



Kaiser Dragon Sedan 1953.

1. Ford Sierra med moderna former.
2. Jaguar XJ-S blev bättre med tiden.
3. Diktator-Mercan ruvar på en hemlighet under skalet.
4. Kolla in denna läckra BMW 1602 som driver på el.
5. Porsches amerikanare.
6. Klassiskt bilmärke: Pegaso.
7. President Trumans limousin till salu.
8. Victoria påhängsmotor.
9. Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom.
10. Volvo som seriefigur!
11. Tältvagnen Combi Camp.
12. Kommer du ihåg Kant-Rust?
13. Quiz.
14. Fredagsfilmen.
15. Triumph-tema på MC-Collection.

Klassiker

1. Ford Sierra med moderna former.

Publicerad 12 maj 2021.

TEXT Fredrik Nyblad.

Beprövad teknik men helt ny form var det som gällde när Ford Sierra lanserades 1982. Köparna gillade kombinationen och i Sverige blev Sierra en storsäljare.



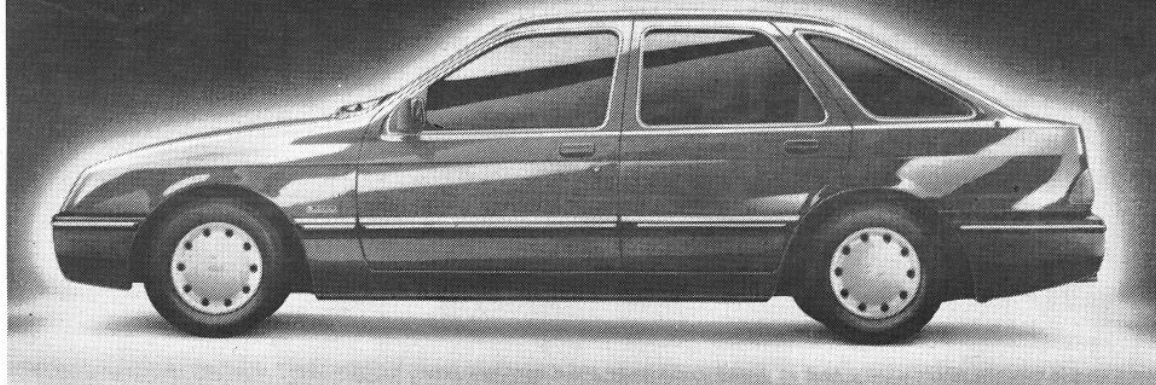
Medan resten av modellprogrammet – från Fiesta till Granada – bestod av kantiga lådor innebar Sierra en total förändring av formspråket. Ersättaren till Taunus och Cortina som presenterades på bilsalongen i Birmingham i september 1982 fick mycket uppmärksamhet. ”Redan första anblicken av Sierra antyder att denna bil är någonting helt nytt. Någonting annorlunda och någonting mycket, mycket spännande” hette det i en broschyr. Här fanns inga utanpåliggande stötfångare som kunde virvla till luftströmmarna – karossen var renradad som en olympisk simmare.

Ford hade försökt förvarna kunderna om den kommande revolutionen. Ett år före hade man visat upp konceptbilen Probe III som hade samma grundform. Luftmotståndet på Probe III angavs till extrema 0,22. När produktionsmodellen Sierra kom hade cw-värdet stigit till 0,34, men även det var mycket lågt vid den här tiden.

I december 1982 presenterades kombimodellen av Sierra.

Kanske lämnade Ford till en början sina mer konservativa köpare i sticket. Cortina, den brittiska varianten av Taunus hade varit en storsäljare. Men till en början gick det trögare att sälja Sierra i Storbritannien, vilket delvis kunde förklaras med bonusar till handlare som sålde ut lagret av Cortina. Men det fanns också kunder som ville ha en mer traditionell sedankaross. Från hösten 1983 kunde de då välja Orion, den nya sedanvarianten av Escort. Från 1987 fanns en fyrdörrarsmodell av Sierra, men då hade Ford redan upprepat sitt misstag att ligga lite före kunderna i smak och lanserat storbilen Scorpio enbart som halvkombi.

DU SER DEN ÖVERALLT



Ja, nästan i alla fall. För Ford Sierra är bilen som ständigt överträffat sina försäljnings-siffror. Anledningarna är flera och här är några:



5 getingar i Expressen som Bästa tjänstebil i sin klass.

TEKNIKENS VÄRLD

Två år i rad vald till Bästa bil i sin klass av Teknikens Värld.



Bästa köp i mellanklassen säger Aftonbladet i sin stora test 9/11-86.

Dessa tunga pressomdömen tillsammans med Ford Sierras omvittnat goda vinterregenskaper och kvalitet gör Ditt val enkelt. Enklast blir det om Du väljer en merutrustad Sierra Laser. Då får Du bl a färgade rutor, centrallås och en elegant specialklädsel utan ett öre i extrakostnad. Men bestäm Dig kvickt – för tillgången är begränsad.

Din Sierra kan utrustas med:

- Tre motoralternativ
- Fyrhjulsdraft med ABS
- Kombi eller Sedan
- Manuell växellåda eller automat

Pris från ca

80.300:-

exkl frakt och ev lokal utrustning.

Bränsledeklaration vid blandad körning: 0,86 (2.0i) – 1,26 (2.8i 4x4) l/mil. Bränslekostnad 1.500 mil: 5.302–7.466 kr (1/7-86).

FORD
REPARATIONS
GARANTI

RÄCKER
SA LÄNGE
DU ÄGER
BILEN.

ROLIG ATT KÖRA. FÖRNUFTIG ATT ÄGA!



Svensk annons från 1987.

I Sverige var Sierra en storsäljare under hela 1980-talet och som bäst hamnade den på en sjätteplats i försäljningsstatistiken 1986 då 10 638 exemplar.



På 1990-talet var formen inte längre udda, resten av bilvärlden hade hunnit ikapp Fords tvålkopp. Därför klarade sig också grundformen i hela elva år. Våren 1993 lades tillverkningen ner och framhjulsdrivna Mondeo ersatte Sierra.



Läs mer om:

**Ford Sierra mot konkurrenterna!**

När Ford Sierra lanserades 1982 var den långtifrån ensam i sin klass – särskilt tuff var den brittiska tjänstebilsmarknaden. Med denna film skulle Fordförsäljarna få argumenten för att kunden skulle välja Sierra framför konkurrenterna. Ett fantastiskt tidsdokument.

**Snabbaste tjänstevapnet.**

Polisens jakt på fartsyndare krävde resurser. Här är den mest mytomspunna civilbilen av dem alla: En Ford Sierra Cosworth 4x4. Den som inte skötte sig hamnade i baksätet...

**Grattis Sierra!**

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 10 januari då Sigurd och Sigbritt har namnsdag firar vi Sierra!

2. Jaguar XJ-S blev bättre med tiden – och byggdes i över 20 år.

Publicerad 1 november 2020.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Jaguars stora GT lanserades under en dyster period i engelsk bilindustri. Men det blev bättre!

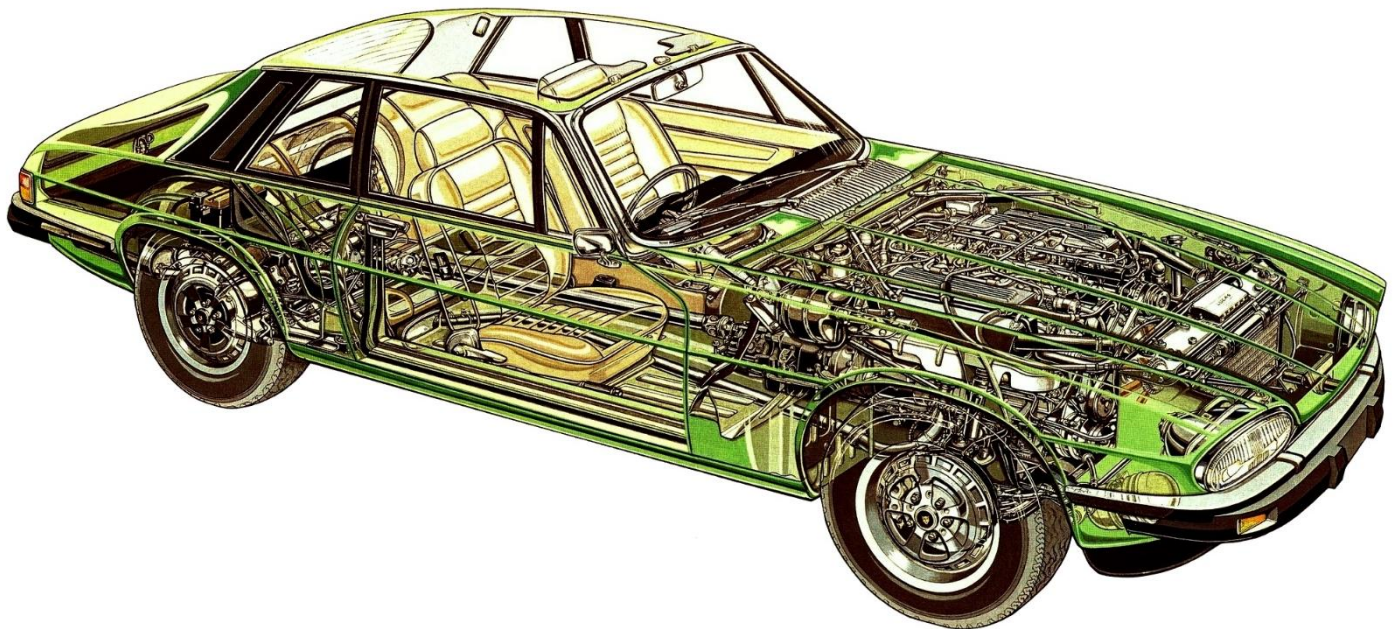


Somliga klassiska bilmodeller har varit otacksamma att ta fram ersättare till. Peugeot 205 till exempel. Eller Jaguar E-Type.

Efter nedläggningen av E-Type 1974 dök Jaguar XJ-S upp i september 1975. Applåder förstås, men lät de inte lite lama? Vad var XJ-S, som de första årsmodellernas namn skrevs, egentligen för bil? En sportbil? Nja, en massiv GT-vagn snarare.

Och hur såg den ut? Jaguar hade i alla tider skämt bort världen med bilar som var omedelbara "stunners" från första ögonkastet – men den här? XJ-S såg rätt konstig ut, med strålkastare som liknade dem på första årgångarna av Volkswagen 411. Den hade platt, bred kaross med svepande taklinje och ett bakparti som nästan verkade ledset över sitt utseende.

Dessutom lanserades bilen med bensinkolkande V12-motor i en tid då oljekris rådde, bränslepriserna sköt i höjden, den engelska bilindustrin gick på knäna av alla strejker och när ett begrepp som detaljfinish ratades av nästan hela bilindustrin. Till råga på allt fanns det inte en enda träpanel i inredningen.



XJ-S fick onekligen en underlig start, men det tog sig efter ett par år när tekniska förändringar, förbättrad byggnation och allmänt ljusare konjunkturer i världen gjort sitt. I början av 1980-talet låg den lyxiga bilen med sin konservativa stil betydligt mer rätt i opinionen än bara några år tidigare.

XJS, som de senare årsmodellerna heter, kom att tillverkas i inte mindre än 21 år och blev till slut riktigt bra även från kvalitetssynpunkt. Bekväm och imponerande hade den alltid varit. Med nya sexcylindriga motorer (som senare kom i sedanmodellerna XJ) sjönk även bränsleförbrukningen till nästan anständiga nivåer och innan XK8 ersatte XJS hade drygt 115 000 exemplar skeppats i väg.

I dag är XJS inget direkt enkelt klassikerköp men absolut värt en närmare titt med tanke på vilken maffig bil man kan skaffa för rimliga pengar.





Jaguar XJS 1991–96.

JAGUAR XJS 4.0 1993

Nypris: 542 200 kr.

Värde idag: 80 000–110 000 kr.

Motor: Sexcylindrig radmotor med dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 3 980 cm³. Max effekt 226 hk DIN vid 4 750 v/min. Max vridmoment 377 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Manuell femväxlad eller fyrväxlad automatlåda. Golvspak.

Mått: L 476/B 179/H 125 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Dubbla triangellänkar fram, individuell upphängning bak. Teleskopstötdämpare fram, dubbla teleskopstötdämpare bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång, servo.

Bromsar: Skivor fram och bak. ABS, servo.

Fartresurser: Toppfart 223 km/tim. Acc 0–100 km/tim 9,1 s.

Förbrukning: 1,12 l/mil.

LIVSCYKELN

1975 Presenteras officiellt.

1977 Tillförlitligheten förbättras något. En ny fast ganska gammal automatlåda från GM introduceras.

1980 XJ-S tas ur produktion under några månader på grund av dålig försäljning, främst i USA.

1982 Med omarbetad HE-motor och högre utväxling i bakaxeln drar inte XJ-S mer än 1,7 liter per mil. Nya fälgar, nya kofångare. Äntligen får XJ-S träinlägg i inredningen.

1983 XJ-S Cabriolet – med en störtbåge och kraftiga rutramar som grumlade sikten. XJ-S kan fås med sexa på 3,6 liter och 225 hk.

1985 Valnöt ersätter alm i inredningen XJ-S är en långt mycket bättre bil än tio år tidigare.

1991 Under Fords ägo omarbetas XJ-S i grunden och byter namn till XJS. Nya fälgar, nya strålkastare, omarbetade dörrar utan rutram. Sexan växer till fyra liters volym. Ny instrumentering och eljusterbara säten med minne.

1993 V12-motorn växer i storlek till 6 liter med längre slaglängd. Effekt 308 hk, toppfart 259 km/tim. Ny datoriserad automatlåda från GM.

1996 De sista XJS lämnar fabriken i Browns Lane. Efterföljaren heter XK8.



3. Diktator-Mercan ruvar på en hemlighet under skalet.

Redaktören bytbil.

8 apr. 2020.

Mercedes-Benz 600 - modellen som var diktatorernas favoritbil.



Mercedes 600 Pullman var diktatorernas favoritbil och det här exemplaret ruvar på en hemlighet under skalet. Under den klassiska ytan är den en ultralyxig och toppmodern Maybach.

Mercedes-Benz 600 från 1960- och 1970-talet är en av märkets mest legendariska modeller genom tiderna. Den sobra limousinen har en aura som lockade till sig både popstjärnor, presidenter och diktatorer bland ägarna.

Leonid Bresjnev, Nicola Ceaușescu, Idi Amin, Enver Hoxha, Saddam Hussein, Papa Doc Duvalier, Mao, Josef Tito, Kim Il-sung, Kim Jong-il och Ferdinand Marcos har alla färdats i baksätena på sina Mercedes 600-limousiner. Men även **Jeremy Clarkson, Hugh Hefner, Jack Nicholson, Coco Chanel, och Påven Paul VI** har haft en Mercedes 600. Och vem minns inte Angela Channings bil i tv-serien Falcon Crest?

Bilen fanns både i en version med kort och lång hjulbas och byggdes ända fram till 1981 i totalt 2677 exemplar. Nu har du chansen att förvärva en riktigt unik Mercedes 600 Pullman som just nu är [till salu i Nederländerna via Auto Leitner](#).

På ytan är bilen nästan som vilken Mercedes 600 Pullman som helst, så när som på en diskret pearllack. Och under huven finns den vanliga V8-motorn på 300 hästkrafter. Men under skalet har det hänt desto mer.



Bilen från 1975 har uppgraderats med en komplett interiör från en modern Maybach 62. Det innefattar bland annat dimbart panoramatak, elektriskt justerbara säten med värme och ventilation, kylskåp med minibar, DVD-skärmar, blåtand och övervakningskameror. Och ombyggnationen är inte något hembygge. Det är självaste Mercedes-Benz Classic som gjort den i samarbete med Daimlers utvecklingsavdelning. Ombyggnationen tog sju år och kostade 33 miljoner kronor.

Därför framstår det som rena reapriset när du nu kan köpa bilen för endast 23 miljoner kronor. Bilen är som ny då den endast rullat 111 mil efter totalrenoveringen. För dig som kan tänka dig en 600 i originalskick så finns just nu två fina bilar [till salu via BytBil](#).





4. Kolla in denna läckra BMW 1602 – som driver på el.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2021-06-15, 11:15, uppdaterad 2021-06-15, 16:11.

En brittisk firma har utrustat en BMW 1602 med batterier och elmotor.



FILM: <https://youtu.be/TwihH9NxOEI>.

Det har blivit alltmer populärt att rusta upp och "bättra på" gamla klassiker. De senaste åren har vi sett ett rejält uppsving för så kallade "Restomods". För svensk del är såklart [Volvo P1800 Cyan](#) det starkast lysande exemplet.

Men det börjar också dyka upp exempel på elkonverterade klassiker. Vi har exempelvis provkört en elkonverterad [Chevrolet Impala](#) samt en [Volvo P1800](#).

På [Reddit](#) kom det igår ut ytterligare en riktigt fin skapelse – en BMW 1602. Det är det brittiska företaget Electric Classic Cars som står bakom den. Istället för en 1,6-liters radfyra på 85 hk sitter det en elmotor på 120 hk och 237 Nm under huven.

Batteripaketet består av LG Chem-modeuler på sammanlagt 40 kWh. Maximal laddeffekt är 6,6 kW. Bilens gröna kulör är VW Oak Green från den andra generationens Golf GTi.

I videon nedan kan du se en genomgång av bilen från Electric Classic Cars.



Patrik Lundin

5. Porsches amerikanare.

Publicerad 2021-06-22 kl 7:00. **TEXT Mårten Carlsson.**

Före Speedstern byggdes en serie speedsters som inte kallades så utan America roadster.



Porsche 356 America Roadster 1952–53

Porsche fick en lysande start i USA. Importören Hoffman sålde de allra flesta av bilarna som Porsche han med att tillverka.

Men han såg att i sin kundkrets suktades det efter ännu sportigare bilar. En vanlig cabriolet räckte inte riktigt till, det behövdes något utöver det vanliga.

Hoffman var Porsches viktigaste återförsäljare så man gjorde som han ville. Med hans idéer som grund tog man fram en ny modell som blev typ 540 i rullorna - men fick utåt sett heta America Roadster.

Då Porsches ordinarie leverantör av karosser, Reutter hade fullt upp så gick uppdraget till Gläser.

Den hade premiär 1952 och i grunden var det en en 356. Men Gläsers kaross var mycket lägre i profilen och hade sportigt nerskurna dörrsidor. Den vägde också 60 kilo mindre än originalet och det gjorde bra för prestanda och väghållning. Nu hade Porsche precis den bilen Hoffman hade begärt.

Karossen i aluminium var komplicerad att bygga, och det avspeglade sig i priset. Hela 4600 dollar gick America roadster på - mycket mer än en Cadillac cabriolet!

MOTORNOSTALGI

Ganska snart insåg både Hoffman och Porsche att det här inte fungerade. Så man började ta fram en ny förenklad modell - 356 Speedster. Då den till stor del behöll originalkarossen blev priset väsentligt lägre, nästan en tredjedel av America roadstern.

Porsche 356 Speedster blev en stor succé och dess popularitet har inte minskat med åren.

Den förgätna America roadster gjordes det bara sjutton exemplar av - sexton med aluminiumkaross och en i stål.

Läs mer om:



Porsche, för hand.

Häng med in oc kolla i Porschefabriken och se hur noga och omsorgsfullt man byggde Porsche 356.



Rijkspolities polisporsche.

Under en period körde svenska polisen Porsche främst för trafikövervakning på större allmänna vägar, men modellen för detta kom från Nederländerna.



Bakom kulisserna hos Porsche.

Häng med och titta in hur man byggde Porsche för hand, förr i tiden.

6. Klassiskt bilmärke: Pegaso.

Publicerad 26 oktober 2010.

Spanien har inte gjort sig känt som ett biltillverkande land. Men vänta nu, det stämmer väl inte? Nej just det, för från Spanien kom lyxvagnen Hispano-Suiza, Fiats spanska avläggare Seat och ett par mindre kända märken som Eucort och Ansaldo. Men fränast av alla var naturligtvis Pegaso!



*Karosserifirman Saoutchik satsade på svulstiga linjer.
Och breda – se bara hur långt in hjulen sitter!*

FILM: <https://youtu.be/kd96bi6mP3c?t=33>

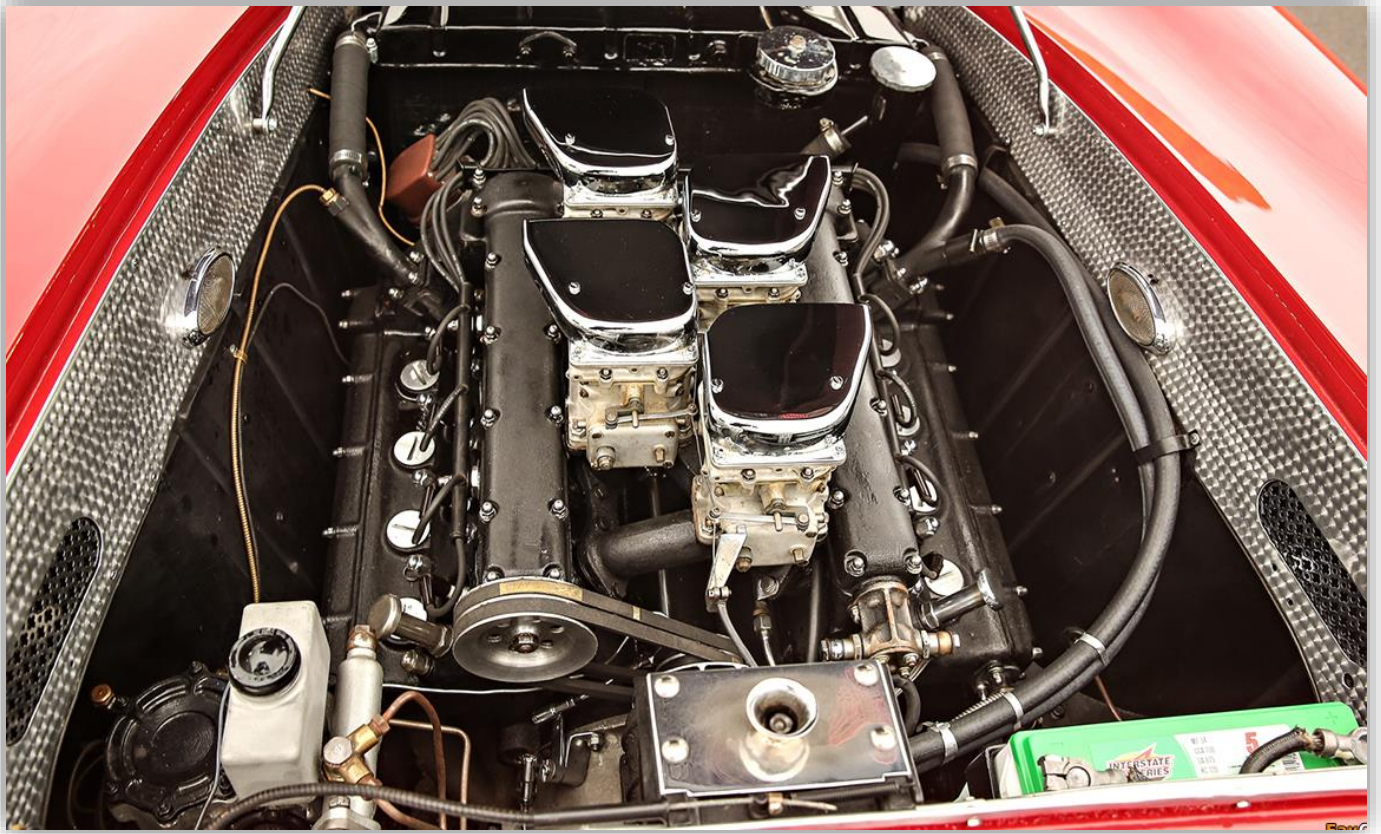
Pegaso finns fortfarande kvar, men tillverkar enbart tunga fordon. Det gjorde man förr också, i början av 50-talet, när man fick för sig att också bygga en lyxig sportvagn.

Spanien behövde skaffa sig litet extra prestige efter allt elände under 1930- och 40-talen, men visst var det lusigt att en statligt ägd lastbilsfabrik plötsligt slog världen med häpnad genom att presentera en svindyr sportvagn med V8-motor och exklusiva, specialbyggda karosserier!

Komplicerad motor

Sportvagnen Pegaso presenterades 1951 och utmärkte sig framför allt för sin onödigt, för att inte säga extremt, komplicerade 2,5-litersmotor med fyra överliggande kamaxlar och torrsumpsmörjning.

Men motorn var inte det enda som var anmärkningsvärt på Pegaso. Bilen var torsionsfjädrad både fram och bak, växellådan var monterad bakom slutväxeln och var femväxlad (normalt var tre eller möjligen fyra växlar på den tiden) men inte synkroniserad, bakaxeln var av de Dion-typ och bromsarna satt baktill inne vid differentialen.



Den nya sportvagnens V8-motor.

Det påstås också att styrningen var den mest komplicerade som någonsin byggts.

Ungefär samtidigt som Pegaso-bilarna byggdes, 1951–58, tillverkade Fiat sin Otto Vu, som namnet antyder också det en sportvagn med V8-motor. Fiaten byggdes i 114 exemplar och Pegason i 125 ex. Definitiva sällsynheter alltså.

Bakom varje verkligt udda bil står en lika udda konstruktör.

I fallet Pegaso hette han Don Wifredo P. Ricart och han har gått till historien för denna enda Pegaso-modell, men lika välförtjänt hågkommen är han för sitt föga blygsamma konstaterande att ett genis hjärna icke får skakas om – det var därför han alltid använde skor med rågummi-sula...



Carrozzeria Tourings välbalanserade mästerverk, Z.102 med den första motorn på 2,5 liter.



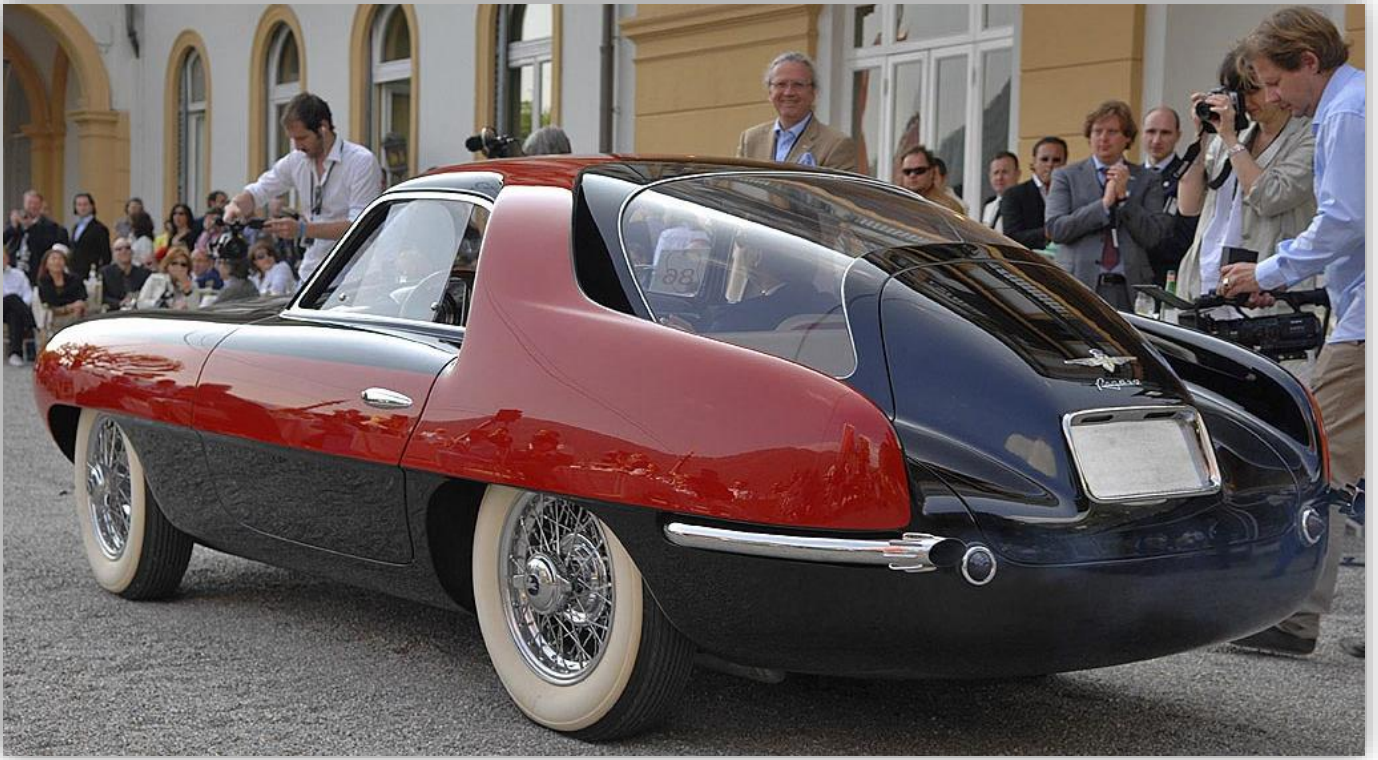
Brutalt billig och beställd av brutale diktatorn Trujillo i Dominikanska Republiken. Bakdelen är en stor glaskupa, avgasrören är exponerade och bilen finns, liksom så många andra Pegaso, kvar i livet. Sågs senast i en holländsk samling.

Man skulle ju kunna tro att Pegaso var som gjord för sportvagnstävlingar, men sanningen är att få av de 125 någonsin satte hjulen på en tävlingsbana, och de få som verkligen gjorde det klarade knappast av uppgiften.

Nej, den formidabla Pegaso var verkligen ingen bil att spöa konkurrenter med, men perfekt för dem som ville synas vid Rivierans vattenhål.



"Berlineta sport ligera PEGASO Z.102/2,5 S" kallade fabriken sitt fartvidunder på 250 hästkrafter, eller så. En tämligen fantasilös kaross med många slätstrukna ytor.



Pegaso Z

Pegaso var självskrivnen deltagare i tidens Concours d'Élégance-tillställningar, som till exempel den i San Remo 1954 där en ljusblå Pegaso-cabriolet med vitlackerade hjulhus väckte viss uppmärksamhet.

Den första typen kallades Z.102 och motorn gav 180 hk utan Roots-kompressorn i funktion och 230 hk med densamma inkopplad.

Z.102 B hade en 210-hästares motor på 2,8 liter medan Z.102 SS var på 3,2 liter och med en maxeffekt på cirka 280 hk. Slutligen fanns typen Z.103 på 4, 4,5 och 4,7 liters volym.

Du hör själv hur tokigt det är: 125 bilar och minst sex motorversioner! Motorer med två Weber-förgasare var möjligen hyfsat enkla att hålla i trim, och kanske de med fyra förgasare också, men motorer med åtta förgasare kan inte ha varit roliga annat än för bilverkstädernas ekonomiavdelningar.

Dyrare än Ferrari

Förmodligen var det excentrikern Ricart som hittade på exteriörfärgernas namn också. En sådan var Pain brulé, bränt bröd, en färg som väl kanske idag skulle kallas mellanbrun metallic.

Allt hos Pegaso-bilarna var uppseendeväckande, också priserna. En Pegaso kosade betydligt mer än en Porsche eller en Aston Martin och var också dyrare än en jämförbar Ferrari, som dock hade V12-motor.

Det finns olika teorier om varför sportvagnstillverkningen upphörde. Tappade överingenjören Ricart intresset? Blev det inga pengar av de dyra bilarna? Förmodligen inte – det var troligen mer lönsamt att bygga bussar och lastbilar.





7. President Trumans limousin till salu.

Redaktören bytbil, 17 sep. 2020.

Så mycket kostar detta stycke av amerikansk historia.



En specialbyggd Lincoln Cosmopolitan limousin ligger nu ute till försäljning. Men det är inte vilken bil som helst. Den tillhörde USA:s president Harry S. Truman.

– Det är en speciell del av historien. Jag känner mig hedrad. Jag menar, hur många bilhandlare får möjlighet att sälja en sådan här bil? säger den berörda bilhandlaren i Texas.

Som USA:s president ställs man inför en mängd svåra beslut. Det gällde inte minst Harry S. Truman, som var president mellan 1945 och 1953.

I slutet av andra världskriget tog han till exempel beslutet om att släppa atombombarna över de japanska städerna Hiroshima och Nagasaki.

Men USA:s 33:e president i ordningen fick också göra några lite mer triviala val i sitt ämbete – som vilka limousiner som skulle ingå i Vita Husets flotta, till exempel.

När han tillträdde posten ville han leasa ett antal limousiner och ska ha kontaktat General Motors för uppdraget. De ska ha sagt nej, och då vände sig Truman till Lincoln i stället.

Totalt nio stycken specialgjorda Lincoln Cosmopolitan-limousiner beställdes. Samtliga modifierades förstås för att vara dugliga åt världens mäktigaste person, med allt vad det innebär. Bland annat höjdes taket med nära 2 decimeter för att ge plats åt de höga hattarna som ofta bars av prominenta personer på den tiden.

Genom årets lopp har de flesta bilarna från Trumans flotta hamnat på olika museum runt om i landet. För andra har tiden tagit ut sin rätt och de finns inte längre. Men åtminstone en är kvar i bruk – och den är nu till salu.



Det är en smått överlycklig bilhandlare i delstaten Texas som kommit över den Lincoln Cosmopolitan som president Truman använde under sina besök i New York. En annons ligger ute på ClassicCars.com där det bland annat berättas att bilen, med produktionsår 1950, genomgick en restaurering på 90-talet och sedan ställdes ut på ett museum i Florida under några år.

Under huven brummar en 152 hästkrafter stark V8-motor som på början av 50-talet var standard i Lincoln Cosmopolitan. Bilen rymmer sju personer och väger över 2,7 ton.

Men det är ju förstås bilens smått unika historia som gör den speciell.

– Det går inte att säga hur många presidenter eller statsöverhuvuden som har åkt i denna bil genom åren. Det är en speciell bil, en speciell del av historien. Hur många bilhandlare får möjligheten att sälja en sådan här bil? säger den berörda bilhandlaren från Kelly Dietrick Exceptional Car Broker i ett Youtube-klipp som finns med i annonsen.

Så, vad kostar ett stycke amerikansk historia på fyra hjul då?

Prislappen ligger på 160 000 dollar. Det betyder strax över en miljon kronor.



Av artikeln framgår det varför presidenter från demokratiska partiet åker Lincoln medan presidenter från republikanska partiet åker Cadillac (General Motors). RW

8. Victoria påhängsmotor.

Av Jim Lundberg › Skribent.

PUBLICERAD 2021-06-01 12:04.

Året är 1951. I Sverige finns det ännu inget som heter "Moped" och Victoria saluför sin motor som "cykelmotor" och hela ekipaget är faktiskt en motorcykel i juridisk mening. Motoreffekten ligger på 1 hästkraft.



VICTORIA "VICKY" CYKELMOTOR

60.000 tillverkade sedan 1946

Så många Victoria "Vicky" är redan tagna i bruk av lika många nöjda köpare — ett enastående popularitetsbevis. Ta Er själv en titt på "Vicky" och förvissa Er om att det är på solid grund dess goda anseende vilar.

- *Enastående backtagningsförmåga*
- *1 hk + 2 växlar med frigång*
- *Kedjedrift på bakhjulet*
- *Belysningsström från magneten*
- *Skattefri — 6 mån. garanti*

**CYKLA UTAN
ATT TRAMPA
med
VICTORIA**

Kompl. motor
Kr. 410:—

Generalagent: **AB MOTOR-SERVICE**
Brahegatan 25 — Stockholm — Tel. 62 11 08

Säljes genom cykel- och motorfirmor. Begär prospekt!

Återförsäljare antagas.

Påhängsmotorn från Victoria heter FM 38 och kom redan 1946. Den fanns i två versioner (minst). Innan mopedlagen kom i Sverige 1952 så fanns det inget som hette moped och därför heller inga regler runt detta fordon.

Årets schlager:

VICTORIA "VICKY" CYKELMOTOR

→ **OBS! Ny modell på 0,8 hkr inväntas** ←
75.000 tillverkade sedan 1946



Så många Victoria "Vicky" är redan tagna i bruk av lika många nöjda köpare — ett enastående popularitetsbevis.

- *Enastående backtagningsförmåga*
- *1 hkr — 2 växlar med frigång*
- *Kedjedrift på bakhjulet*
- *Belysningsström från magneten*
- *Skattefri — 6 mån. garanti*
- *Lätt att montera*

Kompl. motor

Kr. 410:—

Kompl. cykel
inkl. motor:

690:— kr.

Generalagent: **AB MOTOR-SERVICE**

Ynglingagatan 24 — Stockholm — Tel. 33 94 03, 33 94 04

Säljes genom cykel- och motorfirmor. Begär prospekt!

**CYKLA UTAN
ATT TRAMPA
med**

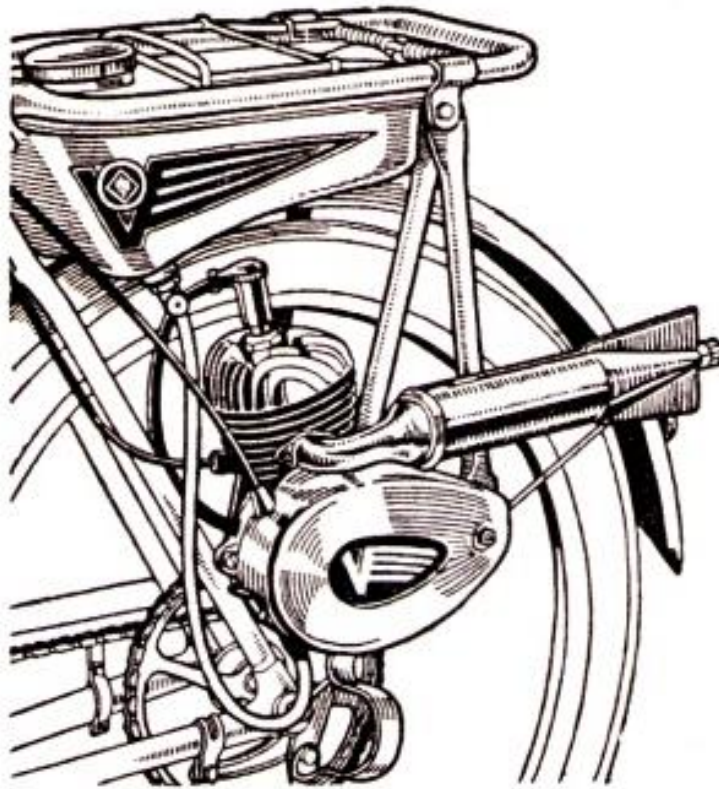
VICTORIA

Nu är det april 1952 och de flesta tillverkare vet nu att det snart kommer en lag som möjliggör körkorts- och skattebefriade fordon. Men också att dessa bara får ha 0,8 hästkrafter för att godkännas för att var det som snart ska kallas "Moped" (se tillägget mellan pilarna).

Men Victoria FM 38 såldes innan dess i vårt land och då under benämningen "Cykelmotor" och var då på en hästkraft — förmodligen samma effekt som i tillverkningslandet Tyskland. Då gick den som en motorcykel rent juridiskt — om än en väldigt lätt sådan. När sedan mopedlagen kom 1952 så bestämdes det att detta nya fordon skulle ha en maxeffekt på 0,8 hästkrafter.

VICTORIA SPECIAL

Körkortsfri



Fulländad cykelmotor. Kedjedriven
— 2-växlar. Lätt att montera. Kompl.
reservdelslager finns.

Säljes av cykel- och motorfirmor.

**Pris kr
425:-**

Generalagent

AB MOTOR-SERVICE

Ynglingagatan 24 - Stockholm Va - Tel. 33 94 03 — 04

*Nu är det augusti 1952 och motorn kallas nu för "Special"
och har blivit typgodkänd av svenska myndigheter. Bara att köpa och montera!*



9. Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen.

Av Pär Brandt Publicerad 2017-04-22 16:17 uppdaterad 2019-12-26, 14:36.

Volvos logotyp var en slump, Saab visar ett bombplan, Ferrari är en gåta, Audi visar fel antal ringar och Porsche har snott alltihop. Det är en enda röra med logotyperna. Men här finns förklaringarna. Har du koll?



Biltillverkarna är stolta över sina logotyper och de har ofta en central placering i grillen eller på motorhuven. Som bilnörd har du sett dessa emblem hela livet och lärt dig att känna igen symbolerna på hundra meters håll.

Men vad betyder logotyperna? Visste du att Chevrolet's berömda "Bowtie" är en skamlös stöld? Varför har Audi fyra ringar istället för fem (det var faktiskt en sammanslagning av fem biltillverkare)? Hur kommer det sig att Porsche och Ferrari har så lika logotyper? Eller hade du koll på att Subaru's logotyp är en symbol för både en företagsfusion och stjärnhopen Plejaderna?

Nördkunskap eller ej så är det kul att känna till bakgrunden till biltillverkarnas logotyper. Något som du kan stoltsera med inför dina bilpolare. Låt oss börja med våra mest kända svenska biltillverkare, Volvo och Saab.

Följande logotyper finns beskrivna i artikeln:

- Volvos namn och logotyp var en slump
- Saabs logotyp visar bombplan och Skåne
- Chevrolet's Bowtie stals från annons
- Audi har fyra ringar, inte fem eller sex
- Ferraris logotyp förklarades – en enda gång
- Mercedes stjärna söker dominans
- BMW började med flygplan – men glöm propellern
- Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen
- Porsche har "lånat" allt till sin logotyp
- Subaru's logotyp är både fyndig och elegant
- Rover gillade vikingar
- Skoda inspirerades av indianerna



Marstecknet är maskulint, men i Volvos fall syftar det på järn och järnframställning. Något som var typiskt svenskt, ansåg Volvo.

Volvos namn och logotyp var en slump

I augusti 1924 möttes av ingenjören Gustaf Larson och Assar Gabrielsson av en slump på restaurang Sturehof i Stockholm. De var gamla kollegor från kullagertillverkaren SKF och började prata om bådass stora intresse: bilar. Varför skulle inte Sverige kunna ha en stor, egen biltillverkning? Det mötet blev starten för Volvo.

Tre år senare, 14 april 1927, rullar den första Volvon ÖV4 ut ur fabriksporten på Hisingen. På kylaren satt den symbol som vi för alltid förknippar med Volvo, det snedställda järntecknet.

Järntecknet är en cirkel med en pil som från ytterkanten pekar diagonalt uppåt höger. Detta är ett av den västerländska kulturens äldsta ideogram och stod ursprungligen för planeten Mars (i romarriket) och vapen. Järnframställning är sedan hundratals år "ursvenskt" och det knöt järntecknet till Sverige på ett naturligt sätt. Mars och Venus används som symboler för kön, men i Volvos fall är logotypen inte "manlig" utan syftar alltså på järntecknet.

Volvoemblemets formgavs av porträttmålaren Erik Helmer MasOlle, ursprungligen Ohlsson. Logotypen kompletterades av ett diagonalt band som skar snett över kylaren. Bandet användes av rent praktiska skäl på ÖV4, för att hålla fast det förkromade järnmärket på vattenkylaren, men så småningom utvecklades den snedställda linjen till en del av den grafiska profilen. Idag vet vi att en bil med ett diagonalt streck i grillen är en Volvo, oavsett om det är en personbil eller en lastbil.

Namnet Volvo hade SKF registrerat som dotterbolag redan 20 februari 1915. "Volvere" är infinitivformen för verbet "rulla" på latin. "Volvo" är första person singularis och betyder alltså "jag rullar". Ett genialiskt, enkelt namn för kullager som de flesta kunde uttala med minimal risk för stavfel. En del kullager med namnet Volvo tillverkades, men sedan bestämde man sig för att sälja alla kullager under varumärket SKF. Varumärket Volvo hamnade i skrivbordet som "bra att ha". Från början hade alltså varumärket Volvo inget alls med bilar att göra.

DieselKraft

MER EFFEKT, LÄGRE FÖRBRUKNING

"Premium Bensin & Diesel-optimering med Effektbox eller OBD programmering. Smidig plug-in montering"

DIESELKRAFT, EN RIKTIG OPTIMERING FÖR BENSIN & DIESEL



Saabs logotyp började som ett stiliserat bombplan, sedan kom gripen 1984.

Saabs logotyp visar bombplan och Skåne

Svenska Aeroplan AktieBolaget, Saab, grundades 1937 på uppmaning av svenska regeringen. Andra världskriget var på väg och Sverige var i desperat behov av ett bättre flygplan.

Efter krigets slut 1945 minskade beställningarna av flygplan, samtidigt som Saab såg ett stort behov av personbilar. Verksamheten breddades till att även omfatta bilar och i december 1949 inleddes tillverkningen av Saab 92.

Som en del av Wallenbergsfären genomgick företaget Saab många förändringar. Andra företag köptes upp (ANA, 1960), Saab slogs ihop med Scania-Vabis (Saab-Scania AB, 1968) och sen såldes personbilsproduktionen till General Motors (Saab Automobile AB, 1990). Därmed blev både lastbilstillverkaren Scania och försvarsmaterialtillverkaren Saab AB självständiga. Koenigsegg och Spyker Cars lämnar vi utanför, den här gången.

Den röriga historiken hos Saab avspeglas också i logotypen. Den första, ganska grovhuggna logotypen kom 1939 och visade bombplanet Saab B 3 – i grunden en tysk Junkers Ju 86. Betydligt snyggare är Saabs logotyp från 1945, samma vinkel på flygplanet men den här gången i stiliserad form en egenkonstruerad Saab B18.

Konstnären Carl Fredrik Reuterswärd gjorde 1984 en ny logotyp där flygplan, bilar och lastbilar kombinerades. Längst upp finns huvudet av fabeldjuret gripen, ett lejon med örn-huvud. Gripen var Scantias logotyp och samtidigt landskapsvapen för Skåne, som heter Scania på latin.

Gripen är även Malmös stadsvapen, där Scania grundades år 1900. Vabis tillverkade fordon i Södertälje, där lastbilstillverkningen sker än idag. Gripen har också använts av Vauxhall i deras logotyp.

Elbilsconsortiet Nevs förbjöds på hösten 2012 att använda gripen i logotypen, varför man renodlade logotypen till att bara innehålla namnet Saab. Tre år senare stod det även klart att Nevs inte längre fick använda varumärket Saab, främst för att det riskerade att sammanblandas med försvarsmaterialtillverkaren Saab AB.



Billy Durant fick inspiration till logotypen från en tidningsannons för kol, "Coalettes".

Chevrolets Bowtie stals från annons

Det finns två officiella förklaringar på hur Chevrolets logotyp, Bowtie, skapades 1913. Den första berättar att en av grundarna, Billy Durant, fann det lutande korset på en tapet i ett hotellrum i Paris 1908. Något som inspirerade honom att skapa logotypen. Den andra berättar att Louis Chevrolet tog inspiration från sitt hemlands flagga, Schweiz, men lutade korset något.

Det mesta pekar dock mot att Chevrolets logotyp är skamlös kopiering. Historikern Ken Kaufmann har visat att Billy Durant visserligen gjorde många logotyper, men just den här "snodde" han. Chevrolets Bowtie-kors fanns i en lokal tidningsannons för kol (till uppvärmning) som Durant kopierade. Namnet "Coalettes" byttes ut mot Chevrolet.

Även General Motors verkar numera luta åt den senare förklaringen och den bekräftades på 70-talet av Durants änka Catherine i en tidningsintervju. Bowtie-logotypen har förändrats mycket under mer än ett sekel, men grundformen är densamma.



Audi, Horch och DKW slogs samman till Auto Union AG, sedan tillkom även Wanderer och därmed blev det fyra ringar. 1969 tillkom NSU – men det blev ingen femte ring.

Audi har fyra ringar, inte fem eller sex

De fyra ringarna i Audis logotyp skulle egentligen vara fem, men den figuren hade olympiska spelen redan lagt rabarber på. Eller kanske sex ringar, om man räknar in både Auto Union och NSU. Rörigt? Fortsätt att läsa så förklarar vi!

Företagsnamnet Audi tillkom efter att grundaren August Horch lämnat sitt gamla bilföretag "August Horch & Cie". För att kunna fortsätta inom bilindustrin med ett nytt företag var Horch tvungen att hitta på ett nytt namn. Horch kan även uttydas som en uppmaning på tyska att lyssna och audi betyder "lyssna" på latin – idén kläcktes för övrigt av affärsvännen Heinrich Fikentschers tioåriga son. Företaget grundades 16 juli 1909.

Logotypen med de fyra ringarna kom till 1932 när de tre fordonstillverkarna och bilfabrikerna Audiwerke (Audi), Horchwerke (Horch) och Zschopauer Motorwerke (DKW) slogs samman till Auto Union AG, med huvudkontor i Chemnitz. Även Wanderer, också med säte i Chemnitz, införlivades i det nya företaget Auto Union. De fyra varumärkena tilldelades varsitt segment och kunde framgångsrikt dela utveckling och komponenter. Men sedan startade kriget, 1939.

Efter andra världskriget blev det en nystart av Auto Union och man började med ganska enkla tvåtaktsmodeller, konstruerade av DKW. Framgångarna var dock måttliga och 1958 köptes Auto Union av Daimler-Benz, som inte heller lyckades få fart på försäljningen.

Först 1965 kom de första fyrtaktsmodellerna hos Auto Union och för att markera förnyelsen såldes dessa som Audi-bilar. Men då hade Daimler-Benz redan tröttnat och avyttrat företaget till Volkswagen 1964.

Volkswagen köpte även NSU, 1969, och skickade iväg varumärket till Auto Union – som fick namnet "Audi NSU Auto Union AG". NSU levde kvar till våren 1977, parallellt med Audi. 1985 tröttade man på det långa namnet och gick över till det korthuggna "Audi AG".

Audis logotyp har alltså förblivit ungefär som den såg ut när den skapades 1932, fast då hette företaget inte Audi. Totalt blir det sex varumärken, men det återspeglar alltså inte loggan. Det borde vara minst fem ringar, kanske sex.

Hela Volkswagen-koncernen heter idag VW Group AG, vilket ibland förväxlas med varumärket Volkswagen (ett av tolv varumärken i gruppen).

Det har ryktats i många år att man för att förtydliga Volkswagens varumärke ska byta namn på huvudkoncernen till Auto Union AG. Kanske ingen dum idé efter Volkswagens avgasskandal "dieselgate"?



*Piloten Francesco Baracca använde den stegrande hästen på sitt flygplan.
Grunden till Ferraris logotyp?*

Ferraris logotyp förklarades – en enda gång

En av världens mest kända och beundrade logotyper – ändå vet vi oerhört lite. Förklaringen till Ferraris logotyp sägs bara ha berättats en enda gång av företagets grundare, Enzo Ferrari.

Enligt Enzo Ferrari hade han 1933 pratat med föräldrarna till den framgångsrika piloten Francesco Baracca, aktiv under första världskriget. Efter sin första luftseger 1916 lät Francesco Baracca måla symbolen för sitt gamla kavalleriregemente – "Piemonte Reale Cavalieria" – på sidan av sitt flygplan. Under de följande två åren lyckades Francesco Baracca skjuta ner inte mindre än 34 motståndare, vilket gjorde honom till Italiens största flygaräss. Som för så många andra piloter slutade karriären med att han en dag inte kom tillbaka.

Greven Enrico Baracca och grevinnan Paulina uppmanade Enzo Ferrari att använda den stegrande hingsten som en symbol för hans nystartade racingteam, då det skulle "bringa lycka och framgång".

Enzo Ferrari modifierade dock logotypen något och placerade hingsten i en klassisk, heraldisk form av en symbolisk vapensköld. Den gula bakgrundsfärgen kommer från hemstaden Modena. De grön-vita-röda ränderna längst upp i logotypen är förstas inte svåra att gissa ursprunget till.

Det finns de som hävdar att Baracca sköt ner ett tyskt plan och för att hedra sin motståndare använde han den häst som fanns målad på planet. Den tyska piloten kom från Stuttgart och använde hemstadens vapensköld på sitt plan. Som alla vet används Stuttgarts vapensköld av den lokala sportbilstillverkaren, just det – Porsche. Det skulle förklara likheterna, men historien om Stuttgartpiloten är inte bekräftad.



Gottlieb Daimler använde den treuddiga stjärnan redan 1872.

Mercedes stjärna söker dominans

Enligt Mercedes själva ska vi läsa in följande symbolik i den treuddiga stjärnan: dominans på land, till sjöss och i luften. Världsdominans. Rubbet. Ingen falsk blygsamhet där inte...

Varumärket Mercedes är ju ett av flera i Daimler AG, en jättekonglomerat som i sin tur är ett resultat av många sammanslagningar i historien. Den treuddiga stjärnan har hängt med ända sedan 1909 och den sägs ha använts av Gottlieb Daimler på ett vykort så tidigt som 1872. Gottlieb Daimler använde då den treuddiga stjärnan (utan ring) som en typ av "lyckosymbol".

Gottlieb Daimler grundade Daimler-Motoren Gesellschaft, DMG, 1890. Han gick dock bort redan år 1900, 66 år gammal, och då drevs företaget vidare av sönerna Paul och Adolf samt ingenjörssnillet Wilhelm Maybach. De behövde ett nytt varumärke och sägs ha inspirerats av affärsmannen och bilentusiasten Emil Jellinek, som brukade köra biltävlingar under pseudonymen "Mercedes" – vilket var namnet på hans dotter.

Emil Jellinek var även duktig på att sälja Daimlers bilar till välbeställda vänner och behövde ett nytt varumärke till de snabbaste modellerna. I april 1900 enades man om att bygga nya motorer med namnet "Daimler-Mercedes". Jellinek sålde dessa "vrålåk" för 550.000 mark styck till sina vänner, vilket med dagens penningvärde är cirka 25 miljoner kronor!

Första Mercedesen byggdes färdigt 22 december 1900 och levererades till Wilhelm Maybach. Under början av 1901 visade sig den 35 hk starka "racebilen" vara helt oslagbar i dåtidens biltävlingar och det gav Mercedes ovärderlig uppmärksamhet som gjorde att försäljningen blomstrade. I september 1902 registrerades varumärket Mercedes och den lyckosamma bilhandlaren Emil Jellinek fick tillstånd att ändra sitt namn till Jellinek-Mercedes. Som han själv uttryckte det: "Förmodligen första gången som en pappa tagit sin dotters namn".

Mercedes behövde dock en symbol, en tydlig logotyp, och då drog sig sönerna Paul och Adolf till minnes pappa Gottliebs treuddiga stjärna. Styrelsen var med på noterna och 1909 registrerades för säkerhetens skull både en treuddig stjärna och en med fyra spetsar. Från och med 1910 användes de treuddiga stjärnan på alla Mercedes modeller. Logotypen utvecklades stegvis och 1916 tillkom ytterringen som höll samman spetsarna.

Under 20-talet var det tuffa tider för den typen av lyxprodukter som Mercedes tillverkade. De tidigare konkurrenterna Daimler-Motoren Gesellschaft och Benz & Cie började samarbeta 1924 för att kunna dela på utvecklingskostnaderna. Två år senare slogs företagen ihop och fick namnet Daimler-Benz AG, därmed blev också logotypen mera lik den vi idag förknippar med företaget. Resten är historia, som det heter.



*Bayerische Motoren Werke, BMW,
införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke (längst till vänster).*

BMW började med flygplan – men glöm propellern

Det är förmodligen väl känt hos flertalet av er läsare att "Bayerische Motoren Werke" startade som en tillverkare av flygplansmotorer. De flesta tror sig också veta att BMW-logotypen är en stilistiskt utformad flygplanspropeller, men det är helt fel.

Rötterna till BMW börjar hos Karl Rapp och Gustav Otto. Som vanligt inom bilindustrin växte företaget fram genom sammanslagningar av flera bolag. Flugmaschinenfabrik Gustav Otto slogs 7 mars 1916 samman till Bayerische Flugzeug-Werke GmbH (BFW). Samtidigt övergick Rapp Motorenwerke till Bayerische Motoren Werke GmbH, som grundades 1917. Året därpå ombildade man till aktiebolagsformen AG.

1922 flyttades varumärke och konstruktion från Bayerische Motoren Werke in i BFW. BMW har valt att ange 7 mars 1916 som det datum då företaget startades, men då är det alltså egentligen BFW som avses.

Bayerische Motoren Werke införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke, vilket också återspeglades i BMW-logotypen. De tre versala bokstäverna i namnet orienterades i en ring på precis samma grafiska sätt som i Rapp Motorens logotyp.

De blå-vita rutorna i mitten av logotypen är inte en propeller, utan visar en del av Bayerns flagga. Grunden till missförståndet är en reklambild från slutet av 20-talet som visade BMW:s logotyp tillsammans med flygplan. Den första motorcykeln, BMW R 32, började tillverkas 1923. Biltillverkare blev BMW först 1928, då man köpte företaget Fahrzeugfabrik Eisenach i Thüringen.



*Vad är det som händer här, egentligen?
En man som blir uppäten av en orm?!?*

Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen

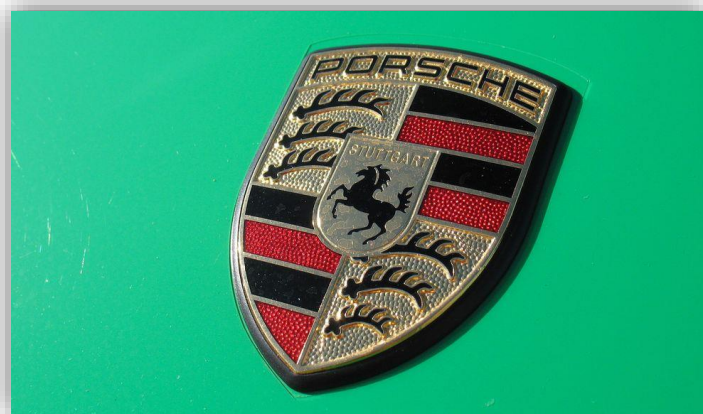
Tittar man riktigt noga på Alfa Romeos logotyp visar den högra delen hur en jättelik orm äter upp en man. Är det verkligen en lämplig logga för en biltillverkare? Det finns en förklaring, häng på!

"Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" grundades 24 juni 1910 och köptes 1915 av Nicola Romeo, därav namnet Alfa Romeo. Inledningsvis tillverkade man racingbilar, bland annat den jättelika "24 HP", och 1920 började Alfa Romeo producera personbilar.

Tecknaren Romano Cattaneo skissade 1910 fram en företagslogotyp som bestod av två delar. Till vänster i centrum ser man ett rött kors på vit botten och det är hemstaden Milanos flagga. Till höger ser man en orm med en man i munnen, och även detta motiv ska symbolisera Milano. Romano Cattaneo hittade en utsmyckning ovanför portarna till Castello Sforzesco (slottet Sforzesco). Slottet började byggas på 1300-talet av den mäktiga Visconti-familjen och byggnationen fortsatte sedan under flera hundra år. Idag finns det flera museer i slottet.

Enligt sägnen var det riddaren Otone Visconti som besegrade en saracensk riddare under korstågen. Som brukligt tog Visconti vapenskölden från sin motståndare och gjorde till sin egen, och den fortsatte sedan att användas av familjen. Innebörden av denna gamla arabiska symbol är omtvistad men enligt Alfa Romeos talespersoner ska man inte se det som att mannen är på väg att bli slukad av ormen, utan motsatsen – mannen "återföds" ur ormens mun. Denna pånyttfödelse ska symbolisera en nystart, alltså något positivt.

Ormen är en urgammal symbol som använts till mycket, en välbekant sådan är grekiska Eskulapstaven där en orm slingrar sig uppför en pinne. Den är en symbol för läkekonsten och används i olika varianter av tandläkare, veterinärer och apotekare.



Delarna i Porsches logotyp är lånad nästan helt från staden Stuttgarts vapensköld.

Porsche har "lånat" allt till sin logotyp

Snygg, men inte speciellt originell. Ungefär så kan Porsches logotyp sammanfattas. Alla beståndsdelar är nämligen lånade från regionen.

Porsches vapensköld härstammar från "Freier volkstaat Württemberg", den fria folkstaten Württemberg som var en republik i Tyska riket under 1918–1945. Porsche skalade bort hjortarna på sidan och satte sitt namn längst upp på skölden.

Den stegrande hästen i mitten är ju märkligt lik Ferraris logotyp, svart hingst mot gul bakgrund, men det är hemstaden Stuttgarts stadsvapen. Zuffenhausen, där Porschefabriken ligger, är belägen cirka sju kilometer norr om Stuttgart.



Det går att se ett visst släktskap med stjärnhopen Plejaderna och Subarus logotyp.

Subarus logotyp är både fyndig och elegant

Den ovalformade logotypen som Subaru använder för tankarna till en stjärnbild, och det är inte helt fel. Plejaderna är en öppen stjärnhop i Oxens stjärnbild, kallas även för "Sju systrarna". Med lite fantasi kan man se Plejaderna som en liten karlavagn.

På japanska heter Plejaderna Subaru – men det hade ni väl aldrig gissat? Subaru betyder också "enade" (förenade) på japanska.

Vid klart väder går det att se åtminstone de sex ljusstarkaste stjärnorna i Plejaderna med blotta ögat och det var just sex företag som slogs samman när Fuji Heavy Industries bildades 1953. Biltillverkningen smög igång året därpå och första modellen hette Subaru 1500.



Rovers tidiga modeller hade ett vikingahuvud som kylarprydnad. Logotypen övergick till att bli ett allt mera stiliserat vikingaskepp.

Rover gillade vikingar

Tillverkningen finns inte kvar men de som ser en Rover på gatan kan se ett stiliserat vikingaskepp i logotypen, vilket kan tyckas aningen malplacerat hos en brittisk biltillverkare. Rover betyder sjörövare och vikingar ansågs som den främsta formen av sjöbusar.

Även om vikingarna härjade längs Englands kuster under många år hade de också en positiv betydelse. Dansken Knut den store (995–1035) tog makten i England och avslutade det ständiga krigandet mellan landets småkungar, vilket gav England fred och välstånd under flera decennier. Denna lyckliga period avslutades 1066 när normanderna (den franska grenen av vikingarnas bosättningar) genomförde sin brutala ockupation.

Varumärket Rover började användas på 1890-talet, på trehjuliga cyklar. Rover betyder även cykel på polska och vitryska.



Skoda inledde med namnet men övergick till en indianhövding, som blev kraftigt förenklad. Logotypen har ändrat skepnad flera gånger genom årtionden.

Skoda inspirerades av indianerna

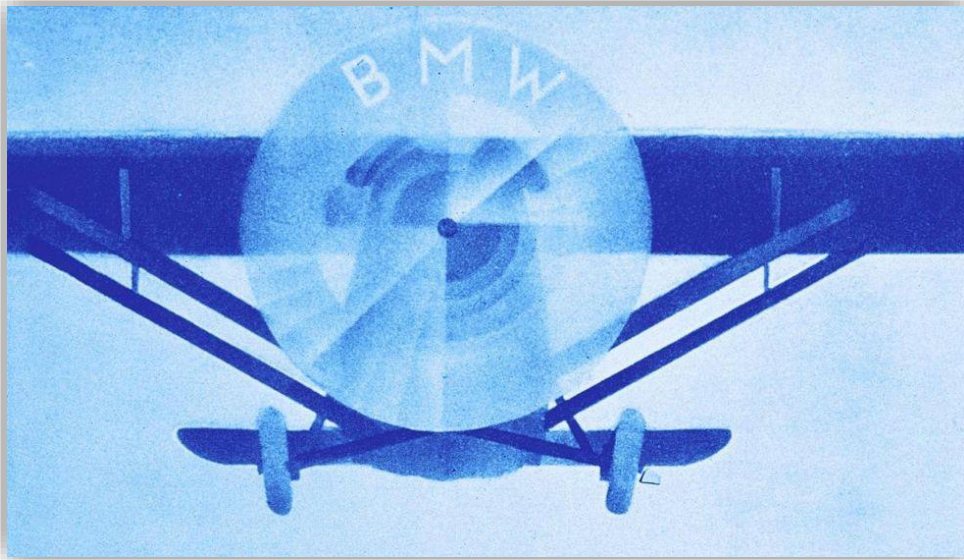
Även Skoda har en brokig historia, med två huvudgrenar. 1869 köpte ingenjören Emil Skoda ett företag som snabbt växte upp till en av 1800-talets största industrikoncerner. 1895 inledde Vaclav Laurin och Vaclav Klement sin bana som cykeltillverkare. Först använde de varumärket Slavia och sedan Laurin & Klement för bilproduktionen. 1925 köptes Laurin & Klement av Skoda Works – och det nya bilföretaget blev Skoda Auto.

Redan i december 1923 registrerades två versioner av Skodas logotyp som är förvånansvärt lika dagens version. Det är en stiliserad pil med en vinge som har fem fjäderpennor. Ett par år senare, 1925, förenklade man logotypen till tre flikar på vingen.

Inspirationen till logotypen sägs ha kommit från Emil Skoda, som efter studier i USA övertalade en infödd amerikan (indian) att följa med hem till Tjeckoslovakien. De olika indian-symbolerna kokades sedan ner till endast en pil och en vinge.



Varumärket Volvo togs fram för att marknadsföra kullager, och några sådana tillverkades faktiskt. Att Volvo sedan användes som namn till en biltillverkare var ren slump.



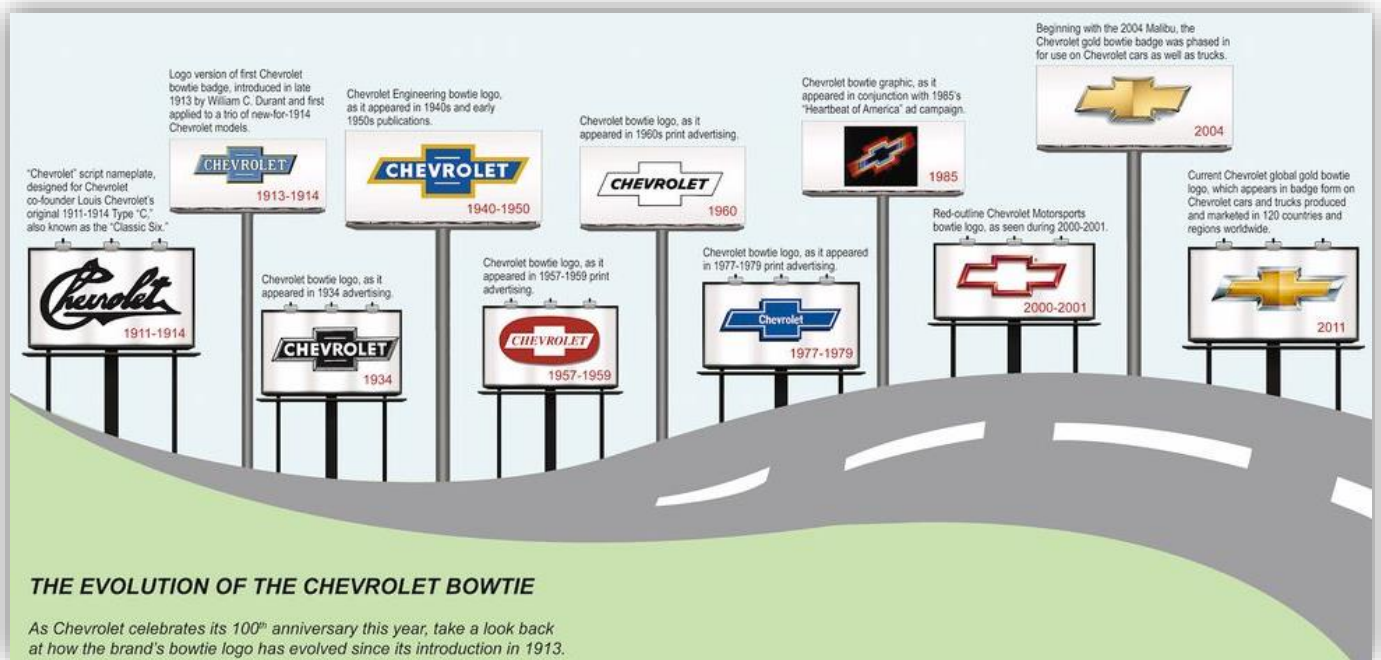
En gammal reklambild med flygplan har fört tankarna mot att BMW:s logotyp är en stiliserad propeller, men det stämmer inte.



*Enzo Ferrari förklarade bakgrunden till sin logotyp bara en gång.
Kan vi lita på den historien?*



*Alfa Romeos logotyp är en blandning av symboler från Milano, hemstaden.
Alfa står för "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili".*



*Så här vill Chevrolet att vi ska tolka utvecklingen av Bowtie-symbolen.
Men hur logotypen kom till från början nämner man inte...*



Volvos första bil, ÖV4 "Jakob", hade järntecknet som symbol på kylaren. För att fästa märket gjorde man ett diagonalt band, vilket skulle bli en grafisk form som sedan följer Volvo i all framtid. Men från början var bandet bara ett sätt att fästa emblemet.





[Volvo XC60 är ett resultat av 90 års förfining – se Volvos stolta historia](#)



[Ferraris stegrande häst – så kom den till](#)



[Grattis Volvo på 90-årsdagen – här är den stolta historien](#)



[Volvos stolta historia sammanfattad i en film](#)



[Scania förbjuder Saab att använda gripen](#)



[Audi hyllar sin historik med ny reklamkampanj](#)



[Volvo fyller 88 år – men borde fira 100-årsjubileum](#)

Klassiker

10. Volvo som seriefigur!

Publicerad 19 augusti 2020.

TEXT Fredrik Nyblad.

Kan man sälja bilar med seriealbum? 1974 gjorde Volvo ett försök. Här kan du läsa hela albumet "Uppfinnarna" som är i en stil inte olik Tintin!



Hur förklarar man för Volvoägarna vilken stor insats som görs för att alla delar ska hålla hög kvalitet och se till att de inte köper dåliga piratdelar?

Det måste ha varit frågan som Volvo 1974 besvarade med: genom att göra ett seriealbum! "Uppfinnarna" är ritat i en stil som påminner om Tintin och handlar om två frisörer som oförtrutet bombarderar Volvos ingenjörer med uppfinningar som snart visar sig vara värdelösa.

Efter att ha försökt sälja in ljuddämpare med fågelsång, evighetsfilter, bromsklossar och framskärmar i gummi så lyckas man till slut uppfinna en produkt som Volvo faktiskt vill ha.

Kolla in albumet i vårt bildspel!

Bildspel

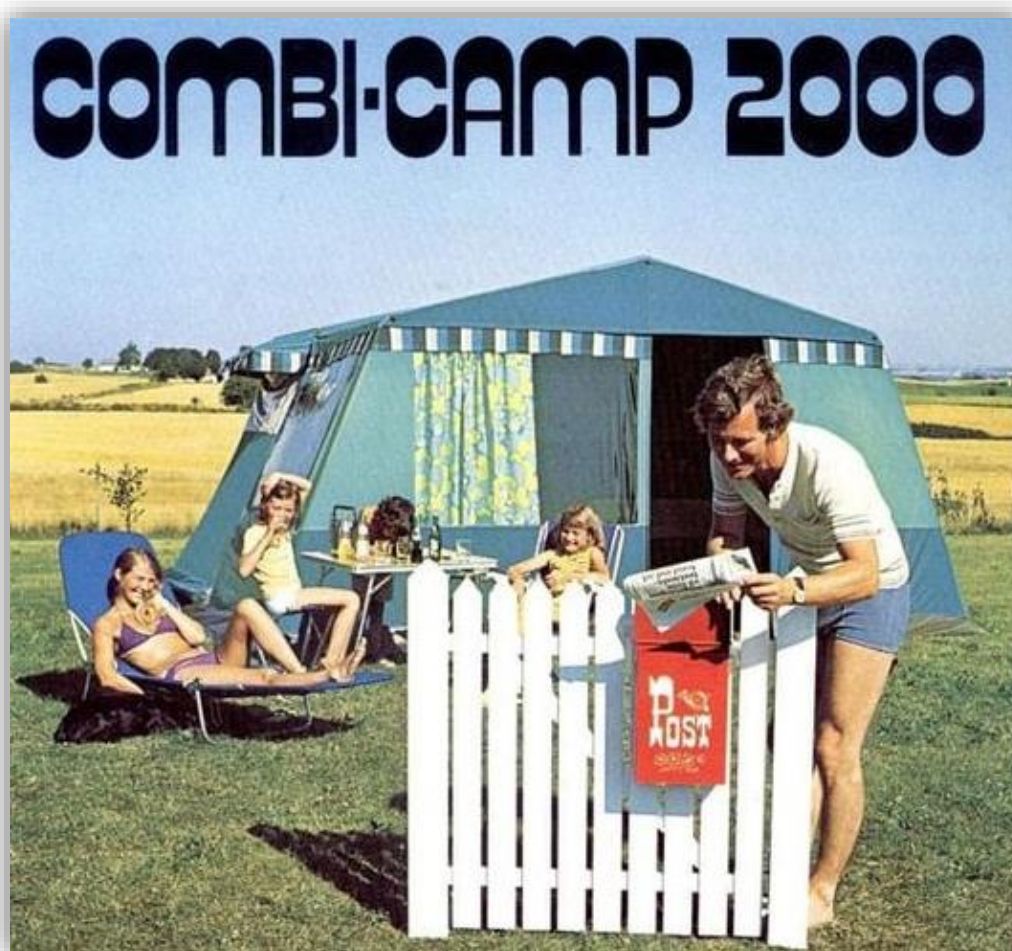
16

11. Tältvagnen Combi Camp.

Av Josefine Andersson › Skribent.

PUBLICERAD 2021-06-05 kl 06:00.

Campingsäsongen är här!



Tältvagnen Combi Camp doftar nostalgi och troligen lite mögel. Skippa krångliga tältpinnar, genom att lyfta på camperns lock så fälls tältet upp automatiskt. Dessutom kan du lasta plastekan på combi camperns toppräcke.



12. Kommer du ihåg Kant-Rust?

Av Jim Lundberg › Skribent. PUBLICERAD 2021-05-29 kl 13:27.

Kant-Rust. Grafitoljan som fungerade till verktyg, vapen, mopeder, bilar, motorcyklar och en hel del annat. Någon som kommer ihåg hur bra den var - och när den försvann?





13. Classic Motors månadsquiz.

ANDERS NORDNER, 2021-06-11 15:00.

Vi säger grattis till signaturen "vetten" som var snabbast fram till elva rätta svar i förra månadens quiz. Ett litet pris är på väg till dig. Nu tar vi andra nya tag!

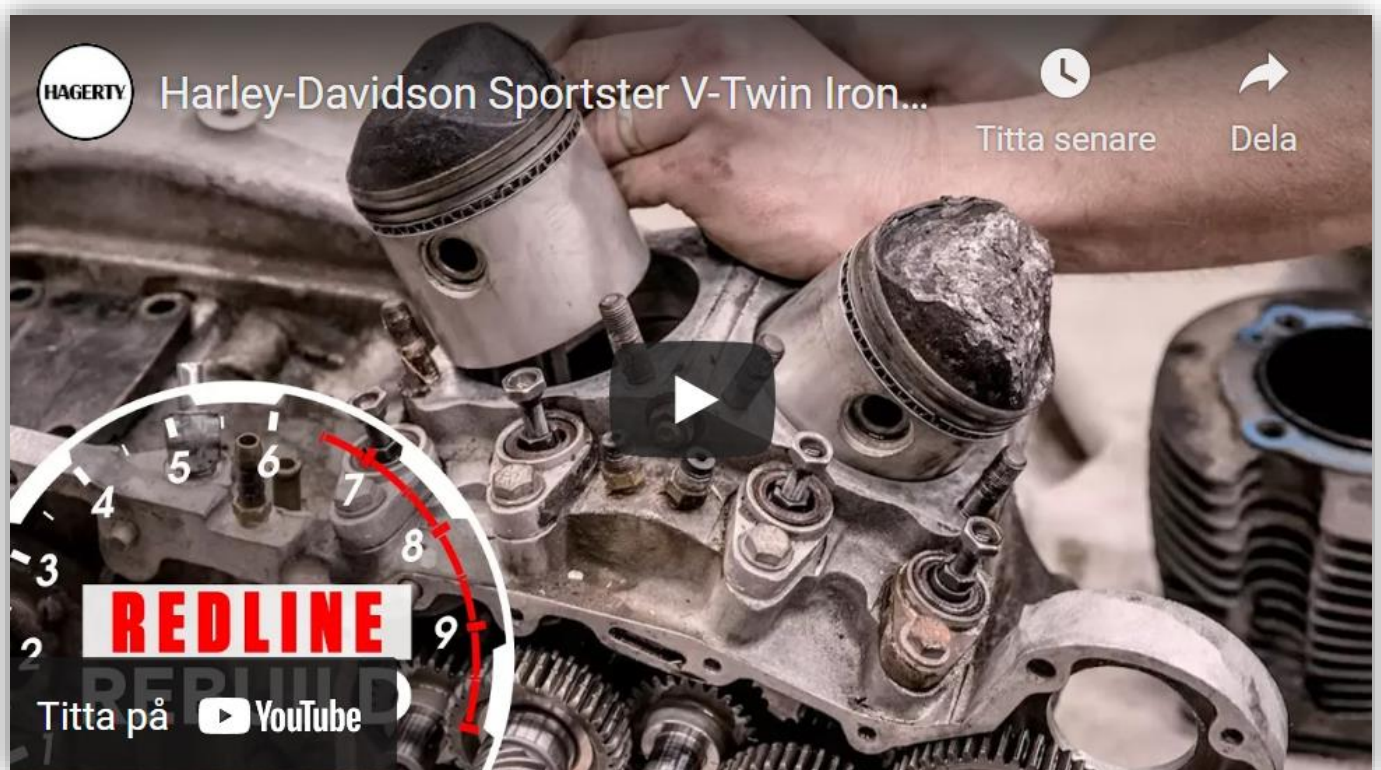


[Classic Motors månadsquiz](#)



14. Fredagsfilmen: Renovering av H-D Sportster på fem minuter.

Jim Lundberg. 2021-06-04 21:15.



FILM: [Fredagsfilmen: Renovering av H-D Sportster på fem minuter](#)



15. Triumph-tema på MC-Collection.

Publicerat 3 maj, 2021 av Manfred Holz.

På MC-Collection i stenstallarna på Tid Slott firar museet att det har gått 120 år sedan den första Triumph-motorcykeln tillverkades och rullades ut i det engelska vädret.



Även om Triumph tog ansats i sin tidiga närvaro under 1910- och 1920-talet, så är det tiden från 1936 som de flesta förknippar med Triumph. Det var då som Jack Sangster, som redan ägde Ariel, tog över tillverkningen och satte Edward Turner att styra verksamheten.

Under Edward Turners ledning utvecklades den 500-kubiks parallelltwin som kom att bli närmast synonym med brittisk motorcykelindustri, och under efterkrigstiden kom Triumph att bli en av världens största motorcykeltillverkare.

Det är med avstamp i Turners ankomst till Triumph som museet vill berätta historien om Triumphs gyllene år, de ekonomiska problemen på 1970-talet och hur de anställda själva lyckades hålla liv i märket, samt vad som hände efter att John Bloor började bygga upp ett nytt och modernt Triumph under 1980-talet.

MC-Collection tittar också närmare på vem Edward Turner egentligen var, och hur han och Triumph påverkades av Storbritanniens historiska utveckling. Även det svenska perspektivet lyfts fram, med knuttekulturen som började frodas under 1950-talet fram till det sena 60-talets bikerkultur.

SLUT