



Nash Rambler Palm Beach Concept 1956.

- 1. Polestar söker samarbeten för klimatneutral bil.**
- 2. Mercedes hann före Tesla – rattsurfa och se film lagligt.**
- 3. Tesla: Model 3 fungerar utmärkt som polisbil.**
- 4. BMW i3 Sedan avslöjad – en elektrisk 3-serie.**
- 5. Bekräftat: ID.Buzz kommer som campingbussen ID.California.**
- 6. Morgan Plus 8 GTR rullar av bandet.**
- 7. Klassiska BSA väcks till liv med ny Goldstar-hoj.**
- 8. Fränt mopedkoncept.**
- 9. Bara för dom få: Golf GTI 16V.**
- 10. DKW 3=6 hade silkeslen motor och popcornljud.**
- 11. Bortglömt bilmärke.**
- 12. Fredagsfilmen.**



1. Polestar söker samarbeten för klimatneutral bil.

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-12-10.

Flera tillverkare levererar idag koldioxidneutrala bilar till kund. Utsläppen som sker under tillverkningen har då kompensats. Men år 2030 vill Polestar presentera vad som beskrivs som världens första verkligt hållbara bil.



Då räcker det inte att klimatkompensera och med projektet, som kallas [Polestar 0](#), vill de förändra allt inom tillverkning av bilar – hela vägen från underleverantörer till försäljningen.

Planen presenterades tidigare i år och nu berättar tillverkaren lite mer om arbetet.

Det leds av Polestars forskningschef Hans Pehrson, som tidigare varit hos Volvo och bland annat var med att ta fram deras första elbil C30 från 2010 som tillverkades i 250 exemplar.

– Bilar är komplexa, de består av tiotusentals komponenter och är beroende av invecklade lager av leverantörer och undertillverkare. Att göra bilen klimatneutral är därför inte bara en extremt viktig utmaning utan en extremt svår sådan, säger Hans Pehrson.

Polestar 0 beskrivs som en trestegsraket där den första fasen ska vara ett upprop för att få med sig fler samarbetspartners. Det ska snart gå ut och riktar sig främst till underleverantör, men även till industrin i övrigt samt universitet och myndigheter.

– Att förstå och acceptera utmaningen är det första steget, att nå hela vägen kräver att vi samarbetar på sätt som aldrig har gjorts tidigare. Det här är inget som kan göras på egen hand, säger Hans Pehrson.

Vid varje steg i bilens tillverkning måste det ske en utvärdering för att se om det finns koldioxidneutrala alternativ redan idag eller om mer forskning krävs.

Efter det följer de andra två stegen som inte helt oväntat består av ingenjörsarbete och produktutveckling. Några detaljer kring hur planerna för det ser ut, möjliga partners och hur mycket som kommer göras internt får vi inte i dagsläget.

Inte heller om Polestar 0 är tänkt att mynna ut i en serietillverkad modell. Även BMW har presenterat konceptet i [Vision Circular](#) som visar hur en bil kan tillverkas med nollutsläpp. BMW är däremot mer försiktiga i sin vision som de menar visar hur en bil kan byggas år 2040.

2. Mercedes hann före Tesla – rattsurfa och se film lagligt.

Av Maths Nilsson 11 December, 2021

Mercedes blev först i världen med ett självkörande system där du får släppa ratten och ägna dig åt annat än bilkörning. Tyska myndigheter har godkänt ett autonomt system på nivå 3. Men än så länge är det bara tillåtet på autobahn och i upp till 60 km/h.



Mercedes blev först av alla bilmärken med ett godkänt självkörande system på nivå 3. I Tyskland får du släppa ratten och kolla film eller rattsurfa när bilen kör i upp till 60 km/h.



Mercedes har valt att ha sina lidarsensorer i grillen till skillnad mot Volvo som sätter dem på taket.



Systemet aktiveras med knappar på ratten.

Tesla och Elon Musk har i flera håll hävdad att deras bilar inom kort ska bli helt självkörande med systemet Full Self Driving. Men än så länge är det i betaläge i USA och föraren måste ha full uppmärksamhet över körningen och vara beredd att ta över.

Mercedes har nu hunnit före Tesla med ett autonomt system på nivå 3 som blivit godkänt av myndigheter. Med Mercedes Drive Pilot kan du se en film eller surfa på mobilen medan bilen sköter all körning. Mercedes är först i världen med ett myndighetsgodkänt system.

Fungerar på autobahn

Än så länge är systemet godkänt för att användas på 1319 mil på autobahn och inte i mer än 60 km/h. Tyska lagkrav sätter än så länge stopp för högre hastigheter.

Autonom körning är indelad i sex nivåer: med noll har föraren ensam full kontroll över fordonet, med fem är full autonomi möjlig. Då ställer du bara in adressen och bilen ska kunna köra helt utan förare.

Aktiveras på ratten

Med Mercedes system på nivå 3 aktiverar du Drive Pilot med en knapp på ratten. Bilen håller sedan rätt hastighet och håller sig i rätt fil. Den kan även väja för stillastående bilar framför i filen. Lagarna tillåter ännu inte att bilen byter körfält själv.

Systemet finns till en början som tillval i Mercedes S-klass och EQS. Det har ett lidarsystem [liknande det som Volvo presenterar i början av nästa år](#). Lidarsystemet mäter avstånd och hastighet till andra fordon med laserimpulser. Tesla har valt att skrota lider, och Elon Musk hävdar att kamera ger lika hög säkerhet.

Fuktsensor vid hjulet

Mercedes har också en kamera i bakrutan för att hålla koll på trafiken bakåt, mikrofoner för att upptäcka sirener och en fuktsensor i hjulhuset som känner av blött eller halt väglag.

Systemet jobbar med en tredimensionell karta som bilen är uppkopplad mot. Kartan och bilen data jämförs och datorn räknar ut hur bilen ska köras på säkraste sätt. Bilen har flera redundanta system för bromsning, styrning och nätverket ombord.



Reguljära filbyten är inte lagliga, men bilen kan väja för stillastående bilar och sedan styra tillbaka.



Till en början finns Drive Pilot i Mercedes S-klass och EQS.

Kommer i fler länder

Tyskland är det första landet där Drive Pilot är godkänt. Mercedes arbetar nu för att få det godkänt i fler länder. Provkörningar i USA och Kina pågår för fullt.



Maths Nilsson



3. Tesla: Model 3 fungerar utmärkt som polisbil.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-12-10 kl 09:53, uppdaterad 2021-12-10 kl 23:38.

Tesla i Storbritannien byggde om en Model 3 till polisbil tidigare i år. Nu delar man resultatet av polisens fälttest.



Tesla i Storbritannien erbjöd i våras en specialanpassad Tesla Model 3 för test till polisen i landet. Nu, nio månader senare, delar tillverkaren själv med sig av sina lärdomar från fälttestet.

Det är Max Toozs-Hobson, account manager och "emergency services lead" på Tesla UK som skrivit om det [på sin LinkedIn-sida](#).

Räckvidden vid blåljusutryckning, det vill säga rätt så aggressiv körning, ska enligt honom vara 322 km. Samtidigt varar den genomsnittliga "blåljuskörningen" bara omkring 7–15 minuter, enligt Toozs-Hobson. "Den längsta körningen i en av våra bilar har varit över fyra timmars aktiv tjänstgöring under avancerade körförehållanden", tillägger han.

Polisbilens extrautrustning ska ha minimal påverkan på räckvidden. Som exempel nämns att den automatiska registreringsskylts-avläsaren minskar räckvidden med "mindre än några få engelska mil" på tre timmar. De extra ledljusen "skulle kunna vara på i flera dagar", enligt Tesla.

Snabbladdningen ska också gå riktigt fort. Enligt Max Toozs-Hobsons inlägg ska polisen ha lyckats lagt till 70 procent med energi på "mindre än 20 minuter" vid en av [Teslas V3-laddstolpar på 250 kW](#).

Förmodligen menar han att de laddade inom idealfönstret 10–80 procent, vilket i så fall ändå är uppseendeväckande snabbt – i klass med Hyundai och Kias snabbladdande elbilar [Ioniq 5](#) och [EV6](#).

Utöver det framhålls hur låga servicekostnaderna varit för polisen. Bromsbeläggen ska ha bytts vid en kontroll som utfördes vid 1.600 mil men hade då "15–20%" med material kvar i sig.

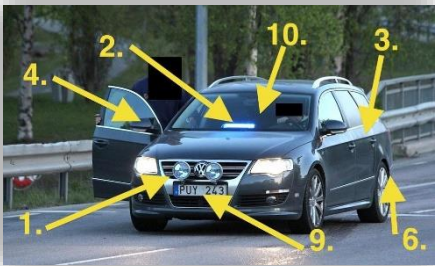
Det enda andra som gjorts på 2.400 mil ska ha varit däcken som byttes vid knappt 1.300 mil. I inlägget antyds det dock att den brittiska polisens regler kräver däckbyte oftare än lagen.

I Sverige tog Polisen emot [de första av sina 2.200 nya diesel- respektive bensindrivna Volvo XC60 B5 AWD och V90 B6 AWD](#) uttryckningsfordon i somras. Bilarna ska levereras fram tills 2029, och det finns inget som pekar på att polisen planerar att beställa några elbilar innan dess.

I exempelvis Tyskland har polisen dock börjat fundera på att gå över till eldrift. Nyligen [beställde man ett hundratal vita Volkswagen ID.3](#).



Tesla Model S P85D och BMW i3 blir polisbilar i Los Angeles.



10 tecken som avslöjar en civil polisbil – lär dig knepen.



Ny syn på Autobahn – tyska polisen kör elbilen Volkswagen ID.3.



Se upp i backspeglarna! Första super-polisbilen har levererats.

4. BMW i3 Sedan avslöjad – en elektrisk 3-serie.

AV MATTIAS RABE. PUBLICERAD: 09 DEC 2021, KL 18:03.

En elektrisk BMW 3-serie har det länge snackats om och nu helt plötsligt från ingenstans får vi se i3 Sedan.



Otvetydigt en BMW 3-serie, men med några skillnader som inte bara avslöjar att det är en elbil utan kanske även visar hur dagens 3-serie kommer att se ut efter facelift, exempelvis strålkastarna.

Det är kinesiska myndigheten **Ministry of Industry and Information Technology of the People's Republic of China** som än en gång har publicerat bilder som förmodligen inte är tänkta att visas upp för världens invånare förrän vid ett senare tillfälle. För bara en månad sedan var det [nya Ford Mondeo](#) som dök upp på myndighetens webbplats, denna gång är det en BMW 3-serie med något annorlunda utseende än vad vi är vana vid, framför allt är njurarna i fronten stängda, som på en elbil.

Och visst är det en elbil vi tittar på, det blir tydligt när vi tittar på den bakifrån. Där står inte mindre än i3, [samma beteckning som den mindre elbil som BMW har sålt sedan 2013](#). Vad det betyder för dagens i3 återstår att se, men den ska ha ett par år kvar i livet. Vidare ser vi att det på bakluckan står eDrive35L där **eDrive** är beteckningen för eldrift och L:et är bokstaven som visar att det rör sig om extra långt avstånd mellan hjulaxlarna, något kineserna är väldigt förtjusta i hos bilar.

Allt blir ännu tydligare med lite Google Translate på myndighetens sida. Där kan vi läsa att detta är just en elbil och att den är ett resultat av samarbetet mellan BMW och kinesiska Brilliance som tillsammans har joint venture-bolaget BMW Brilliance Automotive.

BMW i3 eDrive35L mäter 487,2 centimeter på längden vilket är cirka fyra centimeter mer än en vanlig 3-serie med lång hjulbas. Det är också cirka 16 centimeter mer än en vanlig [3-serie](#) med normalt axelavstånd, och det ungefär nio centimeter längre än vad elbilen [BMW i4](#) är.



Samma blåa accenter som på andra elbilar från BMW.

På bredden är den 184,6 centimeter och på höjden 148,1 centimeter. ungefär lika bred som en i4 men något högre.



Mer intressant är drivlinan som beskrivs som 250 kilowatt stark, med andra ord 340 hästkrafter. Det betyder en elmotor som driver bakhjulen, exakt samma konfiguration som i [i4 eDrive40](#). Varför siffran 35, och inte 40, används i i3:ans beteckning är för oss okänt.

Några spännande prestandauppgifter uppges inte men sneglar vi på i4 eDrive40 ser vi att den gör 0-100 km/h på 5,7 sekunder och når uppemot 59 mil per laddning. Toppfarten för i3 eDrive35L skrivs ut, 180 km/h och därmed något lägre än de 190 km/h som i4 eDrive40 mäktar med.

Denna bil vi nu tittar på är högst sannolikt [den bil vi såg på spionbilder i fjol](#). Då fångade vår fotograf en maskerad 3-serie med lång hjulbas som smög fram nästan ljudlöst.

Det är högst osannolikt att modellen hittar till andra marknader utanför den kinesiska.

5. Bekräftat: ID.Buzz kommer som campingbussen ID.California.

PUBLICERAD: 2021-12-10 av Carl Undéhn.

När prototypen av ID.Buzz visades upp 2017 var det som en eldriven buss med tydlig inspiration av Volkswagens klassiska minibuss T1. Komplet med surfbräda på taket och i en stark gul färg väckte den hopp hos många om eldriven campingsemester med retrokänsla.



Med tiden har konceptet skalats ned och bilder på mer eller mindre maskerade testfordon pekar på att ID.Buzz alltmer närmat sig dagens Multivan i utseende.

Det har väckt en del besvikelse. Men nu kommer i alla fall Volkswagen med en bekräftelse som borde glädja alla som övernattar i naturen.

ID.Buzz ska komma som campingbuss och får då namnet ID.California. Stolarna får då göra plats för säng med plats för två personer och ett litet campingkök. Och trots att vi vant oss vid att elbilar ofta bjuder på större möjligheter till goda innerutrymmen uppges den eldrivna campingbussen ha något mindre plats än dagens VW California.

Campingsugna måste också vänta ett tag. Till skillnad från person- och transportversionen av ID.Buzz som lanseras nästa år ska ID.California börja byggas först 2025.

– En ID.California byggd på ID.Buzz kommer förena den växande trenden med mobila fritidsaktiviteter och hållbar, koldioxidneutral rörlighet, lovade Carsten Intra som är chef för Volkswagens transportbilsdivision.

Hur långt ut i naturen det kommer gå att ta sig med en ID.California nämndes inte. ID.Buzz förväntas få en räckvidd på upp till 55 mil, men batteristorlek och drivlina har ännu inte bekräftats.

6. Morgan Plus 8 GTR rullar av bandet.

Publicerad: 2021-12-11 kl 12:45. Text: Joakim Nyberg.

Morgan Motor Company har tagit sin klassiska modell Plus 8 och lagt till en liten twist. Totalt nio exemplar av den nya Plus 8 GTR ska tillverkas. Nu har det första blivit klart.



Det var 2018 som Morgan valde att försätta Plus 8 modellen, och med den V8:an, i pension. För att avtacka senioren byggdes då 50 jubileumsex för de 50 åren av produktion.

Tji fick de som norpade en sådan i tron om att de just köpt den mest spektakulära Morgan Plus 8 någonsin.

Plus 8 GTR har nu 375 hästar, mer än någon tidigare variant. De nio exemplaren är hantverkarmässigt byggda efter kundernas begär. Hardtop och höga dörrar gör det tydligt att GTR:en inte är någon bil tänkt för cruising på varma somrardagar.

Fälgarna sitter också monterade med centerlock-mutter. Racing på riktigt!



7. Klassiska BSA väcks till liv med ny Goldstar-hoj.

Av John Edgren.

2021-12-07 kl 10:24.

En ny fabrik byggs i England och nästa år släpper återuppståndna BSA en nytappning av sin klassiska enstänka från 50-talet.



FILM: <https://youtu.be/Yg3jBQuwes>.

De engelska motorcyklarna hade länge en dominerande ställning bland världens bikers, men på 1960-talet började den japanska industrin spotta ut modeller som kändes mer i takt med sin tid. Maskinerna höll dessutom ihop, medan de brittiska fabrikerna presterade motorcyklar av en allt sämre kvalitet.

Comeback för briter

Redan på tidigt 70-tal hade i princip hela den brittiska mc-industrin slagits ut. Sedan dess har olika märken med jämna mellanrum väckts till liv, men den mest lyckade comebacken har gjorts av Triumph. I september 2021 hade de sålt 64 668 motorcyklar, vilket är en uppgång med mer än en tredjedel [jämfört med föregående år](#).



Motorn är vätskekyld och cylindervolymen har blåsts upp till 652 cc, vilket ger BSA Goldstar 45 hästkrafter. F

Nya indiska ägare

Nu får Triumph åter sällskap av en av sina forna konkurrenter. BSA Motorcycles har väckts till liv av Mahindra & Mahindra, som köpte varumärket 2016. Och det indiska bolaget bygger nu en ny fabrik i England, rapporterar [New Atlas](#).

En första modell ska lanseras under 2022, och i början av december avtäcktes den vid the National Motorcycle Museum i Birmingham. Hojen är en modern tappning på det sena 50-talet och tidiga 60-talets Goldstar.

Encylindrig fyrtaktsmotor

Goldstar var BSA:s prestandamodell, avsedd för köpare som var beredda att betala extra för att vara snabbast vid café.

[Som originalet](#) är det en enstånka, men cylindervolymen har blåsts upp till 652 cc. Motorn är vätskekyld och utvecklar 45 hästkrafter, med ett vrid på 55 Nm vid 4 000 varv.

RELATERADE ARTIKLAR:

[Svenska Opibus tar in 65 miljoner i investeringar.](#)

[Ihålig motorcykel siktar på nytt världsrekord.](#)



8. Fränt mopedkoncept.

AV BOBBY GREEN 2021-12-14 KL 13:00.

Det här är Moppe Apparatus TD-MP1



I den digitala världen kan man skapa vad som helst. Det är precis vad svenska Doehmers Research Lab med Torkel Doehmers i spetsen har gjort. Det vi ser här är Moppe Apparatus TD-MP1 - en modern och eldriven tolkning av en 15-åringars våta dröm. Eller kanske 45-åringars eftersom mopeder de senaste åren har blivit oerhört populära. Den här finns som sagt inte på riktigt än men intresserade investerare är välkomna att delta i projektet så kanske den kan bli verklighet någon gång.

När designen togs fram hämtades inspiration från klassiska mopeder från 70- och 80-talet. Sen fick allt sig en modern och retrofuturistisk touch, som i alla fall jag tokdiggar. Vad tycker ni? doehmers.com



Klassiker

9. Bara för dom få: Golf GTI 16V.

Publicerad i förrgår kl 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

När den andra generationen Volkswagen Golf GTI lanserades fanns det många konkurrenter. Men med fyrventilsteknik återtog Golf täten i GTI-ligan 1986.



Det var på våren 1986 Volkswagen Golf GTI 16V introducerades och i slutet av mars så kom de första 300 exemplaren till Sverige. Marknadsavdelningen vecklade in sig i argumenten när man skulle förklara vad som var nytt i broschyren: "När vi nu utvecklat en 'nästintill' tävlingsmotor ur vår 1,8 l basmotor, är det för första gången en europeisk motortillverkare introducerar förfinad motorteknik i en bilmodell som redan älskas av en massmarknadspublik". Man gjorde också klart att GTI 16V var "bara få förunnade".

Sextonventilsmotorn hade visats upp redan 1984 på Frankfurtsalongen, därefter hade Volkswagens ingenjörer kämpat med att göra den tillförlitlig. Ett av problemen var att topplocken sprack, sannolikt på grund av kylproblem på avgasventilssidan. Topplocket i lättmetall var av crossflowtyp med dubbla kamaxlar, en som hanterade de 32 mm stora insugsventilerna och den andra skötte avgasventilerna med en diameter på 28 mm. Att effekten ökat med 27 hästkrafter räckte inte, det måste förstås synas också. Överst på motorn fanns därför texten "DOHC-16V".

Chassit var förbättrat med kraftigare krängningshämmare, fjädringen var hårdare och sänkt med 10 mm. Frontspoilern hade kylflötskanaler till de främre bromsskivorna. Utanpå skiljde modellen ut sig med ett 16V-emblem i grillen och ett på bakluckan. På taket satt en elektroniskt förstärkt radioantenn. Även inne i kupén fanns ett 16V-emblem ovanför handskfacket och hastighetsmätaren var graderad till 260 km/h i stället för 220 km/h. Kanske lite onödigt då toppfarten var 208 km/h.



I Klassiker nr 10/21 kör vi Volkswagen Golf GTI 1984 och Golf GTI 16V 1988 och borrar ner oss i allt om andra generationen Golf GTI.

Läs mer om:



Volkswagens vassaste - Golf G60 Limited.

Med kompressorteknik förpassade Volkswagen Golf G60 sin egen anfader Golf GTi till en liten prick i backspeglin.



Höghuset från VW - Golf Country

Volkswagen Golf Country var något helt nytt - en crossover innan begreppet fanns, en småbil på steroider.



Günters Golf

Günter Artz både sålde och byggde om Volkswagenbilar.



Little GTI

Dubbningar blir sällan särskilt bra. I den här reklamfilmen för Volkswagen Rabbit GTI hör vi en låt som Beach Boys spelat in, men den här gången är sången på tyska. Och den flyger!



Volkswagens ekonomiformel

Det är 1980 och Volkswagen inleder decenniet med en innovativ finess - flera år före sin tid!

10. DKW 3=6 hade silkeslen motor och popcornljud.

Publicerad 2021-11-21 07:02. Text Claes Johansson.

Det är ingen slump att DKW döpte sin bil till 3=6 (tresex) där likhetstecknet gjorde klart att den lilla 900-kubikaren bjöd på samma raffinemang som en rak sexcylindrig motor. DKW är märket som Saab kopierade och sanningen är nog den att de tyska motorerna inte bara var större och starkare utan också bättre.



*En tysk bil med eleganta linjer och god klass på mekaniken.
Silkesmotor ingick i köpet – och lite blårok.*

DKW var stort i Sverige redan på 1930-talet. Man gjorde välbyggda småvagnar med ram, framhjulsdraft och tvåtaktsmotor. Karossen var av trä och pegamoid. Det kan låta lådbils-mässigt, men bilarna höll vettig kvalitet och tack vare låg vikt och bra väghållning var DKW en populär tävlingsbil ända in på 1950-talet, inte minst på isbanor.

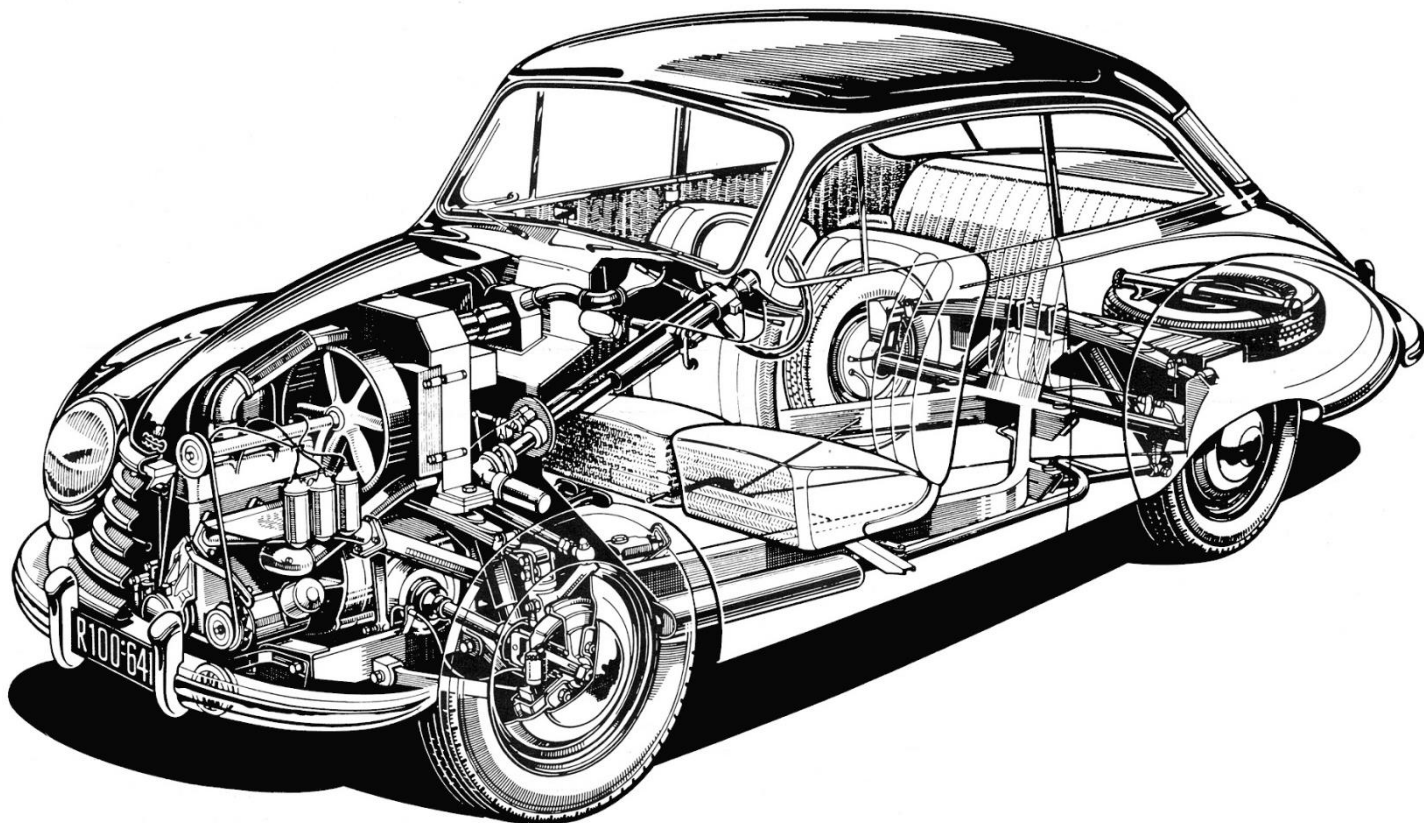
När DKW väl fick upp farten efter kriget fortsatte man i samma anda och den helt nya konstruktionen med stålkaross hette F89.

Grundstilen sattes redan före kriget i en experimentmodell kallad "Hohe Klasse" tänkt för både DKW och Horch och utifrån den utvecklades DKW-bilarna ända in på 1960-talet. Det mest radikala ingreppet var när karossen breddades en decimeter hösten 1955!

Karossen var kontinentalt tjustig med en strömlinje som få kunde matcha. Fram till 1953 hängde den tvåcylindriga motorn med och den är inte alls lika skön som den trecylindriga som har lika många tändpulser per motorvarv som en rak sexcylindrig motor. Därav den lena, nästan turbinlika, motorgången. Men bara vid belastning. På tomgång märks tvåtaktsmotorns inbyggda "svaghet", den dåliga gasväxlingen i form ett popcornljud i avgasröret.



Här finns massor av karaktär även om acceleration och toppfart i reella tal är blygsamma. Men motorn är varvillig och alert i reaktionerna. Bladfjädrarna ger bättre komfort än vad man kan ana och styrningen är en kontaktgivande kuggstång. Frihjulet gör körningen roligare – i en DKW har du alla möjligheter att bli en riktig lirare bakom ratten.





DKW 3=6 COUPÉ SPECIAL -57

Nypris: 9 420 kr.

Motor: Rak trecylindrig tvåtaktare, vattenkylning. Volym 896 cm³. Max effekt 40 hk DIN vid 4 250 v/min. Max vridmoment 76 Nm vid 2 800 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram framhjulsdraft, 4-växlad manuell låda (osynkad etta). Frihjul, rattspak.

Mått: L 423/B 170/H 145 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram separat upphängning med tvärlänkar och därovan tvärliggande bladfyäder. Bak stel axel med överliggande tvärställd bladfyäder. Teleskopstötdämpare fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 126 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 32 s.

Förbrukning: 0,78 l/mil vid 80 km/tim jämn fart.

LIVSCYKELN

Pre 1950 F9 slutade som IFA F9 och fick trecylindrig motor före DKW! DKW-märket levde vidare i Auto Union i Västtyskland.

1950 F10 var en föregångare. Byggdes kort tid av Baur och var en förkrigs F8 under skalet. Helt nya F89P Meisterklasse kom samma år.

1951 Meisterklasse Universal introduceras. En kombi som de två första årsmodellerna hade träsidor.

1953 DKW Sonderklasse F91 introduceras i mars.

1954 Den tvåcylindriga modellen läggs ner.

1955 F91 Sonderklasse läggs ner. Grosse DKW föds. Den första versionen kallas F93. Känns igen på den nya kromkantade grillen.

1957 Tillverkningen av Sonderklasse Universal upphör. DKW 3=6 får två extra hästar och kallas nu F94. En ny Universal baserad på 3=6.

1958 Ny modell kallad AU 1000 och 1000S.

1959 DKW 3=6 läggs ner. Nu är det AU 1000 som gäller.

1963 Sista årsmodellen av AU 1000.

1967 Brasilianska Auto Union går i graven. Tokrolig grill med dubbla strålkastare på sista versionen av bulliga DKW.

11. Bortglömt bilmärke.

PUBLICERAD: 01 MAJ 2015, KL 21:09.

Här är en historia vi egentligen inte borde ge oss in i eftersom den är så oerhört rörig.



Talbot Lago T150C SS Teardrop by Figoni Falaschi 1937.

Talbot-Lago

Land: Frankrike

Grundat: 1935

Nedlagt: 1960

Talbot-Lagos historia börjar redan 1903 i och med grundandet av Talbot i England, alltså inte i Frankrike som många tror. Dock ska det tilläggas att Talbot, som får början hette Clément-Talbot, var franska bilar av märket Clément-Bayard som importerades till det brittiska öriket. Under första världskriget och efterföljande år tillverkades Talbots modeller både i Frankrike och England, även efter Darracqs övertagande 1919 som gav företaget namnet Talbot-Darracq. Ett år senare slogs Talbot-Darracq ihop med Sunbeam och plötsligt hette biltillverkaren Sunbeam-Talbot-Darracq med produktion i både England och Frankrike.



Talbot Lago T26 Grand Sport Figoni Fastback Coupe framtagen för the "Zipper King" 1948.

Sunbeam-Talbot-Darracq höll sig mer eller mindre intakt till mitten av 1930-talet. 1935 kollapsade företaget och väldiga Rootes Group köpte upp resterna och styckade av vissa delar. Det är först nu som Talbot-Lago kommer in i bilen.

Den franska delen av Talbot köptes av italienaren och tillika ingenjören Antonio Lago, tidigare major i italienska militären men som sedan flytt till London för att undkomma Mussolinis fasciststyre.

I Anthony Lagos, han bytte stavning till en mer engelskklingande variant, regi skapade Talbot-Lago många i dag klassiska och eftertraktade modeller som ibland säljs för flera miljoner dollar. Några av dem är strömlinjeformade T150C (bilden), stora T26, sportiga Baby (fanns i två olika versioner på var sin sida om andra världskriget) och vackra GT-coupén America som med sin BMW-V8 kom mot slutet av Talbot-Lagos era.



Talbot Lago grand sport coupé 1948.



Tävlingsnamn: Automobiles Talbot-Darracq. Aktivt i F1 1950-1951.

Vad många inte har koll på är att Talbot-Lago, som under åren tillverkade många fina tävlingsbilar, deltog i första världsmästerskapet i Formel 1 1950. Man deltog med inte mindre än fem exemplar av den vackra, ljusblå T26C-bilen.

1959 gick Anthony Lago med på ett bud som Simca hade lagt på hans företag och Talbot-Lago förpassades därmed till historien. Simca köptes senare upp av Chrysler som också köpte Rootes Group vilket gjorde att de brittiska och franska grenarna av Talbot än en gång möttes. 1978 sålde amerikanerna Simca till nybildande PSA Peugeot Citroën och därför är Talbot i deras ägo än i dag.



Talbot Lago T120 Baby 3 litre Roadster by Brandone 1935-40.



Talbot-Lago T26 Grand Sport by Jacques Saoutchik 1950.



Talbot-Lago T26 Grand Sport Cabriolet by Stabilimenti Farina 1951.





Talbot Lago T26 GS Saoutchik Coupe - 1951 – 1953.



Talbot-Lago T14 LS 1956.



12. Fredagsfilmen: Ford Mustang Mach 1 en häst i helvetet.

Av Christian Gebhardt, Publicerad 2021-12-10 kl 03:55.

Den senaste generationen Mustangs första besök på Nürburgring var allt annat än lyckat. Nu lovar Ford att allt ska vara bättre när vi återigen leder en ponny till helvetet. Kan Mach 1 rädda amerikanernas rykte? Dags för ett nytt försök i vårt supertest!



FILM: <https://youtu.be/r-IYCtEqIOg>.

Sportbilar med unik karaktär möter man sällan nu för tiden. De flesta verkar följa ett standardrecept, men det finns undantag. Ford Mustang GT hör till den kategorin och det är därför desto tråkigare att ge bilen betyget "underkänt" på Nordslingan.

Förra året visste amerikanen att begeistra barnet i oss med sin rustika V8-charm men på grund av termiska problem höll motorn inte ens för ett helt varv genom det gröna helvetet.

Det var då, lovar Ford. Nya Mustang Mach 1 ska utan problem kunna klara bankörning. Läge för ett nytt test alltså!

Inbromsning från 200 km/h inför Bergwerkhögern för att sedan ta sats för att klättra mot Kesselchen så snabbt som möjligt. Nu blir det spännande: Håller den? För de som inte vet pratar vi om Mustangens femliters Coyote-V8.

SLUT