



*Panhard Dyna Junior X87 Cabriolet (1952-56).*

1. Premiär för nya BMW 2-serie Coupé.
2. Volkswagen Golf R Sportscombi.
3. Bentley Flying Spur som hybrid.
4. Audi RS Q8 finns nu med 918 hästkrafter.
5. Helt ny sportbil från Lotus.
6. Cd-spelaren försvinner (till sist) från GM:s bilar.
7. Subaru SVX.
8. Chrysler 300 blev starten på muskelbilsepoken.
9. En folkabuss med amerikanska mått.
10. Cyclemaster.
11. Stålkarosserier byggas i Europa.
12. Klassiskt bilmärke: Lancia.
13. Peugeot visar nya racingbilen 9X8.
14. Vätgasdriven Le Mans-racer visas på Goodwood.
15. F1-tävlingen i Melbourne ställs in.
16. Det du behöver veta om sprintkval i Formel 1.
17. Fredagsfilmen.



## 1. Premiär för nya BMW 2-serie Coupé.

Anders Nilsson.

2021-07-07.

Har fått svenska priser.



*Nya 2-serie Coupé.*

**FILM:** <https://youtu.be/w-CJLOB3F3I>.

Nu är det världspremiär för nya BMW 2-serie Coupé som visas upp upp utan någon kamouflage. Det finns två olika versioner att välja mellan och de har även fått svenska priser.

[Bytbil skrev för en tid sedan om nya BMW 2-serien](#) som testades in i det sista innan den hade världspremiär. Nu visas nya [BMW 2-serie](#) Coupé upp utan någon kamouflage, och i verkligheten har den sin premiär på Goodwood Festival of Speed i morgon, 8 juli.

Den kommer nå marknaden i början av nästa år och då kan svenska kunder välja mellan två olika versioner: BMW M240i xDrive Coupé och BMW 220i Coupé.

Enligt [BMW](#) får nya 2-serie Coupé en smidighet och kurvdynamik tack vare en bra design på lättviktskarossen, samtidigt som bilen har en 50:50 viktfordelning och en optimerad aerodynamik. Nya 2-serien är 10,5 centimeter längre, 6,4 centimeter bredare än föregångare, och 2,8 centimeter längre där fordonshöjden är 139 centimeter. Hjulbasen är på 274,1 centimeter. Den har även fått 6,3 centimeter större spårbredd fram och 3,5 centimeter bak. Detta ska hjälpa kurvtagningen.

**[BMW M240i](#)** xDrive Coupé har en rak sexcylindrig motor på 374 hästkrafter och 500 Nm. 0-100 km/h går på 4,3 sekunder samt har en sammanlagd förbrukning på 8,1- 8,8 l per 100 km, och släpper ut 185-200 g CO2/km enligt WLTP.. Den levereras med fyrhjulsdraft.

**[220i](#)** Coupé är i stället bakhjulsdriven och har en rak fyrcylindrig motor som levererar 184 hästkrafter, samt 300 Nm i vridmoment. 0-100 m/h går på 7,5 sekunder. Den har en sammanlagd förbrukning på 6,3 – 6,8 liter pr 100 km och släpper ut 144-155 gram CO2/km enligt WLTP.

Svenska priser är 550 000 kronor för BMW M240i xDrive och 359.000 kronor för BMW 220i.

**LÄS MER:** [Sällsynt BMW E30 M3 Johnny Cecotto till salu](#)

**LÄS ÄVEN:** [Officiell: Nya BMW 4-serie Gran Coupé – med svenska priser](#)

Relaterade artiklar:



**[Officiell: Nya BMW 4-serie Gran Coupé – med svenska priser](#)**



**[Världspremiär: Nya BMW 1-serie](#)**



**[Maserati premiärvisar nya Levante GTS](#)**



**[Avslöjad: Nya BMW-modellen som får jätTEGRILL](#)**



## 2. Volkswagen Golf R Sportscombi – 0-100 km/h under 5 sekunder.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-07-07, 10:05.

Äntligen kommer en ny generation av buskombin nummer ett: Volkswagen Golf R Sportscombi.



Likt vanliga [Golf R i hatchback-utförande](#) bjuder Golf R Sportscombi på 320 hästkrafter och 420 Newtonmeter från en turboladdad 2-liters bensinfyra.

Det ger kraft till att göra 0-100 km/h på 4,9 sekunder, 0,2 sekunder långsammare än vanliga Golf R. Toppfarten är begränsad till 250 km/h, men kan höjas till 270 km/h med om man väljer R-Performance-paketet. Då ingår också 19-tumsfälgar.

**För att effektivt få ner kraften i backen** även om vägen svänger kan kraften fördelas mellan hjulaxlarna och mellan hjulen på varje axel. Vill man svänga lite extra med rumpan finns ett drifting-läge. Elektroniskt ställbara stötdämpare är också standard.

Interiören bjuder naturligtvis på sportsäten. Det finns blå dekorelement och R-loggor i ratten och på andra ställen som ska visa att det är toppmodellen. Ratten har större växlingspaddlar än enklare Golf-modeller. Den automatiska dubbelkopplingslådan har sju växlar.

Lastutrymmet är 611 liter under insynsskyddet. Som mest kan bilen lasta 1 642 liter. De maximala dragvikten är 1 900 kg.

Det svenska priset är inte klart, men vi kan förvänta oss några tusenlappars påslag jämfört med vanliga Golf R som börjar på 480 900 kronor.



### 3. Bentley Flying Spur som hybrid.

Publicerad: 2021-07-08 07:55.

**Text: Johan Ringshagen.**

**Bentley har som de flesta tagit sikte på att elektrifiera mera, och nu kommer den Porsche Panamera-besläktade storsedanen Flying Spur som blir elhybrid.**



Det handlar om att en elmotor har tillförts samtidigt som en ny, 2,9-liters V6 tar de tidigare åtta- och tolv-cylindriga motorernas plats.

Med variabla ventiltider och dubbla twin scroll turboaggregat – centralt placerade mellan cylinderbankarna – utvecklar förbränningsmotorn ett vridmoment om 550 Nm upp till 5.650 rpm. Toppeffekten är 410 hk vilket ger en högre litereffekt än V8-motorn. Elmotorn placerad mellan förbränningsmotorn och växellådan, ger ett tillskott motsvarande 134 bhp och 400 Nm. Med ett 14.1 kWh litiumjon batteri kan hybriutförandet klara fyra mil eller mer på enbart el. Dess huvudsakliga syfte är dock att minska bensinförbrukning men också stötta upp bilens prestanda samt eliminera turbofördröjning.

Med variabla ventiltider och dubbla twin scroll turboaggregat – centralt placerade mellan cylinderbankarna – utvecklar förbränningsmotorn ett vridmoment om 550 Nm upp till 5.650 rpm. Toppeffekten är 410 hk vilket ger en högre litereffekt än V8-motorn. Elmotorn placerad mellan förbränningsmotorn och växellådan, ger ett tillskott motsvarande 134 bhp och 400 Nm. Med ett 14.1 kWh litiumjon batteri kan hybriutförandet klara fyra mil eller mer på enbart el. Dess huvudsakliga syfte är dock att minska bensinförbrukning men också stötta upp bilens prestanda samt eliminera turbofördröjning.



Hur bränslesnål Flying Spur hybrid blir? Det verkade Bentley inte våga skriva i pressmeddelandet. Det lär de behöva göra innan beställningar börjar tas emot under sommaren, och definitivt innan leveransstarten straxt innan årsskiftet.

Med en samlad effekt om 536 bhp och 750 Nm har Flying Spur Hybrid dock 95 bhp mer jämfört med suven Bentayga Hybrid. Den ska klarar sprinten 0-100 km/h på 4,3 sekunder och uppges ha en sammanlagd räckvidd över 700 km.





**Johan Ringshagen**



**Tvärnit för W12:orna – Bentley blir en elbilstillverkare.**



**Känn ingen räckviddsångest. Nya Bentley Flying Spur V8 kommer lika långt som Tesla Model S**



#### 4. Audi RS Q8 finns nu med 918 hästkrafter.

**PUBLICERAD:** 05 JUL 2021, KL 18:15.

**AV MATTIAS RABE.**

600 hästkrafter och 800 newtonmeter är för mesar. Det tycker åtminstone trimfirman Manhart som därför erbjuder ett trimkit som skickar upp siffrorna till 918 hästkrafter och 1 180 newtonmeter.



Nürburgring-kungen bland suvar är förstås [Audi RS Q8](#), hösten 2019 [drämde den till med tiden 7 minuter och 42 sekunder](#) runt den krävande banan, fem sekunder snabbare än sitt syskon [Lamborghini Urus](#) (som alltså delar en hel del komponenter med just RS Q8).

RS Q8 har som bekant en 4,0-liters V8-motor som levererar 600 hästkrafter och 800 newtonmeter till samtliga fyra hjul. 0-100 km/h går på 3,8 sekunder, 0-200 km/h på 13,7 sekunder och toppfarten är, när bilen är utrustad med toppfartshöjning, 305 km/h. Siffrorna imponerar på de flesta, men några vill förstås ha fler. Då vänder man sig till Manhart Performance som är tokiga i att pumpa upp tyska muskelbilar till anabola vidunder.

Manhart kallar sin version av RS Q8 för RQ 900 – och nu är det dags för dig att hålla i dig, för följande siffror är smått galna. Effekthöjningen är inte tioprocentig, inte ens tjugoprocentig, vilket egentligen hade varit lite imponerande – 120 nya hästar att leka med. Nej, Manhart nöjde sig inte förrän höjningen var 53-procentig (!) och effekten landade på 918 hästkrafter.

Maxvridet har höjts nästan lika mycket (47,5 %) – 1 180 newtonmeter.



*Något helt annat än originalbilen tack vare widebody-kit och extra vingar. För mycket av det goda?*



*Lite mer blänk på Manharts motorkåpa än på Audis originalkåpa. Men så är täcker ju kåpan också lite vassare doningar... med 918 hästkrafter.*

Det rör sig inte enbart om ny mappning av motorns mjukvara, Manhart har även gjort en hel del hårdvaruförändringar, bland annat har de bytt insuget till en kolfibervariant, de har tryckt dit ett eget turbo- och laddluftkylarsystem, nytt katalysator- och avgassystem i rostfritt som avslutas i fyra pipor som vardera mäter tio centimeter tvärs över och som kan fås behandlade antingen keramiskt eller med kolfiber.

Turbokonverteringen har dock inte TÜV-certifierats (tysk organisation som ser till att bland annat produkter lever upp till ställda krav), så Manhart meddelar att kitet endast är tillgängligt för export.



*Pråligt värre, eller?*

Audins luftfjädringssystem har inte lämnats orört, Manhart har sett till att det ger bilen en lägre gång närmare marken – 30 till 40 millimeter närmare, beroende på vad kunden vill ha. Ett widebody-kit i kolfiber har också tagits fram för att ge bilen ett mer passande uttryck, och kunderna erbjuds även en svart lackering med guldfärgade detaljer (en färgkombination som Manhart presenterar nästan alla sina bilar i).

RS Q8:ans standardhjul på 22 har ersatts med 24-tummare. De främre fälgarna är 10,5 tum breda och klädda med 295/30-däck, de bakre är 12,5 tum och skodda med 355 millimeter gummi i 25-profil.

Hur snabb eller hur mycket RQ 900 kostar berättar inte Manhart i nuläget.



## [GALLERIER](#)

[24 bilder](#)

[Manhart RQ 900](#)

## 5. Helt ny sportbil från Lotus.

Publicerad: 2021-07-07 15:10.

**Text: Johan Ringshagen.**

Det är inte sannerligen inte ofta en helt ny bil från Lotus får världspremiär. När det sker brukar premiären göra rejält avtryck, och då på grund av att det är en mycket speciell bil som presenteras. Så även denna gång.



**FILM:** [https://youtu.be/F1H\\_Wd1tN-A](https://youtu.be/F1H_Wd1tN-A).

Nya Emira är en traditionell mittmotorsportbil med bakhjulsdrift. En direkt fortsättning på modeller som Evora och Exige, men den bygger på ett helt nyutvecklat aluminiumchassi. 4.412 mm lång och 1.895 mm bred är det en förhållandevis kompakt mittmotorsportbil, men prestanda är stora.

Den första utgåvan har den kompressormatade V6 på 3,5 liter, känd sedan tidigare från modellerna Evora och Exige, och som kan spåras tillbaka till Toyota.

De första Emira har mellan 360 och 400 hk med toppfart upp till 290 km/h och som accelererar 0-100 på under 4,5 sekunder. Extra intressant är att Emira kan fås med hela tre växellådstyper: automat, dubbelkopplingslåda och en traditionell manuell med tre pedaler!

I pipeline finns dock en ny tvåliters turbofyra från teknikpartnern AMG som anpassats särskilt för Lotus med bland annat ett speciellt insug och avgassystem som skräddarsytt för att passa Emiras karaktär.

Vikt? Från 1 400 kg. Instepris är satt under 72 000 euro och leveransstart beräknad till våren 2022.

## 6. Cd-spelaren försvinner (till sist) från GM:s bilar.

**PUBLICERAD:** 06 JUL 2021, KL 19:43 AV TIM DAHLBACKA.

När General Motors släpper bilar av modellår 2022 kommer en relik från förr slutligen gå i graven när företaget nu meddelar att cd-spelaren inte längre kommer finnas tillgänglig.



Det är inte så många som köper cd-skivor längre. Vi är nog inte heller många som sörjer avsaknaden av en cd-spelare i vår nyligen levererade bil. I USA har dock tekniken levt kvar lite längre än vad den kanske har gjort i Europa. Men nu tar det stopp även där, enligt GM Authority, som skriver att cd-spelaren plockas bort som tillval på nya GM-modeller.

Beslutet gäller personbilar av modellår 2022, vilket innebär att modeller som Chevrolet Express och GMC Savana förlorar cd-spelaren som möjligt tillval till nästa modellår. Enligt Recording Industry Association of America (RIAA) har cd-albumförsäljningen i USA sjunkit med 97 procent sedan den peakade år 2000, så beskedet kommer kanske inte så oväntat.



*Cd-spelare i Chevrolet Aveo.*

Cd-spelaren kommer dock leva kvar som tillval i vissa transportbilar som Chevrolet Silverado Medium Duty och Chevrolet Low Cab Forward. Andra bilmärken som Ford, Toyota och Honda släppte cd-spelaren så tidigt som 2016, och Tesla tidigare än så. För den som fortsatt vägrar någon annan lösning går det alltid att vända sig till eftermarknaden.

## 7. Subaru SVX.

Gran Turismo Magazine nr.2 [2018](#).

En av det tidiga 90-talets coolaste bilar var utan tvekan Subaru SVX. Än idag ser den futuristisk ut, men då var den nästan lite för extrem. Resultatet var dålig försäljning och en för tidig död.



**E**n gång under det tidiga 90-talet lyckades jag låna en ny SVX av importören. Jag skulle skriva om den för den tidning jag jobbade för då och av alla bilar som passerat revy har den lämnat ovanligt outplånliga minnen. Mest positiva sådana. SVX var en riktig GT-vagn, en glidare med fina prestanda och skön komfort.

Det enda negativa jag minns är en delvis lite plastig inredning som inte riktigt levde upp till den tekniska specifikationen. I gengäld var den billig. 1993 kostade en SVX 336 000 kronor i Sverige. Med facit i hand var det ett kanonpris för en så fullmatad bil.

Den hade ju en 3,3-liters boxersexå med fyra överliggande kammar och 230 hk, senare hela 250 hk. Fyrhjulsdraft, automatlåda, sollucka och mycket mer var dessutom standard. För att sätta det i perspektiv kan jag nämna att en BMW 525iX med 192 hk då gick på 340 000. Tittar man istället på coupéer kostade en Mercedes E220 med 150 hk hela 429 700. Skulle man ha en motsvarande motor fick man ta till E320 med 220 hk för 542 000 men den hade bara bakhjulsdraft och dessutom ganska mager utrustning.

Ändå var den för dyr på många marknader, exempelvis den amerikanska. "Bra bil – dålig timing", skrev en av de ledande motortidningarna i USA. Då syftade man på att den japanska valutans värde exploderat jämfört med dollarn vilket ledde till en utebliven succé på den kanske viktigaste marknaden av alla.

Å andra sidan kallades SVX även för en "bakvänd 911 Carrera 4" av en konkurrerande publikation. Kanske lite överdrivet, men studerar man specifikationerna är jämförelsen inte helt fel. I alla fall inte om man tar hänsyn till att Porschen var i stort sett dubbelt så dyr.



Subaru hade testat sig fram och lanserat en sexcylindrig version av föregångaren XT på vissa marknader, men 2,7-literssexan på 145 hk gjorde att den tyngre modellen blev slöare än den turboladdade fyran. Det man trodde sig ha lärt sig av det experimentet var att glömma det där med att uppgradera basmodeller med större motorer – skulle man göra en riktig GT-bil var det bara att starta från scratch. Och det gjorde man verkligen med SVX.

Den gamla sexan förstorades till 3,3 liter och fick nya toppar med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Utseendemässigt övergav man kilformen hos XT helt och lät Giugiaro skapa en hypermodern coupé med de extrema sidorutorna som mest framträdande egenhet.

Namnet SVX står för "Subaru Vehicle X", man slog på stort vid lanseringen 1991 och mumlade om att den var den första bilen i en serie prestigevagnar från tillverkaren. Men med den stora bilen och dess rejält tilltagna motor hamnade man skattemässigt helt snett på hemmamarknaden och totalt såldes bara 5 884 bilar i Japan mellan 1991 och 1997.

Och det gick som sagt inte mycket bättre i USA. Ett problem var att Subaruhandlarna hade svårt att hantera modellen. Medan märket tack vare fyrhjulsdriften sålde rätt bra i de delar av USA som regelbundet drabbades av vinterväder fanns efterfrågan för SVX främst i Kalifornien och Florida.

Prisproblemet ovanpå det gjorde att man bara fick iväg 14 257 bilar i USA medan knappa 2 500 gick till Europa. Och det trots att man ett tag försökte med en billigare, endast framhjulsdreven SVX. Dessutom laborerade man med två olika fyrhjulsdriftssystem.

Det vanligaste är att de har samma ACT-4-system som övriga Subaru-bilar. Det innebär en prioritering för framhjulen medan bakhjulen kan få mellan tio och 50 procent av momentet.

Men på vissa marknader, bland dem konstigt nog även Sverige, hade bilarna en mer prestandaorienterad fast fördelning på 36 procent fram och 64 bak! Det systemet kallades VTC och det finns alltså flera anledningar att försöka få koll på vilken version det handlar om när man är spekulant på SVX.

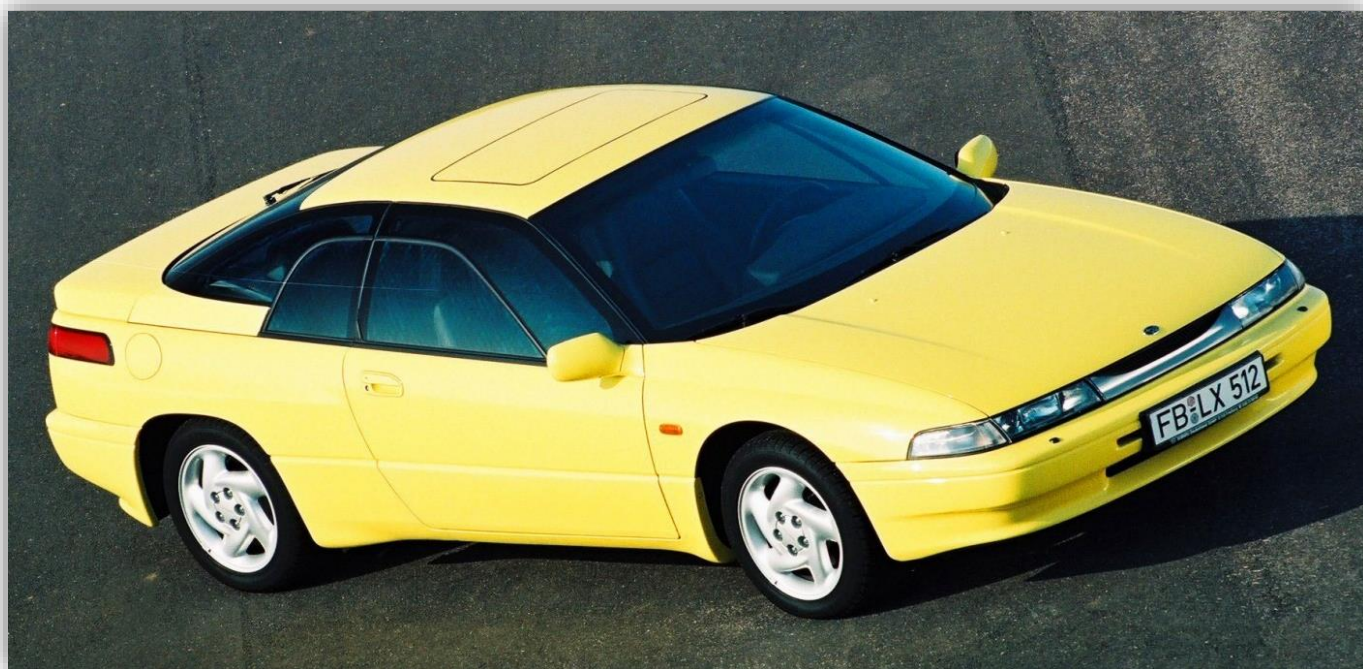


En annan märklig teknisk egenhet är också att de två cylinderraderna hade separat motorstyrning och att den ena eller andra banken under vissa omständigheter stängde ner för att göra automatens växlingar mjukare. Att SVX inte fanns med manuell låda berodde förresten på att Subaru då inte hade någon manuell som klarade vridet på 309 Nm.

Sammantaget blev SVX en usel affär för Subarus ägare Fuji Heavy Industries. Ryktet säger att SVX-projektet genererade en förlust på hela 75 miljoner dollar, ett katastrofalt resultat och med det förstår man varför det inte blev någon efterträdare.

Men det hindrar inte att SVX på många sätt är en fantastisk bil. Och den är inte bara häftig att se på, den får också mycket högt betyg för sin driftsäkerhet. Inget ovanligt för en Subaru, men ändå anmärkningsvärt med tanke på hur unik den är. Enligt en amerikansk SVX-sajt är elmotorn till soltaket det enda som flera ägare klagat på.

Det finns inte många till salu i Europa och de flesta verkar ha gått långt, även det ett tecken på att de funkar bra. Men är man spekulant gäller det att kolla att servicen skötts som den ska, den har trots allt remdrivna kamaxlar.





## 8. Chrysler 300 blev starten på muskelbilsepoken.

Publicerad 2021-01-10 kl 06:45. Text Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN.

**Chryslers berömda bokstavsbilar var bland de allra snabbaste och snyggaste på sin tid.**



**Vissa år i USA:s** bilhistoria sticker ut. 1955 är ett sådant eftersom Chevrolets smallblock-V8 debuterade då.

Det var också året när Chrysler lanserade sin C-300 i det som skulle bli en decennielång följetong med högpresterande, stora och lyxiga sedan- och convertiblemodeller: The Letter Series.

**Första årsmodellen** var en sensation, en fullstor bil med Chryslers och Virgil Exners nya "Million Dollar Look", V8 på hela 300 hk, trimmat chassi och med fartresurser som snabbt förde märket upp i ledning i Nascar, den amerikanska racerserien som vid denna tid verkligen handlade om standardvagnar som fått störtbåge och en startsiffra på förardörren, inte mer.

Utan överdrift var Chrysler 300 embryot till det som kom att bli "muskelbilsepoken" från 1960-talets mitt och framåt.

**Varje år efter 1955** ända till och med 1965 årsmodell kom en ny 300 och en ny bokstav, nya utseendeförändringar, större eller mindre, på känt USA-manér. Kombinationen av enastående fartresurser, storlek och topputrustning gjorde bokstavsseriens bilar unika.

Åren 1966–71 byggdes Chrysler 300 utan tilläggsbeteckning och med mildare specifikationer, liksom under 1979 då en simplare Chrysler Cordoba kläddes upp lite extra, dock utan säljframgång. Perioden 1999–2004 fanns en 300 M med V6 och under 2005 dök så en ny, Mercedesbaserad generation 300 C upp, försedd med V8, 340 hk och bakhjulsdrift, en bil som fortfarande kan ses även på våra vägar.



**Den fantastiska bilen** på bilderna är 1961 års 300 G, den sista från fenepoken som inletts med 1957 års modell och "The Forward Look", också den signerad Virgil Exner. Till 1960 års modell gjordes stora ändringar, bland annat ersattes ramkonstruktionen med självbärande kaross. På 1961 års modell är de snedställda dubbelstrålkastarna ett givet kännetecken bland all annan extatisk formgivning.





### CHRYSLER 300 G 1961

**Nypris:** 5 411 dollar.

**Värde i dag:** 60 000–200 000 dollar.

**Motor:** V8 med dubbla fyrports Carter AFB2903S 30" Long Ram insug. Kompression 10,1:1. Effekt 375 hk vid 5 000 v/min, vridmoment 670 Nm vid 2 800 v/min.

**Kraftöverföring:** Tryckknappsmanövrerad treväxlad TorqueFlite automatlåda.

**Mått:** L 559/B 202/H 142 cm.

**Tomvikt:** Cirka 2 045 kg.

**Bränsletank:** 87 liter.

**Fjädring:** Fram torsionsstavar, bak stel axel med bladfjädrar.

**Hjul:** 8.00 x 15 Goodyear Blue Streak.

**Styrning:** Servoassisterad snäcka.

**Bromsar:** Trumbromsar runt om.

**Fartresurser:** Toppfart 230 km/tim. Acc. 0–96 km/tim på 8,4 s.

**Förbrukning:** 1,6 l/mil landsväg.

### LIVSCYKELN

**1955 C-300.** 331-kubiktums "Fire Power Hemi" V8 på 300 hk. 1 725 exemplar, alla tvådörars hardtop.

**1956 300 B.** V8 på 354 kubikum, nya bakskärmar. 1 102 exemplar.

**1957 300 C.** "The Forward Look" med modellens typiska emblem i USA-flaggans färger. V8 nu på 392 kubikum och 375 hk, styvare chassi och torsionsfjädring fram. 2 402 exemplar, varav 484 cabriolet.

**1958 300 D.** Tjugoen 400 hk-bilar byggdes med bränsleinsprutning, Chryslers första. Ny vindruteram ökade toppfarten fem mph. 810 exemplar, varav 191 cabriolet.

**1959 300 E.** Hemimotorn ersattes av "Golden Lion" på 413 kubikum. 550 coupéer, 140 cabriolet.

**1960 300 F.** Tredje generationen, självbärande kaross, fenor som pekar "utåt". Den futuristiska instrumenteringen kallades "Astradome". 964 coupéer, 248 cabriolet.

**1961 300 G.** Sista året med fenor. 1 280 coupéer, 337 cabriolet.

**1962 300 H.** Kortare axelavstånd, en version med 405 hk erbjöds. 435 coupéer, 123 cabriolet.

**1963 300 J.** Ny kaross, fyrkantig ratt. 400 coupéer.

**1964 300 K.** Knappautomatlådan försvinner. 3 022 coupéer, 625 cabriolet.

**1965 300 L.** Sista året, ny kaross. 2 405 coupéer, 440 cabriolet.

## Klassiker

### 9. En folkabuss med amerikanska mått.

Publicerad 2021-07-06 kl 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

Med Corvair 95 erbjöd Chevrolet en hel palett av lätta lastfordon och i likhet med Folkabussen hade de motorn bak.



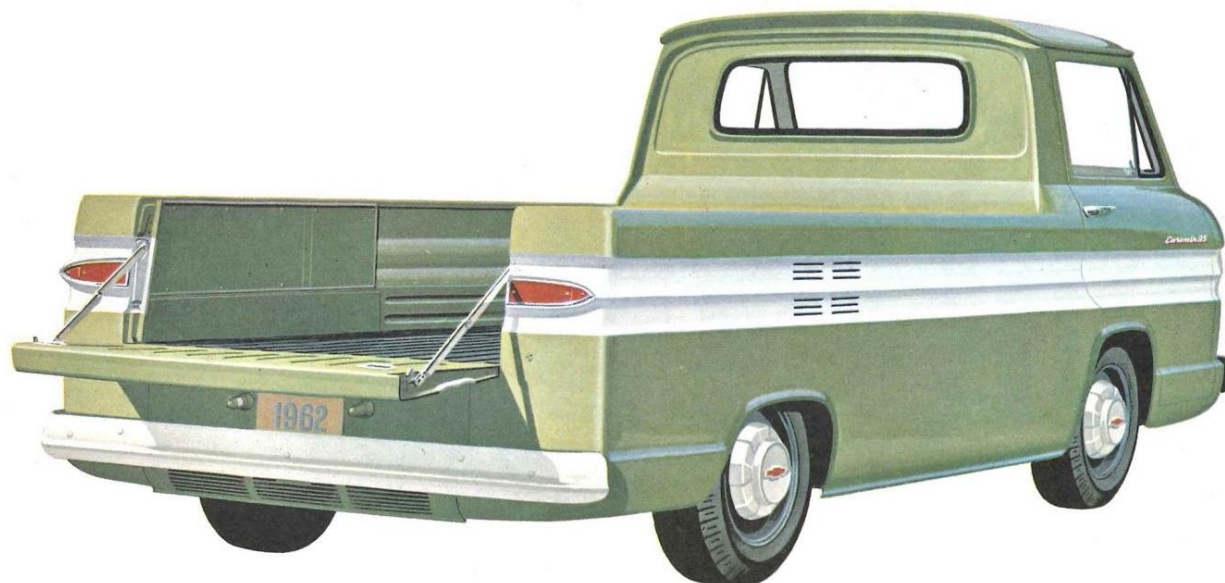
Chevrolet Corvair presenterades hösten 1959 och utvecklades till ett komplett modellprogram med tvådörrars coupé, cabriolet, fyrdörrars sedan och herrgårdsvagn. År 1960 kom Corvair 95. Precis som folkabussen hade den en cab forward-kaross och svansmotor. Siffran 95 i modellnamnet kom från den kortare hjulbasen jämfört med personbilarna. Alla modellerna hade samma motor och växellåda som personbilen Corvair.



Corvair Greenbrier Sportswagon var en med tidens mått påkostad minibuss med färgkoordinerade mattor och vevbara sidorutor. 57 986 exemplar tillverkades av årsmodellerna 1961-65.



*Corvan kunde vara en sparsamt utrustad skåpbil men gick också att få som minibuss med sittbänkar och fönster. 48 605 exemplar byggdes 1961-64.*



*Loadside hade den för pickuper normala lastöppningen bakifrån men blev den minst sålda Corvan 95-modellen. Bara 2 844 exemplar tillverkades av årsmodellerna 1961-62.*



*Rampside kunde lasta av direkt på trottoaren och med sin låga lasttröskel var den användbar för telefoniföretaget Bell som använde den för kabeltrummor. 17 786 exemplar tillverkades 1961-64.*

# Moped

## 10. Cyclemaster.

Publicerad 23 juni **2015**.

TEXT Stefan Wulff.

Cyclemaster kom lite varstans ifrån. Holland, England eller Tyskland kunde det stå på kåpan. En skiftnyckel räckte för att gå från cyklist till mopedist.



*Hur kommer man på idén att placera motorn i hjulet? Dumt eller genialiskt?*

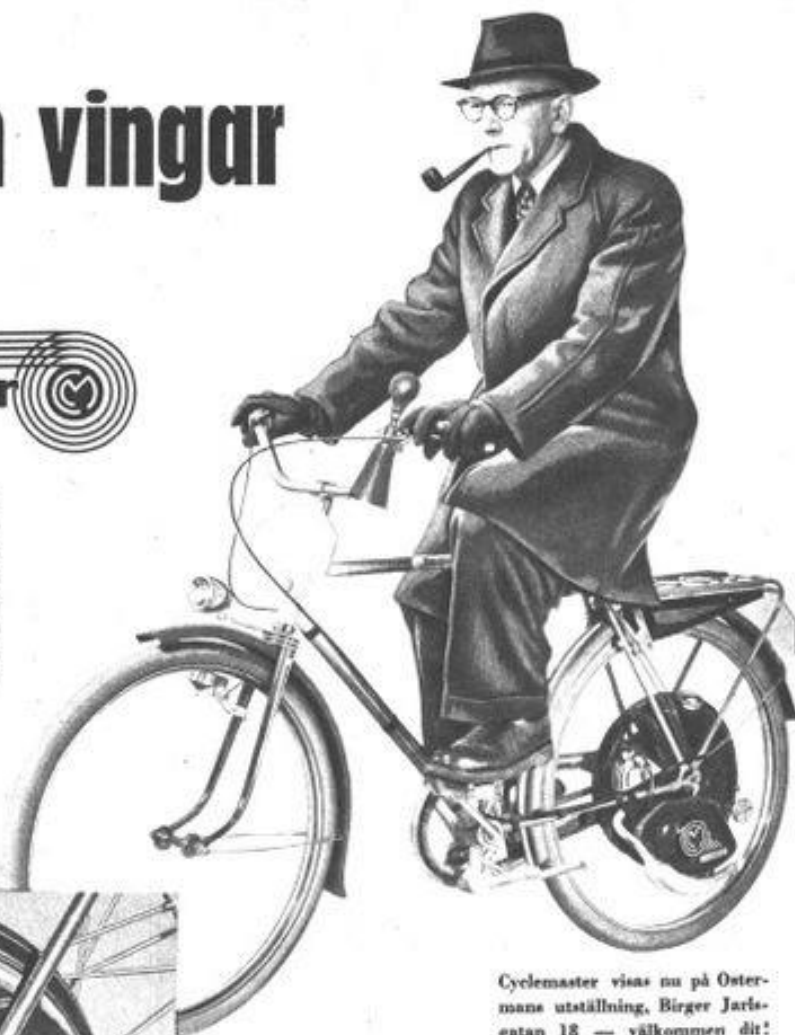
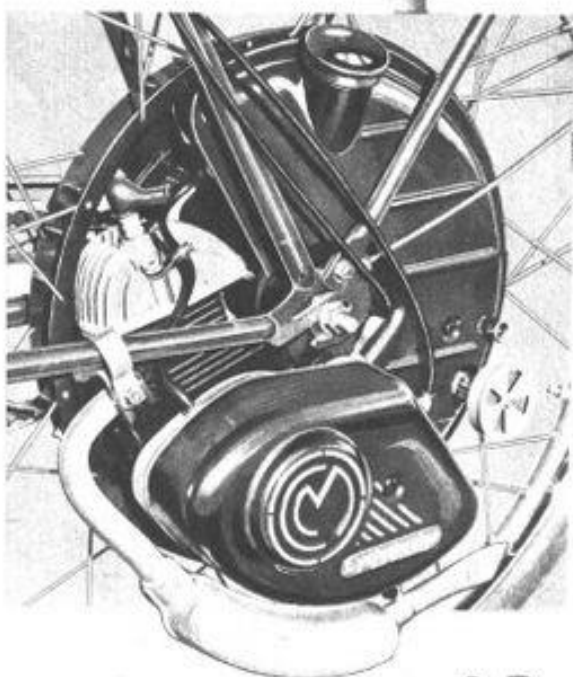
# Ge cykeln vingar

## med

# Cyclemaster

Hjälpmotorer för cyklar har Ni säkert sett förut — men ta Er en titt på Cyclemaster och konstatera vilken sensationell nyhet den verkligen är. Hela aggregatet är inbyggt i bakhjulet där det ligger väl inpackat och skyddat. Cyclemaster kommer att mottas med öppna armar av alla som tröttnat på trampet, men ändå vill komma fort och billigt fram.

Cyclemaster omfattar ett komplett bakhjul med motor.



Cyclemaster visas nu på Ostermans utställning, Birger Jarls-gatan 18 — välkommen dit! Återförsäljare antagas.

- Ni kan själv montera Cyclemaster på 15–20 min.
- Ni lär Er köra på högst 5 min.
- Driftskostnaden är låg — 8–10 mil på en liter. Skattefri.
- Cyclemaster ger vingar åt cykeln — Ni kan ledigt hålla 30 km/tim.
- Cyclemaster har helt inpackad kedjefrift. Motorn drar därför även i rött väder och ingenting kan smutsa ned Edra kläder.
- Motorn är på 0,6 hkr och har en cylindervolym om 25,7 cm<sup>3</sup>.

## AB HANS OSTERMAN

BIRGER JARLSGATAN 18 • STOCKHOLM • TEL. 67 95 80  
Fr. o. m. 1 jan. är telefonnumret 63 00 20.

Cyclemaster blev en i mängden av efterkrigstidens alla fantasifulla lösningar på ett billigt fordon åt folket. Idén hade praktiserats tidigare. Allt som behövdes var en cykel. Tre holländska ingenjörer återupplivade idén med hjälp av DKW-ritningar som tagits i krigsbyte. Sent 1949 kom produktionen igång under amerikanskt, engelskt och franskt överinseende. De holländska motorerna sattes samman av Pluvier Motorenfabriek i Rotterdam. Där monterades även Berini och Cyclestar, andra motorkonstruktioner för cyklar.



Placeringen i bakhjulet gav låg tyngdpunkt utan någon balanshämmande gyroeffekt. Fälgerna, 26 tum och 28 tum, ingick i motorpaketet och kopplingshandtag och pinngas var de enda reglagen. Endast smärre förändringar skedde genom åren. Som när bromstrumma infördes eller ljusspole.

I juni 1950 startade Cyclemaster Ltd tillverkning i England. Efterfrågan var mycket god men när konjunkturen slutligen vände uppåt sjönk den drastiskt. 1958 begärdes företaget i frivillig likvidation. Tillverkningen kom att fortsätta under två kortare försök men 1961 var festen definitivt över.

### **En äkta Europé**

Holländsk Cyclemaster, så kallades den första. Den var svart och hade CM-logotyp och böjda linjer. Cylindervolym: 26 cm<sup>3</sup>. 1951 års modell fick navbroms och loggan följdes av "Made in England". Raka linjer. 1952 ökades cylindervolymen till 32 cm<sup>3</sup>. Nu med röda linjer på tank och förgasarkåpa i kontrast mot silverfärgad motor. I Tyskland gjorde mopedtillverkaren Rabeneick en inhemsk version från och med 1952 med sin egen logotyp åtföljd av "Made in Germany". Tyska motorer var på 32 cm<sup>3</sup> och Rabeneick tillverkade även "lösa" motorer att montera i mopedramar.



## Stålkarosserier byggas i Europa.

De första automobilerna voro utan undantag utrustade med karosserier av trä, byggda efter samma principer som vanliga vagnskorgar. Det dröjde emellertid icke länge förrän man började att för de större ytorna använda sig av plåt, men ramverket utgjordes dock fortfarande av trä.

Så kom en dag från Amerika den nyheten, att man där lyckats framställa ett karosseri, utslutande bestående av metall. Men för att bygga dylika karosserier behövdes det maskiner till ett värde av hela förmögenheter. De amerikanska fabrikernas resurser äro i flera fall praktiskt obegränsade, och en av de största fabrikerna förskaffade sig också tillverkningsrätt. För de europeiska fabrikerna ansågos kostnaderna bli för höga, och i Europa hörde man heller intet om saken, tills det började talas om, att André Citroën, grundaren av Europas största automobilfabrik, förvärvat tillverkningsrätten för Europa. I slutet av år 1925 hade han också i närheten av Paris anlagt väldiga fabriker, utslutande avsedda just för tillverkning av stålkarosserier. Och tillverkningen har endast pågått en kort tid, då det tydligt framgick, att denna karosserityp röny ett sådant erkännande, att Citroën-firman bestämde sig för att helt övergå till stålkarosserier för såväl de öppna som för de täckta typerna.

En vagn med stålkarosseri förtjänar att grundligt studeras, och ju mer man ser av den, desto mera tilltalad blir man av densamma. Man finner, att det är verkliga företräden, som den har att erbjuda, och att dessa omfatta både utseende, bekvämlighet och styrka, d. v. s. just de egenskaper, som man mest fäster sig vid i fråga om ett karosseri.

Till det yttre har ett stålkarosseri något på samma gång smäckert och elegant över sig, och alldeles särskilt lägger man märke till lackeringens glans och ovanliga jämnhet. Men så är också vagnen ugnslackerad, vilket är möjligt endast därigenom, att inga beståndsdelar av trä förekomma.

Det inre av vagnen svarar mot det yttre. Mest förvånad blir man över att finna vagnen så rymlig invändigt. Såväl vid förare- som passagerarsätet är utrymmet åtskilligt större än man skulle vara benägen att tro. Och detta gäller icke blott utrymmet för benen utan även bredden. Förklaringen därtill ligger ensamt i konstruktionen, ty det ramverk av stål, som användes vid denna vagn, upptar avsevärt mindre plats än det på en vagn med ramverk av trä. Man vinner härigenom en dryg decimeter, och detta betyder ganska mycket för rymligheten inne i en bil.

Men man lägger också märke till en annan sak. Det är så ljust inne i vagnen, och man har så god »utsikt» över trafiken. De smäckra posterna skymma blott obetydligt.

I samband härmed förtjänas det också att nämnas, att passagerarna i ett stålkarosseri, om en olycka skulle inträffa, utsättas för betydligt mindre risker än en kaross, gjord av trä. En stålkaross kan visserligen bli tillbucklad, men ingen del kan splittras, och det är just träflisorna, som vid olyckshändelser äro så farliga.

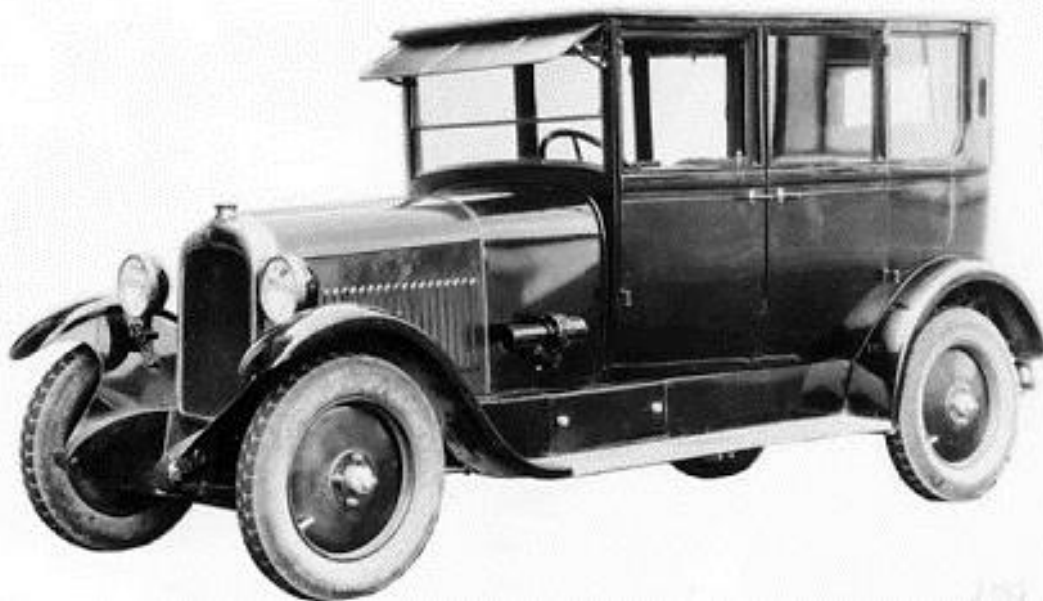
Vad den invändiga inredningen av vad den öppna modellen beträffar förtjänar den ett särskilt omnämnande. Dynorna i ryggstöden och vid sidorna på en sådan äro icke gjorda på vanligt sätt, utan som båtdynor, d. v. s. de äro ej fast förenade med karosseriet i övrigt utan blott inlagda i detsamma. Detta är givetvis av betydelse i många avseenden. Dynorna kunna lätt upptagas för vädring och rengöring, men de kunna också lätt repareras och renoveras, om så skulle behövas.

# "STÅL-CITROËN"

är den bästa och största  
vagnen i förhållande till priset

**Stål-Citroën Sedan 5 350 kr. — Stål-Citroën öppen 4 450 kr.**

24 hkr motor — 4–5 sittplatser.



*Citroën B 12 "Stål-Citroën" 1926.*



**FILM:** [https://youtu.be/NyoiP9b41\\_8](https://youtu.be/NyoiP9b41_8).

## 12. Klassiskt bilmärke: Lancia.

Publicerad 18 november 2010.

Nu är det 104 år sedan bilföretaget Lancia grundades av Vincenzo Lancia, som kom från en välbärgad soppfabrikantsfamilj. Unge Lancia startade sin karriär år 1898 hos det då smått kända märket Ceirano, som dock snart övertogs av F.I.A.T. varvid Lancia blev chefskontrollant och snart också fabriksförare hos Fiat. Som sådan var han verksam till 1908, då han alltså redan var egen, konkurrerande bilfabrikör.



*LANCIA LAMBDA 1: E SERIEN TORPEDO 1922*

Från tillverkningsstarten 1907 och ända fram till 1929 använde Lancia det grekiska alfabetet som modellbeteckningar. Den första modellen hette därför alldeles logiskt Alfa.

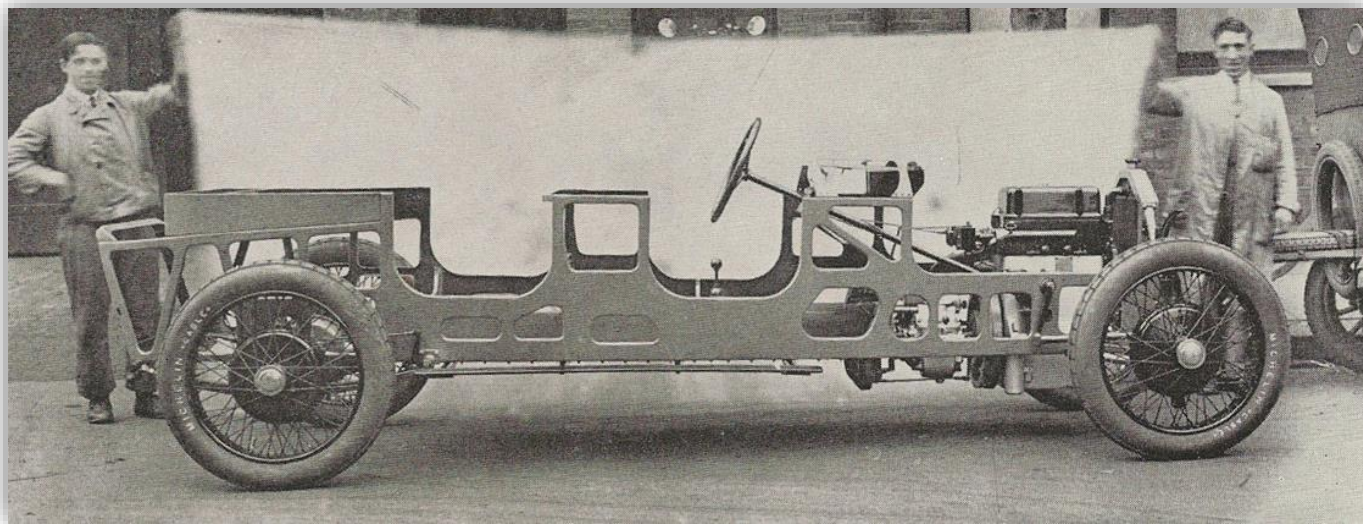
Lustigt nog kallades nästa modell Di-Alfa och hade en sexcylindrig motor, men typen byggdes bara i 23 exemplar och är i det närmaste bortglömd. En intressant detalj är att Lancia sedan inte byggde sexcylindriga motorer förrän 1950! (Och Bugatti byggde aldrig någon sexa, men det är förstås en annan historia.)

### **Fick gott rykte**

Lancia fick snart ett gott rykte. Bilarna var väl konstruerade och omsorgsfullt byggda. År 1919 visades en magnifik prototyp på utställningar i Europa, en bil med V12-motor på sex liter.

Den visade sig alltför kostsam att bygga, men Lancia hade ett verkligt äss i rockärmen, nämligen den modell som visades 1922 och sattes i produktion 1923. Lambda var namnet och bilen var en på flera sätt revolutionerande skapelse.

En smal V4-motor i lättmetall och med högtryckssmörjning samt **självbärande karosskonstruktion** var de största sensationerna. I standardutförande var bilen öppen men man kunde köpa till en hardtop, att användas i busväder.



*Lambda 1st Series Torpedo 1922*

Bilen hade fyrhjulsbromsar, ovanligt vid denna tid, och framhjulen fjädrades av vertikala spiralfjädrar. Denna konstruktion kom sedan att användas av alla Lancia-bilar fram till 1956 och på några modeller ända till 1963!

Lambda blev en kommersiell framgång och fram till 1931 såldes 13 000 exemplar.

#### **Aurelia kultförklarades**

Modellen Dilambda, som kördes av bland andra Erich Maria Remarque, författare till "På västfronten intet nytt", kom 1929 och hade en smal V8-motor. Under 1930-talet byggdes ett antal modeller i olika storleks- och prisklasser. Många fina specialkarosser monterades på de större chassierna.

1937 presenterades den mycket intressanta modellen Aprilia, en liten bil med bara drygt 1,3 liters cylindervolym. Utmärkta vägegenskaper, strömlinjeformad kaross och goda prestanda gjorde den till en behändig vagn för automotiva finsmakare.

Aprilia byggdes ända till slutet av 40-talet. Aprilia blev Vincenzo Lancias sista konstruktion – han avled 1937. Först 1950 kom en riktigt ny modell. Den kallades Aurelia, och visade sig vara en fullträff.

Bilen hade V6-motor på 1,7 liter, med stötstänger, och en baktill monterad växellåda. Aurelia B20 med tvålitersmaskin var en sportcoupé som kultförklarades och så fanns den öppna Aurelia Spider.



*Lancia Dilambda Carlton Tourer 1930*



*Aprilia 1937–49*

### **Egendomlig formgivning**

Lancia var bilar för konnässörer, men tyvärr fanns det inte så många sådana. Fiat och Alfa Romeo sålde många gånger fler bilar. Inte ens den intressanta Flaminia, en elegant fyrdörarsvagn med fyra torkare på bakrutan (två inne och två ute!) förmådde få fart på försäljningen, trots hög komfort och goda prestanda.

1960-talet blev ändå en modellrik tid för Lancia med modellnamn som Flavia och Fulvia. Måhända förtörnas märkesvännerna men jag vågar ändå hävda att formgivningen i många fall kunde ha varit bättre, det vill säga mindre egendomlig.

1969 köpte Fiat bilmärket Lancia, som sedan dess fortsatt att göra mer (oftast) eller mindre (sällan) intressanta modeller. Tänk bara på den makalösa Stratos-coupén med mittmotor och otaliga rallyframgångar!



*Aurelia GT by Pichon Parat 1956*



*Flavia Berlina 1960–67*

Kommer du ihåg Saab Lancia 600? Egentligen var det förstås en Lancia Delta och den såldes med viss framgång här i landet åren kring 1980. Jag körde väldigt många mil med en sådan, en utmärkt vagn, som dock kändes litet smäckig.

Med stor säkerhet har det gått för det exemplaret som för alla dess kamrater: rosten tog dem!

Lancia har med Fiats hjälp hankat sig fram och ännu lever märket, vilket ju inte är alldeles självklart i dessa dagar.



*Saab Lancia 600 kallades denna kantiga lilla vagn i Sverige, men sanningen var förstås att det är en Lancia Delta, presenterad i september 1979.*

**Feber**

### 13. Peugeot visar nya racingbilen 9X8.

AV ROGER ÅBERG.

2021-07-07 KL 18:20.

**Hypercar!**

Peugeot's nya hypercar har fått namnet 9X8. Nian står för 9-serien, alltså deras racingserie, X står för fyrhjulsdraft och hybrid och 8 är deras aktuella slutsiffra på deras vanliga bilar. Det handlar om en bil som enligt Peugeot själva är en direkt arvtagare till 905 som vann Le Mans 1992 och 1993.

Bilen saknar som ni ser vinge och detta är på grund av att FIAs nya regler endast tillåter en ställbar aerodynamisk pryl och man har helt enkelt valt att satsa sina kort på något annat än vingen, vad vill man inte berätta ännu. Men den nya bilen ska med lite design-tricks klara sig utan vinge.

Drivlinan är som sagt en hybrid som består av en 2,6 liter V6:a med dubbla turbos som är placerad bak och som levererar 680 hästar (500 kW). Fram finns en elektrisk motor som levererar 268 hästar (200 kW).

[int-media.peugeot.com](https://int-media.peugeot.com) +

## 14. Vätgasdriven Le Mans-racer visas på Goodwood.

Publicerad 2021-07-07 kl 14:36 (uppdaterad 2021-07-07 kl 15:58).

Text Magnus Kvandal.

**Däcktillverkaren Michelin visar upp sin bränslecellsdrivna långloppsbil som ska delta i Le Mans år 2024.**



**Under helgens Goodwood Festival of Speed** kommer Michelin köra en helt ny typ av långloppsbil uppför hillclimb-banan.

Bilen heter LMPH2G och har fyra elmotorer, fyra bränslecellsstackar, omkring 660 hästkrafter och en toppfart på 300 km/h.

**Även om batteridrivna** elbilar har börjat användas i många andra typer av motorsport kräver långloppstävlingar andra lösningar, i och med de relativt långa laddtiderna för batterier.

En vätgastank kan fyllas inom minuter, vilket gör tekniken till en möjlig lösning för den typen av tävlingar. Michelin planerar att ställa upp med bilen i el- och vätgasklassen som debuterar på Le Mans år 2024.

**Vid uppvisningen på Goodwood** är bilen också utrustad med däck tillverkade av 46 procent "hållbara material". Däcken innehåller bland annat återvunnet svart pigment från gamla däck, biologiska restprodukter och återvunnet stål från förpackningar.

Michelin har som mål att 40 procent av materialen ska vara hållbara år 2030, och 100 procent till år 2050.



Magnus Kvandal





## 15. F1-tävlingen i Melbourne ställs in.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-07-06, 15:11.

**Hårda regler för inresa gör att årets upplagor av Australian F1 Grand Prix och MotoGP World Championship ställs in.**



I dagsläget är bara sju procent av alla vuxna i Australien vaccinerade mot Covid-19 vilket gör att landet fortfarande kräver 14 dagars karantän vid inresa. Dessa regler gör det för svårt att genomföra tävlingarna i Melbourne.

[F1-ledningen uppger](#) att årets tävlingskalender fortsatt ska innehålla 23 omgångar även om tävlingen i Melbourne ställs in. Inom någon vecka kommer en uppdaterad plan för årets tävlingar att presenteras.



*Senaste Formel 1 kördes i Melbourne var 2019.*



## 16. Guide: Det du behöver veta om sprintkval i Formel 1.

13 juli, 2021, kl. 06:55

Det är dags för sprintkval i Formel 1. Det är en historisk händelse. Ett helt nytt format för framtidens F1. Men vad innebär The F1 Sprint? F1-bloggen hjälper dig med svaren på de vanligaste frågorna.



*Nytt format för F1 på Silverstone.*

### När ska sprintkvalet användas?

Det ska användas vid tre tillfällen i år. Beslutet togs inför säsongen och Storbritannien GP får äran att arrangera premiären, därefter följer Italien GP på Monza medan det tredje eventet är inte bestämt än.

### Vad är ett sprintkval?

F1 kallar det kort och gott för The F1 Sprint. Det är precis som det låter ett sprintkval som bestämmer startuppställningen till söndagens Grand Prix. F1 vill inte kalla det för lopp utan helt enkelt ett kval även om det körs i form av en tävling över 100 km, vilket är 25-30 minuter. På Silverstone handlar det om 17 varv. Blir det en rödflagg ska det, enligt tävlingsledare Michael Masi, ändå ligga mellan 60 och 90 minuter.

Det ska vara ett snabbt, spännande race där förarna kör från start till mål utan depåstopp. – Det är viktigt för oss att erbjuda racing med full gas över hela distansen. Här kan du inte hålla tillbaka och har inte råd att välja fel däck. Det är ingen skillnad från ett sprintrace, säger Ross Brawn till [motorsporttotal.com](https://www.motorsporttotal.com)



### *Får Norris jubla i kvalet?*

– Förarna kommer att ge allt.

Han jämför det med ett kundvagnsrace...

– Racerförare skulle också tävla mot varandra med kundvagnar på parkeringsplatsen framför en stormarknad. De gör allt, till varje pris, för att slå sina konkurrenter och visa vem som är bäst.

#### **Delas det ut VM-poäng i ett sprintkval i Formel 1?**

Absolut. Ettan får tre poäng, tvåan får två och trean får en VM-poäng. Däremot är det ingen prispall efteråt även om vinnaren uppmärksammas i Parc Ferme ungefär som efter ett vanligt kval när polesättaren får ett pris.

#### **Påverkas söndagens Grand Prix?**

Nu måste teamen fundera över hur bilen ska ställas in. Det är bara två tärningspass, var ska de lägga fokus? På sprintkvalet eller racet? Nu finns det fler poäng att slåss om i kampen om VM-titeln, men i grunden ersätter sprintkvalet det traditionella kvalet och bestämmer startordningen.

#### **Vad händer med kvalet?**

Det flyttas till fredagen och får som uppgift att fastställa startordningen för sprintkvalet. Förarna får enbart köra med mjuka däck under kvalet och på söndagen får teamen fritt däckval i starten och inte som brukligt att topp tio måste starta med de däcken de satte den snabbaste tiden i Q2.

#### **Vad händer med träningarna?**

Det blir två träningspass under helgen, 60 minuter var. Ett på fredagen och ett på lördagen. Teamen har 12 set däck att använda under helgen och till fredagens träning får de välja två. Bilarna går in i Parc Ferme efter den första träningen och släpps ut till den andra träningen. Då får de också använda ett set däck. De står kvar i Parc Ferme inför sprintkvalet och återvänder dit efter sprintkvalet. Det gör att teamen måste fundera noga över sin set-up.



*Jublar Verstappen igen ?*

### **Vilka förändringar kan teamen göra på bilarna mellan kval och race?**

Inga alls i grunden. Bilen går i Parc Ferme efter kvalet vilket betyder att teamen inte får arbeta med dem. Om en någon del går sönder finns det tydliga regler som styr exakt vad som får bytas och hur många timmar teamen kan jobba med bilarna inför följande dag. Detta är för att för att undvika att teamen bygger speciella kvalbilar.

### **Vilka tider gäller för Storbritannien GP?**

#### **Fredag**

Träning 1 kl 15.30-16.30

**Kval** kl 19.00-20.00

#### **Lördag:**

Träning 2 kl 13.00-14.00

**Sprintkval, The F1 Sprint** kl 17.30-18.00

#### **Söndag**

Storbritannien GP 16.00-18.00

### **Vad händer om en förare bryter sprintkvalet?**

Sprintkvalet bestämmer startuppställningen och den som inte tar sig i mål får starta längst bak. Om flera förare bryter startar den som bröt först längst bak, den som bröt som tvåa framför osv.

### **Hur blir det med The F1 Sprint 2022?**

Detta är ett test, om det fungerar ska det användas på vissa banor framöver. – Jag är inte så säker på att det fungerar i Monaco, sa F1:s sportchef Rodd Brawn tidigare i år.

– Vi ser de helgerna som ett Grand Slam, utspridda under året.

Nog om sprintkval i Formel 1, jag ser fram emot att testa det nya formatet. Jag tycker personligen att det blir spännande att se vad det bär med sig och sedan, när säsongen är över, är det viktigt att Formel 1 tittar över testet och ser om det gav sporten någonting och om det är värt att behålla i kalendern framöver.

Men vad sjutton, man måste våga testa och att göra det under tre helgen är spännande, helst hade jag nog sett det redan i Österrike för två veckor sedan. En race med sprintkval och ett utan, på samma bana. Det hade verkligen gett oss någonting att jämföra med.

I veckan sägs det också att Formel 1 ska visa framtidens bil. Så som F1 kommer att se ut efter den nya regeländringen 2022. Missa inte det.

Finns Kimi Räikkönen med när Formel 1 går in i framtiden? [Måndagens inlägg](#) handlar om finländarens tunga kvalvår och det senaste snacket kring hans framtid.



## 17. Fredagsfilmen: Trafikmagasinet kör eldriven Volvo 1992.

AV ROGER ÅBERG 2021-07-06 KL 08:00.

Framtiden redan då.



**FILM:** <https://youtu.be/bb6TiYltCFQ>.

I förra veckan så presenterade Volvo nya Volvo Concept Recharge. Det konceptet visar hur Volvos elbilar kommer att se ut från 2022 och framåt. 30 år tidigare så presenterade Volvo sitt Environmental Concept Car, eller ECC. Till formen känner vi igen bilen som 1998 blev S80, men under ytan fanns ny teknik som är rätt het i dag.

Bilen var nämligen en elbil som hade ett gäng batterier så att man kunde köra den som en ren elbil. Christer Glenning påstår att bilen kommer nio mil på en laddning, men [wikisidan](#) påstår 90 miles, alltså 14,5 mil. Rätt ok räckvidd ändå, för tiden och med tanke på att batteritekniken inte var så modern.

Elmotorn levererade 95 hästar och man fick inte ut så mycket kraft ur batterierna så det tog 23 sekunder till 100. Men bilen hade inte bara en elmotor utan även en turbinmotor som kunde ladda batterierna under gång. Med denna igång tog det bara 12,5 sekunder till 100. Det fanns även ett hybridläge som gjorde att turbinmotorn slogs på och av automatiskt.

Bilen var som sagt designmässigt en titt in i framtiden med det som blev S80. Även på insidan var detta sant, där känns mycket igen.

**SLUT**