



Ford Model T Touring 1914.

- 1. Provkörning av Rolls-Royce Spectre**
- 2. Tesla Cybertruck och Ford F-150 tillbaka i tufft hållbarhetstest**
- 3. Top Gear testar ett gäng restomodgade bilar**
- 4. Lynk & Co presenterar stora suven 900**
- 5. Zeekr hann före Volvo med elektrisk kombi**
- 6. Skoda Enyaq uppdateras med ny design och längre räckvidd**
- 7. Soldrivna bilen Aptera sägs vara redo för produktion**
- 8. Hela vindrutan i alla BMW blir en skärm**
- 9. Här är landet som är ny etta på elbilstoppen**
- 10. Körkort för manuell växellåda hotat**
- 11. Scania etta under 2024**
- 12. Lancia Aurelia B20GT**
- 13. En kort historia om Model T Ford**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Rolls-Royce Spectre

Publicerad av Daniel Östlund 7 jan 2025 kl 15.00

Spectre är inte bara en skurkorganisation i Bond-filmerna, utan också en eldriven coupé från Rolls-Royce. Märkets första, till och med, och drivlinan motsvarar förväntningarna.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kors-rolls-royce-forsta-eldrivna-coupe/>

Charles Stewart Rolls håller inte bara distinktionen att vara den första britt som förolyckades i en flygolycka. Han var också grundare av bilmärket Rolls-Royce, tillsammans med sir Frederick Henry Royce, förstås.

Företaget, Rolls-Royce Limited, registrerades 1904. Men redan vid sekelskiftet, alltså år 1900, hade Charles Rolls förutspått att framtidens lyxbilar skulle vara eldrivna. Så blev det ju nu inte, i över 100 år skulle allting med ens en antydning till lyxstämpel drivas av explosionsmotorer, eldade med vad man nu kunde gräva fram ur jorden.

Rolls-Royce är inget undantag. Genom alla tider har man fått stå vid pumpen och slabba med fossilsoppan för att fylla på energi till sin lyxbil. Så var det med den gamla tidens bilar, och sedan BMW grundade ett nytt **Rolls-Royce**, med efterleden Motor Cars, har det också gällt vår tids vagnar.

Det här är nytt

Eldrift. För Rolls-Royce är det här den första eldrivna modellen.

Coupé. Okej, coupékarosser är ingenting nytt. Men tillsammans med eldrift är det närmast unikt.

Architecture of Luxury. Precis som resten av märkets bilar baseras Spectre på plattformen med det fåniga namnet.

För så är det, allt som bolaget i dag har gemensamt med det som Vickers PLC sålde 1998 är den första delen namnet och rättigheterna till maskoten Spirit of Ecstasy. Just det, den flaxande tanten som står ovanpå kylargrillen.



Självordsdörrar som stängs med en knapp. Man når inte annars.

Kanske är det just därför som Rolls-Royce av i dag känns så angelägna om att knyta an till historien och att produkterna är så genomarbetat konservativa. Att köra exempelvis en **Rolls-Royce Ghost** av senaste snitt är inte alls särskilt fjärrmat från upplevelsen bakom ratten i en Silver Spirit från 1970-talet. Det ser likadant ut och man är lika isolerad från körupplevelsen.

Ändå har man lanserat en elbil, och med den också uppfyllt Rolls spådom så här ett och ett kvarts sekel senare. Varför? För att kunderna vill ha det, säger Rolls-Royce. Sedan döpte man den efter en Bond-skurk.

Förlåt, **Spectre** är förstås ett annat ord för spöke. Engelskan är ett nyansrikt språk, med åtminstone ett drygt dussin olika ord för just spöke – någonting som inte ens finns på riktigt.

Karossen är väl närmast att betrakta som en uppdatering av linjerna från **Wraith** – ett namn som väl närmast kan översättas med ordet vålnad – men undertill delar den aluminiumplattform med dagens Ghost- och **Phantom**-modeller i stället för den gamla **BMW**-arkitekturen.

Vänta nu, är alla Rolls-Royce-modeller döpta efter ektoplasmiska varelser? Nej, suven **Cullinan** är döpt efter en diamant. Det duger väl det med? Nåväl.

Att se Spectre i sin köttsliga form, alldeles verklig alltså, är ingenting annat än intagande. Där står den som en monolit och liknar ingenting annat. Ja, utom den där Wraith då. Mest kanske den påminner om en båt, någonting italienskt av trä med V8-motorer och raka axlar för att prata båtspråk.

Det har den förstås inte. Det elektriska, alltså drivlinan, kommer från BMW och är nära besläktad med den som driver **BMW i7** framåt. Så det finns tillräckligt med effekt, tillräckligt med räckvidd och tillräckligt med laddkapacitet.



Världens första Rolls-Royce utan förbränningsmotor.

Men Spectre är någonting helt annat än en business-BMW. Om utsidan med sin avgrunds-djupa lack ger ett monolitiskt intryck är insidan en mäktig uppvisning i konsthantverk. Här, så som märkestraditionen föreskriver, badar man i material som krävt eoner både att specificera och sedan sy ihop.

Så långt är allting ungefär vad man förväntar sig. Så är även körupplevelsen, avdomnat lugn och relaxerad. Visst finns här kraft, men det känns aldrig som om man skulle vilja utnyttja den.

För att bakom ratten är Spectre ett balsam, en stressterapi som sänker pulsen bortom risken för hjärtinfarkt. På Rolls-vis lyssnar den på vad den blir tillsagd att göra, utan att ställa några motfrågor, och utför sedan de kommandon den tagit emot.

Antagligen är det precis så här kunderna vill ha sin eldrivna Rolls-Royce. Men jag är ingen kund och jag vill någonting annat. Har man nu chansen att stoppa in en helt ny drivlina i en Rolls-Royce tycker jag att det inte borde kännas som den vanliga gamla V12:an, det borde kännas som någonting nytt och unikt.



CCS-kontakt i stället för tankningshål.



Spirit of Ecstasy

Alldeles från starten hade Rolls-Royce ingen kylarprydnad, bara det sedvanliga kylarlocket på toppen. Men den andre baronen Montagu av Beaulieu ville att hans Rolls-Royce skulle se lite tuffare ut, så han bad sin vän skulptören Charles Sykes att snida fram någonting kul.

Resultatet blev en dam i fladdrande klänning med pekringret för munnen, som om hon hyschade någon. Som modell hade Sykes använt Eleanor Thornton, baronens unga sekreterare och älskarinna och hyschningen var en vinkning till deras (inte så särskilt) hemliga affär.

Ungefär samtidigt började Claude Johnson, vd för Rolls-Royce vid tiden, tröttna på att alla kunder kitschade till sina fina bilar med larviga kylarornament. Sykes "the Whisperer" hade väl åtminstone lite stilkänsla, så han fick uppdraget att ta fram en officiell kylarmaskot till märket.

Så kom det sig att Rolls-Royce blev med Spirit of Ecstasy, en framåtlutad dam draperad i en klänning som till synes fladdrar i fartvinden. Skulpturen registrerades i företagets ägo 1911. Genom åren har den sedan funnits i lite olika varianter, bland annat en som knäböjer och en annan utförd i kristallglas.

I modern tid har den varit som regel varit tillverkad av rostfritt stål och haft en höjd på tio centimeter. Men i och med introduktionen av Spectre har även Spirit of Ecstasy fått en ansiktslyftning.

Till att börja med har hon minskat i storlek, till en höjd om 8,3 centimeter. Nu står hon också lite mer ihopkurad, på språng, och den fladdrande klänningen har subtilt formats om så att den dels ska se mer realistiskt fladdrande ut, dels ge mindre motstånd i fartvinden. Nog så viktigt för att ge en elbil lite extra räckvidd.

Eleanor Thornton fick knappt njuta av att ha blivit maskot överhuvudtaget. Under första världskriget hade hennes älskade baron fått stationering i Indien, men på vägen dit torpederades fartyget de färdades med, SS Persia, av en tysk ubåt söder om Kreta och gick under. Baronens överlevde, men Thornton följde med skeppet ned i medelhavets djup.

Hade jag varit ansvarig hade jag vridit upp effekten till det dubbla och trubbat av gasresponsen så att det kändes som en gammal Merlinmotor där under den långa huven. Förutom ljudet då, för hur härligt en stridsflygplansmotor än kan låta skulle det nog kunna leda till en och annan sur blick från både fotgängare och beslutsfattande parlamentariker.

Men en stor och varm hand som kastar i väg ekipaget mot horisonten hade givit en ny dimension åt lyxbilismen. Som det är nu är det bara som förr, med den lilla skillnaden att klimatet drar en lättnadens suck. Och du slipper stå och slabba vid bensinpumpen.



Formgiven som en djupgrön tegelsten.

Rolls-Royce Spectre

Pris: ca 7,5 miljoner kronor, säljs nu.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 258 hk (190 kW), vridmoment 365 Nm. Bakre elmotor, max effekt 490 hk (360 kW), vridmoment 710 Nm. Max systemeffekt 585 hk (430 kW), sammanlagt vridmoment 900 Nm. Batteri 107 kWh varav 102 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/195 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 255/40 R23 fram, 295/35 R23 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 321, längd 548, bredd 202, höjd 157, spårvidd f/b i.u./i.u. Markfrigång 12. Tjänstevikt 2 890, maxlast i.u., max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 380 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,5 s, toppfart 250 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,22 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 530 km.

Garantier: Nybil 4 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:**BMW i7 eDrive50**

Släkten är värst, men i det här fallet har BMW inte mycket att sätta emot. Rolls-Royce är trots allt någonting speciellt. Dessutom coupé.

Pris: 1 321 100 kronor.

**Cadillac Celestiq**

En riktig elektrisk lyxbil. Men vi vet ännu väldigt lite om Cadillacs nya. Möjligheten att speca många personliga tillval kommer att finnas i alla fall.

Pris: ca 4 miljoner kronor.



Daniel Östlund



2. Tesla Cybertruck och Ford F-150 tillbaka i tufft hållbarhetstest

Posted by Kristofer Rask januari 5, 2025

Förra året fick vi se hur den kontroversiella Youtubern Cody Detwiler, även känd som WhistlinDiesel, lät en Tesla Cybertruck utmana en Ford F-150.



FILM: <https://youtu.be/Yn4XzbMf9nY>

Codys biltester är inte av den vanliga kalibern. Han är nämligen extremt hårdhänt mot bilarna han testar.

Den första serien av tester slutade med seger för Ford F-150. Cybertrucken föll bokstavligen samman under en av utmaningarna. Sedan dess har den varit inne för reparation hos Tesla. Nu har Cody fått tillbaka bilen från verkstaden och den är redo för del två av testerna.

Det är en jämn kamp mellan de två rivalerna, och det är överraskande hur väl de två amerikanska pickuperna ändå står emot utmaningarna de ställs inför.

Del 1 finns att se här.



Kristofer Rask

Feber

3. Top Gear testar ett gäng restomodgade bilar

Av Bobby Green

2025-01-07 kl 19:00

Bland annat Cyans Volvo P1800 GT



FILM: https://youtu.be/_iCpTNe5-hk

Det finns för tillfället väldigt många olika restomodgs på marknaden - den ena dyrare än den andra.

Top Gear bestämde sig för att testa fyra av dem - Automobili Amos Lancia Delta Integrale Futurista, Totems GT Electric, Kimeras EVO37 och Cyans Volvo P1800 GT.





**Cyan Racing har byggt en modern version av Volvo P1800
420 hästar och 990 kilo**



**Nu kan du köpa dig en uppdaterad Lancia
Delta HF Integrale. Men det kostar enslant**



**Ny GT-version av Volvo P1800 Cyan
Byggd för långkörning**



**Totem Automobili visar ny restomoddad
Giulia. Fri från eldrift**



**Så blir en Volvo P1800 GT till
En process som tar upp till 15 månader**



**Kimera EVO37 visar upp sig
Trevlig hommage**



**Jay Leno får klämma på Volvo P1800 Cyan.
Svenskt stål**

Feber

4. Lynk & Co presenterar stora suven 900

Av Bobby Green 2025-01-07 kl 12:00

Laddhybrid med upp till 869 hästar

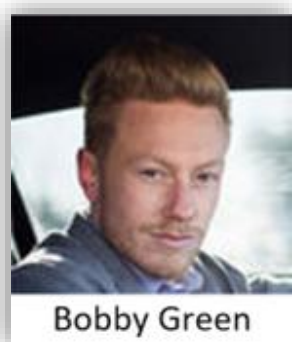


FILM: <https://youtu.be/twz-tlZUIE>

Lynk & Co har nu visat upp det nya flaggskeppet 900 och det är en stor SUV med plats för upp till sex personer. Under skalet har den en laddhybrid-drivlina och man kan få denna med upp till 869 hästar. Köper man denna kommer man från stillastående till 100 km/h på bara fyra sekunder vilket ju givetvis kan vara bra om man har bråttom till förskola och jobb.

Utseendemässigt anammar bilen Lynks något märkliga ljus-arrangemang framtill men bakken är väldigt generisk. Insidan har bland annat en enorm skärm som mäter 30 tum. Framför föraren finns det också en skärm men den är i sammanhanget på blygsamma 12,66 tum. Bilen baseras på Geelys SPA Evo-plattform och den mäter 5,24 meter på längden, 1,99 på bredden, 1,81 på höjden och har en hjulbas på 3,16 meter.

Modellen börjar säljas i Kina i mars men om den även kommer att dyka upp på andra marknader återstår att se. Några prisuppgifter har vi inte heller fått. en.wikipedia.org



Bobby Green



**Så bra är Volvoskonet Lynk & Co 02
Bättre på alla sätt faktiskt!**



**Volvo Cars säljer sin andel i Lynk & Co
Till Zeekr**



**Nu börjar uppdaterade Lynk & Co 01 att säljas
Kostar från 449.995 kronor**

5. Zeekr hann före Volvo med elektrisk kombi

Av Dexter Svärd Huss 8 januari 2025, 10:06

Volvos syskonmärke Zeekr hann före storebror med en elektrisk kombi. Nu har de släppt teaserbilder på deras kommande elektriska kombi. Elbilen är planerad att lanseras i år.



Zeekr är precis som Volvo är en del av den kinesiska Geely-koncernen. Märket är inriktat på premiumsegmentet och har utvecklat 007-sedanen. Nu har de släppt teaserbilder på 007 GT-kombin. Carup.se har tidigare skrivit om kombimodellen som sägs komma till Europa vilket innebär att Zeekr snuvar Volvo Cars på den första elektriska kombin inom koncernen.

För två år sedan berättade Volvos Cars vd, Jim Rowan, om eventuella kombiplaner. Volvo har fortfarande inte bekräftat om de ska komma med en elektrisk kombi.

– Kommer människor verkligen att säga: “Okej, jag föredrar en snyggt designad kombi framför att välja en sedan eller en SUV”? Tror vi att marknaden kommer att röra sig tillbaka åt det hållet? För efterfrågan på kombibilar och sedaner har minskat i Europa, sade Jim Rowan till [Auto Express](#).

Zeekr 007 GT är framåt sedd visuellt lik 007-sedanen. Men karossen är längre och har en mjukare lutning på taket. Den har bakljus längs hela bakluckan och en takmonterad spoiler. På taket verkar det även finnas takräcken, förmodligen kommer det alltså gå att montera taklådor eller liknande på bilen.

Modellen kommer att finnas i fyra varianter. Startpriset förväntas ligga på runt 310 000 kr, enligt [Carnewschina](#).

- **Smart RWD**
- **Long-Range RWD**
- **Smart AWD**
- **Performance AWD**



Bakhjulsdrivna versioner kommer att ha en motor på 310 kW som kan accelerera från 0 till 100 km/h på 5,4 sekunder. Medan den fyrhjulsdrivna varianten ska ha två motorer. En 165 kW framaxelmotor och en 310 kW bakaxelmotor. Den totala effekten blir alltså 375 kW. Den fyrhjulsdrivna elkombin gör 0 till 100 km/h på 2,84 sekunder och ska ha en stoppsträcka från 100 km/h till stillastående på 34,4 meter.

Modellen ska gå att snabbbladda och är byggd på Zeekrs 800V elektriska arkitektur. På 15 minuter ska bilen kunna ladda tillräckligt mycket för att kunna köra 500 km. Den erbjuds med två batterialternativ, LFP och NMC. Med CLTC-räckvidder (kinesiska tester på hur långt bilen kan köra på en laddning) mellan 616 km och 870 km.

Zeekrs VD, Andy An, har avslöjat företagets produktstrategi för 2025. Under året ska tre nya modeller lanseras. 007 GT förväntas göra debut under andra kvartalet. Därefter kommer en fullstor flaggskepps-SUV under tredje kvartalet och slutligen en medelstor till stor lyx-SUV under fjärde kvartalet.

LÄS MER:

- [Volvos systemmärke först med nytt superbatteri: 100...](#)
- [Zeekr snuvar Volvo: Elkombi med 87 mils räckvidd](#)
- [Volvos vd hyllar 850 – öppnar för elektrisk efterträdare](#)
- [Snuvade EX60 – Zeekr hann före Volvo med el-SUV](#)
- [Så mycket kostar Volvos systemmärke Zeekr i Sverige](#)
- [Volvos systemmärke ger 10 års garanti – sänker priset](#)



Dexter Svärd Huss

6. Skoda Enyaq uppdateras med ny design och längre räckvidd

Publicerad 2025-01-08 10:42

(uppdaterad 2025-01-08 10:52)

Text Erik Söderholm

Skoda uppdaterar elbilen Enyaq. Förutom längre räckvidd kommer också en finess som ska underlätta på trånga parkeringsplatser.



Skodas elbilmodell Enyaq får ett ansiktslyft drygt fyra år efter premiären. Största nyheten är den omdesignade fronten med färre karoskarvar som bättre ska knyta an till den mindre elbilen Elroq.

Förutom att se modernare ut har fronten optimerats för att sänka luftmotståndet med upp till sju procent. Samtidigt förlängs räckvidden med omkring fem procent eller 2,6 mil.

I övrigt är nyheterna relativt få. På insidan får Skoda Enyaq nya materialval och infotainmentsystemet får nya genvägsknappar för att exempelvis stänga av hastighetsvarningen. Bilen kan numera även köra in och ut själv från en trång parkeringsruta.

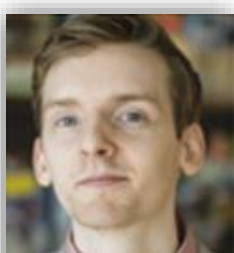
Både batteristorlek och snabbladdningseffekt är desamma som för dagens Enyaq. De svenska priserna är ännu inte officiella, men i dag börjar modellen på 559 900 kr.



Interiören får några nya materialval och mindre uppdateringar i infotainmentsystemet.



Bakpartiet lämnas i princip orört jämfört med dagens Enyaq.



Erik Söderholm

7. Soldrivna bilen Aptera sägs vara redo för produktion

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 08 jan. 2025 Publicerad 08 jan. 2025

Det Kalifornienbaserade företaget Aptera Motors har presenterat den slutgiltiga produktionsversionen av sin soldrivna elbil, som också heter Aptera.



En cool trehjuling driven enbart av solljus.



Solpanelerna på taket är det som driver bilen. Perfekt för soliga länder.



Visionen är ett enkelt liv i solen med lite camping.

Avtäckningen skedde under elektronikmässan CES i Las Vegas.

Apera Motors, som tidigare kämpat med finansiering, är tillbaka med en uppdaterad version av sin futuristiska trehjuliga elbil. Företaget hävdar att bilen är den mest effektiva transportlösningen på planeten, tack vare sin förmåga att generera energi från solen.

Soldriven räckvidd

Apera är utrustad med 700 watt integrerade solceller, vilket enligt företaget ska ge upp till 64 km soldriven körning per dag. Den totala räckvidden på en laddning anges till 644 km. Tidigare har Apera talat om en räckvidd på upp till 1600 km, men de uppgifterna verkar nu vara nedskrivna.

För den som inte bor i ett soldränkt område kan Apera snabbbladdas på under en timme. Apera hävdar att de flesta förare i exempelvis Kalifornien inte kommer att behöva ladda bilen alls, tack vare den rikliga tillgången på solljus.

Samarbetar med Pininfarina

För att maximera effektiviteten har Apera samarbetat med den italienska designfirman **Pininfarina**, känd för sin expertis inom aerodynamik. Resultatet är en bil med en extremt låg luftmotståndskoefficient på 0,13 Cd.

Bilen har en lättviktschassi i kompositmaterial och tre elmotorer, en i varje hjul, vilket ger fyrhjulsdraft. Apera gör 0-100 km/h på fyra sekunder och har en toppfart på 160 km/h.

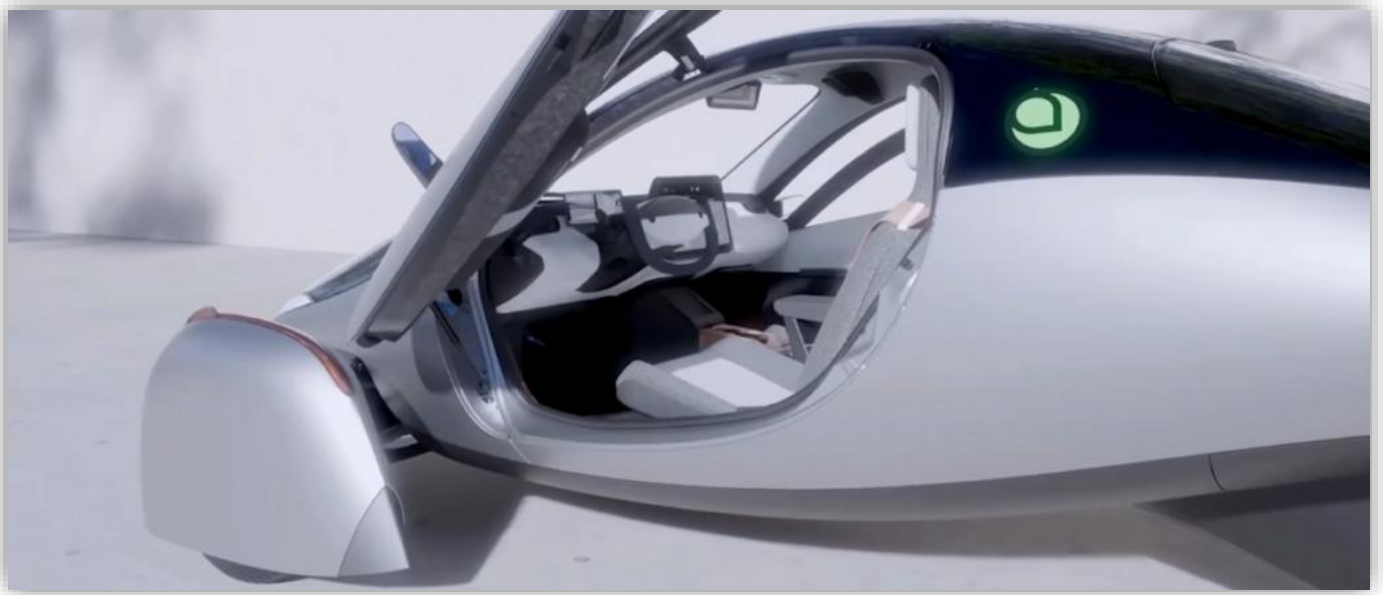
1,7 miljarder dollar i förhandsbokningar

Apera uppger att de har tagit emot förhandsbokningar till ett värde av 1,7 miljarder dollar, vilket motsvarar cirka 18 miljarder kronor.

Totalt har 50 000 bilar reserverats globalt.

Enligt Apera är bilen nu i slutskedet av utvecklingen och genomgår tester för att utvärdera prestanda, räckvidd och laddningskapacitet.

Det återstår att se om Apera verkligen kan leva upp till förväntningarna och nå massproduktion. Företaget har tidigare misslyckats med att säkra finansiering, men nu hoppas man på att crowdfunding och privata investeringar ska bana väg för en framgångsrik lansering.



Välkommen in i en Aptera.

Fakta:

- **Märke:** Aptera
- **Modell:** Aptera
- **Motor:** Tre elmotorer
- **Batteri:** –
- **Räckvidd:** 644 km
- **Laddning:** Snabbladdning på under en timme
- **Förbrukning:** –
- **Pris:** Cirka 34 000 dollar (cirka 360 000 kronor)
- **Lansering:** –

Läs också:



Nya bilen smälter i solen



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

8. Kommer i alla BMW: Hela vindrutan blir en skärm

Av Maths Nilsson

7 januari 2025, 18:40

Nu visar BMW upp sitt nya supersystem som ska ta märket förbi Tesla. Nya Panoramic Vision använder hela vindrutan. BMW lovar att det ska komma i alla nya bilmodeller.



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

Tyska biltillverkare har beskyllts för att ha kommit på efterkälken tekniskt. Nu tar BMW ett stort steg för att försöka få tillbaka ledartröjan. På Consumer Electronics Show 2025 i Las Vegas visar de nu upp BMW Panoramic Vision. Operativsystemet som ligger till grund kommer att introduceras i alla nya BMW-modeller från slutet av 2025.

Systemet använder hela vindrutan och list i nederkanten på vindrutan för information till föraren – och passagerarna.

– Högteknologi möter mycket intuitiv drift – ett kvarts sekel av banbrytande arbete och teknologiskt ledarskap inom driftkoncept har kanaliserats in i nya BMW Panoramic iDrive, säger Frank Weber, styrelsemedlem för BMW AG, ansvarig för utveckling.

Enligt BMW är det ett av världens bästa operativsystem som ska försöka ställa Tesla och kinesiska konkurrenter schack matt.

– Grunden utgörs av det nya BMW Operating System X. Med detta framsteg ger vi ett av världens bästa och mest omfattande infotainmentsystem ännu större kapacitet och sätter återigen industrins riktmärke för multimodal interaktion. Från och med den första serieproducerade Neue Klasse-modellen i slutet av detta år kommer nya BMW Panoramic iDrive att utgöra en integrerad del av alla framtida BMW-modeller, säger Frank Weber.

Den centrala delen är en Head-Up Display som projicerar innehåll som reflekterar synlig information från A-stolpe till A-stolpe på en svart tryckt yta i den nedre delen av vindrutan. Denna information är synlig för alla passagerare. Den viktigaste körinformationen projiceras direkt i förarens synfält ovanför ratten. Föraren kan anpassa innehållet i de centrala och högra områdena via den centrala displayen.

Dessutom kommer den nya BMW 3D Head-Up Display (tillval) ovanför BMW Panoramic Vision visar integrerad navigations- och automatiserad körinformation direkt i förarens synfält. En ny multifunktionsratten ska kunna användas av föraren för att styra systemet. Knapparna har aktiv haptisk feedback med en relief-liknande yta, vilket ska göra dem lätta att lokalisera och så att föraren inte behöver avleda blicken från vägen.

BMW presenterar också ett nytt operativsystem som de kallar för BMW Operating System X. Liksom BMW Operating System 9 är det baserat på en Android Open Source Project (AOSP) mjukvarustack. Systemet gör det möjligt att få BMW Panoramic Vision, BMW 3D Head-Up Display (tillval), central display och multifunktionsratt att fungera tillsammans.

LÄS MER:

- [Nu förvandlar BMW hela vindrutan till en skärm](#)
- [BMW:s klassiska 3-serie återföds som hypermodern elbil](#)
- [Så här kommer BMW:s nya elbil att se ut](#)
- [Fansen jublar: BMW tar tillbaka klassisk njurgrill](#)
- ["Nya EU-reglerna Euro 7 slutet för förbränningsmotorn"](#)
- [Så dyra är reservdelar till Tesla Cybertruck](#)

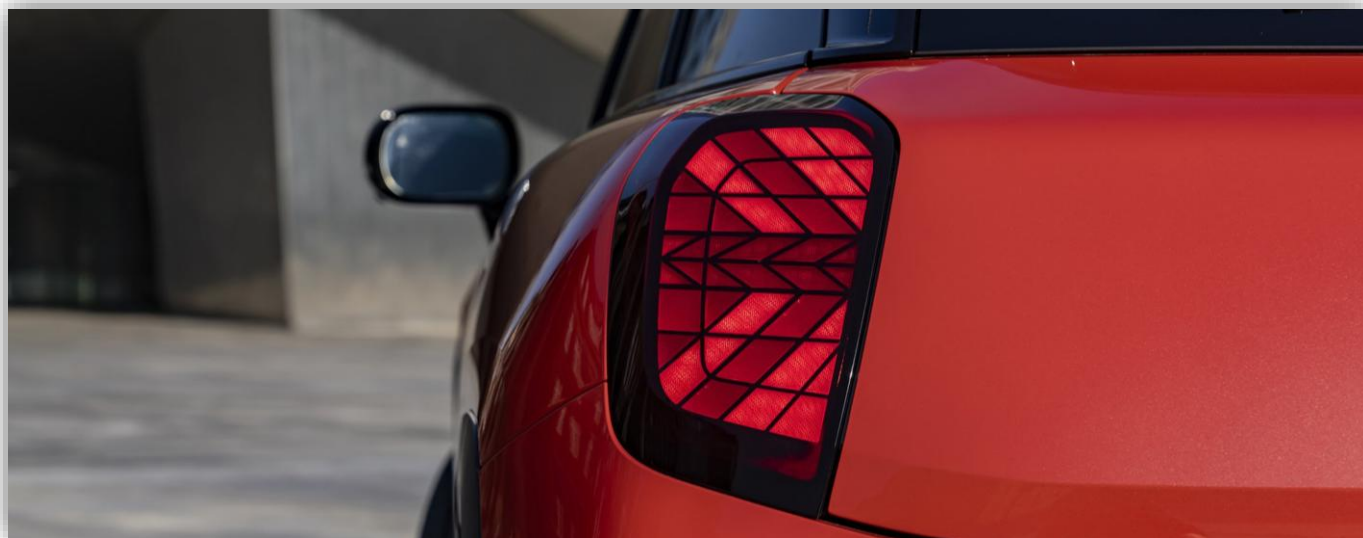




9. Här är landet som är ny etta på elbilstoppen

Av Carl Undéhn 7 jan 2025

Norge fortsatte att imponera under 2024 då hela 89 procent av alla nya bilar där var helt eldrivna.



Vårt västra grannland sticker ut och är långt före alla andra marknader vad gäller omställningen till eldrift. Men Norge är också en förhållandevis liten bilmärknad.

Totalt såldes det där 102.000 elbilar under 2024. Landet som under flera år varit störst på elbilar när det kommer till antal heter Tyskland. Men så är det inte längre, för nu har Storbritannien gått om som det land i Europa där det under förra året såldes flest elbilar. Det visar nya siffror från analysfirman Schmidt Automotive Research.

I Storbritannien kom det ut 381.970 nya elbilar på vägarna, jämfört med 380.609 exemplar i Tyskland som därmed hamnade knappt efter och fick nöja sig med en andraplats. Vad gäller marknadsandel låg Storbritannien med 20 procent elbilar däremot en bra bit före Tyskland, där de eldrivna modellerna stod för 13,5 procent.

Under 2024 rasade försäljningen av elbilar i Tyskland med en fjärdedel jämfört med året innan. En bidragande orsak till det är att regeringen där tog bort landets klimatbonus för elbilar över en natt i slutet av 2023.

I Sverige stod elbilarna under 2024 för 35 procent av alla nya bilar som registrerades. Totalt uppgick antalet här till 94.332 nya elbilar under förra året.



Carl Undéhn

Läs mer:



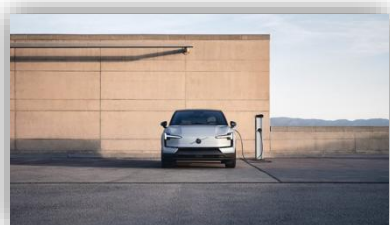
Priset klart för Afeela 1 – första modellen från Sony och Honda



Zeekr inleder global satsning på supersnabb laddning



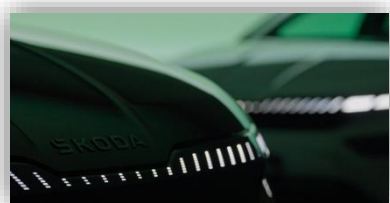
Uppgift: därför stoppas nya eldrivna Mini Cooper som cab



Rekord igen – så många bilar och elbilar sålde Volvo 2024



Därför blir en laddkö i Dalarna en internationell nyhet



Datum spikat: då visas nya Skoda Enyaq



10. Körkort för manuell växellåda hotat – ”inga manuella elbilar”

Av Magnus Fröderberg

2025-01-08

Allt fler tar körkort för automat samtidigt som utbudet av manuellt växlade bilar minskar. Det kan bli omöjligt att ta körkort för manuell växellåda framöver.



Allt färre tar körkort för manuell växellåda.

Redan för tre år sedan tog 46 procent av alla körkort för automatväxlad bil i Stockholms län. Då var riksgenomsnittet 25 procent. I dag är rikssnittet 39 procent enligt preliminära siffror från Trafikverket.

Myndigheten har svårt att få fram manuellt växlade bilar till dem som trots trenden väljer att ta körkort för manuell växellåda.

– **Det kommer säkerligen bli ännu svårare.** I dag har vi sex bilmodeller att välja mellan. Elbilen är ju alternativet som finns i dag, och där finns egentligen ingen manuell växellåda, säger Ove Lommered regionchef för förarproven på Trafikverket [till DN](#).

Läs även: [Volkswagen säger "Nein!" till manuella växellådor](#)

2035 blir det förbjudet att sälja nya bilar med förbränningsmotor med undantag för små tillverkare som gör färre än tusen bilar per år. Det kan göra det helt omöjligt att köpa nya bilar med manuell växellåda. Många biltillverkare ställer dock om tidigare än så.

Läs även: [Körkortsåldern sänks troligen till 17 år – "Barn med körkort!"](#)**Fortsatt behov av körkort för manuell växellåda**

Trafikverket räknar dock med ett fortsatt behov av körkort för manuellt växlade bilar.

– **Till exempel polis, räddningstjänst** och de som kör bärgningsbilar behöver ofta kunna förflytta vilket fordon som helst i sin tjänst. Det gör att det finns en kravbild i professionen, säger Sofia Lindahl, kommunikator på Trafikverket.

För att underlätta körning inom Europa är körkortsbehörigheter en fråga för EU. Ett nytt körkortsdirektiv är på gång, med bland annat **sänkt körkortsålder för bil till 17 år**.

– **I slutändan beror allt på** vad medlemsländerna beslutar, säger Ove Lommered.

Läs även: [Regeringen: Det ska bli dyrare att ta körkort](#)**Fel körkort kan ge höga böter**

Vad blir konsekvensen om man blir tagen av polisen i en manuellt växlad bil, men har körkort begränsat till automatlåda.

Polisens presstjänst svarar att brottet är olovlig körning, ett brott som går vidare till tingsrätten där ministraffet är 30 dagsböter, vilket innebär upp till 30 000 kronor beroende på inkomst.

Läs även: [Svenska körkort får ny design och nya funktioner efter nyår](#)

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

Email: magnus@automotorsport.se

TRAILER

11. Scania etta under 2024!

Publicerad 2025-01-02 kl 09:30 Text: Rutger Andersson

Scania blev marknadsledare 2024. Under året rullade det ut 2.554 nya Scania i Sverige och detta ger en marknadsandel på hela 48,8 procent.



Scania blev marknadsledare i Sverige under 2024.

Under årets finalmånad nyregistrerades det 219 tunga lastbilar med Scantias logga i fronten. Volvo som nyregistrerade 152 tunga lastbilar i december och 2.096 under helåret är klar tvåa.

Mercedes som under året rullat ut 377 nya tunga lastbilar är det största importmärket före MAN och DAF. Detta visar den statistik som publiceras av Mobility Sweden.

Jämfört med 2023 års mycket höga totalmarknad för tunga lastbilar, 6.622, minskade den med drygt 20 procent under 2024. 393 nya tunga lastbilar i december gör att den stannade på 5.230 enheter.



Rutger Andersson

Tunga Lastbilar i Sverige

	2024	2023	2024	2023	2024	2023
	Dec	Dec	Jan-Dec	Jan-Dec	Andel Jan-Dec	Andel Jan-Dec
Scania	219	168	<u>2.554</u>	<u>2.862</u>	48,8·%	43,2·%
Volvo	152	271	<u>2.096</u>	<u>2.984</u>	40,1·%	45,1·%
Mercedes	13	35	377	474	7,2·%	7,2·%
MAN	6	10	91	127	1,7·%	1,9·%
DAF	3	3	86	143	1,6·%	2,2·%
Iveco	0	1	5	7	0,1·%	0,1·%
Övriga	0	2	21	25	0,3·%	0,3·%
Totalt	393	490	<u>5.230</u>	<u>6.622</u>	100·%	100·%

Källa: [Mobility Sweden](#)



12. Lancia Aurelia B20GT 1951

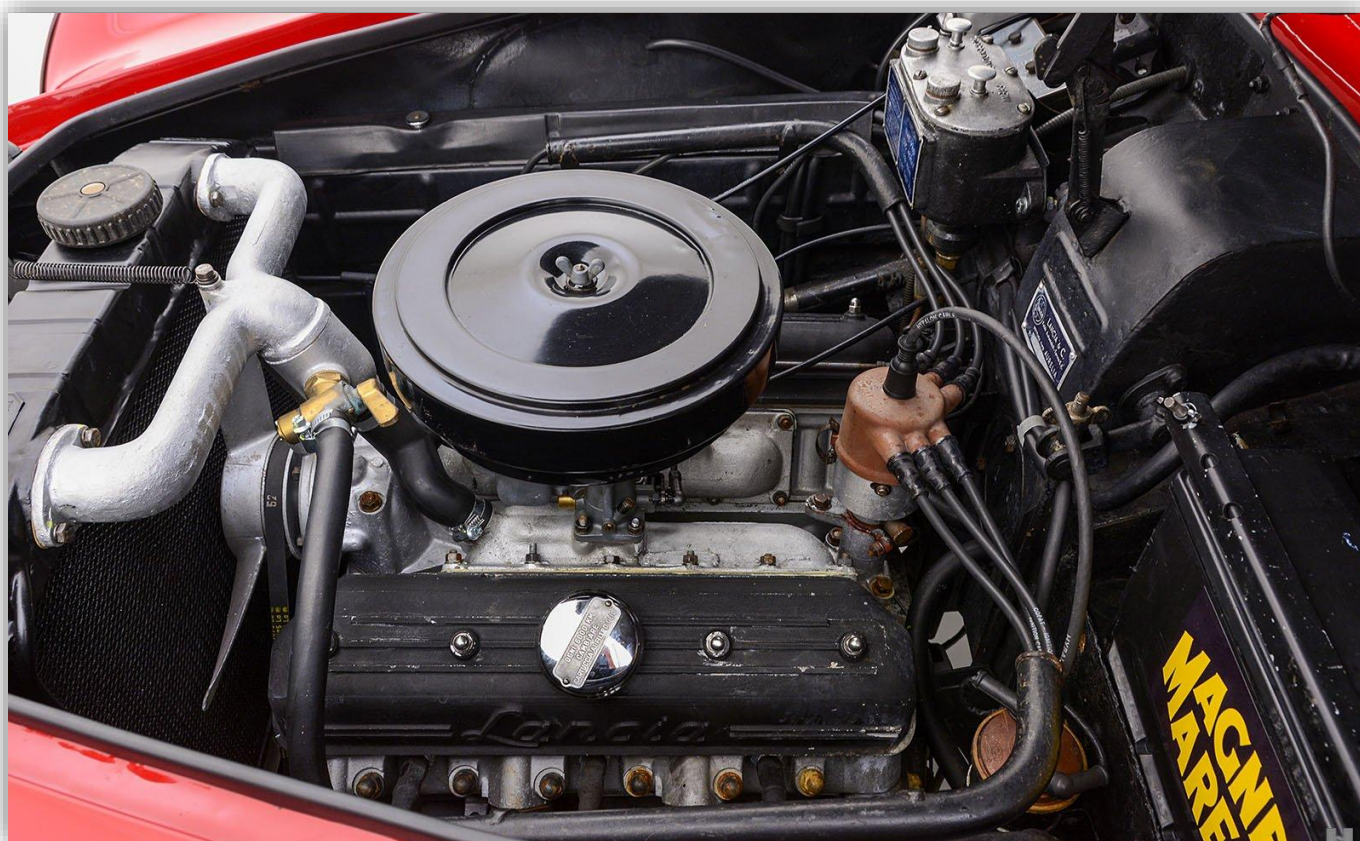


Lancia är känt för att bygga Italiens mest utsökt utformade, skickligt konstruerade bilar. Deras noggranna uppmärksamhet på detaljer ledde dem ofta in på en väg av ekonomisk kamp, men de principer som grundaren Vincenzo Lancia lade fram drev hans ingenjörer att skapa några av de mest inflytelserika bilarna genom tiderna. Många av Lancias förkrigsinnovationer, som individuell fjädring och monocoque-chassi, kulminerade med den revolutionerande Aurelia från 1951.





Utvecklingen av det nya flaggskeppet började under andra världskriget och de första produktionsmodellerna kom 1951. Sedan 1919 experimenterade Lancia med en monocoque-chassikonstruktion, som naturligtvis utvecklades till den nya Aurelia. I samband med det styva golvet och karossen fanns ett oberoende fjädringssystem, med länkar bak som var anslutna till den aktermonterade transaxeln. Transaxeluppsättningen gav inte bara Aurelia exceptionell balans i väghållningen, utan möjliggjorde också en låg drivaxeltunnel, vilket begränsade intrånget i kupén och gav plats för sex passagerare i Berlina-modellerna.





Andra funktioner inkluderade invändiga bakbromsar och världens första serietillverkade V6-motor komplett med halvfariska förbränningskammare. Som med nästan alla Lancia-bilar debuterade B10 Aurelia som en fyradörrars Berlina, med B20 coupé, B24 spider och halvintegrerade modeller som följde efter.

För att demonstrera kapaciteten hos sin revolutionerande nya GT-bil ställde Lancia upp med fyra B20 GT i 2-litersklassen i 1951 års Mille Miglia. Direkt visade Aurelias rena klackar för resten av 2-litersfältet. När skyfallen kom började Giovanni Braccos och Umberto Magliolis B20 GT närma sig ledarna, varav de flesta satt i maskiner med två eller fler gånger så stor slagvolym som Aurelia! Efter en genuint heroisk körning tog Bracco och Maglioli tillbaka över fem minuter på den ledande 4,1-liters Ferrarin och minskade gapet till bara 20 minuter när den rutiga flaggan föll efter 13 timmars racing. Med den sensationella andra-platsen totalt i Mille Miglia blev Aurelia en omedelbar hjälte för tusentals italienare. Fler framgångar skulle följa i liknande ansträngande evenemang som Carrera Panamericana och Targa Florio där Lancias skickliga köregenskaper och tillförlitlighet betalade sig i utdelning. Aurelia är fortfarande ett populärt val för dagens retrospektiva evenemang, och entusiaster eftertraktar dessa anmärkningsvärda bilar för deras prestanda, kvalitet och utsökta skönhet.

Här erbjuds stolt en av de tidigaste kända Aurelia B20 GT-coupeerna som finns. Chassinummer B20 1047 är från den första omgången av 98 förseriemodeller, och italienska Aurelia Register tror att detta är ett sällsynt Viotti-byggt exemplar. Även om Aurelia B20 allmänt anses vara ett av Pininfarinas mästerverk, konstruerades de tidigaste förseriebilarna av Carrozzeria Ghia eller i fallet med en handfull Aurelias, Carrozzeria Viotti. Chassi 1047 skickades iväg den 18 juli 1951 och var färdigt i beige *metallizzato* över en *interiör i nocciola-tyg* (hasselnot).



Den stannade kvar i Italien fram till 1990-talet, där den senare restaurerades och uppdaterades med den önskvärda golvförskjutningen och sportgrenröret i tidig stil med dubbla Weber 32 DR 7 SP-förgasare. Efter den italienska restaureringen tillbringade bilen tid i England innan den kom till USA. År 2014 fick den en stor mekanisk service och trimning, innan den erbjöds till försäljning på västkusten. I händerna på den senaste ägaren reste Aurelia till östkusten, där den överlämnades till specialisterna på Automotive Restorations, Inc, för att få en högkvalitativ restaurering på totalt över 100 000 dollar. Karossen togs ner till ren metall, metallarbetet reparerades och korrigerades noggrant och lackerades om i denna slående nyans av klarrött. Dessutom gjordes en fullständig omtrimning av interiören, tillsammans med ytterligare mekanisk sortering och trimning.

Fortfarande färsk från restaureringen 2017, presenterar denna fantastiska Lancia Aurelia i enastående skick. Kroppen är avskalad och fri från onödiga tunga kromdetaljer och skräp, och är rak och krispig, med utmärkt paneljustering. Ljusdetaljer och inredning har restaurerats efter behov, för att inkludera korrekta finrenoverade stötfångare, räfflade Carello-strålkastare och bärnstensfärgade dimljus, och restaurerade färgkodade stålfälgar, ordentliga Michelin X radialer och nya lättmetallfälgar.

Som en del av det senaste arbetet har interiören klätts om helt och hållet med Fawn-läder på sätena och panelerna. Klädseln är stram och smidig och visar endast lätt användning sedan projektet avslutades. Instrumenten är en särskild höjdpunkt i cockpiten, med distinkta gröna siffror på en metallisk guldbakgrund, allt placerat i en metallpanel i karossfärg. En ny Aurelia-ratt i originalstil monterades till stora kostnader och ersatte det spruckna originalet. Den har också kvar den föredragna golvväxelspaken, som bäst passar den sportiga karaktären hos B20 GT Coupé.

Uppgifter visar att denna Aurelia hade ytterligare mekanisk sortering av Automotive Restorations, med arbete inklusive ombyggda förgasare, nya gummibränsleledningar, ombyggd fördelare och fräschade fjädringsbussningar. V6-motorn på 1 991 cc presenteras i utmärkt skick, med finish av god kvalitet och detaljer under huven. Få bilar från den här tiden kan jämföras med Lancia Aurelia när det gäller ren körglädje, och detta fantastiska och mycket eftertraktade exemplar kommer säkert att glädja sin nästa ägare. Den är troligen en av de tidigaste överlevande B20 GT-bilarna som finns kvar och kan delta i praktiskt taget alla prestigefyllda körevenemang, inklusive Mille Miglia, där Bracco och Maglioli skapade legenden om Aurelia för nästan 70 år sedan.

13. En kort historia om Model T Ford

Lästid: cirka 16 minuter

Skriven av Jon Branch | Den 10 december 2018

Allt du behöver veta

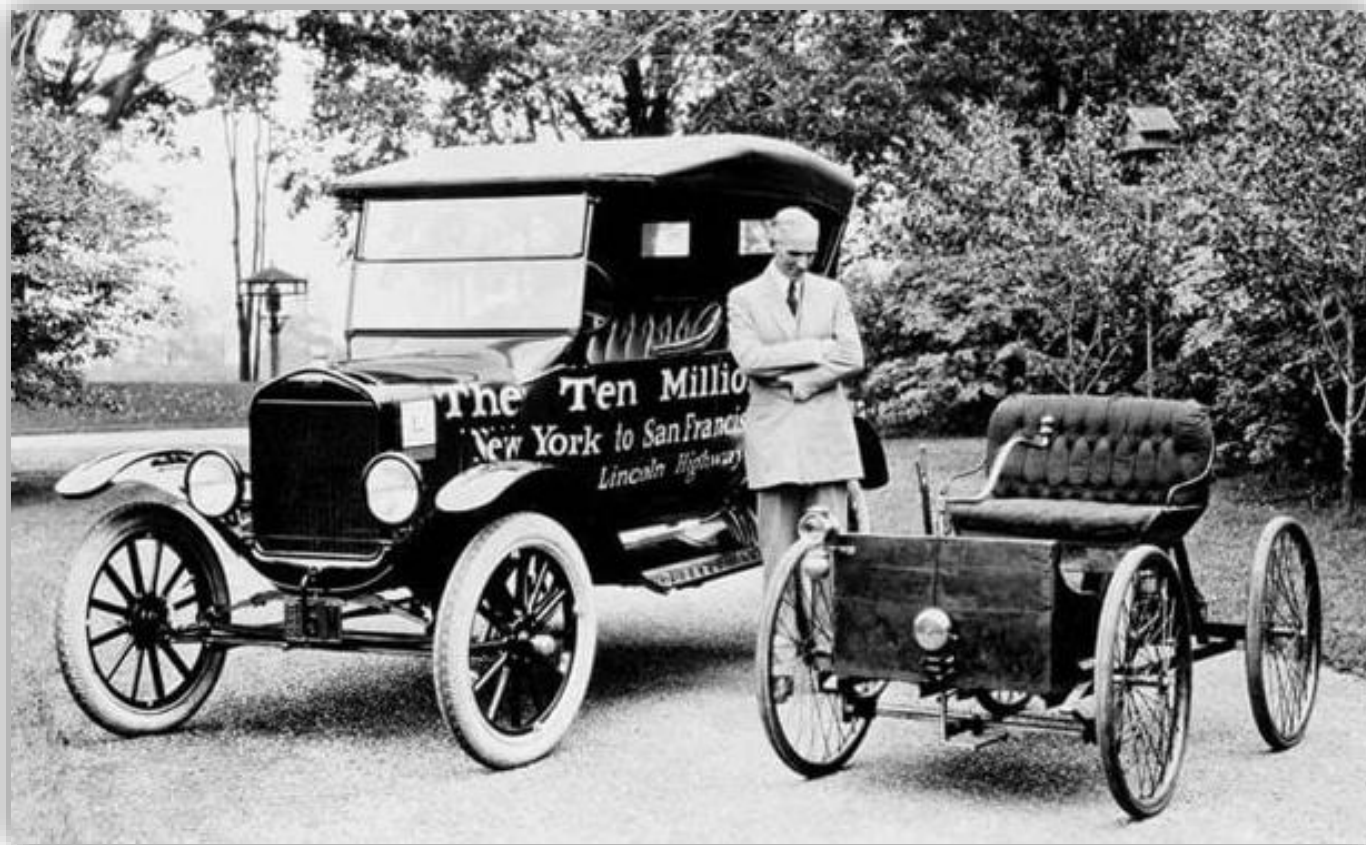


Början av Ford Motor Company

Henry Fords Model T var det visionära genombrottet som gjorde att miljontals vanliga medelklassmänniskor kunde äga motorfordon och öppnade upp en ny era av mobilitet för människor och varor. I en tid då hästen och järnvägen var det dominerande transportmedlet på land, var Model T tvungen att övervinna en mängd hinder för att nå den framgång den åtnjöt.

Skiftet mellan 1800-talet och 1900-talet var en tid då vägarna mestadels var grusvägar som korsades av hästar som drog kärror, vagnar, diligenser och ibland "Surrey med en frans på toppen". Bilar hade funnits i ett par decennier eller så men var sällsynta, dyra och mycket mer temperamentsfulla än den genomsnittliga hästen.

Den tekniska expertisen för att underhålla ett fordon som drivs av en förbränningsmotor var inte utbredd: och tillgången på bränsle och olja var inte heller så utbredd. När vi tänker på den miljö som Henry Ford bestämde sig för att marknadsföra sina bilar i kan vi se att han tog en enorm risk. Chansningen lönade sig och Model T skulle visa sig bli framgångsrik långt utöver vad de flesta, inklusive [Henry Ford](#), kunde ha hoppats på eller förväntat sig.



Henry Ford hade arbetat med design av bilar innan Model T designades, och hans första kända design var hans Quadricycle från 1896. År 1899 lämnade han det jobb han hade på Edison och var en kort tid involverad i Detroit Automobile Company men lämnade det när det upphörde med sin verksamhet 1900. Ford gick vidare under perioden fram till 1902 med att bilda ett företag som hette Henry Ford Company, men som han avgick från, och lyckades med det samtidigt som han behöll sina namnrättigheter. Detta företag ombildades senare och blev Cadillac.

Henry Ford arbetade med ett antal bilkonstruktioner och producerade slutligen en 80 hk racerbil som han byggde i samarbete med en tävlingscyklist vid namn Tom Cooper. Denna bil kördes av Barney Oldfield 1902, en tävling han vann. Barney döpte bilen till "999" efter det berömda New York Central and Hudson River Railroad-lokomotivet från den tiden: ett lok som påstods kunna göra 100 mph och som ledde upp den prestigefyllda "Empire State Express" som gick mellan New York City och Buffalo.

Detta gav Ford en välkommen publicitet och en gammal vän vid namn Alexander Y. Malcomson, som var i kolindustrin, kom överens med Ford om att skapa ett företag som de kallade Ford & Malcomson, Ltd. med avsikt att tillverka bilar.

Det nya företaget skrev kontrakt med en mekanisk verkstad som ägdes av John och Horace E. Dodge för leverans av delar till Ford & Malcomson-bilarna. Dessvärre gick försäljningen för långsamt för att upprätthålla ett tillräckligt kassaflöde för att de skulle kunna vara ekonomiskt bärkraftiga.

Detta ledde till att ett antal andra investerare blev involverade, bland annat bröderna Dodge, och företaget ombildades till Ford Motor Company den 16 juni 1903.

Ford Motor Companys första bil var Model A från 1903. Ford Motor Company hade fötts och arbetet började med att skapa en bil som vanliga människor skulle ha råd med, som skulle vara pålitlig och kapabel att hantera de grusvägar och hårda förhållanden som den skulle möta på den amerikanska landsbygden.

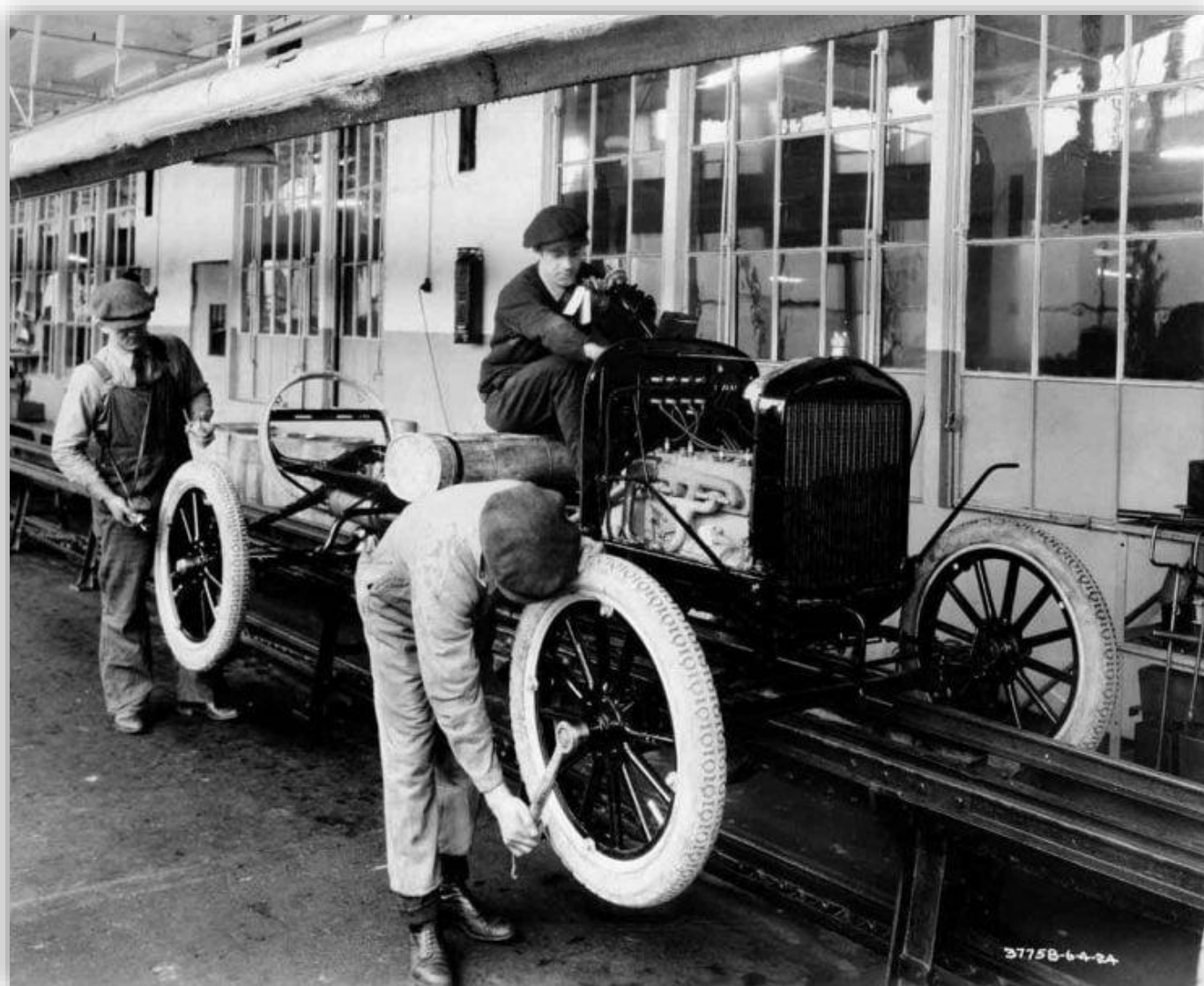


Ford Model T – Design

Henry Ford kallade sin första modell för Model A (ett namn som han senare skulle återuppliva för den modell som följde Model T), och sedan arbetade han sig igenom alfabetet tills han kom till Model T-designen. När han kom till Model T hade han samlat ihop ett designsteam som inkluderade Childe Harold Wills, Joseph A. Galamb, Eugene Farkas, Henry Love, CJ Smith, Gus Degner och Peter E. Martin. Henry Ford arbetade alltså inte längre med projektet själv. Designteamet arbetade med prototyper tills de 1908 hade en fungerande produktionsmodell.

Henry Ford och hans ingenjörsteam var medvetna om de fallgropar som gjorde att bilar från den tiden var opålitliga och de arbetade för att eliminera så många potentiella felkällor som möjligt. Motorn var en enkel 20hk bensin fyrcylindrig på 177 kubiktum. (2,9 liter) kapacitet, monterad framtill på fordonet. Den motorn var gjord för att kunna elda bensin, fotogen eller etanol och var gjord för att vara lätt att reparera. Den hade ett löstagbart cylinderhuvud och vattenkylning. De första 2 447 motorerna använde en mekanisk vattenpump för att cirkulera kylvatten: därefter användes ett enklare termosifonsystem. Motorn tillverkades så att den kunde använda bränslen som var vanliga på landsbygden.

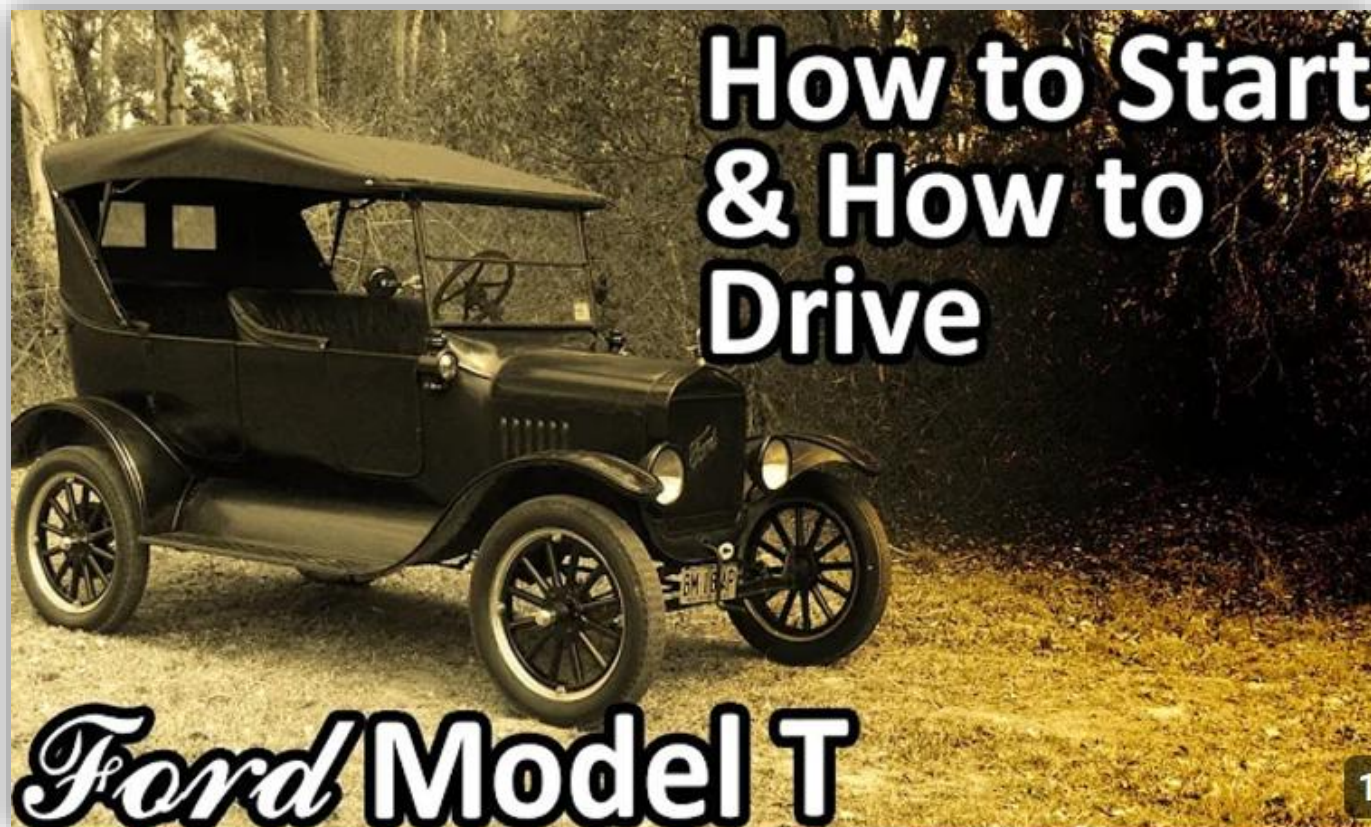
Fotogen var ett vanligt bränsle för jordbrukstraktorer och stationära motorer, etanol var en hemodlad alkohol som var måttligt populär tills den blev otillgänglig i och med förbudstiden 1919. Så förbudet hindrade inte bara människor från att dricka alkohol, det hindrade Fords från att dricka det också. Model T:s bränsletank rymde 10 US gallon bränsle och var placerad under framsätet.



Bränsle matades till motorn av gravitationen och som ett resultat upptäckte ägarna att bilen kunde uppleva bränslebrist om de körde uppför en riktigt brant sluttning. Lösningen på det problemet var att backa uppför en brant backe, vilket också var bättre i och med att backväxeln var lägst. Nackdelen med det var att hjulen slirade på lösa eller hala ytor.

Fords ingenjörer var väl medvetna om behovet av att skydda det potentiellt ömtåliga tändsystemet från vatten och bestämde sig därför för att använda en lågspänningsmagnet som var monterad på svänghjulet och därmed täckt av svänghjulshuset. Denna magnet levererade ström till darrspolar (vibratorspolar) för att ge den nödvändiga elektriska spänningen till tändstiften. Detta var ett system som var vanligt för stationära motorer och var därför mer sannolikt bekant för mekaniker på den amerikanska landsbygden. Starten av motorn gjordes genom att veva upp veveven framtill på bilen. Med sitt låga kompressionsförhållande var motorn gjord för att vara relativt lätt att dra igång och lågspänningsmagneten gav tillräcklig gnista vid låga varvtal.

År 1908 var det inte många som var vana vid att köra bil. Det här var på den tiden innan synkronin hade uppfunnits och därför användes ibland ett rakt snitt glidväxelsystem, men en sådan "krasch"-växellåda är svår att lära sig att använda på ett bra sätt. Fords ingenjörer förstod detta och valde istället att använda en epicyklisk växellåda (planetväxellåda) med drivband som skulle eliminera svårigheten vid växling. Växellådan använde en våt koppling och hade två växlar framåt och en backväxel, även om den annonserades som en "treväxlad" växellåda.



FILM: <https://youtu.be/QxfHMTgg2d8>

Att köra Model T skilde sig mycket från de kontroller vi är vana vid nuförtiden. De allra flesta som skulle köpa en Model T skulle inte ha någon erfarenhet av att köra en bil alls, så kontrollerna utformades med det i åtanke. Gaspedalen var en spak på ratten och det fanns även ett reglage för att föra fram/bromsa tändgnistan. På golvet låg tre pedaler; Den högra pedalen för bromsen, centrum för att växla mellan back- och framåtväxel och den vänstra pedalen som användes tillsammans med en växelspak var kopplingen och användes för att växla mellan lågväxel, neutral och högväxel.

Växellådan skickade sin kraft till bakhjulen via ett vridmomentrör. Vridmomentröret ger ett externt rör runt en tunn drivaxel och det tjänade syftet att lokalisera bakaxeln korrekt. Detta var nödvändigt eftersom Model T använde tvärgående bladfjädrar som inte gav stöd framåt/bakåt: så vridmomentröret tillhandahöll den funktionen. Logiken i att använda tvärställda bladfjädrar var att möjliggöra mer hjulrörelse och därmed göra det möjligt för Model T att ta sig fram på grova banor på ett kompetent sätt.

Model T var inte försedd med bromsar på hjulen utan endast på transmissionen. Modeller i senare produktion försågs så småningom med bakhjulsbromsar som tillval. Till en början blev bakhjulsbromsar på eftermarknaden tillgängliga från tredjepartstillverkare, och detta pressade i slutändan Ford att tillhandahålla dem. Växellådsbromsen manövrerades med höger fotpedal och det fanns också en handbromsspak på bilens golv. Bilen kunde komma upp i hastigheter på cirka 40-45 mph (65-70 km/h) och med sitt ganska minimalistiska bromssystem verkar det som om den var gjord för att köra, inte för att stanna.

Lamporna i den ursprungliga Model T var inte elektriska. De vanliga lamporna som användes på hästdragna fordon var de lampor som användes på Model T, vilket innebar att den använde acetylenkarbidstrålkastare och oljesidolampor. Elektrisk belysning och elektrisk start blev tillgängliga för Model T sent i produktionen under 1920-talet.



Plow and Pull
 With **FORD** All That 4
 Your **Horses Can**
Pullford \$155 F. O. B.
 Quincy, Ill.


MAKES a practical tractor out of a Ford or most any other car. Easily attached to or removed from the car in thirty minutes. No holes to drill, no springs to remove. **Practical, Durable, Reliable.**

New FAN DEVICE Prevents Heating
 Hundreds **WORKING NOW** for Satisfied and Enthusiastic Owners

Pulls plows, harrows, drills, mowers, binders, hay loaders, road graders, wagons, trucks, etc. Steel wheels with roller bearings and tires 10 inches wide, two pairs of hardened Vanadium steel pinions, one for plowing and one for hauling speed. A tractor with the reliability and durability of the Ford car. Prompt shipment. Write for catalog.

It was the Pullford attached to Ford cars pulling two 12-inch plows running on Kerosene, equipped with new fan device, that made a most successful demonstration at Fremont, Nebraska.

PULLFORD COMPANY, Box 319C
 Telephone No. 84 **Walton Heights, QUINCY, ILLINOIS**

Model T gjordes för att vara mycket användbar i jordbruksmiljöer. Den kan användas som en stationär strömkälla genom att ta bort ett av dess drivhjul och använda en rem och remskiva för att driva en elektrisk generator, tröskverk, såg, transportband eller vattenpump till exempel. Den var i hög grad en föregångare till de utilitaristiska Land Rover och Jeep.

Under sin produktionstid anpassades Model T till alla möjliga användningsområden, bland annat gjordes den till en järnvägsvagn. Många eftermarknadstillverkare erbjöd olika sätt att utrusta och anpassa din Model T efter dina specifika behov. Det fanns till och med halvbandskonverteringar för att göra det möjligt för en Model T att korsa snö.

Massproduktion av T-Ford

T-modellen kom i småskalig produktion under hösten/hösten 1908. När Model T först introducerades tillverkades den med i stort sett samma metodik som de andra bilarna från den eran. Den tillverkades för hand bit för bit. Under den första månaden byggdes bara elva bilar. Dessa tidiga handbyggda bilar fanns i en mängd olika färger och detta skulle förbli sant fram till 1912.

Model T tillverkades också i en rad olika karossstilar; de sexsitsiga stadsbilarna var målade i grått, femsitsiga touringbilar var röda, och grönt var tillgängligt för touringbilar, stadsbilar, tvåsitsiga coupéer/runabouts och Landaulets. Alla modeller byggdes på samma chassi med en hjulbas på 100". År 1912 var alla Model T lackerade i midnattsblått med svarta stänkskärmar, och 1914 bestämde Henry Ford att kunderna kunde få vilken färg de ville så länge den var svart, och så var bilarna som tillverkades efter den tiden svarta.

Lackteknik var en vetenskap under utveckling och den svarta färgen sägs ha varit snabba-retorkande och därför mer bekväm att använda i Fords produktionslinjemiljö vid den tiden. Vi bör också komma ihåg att priset på Model T ständigt sjönk i takt med att massproduktionen blev mer effektiv.



År 1910 hade 12 000 T-bilar tillverkats, men Ford ansträngde sig för att hålla jämna steg med efterfrågan. Det behövdes nya metoder för att bygga bilarna och därför flyttade Ford till en ny produktionsanläggning, Highland Park Complex. För den nya anläggningen satte ett produktionsteam bestående av Childe Harold Wills, Clarence Avery, Peter E. Martin och Charles E. Sorensen igång med att skapa en produktionslinje som skulle öka produktionen dramatiskt.

Henry Ford och hans team förstod principen "Övning ger färdighet" och därmed att om en arbetare hade en enkel uppsättning uppgifter att utföra så skulle de bli mycket erfarna och experter på vad de gjorde. Så Ford och hans team analyserade processen för att bygga en Model T och bröt ner den så att varje arbetare hade ett begränsat antal färdigheter att lära sig och tillämpa, och därmed kunde bli mycket erfarna på sitt jobb.

Med dessa nya produktionslinjemetoder minskade byggtiden för en Model T från 12,5 timmar till 93 minuter 1914. Priset på Model T var också på väg att sjunka snabbt från den ursprungliga handbyggda kostnaden på 825 dollar 1908 ner till en massproducerad kostnad på 360 dollar 1916.

Modell T-Ford går i krig

Henry Ford var en övertygad pacifist och var inte alls benägen att se sin Model T användas under första världskriget, trots att den då var känd som "The War To End All Wars". Henry Ford ville inte blanda in sig själv eller sitt företag i att bygga specialiserade versioner av Model T för militärt bruk, men han var villig att sälja Model T rullande chassin och reservdelar till militären och ambulanstjänsterna i nationer som var inblandade i konflikten så att de kunde konvertera hur de ville.



Den kanske mest kända konverteringen för tjänstgöring under första världskriget var som ambulans. Några av dessa ambulanser kördes av personer som skulle bli kända i USA efter kriget, bland annat Walt Disney och Ernest Hemmingway. En Model T-ambulans kunde ta sig till platser som många andra fordon inte kunde, och om den fastnade skulle en grupp soldater normalt kunna lyfta och studsa den tillräckligt för att få loss den. En typisk Model T vägde cirka 1 300 lbs, så det var inte ett tungt fordon.

Det fanns ett stort antal innovativa konverteringar av Model T som gjordes för militär-tjänst. Alla är intressanta och den polska användningen av en Model T för att skapa en tidig pansarbil är en sådan. Polackerna döpte sin bepansrade bil till **Ford FT-B**. Denna Model T-konvertering skapades på två veckor och tjänade den polska armén väl i deras strider mot de ryska bolsjevikerna.

Före kriget hade Model T funnits tillgänglig med många eftermarknadskonverteringar, inklusive en halvbandskonvertering. För användning under första världskriget fanns det till och med en fullbandsversion som skapades och testades.

Vid första världskrigets utbrott 1914 var T-Fordar av modell en del av striden. Dessa Model T köptes av allierade och associerade organisationer från Ford-återförsäljare i Storbritannien och Frankrike, och de första amerikanska fältserviceambulanserna dök upp vid fronten för att transportera franska sårade 1915.

Den franska armén ställde upp med cirka 11 000 Model T för krigsinsatsen. Brittiska styrkor och imperiets styrkor ställde upp någonstans mellan 20 000 och 30 000 och Tin Lizzys användes i fälttågen i Europa, Afrika och Mellanöstern.

Trots att första världskriget hade börjat 1914 var det inte förrän 1917 som USA gick med i kriget. Henry Ford hade varit en framträdande anhängare av "Håll Amerika utanför kriget"-rörelsen, men när USA väl hade bestämt sig för att ge sig in i kampen insåg han att han skulle behöva leverera vad hans nation krävde. 390 000 Model T tillverkades och såldes till den amerikanska armén, varav 15 000 tjänstgjorde med American Expeditionary Force (A.E.F.) i kriget i Europa, och utan tvekan tjänade de till att säkra dess snabba slut.

Generellt sett tjänade Ford Model T anmärkningsvärt bra under första världskriget och var i allmänhet mycket uppskattad av de som bemannade dem, och de som räddades av dem.





Född på nytt: Som en Hot Rod

Produktionen av Ford Model T upphörde 1927 och den ersattes av Ford Model A. Henry Ford berättade för folk att han ville börja om från början med bokstavs-beteckningarna för modellerna, så Model A skulle det bli. Detta lämnade efter sig ett stort lager av Tin Lizzy över hela världen som successivt gick i pension och slutade samla rost i gårdar och lador. Det var under 1950-talet som de övergivna Model T oväntat fick nytt liv.

Den första **"T-bucket" hot rod** skapades av Norm Grabowski i början av 1950-talet. Även om hot rods redan var en populär sak, krediteras Grabowski för att ha byggt den första T-skopan med delar från en Model A och Model T, med några omfattande modifieringar. Motorn han använde var en V8 från hans föräldrars Cadillac: legenden säger att han övertalade sina föräldrar att deras Caddy behövde en ny motor, och han såg sedan till att den "slitna" motorn inte gick till spillo.

Norm Grabowskis modifieringar av hot rod inkluderade en flippad bakfjäder, självmordsframaxel i kombination med sextums distanser bak för att ge bilen en rak hållning. Hans bil var klar i blått med flammor längs sidorna och skapade omedelbart en stil som imiterades i stor utsträckning och som dök upp i olika filmer, framför allt körd av "Kookie" i "77 Sunset Strip", tills den förstördes av en skådespelare på en filminspelning. Efter det gjorde Norm sitt eget stunt körning för sina bilar i filmer.

Så Model T dog inte, den blev bara mycket snabbare: och den visade vad den gick för på dragstripparna. Den fick till och med bromsar bak och fram: vissa hade till och med fallskärmar för att tappa lite fart i slutet av kvartsmilen.

Slutsats

Produktionen av Ford Model T avslutades den 26 maj 1927. Henry Ford och hans son Edsel körde ceremoniellt ut den sista Model T från fabriken och in i historieböckerna. Vid den tidpunkten hade inte mindre än femton miljoner Model T tillverkats, en siffra som sannolikt var mycket större än vad till och med Henry Ford kanske hade räknat med redan 1908 när man tillverkade elva bilar i månaden.



Model T var en banbrytande bil. Det var en pionjär inom massproduktion och en pionjär när det gällde att tillhandahålla bilar som vanliga människor hade råd med. Framför allt var detta bilen som ledde till bilrevolutionen, inte bara i USA och Kanada, utan över hela världen.

Inte bara det utan det tjänade också sitt land i krigstid och räddade många liv, särskilt i sin roll som ambulans. Ford Model T förtjänade sin plats som en amerikansk ikon, utan tvekan är det den mest betydelsefulla bilen under 1900-talet.



Ben Branch

Jon Branch har skrivit oräkneliga officiella köpguider för bilar för eBay Motors genom åren, han har också skrivit för Hagerty, han har länge bidragit till Silodrome och den officiella SSAA Magazine, och han är grundare och chefredaktör för Revivaler.

Jon har gjort radio-, tv-, tidskrifts- och tidningsintervjuer om olika ämnen och har rest mycket efter att ha bott i Storbritannien, Australien, Kina och Hongkong. Det snabbaste han någonsin kört var en Bolwell Nagari, det långsammaste var en Caterpillar D9 och det mest utmanande var en MAN-påhängsvagn från 1950-talet med oväntat bromsfel.



Roger Warolin