



*Oldsmobile Super 88 Deluxe 2-door Sedan 1953.*

1. Svidande kritik mot kilometerskatt för elbilar.
2. Eldrivna Volvo XC40 får billigare version.
3. Nya Kia Sportage gör snart entré.
4. Elbilarna ska göra Audi till VAG:s kassako.
5. Rimac tar över Bugatti tillsammans med Porsche.
6. Fem heta cabrioletter att glida runt med i sommar.
7. BMW M3 fyller 30.
8. Motorer med stötstänger är smartare än du tror.
9. Här byggs ny elväg för lastbilar.
10. Bentley Continental.
11. Chrysler Valiant var jänkaren som blev en superhit i Sverige.
12. Kultmoppen Velosolex.
13. Ett besök i en modern tändstiftfabrik.
14. Självrepsade tändstift.
15. Automobilmotorer drivas av lysgas.
16. Påhängsmotor 1917.
17. Klassiskt bilmärke: Lincoln.
18. Fredagsfilmen.

## 1. Svidande kritik mot kilometerskatt för elbilar: "Sämst i världen".

Publicerad 2021-07-05 kl 7:12.

Text Erik Söderholm.

Den som slår till på en ny elbil i Sverige får 70 000 kr i bonus och fordonsskatten ligger på bara 360 kr. Det är betydligt lägre än för vanliga bensen- och dieselbilar.



*En delstat i Australien har infört kilometerskatt på elbilar som ägarna själva måste rapportera.*

För att väga upp det stora bortfallet i skatteintäkter när elbilarna blir fler finns planer på att införa en så kallad [kilometerskatt](#) där bilägarna betalar för den sträcka de kört. Exakt hur systemet skulle kunna fungera är oklart, men en idé är att övervaka bilarnas körsträcka digitalt – något som väckt kritik av integritetsskäl.

**I Australien har** delstaten Victoria nyligen röstat igenom en särskild kilometerskatt för elbilsägare. Kostnaden ligger på 2,50 australiska cent per kilometer vilket innebär att en bilförare som åker 1 500 mil om året betalar drygt 2 400 svenska kronor i skatt.

För laddhybridägare ligger kostnaden på två cent per kilometer. De betalar alltså både kilometerskatt och bensinskatt för förbränningsmotorn, beroende på hur mycket de kör på el.



*Flera länder utreder kilometerskatt för elbilar.  
I en av Australiens delstater har det blivit verklighet.*

## ”Globalt åtlöje”

**Men systemet** har väckt hård kritik från elbilsägarna. De tvingades nämligen själva skicka in en bild på måtarställningen i sin bil årligen med start den 1 juli – annars hotar körförbud.

Flera elbilsägare och biltillverkare som [Volkswagen och Hyundai](#) kritiserar systemet eftersom de tycker det drabbar elbilsägare onödigt hårt. Och de skräder inte orden – de kallar det [”världens sämsta skattesystem för elbilar”](#). Delstaten har infört rabatt på nya elbilar, men det hjälper inte de bilägare som redan har en elbil sedan tidigare.

**En politiker i det** lokala miljöpartiet säger att systemet gör Victoria till globalt åtlöje.

– Detta är klimatvandalism mitt under en klimatkris, uppger talespersonen.

**Men finansministern** Tim Pallas försvarar den nya kilometerskatten. Enligt honom är den bara hälften så hög som bensinskatten.

– Alla som använder vägarna ska betala på ett rättvist sätt för att underhålla dem, har han sagt till [lokala medier](#).

Läs också: [Nya förslaget om kilometerskatten: Så mycket får du betala](#)



Erik Söderholm



## 2. Eldrivna Volvo XC40 får billigare version.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-07-06, 11:35.

**Volvo gör nu som Polestar och släpper en andra billigare, framhjulsdreven version av eldrivna XC40 som ska locka fler. Modellen rullas ut först här i Sverige.**



*Det finns ännu inga officiella bilder på framhjulsdrivna XC40 Recharge, och Volvo själva väljer i dagsläget att använda bilder på denna fyrhjulsdrivna Recharge P8 i sin marknadsföring. Det kan betyda att de två kommer vara svåra att skilja på, givet samma utrustningsnivå.*

**Volvo har som ambition** att "hjälpa fler att byta till helt elektriska bilar" och 2030 ska [alla Volvobilar som säljs vara helelektriska](#). Idag har man dock bara två eldrivna modeller i programmet: XC40 Recharge P8 och dess coupésuv-version C40 Recharge som båda tingar över 670.000 kronor i grundpris innan klimatbonus.

Båda delar också både plattform och drivlina med Polestar 2, som sedan i april gått att beställa i [två billigare versioner](#) med bara en elmotor på 224/231 hk istället för två på totalt 408 hk. Den billigaste, Standard range Single motor, börjar på 489.000 kronor och har då ett mindre batteripaket på 64 istället för 78 kWh.

**Nu gör till slut** Volvo likadant och släpper XC40 i ett sådant utförande. Nya **Volvo XC40 Recharge** (man verkar ha skippat de tidigare alfanumeriska drivlinenamnen) ska börja byggas i höst i Gent i Belgien och går redan nu att beställa här i Sverige – övriga marknader får vänta lite till.

– Vi breddar vårt utbud av elektriska modeller med ett attraktivt erbjudande på den svenska marknaden, säger Volvo Car Sveriges vd Jessica Span.

**Den nya modellens** tekniska specifikation påminner om Polestar 2 Long range Single motor och den har en elmotor på 231 hk som driver framhjulen. Batterikapaciteten är dock mellanstor, 69 kWh, vilket ska ge en WLTP-räckvidd på 40 mil.

Det nya batteripaketet ska gå att snabbladda 10–80% på "cirka 32 minuter", skriver Volvo i ett pressmeddelande.

**Prislisten börjar** lägligt nog mitt emellan instegs- och mellanversionen av Polestar 2, 529 000 kronor före klimatbonusen på 70 000 kronor.

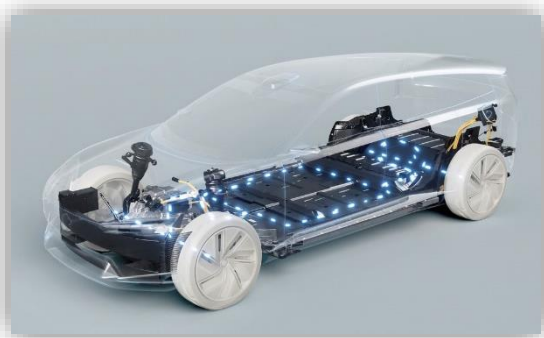
Precis som XC40 och C40 Recharge Twin, som Recharge P8 nu kallas, kommer den nya framhjulsdrivna XC40 Recharge att kunna beställas på nätet.

**Leasingpriset** via Volvos egna alternativ Care by Volvo börjar på 5 690 kronor i månaden med 36 månaders bindningstid. Med 3 månaders uppsägningstid blir månadskostnaden istället 6 590 kronor.

De [kontroversiella Recharge-däcken](#) monteras som standard från fabrik och i pressmeddelandet för den nya modellen framhåller Volvo dessas fördelar:

"En enda uppsättning däck som på ett säkert sätt kan hantera väder- och vägförhållanden inom ett bredare intervall än sommar- eller vinterdäck gör att bilägaren slipper krånglet med däckbyten två gånger om året, samtidigt som koldioxidutsläppen minskar jämfört med vinterdäck."

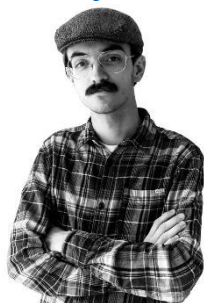
**Samtidigt sa [Volvos däckexperter i en intervju med ams](#)** tidigare i år att man rekommenderar riktiga vinterdäck om deras bilar ska köras på snö och is.



**Volvo satsar på snabbladdning och 100 mils räckvidd.**



**Intervju: Volvos däckexperter förklarar nya "Recharge-däcket".**



**Wiggo Björck**



### 3. Nya Kia Sportage gör snart entré.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad i dag, 10:04.

Kia har släppt fler bilder på nya generationen av Sportage och berättar samtidigt mer om bilen.



Det är versionen för USA och Asien som visas upp. Den europeiska varianten kommer att skilja sig på några detaljer.

Gemensamt för alla är mer avancerade assistansfunktioner, Kia kallar det ADAS, och nya elektroniskt kontrollerade stötdämpare, ESC.

**Nytt för Kia Sportage är också** att bilen kommer att säljas med två olika axelavstånd – troligen en femsitsig- och en sju-sitsig version.

Priser och full teknisk specifikation kommer senare i år, men vi kan anta att Kia Sportage får samma drivlinor som syskonet [Hyundai Santa Fe](#). Det betyder i sådant fall både en hybrid och laddhybrid med en 1,6-liters bensinfyra och en 2,2-liters dieselfyra utan elektrifiering.



Magnus Fröderberg



#### 4. Elbilarna ska göra Audi till VAG:s kassako.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-07-05, 17:00

Siktat på att fördubbla lönsamheten – elbilarna är nyckeln.



*Audis vd Markus Duesmann och Audi RS e-tron GT.*

**Audi skruvar upp sina lönsamhetsmål** för framtiden. Detta samtidigt som man aviserar att man tänker fasa ut förbränningsmotorerna och bli en elbillstillverkare.

Audis vd Markus Duesmann säger i en intervju med [Der Spiegel](#) att han planerar att göra Audi till Volkswagenkoncernens största "kassako", genom att öka lönsamheten från 5,5 procent (2020) till 11 procent 2025.

I dagsläget är det mer lönsamhet i förbränningsbilar, men Markus Duesmann tror att elbilarna har ätit ikapp det redan inom 2,3 år.

**För några veckor sedan kunde** vi rapportera om att Audi sätter [en ny deadline på när man ska sluta sälja bilar med förbränningsmotorer](#). Det senaste budet är att den sista nya Audi-modellen med förbränningsmotor kommer 2026.



**Ny deadline: Sista Audin med förbränningsmotor kommer 2026**



## 5. Klart: Rimac tar över Bugatti tillsammans med Porsche.

Anders Nilsson 2021-07-06.

Kommer ha cirka 430 anställda.



Det har länge surrats om det, men nu är det till slut officiellt: Rimac tar över Bugatti tillsammans med Porsche.

Som Bytbil berättade om för en tid sedan, så fanns det uppgifter på att [Porsche skulle skapa ett samriskföretag tillsammans med den kroatiska elbilstillverkaren Rimac](#) för att ta över [Bugatti](#), som också ingår i [Volkswagengruppen](#), rapporterar [Automotive News Europe](#).

Företaget kommer heta Bugatti-Rimac. Rimac kommer äga 55 procent, medan [Porsche](#) äger resten av företaget som kommer baseras i Zagreb, Kroatien. Rimacs vd, Mate Rimac, kommer även vara vd för det nya företaget.

**LÄS MER:** [Video: Rimac Nevera i dragrace mot Ferrari SF90 Stradale – varning för utklassning](#)

– Vi kombinerar Bugattis expertis i supersportbilssegmentet med Rimacs enorma innovativa styrka i elektrisk mobilitet, säger Porches vd och även styrelseledamot i Volkswagengruppen, Oliver Blume.

Två modeller kommer tillverkas av företaget: [Bugatti Chiron](#) och elbilen Rimac Nevera. Företaget kommer ha cirka 430 anställda i Zagreb och Melsheim. Tidigare i år ökade [Porsche sitt ägandeskap i Rimac till 24 procent](#).



**Relaterade artiklar:**



**Uppgifter: Rimac tar över Bugatti.**



**Porsche investerar i Rimac – sammanslagning med Bugatti nära?**



**Uppgifter: Bugatti och Rimac kan slås ihop.**



**Rimac Concept One möter Bugatti Veyron.**



## 6. Fem heta cabrioletter att glida runt med i sommar.

Anders Nilsson.

2021-07-05.

**Cabrioletter säljer som smör i sommarvärmen.**



*Chevrolet Impala SS Cabriolet hos Autohallen i Grästorp.*

**Det är sommar, och det betyder att du säkert vill åka runt i en nedcabbad bil med bra musik och trevliga vägar att köra på. Bytbil listar fem trevliga cabrioletter att lägga vartarna på.**

Det märks att samhället kanske är på väg att börja gå lite mer mot det normala. Tittar man på siffror hos Blocket så sälja i snitt mer än fyra av tio cabbar inom en vecka på [Blocket](#).

– Förra sommaren fick pandemin många att hålla hårdare i plånboken och inte köpa lika mycket med hjärtat. Fler höll också hårt i sina dyrgripar för att tillbringa sommaren tillsammans med dem. Inför årets semester går cabbarna åt i snabbare takt än vanligt vilket gör att det är ett bra läge för den som vill sälja, säger Henrik Littorin, marknadsplatsdirektör för Blocket Fordon.

För den som kan tänka sig att säga adjö till sin cabriolet är det säljläge. Medianpriserna på Blocket har stigit med elva procent sedan förra sommaren och ligger nu på 88 000 kronor.

Bland de mest klickade cabriolet-annonserna på Blocket är det såklart amerikanska [Chevrolet](#) som säljer snabbt, men lite oväntat, är det franska [Peugeot](#) som säljer snabbast. Inom en vecka så försvinner sex av tio annonser.

Bland de privatsålda cabbarana är det [Peugeot 307](#) som är populärast. Där försvinner 57 procent av alla inom en vecka, där medianpriset är 36 000 kronor. Den nästs snabbaste sålda modellen var [Peugeot 206](#) där två procent förre såldes inom en vecka.

Även [Mazda](#) MX-6 är populära.

**LÄS MER:** [Retro Porsche 911 – med upphottad motor](#)

[Bytbil](#) har plockat ut fyra cabrioletter som kan vara trevliga köra i sommar:



[Chevrolet Corvette](#) C5 Cabriolet, åsmodell 2000: En fin Corvette C5 med sex växlar och manuell låda, finns hos [Ucars Exlucisve AB](#) för [199.900 kronor](#).



[Chevrolet Impala SS Cabriolet](#) årsmodell 1962: En fin impala I mörkröd metallic och är fint skick. Den har både servostyrning och servobroms, stereo, samt 18-tums hjul i krom. Finns hos [Autohallen i Grästorps](#) för [525 000 kronor](#).



**[Buick GS 400 Sport Coupé](#)** årsmodell 1969: Tillverkades i enbart 6 356 exemplar och den här bilen importerades till Sverige 1970. Den har enbart körts 7 011 mil sedan ny. Säljs via [Mels Garage för 360 000 kronor](#).



**[Chevrolet Impala Cabriolet](#)** årsmodell 1965: Har allt som allt körts 16 000 mil och har en V8-motor på 194 hästkrafter samt PG-automatlåda. Det är en elcab och den har stereo. Finns hos [E&S Motor för 338 000 kronor](#).

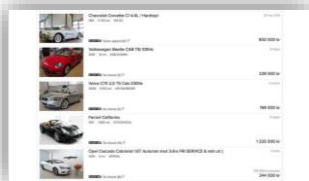
**LÄS ÄVEN: [BMW visar upp nya BMW M4 Competition med tygtak](#)**

**LÄS MER: [Retro Porsche 911 – med upphottad motor](#)**



**[Cadillac Eldorado Biarritz](#)** årsmodell 1960: En Eldorado som är i fint bruksskick. Den har bland annat skinnklädsel, farthållare, elsoffor, elhissar, automatiskt avbländning. Finns hos [WOC Sales AB](#) för 995 000 kronor

### Relaterade artiklar:



### Med himlen som tak: Vilken är din favorit-cabriolet?



### TEST: Rattvärmen räddar den svenska cab-sommaren



### Efter Mercedes nya satsning – flera modeller i riskzonen



### Rolls-Royce Dawn Black Badge är den nya svarta



## 7. BMW M3 fyller 30 – här är specialmodellerna du kanske inte hade koll på.

Av Erik Söderholm, Publicerad 2016-10-06 22:00, uppdaterad 2018-01-09 09:50.

BMW-entusiasterna har förstås inte missat att M3 fyller 30 år. Första generationen har fått kultstatus men även modellgenerationerna som följde är hett eftertraktade. Men vid sidan om M3-modellerna finns en del häftiga konceptversioner som aldrig sattes i serieproduktion. Nu lyfter BMW på täcket och visar upp några av dem.



### BMW M3 E30 Pickup

**Jodå, första generationen** BMW M3 fanns i en väldigt ovanlig version som pickup – men bara som koncept. Den byggdes aldrig i serieversion, och den byggdes inte heller för att ta reda på om en pickup-M3 var något som BMW-köparna ville ha.

Istället byggdes bilen för att transportera verktyg och annat på M-divisionens område. Karossen hämtades från cabrioletversionen av M3. Pickupversionen har inte de bredare hjulhusen från sedanversionen av M3.

**Under huven fanns en** nedtrimmad version av M3-fyran som såldes i den italienska specialversionen BMW 320iS. Senare fick bilen dock den riktiga M3-motorn. Bilen tjänstgjorde i över 26 år innan den pensionerades så sent som 2012.



### BMW M3 E36 Compact

**Hade det här kunnat bli** en föregångare till dagens BMW M2 eller 1-serie M Coupé? En slags instegsversion till livet som BMW M-ägare?

BMW M3 Compact är en blandning av M3 E36 och 3-serie Compact och siffrorna lovade gott: den raka sexan på 3,2 liter hade förmodligen inte haft några problem att sätta bra fart på bilen som vägde in på 1.300 kilo.



**BMW M3 E46 Touring**

Sedanversioner av **BMW M3** har kommit och gått men tänk om E46-generationen hade kommit som kombimodell? Det hade i så fall blivit en tuff utmanare till Audi RS 4 Avant.

**BMW M3 E90 Pickup**

Även **E90-generationen** av BMW M3 kom som pickup. Men inte heller den här gången blev det någon serieproduktion. Bilen testades dock på Nürburgring och fotograferades av många spionfotografer, vilket spädde på ryktesspridningen om att BMW faktiskt skulle lansera en M3 Pickup.

Även den här gången använde sig ingenjörerna av en M3 Cabriolet som utgångspunkt. Det bästa av allt: bilen är helt gatlegal!



**Lista: Här är BMW-modellerna du inte visste fanns.**



**Erik Söderholm**





## 8. Motorer med stötstänger är smartare än du tror.

Av Pär Brandt, Publicerad [2019-11-09](#) kl 16:31, uppdaterad 2019-11-15 kl 10:55.

"Det är bara dumma jänkare som använder stötstänger i sina motorer", tänker kanske du. Men det är helt fel och här får du hela den tekniska förklaringen.



*Här ser vi stötstången (pil 1) som trycker på vipparmen (2) som i sin tur trycker ner ventilen (3). Mellan cylinderbankarna ligger kamaxeln (nedanför bilden).*

**En riktig motor ska ha** dubbla överliggande kamaxlar – eller hur? Visst, överliggande kamaxlar har flera viktiga fördelar men det har motorer med stötstänger också.

Att vi uppfattar motorer med stötstänger som mindre bra har nog mest att göra med ålder. Stötstänger har funnits med sedan bilismens barndom och uppfattas som gammalmodig stenåldersteknik.

**Men det finns fördelar** hos stötstänger som gör att konstruktionen kan vara motiverad även på dagens moderna motorer. Nedanför listar vi fördelar och nackdelar med stötstänger.

### Stötstänger fördelar:

- Enkelhet 1: Färre komponenter som kan gå sönder. Det är inte detsamma som att "enklare = bäst", även enkla konstruktioner kan ge upphov till fel och komplexa motorer kan visa sig vara driftsäkra. Men färre komponenter bör generellt innebära färre bekymmer, i de flesta fall.
- Enkelhet 2: Färre komponenter innebär lägre kostnader. GM-ingenjörer uppskattar att en stötstångs-V8 är 400 dollar billigare att bygga jämfört med en V8:a som har dubbla överliggande kamaxlar. Det sänker priset för bilägaren men sparar framför allt enorma summor för biltillverkare som kanske massproducerar miljontals bilar.
- Enkelhet 3: Färre komponenter ger lägre vikt. En kamaxel väger mindre än fyra, så enkelt är det.
- Två ventiler i förbränningsrummet, vilket ger bra flöde vid låga varvtal, producerar mer vridmoment i lägre varvregister.



*Corvette LT1 V8 från 2014, användes under C7-generationen. En modern motor men tittar vi noga så sitter det en centralt placerad kamaxel med stötstänger och vipparmar.*

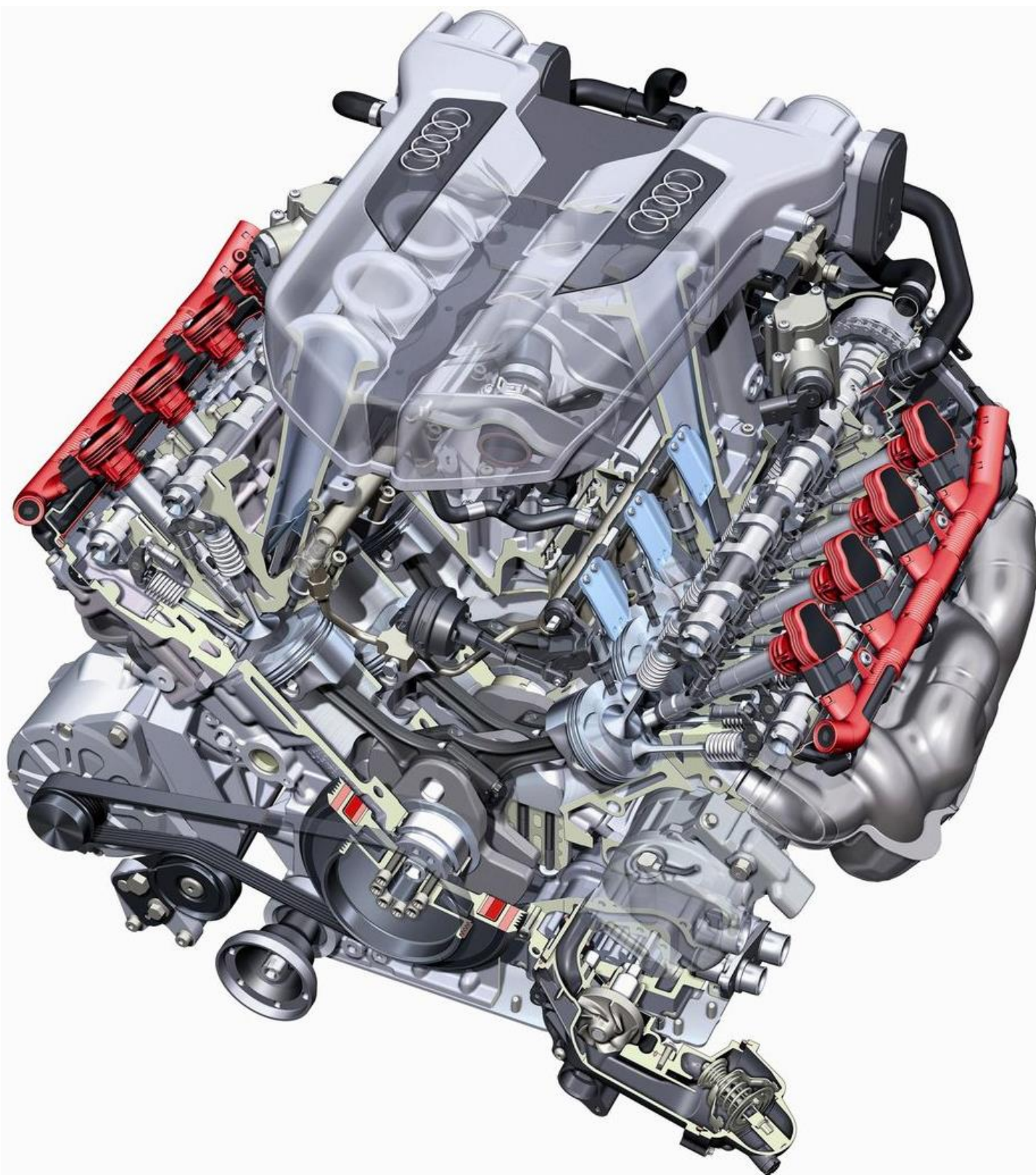
- Med stötstänger behövs bara en kamaxel. Samma fördelar som hos enkelheten med mindre strul, lägre kostnader och lägre vikt.
- Kamaxeln sitter på V-motorer mellan cylinderbankarna. Det ger en lägre tyngdpunkt i själva motorn. Men det sänker också bilens tyngdpunkt.
- Framför allt så sänker stötstänger höjden på motorn och minskar även bredden samt längden. En kompakt motor är enklare att få plats med i trånga motorrum, ger även bättre krockzoner och mer "luft" under motorhuven vilket förbättrar fotgängarskyddet.
- En "smal" motor med stötstänger ger mer utrymme till en mera avancerad framvagn. Kanske dubbla A-armar istället för att tvingas använda MacPherson-ben.

Stötstänger nackdelar:

- Motorer med stötstänger har nästan alltid bara två ventiler per förbränningsrum, vilket begränsar luftflödet vid höga motorvarvtal. Något som i sin tur ger lägre topp effekt. Att varva motorn högre löner sig inte så mycket, eftersom luftflödet inte räcker till.
- Högre rörlig vikt. Stötstänger och vipparmar väger en del, även om biltillverkaren lägger mycket krut på att sänka vikten. Ju högre varvtal, desto svårare blir det att kontrollera komponenternas rörelser. Höga varvtal med en motor som har stötstänger kräver starkare ventilfjädrar, vilket ökar slitaget på ventilsätena.

Det är alltså ingen tillfällighet att många amerikanska bilmodeller med V6- eller V8-motorer fortfarande har stötstänger. Inklusiv exempelvis [nya Chevrolet Corvette Stingray C8](#) – även om den längre fram förmodligen också får motoralternativ med överliggande kamaxlar.

- Vid höga varvtal flexar stötstänger och vipparmar, öppningstiderna blir inte så exakta jämfört med en motor som har överliggande kamaxlar.



*På bilden Audis 4,2-liters V8 med dubbla överliggande kamaxlar.  
En effektiv, stark och varvvillig motor. Men också en komplicerad och dyr konstruktion.*

- Med stötstänger ges färre möjligheter till avancerad ventilstyrning som variabelt ventilyft och variabla öppningstider. Vilket i sin tur minskar möjligheterna att sänka bränsleförbrukning, förbättra körbarheten och öka toppeffekten.

**Bara genom att se längden** på listorna med fördelar och nackdelar förstår man att stötstänger har en hel del positiva egenskaper.

**Strax nedanför finns** det en film där Jason Fenske på Engineering Explained förklarar för- och nackdelar med stötstänger och överliggande kamaxlar.

## 9. Trafikverkets satsning: Här byggs ny elväg för lastbilar.

Publicerad 2021-07-05 kl 6:12. Text Erik Söderholm.

**E20 utanför Örebro byggs om till elväg för tung trafik, uppger Trafikverket i ett pressmeddelande.**



*Observera att bilden är en arkivbild – den visar inte den aktuella elvägen.*

**Elvägar** har diskuterats flitigt de senaste åren. Tekniken innebär att framför allt tunga fordon kan laddas medan de körs för att minska behovet av snabbladdning eller att använda förbränningsmotorn.

Men tekniken har också mött omfattande kritik, inte minst på grund av kostnaden. Elvägar som består av stolpar i vägen, och inte en så kallad induktiv laddskena inbyggd i vägen, beskylls ofta för att vara fula och opraktiska.

**Nu står det klart** att Trafikverket ska bygga en elväg på E20 mellan Örebro och Hallsberg. "Kampen" stod mellan den sträckan och riksväg 73 mellan Nynäshamn och Västerhaninge söder om Stockholm.

Tanken är att sänka koldioxidutsläppen från godstrafiken. Elvägen ska vara färdigbyggd 2025 och blir den första permanenta i sitt slag längs svenska vägar. Det är än så länge oklart vilken teknik vägen ska använda – skena i vägen eller luftledning.

"**Örebro och Hallsberg** ligger mitt i logistiktriangeln mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessutom har vi sett att ett flertal företag använder just den här sträckan för en stor del av sina transporter", uppger Trafikverket i ett pressmeddelande.

**Läs också: Hundratals mil elväg – och nya snabbladdare för lastbilar**

## 10. Bentley Continental.

Gran Turismo Magazine nr.3 [2012](#).

Har du lust på en klassisk, brittisk GT-bil? Vem har inte det, men valet är inte enkelt, inte ens när det gäller vilken Bentley ...



**C**ontinental är en beteckning som Bentley använt på en mängd GranTurismomodeller genom åren, mest känd är väl den senaste Continental GT som tillverkats i rekordmånga exemplar.

Intressant nog överensstämmer begagnatpriserna för Continental GT 2004–2008 nästan exakt med de för föregångaren Continental R tillverkad 1991–2003. Det handlar om priser i storleksordningen 375 000 till dryga 800 000 kronor beroende på årsmodell, skick och historia.

Men den stora skillnaden är att gamla R-modellen just nu är nere och vänder, medan den nyare GT-versionen lär fortsätta nedåt i pris.

Hos den anrika handlaren P & A Wood i England är man säkra på att Continental R är att betrakta som en blivande klassiker med investeringspotential – åtminstone om man väljer rätt exemplar och vårdar den som det anstår en Bentley.

Men det är väl där, när det gäller underhållet, som många kan få problem. Bilarna må vara överkomliga i inköp, men knappast billiga att hålla i skick. I en annons på en bil för knappa 40.000 pund i England står det "nyservad för 20 000 pund".



Det är halva försäljningsvärdet för en professionell service – visserligen inklusive fyra nya (dyra) däck och helt nya bromsar. Det går säkert att få ner detta men man bör ha kostnadsbilden i åtanke.

– Byggkvaliteten är enastående, klart bättre än hos senare Bentleybilar, hävdar en svensk tidigare ägare. Han berättar också att tvådörrarsbilen är enormt stor utvändigt, men samtidigt ganska trång invändigt.

– Den är som en elefant, men en trevlig sådan! Historien började när Rolls-Royce presenterade sitt "Project 90" på Genèvealongen 1984. Formen var skapad av John Heffernan och Ken Greenley, ett par av 80-talets trendigaste bildesigners, och blev alltså senare en Bentley istället för en Rolls-Royce.

Elegantare förarplats är svår att hitta i något annat än en Bentley.

Det var 1991 som nyheten debuterade, även det i Genève, och utställningsbilen köptes på fläcken av Sultanen av Brunei.

Modellen verkar ha varit något av en favorit för den bilsamlade sultanen, idag har nämligen P & A Wood en annan av hans Continentalbilar till salu. Den är från 1993 och har likt många exemplar av modellen ett unikt utförande med starkare motor, gälar på huven och mycket mer. Den har gått cirka 5 000 mil och begärt pris är 85 000 pund.

Konstruktionen baserades på den vanliga, fyradörrars Turbo R och då man inte kortade hjulbasen upplevs tvådörrarsmodellen som extra stor. Den är faktiskt hela 535 centimeter lång och väger 2 480 kilo!

Men tack vare den turboladdade V8-motorn på 6,75 liter, vars grundkonstruktion faktiskt hängt med sedan 1959, har den riktigt fina prestanda. Från början hade den cirka 325 hästkrafter och 610 Nm, några officiella fabriksiffror finns inte då Rolls-Royce fortfarande uppgav effekten som "tillräcklig". Redan 1994 försåg man bilen med en laddluftkylare som ökade effekten till cirka 385 hästar. Det gjordes först i en begränsad utgåva kallad "S", men motorn hittade snart ner i alla Continental R. 1997 var det dags för nästa nya variant kallad "T" som bland annat fick en tio centimeter kortare hjulbas samt i vissa fall även "quattrobreddade" skärmar.



Motorn fick då 420 hästar och 800 Nm, men även denna gång landade motorn i R "California Edition" och i "R Mulliner".

Det gjorde besten till en riktig sprinter och slog man av antispinnsystemet och var villig att bränna bakdäck gjorde den 0–60 mph (97 km/h) på 5,1 sekunder!

Runt millennieskiftet exploderade antalet specialversioner sedan Volkswagen tagit över ägarskapet och satsade på att hålla intresset uppe fram till dess den nya Continental GT var klar.

Jämför man med den är dock Continental R och alla närbesläktade modeller rena handbyggen – och det i extremt liten serie. Totalt tillverkades 1 504 Continental R och 350 Continental T, det motsvarar väl ett par månaders produktion av GT så när det gäller exklusivitet är det ingen konkurrens.

Siffrorna kan också brytas ner i 1 236 "vanliga" R, 37 "S", sju California Edition, sex R California, tio Millennium, 131 R Mulliner, 38 R 420 och 46 R Le Mans.

En marknadskoll visar på en enda Continental R på Blocket, det är en slivergrå bil av 1993 års modell som finns hos Bilcity i Danderyd. Utrustningen ser ut att vara normal för modellen, det som gör att den sticker ut är möjligen att den gått dryga 12 000 mil, normalt är det här är bilar som sällan körs mycket.

Bilcity begär 379 000 kronor för den vilket bekräftar prisbilden från cirka 350 000 till 800 000 kronor för "normala" bilar. Men, som sagt, inte många är normala. I Tyskland finns exempelvis Mike Tysons bil från 1997 till salu för 82 500 euro!

Som en jämförelse kostar den billigaste Continental GT, av den nya typen med W12-motor, som finns på Blocket 399 900 kronor, marginellt mer än för en Continental R. Men då får du ju ingen "trevlig elefant" ...

**Text av Robert Petersson**

## 11. Valiant var jänkaren som blev en superhit i Sverige.

Publicerad 2021-01-03 06:36.

Text Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN.

**Chrysler Valiant var den mest framgångrika USA-bilen någonsin i Sverige – man såg dem överallt.**



**En "Valle",** det visste alla med minsta bilintresse på 1960-talet vad det var.

I dag, fem decennier efter nedläggningen av den generations Plymouth/Chrysler Valiant som finns på bilderna här, är modellen fortfarande en inte alldeles ovanlig syn på vägarna. Taxi körde Valiant. Polisen körde Valiant, både civila och krigsmålade. Mellanmäktiga män i karriären i Mellerud körde Valiant.

**När tiden var inne** kom sedan raggarna i varje svensk håla från norr till söder för att köra – och köra sönder – varje Valiant de kunde få tag i. Fortfarande finns det lyckligtvis ett och annat oraggat exemplar kvar och de vårdas ömt.

Den enkla, stilrena karossen gav goda innerutrymmen och bra sikt. Interiören hade tilltalande färger och material, bilen kändes fräsch under de drygt fyra år denna generation fanns i produktion – och gör det fortfarande.

**Front, bakparti och** en del dekor ändrades försiktigt under åren, men den rejäla uppbyggnaden och den lätt lutande raka sexan behölls – en maskin som för övrigt hör till de mest driftsäkra som över huvud taget konstruerats.

Konkurrenter saknades inte. Från USA kom Ford Falcon, ytterst konventionell den också men med aningen flashigare linjer. Chevrolet Corvair med sin svansmotorsexax av boxertyp och tvålappkaross var mer ett kuriosum hos oss.





**Mercedes-Benz 190** och Opel Kapitän var naturliga europeiska konkurrenter. Här var väl den senare en besvärlig nöt att knäcka, "Kappan" var ju minst lika rymlig och susade fram precis lika flott med sina raka sexa under huven – dessutom var den tyska designen i amerikansk stil lite "rikare" i folks ögon.

De allra flesta Valiant av andra generationen som kom till Sverige var inte sammansatta i USA – de monterades av byggsatser på Kaisers gamla fabrik i Rotterdam, Holland. Modellen har länge spelat i veteranernas trivsamma lågprisserie men riktigt fina exemplar stiger sakta men obönhörligt i värde.

### **CHRYSLER VALIANT V100 1963**

**Nypris:** 17 700 kronor.

**Värde i dag:** 15 000–30 000 kr.

**Motor:** Rak sexcylindrig med stötstänger, två toppventiler per cylinder. En förgasare. Vattenkylning. Volym 2 790 cm<sup>3</sup>. Max effekt 90 DIN (100 hk SAE) vid 4 400 v/min. Max vridmoment 220 Nm vid 2 400 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad manuell låda. Tre-steps automat som tillval.

**Mått:** L 478/B 178/H 136 cm. Vikt 1 350 kg.

**Fjädring/hjulställ:** Torsionsfjädring fram och bladfjädrar bak. Fram dubbla tvärlänkar, krängningshämmare, bak stel axel. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

**Styrning:** Kulmutternsnäcka. Vändcirkel 12,1 m.

**Bromsar:** Trummor fram och bak. Servo.

**Fartresurser:** Toppfart 145 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 17 s.

**Förbrukning:** 1,3 l/mil.



### LIVSCYKELN

**1959** Första generationens Valiant presenteras – i London. För karosslinjerna ansvarade Virgil Exner.

**1962** Andra generationens Valiant. Nu stod efterträdaren Elwood Engel för de stilrena formerna.

**1963** Ny grill, stående baklyktor.

**1963** Den större sexan tillverkas inte längre av aluminium utan av gjutjärn. V8 på 273 kubiktum tillkommer.

**1964** Ny grill, slätare karossidor, ny baklucka. Ny modell: Barracuda.

**1965** Convertible läggs ned.

**1966** Ny generation presenteras.



**Calle Carlquist**

## 12. 1946 Kultmoppen Velosolex.

Anders Wallerius. [2006](#)-05-09 23:00.

När den franska mopeden Velosolex introducerades i Sverige av Nymans cykelfabrik kostade den 675 kronor.



Trots sönderbombade fabriker och brist på råvaror tog det inte lång tid efter krigsslutet innan en ny typ av smarta och billiga färdmedel rullade ut från de franska verkstäderna. På bil- och cykelmässan i Paris 1946 sågs Velosolexen, "cykeln som går av sig själv", för första gången.

Cykeln med hjälpmotor blev ett enkelt och billigt transportmedel i det sargade Frankrike. Från Solex förgasarfabrik spred den sig snart över hela världen. Under glansperioden, 1952 till 1971, såldes 1.000 Velosolex om dagen. Totalt hann det bli över åtta miljoner.

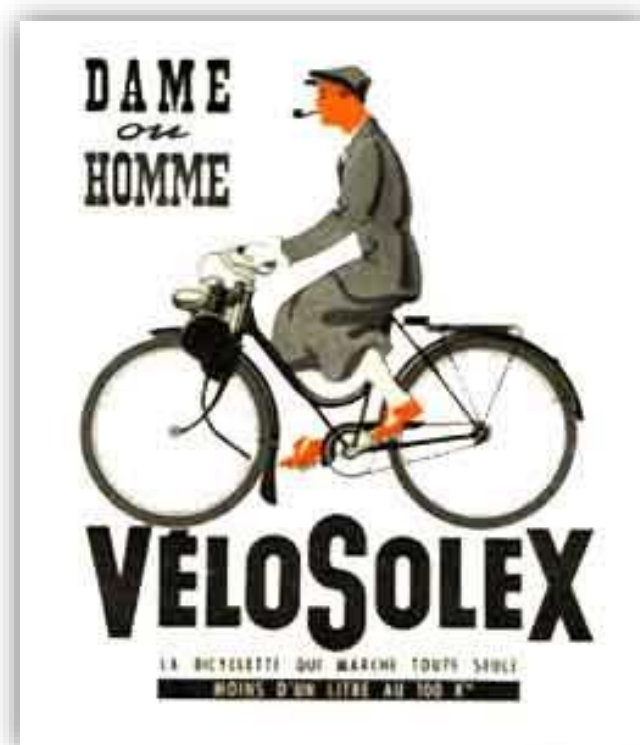
Den första svensksålda Velosolexen levererades av Nymans cykelfabrik i Uppsala 1951 till ett pris av 675 kronor. I reklamen kunde läsas att "Velosolex är en cykel med sex" och att "man kan åka en hel mil för en driftskostnad av endast fem öre", vilket syftade på att en literstanken räckte i tio mil.

Många bud kryssade sig fram genom 1950-talets tilltagande stockholmstrafik på Velosolex. Tidningarnas Telegrambyrå hade ett flertal flinka Velosolexryttare, och många av drakarnas fotografer tog sig fram på samma sätt. Även fotografernas allt i allo, kamerareparatören Werner Donne hos Molanders, hade en. (Det var han som hjälpte Lennart Nilsson att ta närbilder av naturen.)



I en artikel klagade han dock över att Velosolexen var i svagaste laget; resorna mellan förorten och staden krävde högre fart än ynka 25 knyck. Men 1952 beskrev tidningen Teknik för alla hur man kunde "trimma upp motorn närmare 80 km-strecket bland annat genom att variera brytarspetsarnas avstånd".

Hela motorpaketet var monterat på framgaffeln och kraften överfördes med en liten rulle till framhjulet. I folkmun kallades den ibland för "hängpung" eftersom svänghjulet hängde ned på ena sidan framdäcket och bensintanken på den andra. Motorn gick för jämn på full gas och för att stanna trycktes "pysen" in, varvid kompressionen försvann.



### Ett besök i en modern tändstiftfabrik.

Det kan ju tyckas som om en svensk tillverkning av tändstift omöjligen skulle kunna betala sig. Tändstiftsfabriken i Lidköping, officiellt A. B. Lidköpings Viking-sågar, är emellertid ett slående bevis på motsatsen. Fabriken, som anlades endast för ett par år sedan, är redan uppe i en tillverkning av 100 000 tändstift om året, och större delen av dessa omsätts i Sverige.

Det som gjort Viking-tändstiftet till en lättsåld artikel är nog i första hand dess konstruktion, som tillåter särtagning och därmed också rengöring med största lätthet. Men det faktum att vissa delar kunna utbytas, har givetvis också bidragit till framgången. Många motorägare, som äro nödsakade att se på slanten, sätta stort värde på de ovannämnda egenskaperna, och då dessutom Viking-tändstiftets kvalitet obestridligen är god, kan man förstå, varför det på så kort tid som ett par år kunnat slå igenom.

Tillverkningen sker efter de mest moderna principer. De olika delarna göras i revolverssvarvar med ända till 8 instrument. För att taga ett exempel må nämnas, att själva ytterhylsan går in i automaten som en sexkantig stålstång. Det ena instrumentet efter det andra bearbetar sedan automatiskt stålstången; den borras, gängas och faconeras på olika sätt, varefter det sista instrumentet slutligen sticker av hylsan, som faller ned i en låda. Den mutter, som sammanhåller hylsan och isoleringen, tillverkas på ett liknande sätt, fast den automaten har 7 instrument i st. f. åtta. Spindel-elektroden i tändstiftets mitt och den elektrod, som är fästad på hylsan, göras också i precisionsmaskiner, varför varje del passar absolut.

Det är en massa procedurer de olika delarna till ett tändstift få genomgå, innan de bliva klara att sättas ihop. En del skola slipas, spår skola uppstickas, hylsor och muttrar skola blånlöpas etc. etc. Men allt går med samma rivande fart tack vare väl genomförda tillverkningsmaskiner.

Även sammansättningen sker huvudsakligen med maskin. Däremot sker all prövning för hand, och tändstiftets egen konstruktör sköter själv den saken. Vid tändstiftfabrikation går det ofta så till, att några stift tagas ur högen och prövas, men här göras inga stickprov, utan vartenda tändstift provas, både för täthet och tändförmåga. Och varje minsta lilla fel på ett tändstift gör, att det obönhörligt kasseras. I denna ytterligt noggranna undersökning och avprovning har man förklaringen till att varje stift är förstklassigt. Det finns inga ojämna tändstift bland dessa, utan vart och ett fungerar absolut.

Betecknande för kvaliteten är resultatet av de prov, som anställs vid Husqvarna för att utvärdera tändstiftets lämplighet för fabriken motorcyklar. Den ingenjör, som fick ta hand om avprovningen, trodde knappast att något bättre stift än det man förut använt stode att uppleta, men han hade icke hållit på länge med att prova Viking-stiftet, förrän han var på det klara med, att detta var överlägset.

Fast fabriken är övertygad om, att det tändstift som nu tillverkas, är i allo förstklassigt, vilar man inte på sina lagrar, utan ständiga experiment göras för att få fram något ändå bättre. Vi torde också snart kunna framlägga resultatet av detta arbete.

# VIKING TÄNDSTIFTET

är

## SVENSK KVALITETSVARA

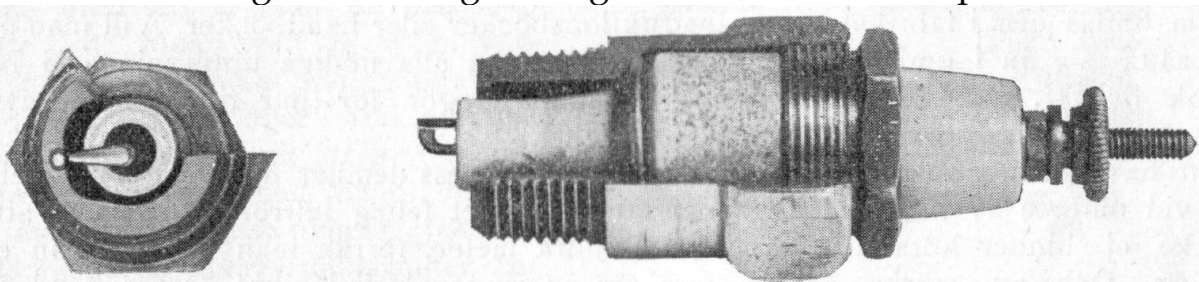
Viking tändstiftet är särtagbart, varför det är lätt att rengöra.  
Alla delar äro dessutom utbytbara.

## Självremsande tändstift.

Snart sagt otaliga äro de patent, som under detta århundrade uttagits på tändstift. Det kan därför kanske tyckas som en så enkel sak som detta aggregat redan för länge sedan skulle vara så »genomexprementerat», att inga som helst ytterligare ändringar av något värde kunna göras, men så är det icke. Då och då kommer en nyhet fram, visserligen oftast i samband med tillverkningen. Någon egentlig nyhet av betydelse för tändningen i och för sig ser numera sällan dagen.

En svensk mekaniker, K. J. Isaksson, Stockholm, har nu lyckats utexperimentera ett tändstift, som verkligen besitter sådana egenskaper, som åtminstone i någon mån avvika från de hittills vanliga. Detta tändstift, som kallas »System Isaksson-Tillquist», går under namnet självremsande, och det ligger verkligen något bakom den benämningen, ty de försök, som gjorts, ha med all önskvärd tydlighet visat, att exempelvis en väl riklig smörjning knappast har någon inverkan på stiftet. Under förhållanden, då stift av annat fabrikat »sotat igen» på kort stund har detta stift visat sig kumma gå utan mankemang en relativt lång tid.

Ett närmare studium av Isakssons konstruktion ger vid handen, att resultatet bör gå i den riktning, som uppfinnaren antyder. Stiftets självremsande förmåga har nåtts på så sätt att den del, som sitter inskruvad i cylinderkroppen, är utformad så, att den avslutas med en slags ringformad fläns, som går så att säga utefter periferien på tändstiftskroppen. På det ställe, där kontaktspetsarna sitta, är emellertid »botten» delvis borttagen. Därigenom uppstår en öppning, genom vilken gasen vid kompressionen rusar in i stiftet för att sedan vid förbränningen åter rusa ut. Det är denna i olika riktningar växelvis gående gasström, som håller spetsarna rena.



*Viking-ITE-tändstift, visande spolöppningen (fig. till vänster) samt (till höger) det mellan tändstiftskroppen och isoleringen belägna »rummet», i vilket gasen rusar in och ut.*

Detta patent har inköpts av firma Lidköpings Vikingsågar, vilken fabrik, såsom redan förut nämnts i annat sammanhang, bedriver en ganska omfattande tillverkning av tändstift. Om konstruktionen håller, vad försöken lovat, skulle vi tro, att omsättningen snart kommer att ökas betydligt, ty vad man eftersträvat under många år är just ett tändstift, som alltid håller sig rent.

Många andra konstruktioner ha för övrigt försökts för att nå samma mål. Man har ju tändstift med spindelelektroden rörlig, så att den kunnat ställas in i olika lägen. Man har vidare gjort tändstift, som kunna rengöras utifrån vid spindelelektrodens kringvridning o. s. v.

I detta sammanhang må nämnas, att Viking-fabriken nu fått en annan ny typ tändstift färdig, med vars utexperimenterade man varit sysselsatt ganska lång tid. Detta tändstift är egentligen avsett för flygmaskiner, vid vilka en så stor kompression råder, att vanligt isoleringsmaterial i regel ganska snart förstöres, och elektroderna lätt råka i olag på grund av det väldiga trycket i cylindrarna. Därför har detta stift försetts med glimmerisolering i stället för den vanliga av ett slags porslin. Av utseendet att dömma är glimmerisoleringt synnerligen homogen, och detta är så mycket mera glädjande, som den använda glimmern är av svenskt ursprung, nämligen från Bohuslän.

Om de resultat, som nåtts med »flygtändstift», hålla sig i fortsättningen, torde det ej vara uteslutet, att svenska arméns och flottans flygmaskinmotorer hädanefter komma att förseas med stift av svensk tillverkning och uteslutande svensk råvara. Även vid dessa tändstift är den »självrensande» principen tillämpade, ehuru öppningen för den in- och utströmmande gasen är ej ens hälften så stor som den, vilken visas på bilden ovan.

<b>VIKING-ITE</b>	svenskt, självrensande tändstift.
	Tillverkare:
	<b>A.-B. Lidköpings Vikingsågar, Lidköping</b>
Försäljes bl. a. av Hugo-Tillquist Maskinagentur, Stockholm.	

**VIKING**

**VIKING ITE** (Självrensande)      **VIKING RACER STIFT**  
för högkomprimerade motorer.  
(Glimmerisolerade)

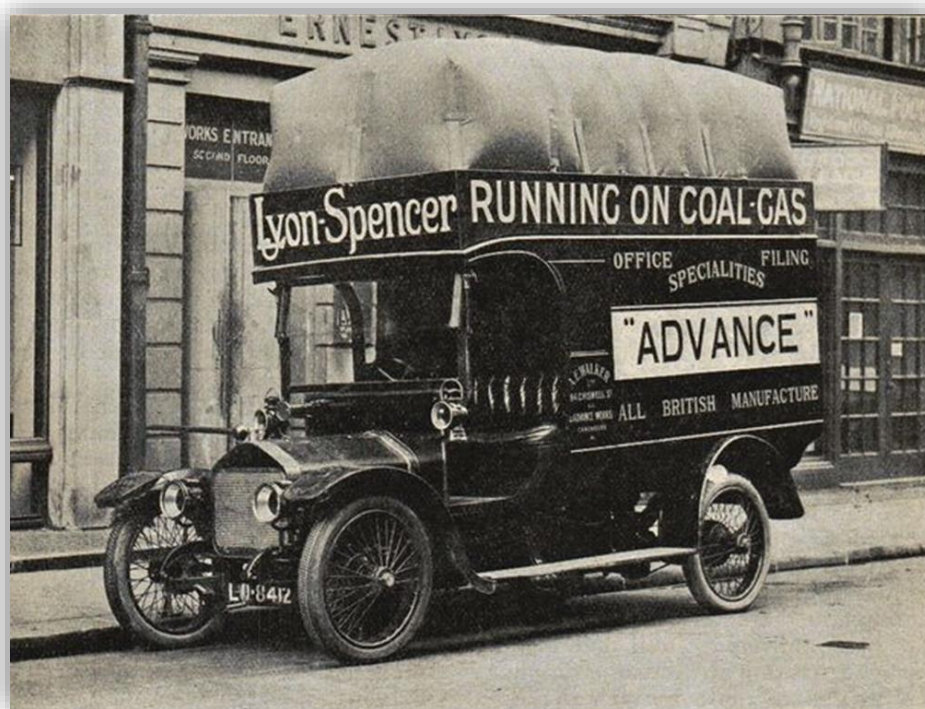
**VÄRLDENS BÄSTA**

## 15. Automobilmotorer drivas av lysgas.

Av P. DESBORDES

Årgång III: 1918.

När bensinbristen i England tvang största delen av automobilerna att stoppa liksom här, kom en entusiastisk engelsk automobilist på tanken att ersätta bensinen med lysgas.



*En leveransbil med fullständigt fylld gasbalong.*

Försöket slog väl ut: han visade att gas icke blott kunde användas i stället för bensin utan att den i många avseenden blev mera ekonomisk.

Till en början voro tvivlarna talrika, men för närvarande äro just de som först förnekade systemets antändbarhet dess varmaste anhängare.

Lysgasens användning i automobilmotorerna har uppväckt verklig entusiasm i England, där en helt ny industri uppstått på denna idé. De största engelska firmorna fabricera nu antingen ballonger eller ståltuber till gasbehållare. Bilarna, som stått inne sedan flera månader tillbaka, komma åter ut och hämta sina förråd av bränsle från gasstationerna som redan uppstått på vissa av Londons huvudgator.

Kolgasen som motorbränsle har sålunda fått en snabb utveckling i England. Det är en industri som vuxit fram av kriget men som sannolikt kommer att överleva detta. Anordningen är enkel och kan appliceras på de flesta bilar. Den består i huvudsak av två delar: 1:o en ballong innehållande gasen; 2:o en ledning som förenar ballongen med motorn.

Nyligen har man lyckats ersätta den voluminösa och bräckliga ballongen med en mindre tub, i vilken gasen är komprimerad till flera atmosfärers tryck.



## 16. Påhängsmotor 1917.

Den motor vi återgiva här löser ett problem, som mycket länge varit föremål för uppfinnarnes ansträngningar. Med dess hjälp kan man på ett ögonblick förvandla en vanlig cykel till en motorcykel (moped), på samma sätt som man med den löstagbara båtmotorn förvandlar en vanlig roddbåt till en motorbåt.

Den lätta, ekonomiska och tystgående motorn, som icke väger mer än 11 kilo placeras ej innanför ramen; med tillhjälp av tre skruvar kan den i en handvändning fästas framför styrstången så som en vanlig paketbärare.

Den vertikala motorn roterar mycket hastigt; den gör ledigt 2200 varv i minuten, ty innan den utsläppts från fabriken underkastas den en noggrann prövning, varvid den under flera timmar får rotera med en hastighet av 3600 varv i minuten; därvid tillses att tändaren fungerar normalt och att den ej visar några svårigheter att öka hastigheten sedan man bragt den att gå långsammare.

För att hålla jämvikt mot motorn bilda magnetändaren, den automatiska förgasaren och bensinreservoaren tillsammans en motvikt, som exakt motsvarar cylindern och dess organ. Man har dessutom försett motorns axel med två små vingar, vilka utgöra en god gyroskopisk stabilisator, som bidrager till att hålla cykeln i jämvikt.

Motorns rörelse överföres till cykelhjulet på ett mycket enkelt sätt; inga kugghjul som brista, inga remmar som glida; en liten trissa av hårt gjutjärn är fäst på motorns axel och trycker direkt mot framhjulets gummiring. Vad blir resultatet av denna kamp mellan trissan och ringen? I första ögonblicket kan man tycka att det måste bli gummiringens hastiga och oundvikliga död. Men försöken har bevisat motsatsen: ringen motstår mycket bra

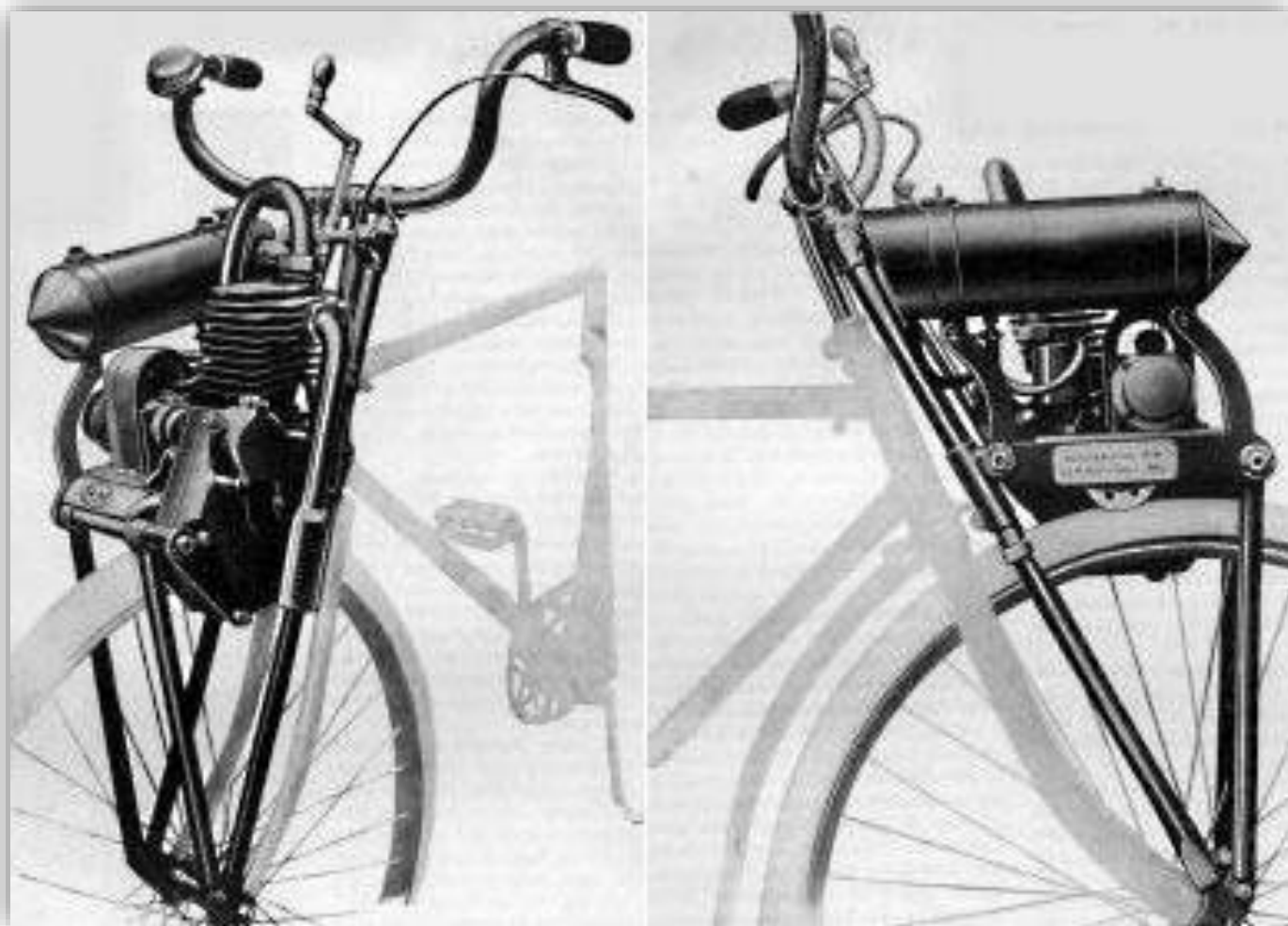
friktionen, under det att trissans yta så småningom urholkas och bildar en ränna, som följer ringens buktiga yta. Då trissan blivit för mycket nött kan den för några öre utbytas mot en annan. Man har försökt att ersätta gjutgodstrissan med sådana av trä, aluminium eller kautschuk, men dessa ha visat sig mycket sämre.



## MOTORNYTT

**Motorn** med dess olika delar kan skjutas upp och ned på två glidskenor, som bilda en del av den dubbla gaffeln. Där igenom blir det lätt att sätta motorn i verksamhet. Detta sker genom en ändlös skruv med handtag. När man vrider på denna skjutes trissan sakta ned mot hjulet och trycker mot detta utan stötar på grund av ringens elasticitet.

**För** att fastsätta motorn på en vanlig cykel skruvar man bort styrstången och insätter i dess ställe motorn med dess styrstång och gaffel, vilken stöder mot främre hjulnavet. Reservoiren ovanför motorn innehåller 1.25 liter bensin och 0.25 liter olja, vilket räcker för 60 kilometer.



**Vänstra bilden**, motorn fästes medels tre skruvar framför cykelns styrstång; mellan de båda glidstångarna befinner sig ett handtag, medels vilket man kan höja och sänka motorn utefter de båda glidskenorna, som bilda den dubbla gaffeln. Till vänster syns reservoiren, magnettändaren och förgasaren, som tillsammans utgöra en motvikt till cylindern och dess organ. **Högra bilden** ser man hur motorn kan förskjutas på två glidskenor, som är parallella med gaffeln. Till höger vilar den mot två ledande stänger, vilka i likhet med gaffeln stöda mot framhjulets axel. I mitten syns gjutjärnstrissan, som ligger an mot ringen och överför motorns rörelse till framhjulet, som sålunda drar cykeln.

[Jan-Erik Ståhls mopedsamling](#)

**Källa:**

Vetenskapen och Livet, Maj 1917

## 17. Klassiskt bilmärke: Lincoln.

Publicerad 12 november 2010.

Det är ett intressant faktum att mannen bakom Cadillac också blev mannen bakom Lincoln. Henry M. Leland skapade alltså båda de två stora lyxmärken som överlevt i USA, ingen dålig prestation.



*Lincoln Continental Mark III Landau 1958.*

Namnet Cadillac lånade herr Leland från den tidigaste amerikanska historien, men det kom egentligen från Frankrike. Namnet Lincoln hämtades från presidenten Abraham Lincoln, så vi kan nog förmoda att den utmärkt petimeterskicklige Leland var historiskt intresserad.

### **En innovatör**

Henry M. Leland hade lämnat Cadillac år 1917 men han kunde inte lägga ner konstruerandet. Hans nästa projekt blev ytterligare en stor sidventilåtta och den lanserades 1921 som just Lincoln. Lägga märke till hur modest mannen var: två lyxmärken men inget av dem uppkallat efter honom själv!

Den nya motorn utvecklade 81 hästkrafter och volymen låg på 5,8 liter, ganska blygsamt i den divisionen. Leland var i vissa stycken en innovatör.

Hans nya motor var till exempel trycksmord vid den tid då de flesta amerikanska bilmotorer fortfarande var stänksmorda. Den nya Lincoln-bilen var relativt snabb och mycket välbyggd, men allmänt ansågs karosserna inte hålla samma klass som chassiet. Följden blev ekonomiska svårigheter.

Leland var mannen som standardiserade del- och reservdelstillverkningen i den amerikanska bilindustrin, något som bland annat var en förutsättning för Henry Fords masstillverning av T-modellen.



*Lincoln L-Series Limousine 1921.*

Om det var av tacksamhet över detta eller för att Mr Ford såg storheten i Lelands verk ska jag låta vara osagt, men Ford Motor Company blev i alla fall ny ägare till Lincoln år 1922.

Därmed hade bilkungen förvärvat något som var totalt väsensfrämmande från hans dåvarande produktion, som nådde sin topp i absoluta tal år 1923.

Inom bilindustrin har från tidigaste tid förvärv, sammanslagningar, fientliga övertaganden och liknande varit mycket vanliga. Det är inte bara i våra tider som vissa företag haft stora svårigheter.

En del av dessa företagsombildningar har varit lyckade, några rent av nödvändiga, men många har bara medfört elände. I fallet Lincoln måste man konstatera att Henry Ford visade en helt okarakteristisk sida genom att inte ekonomisera i onödan.

Visserligen lämnade både Henry M. Leland och hans son, en driven konstruktör, företaget efter bara några månader, men Ford lät Lincoln Motor Company i Detroit fortsätta att bygga verkligt högklassiga bilar, decennium efter decennium.

### **Nästan folklig**

När president Coolidge år 1924 köpte en Lincoln startade en tradition som håller än idag. Presidenterna\* åker praktiskt taget alltid Lincoln.

För ett antal år sedan hade jag nöjet att köra några stora Lincoln-vagnar från mitten och slutet av 30-talet – de kändes nästan moderna! Utmärkta bromsar med överraskande god servoeffekt, underbart vridmoment och silkeslen komfort i alla avseenden.

Lincolns KB-serie med V12-motor var en fabulös vagn men passade kanske inte så väl in i sin tid, 30-talets depression. Från 1936 erbjöds därför en högst intressant, strömlinjeformad modell kallad Zephyr.

Den var betydligt billigare än övriga modeller, nästan folklig. Dessvärre var dess V12-motor en ständig källa till besvär och många ägare bytte till Fords sidventilåtta.

\*Gäller presidenter från demokratiska partiet. Republikanska presidenter åker Cadillac.RW



*Zephyr Coupe Sedan 1936–37*

### **Trotsar räknenissarna**

Namnet Continental lanserades strax före kriget på en Zephyr-baserad modell och på tillbehörslistan fanns exempelvis motordriven sufflett. Continental blev sedan ett namn som i olika versioner, vartefter alltmer kantiga, kom att följa Lincoln ända fram till våra dagar.

Lyxvagnen Lincoln kunde användas till annat än glidande vilket bevisades i 1952 års Carrera Panamericana Mexico där Lincoln överlägset vann Touring-klassen.

1961 kom den ultimata Continental-modellen, en vagn med slagskeppsutseende och kidnappardörrar bak. Högklassigt byggd, som traditionen bjöd, men kanske aningen stor med sina nära sex meter.

Tillsammans med Volvo och Aston Martin ingick Lincoln i Fords PAG, där prestigemärkena samlades. Aston är nu sålt, Volvo sägs vara till salu men Lincoln rör ingen. Ett fint märke som inte ens räknenissarna lyckats ta kål på.



*Continental Sedan 1961*



*Lincoln Continental Convertible 1967.*



*Lincoln Continental Presidential Limousine 1972.*



*Lincoln Continental Executive Limousine by Moloney 1973.*

## 18. Fredagsfilmen: Åker vi världens sämsta motorcykel?

Anders Nordner › Skribent. PUBLICERAD 2021-02-04 kl 12:27.

Jacim Jutemalm bjuder Classic Motor på en snöig åktur i en Dnepr MT16 med sidvagn.



**FILM:** <https://youtu.be/7UiVbLsdFQk>.

Joacim Jutemalm i Nora må vara ung, men han förstår sig på motorcyklar. Enligt honom är den Dnepr MT16 från 1992 han äger och kör världens sämsta motorcykel. Men den är cool. Och den blir bara bättre och bättre i takt med att han lagar den.

*Classic Motors* utsände hängde med på en provtur i dess naturliga habitat så sovjetisk den är: snöfall och iskyla. Tvåhjulsdriften är ingen dum grej.

**Kuriosa:** Joacims sidvagnsmotorcykel lär ha använts av ZZ Top under sin turné 1994. På sidvagnen återfinns såväl autografer som självporträtt.



1988 DNEPR (Rocket) MT11S.

MOTORNYTT

**SLUT**