



Voisin C30 Cabriolet 1938.

- 1. Framtiden oviss för Mercedes laddbara Sverigefavoriter.**
- 2. Svenska priser på Hyundai Bayon.**
- 3. Så bra är Tesla Model Y.**
- 4. Tesla får miljardstöd från bland annat Sverige för batteritillverkning.**
- 5. Radford Type 62-2 i John Player Special-kläder.**
- 6. Nu lanseras den eldrivna scootern Piaggio 1.**
- 7. Fin Saab 95 till salu som rullat 840 mil.**
- 8. Extremt sällsynt Bugatti från 1938 under klubban i september.**
- 9. DeLorean DMC-12 hade framtiden bakom sig.**
- 10. Volvo ÖV4 – 1927-1929.**
- 11. På andra sidan diket!**
- 12. Fredagsfilmen.**

1. Framtiden oviss för Mercedes laddbara Sverigefavoriter.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-09-13, 12:08.

Kombimodellerna hänger löst och Mercedes har slutat utveckla nya drivlinor till laddhybrider, avslöjar utvecklingschefen Markus Schäfer i två separata intervjuer.



Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer vid lanseringen av nya C-klass kombi tidigare i år. Modellens framtid låter nu oviss.

I Sverige gillar vi kombibilar av tradition. Men de senaste åren har suvarna blivit allt populärare – en utveckling som är ännu mer påtaglig i resten av världen. Även hos Volvo står suvar numera för [tre fjärdedelar av försäljningen](#) och det är [osäkert om V90 får en till generation](#).

Nu kommer snarlika signaler från Mercedes. I en intervju med brittiska [Autocar](#) avslöjar utvecklingschefen Markus Schäfer att märkets kombimodeller kan hänga löst. Det lär även betyda att vi kanske inte får se någon kombiversion av den elektriska E-klassen [EQE](#) som visades i dagarna.

– Med kombibilarna får vi se vad som händer. Marknaden är under press när fler och fler köpare går till suvar och det finns bara några få marknader kvar för kombibilar, så det finns bara några få marknader kvar för dem, säger Markus Schäfer till publikationen.

Tidigare har Schäfer även flaggat för att övergången till elbilar kommer innebära [färre cabbar och coupéer i Mercedes modellprogram](#).

Laddhybrider en "kostnadsbörda"

Även Mercedes laddhybrider kan snart vara borta ur modellprogrammet till fördel för elbilar. Detta trots att Mercedes gjort stora investeringar i tekniken. Tack vare stora batteripaket har märkets laddhybrider tidigare slagit [räckviddsrekord i våra test](#) och dessutom erbjuder man DC-snabbbladdning till dem, något de flesta av konkurrenterna saknar.

Nyligen gick dock tillverkaren med vd Ola Källenius i spetsen ut och deklarerade att Mercedes [bara ska sälja elbilar år 2030](#).

Därmed måste laddhybriderna bort ur modellprogrammet senast då och Mercedes har nu slutat utveckla nya drivlinor för laddhybrider, bekräftar Markus Schäfer i en separat intervju.

– Investeringen är gjord och vi använder den. Men komplexiteten med att ha dubbla drivlinor i en bil blir en kostnadsbörda för den, säger Markus Schäfer till tyska [Handelsblatt](#).

[AMG:s nya E Performance-drivlinor](#) med som mest 831 hk och 1.400 Nm i nya [Mercedes-AMG GT 63 E Performance](#) kan därmed mycket väl bli de sista av sitt slag.



Mercedes-Benz EQE – helt elektrisk E-klass.



Mercedes nya mål: Bara sälja elbilar från 2030.



Ny värsting: Mercedes-AMG GT 63 E Performance laddhybrid.



Färre cabbar och coupéer från Mercedes – fler elbilar istället.



2. Svenska priser på Hyundai Bayon.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-09-13, 17:42, uppdaterad 2021-09-13, 21:00.

Hyundais nya kompaktsuv med skinknamn har nu lanserats i Sverige.



Namnet Bayon [fick oss att tänka på fransk skinka](#) när det avslöjades men när Hyundai väl drog av täcket mars visade det sig vara en [ny kompaktsuv](#). Inte långt därefter vi fick vi även provköra den lite högbyggda, framhjulsdreven minstingen i Tyskland och betyget blev bra.

Det var dock det där med de svenska priserna. Vid provkörningen hade vår utsände bara de tyska priserna att gå på och då verkade prispåslaget jämfört med den lägre [plattformskamraten i20](#) aningen saftigt.





Nu är de svenska priserna äntligen klara och det svenska grundpriset blir 174.900 kr. Då får man en helt oelektrifierad Bayon med en 1,25-liters bensinmotor på 84 hästkrafter och en 6-växlad manuell låda.

En i20 med samma specifikation går annars loss för 149.900 kr. Prispåslaget är alltså 25 000 kr – 5 000 kr mer än i Tyskland.

I20:s större 1,0-liters "T-GDi"-motor erbjuds även till Bayon. Den har en effekt på 100 hk och tar hjälp av ett 48-volts mildhybridsystem för att få ner utsläpp och förbrukning något. Prislappen för den börjar på 204 900 kr.

Som tillval till enlitersmotorn finns även 7-stegad dubbelkopplingslåda för 15.000 kr.

Saknas gör däremot en ordentlig (ladd)hybridversion och valbar fyrhjulsdraft. Vill man ha det får man ta klivet upp till den [större modellen Kona](#) som dessutom [finns som elbil](#) och i ett vässat [N-utförande med 290 hk](#).



Officiell: Här är nya Hyundai Bayon.



Wiggo Björck

3. Första svenska testet: Så bra är Tesla Model Y.

Av Maths Nilsson.

4 September, 2021.

Äntligen har Tesla Model Y landat på svensk mark för en första testkörning. Teslas heta nyhet överraskar med att kännas mer som en sportbil än en SUV. Dagens PS har som en av de första testat Model Y på svenska vägar och hittar både styrkor och svagheter. Är bilen verkligen värd 729 000 kronor jämfört med billigare tyska utmanare?



*Tesla Model Y har till slut kommit till Sverige.
Bilen har stentuff konkurrens av Audi Q4 och flera andra nya suvar.*

Lika bra att erkänna det direkt. Jag är aningen partisk när jag skriver det här testet eftersom jag föll för frestelsen och klickade hem en [Tesla Model Y efter en förhandsvisning](#). Hjälpa vad har jag gjort?! Testkörningen får avgöra om min svaga karaktär ledde till ett vansinnesköp.

[Tesla](#) har förlagt körningen till Trosta, någon mil från Arlanda. Det är här alla Model Y-bilar levereras till kunder i Stockholm och Mellansverige som köpt bilen. Var och varannan minut åker köpare ut från grindarna med sina nya bilar. Hela leveransen sker digitalt med några få knapptryck. Det tycks vara folk i alla åldrar som köpt den nya elektriska suven.

Efter en del dividerande med en journalistkollega blir det en Model Y i kulören midnatts-silvermetallic som faller på min lott, eller kanske nitlott. Tydligt är mörkgrått mindre attraktivt än blått och rött.



*Model Y har 18 centimeter högre än Model 3 och en ganska stor bil.
Utsidan är som Volvo XC60, men insidan är större.*

Den som har kört Tesla Model 3 känner igen sig direkt hos Model Y. Utsidan är påtagligt lik Model 3, men Y har pumpats upp och vuxit på alla ledder. Den nya bilen är sex cm längre och sju cm bredare, men framför allt 18 cm högre. Finishen på den Kinatillverkade Model Y ser ut att vara klart högre än vad jag sett på andra Teslabilar. Inga fula glipor och lacken känns tjockare.

Som Model 3 – men skillnader finns

Inredningen är till stora delar hämtad från Model 3, med den avskalade instrumentpanelen med en enda stor skärm i mitten. Det finns några skillnader. Baksätet har förstås rejält mycket större benutrymme. Model 3 är lite trång, men här är det rymligt bak, även om skålningen gärna hade fått vara bättre. Även framstolarna hade gärna fått vara mer skålade, men den är skönare än vad de ser ut att vara. Dörrarna har fått rejäla förvaringsfack. Panoramataket löper över hela taket utan båge.



*Kupén är ljus och luftig trots lite murrig svart klädsel.
Välbekant förarmiljö från Tesla Model 3. Sittpositionen är hög.*



Den sköna körkänslan och sportigheten är det bästa med Tesla Model Y.

Den ljusa och luftiga kupén känns clean och trivsamt, även om stolarna i konstläder och träpanelerna är imitation. Antingen gillar du den ultramoderna förarmiljön, eller så hatar du den och vill ha en mer traditionell bil. Den har bildat skola i bilvärlden, men ingen har gått så långt som Tesla. Men efter tillvänjning fungerar det riktigt bra, tycker jag. Tesla förklarar avsaknaden av fysiska knappar och reglage med att de vill kunna programmera om alla funktioner som finns i en bil. Att kvaliteten på interiören skulle vara skräp är något av en myt, allt känns gediget och väl ihopsatt.

Enormt bagage med fällida säten

En av bilens största tillgångar finns baktill. Ett enormt lastutrymme under den sluttande bakluckan som dock stjälar en del plats. Utrymmet hör till de bästa i klassen, och fäller du baksätet blir det ett jättegap att lasta till. Skulle det inte räcka till ryms ett par mjuka bagar i den stora frunken framtill.

Det mest spännande är förstås att testa hur bilen känns att köra. Än så länge finns bara Long Range-modellen att få levererad i Sverige. Bilen ska klara 0-100 km/h på fem sekunder och har en toppfart på 217 km/h.

Det som slår mig direkt är hur sportig och fast bilen känns att köra, och hur tight och direktstyrd känslan är i ratten. Model Y är rapp och riktigt kul att ratta på kurviga småvägar runt Arlanda. Den känns mer som en sportbil än den tunga SUV den faktiskt är. Även i Long Range-utförande är Model Y mycket snabb och det finns tillräckligt med effekt för de flesta önskemål. Accelerationen är sugande, utan att det blir allt för galet snabbt. Minst lika kul att köra som Model 3 blir mitt omdöme, och här har konkurrenterna en bit fram till Tesla.

Stötig och hård på dålig väg

Sportigheten och den hårda fjädringen kommer med en baksida. Bilen hoppar och far en del ovanpå ojämnheter på skumpiga vägar. Jag kör en bit på grusväg och där fortplantar sig ojämnheter in i bilen. När det gäller komforten har Tesla en bit kvar till nya elektriska konkurrenter från Tyskland och Korea. Model Y upplevs som klart tystare än Model 3, och har ungefär lika bra ljudkomfort som Audis, Skodas och Volkswagens el-suv.



När vägarna blir sämre känns Model Y lite stötig och hård.

På släta motorvägar fungerar chassit perfekt. Styrningen är fast och direkt på ett sätt som ger kontroll, även och det är lite svårt att slappna av som du kan göra i bilar med lite diffusare styrning. Tur då att Tesla har förarassistans och autopilot som ligger i framkant, även om det lär dröja innan "total självkörning" blir verklighet i Europa.

Räckvidden är på papperet en smula bättre än konkurrenterna från Korea och Tyskland, om det är någon större skillnad i verkligheten och i vems favör återstår att se. Det krävs ett längre test för att utröna. Men Teslas laddningsnätverk har visat sig överlägset, så där har bilen ett försprång. Kanske är det inte en unik fördel så länge till, då det snart ska öppna för alla elbilar.

Konkurrenterna har kommit ikapp

Tidigare har Tesla haft ett försprång till [konkurrenterna](#) när det gäller teknik, räckvidd och prestanda. Nu har konkurrenterna kommit betydligt närmare och är till och med förbi på vissa områden. Ännu har dock ingen fått samma fart på over-the-air-uppdatering och nya programversioner som Tesla. För aningen mindre pengar än Teslan kan du få en topputrustad Audi Q4 e-tron som är bättre på en del saker, om än aningen långsammare. För betydligt mindre pengar får du en Hyundai Ioniq 5 som är en utmärkt bil. Teslas svenska informationschef påtalar att de totala ägarkostnaderna inte är högre för Tesla än för en motsvarande fossilbil. Min hushållskassa hoppas verkligen att hon har rätt...

Så var det galenskap att klicka hem en Tesla Model Y? Om jag ska försöka vara objektiv så är den varken ett bättre eller sämre köp än en Audi Q4 e-tron. Mer än att den rent subjektivt är roligare att köra. När jag ställer bilarna bredvid varandra så är nog Audin snyggare, även om jag inte vill erkänna det för mig själv. Men den ser mer ut som en traditionell bil, både utvändigt och invändigt – och många som köper Tesla verkar vilja ha 100% elbil.



Styrkänslan är riktigt tight och sportig och det är lätt att köra för fort.

Fakta Tesla Model Y Long Range AWD

Pris: 719 900 kr + 9 180 kr i leveransavgift.

Räckvidd: 507 km.

Acceleration: 0 – 100 km/h på 5 sekunder.

Toppfart: 217 km/h.

Kraftöverföring: Dual Motor Fyrhjulsdraft.

Dragvikt: 1600 kg bromsat släp. 750 kg obromsat släp.

Mått: 4 775 mm lång x 1 850 mm bred x 1 600 mm hög.

Tjänstevikt: 2003 kg.

Energieffektivitet: Aerodynamik 0.23 Cd, genomsnittlig blandad förbrukning 169 Wh/km.

Effektiv laddtid: Model Y Long Range kan ta emot 250 kW. Cirka 270 km kan laddas på 15 minuter vid Teslas V3 Superchargers.



Ett jättegap till bagage. Men den sluttande bakluckan stjälar en del plats när du verkligen behöver stuva bilen full.

4. Tesla får miljardstöd från bland annat Sverige för batteritillverkning.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-09-10.

När Teslas chef Elon Musk avslöjade att företagets europeiska fabrik ska byggas utanför Berlin var det från början endast tal om att tillverka bilar. Våldigt många bilar dessutom, redan innan första spadtaget hade tagits sattes målet på en årsproduktion av 500 000 bilar där. Senare stod det även klart att Tesla bygger ytterligare en fabrik för tillverkning av batterier. Och det är en utökning där Tesla har kan dra nytta av EU:s satsning på etablerandet av europeiska batterifabriker.



Totalt 1,1 miljarder euro, omkring elva miljarder kronor, kan Tesla räkna med att få i stöd från olika tyska och europeiska investeringsfonder. En summa som dessutom kan komma att öka. Från tyskt håll heter det nämligen att det ännu inte finns någon "slutgiltig siffra" för stödet som Tesla ska få för sin batterifabrik.

Enligt beräkningar kostar etableringen av vad Elon Musk kallar "världens största batterifabrik" fem miljarder Euro. Omkring en femtedel av den summan behöver alltså Tesla inte stå för själv.

Pengarna kommer bland annat från projektet European Battery Innovation där Sverige och ytterligare elva medlemsländer bidrar med totalt 2,9 miljarder Euro för investeringar kring batteriteknik och tillverkning.

Enligt uppgift vill Tesla tillverka sitt nyutvecklade batteri kallat 4680 i fabriken utanför Berlin. Det kommer då hamna i Model Y för den europeiska marknaden som ska tillverkas i fabriken. Tanken var att produktionen av bilar skulle börja i juli i år, men starten har skjutits upp på grund av förseningar vid bygget, som ändå har gått fram i en rasande fart.

Enligt Tesla ska tillverkningen av Model Y komma i gång innan årets slut. När också tillverkningen av batterierna börjar är ännu oklart.



5. Radford Type 62-2 i John Player Special-kläder.

AV BOBBY GREEN 2021-09-13 KL 15:00.

I mars skrev vi att den brittiska custombyggaren Radford skulle återuppstå.



För en månad sedan visade de upp modellen Type 62-2 som är en Lotus Emira som fått ett retro-racemässigt skal på sig. Nu visar man upp bilen klädd i John Player Special-kostym. Under skalet sitter en kompressormatad V6:a på 3,5 liter som ger 608 hästar vilket också gör den här till den starkaste versionen man kan få. Innanför fälgarna sitter keramiska skivor som mäter 360 millimeter. Jämfört med Type 62-2 Classic och Gold Leaf som presenterats tidigare har den här versionen fetare frontsplitter, större luftintag och en rejäl diffusor bak.

Den före detta F1-stjärnan Jenson Button är delägare i det nya företaget och han säger så här om bilen: "John Player Special Type 62-2 är den mest extrema typ 62-2 som pengar kan köpa. Det är lågt, elegant och kraftfullt och sportar en av de mest ikoniska racing liveries som någonsin skapats - en av de liveries som hjältarna i Formel 1 som Emerson Fittipaldi och Ayrton Senna brukade tävla med, i de bilar som fick mig att vilja vara förare."

Endast 12 stycken exemplar kommer att bli till av denna och planen är att dra igång produktionen i slutet av året och leverera de första exemplaren någon gång nästa år.



6. Nu lanseras den eldrivna scootern Piaggio One.

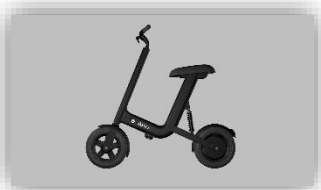
AV BOBBY GREEN 2021-09-13 KL 18:30.

Kostar från 32 900 kronor.



FILM: <https://youtu.be/hCzW3uobXAo>.

I våras presenterade Piaggio den eldrivna scootern modellen Piaggio 1 och nu är det dags för lansering. Prislappen är från 32.900 och då får du en moped som toppar 45 km/h och som tar sig runt 5,5 mil på en laddning. Sen finns det även en version som heter 1 Active (39.900 kronor) och den gör istället 60 km/h och tar sig 6,6 mil. Kör du dock i ECO-läget (toppfart 30 km/h) tar du dig istället 8,5 mil. Instrumentpanelen består av en färgskärm på 5,5 tum som visar all information du kan tänkas behöva som hastighet, batterinivå, räckvidd och olika typer av kördatabaser. När batteriet är slut kan du om du vill plocka med dig det hem och ladda där. En full laddning ska ta runt sex timmar.



Vässla släpper Vässla Bike.



Cake släpper ny elmoped.



7. Fin Saab 95 till salu – rullat 840 mil.

Anders Nilsson 2021-09-13.

Har förvarats i garage över 25 år.



Den här Saab 95 har bara rullat 840 mil.

En fin Saab 95 från 1974 i nästintill nyskick kommer inom kort gå under klubban.

[På Bilweb Auctions sensommarauktion fanns det en otroligt fin Volvo Amazon](#) från 1968 som endast hade rullat 1 858 mil. Slutpriset på [Volvo Amazon](#) landade på 273 000 kronor. Snart är det dags för samma auktionsfirmas septemberauktion. Och som många gånger förr finns det många trevliga bilar till salu.

En av dem är en [Saab 95](#) V4 från 1974. Saab 95 var kombiversionen av [Saab 96](#) och tillverkades mellan 1960 och 1978.

LÄS MER: [Saab 9-5 i fint skick – endast två ägare](#)

[Just det här exemplaret har körts 840 mil](#) och har originaldäcken från fabriken kvar. Den nuvarande ägaren är den andra totalt. Bilen har varit undanställd i över 25 år. Den första ägaren köpte bilen som ny 1974. Tillsammans med sin fru körde han bilen knappt 200 mil, fram tills fruns bortgång 1979. Därefter ville ägaren inte använda bilen, utan den varmkördes då och då, samt kördes till och från besiktningen. Den nuvarande ägaren fick köpa den ett antal år senare och har förvarat den i garage.



Lennart Ström på Bil Web Auctions: "En nästan helt ny SAAB 95 från 1974. Hur många finns det kvar i världen?"

Rörande skicket så har alla hjulcylindrar renoverats på grund av ålder. Även vattenpumpen har bytts ut och så även kopplingslamellen. Alla originaldelar har sparats. Tillståndet på interiören är nyskick. Som helhet anser Bilweb Auctions att den är väldigt fräsch eftersom har rullat så pass få mil.

[Saab](#)en bedöms vara värd mellan 250 000 och 275 000 kronor. Är du intresserad av bilen, startar budgivningen 9 september.



Relaterade artiklar:



Otroligt fin Volvo Amazon går under klubban.



Saab 9-5 i fint skick – endast två ägare.



Fina bilar går under klubban i Sverige.



Världens äldsta Saab till salu i Sverige: "Väldigt unik".

8. Extremt sällsynt Bugatti från 1938 under klubban i september.

24 Augusti, 2021.

Auktionsfirman Worldwide Auctioneers låter klubban falla över en sällsynt Bugatti på en auktion i september.



Bugatti Type 57S Atalante Coupé, från 1938, går under klubban i september och det tillhör verkligen inte vanligheterna att denna raritet kommer ut till försäljning. Men nu är det dags, auktionsfirman [Worldwide Auctioneers](#) håller sin årliga auktion för 14:e gången – en tvådagars tillställning 3 och 4 september.

Sticker ut

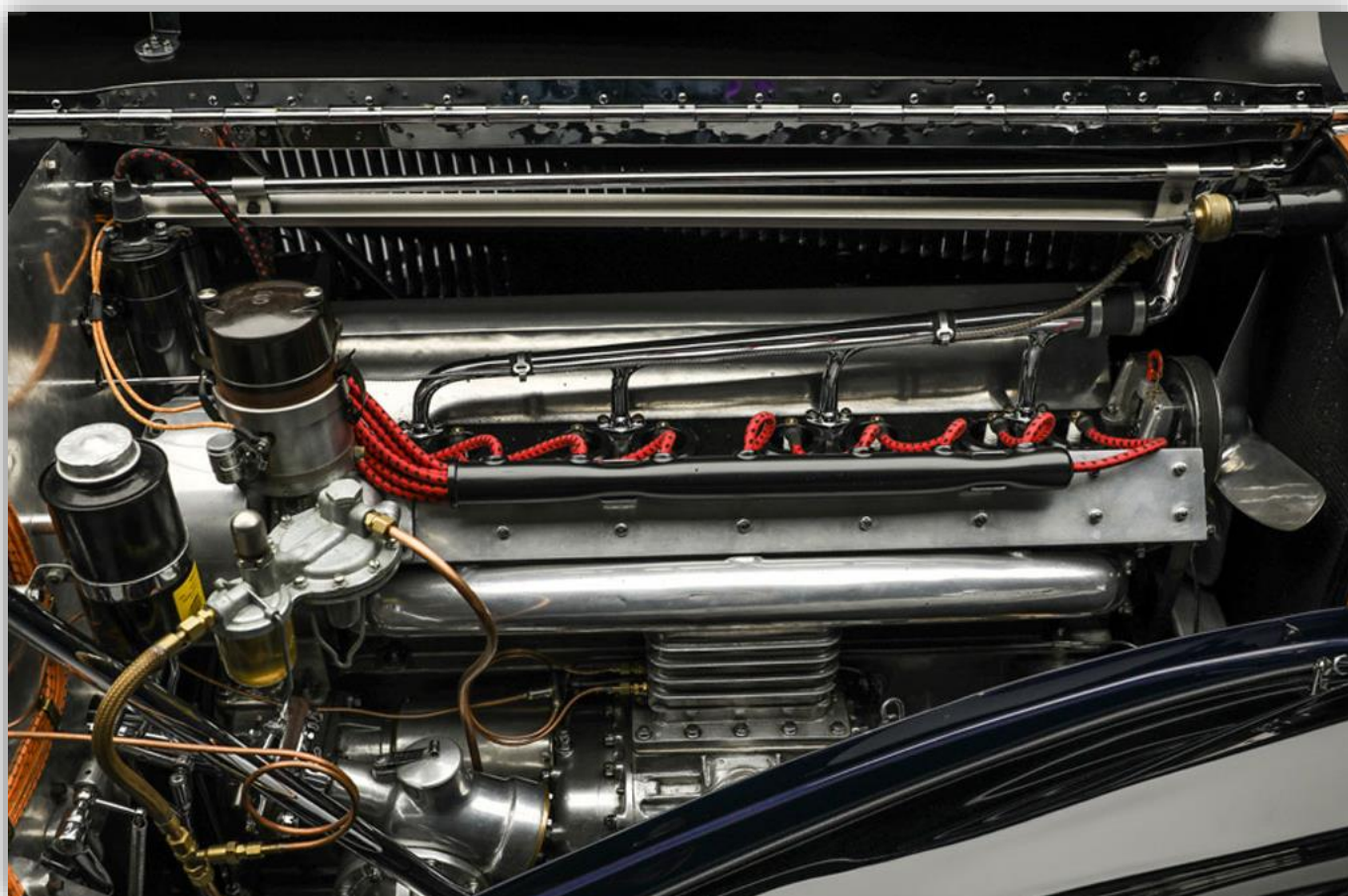


Det som sticker ut extra mycket hos skönheten Type 57S Atalante Coupé-38, med sin skönhet, äkthet, härkomst och för sina showvinnande meriter.



Modellen bär en tidig Atalantekaross signerad den franske bilbyggaren Gangloff, som med en sportig look och klassiska proportioner – lång huv, svepande skärmar och en kompakt kupé att sitta i.

Bugattihistorikern **David Sewell** har dokumenterat denna bil, chassinumret är 57641, som tillhört många betydande franska samlingar – till exempel **Henri Novos** och Schlumbergers konstsamling i Paris.



Efter en upprustning och restaurering belönades bilen med bäst i klassen på Pebble Beach Concours d'Elegance 2016.

Byggdes 1934-40



Type 57 byggdes mellan åren 1934 och 1940 och var då en toppmodell gällande teknik för tillverkaren. Grundare Ettore Bugattis son, Jean, designade Type 57, där ingår även S och SC-modeller – Surbaissé för "sänkt" och Compresseur för "kompressor".

Det tillverkades endast 710 bilar av modellen Type 57 i olika stilar.



Type 57S och 57SC Atalante, tillverkades endast i 17 exemplar, är tvådörrars kupékaross som namngetts efter den grekiska hjältinnan Alatalnte. Den anses vara den vackraste av samtliga Bugattis och uttrycker den graciösa andan från Art Deco-stilen.

Såldes 15 november 1938



Bilen som går på auktion med chassinumret 57641 köptes först av den franske kunden Monsieur Baptifaut, enligt en faktura från 15 november 1938. 1951 gick bilen vidare till familjen Joussy. 1960 hamnade den Henri Novo, en känd Bugattisamlare i Paris. 2012 beställde samlaren Michel Seydoux en fullständig restaurering av Bob Smith Coachworks i Texas.

– Vi har ett betydande intresse för denna Bugatti, eftersom det är ett sånt viktigt exemplar, [säger Rod Egan, chefsauktionist på Worldwide Auctions enligt Robb Report och fortsätter:](#)

– Det är inte förvånade över uppmärksamheten, då det är en vinnare i sin klass i den prestigefyllda utställningen Pebble Beach Concours d’Elegance. Nu är jag ivrig på att få veta vart den här fantastiska bilen hamnar den här gången.

Senaste en Bugatti 57S Atalante Coupé såldes på auktion gick den för 10,4 miljoner dollar hos [Gooding & Company](#).

Läs mer: [Bullitts Mustang och Bugatti dyrast 2020](#)



Bugatti Type 57S Atalante 1936–38.

9. DeLorean DMC-12 hade framtiden bakom sig.

Publicerad 2021-09-13 kl 6:02. Text Carl Legelius & Johan Gröndahl.

BACKSPEGELN.

En mans dröm om framtidens bil. Dessvärre med framtiden bakom sig.



John Z DeLorean slutade ett toppjobb på GM. En av anledningarna var att han tyckte att GM:s affärsmodell var djupt omoralisk. Att ständigt komma ut med nya årsmodeller där bara det yttre var förändrat istället för att driva utvecklingen framåt inom miljö och säkerhet. Han beslöt att starta eget. DeLorean DMC-12 lanserades som bilen som aldrig skulle bli gammal.

Brittiska staten lånade ut 530 miljoner pund för att DeLorean skulle lägga sin nya fabrik i Belfaststadsdelen Dunmurry i Nordirland och på så sätt heltidssysselsätta 2 000 personer.

John Z DeLorean hade köpt patentet till en plastgjutningsmetod som möjliggjorde en stark, lätt och billig grundstomme. På denna skulle en kaross med ytterpaneler i rostfritt stål monteras. Mitt i bilen skulle en wankelmotor placeras. Karossen med måsvingedörrar var ritad av ItalDesign.

För produktionsanpassningen anlätades Colin Chapman och hans folk på Lotus. De dömde ut DeLoreans plastmetod och försåg bilen med en kryssram av samma typ som i Lotus egna bilar. Motorn blev en V6 och för att den och de åkande i kupén skulle få plats fick den flyttas bakåt, mittmotorbilen DeLorean fick svansmotor. Men Giugiaros grunddesign förblev i stort sett oförändrad.

I januari 1981 rullade de första bilarna av bandet. Kvaliteten var katastrofal men alla förseningar gjorde att man var tvungna att pressa på.

Försäljningen gick inte alls så bra som man hoppats. Bilen var för slö och för dyr. Av de 40 000 kunder som fanns på väntelistan vid produktionsstart återstod bara ett par tusen spekulanter. Snart stod man med ett enormt lager osålda bilar. I slutet av 1982 försattes DeLorean Motor Company i konkurs. Alla var arga. Brittiska staten, arbetarna i fabriken, kunderna...

Totalt byggdes 8 563 DeLorean, vid konkursen var omkring 3 000 av dem fortfarande osålda.



Måsvingedörrarna kräver mycket lite utrymme bredvid bilen för att öppna fritt.

DELOREAN DMC-12 1981

Nypris: 25 600 dollar.

Motor: V6 90 grader med en överliggande kamaxel per cylinderrad, två ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 2 849 cm³. Max effekt 132 hk vid 5 500 v/min. Max vridmoment 207 Nm vid 2 750 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda eller trestegs automat. Golvspak.

Mått: L 421/B 185/H 114 cm.

Fjädring/hjulställ: Centralram. Skruvfjädring och krängningsdämpare fram och bak. Fram övre triangellänkar och nedre tvärlänkar, bak längs- och tvärlänkar.

Styrning: Kuggstång, ej servo.

Bromsar: Skivor fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 209 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 9 s.

Förbrukning: 0,8–1,25 l/mil.

LIVSCYKELN

1965 40 år gammal är John Z den yngste toppchefen i GM:s historia. Trendigt klädd med fräsig frisyr och yviga polisonger sticker han ut.

1973 Med buller och bång lämnar John Z General Motors.

1975 John Z startar DeLorean Motor Company (DMC).

1976 Första prototypen färdig, ritad av Giorgetto Giugiaro.

1978 Fabriken i utkanten av Belfast står klar.

1981 Produktionen kommer igång.

1981–1982 Ett antal förändringar sker löpande men bilen behåller sitt utseende och motor under hela produktionstiden.

1982 Fabriken bommas igen. Totalt byggdes 8 563 bilar.

1985 Filmen Tillbaka till framtiden har premiär. En DeLorean får i den agera tidsmaskin. Filmens framgång smittar av sig på bilen. Produktplacering tre år för sent.

2005 John Z. DeLorean avlider i sviterna av en stroke.

2013 DeLorean Motor Company of Texas säljer "nya" bilar – färdigställda med delar från konkurslagret.

Läs också: [Sportbilsdrömmen som slutade med kokainskandal.](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvos genialiska idé – som aldrig blev verklighet



Vart tog alla härliga brittiska biltillverkare vägen?

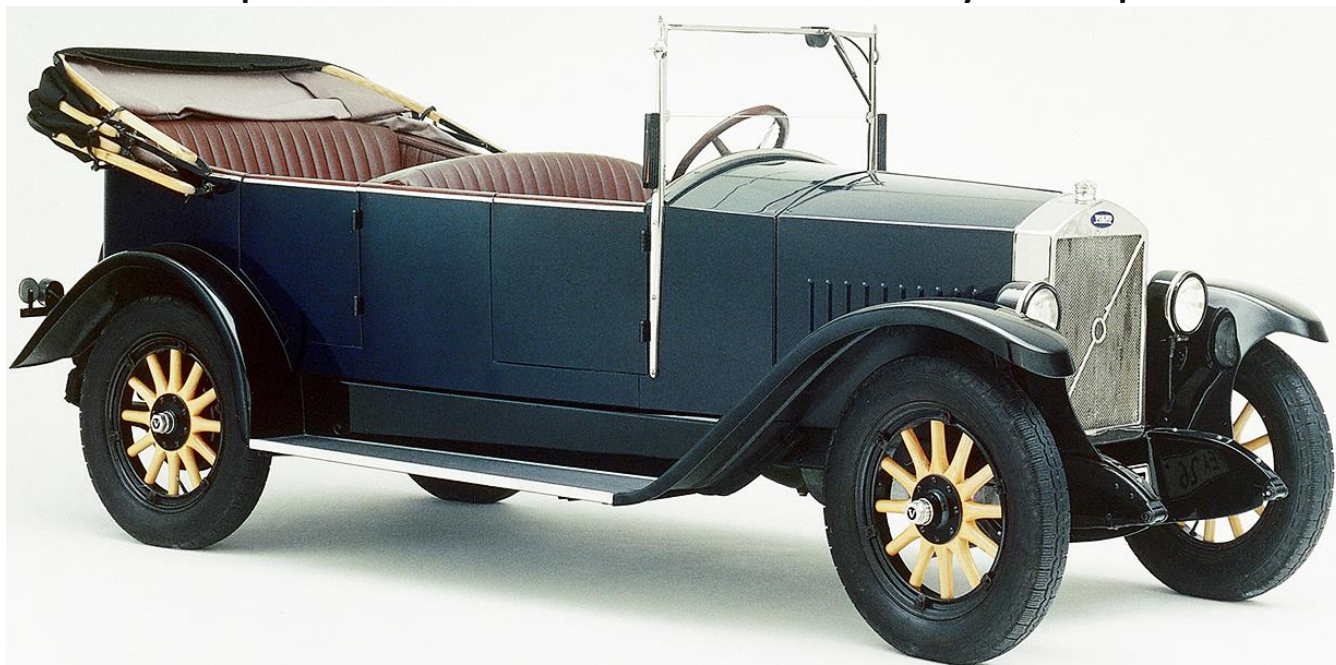


Mercedes toppfartsfantom – som inte kom en meter.



10. Volvo ÖV4 – 1927-1929.

Den första serieproducerade Volvon lämnade fabriken i Lundby den 14 april 1927.



Namnet på bilen, en klassisk öppen modell med fyra cylindrar var ÖV4 – helt enkelt "Öppen Vagn – 4 cylindrar".

Karossen byggdes på en grund av ask- och bokträ som sedan täcktes av metallplåtar. Bilen var endast tillgänglig i en enda färgkombination: mörkt blå med svarta skärmar. ÖV4 kallas även för "Jakob" eftersom en av de tio prototyperna som byggdes 1926 hade kallats för det.

Modellspecifikationer

Modell: ÖV4

Varianter: ÖV4 TV (Pick up), ÖV4 Chassi

Antal producerade: 275 (av vilka 205 lanserades med öppen kaross)

Kaross: Open tourer, or eller som chassi.

Motor: Rak 4 cylindrig med sidoventiler; 1,944 kunik; 75×110 mm; 28 bhp vid 2000 rpm.

Transmission: 3-speed, non-synchromesh

Källa och bilder: Volvo Cars



Felix Björklund

Klassiker

11. På andra sidan diket!

Publicerad 2021-09-13 kl 14:30. TEXT Frans Johansson.

Biltillverkare som byggde traktorer? Jo då, men långt ifrån alla blev speciellt gamla i gården.



LE TRACTEUR ANDRÉ CITROËN

LE petit tracteur que nous présentons au public est un instrument convenant particulièrement à la culture des vignes, qui, jusqu'à présent, a été un peu négligée par les constructeurs de tracteurs agricoles. Nous ne saurions mieux faire que de citer l'opinion autorisée de M. le Professeur RINGELMANN, exprimée dans son ouvrage *La Culture Mécanique*, page 71, tome V.

En présence d'une forte réduction dans le nombre des travailleurs viticoles et des animaux de trait, et la hausse des frais d'achat, d'alimentation et d'entretien de ces animaux, le vignoble est menacé dans son existence, et l'on connaît que des questions d'un ordre étranger à la culture pourraient se greffer sur cette mauvaise situation économique.

Il y a donc intérêt national à hâter la solution des problèmes soulevés pour la culture mécanique de la vigne, en cherchant le plus tôt possible celles qui semblent pouvoir être obtenues le plus rapidement, et qui pourront être utilisées dès le début dans un certain nombre de vignobles.

Le programme se résumerait ainsi :

- 1° La largeur extrême de l'appareil ne doit pas dépasser un mètre.
- 2° L'appareil, avec le charnu ou le cultivateur, doit pouvoir revenir dans le même interligne, ou dans des interlignes voisins en tournant sur une fourrière dont la largeur ne doit pas dépasser 3 mètres.

L'appareil que nous avons réalisé correspond en tous points aux conceptions de M. le Professeur RINGELMANN.

Il peut également convenir partout où les labours ne demandent pas plus de 18 centimètres de profondeur, et pour remorquer tous les appareils ordinaires de culture, ainsi que tous transports sur route de la ferme à l'exploitation.

Son encombrement total en largeur lui permet de passer dans les vignes de 1 m. 50 d'écartement.

Sa longueur réduite, la douceur de son embrayage, l'alesage du moteur calculé au strict minimum, ont été combinés pour en faire un instrument économique et maniable; sa construction rustique permet de le confier aux mains les plus inexpertes.

Il est muni d'une poulie permettant de commander les différentes machines d'exploitation, telles que batteuses, coupe-racines, hache-pailles, etc.

Puissance à la poulie : 10 chevaux.

Puissance de traction à la barre d'attelage : 600 kilos.

Ce moteur étant le même que celui de la voiture ANDRÉ CITROËN construite à des milliers d'exemplaires, l'acheteur est toujours sûr de trouver des pièces de rechange chez les principaux négociants en automobiles.

DRAEGER, IMP.

LE TRACTEUR AGRICOLE ANDRÉ CITROËN

Convenant particulièrement à la CULTURE DES VIGNES



54



ANDRÉ CITROËN
INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR

115 à 143, Quai de Javel, PARIS (XV^e)



MOTORNYTT

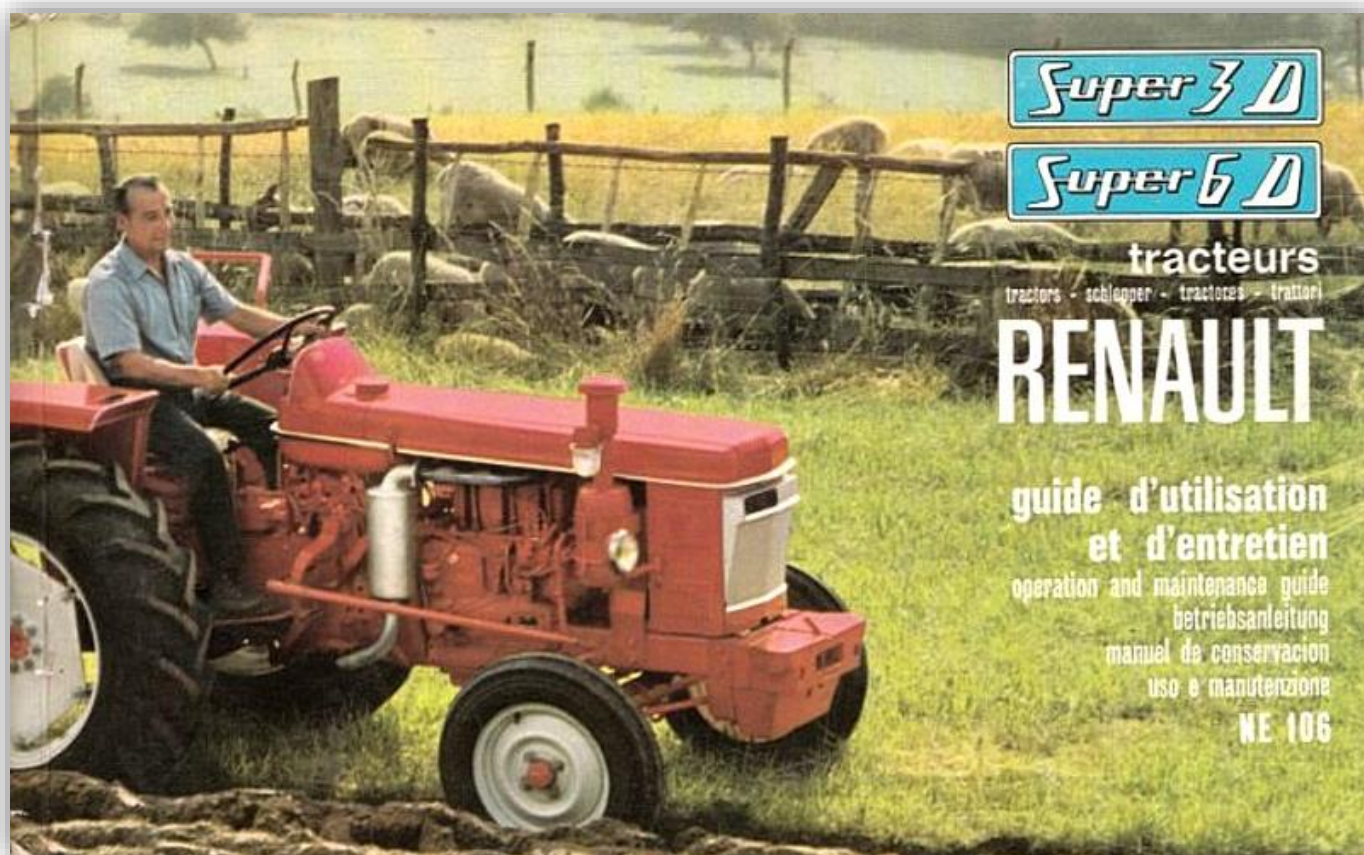
Med Type J var **Citroëns** ambition att göra en insats för att mekanisera den franska landsbygden. Men det blev bara tre prototyper. Motorn plockades från Traction Avant 7 och man experimenterade med fyrhjulsdraft. Idag finns två av prototyperna kvar, varav den ena under många år fick slita på Citroëns testanläggning Ferté-Vidame.



Alfa Romeo började 1918 bygga traktorer på licens från amerikanska International Harvester. Balilla som kom 1938 byggdes egentligen av Motomeccanica men såldes i Frankrike som Alfa Romeo. Försäljningen blev dock blygsam och för Alfa blev det där med traktorer bara ett sidokott. Hemma i Italien blev istället Fiat störst på traktorer.



Då **Lamborghini** drog igång biltillverkning 1964 med 350 GT hade man redan tillverkat traktorer i 15 år. I början av 60-talet var man framme vid modellen 2R DT med luftkyld motor och fyrhjulsdraft. Några år senare revolutionerade man med helsynkroniserade växellådor.



Renaults första traktor kom 1919 och byggde egentligen på stridsvagnen FT17. Värst många såldes inte men gav blodad tand. På 1950-talet blev man Frankrikes största traktortillverkare, tack vare D, N, E och Super. På den vägen är det!



Redan strax före andra världskriget hade Ferdinand Porsche planer på en folktraktor. Strax efter kriget var det dock bara tillåtet för tidigare tillverkare att starta upp vilket ledde till att Porsche lät tyska Allgaier och Hofherr Schrantz i Österrike licenstillverka traktorn. 1956 tog dock Porsche hem all traktorproduktion och traktorerna fick namnet Porsche-Diesel. Porsche gjorde traktorer fram till 1963 då man över en natt beslutade sig för att lägga ner verksamheten på grund av dålig försäljning.



12. Fredagsfilmen: Se Tesla Model S Plaid slå rekord runt Nürburgring.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-09-13, 11:38.

Nya Tesla Model S Plaid ha kört den legendariska Nordslingan 12 sekunder fortare än den gamla rekordhållaren för elektriska produktionsbilar, Porsche Taycan Turbo S.



FILM: https://youtu.be/Ujp3q_aryRA.

Nürburgringtider, har de egentligen någon betydelse? Det går förstås att orda om, men klart är i alla fall att många biltillverkare fortfarande väljer att sätta tider med sina snabbaste vagnar där för att visa vad de går för.

Det gäller även de amerikanska elbilspionjärerna Tesla, som nu varit där igen med sin nya värsting [Model S Plaid](#) med 1.035 hästkrafter.

Elbilsrekordet för den 20,83 km långa Nordslingan hålls egentligen sedan 2019 av den renodlade [tävlingssbilen Volkswagen ID R](#) med galet snabba 6:05,336. När det kommer till elbilar som faktiskt går att köpa och framföra på allmän väg lagligt gäller dock [Porsche Taycan Turbos produktionsbilsrekord från augusti samma år](#): 7:42,34.

I ett inlägg på sin Twitter hävdar Elon Musk nu att en helt fabrikmässig Tesla Model S Plaid krossat det rekordet. Som bevis inkluderar han i inlägget ett foto på ett papper med två tider: 7:30,909 och 7:35,579.

Inte långt därefter lade Tesla även ut en video på den långsammare av de två körningarna på sin officiella Youtubekanal. I den syns det att Tesla monterat en del extra utrustning, som en så kallad dashlogger framför ratten för att ta tid och samla in data från körningen. I övrigt tycks bilen dock vara original, åtminstone på insidan.

Bland annat är den omdebatterade avkapade ratten kvar, som på bana faktiskt tycks funka rätt väl.

– Härnäst kommer en Plaid med extra aerodynamik, kolfiberbromsar och bandäck [köras], skriver Elon Musk i ett separat twitterinlägg där han även tillägger att samtliga av modifikationerna kan göras till bilen utan Teslas involvering.

Tesla håller även på att utveckla mjukvarufunktioner för bankörning till Model S, men dessa ska vara "några veckor bort", enligt Musk.

En del lär även minnas att en mystisk, till synes [modifierad Tesla Model S](#) "handklockades" inofficiellt till en tid på drygt 7:20 redan september 2019, bara en månad efter att Porsche satt sitt rekord. Vi lär nog med andra ord kunna vänta oss en snarlik tid när Plaid nu ska köras igen med ovan nämnda modifikationer.



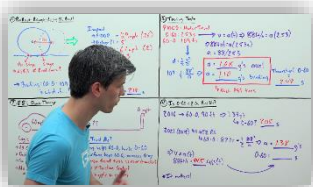
Har Tesla Model S Plaid chans mot 1200-hästars Mustang GT500?



Elon Musk om nya Model S Plaid: "Snabbare än en Porsche och säkrare än en Volvo".



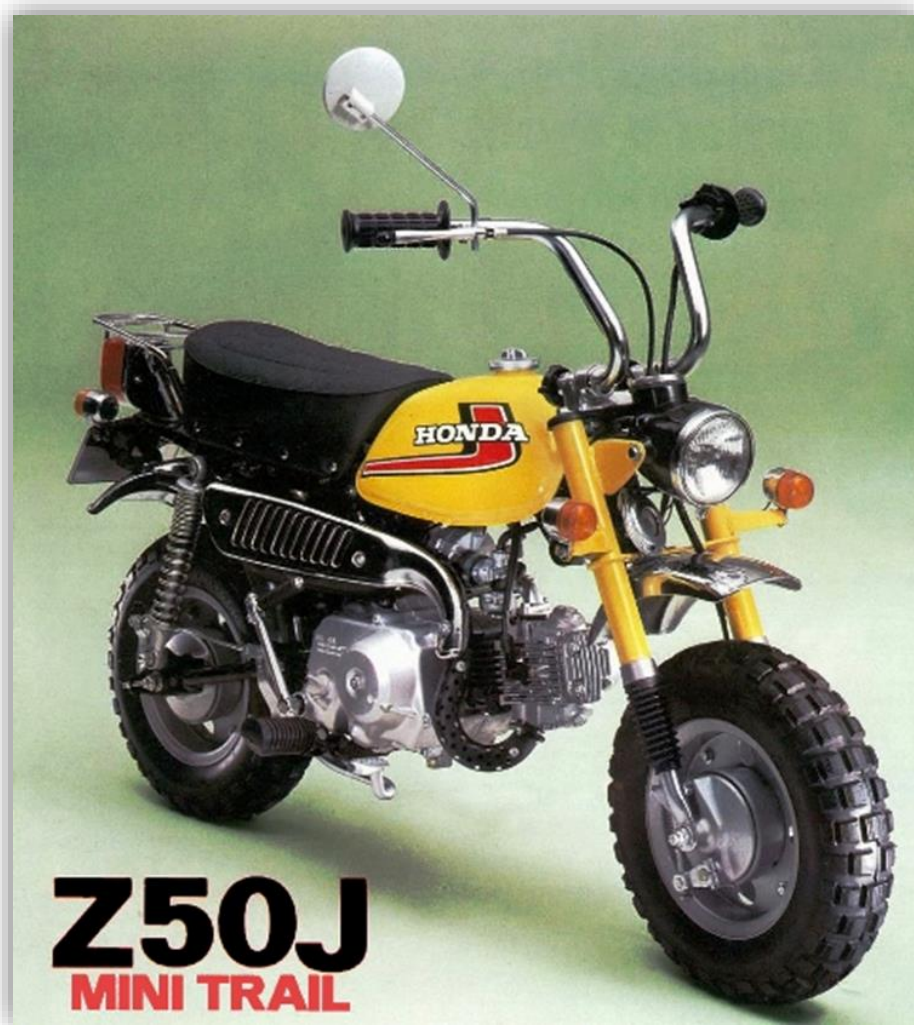
Tesla Model S Plaid+ skrotas av Elon Musk.



Nej! Tesla Model S Plaid+ klarar inte 0–60 mph under 2 sekunder.



Wiggo Björck



SLUT