



Nash Ambassador Custom 4-door Sedan 1950.

1. Nya Opel Astra
2. Strandbilen Mini Moke tillbaka som elbil inför sommarsäsongen
3. Provkörning Volvo V60
4. Volvo P1800 Cyan kostar mer än två Ferrari
5. Rolls-Royce senaste Boat Tail är ett mästerverk på fyra hjul
6. Nu vill hyperbilen SSC Tuatara ha duell mot Koenigsegg
7. En elbil ska köra från pol till pol
8. Nu växlar Mercedes om till endast automatlådor
9. Här testas det nya luftfria däck som kan revolutionera våra bilar
10. Dyrare elbilar efter priscocken på litium
11. Sänkt bränsleskatt blev höjning och staten blev vinnare
12. Förbud ska stoppa "bensinturister"
13. Volvo Lastvagnar först att använda fossilfritt stål i sina lastbilar
14. Matjätte vill köpa nära 800 ellastbilar av Freightliner
15. 700 ton på väg genom Sverige
16. Olaga cabotage och långboende i hytten
17. Poolkungens sanslösa bilsamling säljs för en miljard
18. Nio spännande 70-talsbilar som slipper besiktning
19. Opel GT var en sportig blixtn från klar himmel
20. Standard Vanguard var en svanslös succé för anrika ANA
21. Standard-motor i Ferguson
22. Rovin Typ D2

Feber

1. Nya Opel Astra kostar från 349 900 kronor.

AV BOBBY GREEN 2022-05-29 KL 16:00.

Svenska priserna är här.



I juli förra året visade Opel upp helt nya Astra. Snart kommer bilen till svenska återförsäljare och nu är priset här fastställt. Det börjar på 349.900 kronor och för den slanten får du utrustningsnivån GS Line och trecylindrig bensinmotor på 1,2 liter med 130 hästar som kopplas till en automatlåda. Vill du istället köra den 180 hästar starka laddhybriden som tar sig sex mil på el får du betala 409.900 kronor. En starkare laddhybrid med 225 kommer senare, och nästa år även en helt eldriven version. Kombi kommer att lanseras senare så det är bara modellen på bilderna som är aktuell just nu.





**Det här är nya Opel Astra.
En helt ny look!**



**Helt eldriven Opel Astra kommer 2023.
Inte bara som laddhybrid alltså.**



**Nya Opel Astra visas som kombi.
Kommer som laddhybrid, men inte som elbil.**



Bobby Green



2. Strandbilen Mini Moke tillbaka som elbil inför sommarsäsongen.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-28.

På 1950-talet skapade British Motor Company beach buggy-ikonen Mini Moke. Målet var att skapa en bil för den brittiska militären, men framgångarna uteblev. Istället lyckades man från 1960-talet och under ett par decennier locka till sig en civil publik. Originalproduktionen upphörde sedan 1993.



FILM: https://youtu.be/UAG-V_gHr2I.

Nu är modellen tillbaka, som en helt eldriven Moke. Det är Moke International som under några år kämpat med återkomsten. I veckan rullade de första eldrivna exemplaren ut från produktionslinan i Storbritannien. Redo för leveranser till sommarsäsongen.

– Moke handlar om landsvägar, strandutflykter, sommarbrisen i håret och att njuta av resan, snarare än att skynda från A till B. Vi har tagit den ursprungliga Mini Moke, skapad av Sir Alec Issigonis och ombildat den för dagens värld och morgondagens som en elbil, säger Robin Kennedy, affärschef på Moke International.

Mini Moke har en räckvidd på upp till upp till 120 kilometer och det tar ungefär fyra timmar att ladda bilen. Topphastigheten är 80 km/h. Några mer specifika detaljer än så får vi inte idag.

Både skådespelaren Kate Moss och racingföraren George Russel ska vara stora fans till den ursprungliga Mini Moke, berättar Robin Kennedy: "Vårt team har arbetat obevekligt i tre år för att konstruera och tillverka en värdig, hållbar efterträdare med den senaste tekniken".

Leveranserna av Mini Moke ska starta till sommaren i Frankrike och Storbritannien. Till USA kommer den till hösten. Till resten av Europa och världen ska leveranserna starta senare under detta året och nästa år. Men Mini Moke är kanske inte den mest ultimata bilen för svenska marknaden – vår sommarsäsong är ofta kort.

För att [lägga vantarna på ett exemplar](#) får man betala £34 980 (ca 430 000 kronor).

3. Provkörning: Volvo V60 är storfavorit – gör ingen besviken.

7 MAR 2022.

Text och foto: Christian Nilsson.

Sveriges populäraste bil heter Volvo V60. Det är lätt att förstå varför, lägstanivån är hög. Men det är heller inte mycket som får oss att jubla högt – förutom design och säkerhet.



- Därför ska du slå till: Inte dålig på någonting – du blir nöjd.
- Detta bara älskar man: Designen, V60 är en väldigt snygg kombi.
- Men detta är uselt: Den stora familjen har svårt att få plats.

Volvo V60 är Sveriges mest populära bilmodell, sedan flera år. Nästan alla älskar en kombi i mellanmjölkens land.

Även under 2021, när så många biltillverkare hade leveransproblem, lyckades Volvo behålla sin kungakrona med knappt 15.000 registrerade V60 i Sverige.

Av ovan nämnda anledning får Volvo V60 finna sig i att bli en referensmodell, den bil som alla andra jämför sig med.

Därför är det hög tid att provköra Volvo V60 för Bilköparguiden. Testbilen har beteckningen B3 mildhybrid, vilket innebär en 2,0-liters bensinmotor, turboladdad till 163 hk och 265 Nm.

Som vanligt utgår vi från de behov som finns hos en familj med två små barn och en rätt stor hund.

Den första frågan blir därför: Får hela familjen, hund, bagage och barnvagn plats i en V60? Svaret är nej, antingen tvillingvagnen eller hunden måste stanna hemma. Alternativt får man skaffa en eller två hopfällbara sulkyvagnar som inte tar så stor plats.

Det beror inte på att V60 är en dåligt konstruerad bilmodell, tvärtom. Bakluckan har en mera lodrät vinkel, jämfört med Volvo V90, vilket gynnar lastutrymmet.

Däremot ifrågasätter vi Volvos uppgivna bagagevolym på 529 liter. Flera biltidningar har hävdade att [volymen hos V60 snarare ligger en bit under 500 liter](#), beroende på utrustning och modell. Fäller man ned ryggen på baksätet växer volymen till 1.441 liter.

För familjen med behov av stort bagage är Volvo V60 fel utgångspunkt. Då är det bättre att provköra exempelvis en Skoda Superb (660/1.950 liter) eller en VW Passat Sportscombi (650/1.760 liter). Båda dessa finns också som laddhybrider, för den som vill köra elektrifierat och därmed sänka sina ägandekostnader. Även Volvo erbjuder laddhybrider, V60 Recharge T6 eller T8.

Säkerheten är på topp

Det första intrycket som Volvo V60 förmedlar handlar helt om en personlig magkänsla. Designen är verkligen lyckad, speciellt i denna läckert vinröda kulör (Fusion Red)!

Just magkänslorna är ju de som ibland vinner över förnuftet. Att stå i köksfönstret och titta ut på sin nya V60 är något man gärna gör. Design är ju i allra högsta grad något som man kan ha olika uppfattning om, men när det gäller Volvos senaste modeller så kan nog flertalet hålla med om att utseendet är med beröm godkänt.

Den andra bra känslan som V60 förmedlar är kunskapen om det säkerhetsarbete som Volvo bedrivit under många decennier. Att lasta in sig själv och familjen känns tryggt, man vet att Volvos ingenjörer lagt tusentals arbetstimmar på att få just den här bilen så säker som det någonsin går.

Går vi till trafiksäkerhetsmyndigheten Euro NCAP så ser vi att Volvo V60 fick högsta betyg – 5 stjärnor – när den testades 2018. I alla de fyra bedömningsområdena fick V60 höga procentbetyg.

Försäkringsbolaget Folksam gjorde 2021 en lista över de säkraste bilmodellerna, "Bra val", och där är 5 av de 7 bästa bilarna Volvomodeller (däribland V60). Folksams lista omfattar cirka 900 bilmodeller och bedömningen grundar sig bland annat på verkliga olyckor.

Är du svag för snygg design och värdesätter hög säkerhet – då tickar Volvo V60 båda boxarna!

Smalare i kupén

På plats bakom ratten är vi återigen i mellanmjölkens land. Allt är bra. Stolarna är undantaget, för de är riktigt sköna.

Bilens fysiska yttermått avspeglas i kupén, det är inte trångt men heller inte speciellt rymligt i varken fram- eller baksäte. Har man valt till panoramatak så ger det en härlig rymdkänsla men de över 185 cm får det svårt och trivs inte i baksätet på grund av den låga takhöjden. V60 är märkbart smalare än storebror V90 i kupén.

Väghållningen är en bra kompromiss mellan sport och komfort. Testbilen var utrustad med det avancerade Four-C chassit som har elektroniskt styrda stötdämpare som ständigt anpassar sig efter vägen och körstilen. Men de som väljer "vanliga" stötdämpare blir också nöjda med en liknande kompromiss.

Ett gott råd i sammanhanget är inte välja till allt för stora hjul. 18 tum, som på testbilen, räcker gott om man vill ha kvar en acceptabel komfort.

Volvo V60 är ingen sportbil, och det var inte heller förväntat. Men styrkänsla, respons i automatlådan samt chassit levererar på en tillräckligt hög nivå. V60 är ingen tråkig bil, för den som ger sig ut på en kurvig väg en tidig morgon.

Hybridmotorn märks inte

Volvo har övergett sina gamla beteckningar och därmed får man inte samma hjälp att avgöra motorval från utsidan. V60 B3 mildhybrid innebär en bensinmotor på 2,0 liter och 163 hk. Men V60 B4 mildhybrid kan vara antingen bensin och diesel, båda med 197 hk.

De som vill ha en "hästspark i ryggen" vid omkörningar ska inte välja V60 B3. Här handlar det snarare om noggrann planering och stort tålamod ... Ärligt talat är motorn seg som sirap. Även om toppeffekten är relativt låg så är det svårt att förstå varför motorn måste kännas så trött vid gasrespons, framför allt vid lägre motorvarvtal.

Vår testperiod visade heller ingen imponerande bränsleförbrukning. Vid pendling till en avlägsen arbetsplats, mestadels motorväg, snittade vi 8,4 l/100 km.

Begreppet mildhybrid innebär att Volvo byggt in en elmotor på 14 hk och 40 Nm som ska stötta förbränningsmotorn. Denna teknik ska ge en officiell minskning av bränsleförbrukningen på 0,4 l/100 km.

Elmotorns ingrepp är helt sömlöst och inget man märker. Men tyvärr märks inte elmotorn annars heller, bensinförbrukningen förbättras inte på något påtagligt vis. Detta jämfört med till exempel Toyotas hybridmodeller där eldriften verkligen bidrar till snålare körning, framför allt i stadstrafik.

Till detta ska läggas ett motorljud som upplevs som ganska rått och bullrigt. En del motorer kan låta högt men ändå härligt, dit hör tyvärr inte Volvos turbofyra. Ljudet gör sig påmint när man varvar upp, för det behövs rätt höga motorvarv för att det alls ska hända något i B3-modellen.

Är Volvo V60 prisvärd? Nja

Volvos infotainmentsystem, alltså det som vi i gamla termer kallade "bilstereo", är imponerande på flera sätt. Den stora, stående pekskärmen i mitten av instrumentbrädan ger en god överblick och tydliga menyer. Valmöjligheterna är många och navigeringen enkel, efter några dagars inläring.

Men en stående (vertikal) skärm passar inte så bra till Apple CarPlay, som sannolikt många använder. Även om Volvo var en föregångare med sitt infotainmentsystem, när nya XC90 presenterades 2014, kan man bara konstatera att konkurrenterna jobbat hårt – och ibland kommit förbi.

Ovan nämnda, ihop med den upplevda kvalitetskänslan i kupén, ger Volvo betyget en svag 4:a (på en femgradig skala) för interiören. Det är godkänt för en premiumbil – som man kan förvänta sig av prislappen – men det är inte i toppklass.

B3-modellen är "inroparen" med ett grundpris på 404.000 kronor i Core-utförande. Men flertalet väljer nog B4 istället för 419.000 kronor som med Plus-paket hoppar upp till 479.000.

Lägger man till panoramatak (14.900 kronor) och några andra tillval så är det väldigt lätt att hamna över det magiska strecket en halv miljon. Kanske även nära 600.000 om man kryssar i de flesta rutor. Prisvärt? Tveksamt om man jämför med liknande kombimodeller från exempelvis Skoda, VW, Kia och Toyota.

Vi summerar betygen

När vi summerar alla intryck i testprotokollet är det slående hur hög och jämn nivå som Volvo V60 håller. Inte på något område blir vi besvikna.

Men det är heller inte så att vi gör vågen över V60. Designen gillar vi skarpt, liksom Volvos långvariga säkerhetsarbete. Men i det här prissegmentet finns det tuffa konkurrenter med bättre kvalitetskänsla och en högre prestige i sitt varumärke.

Bränsleförbrukningen imponerar inte, heller inte Volvos position som "problemfri bil" –

MOTORNYTT

även om V60 ligger nära snittbilen. Både svenska och internationella biltidningar visar i sina undersökningar att Volvoägarna rapporterar en hel del fel, stora som små. Vill man undvika verkstadsbesök är det fortfarande asiatiska bilar som är bäst, framför allt Toyota och Lexus.

Den största kostnaden för bilägaren är värdeminskningen. Tyvärr är den dold och märks inte förrän man behöver en ny bil och byter in den gamla. Volvos nyare modeller är ganska "heta" på begagnatmarknaden och det gör värdeminskningen relativt låg även om den inte är bland de bästa.

Volvo V60 gör dig alltså inte besviken, men kanske inte jublande glad heller. Behöver du och familjen stora utrymmen, då finns det bättre modeller på marknaden.

TEKNISKA DATA

Volvo V60 B3 mildhybrid 2021

MOTOR: Rak fyra, turbo, bensin, 1.969 cm³. Toppeffekt 163 hk (120 kW) vid 6.200 rpm, 265 Nm vid 1.500–3.900 rpm. Åttavväxlad automatlåda, framhjulsdraft.

MÅTT: Längd/bredd/höjd 4.761/1.850/1.421 millimeter. Axelavstånd 2.872 millimeter. Tjänstevikt 1.873 kilo. Bagagevolym VDA 529/1.441 liter. Max dragvikt 1.800 kilo. Däckdimension 235/45 R18.

PRESTANDA: 0–100 km/h 8,6 sekunder. Maxhastighet 180 km/h (toppfartsspärr). Bränsleförbrukning 7,1 l/100 km (WLTP). CO₂-utsläpp 159 g/km.

PRIS: Grundpris 404.000 kronor. Fordonsskatt år 1–3: 6.083 kronor. Från år 4: 1.416 kronor.



Volvo V60 är en fin bil på många sätt, men den räcker inte till om familjen behöver stora utrymmen. Tvillingvagn eller hund? Ja, en av de två måste stanna hemma.

4. Volvo P1800 Cyan släpps i USA – kostar mer än två Ferrari.

PUBLICERAT 27/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu släpps restomodmodellen Volvo P1800 Cyan på amerikanska marknaden. Den svenska klassikern i ny tappning kostar som en superbil: Sju miljoner kronor.



Volvo P1800 Cyan visades första gången för ett par år sedan och nu är det dags för introduktion på den USA-marknaden. Och ingen annan Volvo-modell är tillnärmelsevis så dyr. Du får ta till två Ferrari, två McLaren eller fyra Porschar för att komma upp i liknande prislappar.

Förutom att få fram en befintlig Volvo P1800 får köparen lägga upp 700 000 dollar, motsvarande sju miljoner kronor. Men då finns en ny tvåliters fyrcylindrig VEA-motor från nya Volvobilar under huven. Motorn är trimmad till 420 hästkrafter och varvar till 7700 varv. Bilen har en femväxlad låda med dogleg, som ska påminna om den mekaniska känslan i gamla [P1800](#).

Köparen får dessutom kolfiberkaross, förstärkt bottenplatta och struktur på bilen. Både främre och bakre hjulupphängningarna är helt nya och ställbara för bankörning. Hjulen är 18-tummare och bromsarna har fyrkolvsok, de är dock inte låsningsfria. Det enda som återstår från en original Volvo P1800 är egentligen öppningsmekanismen till motorn, handbromsen och vindrutetorkarna.



Maths Nilsson

5. Rolls-Royce senaste Boat Tail – ett mästerverk på fyra hjul.

Av Jennie Nysted.

29 Maj, 2022.

Rolls-Royce handbyggda lyxåk Boat Tail rullar vidare. Denna gång i ett guldrosa skimmer med stänk av pärlemor. Ett mästerverk på fyra hjul som enligt tillverkaren är bilbranschens svar på haute couture och en hyllning till pärlindustrin.



Säg hej till Rolls- Royce senaste Boat Tail.

Det var för några dagar sedan som Rolls-Royce kunde presentera ännu en unik version av sitt lyxåk Boat Tail under [Concorso d'Eleganza Villa d'Este](#), vid Comosjöns strand i norra Italien. En inramning som utan tvekan framhävde bilens eleganta linjer på bästa sätt.

Hyllning till pärlindustrin

Som Dagens PS [tidigare kunnat rapportera](#) är [Boat Tail](#) ett av lyxbilstillverkarens mer ambitiösa och påkostade projekt som bygger på att skapa exklusiva bilar för hand, helt utifrån köparens önskemål. Ett bilbygge som kräver ett nära samarbete med beställaren och verkligen tar begreppet drömbil till nya dimensioner.

Den modell som presenterades i dagarna är således resultatet av beställarens önskemål och en hyllning till dennes far och familje arv inom pärlindustrin, vilket det skimrande färgvalet möjligen skvallrar om.



Färgen skiftar i ljus rosa, guld och pärlemor.

Brons och pärlemor

Helt lätt är det inte att beskriva färgen, som skiftar i mjuk rosa, brons och pärlemor och följer ljusförhållandena. Ros och ostron är färgtoner som tillverkaren tillskriver bilen.

Beställaren som är både konst- och bilintresserad äger sedan tidigare en betydande samling av klassiska och moderna bilar och har enligt tillverkaren varit djupt involverad i tillverkningsprocessen.



Exklusivt mervärde vid en eventuell picnic.



Interiör med fanér av Royal walnut och pärlemor.

Detaljer av roséguld

Boat Tail är helt och hållet handbyggd. Karosspanelerna har tillverkats av stora aluminiumplåtar vilket skapar en distinkt kontur som enligt tillverkaren är sprungen ur 1900-talets kappseglingsyachter.

Huven som tillverkats särskilt för den här bilen är konjaksfärgad och har även den inslag av brons och guld, liksom de nedre trösklarna av teknisk fiber med en vävd tråd i roséguld.

Samma färgskala återfinns interiört där konjaksfärgat läder möter Royal walnut-fanér, roséguld och pärlemor. Instrumentbrädan pryds av en klocka tillverkad av pärlemor. Så även knappar och instrumenttrattar. Bilens bakre däck är även det klätt i Royal walnut-fanér med pläterade ränder av roséguld.



Guldpläterade ränder.



Gyllene toner som följer ljusförhållandena.

Haute couture, själ och hjärta

Sammantaget en mycket vacker bil med väl avvägda detaljer och material, som med största säkerhet hade gjort beställarens far mycket stolt. Så även lyxbilstillverkaren som liknar bilen vid haute couture och har lagt ned både tid, själ och hjärta i skapandet.

”Att skapa en bil för att hedra en vördad kunds far och familjehistoria är ett extraordinärt privilegium; ett ansvar som vi tog väldigt mycket till oss”, säger **Alex Innes** på Rolls-Royce, som ansvarat för projektet i ett pressmeddelande.

Läs även: [Rolls-Royce Boat Tail – ”mest ambitiösa vi byggt”](#).

Läs även: [Rolls-Royce nya giv – bygga kärnreaktorer](#).



Jennie Nysted

6. Körde 475 km/h – nu vill hyperbilen SSC Tuatara ha duell mot Koenigsegg.

PUBLICERAT 26/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Här kör Koenigsegg-dödaren i 475 km/h i ett nytt rekordförsök. Ändå misslyckades SSC Tuatara med att sätta nytt världsrekord. Nu vill SSC ha en duell mot Koenigsegg och andra hyperbiler.



SSC Tuatara innehar redan världsrekordet för produktionsbilar med 455 km/h. Nu har nya videofilmer släppts där bilen körts för rekord igen. Lördagen den 14 maj kördes SSC Tuatara i 475 km/h vid Kennedy Space Center, vilket skulle kunna vara nytt världsrekord. För att det ska godkännas måste dock bilen köras både fram och tillbaka på vägen och sedan räknas ett genomsnitt ut av körningarna.

Körningen tillbaka såg till en början ännu bättre ut än den första repan. Efter drygt 300 meters körning på banan var SSC Tuatara uppe i 235 km/h på treans växel, 55 km/h snabbare vid samma punkt jämfört med första repan. Men när bilen kommit upp i 415 km/h blev föraren rädd för ett ögonblick och lättade på gasen. Det räckte för att bilen inte skulle klara någon rekordhastighet. Enligt teamet på plats skulle den annars ha brutit drömgränsen 300 mp/h, motsvarande 482,7 km/h.

SSC har förfinat modellen ytterligare och bland annat flyttat batterierna och uppgraderat olika komponenter för att de ska klara den extrema belastningen med full gas i 40-45 sekunder. Dessutom har bilen ett nytt avgassystem och har nu över 1861 hästkrafter.

Tidigare rekordförsök har ifrågasatts och underkänts, men nu är bilen utrustad med flera olika satellitspårningsenheter som ska undanröja all tvekan. Koenigsegg hade tidigare hastighetsrekordet med Agera RS och 447 km/h. Många hoppas att den nya Jesko-modellen ska göra ett rekordförsök och visa var skåpet ska stå.

SSC:s grundare Jarod Shelby vill gärna ha en duell med Koenigsegg och andra hyperbils-konkurrenter för att bevisa att deras bil är snabbast. [Koenigsegg Jesko Absolut uppges klara 533 km/h, så den svenska bilen blir en hård nöt att knäcka.](#)

– Jag tror att det skulle vara väldigt tydligt och uppenbart att den här bilen är den snabbaste bilen i världen, säger Jarod Shelby till [Motor Authority](#).



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Feber

7. En elbil ska köra från pol till pol.

AV ROGER ÅBERG 2022-05-29 KL 17:00.

Nissan Ariya ska köra 2700 mil.



Det gnälls ofta på elbilar när det kommer till långfärder, ska man köra mer än 50 mil är allt fara och färde. Äventyraren Chris Ramsey verkar inte se detta som ett problem då han ska köra en Nissan Ariya från pol till pol. Tanken är att börja på Arktis och sedan köra genom Nord-, Central- och Sydamerika och avsluta på Antarktis. Totalt är resan på 2700 mil, så en hel del stopp lär behövas. Räckvidden i en standardbil ligger på upp till 52 mil, så en del stopp lär det bli.

Men problemet är knappast räckvidden utan att hitta laddning på alla konstiga ställen. Men Chris genomförde redan 2017 tillsammans med sin fru Julie Mongol rally som är 1600 mil med en Nissan Leaf så det ska nog lösa sig även nu.

Bilen kommer att specialutrustas för att klara de inte helt vanliga omständigheterna.



8. Nu växlar Mercedes om till endast automatlådor.

Av Ola Söderlund 28 Maj, 2022.

Från och med 2023 upphör den tyska premiumbiltillverkaren Mercedes med manuella växellådor för att endast tillverka automatlådor.



Från och med 2023 upphör den tyska premiumbiltillverkaren Mercedes med manuella växellådor för att endast tillverka automatlådor.

Under nästa år kommer Mercedes inte längre att ha någon produktion för manuella växellådor till sina bilar. Det blir enbart automatlådor som lämnar bandet. Det här uppger den tyska branschtidningen [Automobilwoche](#).

Mercedes beslutat att fasa ut manuella växellådor 2020

Utvecklingen bort från automatlådor hänger ihop med att allt fler laddhybrider och renodlade elbilar kommer ut på marknaden.

Fortfarande erbjuder flera bilmärken manuell växling i sina bilar, men exempelvis lyxiga supersportbilar som Ferrari och Lamborghini kör båda med automatlåda.

I USA har automatlådan dominerat i decennier. Även i Sverige är automatväxlade bilar i dag mer populära än fordon som har manuell växling.

Mercedes tog beslut om att fasa ut den manuella växellådan ur produktionen på hösten 2020 och snart gör alltså biljätten verklighet av planerna.



Ola Söderlund

9. Här testas det nya luftfria däcket – kan revolutionera våra bilar.

PUBLICERAT 28/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Goodyear testar nu sina nya luftfria däck för fullt på en Tesla Model 3. En video visar att däcken verkar ha nästan lika bra grepp och balans som traditionella pumpade däck.



FILM: <https://youtu.be/zbyB5UM9WqQ>.

Däcken är en av de viktigaste detaljerna på våra bilar, och gör att vi köra med god åkkomfort och bra väggrepp. Däcken har sett ungefär likadana ut nu under mer än ett sekel. Även om mönster, dimension och gummiblandning ändrats så är grunden med pumpade däck detsamma.

Nu kommer bilder som visar att Goodyear har kommit långt med sina luftfria däck som kan revolutionera marknaden. De testas just nu på en Tesla Model 3. Förutom att göra punkteringar och däckpumpning till ett minne blott är tanken att däcken ska bli bättre för miljön. De görs till 70 procent av hållbara, miljövänliga material. Dessutom håller däcken längre när de inte kan få punktering.

– Som en del av sitt engagemang för att möjliggöra mobilitet nu och i framtiden, har Goodyear utökat testningen av sina icke-pneumatiska, luftlösa däck till högpresterande elfordon. Efter att framgångsrikt ha utfört hållbarhetstestning av icke-pneumatiska däck i hastigheter upp till 160 km/h per timme, testade Goodyear nyligen den alternativa däckarkitekturen på företagets Akron Proving Grounds, uppgav Goodyear i slutet av förra året.

Den nya filmen visar att Goodyears däck verkar prestera i närheten av ett traditionellt däck, men mycket testning och forskning återstår naturligtvis innan du kan köpa dem. Goodyear planerar att ha dessa luftlösa däck kördugliga till 2030. Även Michelin utvecklar luftfria däck.

10. Dyrare elbilar efter priscocken på litium: Ökat 415%.

PUBLICERAT 27/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Den skenande efterfrågan på litium kommer att ge dyrare batterier och brist på elbilar, varnar experter. På bara ett år priset på litium rusat med nästan 415 procent till 4,5 miljoner kronor per ton.



– Det finns gott om litium i marken, men snabba investeringar är problemet. Det kan ta upp till 10 år att bygga ett litiumsaltlösningssprojekt, säger Joe Lowry, på Global Lithium till Bloomberg.

Suget efter elbilar blir allt större och nästan varje vecka visar en biltillverkare upp en ny elbil. I Sverige är snart var tredje såld nybil elektrisk. Men väntetiden på en ny elbil är ofta längre än ett år, och värre kan det bli när efterfrågan ökar ytterligare.

Brist på litium kan få den nuvarande halvledarkrisen att framstå som en viskning mot vad som komma skall. Priserna på litium har rusat med 415 procent på ett år, på grund av att efterfrågan redan nu är större än tillgången. Enligt [Bloomberg](#) gör prisrusningen en elbil 10.000 kronor dyrare. Det gör att det väntade prisfallet på elbilar riskerar att utebli.

Enligt [Bloomberg](#) är orsaken till bristen att priset sjönk mellan 2018 och 2020 vilket gjorde att investeringarna in nya gruvor och anläggningar uteblev. Litium utvinns antingen genom att man pumpar saltlake som innehåller mineralet från marken eller bryter det i gruvor. Båda metoderna förstör miljön och tar tid att bygga upp.

– Tesla kan bygga en gigafactory på ungefär två år, katodanläggningar kan byggas på kortare tid, men det kan ta upp till 10 år att bygga ett "greenfield" litiumsaltlösningssprojekt, säger Joe Lowry, på Global Lithium till Bloomberg.

Flera biltillverkare har försökt minska litiumanvändningen i batterierna och Tesla har diskuterat att starta egen litiumframställning. Återvinning kan dock bara lösa 16 procent av den efterfrågan som finns fram till 2035.

– I grund och botten finns det inte tillräckligt med batterier för att återvinnas just nu, säger McKinseys analytiker Ken Hoffman till Bloomberg.

11. Sänkt bränsleskatt blev höjning – staten vinnare.

Av Ola Söderlund 29 Maj, 2022.

Den sänkta bränsleskatten från regeringen blev i själva verket en höjning och för staten innebär det mer intäkter på momsen på bensin och diesel.



Svenska staten drar in 666 miljoner kronor mer i år på bränsleskatten än i fjol, visar Carups granskning.

Staten är stor vinnare när bränslepriserna rusar i höjden.

När bensin och diesel blir dyrare ökar också momsintäkterna. Momsen är en skatt som går rakt in i statens kassakista.

[Sajten Carup](#), som kikat närmare på vad staten drar in i drivmedelsskatter, konstaterar att vinsten för staten exempelvis är 800 miljoner kronor på årsbasis, samtidigt som bensinen har sänkts med 165 miljoner kronor.

Staten tjänar hundratals miljoner mer i år på bränslepriserna än förra året

I år gör staten 666 miljoner kronor mer i vinst än i fjol, framgår det.

Den 1 maj i år skulle hårt pressade privatbilister, åkerier och andra företag som är beroende av sina fordon få skattelättnader vid pumpen.

Då sänktes mycket riktigt bränsleskatten, enligt regeringslöftet, med 1,80 kronor inklusive moms.

Stödpaketet sträcker sig fram till sista september men finansminister **Mikael Dambergs** (S) tal om att det kostar staten 3,7 miljarder kronor är en sanning med modifikation för i praktiken har bränslepriserna höjts och staten tjänar nu mer än före sänkningen.

Carups granskning visar att det är momsen på 25 procent på drivmedel som gör att staten alltjämt är en vinnare.

Sajten konstaterar att bensinpriset stigit med nästan sju kronor sedan maj 2021 och att dieseln gått upp i pris med åtta kronor under samma tid.

Den 1 oktober höjs för övrigt skatten igen på bensin och diesel – då tjänar staten ännu mer pengar på bränsle.

Läs även: [Slurp – så försvann det lägre priset på bränsle.](#)

12. Ungern: Förbud ska stoppa "bensinturister".

Av Ola Söderlund 27 Maj, 2022.

Ungern vill få slut på "turister" som endast besöker landet för att tanka bilen billigt och inför nya regler vid pumpen.



Ungern vill få slut på "turister" som endast besöker landet för att tanka bilen billigt och inför nya regler vid pumpen.

Utlänningar förbjuds ta del av det program som innebär att bränslepriserna har ett tak på 480 forint, det vill säga 1,32 dollar per liter.

Det är [Bloomberg](#) som rapporterar att Ungern tröttnat på "bensinturism" och därför vidtar den radikala åtgärden.

Den ungerska regeringen meddelade på torsdagen att det låga bränslepriserna endast kommer att vara tillgängliga för bilister med ungerskregistrerade skyltar på sina fordon.

Besökare från utlandet kommer enligt förbudet att tvingas betala högre priser på bränsle. Det nuvarande pristaket för bränsle i Ungern löper ut den 1 juli men väntas förlängas efter det.

Den ungerska regeringen har inte yppat något om förbudet mot utlänningar att tanka bilen billigt strider mot reglerna för EU:s inre marknad.

EU:s regler förbjuder diskriminering på grund av nationalitet eller hemland.



Ola Söderlund



13. Volvo Lastvagnar först att använda fossilfritt stål i sina lastbilar.

AV BOBBY GREEN 2022-05-29 KL 17:00.

Nu rambalkarna, sen fler delar.



Volvo Lastvagnar kommer att bli de första i världen som använder sig av fossilfritt stål i sina lastbilar. Detta kommer att levereras av SSAB och de helt eldrivna lastbilarna blir först ut att använda det. Stålet tillverkas med hjälp av en helt ny teknik som är baserad på vätgas. Jämfört med traditionellt tillverkat stål ger detta en betydligt lägre klimatpåverkan. Stålet kommer initialt att användas i lastbilarnas rambalkar, och när tillgången på fossilfritt stål ökar även i andra delar av lastbilen.





**Volvo lanserar världens första fordon tillverkat av fossilfritt stål.
En lastbärare.**



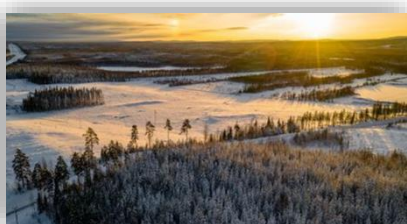
**Nu ska även Volvo Cars köpa fossilfritt stål till sina bilar.
Från SSAB.**



**SSAB levererar fossilfritt hybrid-stål till Volvokoncernen.
Stål som är tillverkat utan kol.**



**Mercedes ska köpa fossilfritt stål från SSAB.
Svenska uppfinningar regerar.**



**Svenska H2 Green Steel ska leverera fossilfritt stål till BMW.
Använder vätgas och förnybar el för ståltillverkningen.**

14. Matjätte vill köpa nära 800 ellastbilar av Freightliner.

Av Johan Kristensson 2022-05-28 kl 08:00.

Daimler Trucksägda Freightliner presenterade i början av maj produktionsversionen av ellastbilen Ecascadia, en trailerdragare i klass 8 enligt den amerikanska kategoriseringen. Det är alltså samma typ av fordon som den kommande Tesla Semi.



*Freightliner drar snart igång serieproduktion av ellastbilen Ecascadia.
Nu vill amerikanska Sysco köpa upp till 800 exemplar.*

Den amerikanska matvarujätten Sysco Corporation, en av världens största leverantörer till bland annat restauranger och sjukhus, vill nu köpa upp till 800 fordon. En (icke bindande) avsiktsförklaring har slutits, meddelar Daimler Truck [i ett pressmeddelande](#).

De första fordonen ska börja levereras senare i år och de sista 2026. Den potentiella affären är ett steg mot Syscos mål att elektrifiera 35 procent av sin amerikanska flotta till 2030.

438 kWh batteri

Ecascadia har en räckvidd upp till 370 kilometer med det största batteriet om 438 kWh. Ytterligare två batterialternativ erbjuds, 195 respektive 291 kWh.

Drivlinan står Detroit Epowertrain för. Lastbilen kan köpas med antingen en eller två e-axlar, där tandemalternativet ger högre effekt (upp till 350 kW) men något kortare räckvidd. Med tandemaxel och full last väger ekipaget upp till 37,2 ton.

Att ladda batteriet från tomt till fullt tar mellan en och en halv och sex timmar, beroende på batteristorlek och laddhastighet. Upp till 270 kW laddeffekt är möjlig om två laddportar används.

Freightliner planerar att inleda serieproduktion av Ecascadia senare i år.

TRAILER

15. 700 ton på väg genom Sverige.

Publicerad: 2022-05-25 kl 12:12. Text: Ralph Andersson.

I helgen avgick vad som beskrivs som den tyngsta vägtransporten någonsin i Sverige från Hitachi i Ludvika. Lasten bestod av en transformator på 400 ton med destination Tovåsen i Västernorrland. Första etappen gick till Köping där båt väntade för vidare transport norrut.



Transporten hanteras av tre fordon - ett framtill som drar och två baktill som knuffar på i uppförsbackar och bromsar när det går neråt.

Energibolaget Ellevio ska uppföra Sveriges största vindkraftskluster i Tovåsen söder om Ånge. En viktig pjäs för projektet är transformatorn och Hitachi i Ludvika har levererat denna. Transformatorn väger 400 ton och är den största som företaget kan leverera som en hel enhet. Större transformatorer levereras i delar och sätts ihop på destinationen.

I helgen lämnade transformatorn Hitachis fabrik i Ludvika på något som beskrivs som den tyngsta vägtransporten som någonsin gjorts i Sverige. Destinationen är Tovåsen i Västernorrland där den beräknas vara framme någon gång innan midsommar.

Transformatorn lastades på en moduluppbyggd lastbärare som tillsammans med tre dragfordon väger cirka 700 ton och mäter lite drygt 100 meter i längd. Transporten som utförs av holländska Mammoet med vägtrafikledare från J-M Transport i Rimbo är uppdelad i tre etapper där sträckan från Ludvika till Köping vid Mälarens västligaste del var den första.

Transporten avgick från Ludvika vid 21-tiden på söndagen. Dagtid måndag stod man stilla och natten mot tisdag anlände transporten till Köping där ekipaget rullade ombord på en väntande båt för sjötransport till Iggesund. Väl där rullar ekipaget ut på vägarna igen för den sista etappen.

Landtransporten har planerats av Martin Westerberg på J-M Transport och enligt honom gick första etappen helt enligt plan.

– Vi kom fram till hamnen klockan 2 och alla var nöjda med hela transporten från Ludvika, säger han.

Trailer följde stora delar av transportens första etapp och ett utförligt reportage om detta kommer i nummer 8.



Ralph Andersson

TRAILER

16. Olaga cabotage – och långboende i hytten.

Text: Ralph Andersson. Publicerad: 2022-05-27 kl 14:33.

Trafikpolisen i Stockholm stoppade på torsdagskvällen ett utländskt trailerekipage som kört olaga cabotage och där chauffören bott i lastbilen sedan i februari.



Polispatrullen som stoppade ekipaget kunde snabbt konstatera att antalet transporter i Sverige var fler än tillåtet. Man såg även att chauffören bott i hytten sedan februari i år. Enligt ett inlägg på Polisens Facebook-sida krävdes åkeriet på 60 000 kronor i sanktionsavgifter. Summan är ett förskott som ska betalas innan ekipaget får fortsätta sin färd. Ekipaget klampades i avvaktan på betalning.

17. Poolkungens sanslösa samling säljs – bilar för en miljard.

PUBLICERAT 28/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Är det bilar eller konstverk? Här är samlingen som tar andan ur entusiasterna. Nu säljs de ikoniska automobilerna i poolkungen Oscar Davis bilsamling ut. Otroliga exemplar av Alfa Romeo, Bugatti, Ferrari, Maserati – och en Talbot-Lago går under klubban.



En häpnadsväckande bilsamling där det är svårt att välja vilken bil som är finast. Så kan man beskriva miljardären Oscar Davies bilar som snart auktioneras ut av [RM Sotheby's under Monterey Car Week i Kalifornien](#). Bilarna kommer sammanlagt säljas för över en miljard kronor.

I samlingen ingår ikoniska automobiler som 1938 **Talbot-Lago T150-C SS Teardrop Coupe**; **Ferrari 375 MM Spider** från 1953 av Scaglietti, Bugatti Cabriolet special Aravis Tipo 57C från 1939; **Touring Alfa Romeo 6C 2300B Mille Miglia Berlinetta** från 1938; **Lancia Aurelia B53 Giardinetta** av Viotti från 1952. Andra storheter som går under klubban är **Bugatti Type 43A Roadster** av Lavocat et Marsaud från 1928, **Ferrari 500 TRC Spider** från Scaglietti från 1957, **Fiat 508 Balilla Spider Sport Conversion** av Kelsch, en **Lancia Astura Cabriolet** av Pinin Farina från 1936 ('Tipo Bocca'), en 1958 **Maserati 450S** med kaross av Fantuzzi.

Det är svårt att veta säkert, men bland de mest värdefulla bilarna i kollektionen torde Ferrari 500 TRC Spider Scaglietti från 1957 vara. Det är en av de mest sällsynta Ferrari-bilarna som går att hitta. 500 TRC är en utveckling av 500 TR och den allra sista Ferrari-modellen med fyrcylindrig motor. Bilen hade en toppfart på 245 km/h och vann klassegrar i Le Mans 24 timmars, Mille Miglia, 12 Hours of Sebring och Nürburgring 1 000 km. Endast 19 exemplar tillverkades. Den har nu originalmotorn efter att tidigare ha haft en Ford 289 V8-motor under huven.



Endast 19 exemplar har tillverkats av Ferrari 500 TRC Spider by Scaglietti.



*Ferrari 375 MM Spider har en V12-motor på 4,5 liter.
Ingrid Bergman ägde en coupéversion av samma bilmodell.*

En annan Ferrari Spider som kan vara ännu mer värdefull är en Ferrari 375 MM Spider från 1953 med kaross av Scaglietti. Bilen kan gå för över 100 miljoner kronor. Bilen har Ferraris legendariska V12-motor på 4,5 liter och har bara byggts i 26 exemplar. Skådespelaren Ingrid Bergman hade ett exemplar som hon fått av sin man Roberto Rossellini, därför kallades coupéversionen Bergman Coupé.



Maserati 450S by Fantuzzi är en häpnadsväckande vacker racerbil som ägts av Caroll Shelby. V8-motorn i Maseratin är ett konstverk i sig. Maseratis ikoniska treudd pryder grillen.

I vissas ögon är Maserati 450S med kaross av Fantuzzi ännu skönare än Ferrarin, även om priset inte blir lika högt. Bilen köptes ny av ingen mindre än Caroll Shelby 1958. Bilen är ett modifierat och förlängt exemplar med Maseratis berömda V8-motor. Medardo Fantuzzis gav den en lätt och vacker spider-kaross. Endast 10 exemplar tillverkades. Bilen har körts av såväl Caroll Shelby själv som andra racerförare i flertalet lopp.



Talbot-Lago T150-C SS har kallats för bilarnas Mona Lisa.

MOTORNYTT

En annan rar vagn som klubbas i väg är Talbot-Lago T150-C SS som kan gå för närmare 100 miljoner kronor. Den har beskrivits som världens vackraste bil, med en design som har stått sig genom decennierna och är ett monument av elegans. Endast ett tiotal exemplar finns av Talbot-Lago T150-C SS byggda av legendariske karossmakaren Figoni & Falaschi. Den ikoniska bilmodellen som även kallas Teardrop kom till på 1930-talet genom ett samarbete mellan italienarna Anthony Lago och Joseph Figoni som arbetade med bilar i Paris. Lago tog kontrollen över biltillverkaren Talbo 1933 och försökte återuppliva märket. På bilmässan i Paris i oktober 1934 visade Anthony Lago en sensationell prototyp, som han kallade Talbot-Lago T150 Grand Sport. Bilen hade en elegant kaross ritad av Joseph Figoni. Två år senare visades den nya sportmodellen T150-C-SS som konkurrerade med Bugatti. Bilen ses som det främsta mästerverket av karossbyggaren Joseph Figoni och kallas Goutte d'Eau, eller Teardrop. Det finns inte mer än 10 och 12 Teardrop Coupes på Talbot-Lagos T150-C-SS-chassi.



Oscar Davies blev mångmiljardär på pooldelar. Han avled förra året 95 år gammal och nu säljer familjen ut hans samling via RM Sotheby's.

Miljardären Oscar Davis avled förra året, 95 år gammal, och familjen har nu bestämt att han bilsamling ska skingras och gå vidare till nya ägare. Familjens famgångshistoria är rent sagolik. Familjen Davis emigrerade från Budapest till USA 1928 och bosatte sig i New York. Oscar Davis gick in i USA:s armé under andra världskriget och tjänstgjorde i Europa. När han återvände till USA började Davis med två tomma händer och inledde en karriär som verktygsmakare. 1964 köpte han en maskinverkstad i Brooklyn, New York, som tillverkade komponenter till swimmingpooler, företaget kom att bli en otrolig framgångssaga. I dag heter företaget Hayward Industries och är världsledande inom poolbranschen med över 2 500 anställda över hela världen.

– Vi är glada över att ha fått förtroendet med en sådan ikonisk kollektion, som består av några av de finaste bilarna som erbjuds på marknaden”, säger Gord Duff, global auktionschef på [RM Sotheby's](https://www.rmsothebys.com/), i ett uttalande

18. 9 spännande 70-talsbilar som slipper besiktning.

Publicerad 2022-05-29 kl 9:30. Text Erik Söderholm.

Flera spännande bilmodeller fyller 50 år i år, och blir därmed besiktningsfria. Något att satsa på som entusiastbil?



Det såldes **220 000** nya bilar i Sverige för 50 år sedan – kanske inte så imponerande i dag, men ändå tolv procent fler än året innan och mot mitten av 1970-talet fick försäljningen ordentlig snurr.

Kanske berodde det på att bilutbudet utökades med ovanligt mycket intressant just för 50 år sedan. Femtioåringarna är skattefria och – från och med årsskiftet – besiktningsfria, så kanske är de något att satsa på som entusiastbil?



Den kanske inte når upp till Alfasuds kändisskap, men **Alfa Romeo Alfetta** var också en viktig modell med ny teknik under skalet och transaxel som gav härliga köregenskaper. Över 400 000 exemplar byggdes under mer än ett decennium. Namnet betyder "liten Alfa" på italienska.



Det som brukar kallas B1-generationen av **Audi 80** visades upp 1972 och tog hem titeln Årets Bil ett år senare. Fanns även som snitsig coupé. En viktig modell för Audi eftersom föregångaren sågats av märkets egen utvecklingschef. Den hade nämligen Mercedesmotor och teknik från DKW-tiden.



Den så populära **BMW 5-serien** föddes faktiskt för 50 år sedan. Första generationen hade internkod E12 och fick efter ett år en rak sexcylindrig motor som med åren blev ett klassiskt BMW-signum. Någon M5 blev det inte av den här generationen, men däremot tuffa M535i. Paul Bracq var designchef och hade tidigare ritat några av Mercedes mest ikoniska modeller.



Daf 66 kanske inte kan beskrivas som 1972 års viktigaste lansering, men med tanke på att den senare bytte skepnad och blev Volvo 66 förtjänar den ändå en plats här. Det var den här modellen som fick öknamnet Remjohan på grund av den steglösa automatlådan.



Fiat skulle ersätta den ikoniska 500-modellen med något nytt, och resultatet blev **Fiat 126** med betydligt kantigare formspråk. De båda modellerna såldes dock parallellt under några år. Totalt byggdes 4,7 miljoner bilar och tillverkningen fortsatte i Polen ända fram till millennieskiftet.



Få bilar fångar 1970-talets designtrender som kilformade **Fiat X1/9**. Den här bakhjulsdrivna och mittmotoriserade lilla sportbilen hade fantastisk balans, uppfällbara strålkastare och borttagbar hardtop.



Även om vi inte ser särskilt många **Honda Civic** på svenska vägar längre var den en storsäljare under många år – och en extremt viktig modell för att Honda skulle kunna slå sig in på Europamarknaden. Praktisk design, låg förbrukning och hög driftsäkerhet lockade köpare.



1972 kom den första modellen som officiellt kallades för **Mercedes S-klass**. "Sonderklasse" skulle erbjuda köparna mer av allt, inte minst utrymme, tekniska finesser och komfort. Utvecklingen hade startat redan 1966 och 1975 kom toppmodellen 450 SEL 6,9 som enligt många blev startskottet för snabba prestandaversioner av vanliga sedanbilar. 1978 blev S-klassen först med ABS-bromsar.



Att lilla **Renault 5** byggdes i nästan 5,5 miljoner exemplar passar förstås bra rent siffermässigt. Det här är kanske 1972 års viktigaste modell alla kategorier med sin praktiska kaross och framhjulsdraft. Dessutom med ett formspråk som många föll för. Designen var så lyckad att Renault nu ska väcka liv i 5-modellen med en elbil.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Överlevarna: Här är 14 bilmodeller som vägrade dö.

19. Opel GT var en sportig blix från klar himmel.

Publicerad 2022-05-29 kl 6:35.

Text Calle Carlquist.

Plötsligt var Opel väldigt långt från skokartongsbilarna från 1960-talets början. Opel GT var en riktig »mini-Covette«, men visades faktiskt före sin amerikanske sportsläkting.



Opel ur-GT visades som projekt vid Frankfurtsalongen hösten 1965. En blixbil från klar himmel för det rekorderliga märke som dittills mest försett bilhungerande tyskar (och svenskar!) med kornbröd. Omsusningen var total; vilken raffinerad formgivning!

Bakom linjerna stod japanättade Lawrence Kiyoshi »Larry« Shinoda. Föga anades väl då, två år före presentationen av Corvette Sting Ray 1967, hur linjerna förebådade vad som skulle komma på »USA:s enda sportbil«, också den huvudsakligen ritad av Shinoda.

Produktionen av Opel GT startade i oktober 1968. I mellantiden fick skalet diverse retuscher och kortat frontparti. Resultatet var mycket lyckat, det räcker ju med att titta på releasebilden som vi gjorde till den största i denna artikel. Det fanns inte en tidning i Europa som inte publicerade denna bild. Karosserna byggdes av ett franskt företag med det klingande namnet Brissoneau & Lotz et Chausson.

Plötsligt stod en mini-Corvette inom räckhåll för gemene man. Tekniskt sett handlade GT om ett chassi från Opel Kadett parat med en motor från Rekord, en 1,9-litersmaskin på 90 hk DIN som introducerats 1966. Motorn låg bakom framaxeln och gav bilen förnämlig fart. Men vad i hela friden skulle 1,1-snurran på 55 hk från Kadett där att göra som andra alternativ? Priset för en GT 1900 var i Sverige 1970 knappt 27 000 kronor.



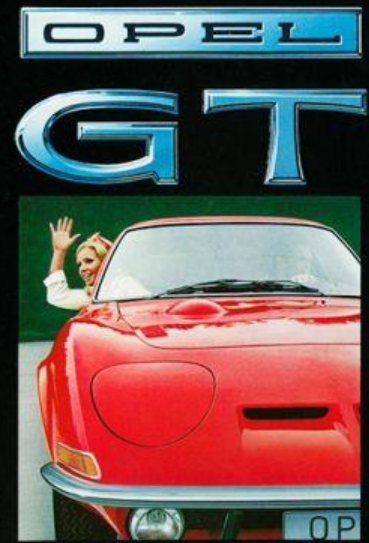
Designen var oerhört väl genomförd. Förutom linjerna i stort och de i taket uppdragna dörrarna märktes snabbt de snurrbara strålkastarna. Det var bara att dra i handtaget bredvid växelspaken så tittade grodögonen upp. Instrumentpanelen var nyskapande både i form och material. Dubbla avgasrör mitt i baken, snitsiga fälgar och däck med röd rand! Och så de snygga stolarna! Baklucka? Nix!

En läckerbit, ohne Zweifel. Kunderna strömmade till, även i USA där Opel härjade med viss framgång vid den här tiden.

Superseriös förarmiljö i snygg, sluttande sextiotalsstil. Har Opel någonsin haft en snyggare ratt? Visserligen i fuskträ men vilka former! Mittkonsolen hade kvar Opels typiska vipptangenter. Nedanför dem dragreglaget för strålkastarna. Instrumentrundlarna var stora och tydliga. Varvräknaren gick optimistiskt ända till 7 000 r/min men riktigt så långt ville inte den nya Rekordsnurran med »högt liggande kamaxel« vara med.

När vi av nyfikenhet därför tittar i den amerikanska broschyren hittar vi ett internationellt stuk med klassisk playboyanstrykning, så som det skulle se ut vid 1960-talets slut. Välansat, lite polotröja, fartigt, förarhandske som greppar en växelspak, sköna kvinnor med pastellfärgade band i håret och lyster i blick inför Opel GT-mannen.

Sprängteckningarna ger visserligen intryck av skottkärrechassi för en nutida betraktare men GT var mycket vass på vägen, välbalanserad och kvick. 0–100 km/tim tog bara 11,5 sekunder för 1900-motorn.

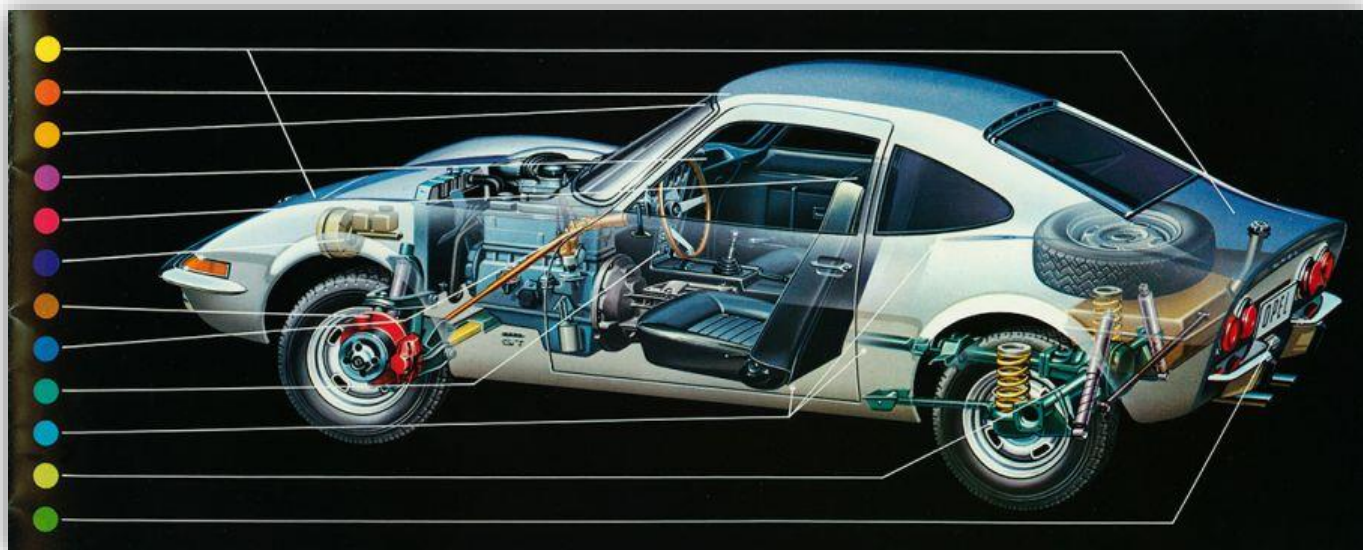


Born to conquer the hearts of fast sports car lovers.

Hej, jag åker gärna med i nya Opel. 80 000 köpte GT i USA.



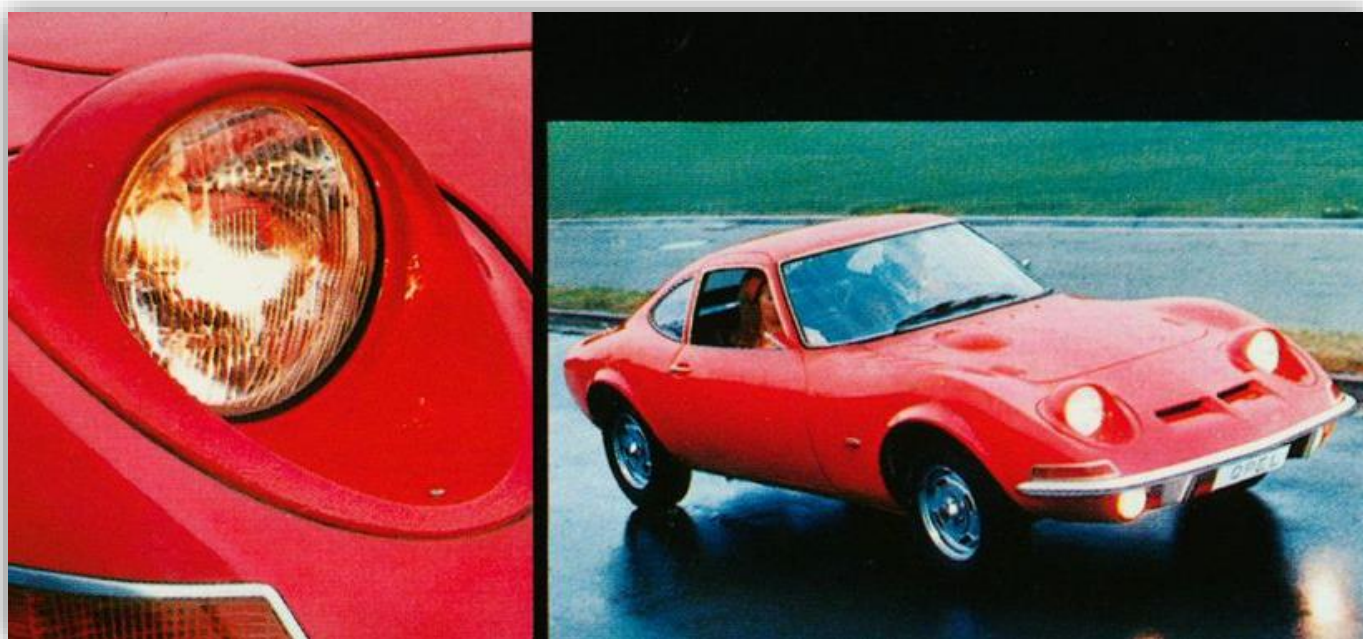
*Linjerna och detaljerna utgör en sällsynt lyckad helhet.
Den nya 1900-motorn placerades långt bak i Kadettchassit.*



Produktionen upphörde 1973, efter drygt 103 400 exemplar. Ingen dålig siffra, drygt 80 000 av bilarna såldes i USA. Versionen med Kadettspis lades dock ned redan hösten 1970, efter bara 3 553 exemplar.

En specialversion kallad SR hade karosstripes och mattsvart lackering där normalversionen hade krom. Av den läckra Aeromodellen med avtagbart takparti (som Corvette!) byggdes tyvärr bara två exemplar 1969. Annars inga karossförändringar, det behövdes inte.

Opel GT är en klassiker, solklart.



Strålkastarna snurrades upp.



Calle Carlquist

20. Standard Vanguard var en svanslös succé för anrika ANA.

Publicerad 2022-05-29 kl 6:13. Text Calle Carlquist.

Trots avhugget bakparti sålde Standard Vanguard – som monterades i Nyköping – bra i Sverige på 1950-talet.



Annons ur Bilekonomi nummer 3/1950 visar en för många okänd och av många antagligen bortglömd bilmodell: Standard Vanguard, "Engelsman av amerikansk typ". Karossens avhuggna bakparti gav bilen smeknamnet Pelle Svanslös, efter Gösta Knutssons populära sagokatt.

Vanguard debuterade sommaren 1948 och blev efter det första årets importrestriktioner en god säljare för importören ANA. Sammansättningen skedde i ANA:s fabrik i Nyköping, dit alla delar levererades i kompletta kit. Tillsammans med den mindre Standard 8 hade märket till 1953 sålts i 25 000 exemplar i vårt land. Motorn på 2,1 liter och 68 hk fanns även i Fergusons traktorer.

Reklamspråket är fjärran från dagens: "Standard Vanguard är en engelsk produkt men den har större utrymmen, kraftigare motor och vassare acceleration än Ni är van att finna hos en europeisk vagn. Den har just så mycket komfort, styrka, snabbhet och elegans som behövs för att den skall försvara sin plats som ensam engelsman i sitt prisläge bland stora bilar."

Vanguard påstods rymma tre fram och tre bak och gav "höga marschfarter och god accelerationsförmåga kombinerad med låga bränslekostnader." 1955 kom en helt ny modell.

21. Standard-motor i Ferguson.

Av Robert Gustavsson.

2 juni 2012.

Fråga: Jag har en Standard Vanguard Phase III 1957 som ska renoveras och jag undrar hur är det med motorerna? En del säger att det är samma motor som i gamla Ferguson traktorer och en del säger att det är olika motorer. Passar det om man till exempel köper en motorsats med nya cylinderfoder, lager, packningar m.m. från en traktoraffär?



Svar: I princip är det samma motor i vissa Ferguson och i Standard Vanguard. Vissa detaljer skiljer dem åt, men jag har för mig att det mesta är i toppen och tändningssystemet. Så visst tror jag att du kan köpa prylarna i en traktoraffär, fast kolla noga, som alltid, att delarna stämmer överens till 100 procent innan du monterar dem.

Lycka till



Robert Gustavsson

Småbilsklubben

Mikrobilar, 3-hjuliga bilar och småbilar

22. Rovin Typ D2.**10.10.2021.**

Rovin var en fransk biltillverkare etablerad i Paris-regionen, och mest aktiv från 1946 till 1959, även om produktionen efter 1953 avtog till en rännil.



Efter andra världskriget designade piloten och cykelbyggaren Raoul de Rovin 260 cm³ encylindriga och 425 cm³ flat-twins (då 462 cm³) motorer, tillverkade från 1946 av hans yngre bror Robert de Rovin som tog över Delaunays verksamhet. Belleville i Saint-Denis.

Raoul de Rovin dog 1949, Robert fortsatte verksamheten ensam men var tvungen att avbryta produktionen 1959. Paris huvudkontor låg på 123 avenue de Villiers och fabriksverkstaden låg i Saint-Denis, Levallois och Colombes.

Prototypen Rovin Type D1 presenterades på bilsalongen i Paris mot slutet av 1946. Bilen var en mycket liten cabriolet. Det är inte klart om D1 någonsin sålts i betydande antal, men tillverkningen av Rovin D2 startade 1947 vid företagets nyförvärvade fabrik i Saint-Denis.

Den vattenkylda 423 cc fyrtakts platt-dubbelmotorn (67 mm hål, 60 mm slaglängd) producerade 10 hk (2 Tax CVs). Växellådan var 3-växlad (plus back). Karossen är 2,80 m lång (1,17 m hjulbas) och 1,13 m bred. Det främre spåret är endast 90 cm (94 cm bak), vikten är endast 300 kg.

Den har kuggstångsstyrning, tvärgående bladfjädrar fram och spiralfjädrar bak. Bromsning överförs av kablar. Fordonet hade nu två strålkastare. Motorn satt fortfarande bak, men en liten lucka i karossen precis framtill på bilen gav tillgång till batteriet. Bilen går upp till 70–80 km/h.

Den tillverkades i 700 exemplar från 1947 till 1948.



MOTORNYTT

SLUT