoffman X-8 1936



Hoffman X-8-prototypen från 1936 representerar ett anmärkningsvärt kapitel i bilhistorien, en vision av modern teknik och design som trotsade sin tids konventioner. X-8 konstruerades och byggdes av ingenjören och uppfinnaren Rod Hoffman och återspeglar Hoffmans djärva övertygelse om att bilar med bakmonterad motor skulle leda branschens framtid. Tillverkad med avancerad teknik och en strömlinjeformad design, är denna unika prototyp inte bara ett under av förkrigsteknik utan också ett löpande, drivande bevis på Hoffmans framåtblickande idéer.



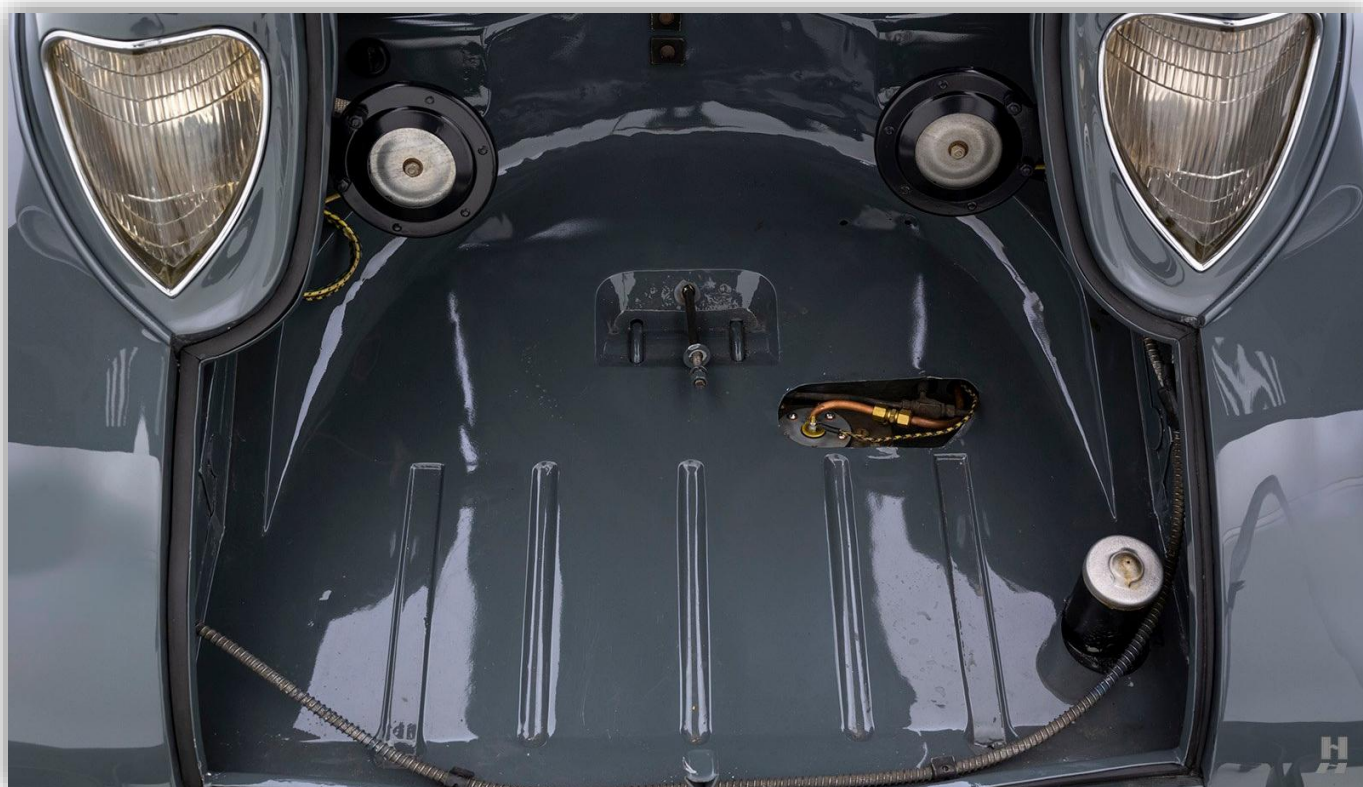


Till skillnad från alla andra fordon från sin tid förkroppsligar Hoffman X-8 en banbrytande layout med en ramlös kaross helt i stål, en riktig sällsynthet i mitten av 1930-talet. Bara utifrån sina proportioner - lägre, smalare och mer kompakt än typiska sedaner från 1930-talet - skiljer sig X-8 från mängden. Hoffman föreställde sig en bakmonterad motor som lösningen för idealisk viktfordelning, förbättrad bromsning, förbättrad passagerarkomfort och minimerat motorljud. I ett brev till tidningen Automotive Industries 1933 beskrev Hoffman fördelarna med en sådan konstruktion och noterade hur den skulle förbättra väggreppet, maximera bromseffektiviteten och erbjuda lättare styrning och förbättrat huvudutrymme, samtidigt som buller, värme och vibrationer hölls långt från kupén. Hans prototyp, som färdigställdes 1935, blev den fysiska manifestationen av dessa principer.





Kärnan i detta unika fordon är Hoffmans revolutionerande X-8-motor. Denna 168,4 kubik-tum stora motor, med fyra par cylindrar i en "X"-konfiguration, är det enda kända exemplet i sitt slag. Den här motorlayouten, som kan generera uppskattningsvis 75 till 90 hästkrafter, är placerad precis framför transaxeln och möjliggör en balanserad viktfördelning och stabila köregenskaper. Den smala vinkelkonfigurationen och en enda tvåcylindrig förgasare matade alla åtta cylindrarna, vilket ger en enkel och förvånansvärt responsiv körupplevelse. Med tanke på dess okonventionella upplägg har X-8 också en genialt arrangerad drivlina och ett avancerat fjädringssystem som är utformat för en oöverträffad blandning av komfort och stabilitet.





X-8-prototypens enhetliga kaross konstruerades av Edward G. Budd Manufacturing Company i Philadelphia, ett banbrytande företag inom stålkarossdesign som är känt för sitt innovativa arbete inom bil- och järnvägsindustrin. Budds arbete med X-8 inkluderade ett bikakeförstärkt golv och inbyggda perimeter-element, funktioner som var årtionden före sin tid. Den strömlinjeformade karossen är tydligt praktisk men ändå estetiskt avancerad, med en ikonisk falsk grill, sömlöst integrerade strålkastare, en "vee'd" vindruta och eleganta stänkskärmar som graciöst flyter in i framdörrarna – designelement som inte skulle dyka upp i vanliga amerikanska bilar förrän på 1940-talet. Dessutom bidrar frånvaron av fotsteg, den sluttande fastback-profilen och de bakre "fjärilvinge"-panelerna för motorkylning till en helt modern estetik.

Invändigt har X-8-prototypen plats för sex passagerare, en sällsynt bedrift för en bil som är så låg och smal. Det plana golvet, som inte hindras av en transmissionspuckel, ger gott om fotutrymme och huvudutrymme för alla passagerare. Interiören, omsorgsfullt bevarad, är ren och korrekt, med en innovativ ledad växelspak som monteras på instrumentbrädan, vilket möjliggör traditionell treväxlad växling utan att hindra framsätesspassagerarens benutrymme. Den stilrena instrumentbrädan har en enkel treekrad ratt och snygga, cirkulära mätare centrerade för enkel sikt. Dessa element understryker Hoffmans engagemang för att skapa en rymlig och bekväm kupé utan att kompromissa med fordonets unika layout.

X-8:s prestanda har hyllats för sin kraft och smidighet. I en provkörning från 1974 av den kände bilskriften Michael Lamm visade X-8-prototypen imponerande hantering och lyhördhet, och Lamm noterade att den "kliver ut smart" på lägre växlar och "känns mer än potent vid alla varvtal". Han anmärkte vidare på dess "extremt tysta" drift och dess säkra, stabila hantering, med minimal understyrning och ingen tendens till överstyrning, en vanlig utmaning för fordon med bakmotor på den tiden.

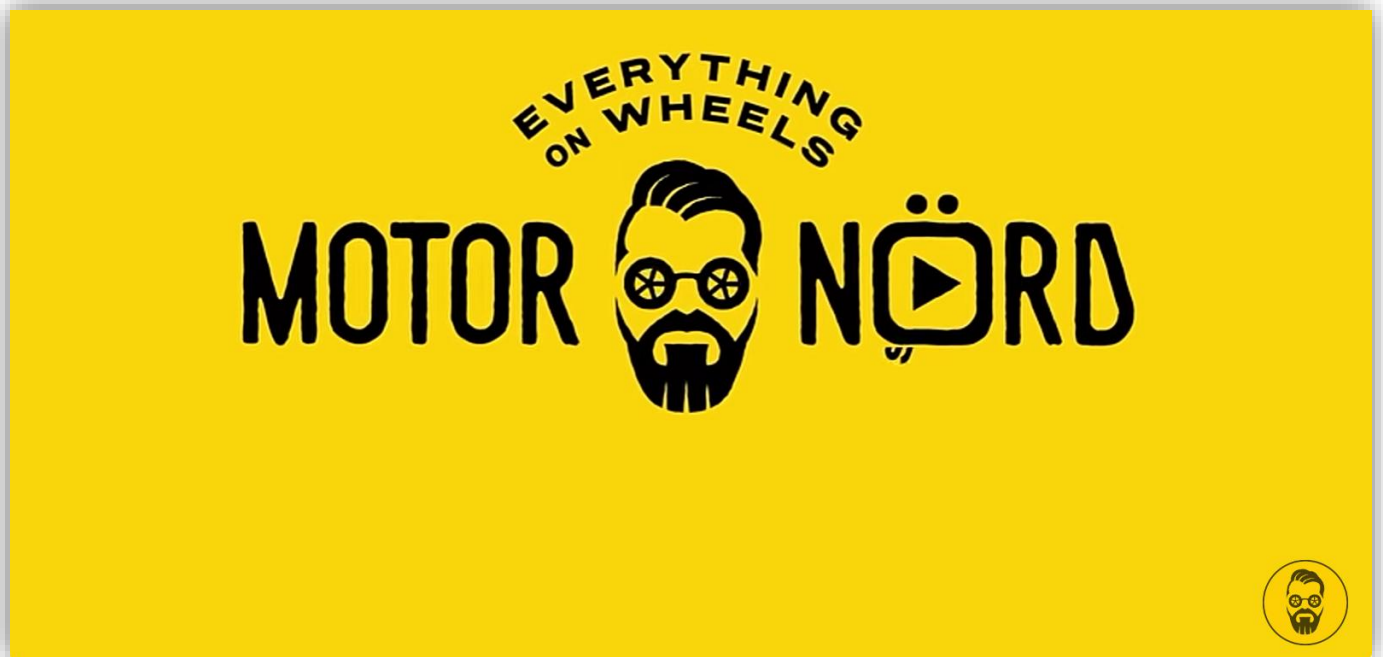
Idag, mer än 85 år efter starten, är Hoffman X-8 fortfarande i utmärkt skick, både mekaniskt och estetiskt. Exteriören presenterar sig extremt bra, efter att ha restaurerats på ett sympatiskt sätt av sin tidigare ägare, och fortsätter att visa upp Budd Manufacturing's precisionshantverk. Interiören är vackert bevarad, med den unika växelspaken och hyttlayouten som återspeglar Hoffmans uppmärksamhet på detaljer och engagemang för innovation.

Som ett engångskoncept är Hoffman X-8 det enda kända exemplet på ett funktionsdugligt fordon med X-8-motor, vilket gör det till ett verkligt exceptionellt samlarobjekt. Dess historia, teknik och bevarande gör den till ett bevis på Hoffmans arv som visionär inom bildesign och innovation. Hoffman X-8 erbjuder en sällsynt möjlighet att äga ett unikt stycke bilhistoria som förkroppsligar sin tids uppfinningsrikedom, elegans och pionjärande.



11. Fredagsfilmen

Idag blir det flera fordon i ett avsnitt. Jag besöker olika träffar där det finns roliga fordon är härliga ägare.



FILM: <https://youtu.be/Ps8Ld9CR00U>



Roger Warolin