



*Erskine SIX 1927.*

1. Northvolt uppger gå vidare med planer på tysk fabrik
2. Därför kommer Europas batterifabriker att knäckas
3. Continental utvecklar bromsok anpassat för elbilar
4. Toyota tillsätter egen utredning efter räckviddsfiasko
5. Foxconn kan bygga bilar åt Volkswagens nya elbilmärke
6. Större uppdatering av Tesla Model 3 på gång
7. Retro-elbilen Luka EV får ny design och löfte om bättre drivlina
8. Polestar 5 och 6 tar tydligt sikte på Porsche
9. RS6 Avant blir ännu snabbare och bullrigare
10. Första intrycken av elbilen Hyundai IONIQ 6
11. Nya lyxiga Ford Ranger
12. Nya Ford Ranger Raptor
13. De Tomaso dundrar ut hyperbilen P900
14. Saudiarabiens fotbollsspelare får varsin Rolls-Royce
15. Inga Rolls-Royce till VM-hjältarna
16. Turbobomben från Renault
17. Testa dina Volvo-kunskaper
18. Rony skapade bilden av Saab
19. Erskine 1927



## 1. Northvolt uppges gå vidare med planer på tysk fabrik

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2022-11-28.

Efter den första fabriken Northvolt Ett i Skellefteå och planerna på en **gemensam fabrik med Volvo** i Göteborg var nästa steg för den svenska batteritillverkaren Northvolt **att expandera till Tyskland**.



2025 ska Northvolt Drei i norra Tyskland vara igång med en årliga produktionskapacitet på 60 GWh och tillverkning med grön el från alla vindkraftverk i regionen.

Men just el och inte minst priset för den är ju som bekant något som ligger högt på dagordningen för tillfället.

– Med de nuvarande elpriserna ser vi en risk för den ekonomiska bärkraften hos energintensiva projekt i Tyskland, sa Northvolts vd Peter Carlsson i en intervju med tyska Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung **för några veckor sedan**.

Projektet i Tyskland riskerar därför att försenas. För att få till det tryckte Peter Carlsson på att europeiska länder måste vara beredda att ge stöd för den typen av projekt. Annars, menade Peter Carlsson, skulle Northvolt i stället fokusera på en fabrik i USA där han ser bättre stöd.

– Om EU vill detta, måste också mer resurser ställas till förfogande, sa Peter Carlsson.

Northvolt själva har sagt att de ska investera 4,5 miljarder Euro, omkring 49 miljarder kronor, i projektet. Den tyska regeringen har också sagt att de går in med 1,6 miljarder kronor för att stödja etableringen.

Och nu ser det ut som att Northvolt Drei är på väg att bli av.

– Vi har tagit avgörande steg framåt, sa Daniel Günther som är president i delstaten Schleswig-Holstein där den planerade fabriken ska byggas efter ett möte med Peter Carlsson.

– Vår delstatsregering kommer att göra allt som står i dess makt för att förverkliga projektet, lade han till.

Enligt Daniel Günther har Peter Carlsson "inga tvivel" på att bygga den tyska fabriken.

Även den gröne näringsministern Robert Habeck gav vid mötet sitt tydliga stöd för projektet på en batterifabrik.

Northvolt väntas ta slutgiltigt beslut kring om de går vidare med planerna på fabriken Northolt Drei i början av nästa år.

## 2. VW varnar: Därför kommer Europas batterifabriker knäckas

PUBLICERAT 29/11/2022 AV MATHS NILSSON.

De skyhöga energipriserna gör Europa chanslöst när det gäller att konkurrera med batterifabriker för elbilar, varnar Volkswagens märkeschef Thomas Schäfer. – Om vi inte lyckas sänka energipriserna kommer nya battericellsfabriker i Tyskland och EU att vara praktiskt taget olämpliga, skriver han på LinkedIn. Just nu kostar en kilowattimme i norra Sverige fyra kronor, en historisk rekordnivå.



Redan nu är Europa kraftigt på efterkälken när det gäller batteriproduktion till elbilar. Nu varnar Volkswagens märkes- vd Thomas Schäfer för att de höga energipriserna kommer knäcka nya batterifabriker. Volkswagen planerar sex nya batterifabriker i Europa och är dessutom delägare i svenska Northvolt.

– Om vi inte lyckas sänka energipriserna i Tyskland och Europa snabbt och tillförlitligt, kommer investeringar i energiintensiv produktion eller nya battericellsfabriker i Tyskland och EU att vara praktiskt taget olämpliga, gläfsar Schäfer på [LinkedIn](#).

President Joe Bidens nya klimatsatsning i USA gör att amerikanska batterifabriker kan producera billigare, trots att de drivs med olja och kol. Även energin till kinesiska batterifabriker drivs i hög utsträckning med el producerad från fossila källor. Carup har sökt Northvolt för en kommentar till de skyhöga elpriserna. Just nu kostar en kilowattimme mer än fyra kronor i norra Sverige.

Redan nu har Northvolt sagt att de överväger att skjuta upp sin planerade fabrik i Tyskland på grund av höga elpriser. Fabriken kan istället hamna i USA.

– Med tanke på vad som händer i Nordamerika och vad som händer i Europa å andra sidan, med energipriser inte minst, kommer vi under nästa år att bestämma vad vi ska prioritera”, säger Jesper Wigardt, talesman för Northvolt till Autonews.

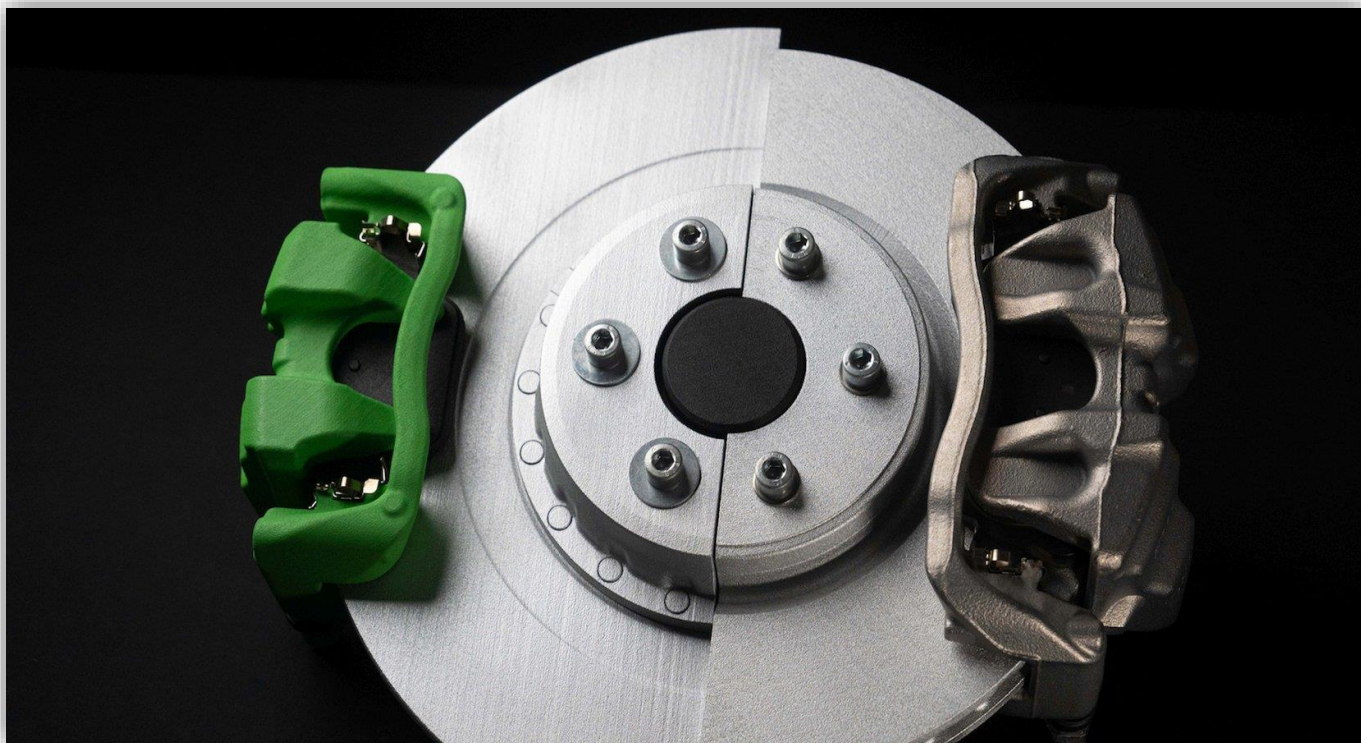
– Faktum är: På den internationella scenen tappar Tyskland och Europeiska unionen snabbt sin attraktionskraft och konkurrenskraft. USA, Kanada, Kina, Sydostasien och regioner som Nordafrika går framåt. Vi trampar vatten. Jag är mycket oroad över den nuvarande utvecklingen när det gäller investeringar i branschens omvandling. Detta måste snarast prioriteras – obyråkratiskt, konsekvent och snabbt, skriver Schäfer.

– Europa saknar priskonkurrenskraft på många områden. När det gäller kostnaden för el och gas, i synnerhet, tappar vi mer och mer mark, varnar VW-direktören.

### 3. Continental utvecklar bromsok anpassat för elbilar

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2022-11-29.

Bromsar hos en elbil har inte riktigt samma uppgift som hos en fossilbil. Regenerering bidrar inte bara till att ladda batteriet utan gör också att de faktiska bromsarna används mer sällan. Men å andra sidan är elbilar också tyngre, vilket ställer större krav på bromsarna när de väl behövs.



Continental har därför utvecklat en konstruktion för bromsok kallat Green Caliper som är särskilt anpassade för användning av elbilar. Själva bromsmomentet har optimerats med hänsyn till att bromsarna används mer sällan. Även avståndet mellan bromsok och skiva är något större än hos konventionella konstruktioner. Det minskar friktionen och ska kunna bidra till längre räckvidd.

Men det kan även bli viktigt om de [planerade utsläppsreglerna Euro 7](#) blir verkligheten inom EU. De innefattar även begränsningar för hur mycket partiklar som en bil får orsaka genom sina bromsar. Enligt förslaget ska det införas en maxgräns på sju milligram per kilometer från 2025 och tre milligram från 2035.

För att kunna köra längre har också vikten reducerats med omkring två kilo per bromsok. Hela konstruktionen har minskats, men utan att minska bromsegenskaperna när de väl behövs.



Carl Undéhn

#### 4. Toyota tillsätter egen utredning efter räckviddsfiasko

Publicerad 2022-11-29 kl 12:31 (uppdaterad 2022-11-29 kl 13:18). Text Fredrik Lund.

Toyota utlovar en räckvidd på minst 46 mil i elbilen bZ4X, men resan slutade redan efter 21–25 mils körning. Nu tillsätts en utredning.



**Det tog tid innan** Toyota lanserade en helt eldriven bilmodell i Europa. Företaget har annars hållit fast vid hybridbilar, men bZ4X blir startskottet för Toyotas nya elbillsatsning.

Problemet är att modellen fått en skakig start. Inledningsvis stoppades produktionen tillfälligt efter rapporter om att **hjulen plötsligt kunde lossna under färd**. Toyota tvingades i samband med detta återkalla 2 700 bilar för åtgärd.

**Som om detta** inte vore nog har bZ4X återigen hamnat i strålkastarskenet av fel anledning. Efter ett test gjort av **danska FDM** är Toyotas utlovade räckvidd i bZ4X starkt ifrågasatt. Två exemplar, en framhjulsdreven och ett fyrhjulsdreven bil, kom bara drygt hälften så långt som utlovat.

– Det är normalt att våra mätningar i elbilar på motorväg ger kortare räckvidd än den officiella siffran, men det här resultatet är en besvikelse. Räckvidden är betydligt sämre än för konkurrenterna, säger testchefen Søren W Rasmussen.

Halva räckvidden borta

**Enligt Toyota** ska den framhjulsdrivna versionen klara 50,4 mil per laddning, men i testet kom testlaget aldrig längre än 24,6 mil. Även den fyrhjulsdrivna varianten tilldelades kraftigt underkänt, då utlovade 46,1 mil enbart blev 21,5 mil trots envisa försök att komma längre än så.

Testet utfördes under det kyliga vinterhalvåret. Kylan får förstås en negativ påverkan på räckvidden, men det räcker inte helt för att förklara och försvara det bristfälliga räckviddsresultatet och sajten ifrågasätter även att bilens batteri är så stort som Toyota utlovar.

Liknande testresultat har även uppmätts i Norge av sajten [Elbil24](#) och i Sverige av tidningen [Elbilen](#). Toyota i Danmark och Japan ser allvarligt på testresultatet och har startat en egen utredning.



**Fredrik Lund**

### **MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Allvarligt fel i Toyotas nya modell: "Kör inte med bilen".**



**Toyotas nya elbil – som hämtar rattidén från Tesla.**



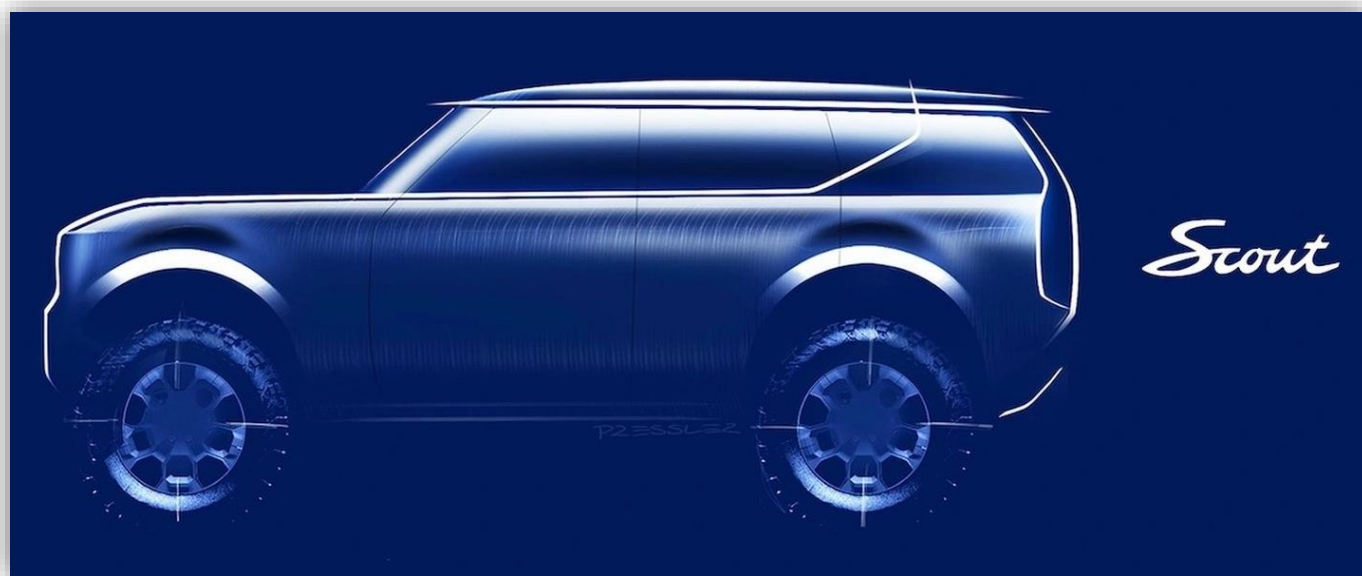
**Så lång blir räckvidden i Toyotas nya elbil.**

## 5. Foxconn kan bygga bilar åt Volkswagens nya elbilmärke

Av Carl Undéhn.

Publicerad 2022-11-29.

I våras kom uppgifter om att Volkswagen har planer på att lansera ett nytt elbilmärke för den amerikanska marknaden. Något som senare bekräftades av dåvarande Volkswagenchefen Herbert Diess. Fokus för det nya märket ska vara på elsuvar och pickups.



– Elektrifiering erbjuder en historisk möjlighet att gå in i det mycket attraktiva segmentet för pick-ups och suvar nu. Detta understryker vår ambition att bli en viktig aktör på den amerikanska marknaden, sa Herbert Diess.

Eller helt nytt är märket inte. Från början av 1960-talet fram till 1980 satt namnet på jeep-liknande modeller som tillverkades av amerikanska International Harvester. Sedan 2020 äger Volkswagen rättigheterna till namnet Scout.

Enligt branschtidningen Automobilwoche för Volkswagen nu också samtal med Foxconn om tillverkning av modeller under märket Scout. Produktionen är planerad att dra i gång 2026.

Foxconn, som annars är främst känt för tillverkning av elektronik som Apple iPhone, tar allt större kliv in i elbilsbranschen. Förra hösten visade Foxconn även prototyper på egna elbilar i form av en sedan, en SUV och lite oväntat en buss.

Den taiwanesiska tillverkaren har köpt en bilfabrik i Ohio från problemtungda start up-bolaget Lordstown – som i sin tur tog över den tidigare från General Motors.

Som kontraktstillverkare ska Foxconn där tillverka nästa model från Fisker som går under namnet Pear.

Varken Volkswagen eller Foxconn har bekräftat uppgifterna om att några samtal förs. Tidigare har den österrikiska kontraktstillverkaren Magna pekats ut som en möjlig plats för tillverkning av bilar för Scout.



## 6. Större uppdatering av Tesla Model 3 på gång

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-11-28, 16:33.

Enligt nyhetsbyrån Reuters jobbar Tesla med en omfattande facelift av Model 3.



*Sveriges vanligaste elbil (med knapp marginal över Kia Niro) ska enligt uppgift nu göras om ordentligt.*

**Sedan Tesla Model 3 lanserades** 2017 har endast mindre uppdateringar skett. Bland annat har kromlisterna tagits bort, ljudisolerande rutor har tillkommit och mittkonsolen i inredningen har gjorts om.

**Arbetet med en mer omfattande uppdatering** av Model 3 går under namnet Highland, enligt **Reuters** som hänvisar till fyra olika källor inom Tesla.

Projektet ska vara klart hösten 2023. Målet är dels att minska antalet komponenter och dels att addera eller förbättra funktioner som köparna uppskattar.

**Enligt källorna** kan projektet också omfatta förändringar i exteriören och förbättringar av drivlinans prestanda. Den nya versionen ska sättas i produktion under det tredje kvartalet 2023.



**Magnus Fröderberg**





## 7. Retro-elbilen Luka EV får ny design – och löfte om bättre drivlina

Skriven av Kristofer.

Publicerad 2022-11-29.

Tjeckiska MW Motor visade för första gången upp den eldrivna retrobilen Luka EV 2018. En liten tvådörrars, tvåsitsig coupé byggd av ett aluminiumchassi som klätts i en glasfiberarmerad plastkaross.



Nu berättar tillverkaren att man inför den planerade produktionsstarten nästa år bestämt sig för att göra om designen rejält. Idag visar MW Motor upp den nydesignade Luka EV för första gången.

Det blir fortfarande en tvåsitsig coupé men genomgående har Luka EV fått en aningen moderniserad design, även om retroinspirationen fortfarande är påtaglig. Inspirationen kommer från den sovjetiska prototypen Tatra JK 2500 från 1955.

En främre sluten grill ska minska luftmotståndet. Baktill har MW Motors breddat hjulhuset för att ge karossen mer karaktär och möjligheten att sätta dit 17-tumshjul.

MW Motor delar inte med sig av några siffror på den elektriska drivlinan. Däremot berättar man att den kommer få en ny vätskekyld motor, ny styrning, nya bromsar och ett nytt batteri med högre kapacitet.

Även chassit får en ny konstruktion och ska erbjuda en perfekt 50/50-viktbalans mellan fram- och bakhjulen. Det i kombination med en låg tyngdpunkt ska garantera oslagbar väghållning. Dessutom kan vi förvänta oss riktigt snabb laddning.

Även interiört får Luka EV ett lyft. Något som vi dock inte får se några bilder på idag. Här lovar MW Motors mer utrymme och bättre komfort. Instrumentpanelen är förbättrad och nya funktioner som fjärrdiagnostik ska förbättra ägarupplevelsen.



Den tidigare modellen som MW Motors visade upp fick fyra navmotorer som gav en samlad effekt på 50 kW (66 hk), med en toppfart på 146 km/h och förmågan att klara 0 till 100 km/h på 9,6 sekunder. Räckvidden var ungefär 300 kilometer och bilens vikt uppgick till endast 815 kilo.

Den tidigare Luka EV kan du se här: <https://youtu.be/Pp5MTLgXrBk>.

Mer detaljer kommer inom kort lovar MW Motors.



**Kristofer Rask**

## 8. Polestar 5 och 6 tar tydligt sikte på Porsche

Publicerad 2022-11-29 kl 9:15.

Text Fredrik Lund.

Med Polestar 5 och Polestar 6 har den svenska elbilstillverkaren tagit ett tydligt sikte mot Porsche. Ett sikte som sträcker sig hela vägen till den tyska sportbilstillverkarens hjärta och själ: Modell 911.



**Polestar siktar högt** med sin kommande 2+2-roadstercoupé **Polestar 6**. Sportcoupén med fällbart tak, som är sprungen ur konceptbilen **Polestar O<sub>2</sub>**. Roadstercoupén är förväntad att lanseras på marknaden år 2026.

Polestars vd Thomas Ingenlath har tidigare meddelat att företaget med sin första roadstermodell tagit ett tydligt sikte på samma kundsegment som Porsche 911. Även den kommande fyrdörrars GT-modellen Polestar 5, förväntad till år 2024, har som bekant också tagit sikte mot Porsche, men i Tyskland heter konkurrenten förstas då inte 911, utan Taycan.

**Med Polestar 6** ser tillverkaren en storskalig produktion framför sig. Detta framstår som tydligast av det faktum att redan lanseringsbilarna, de så kallade LA Concept Edition-bilarna, är planerade att tillverkas i en serie om 500 bilar. Det kan jämföras med Polestar 1 som kom att produceras med lika många exemplar under ett helt produktionsår.

Det som primärt kommer känneteckna lanseringsbilarna år 2026 är, vid sidan av att alla 500 bilar numreras, också särskild grafik på bilens sidor och en extra påkostad läderinteriör.

**Polestar 6** får dubbla elmotorer med en sammanlagd systemeffekt på 650 kW, en 0–100 km/tim-tid på 3,2 sekunder och en beräknad räckvidd på cirka 60 mil.

För designen svarar Maximilian Missoni, där stora drag från konceptbilen O<sub>2</sub> ännu känns igen. Bilen går redan att förhandsboka.



**Fredrik Lund**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Polestar får digital bilnyckel och nya funktioner.**



**Så här ser Polestar 5 ut.**



**Kort räckvidd i Polestar 2 – kräver saftig kompensation.**

## 9. Audis galna nyhet: RS6 Avant blir ännu snabbare och bullrigare

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 29/11/2022.

**Audi tuffar till sin RS6-modell och släpper en Performance-version med ännu mer prestanda. Med 30 nya hästkrafter klarar RS6 Avant 0-100 km/h på bara 3,4 sekunder. Dessutom har bilen fått högre motorvrål och får 22-tums lättviktshjul med högpresterande däck.**



Det kan tyckas lite motsägelsefullt att släppa en Performance-version av en av sina mest brutala bilmodeller. Men det är precis vad Audi gör. Uppenbarligen är 600 hästkrafter inte tillräckligt för alla köpare och nu kommer RS 6 Avant performance 2 och RS 7 Sportback performance 3.

Audi trimmar upp sin fyraliters V8 med dubbelturbo till 630 hästkrafter och 850 Newtonmeter. Det är tillräckligt för att bilen ska kapa några tiondelar på sprinten upp till 100 km/h som nu tar 3,4 sekunder. Trimningen sker genom att vrida upp laddtrycket från 2,4 bar till 2,6 bar.

Många biltillverkare jobbar hårt med att isolera bort buller. Audi gör tvärtom med Audi RS6 Performance 2. Ljudisoleringen mellan motorrummet och kupén har minskats med 8 kg för att ge köparna en bättre ljudupplevelse. Ja, säkert rätt tänkt av Audi. Den som vill ha en lika snabb bil som går tyst kan ju köpa en billig elbil.

En annan förändring är att den åttaväxlade tiptroniclådan nu växlar snabbare och skickar 60 procent av kraften till bakhjulen. Den självlåsande mittdifferentialen är lättare och mindre och ska göra att bilen går bättre i kurvorna lovar Audi.



*Bilen kan utrustas med smidda 22-tumshjul.*

För ännu brutalare utseende finns bilen nu med 22-tums lättviktshjul med däck i dimensionen 275/35, garanterat besvärligt vid trottoarkanter. Det nya lättviktshjulet är cirka fem kilo lättare än 22-tums aluminiumhjulet på nuvarande RS 6 Avant eller RS 7 Sportback. Totalt 20 kilos vikt-minskning i ofjädrad massa som förbättrar gasresponsen.

I grundutförande har bilen nu en toppfart på 280 km/h genom att RS Dynamic Package är standard, men precis som tidigare går det avvikande sälja Pluspaket som ger en toppfart på 305 km/h. Då ingår keramiska bromsskivor som sänker vikten med 34 kg.

Audi har lagt till några riktigt trevliga färger på menyn. Första gången ingår metallic och matt Ascari Blue och matt Dew Silver. Prestandamodellerna har RS exteriörkomponenter i mattgrått, inklusive ytterbackspeglarna, frontspoilern, sidotröskelinsatserna, takrelingarna och listerna på sidorutorna och den bakre diffusorn.



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



## 10. Första intrycken av elbilen Hyundai IONIQ 6

Skriven av Kristofer. Publicerad 2022-11-29.

En eldriven streamliner som klarar 614 km.



Idag visade Hyundai för första gången upp nya elbilen Hyundai IONIQ 6 i Sverige och jag har tagit mig en första titt och samlat mina första intryck. Även om Hyundai själva uttrycker att det inte är en utmanare till Tesla Model 3 så är det ändå lätt att dra tankarna dit. Anledningen är dess aerodynamiska och annorlunda linjer som ger en imponerande låg förbrukning.

Den bakhjulsdrivna varianten av IONIQ 6, utrustad med det stora batteriet på 77,4 kWh har en förbrukning på 14,3 kWh/100 km och en räckvidd på 614 kilometer. Det kan jämföras med motsvarande syskonmodellen IONIQ 5 med samma batteri och motor som har en räckvidd på 481 kilometer.

Hyundai IONIQ 6 är inte en sedan, utan man vill själva kalla den för en streamliner. Återigen för att sätta på fokus att det handlar om effektivitet och komfort framför prestanda. Där förtydligande man ännu en gång att det inte är en Tesla Model 3 Performance-utmanare.

Med Hyundai IONIQ 5, IONIQ 6 och kommande IONIQ 7 har Hyundai tagit fram en modell som svarar upp till olika livsstilar. IONIQ 6 vänder sig till den unga familjen.



### Första intrycken

De första intrycken är att IONIQ 6 har en genomtänkt interiör med balanserade och välvalda material. Inom räckhåll finns den nödvändiga instrumenteringen med reglage placerade antingen på ratten, mittskärmen eller strax under mittskärmen.

Det finns gott om utrymme och går att få en skön sittposition fram. Trots en relativt stor mittkonsol så upplevs det inte som den inskränker på sittbredden. Den elektriska och kompakta drivlinan har möjliggjort det generösa utrymmet.

Bak finns det ett överflöd av benutrymme även om föraren framför är lång. Här sitter man dock lågt, vilket gör att sittpositionen blir något udda om man har långa ben. Den sluttande karossen gör också att takhöjden är begränsad om även överkroppen är lång. Är längden inte ett hinder sitter man bekvämt även här.

Bagaget på Hyundai IONIQ 6 rymmer 401 liter och erbjuder ett generöst djup. Öppningen är begränsad men vinklad uppåt vilket underlättar när man ställer in väskor eller matkassar. Det blir inte ett brevinkast trots den lilla öppningen.

Fram finns en liten frunk. Den blir något större om man väljer den bakhjulsdrivna varianten av IONIQ 6.

För att säkerställa god effektivitet även under vinterhalvåret är IONIQ 6 utrustad med värmepump. Genom att navigera till en laddare förvärmer man också batteriet för optimal laddning. [Mer om de tekniska finesserna och specifikationerna finns att läsa här.](#)

De svenska priserna eller lanseringen är inte helt fastställd ännu. De första bilarna kan möjligtvis komma i slutet av första halvan av 2023. Hyundai Sverige ber att få återkomma vid ett senare tillfälle med mer detaljer. Jag hoppas också kunna återkomma med en mer utförlig rapport och provkörning i början av nästa år.





### En IONIQ 6 med maxad prestanda då?

Kan Hyundai IONIQ 6 ändå bli en utmanare till Tesla Model 3 Performance på sikt? Tidigare uppgifter har pekat på att det kommer en Hyundai IONIQ 6 med ett N-emblem. Alltså en variant från Hyundais prestandadivision. Det är inget som Hyundai ville bekräfta idag – även om N-divisionen så klart också ska elektrifieras på sikt.





**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 11. De Tomaso dundrar ut hyperbilen P900

AV BOBBY GREEN 2022-11-29 KL 15:00.

Endast för bankörning dock.



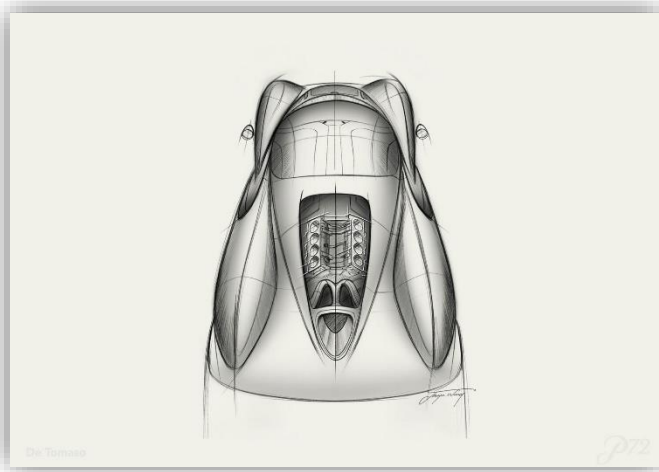
Va kul! En ny hyperbil med monsterprestanda, precis vad världen behöver. Det vi ser här är De Tomaso P900 men man får bara köra den på bana tyvärr, så det här är inget du kommer få se parkerat utanför din lokala mataffär. 18 exemplar blir till och varje kostar tre miljoner dollar. För pengarna får man en vidareutveckling av modellen P72 där allting har skruvats upp ytterligare. Bakom sittbrunnen sitter en V12:a utan överladdning som ger 900 hästar. Vill man ha sin bil snabbare levererad då V12:an kommer dröja ett tag kan man istället få den med V10:a från Formel 1-bilen Benetton B197. Kraften skickas till bakaxeln via en sekventiell växellåda. Torrvikten på bilen landar på 900 kilo.

P900 kommer att ha sin publika premiär nästa sommar. Det finns fortfarande några exemplar att norpa så ge er själva en hård hjulklapp vettja.





**De Tomaso är tillbaka!  
Det här är superbilen P72.**



**De Tomaso P72 får kompressormatad V8:a från Ford.  
Och sexpetad manuell låda.**



**Vintertester med De Tomaso P72.  
Dansar balett på isen.**



**Bobby Green**

## 12. Nya lyxiga Ford Ranger – varje hanterverkarens dröm?

Av Marcus Berggren 29 November, 2022.

Lyxiga pick-uper eller pickisar är ett **vanligt förekommande fenomen i Amerikas förenta stater**. Det är nu något som Ford satsar på även för den europeiska marknaden med lanseringen av nya Ford Ranger Platinum. Enligt amerikanerna höjer den nya lyxmodellen ribban för segmentet i sin helhet.



*Nya Ford Ranger Platinum satsar stenhårt på lyx.*

### **Irrationellt men ändå inte**

Att göra en lyxig flakbil må framstå som väldigt irrationellt, med hänsyn till att det rör sig om vad som i grund och botten är ett arbetsredskap.

Faktum är dock att flertalet konsumenter inte bara använder sina pickisar som verktyg, utan även som bruksbilar.

I vissa fall rör det sig även om långkörningar av rang, ett tillfälle då komfort onekligen spelar en stor roll.

### **Läder på amerikanskt manér**

Eftersom lyx på amerikanska är synonymt med lyx är nya Ford Ranger Platinum försedd med en läderklädd kupé.

Sätena är perforerade med quiltat läder och har 10-vägsjustering samt värme- och kylfunktioner.

Inläggen i panelerna är i form av mörka lönträstrukturer vilket kombineras med interiörbelysning.

Man möts även av dubbla 12-tumsskärmar i form av den digitala instrumentpanelen samt infotainmentsystemet.

Ranger Platinum har även ett B&O-ljudsystem med åtta högtalare.

Exteriört får Ranger en annan grill och peppras med mer krom. Även fälgarna är unika.



*Den största betoningen på lyx finnes på insidan.*



*Nya Ranger Platinum ska både kunna användas till vardags och i tjänst.*



*Lyxiga pickisar tillhör normen i USA, men så är emellertid inte fallet i Europa.*

### **Ford Ranger Platinum erbjuds med en drivlina**

Ford Ranger Platinum kommer endast att erbjudas med en drivlina – en 3-liters dieselsexa på 240 hästkrafter och 600 newtonmeter kombinerad med en 10-stegad automatlåda, samma som man finner i exempelvis Ford F-150 på andra sidan Atlanten.

Dragvikten är 3 500 kilogram.

Nya Ford Ranger Platinum går att beställa inom kort medan leveranserna drar igång efter sommaren.

**Läs även: [Nya Volkswagen Amarok är lyxigare, tuffare, säkrare.](#)**



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

## 13. Nya Ford Ranger Raptor – kan man ha roligare?

Av Marcus Berggren 29 November, 2022.

Ford Ranger säljs i över 180 länder världen över och har en marknadsandel på över 40 procent i Europa. Nu är det dags för nästa generation att debutera och först ut är terrängvarianten. Vi lade i Högsta Växeln och åkte till Barcelona för att provköra nya Ford Ranger Raptor.



*Vi fick hoppa för fulla muggar med nya Ford Range Raptor.*

**Ranger Raptor är prestandaversionen av den mycket populära pickisen och är utvecklad av Ford Performance.**

### **Krympt i tvätten**

Exteriört påminner nya Ranger Raptor väldigt mycket om det större syskonet [F-150](#), särskilt framtill. Designen är mer aggressiv och de kantigare linjerna jämte föregångaren ger ett betydligt maffigare intryck.

Interiört möts man av sportstolar med förvånansvärt mycket stöd för höghastighetskörning medan baksätet är mer bänkliknande. Man möts även av en 12-tums infotainment-skärm och en 12,4-tums digital instrumentpanel.

### **Ford Ranger Raptor har en motor som matchar**

Förra generationen Ranger Raptor tampades med en fyrcylindrig dieselpjäs under huven som inte matchade bilens ambitioner. Dieselmotorn kommer att finnas kvar i ett uppdaterat utförande som lanseras under 2023.

Lanseringsmotorn är i form av en 3-liters bensinsexer på närmare 300 hästkrafter. Just motorn är tveklöst det största lyftet jämte föregångaren och ger ett betydligt sportigare intryck, något som ackompanjeras av ett aktivt avgassystem som gör att man kan justera motorljudet.





*Interiören har fått sig en rejäl uppdatering.*

Vid fullt brass låter Ranger Raptor genuint sportigt och ljudbilden matchar bilens övriga aura som höghastighetsterrängbil.

Till sitt förfogande har den två låsbara differentier, en låsbar differentialspärr och ett klassledande vaddjup på hela 85 centimeter.

Chassit i Ranger Raptor är unikt för just Raptor-varianten och består av extra förstärkningar samt unika stötfångare, stötdämpare och en rad annat som gör att bilen ska klara genuint tuffa tag.

Raptor har även ett rejält underredsskydd i stål som ser till att exempelvis kylaren och oljeträget inte råkar illa ut.

Fjädringen är av den aktiva sorten som tillåter att man hoppar med bilen. Den svarar blixtsnabb på förändringar i väglaget och jobbar febrilt för att hålla ekipaget i styr.

På asfalterade vägar bidrar dämparna i kombination med de rejäla terrängsulorna med en hög komfortnivå.

### **Hur är den då att ratta?**

Som ni ser ovan framstår Ranger Raptor som enormt kompetent, men hur är det då i verkligheten? På plats i Barcelona fick vi först ratta den på landsvägar.

Även om däckerna är åt de grövre hållet är ljudnivån i kupén förvånansvärt låg. Den enorma mängden gummi innebär även att man har rejält med grepp.

I sport-läget stramas bilen till och parametrar som motorljudet, styrningen, och gasresponsen justeras.

Ranger Raptor förblir mjuk men går att pinna på riktigt ordentligt i, samtidigt som bilens terrängförmåga gör att bilen enkelt tar sig an alla sorts ojämnheter.

Ford Ranger Raptor bortom asfalten

Ford Ranger Raptors paradgren är tveklöst terrängkörning, något vi tidigare fått erfara när vi satt den på prov både i Marocko och i Nya Zeeland. I Sverige har vi terränglagen som kort och gott innebär att man inte får köra i terräng.



*Nya Ford Ranger Raptor är betydligt bekvämare än man kanske anar.*

De som köper Ranger Raptor världen över använder emellertid bilen i terräng, inte minst kunder i länder som Australien och Sydafrika.

Även Spanien har en terrängkörningskultur och det kryllar av möjligheter att testa sin bil bortom asfaltens trygga barm.

I vårt fall bestod terrängkörning som Ford hade planerat för oss av en rad utmaningar, i syfte att visa vad en helt standardutrustad Ranger Raptor kan klara av, oberoende av huruvida kunderna kommer att utsätta bilen för det eller inte.

Ranger Raptor har även en terrängfarthållare, precis som Range Rover Sport, som innebär att man helt enkelt väljer en hastighet och därefter bara behöver styra och låta bilen sköta resten.

Vi fick även testa bilens rock crawl-funktion genom att köra över enorma stenbumlingar som såg till synes omöjlig att ta sig an med en bil, men på något sätt lyckades bilen, även om det hördes en del skrap.

Därefter vankades det höghastighetsterrängkörning, Range Raptors trumfkort. Vi fick köra på en rallyinspirerad bana i Baja-läget som dessutom innefattade ett hopp.

Gasen i botten möts av mer verkstad än man anar och de enorma sulorna och avancerade fjädringssystemet parerar allt i dess väg likt en musketör.

Även om styrningen inte ger så mycket feedback är det inga konstigheter att placera bilen i kurvorna. Det går att köra väldigt dynamiskt utan att Ranger Raptor har invändningar samtidigt som den säkerställer att man kommer runt varje kurva utan incident. Pickisen går även att sladda om man så vill.

Hoppet var rejält (som omslagsbilden antyder) men landningen var alltid mjuk, än en gång tack vare fjädringen.

Oavsett underlag går det att köra riktigt fort i Ranger Raptor, något som tveklöst är del av dess charm. Man känner sig som en ligist bakom ratten och det rör sig om en genuint kompetent busbil.

### **Summan av kardemumman**

Nya Ford Ranger Raptor är ensam i segmentet på den europeiska marknaden. Den erbjuder en annan approach till konceptet körglädje och den gör det med bravur.

Raptor förblir genuint bekväm och användarvänlig – även om fordonet är helt enormt – samtidigt som den har en busig sida som osar kompetens.



*Vi fick bokstavligen köra över stock och sten.*

Den kan ta sig an det mesta i terrängväg – och det finns även ett taktält att köpa till om man verkligen vill ge sig ut i bushen – vare sig det handlar om att navigera över stock och sten eller köra över sanddynor i rasande fart.

Det största lyftet är tveklöst den nya bensinsexan som förvandlar Ranger Raptor till det den alltid skulle ha varit.

Likt en dykarklocka klarar den av bra mycket mer än vad man rimligtvis kommer att ut-sätta den för, men det är givetvis en trygghet i sig.

Nya Ranger Raptor är överdrivet kompetent, men även sanslöst kul att ratta. Synd bara att vi har den förbannade terränglagen.

### **Ford Ranger Raptor (2023)**

**Motor:** 3-liters, V6, bensin, 292 hästkrafter, 516 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 10-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 7,9 sekunder

**Toppfart:** 180 km/h

**Vikt:** 2.454 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 5 360/1 926/2 208 mm

**Pris:** från 894 975 SEK (ink. moms)

Högsta Växelns första intryck av Ford Ranger Raptor

**Slutbetyg: 4,5/5**

Nya Ford Ranger Raptor råder bot på det största problemet med föregångaren: en motor som inte matchar bilens övriga karaktär. Den briljerar både i terrängen och på vägen.

[Lyssna på det senaste avsnittet av Dragläget, vår podcast om bilar: "Vi dränkte en bil i Stilla havet"](#).

**Läs även:** [Nya lyxiga Ford Ranger – varje hantverkares dröm?](#)



**Marcus Berggren**

## 14. Saudiarabiens fotbollsspelare får varsin Rolls-Royce

Av Marcus Berggren 27 November, 2022.

Fotbolls-VM i Qatar är i full sving och häromdagen mötte Saudiarabien fotbollslandet Argentina och vann med 2–1. Hemma på saudisk mark möttes vinsten av ett firande som hette duga och varsin Rolls-Royce till spelarna. Dagen efter segern klassades som nationell högtidsdag och samtliga medborgare i det konservativa kungadömet fick ledigt.



*Varje spelare i det Saudiarabiska herrlaget fick varsin Rolls-Royce Phantom.*

### En generös kronprins

**Kronpris Mohammed bin Salman** tyckte att vinsten var så välförtjänt att samtliga spelare i det saudiarabiska landslaget fick varsin Rolls-Royce Phantom.

Det är oklart vilken generation Phantom som kronprinsen gav till spelarna, men oavsett är det onekligen en generös gest.

Nuvarande Phantom uppdaterades nyligen och har ett grundpris på cirka fem miljoner svenska kronor.

### Rolls-Royce är ingen dålig present

Rolls-Royce Phantom har i sin nuvarande tappning en 6,75-liters V12 under huven som pumpar ut 571 hästkrafter och 900 newtonmeter.

Vi har ett antal gånger provkört Phantom och imponeras gång på gång över hur sanslöst tyst och bekväm den är.

Uppdaterade Phantom, som debuterade i maj, erbjuder även möjligheten till textilier – eller tyg på ren svenska – ett material som börjar göra comeback i dessa tider av hållbarhet.



*Statsägda oljebolaget Saudi Aramco gick med 1032 miljarder kronor i vinst under 2018. Det är första gången sedan Saudiarabiska staten köpte företaget som det går ut med sina siffror offentligt.*

### **Ingen fattiglapp**

Kronprins Mohammed bin Salman sägs vara god för närmare 190 miljarder svenska kronor.

Det innebär att han har råd att köpa 38 000 Rolls-Royce Phantom av den senaste generationen (förutsatt att han inte köper någon extrautrustning).

För en månad sedan lanserade den saudiska kronprinsen det nya elbilmärket Ceer.

Av den anledningen kanske det hade varit lämpligare att ge varje fotbollsspelare varsin elektrisk Rolls-Royce Spectre, även om Saudiarabien är ett oljeland.

Frågan är vad spelarna kommer att få om de lyckas avancera ytterligare i fotbolls-VM.

**[Lyssna på det senaste avsnittet av Dragläget, vår podcast om bilar: "Vi dränkte en bil i Stilla havet"](#)**

**Läs även: [Nya Rolls-Royce Spectre väger tre ton](#)**

**Läs även: [Recension av Rolls-Royce Phantom](#)**



**Marcus Berggren**



## 15. Vändningen: Inga Rolls-Royce till VM-hjältarna

Av redaktören bytbil 2022-11-28.

Hett spridda uppgifterna dementeras.



*Mohammed bin Salman, kronprins i Saudiarabien, och en Rolls-Royce Phantom.*

Saudiarabien stod för en av de största skrällarna i Fotbolls-VM:s historia när de slog Argentina.

Efter segern rapporterades det att kronprinsen Mohammed bin Salman skulle belöna samtliga 26 spelare med varsin Rolls-Royce Phantom. Men denna "viralvänliga" story ser ut att ha varit lögn. Nog har det blivit en hel del snackisar i fotbolls-VM.

Rent sportsligt har Saudiarabiens skrällvinst över Argentina med 2-1 blivit en av de största. Inte minst när historien fick lyxigt strössel.

De senaste dagarna har det nämligen rapporterats friskt om kronprinsen Mohammed bin Salmans påstådda belöning till spelarna. Det har hetat att han lovat alla spelare i det saudiska landslaget varsin Rolls-Royce Phantom efter deras bragd.

### **Hade kostat minst 120 miljoner**

Dessa utlägg hade ju inte drabbat någon fattig direkt. Men det är förstås hutlösa summor som krävs för att köpa in 26 stycken Rolls-Royce Phantom.

Om vi utgår från en basversion ligger den prislappen på omkring 4,7 miljoner kronor. Multiplicera detta med antalet spelare i truppen så hade det betytt en totalsumma på strax över 120 miljoner kronor.

## ”En seriös federation”

Men nu dementeras alltså dessa uppgifter av Saudiarabiens förbundskapten Herve Renard.

– Det finns ingen sanning i detta. Vi har en väldigt seriös federation och idrottsminister och det är inte rätt tid att få något just nu, säger han på en presskonferens enligt [Daily Mail](#).

Han åsyftar att det finns fler matcher att spela i mästerskapet och att lagets ambition är att ta sig vidare från gruppspellet.

Det återstår att se om Saudiarabien lyckas med det uppdraget – och kanske blir belönade i slutändan trots allt. För det vore ju ändå inte första gången. Väl?

Efter VM 1994 är det allmänt känt (trots att uppgiften är obekräftad) att Saudiarabiens Saeed Al-Owairan faktiskt fick just en Rolls-Royce efter sitt mål mot Belgien.

## Relaterade artiklar:



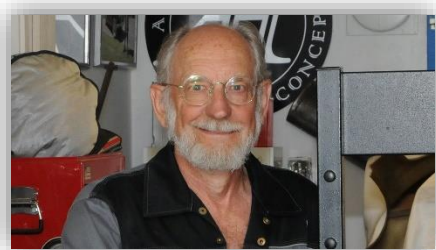
## Vändningen på bilmaknaden: ”Ser en ketchup-effekt”.



## Roger Federer bäst betald i sportvärlden – detta kör han.



## Så farliga är vinterdäck på sommaren.



## Här är "Bildoktors" nya bokprojekt: "Så många människoöden".

## Klassiker

### 16. Turbobomben från Renault

Publicerad 2022-11-29 kl 7:00. Text Mårten Carlsson.

Renault 5 Turbo var stålmusen på riktigt .



Renault 5 blev en av tidernas bästsäljare. Praktisk, enkel, ekonomisk och inte särskilt spännande.

Det sista ville man ändra på. Redan 1977 tog Marcello Gandini fram en modell som visade hur tuff en Renault 5 kunde bli och 1978 byggdes den första prototypen.

Man hade ju vid den här tiden förvärvat Alpine i Dieppe som nu fungerade som Renaults motorsportsdivision. Alpinebilarna hade varit framgångsrika i rally och nu skulle gänget i Dieppe få sätta sprätt på Renault femman.

Man siktade på rally grupp 4 och då räckte standarprylarna inte långt - Renault 5 Turbo hade inte många komponenter gemensamt med originalet. Inte karaktären heller - det här var en uppkäftig tuffing på steroider.

Nästan 25 centimeter bredare än originalet med stora luftintag som såg ut att kunna svälja småvilt. Motorn var placerad på längden där baksätet hade funnits. I grunden var det Renaults beprövade C-type motor som här var på 1,4 liter. Men efter att gänget hos Alpine fått härja fritt med den var den långt ifrån standard. Här satt både bränsleinsprutning och en rejäl Garrett T3 Turbo. Effekten gick sen genom en femväxlad växellåda från Renault 30TX vidare ut till bakhjulen. Framvagn och bakvagn var Alpines egna saker som även satt i A310.

Effekten uppgavs på 160 hästkrafter och det i en bil som vägde drygt 900 kilo.

Premiären skedde på Bilsalongen i Bryssel januari 1980 och för att klassa bilen skulle man bygga minst 400 exemplar.

Det hade man inte det minsta problem att klara av - efterfrågan på Frankrikes då hetaste bil var stor. Både bland allmoge och proffs.





Man gjorde 400 gatbilar av Turbon för att homologisera den - sen var det fritt fram att bygga racerbilar på riktigt. Turbon gick att få i en mängd varianter beroende på vad man skulle köra med den. Dessa kom med motorn borrarad till 1,5 liter och ett grundutförande på 180 hästkrafter, men det skulle snart bli mer.

Grupp 4 omvandlades till Grupp B och här ville Renault med och leka. Nu tog man fram den ultimata renaultfemman - Maxi Turbo. 20 bilar gjordes av den absoluta värstingen. Med en 2,1 litersmotor med ännu större turbo och intercooler var man upp på 350 hästkrafter. 1984 ställde man även upp i Supertouring championship på bana och då kramade man ur hela 385 hästar ur motorn.

På utsidan skiljde sig inte mycket, den kaxiga looken behölls intakt.

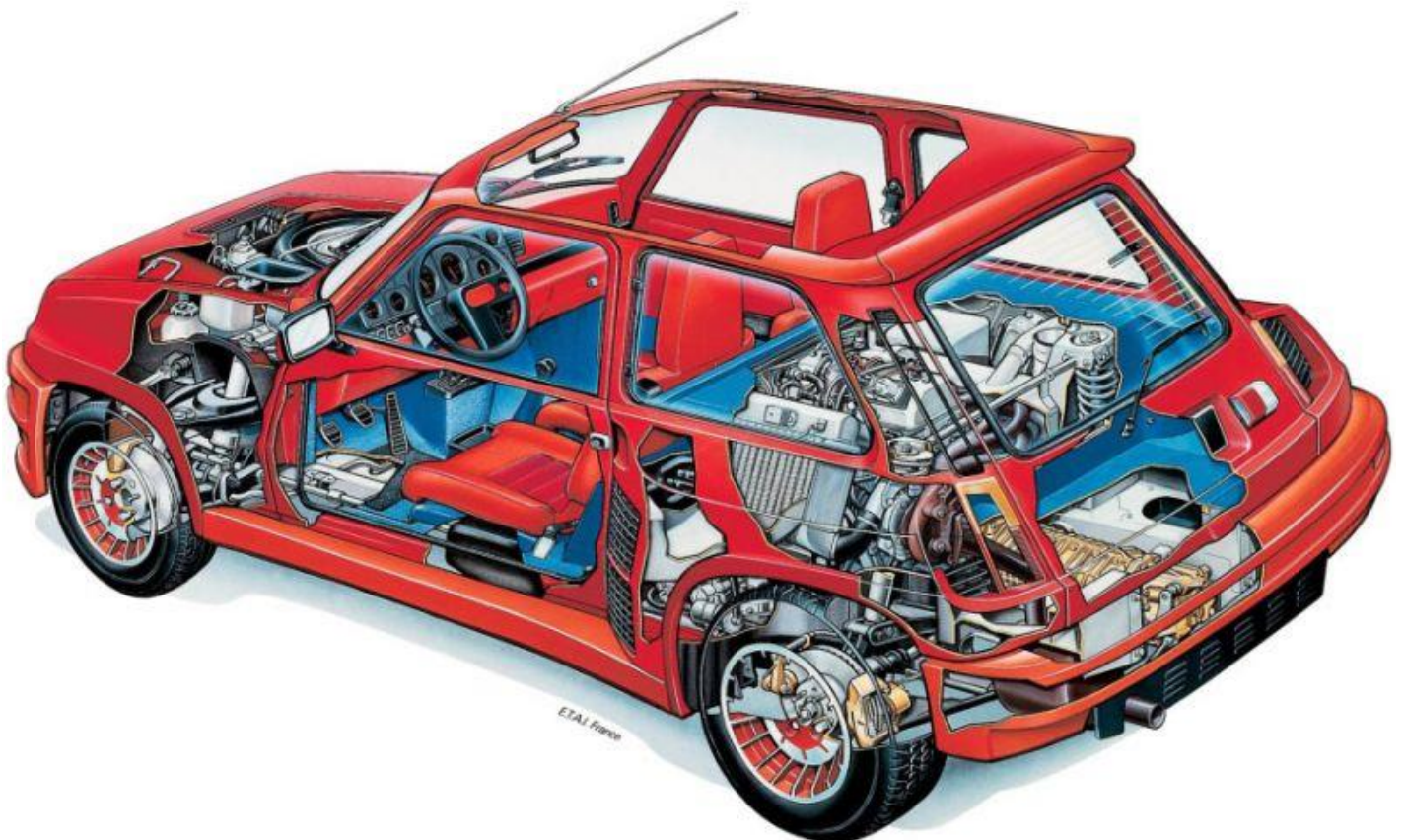
Men inuti var den betydligt nedonad. Den första Turbon hade varit lite för spektakulär och ganska dyr.

Många av de mer extrema delarna i chassi och motor byttes nu ut mot standarddelar från hyllan. Effekten var samma som på föregångaren men med lite mindre vridmoment. Vikten ökade också, Turbo 2 vägde 970 kilo. 0-100 avverkades på 7,7 sekunder - nån dryg sekund långsammare men var 1984 ändå bland de snabbaste bilarna man kunde köpa.

Borta var även den klatschiga specialinteriören som hade designats av Marcello Gandini hos Bertone. Nu ersattes den av standardinteriören från Renault 5 Alpine. Här fanns elhis-sar, radio och annat som visade att det här var en civiliserad bil trots allt.



*De två färgerna som fanns att välja på var blått eller rött*



*När man klarat av vad man skulle med Renault Turbon hade man byggt hela 1820 stycken i den första serien. Nu kom en ny modell kallad Turbo 2.*



Turbo 2 byggdes huvudsakligen i Belgien och inte hos Alpine. När den sista rullade av bandet 1986 stannade räkneverket på 3 167 bilar. Totalt gjordes 4 987 stycken av Renaults turbomonster.





## 17. Quiz: Testa dina Volvo-kunskaper!

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-11-25 kl11:12.

Nu kan du bevisa att du kan mer om Volvo än dina kompisar.



Quiz: Testa dina Volvo-kunskaper!



Quiz: Testa dina kunskaper om Volvo!

## 18. Rony skapade bilden av Saab

Publicerad 2022-11-29 kl 14:30. Text Björn Meyer.

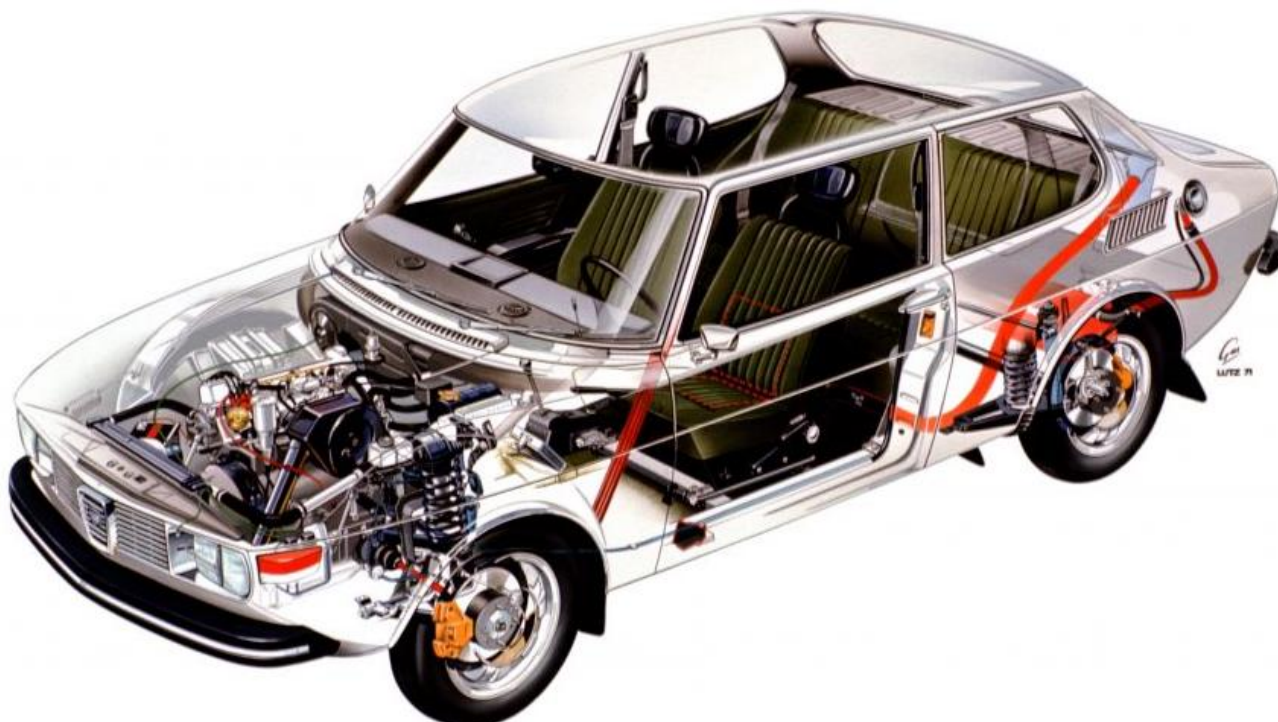
När Saab växlade upp med 99:an togs illustratören Rony Lutz in som förstärkning. Hans manér blev synonymt med Saab.



Saab 99 hade presenterats ett halvår tidigare och arbetsbördan hade ökat högst väsentligt. Chef var Gunnar Abel Sjögren, signaturen GAS, bland Saabentusiaster kanske mest förknippad med sina precisa svartvita tuschteckningar i boken "Saab för Saab". Staben kring Gunnar A Sjögren bestod av fem personer och han gjorde själv alla illustrationer för alla marknader, alltid inneslutet i ett kompakt tobaksmoln. Rony började i maj 1969 och det var full fart.

Sammanläggningen av Saab och Scania var på upploppet och strax flyttades avdelningen till Södertälje, där Rony fick en alldeles egen – skrubb.

– Jag är egentligen inte så bra på att läsa ritningar. Och ritningarna var ändå alltid för stora för mitt lilla kontor. De fick mitt skrivbord att försvinna, säger Rony med ett skratt.





Ronys intuition för teknik och hans envishet styrde arbetet mer än ritningarna, och en nära kontakt med tekniker och konstruktörer.

Han lärde sig snabbt, med ett manér som kom att skilja sig från kollegernas, kalla det en teknisk mjukhet, en poetisk ton mitt i all hårdvara. Stilen märks redan från början i ett antal förklarande illustrationer av 99:ans karosstruktur.

Rony Lutz sätt att presentera teknik och design kom med tiden att bli synonymt med Saabs hela väsen, både internt i organisationen och i kommunikationen utåt till återförsäljare och kunder. Rony gav oss alla bilden av Saab.

Läs en längre intervju med Rony Lutz och se mängder av hans skickligt utförda illustrationer i senaste numret av Klassiker – i butik nu. Eller köp den här i vår webbshop och få den hemsänd med posten!



*Rony Lutz*



## 19. Erskine 1927

Av admin december 29, 2018.

Maskinöversatt från engelskan.



**Motor:** 17hk 146 cu. **Continental** sexcylindrig treväxlad manuell växellåda.

Främre och bakre halvelliptiska bladfjädrar Fyrhjuliga trumbromsar.

**Axelavstånd:** 108"

**Endast fyra (4) är kända för att existera: den här i Ontario, en i Argentina, en i Österrike, en i USA.**

Från South Bend, Indiana, kom en bil som var direkt riktad till massorna och erbjöd komfort, prestanda och prisvärdhet men ändå inte offrade kvalitet ett dugg. Introducerad av och uppkallad efter **Studebakers** president, Albert Russell Erskine, gjorde den ekonomiska Erskine sin formella debut i slutet av 1926, men inte i USA. Den debuterade på **Grand Palais** i Paris, där den officiellt utropades till showens hit och sedan iväg till **Olympia Motor Show** i London, där rubriker proklamerade den som "det största värdet i brittisk historia."

De stämde alla – aldrig tidigare hade så mycket erbjudits i en bil till ett så lågt pris. Erskine drivs av en 146 kubiktum Continental-sexa och var en bil som talade om klass och elegans till ett pris långt under sina motsvarigheter. Kanske gjordes det största intrycket av dess styling, som kom med tillstånd av den berömda Ray Dietrich, vars namn också var synonymt med andra storheter som Packard och Duesenberg.





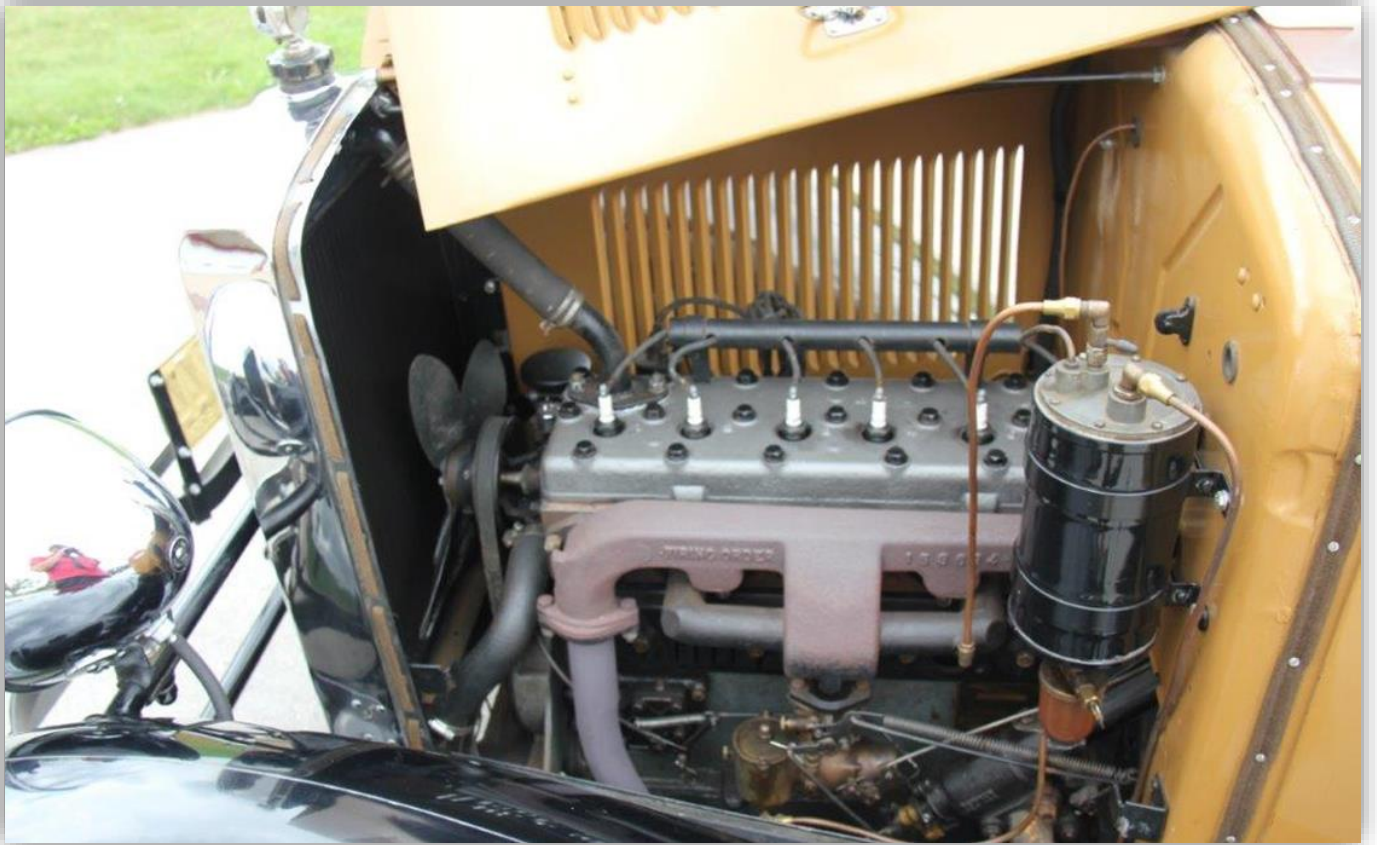
Även om Erskine var en smash i Europa, lade introduktionen av Henry Fords fyrcylindriga modell A ett spjäll på försäljningen av Erskine i USA, och 1930 hade både Chevrolet och Ford en lågprisbil för massorna. Erskine försökte tävla, men med endast 22371 bilar byggda för 1930 skulle det visa sig vara en svår strävan. Bilen som hade orsakat en sådan uppståndelse i Europa absorberades i Studebaker-linjen och Erskine-namnet gick in i bilhistoriens annaler

### Det brusande tjugotalet

The Roaring Twenties var en tid av överflöd och extravagans, tiden för flappers, korta kjolar, badkarsgin och i allmänhet helt enkelt överindulgence. Det kan också kallas den första guldåldern för den amerikanska bilen, särskilt lyxänden av verksamheten. Namn som "Three P's" (Pierce-Arrow, Peerless och Packard) var amerikanska bilkungligheter som hölls hov. Tillsammans med bland andra Rolls-Royce och Duesenberg gjorde dessa biltillverkare chassi för de blomstrande anpassade bussbyggarna som **Brewster, Dietrich, LeBaron** och **Rollston** som avslutade dessa klassiker för chaufförerna i deras välbärgade kundkrets. Medan resten av befolkningen också betjänades med **Fords Model T** och 1928 avtäcktes **Model A** medan **General Motors, Chrysler** och independents täckte balansen på marknaden.

"Under denna period blev bilbranschen mer standardiserad med förbränningsmotorbilar som kom att dominera. "År 1919 var 90 procent av de sålda bilarna öppna. 1929 hade 90% tak. Motorutveckling fortsatte i snabb takt med flerventils överliggande kamaxelmotorer som producerades i high end och V-8, V-12 och till och med V-16-motorer som producerades för de ultrarika. I slutet av årgångsperioden (1929) uppfanns härdat glas.

Under denna tid måste det faktum att bilar nu hittades överallt (låga priser och avbetalningsförsäljning gjorde det möjligt för fler att ha råd med en) motorvägar göras användbara av förare. Även vägmärken måste standardiseras, kartor blev vanligare, motorvägarna själva förbättrades.



1909 lades den första milen betongväg i Detroit som en demonstration och på tjugotalet kunde fler och fler asfalterade vägar avnjutas. I USA sades det att en republikansk regering lade betongvägar medan en demokratisk lade asfalt. Vid tjugotalet var transkontinentala motorvägar i drift och Dixie Highway-nätverket byggdes för att transportera Snow-Birds till Florida för vintern.

Så när saker och ting blev bättre, vilka andra hinder måste förare under denna period övervinna: Den här författaren minns en äldre herre som minns att han och några vänner tog en ny modell A (så strax efter 1928) på en bilresa till från Detroit till Chicago och de hade ett däck som tog sig **hela vägen till Chicago** utan att gå platt! De hade elva flator på de andra däcken men det ena däckets tog sig hela vägen. Det var många år senare och han hade fortfarande glimten i ögat när han berättade historien. Han var fortfarande förvånad!

H.A. Tarantous, chefredaktör för MoToR Member Society of Automotive Engineers skrev att antalet amerikanska personbilsbyggare minskade från 175 år 1922 till 70 år 1925. Det antalet minskades ytterligare till 44 år 1929. Många tillverkare kunde inte "hålla jämna steg med större produktionsenheter" och fallande priser."Detta skulle fortsätta att vara sant under resten av perioden fram till och med den ekonomiska klippan som stavade undergång för så många under den stora depressionen.

Det gjordes många fina namnskyltar då för den drivande allmänheten som inte kan ses på vägen längre men kan ses här i **Lang Collection**. Dessa inkluderar "Car Beautiful" 1926 Franklin, "Greatest Value" **1927 Erskine** och kanadensaren byggd **1929 Oakland**. Och även om de var och är fina exempel på perioden, kunde deras tillverkare av en eller annan anledning inte konkurrera och så gick de in i Annals of Automotive History. De var alla utformade för att vara ägardrivna och njöt och de fortsätter att vara ägardrivna och njöt till denna dag!

**SLUT**