



Essex Super Six 1928

- 1. Provkörning Kia Sorento Hybrid**
- 2. Så klarar elbilarna 40 minusgrader**
- 3. Nytt bottenrekord för vätgasbilar**
- 4. Ljuger bilindustrin om risk för miljardböter**
- 5. Dolda finesserna i Sveriges vanligaste bil**
- 6. Volvos oväntade patent ska öka räckvidd i elbilar**
- 7. Valiant var jänkaren som blev en superhit i Sverige**
- 8. Kurtis Sport**
- 9. Essex Super Six**
- 10. Fredagsfilmen**

Teknikens Värld

1. Provkörning Kia Sorento Hybrid

Publicerad 5 jan 2025 kl 06.58

Om man tar bort räckvidden på el och sänker priset, är Kia Sorento fortfarande lika intressant för den svenska marknaden? Vi provkör den konventionella hybriderna, som inte kommer till Sverige, och överraskas.



Linus kör instegsvarianten av Kia Sorento som inte kommer till Sverige. Rätt eller fel?

Nuvarande **Kia Sorento** lanserades 2020 och fick sedan **en större uppdatering** under 2024. Designförändringar exteriört och nya skärmlösningar interiört, där ligger de stora förändringarna. Vi har tidigare **provkört laddhybridversionen** och det är tydligt att Sorento fortfarande är en ytterst kapabel familjebil som imponerar med sina praktiska drag. Det är inte lätt att kombinera vettig räckvidd (55 km för laddhybriderna) med ett sjusitsigt utförande och goda lastmöjligheter. Dessutom med ett totalformat som är förhållandevis kompakt. Vad jag menar är att Sorento inte är enorm, total längden 482 centimeter gör knappast Sorento till en bjässe. Här har **Kia** lyckats, dessutom med komforten bevarad. Det går att sitta i de två bakersta sätena även för vuxna. Kanske inte några längre sträckor, men det fungerar som nödsäten.

Det här är nytt

Skärmlösningen. Den stora, välvda skärmen med digital lösning för både instrumentering och den 12,3 tum stora skärmen mitt i bilen känns igen från EV6 och EV9.

Hybrid. Litet batteri på 1,49 kWh som laddas av bilen ska hjälpa till. Räcker det för att ge låg förbrukning?

Mer inklädd undersida. Ska hjälpa till att sänka luftmotståndet och sänka förbrukningen.



Men det är en rejäl säck pengar som ska fram för att köpa en Kia Sorento Plug-In Hybrid. Sedan uppdateringen i somras lyder prislappen 619 900 kronor. Därför var det intressant att provköra den billigare hybridversionen, trots att den inte erbjuds i Sverige. prisskillnaden i Storbritannien är ungefär 70 000 kronor (beroende på valutakursen) i dagsläget till hybridversionens fördel. Och frågan är – borde den erbjudas hos oss?

På papperet är nackdelen med hybridmodellen att den inte går att köra på enbart el, fördelen är det lägre priset och hybriddriften som borde kunna ge hyfsat låg förbrukning. Bilen vi provkör är av lägsta utrustningsgrad, vilket bland annat innebär 17-tumshjul med däck i dimension 235/65 R17 jämfört med 235/55 R19 för laddhybriden. Det är lite ovant att se en Sorento med så hög däck sida, men varför inte?





Den 1,6 liter stora förbränningsmotorn får bitvis jobba hårt, det märks på förbrukningen.

Förarmiljön är modern med rent digital instrumentering, där ligger en stor del av förändringen med uppdateringen. Och det fungerar bra, inte minst den trådlösa uppkopplingen av Apple CarPlay till den 12,3 tum stora skärmlösningen. I övrigt följer förarmiljön samma praktiska inställning som Sorento gjort sedan 2020 med rejäl förvaring i mittkonsolen och många laddmöjligheter. Två usb-c ladduttag till förare och passagerare, två till andra raden och ytterligare två i bakersta raden. På minuskontot? Många små knappar i ratten och framför allt pianolackerade dekorpaneler, men i övrigt är det väldigt lätt att trivas i Sorento. Stolarna i vår bil är de enklaste som erbjuds med manuell justering och jag sitter bra, körställningen blir bra och komforten över tid fungerar bra. Ljudnivån är mitt emellan, varken bullrig eller tyst.

Så hur är den att köra med hybriddrivlinan? För det första ska vi nämna att det handlar om samma 1,6 liter stora bensindrivna fyrcylindriga turbomotor som i laddhybriden (med annat effektuttag), fast här kombinerad med en mycket svagare elmotor i transmissionen och ett batteri på 1,49 kWh monterat under framstolarna. Total effekt anges till 212 hästkrafter och vridmomentet till 367 Nm. Laddhybriden anges till 253 hästar, men liknande vridmoment. Dock skiljer accelerationssiffrorna, Sorento Hybrid behöver 9,7 s för sprinten 0-100 km/h medan laddhybriden behöver 8,8 s.



Kia Sorento är praktisk ut i fingerspetsarna, vilket mittkonsolen är ett ypperligt bevis på.



Det är imponerande att Kia lyckas trola in sju vettiga sittplatser på bara 482 centimeter längd.

Motor och drivlina i Sorento Hybrid är av tydlig brukskaraktär. Den gör sitt jobb, men den får slita en del och den låter en del. Kraftutvecklingen är knappast övertygande från lägre varvtal och det märks att turbon får jobba mycket redan vid normal körning. Dessvärre blir detta ofta effekten med en mindre motor i en större bil, något som dessvärre även reflekteras i förbrukningen. Under drygt 30 mils mätning, med fördelning 70/30 landsväg/motorväg kört enligt hastighetsbegränsningarna, drar bilen en liter milen. Kia uppger 0,67 l/mil för blandad körning enligt WLTP och det är tydligt att WLTP-testmetoden inte klarar av att fånga upp den här typen av bekymmer.

Förbrukningen skaver, så borde det inte vara. Men tidigare laddhybridversionen har i test- och provkörningar visat sig vara törstig när batteriet är tomt. Problemet med hybridversionen är att det inte går att köra några sträckor på enbart batteridrift och effekten av hybriddriften lyser med sin frånvaro.

Väguppträdandet blir lite sävligare på grund av 17-tumshjulen, det märks lite extra i rondeller och vid av- och påfarter från motorvägen. Bilens inställning kan även sägas vara lite mer tillbakalutad, ingen större skada skedd. Men bilen är faktiskt stötigare än väntat och det är främst mindre ojämnheter som märks tydligare. Det är lite märkligt, jag trodde bilen skulle gå mjukare med 17-tumshjulen. Det känns nästan som att hybridversionen, som är lättare med tjänstevikt på 2 030 kg, fortfarande har inställningen för den tyngre laddhybriden (tjänstevikt 2 211 kg).

Den hårdare gången är lite oväntad och klär inte bilen. På de största vägarna med bäst underlag rullar Sorento på fint, men på sämre vägar i stadstrafik i lägre hastighet sticker det stötigare uppträdandet ut.

Jag hade hoppats se mer effekt av hybridiseringen och en riktigt komfortabel gång. Förbrukningen är för hög och med koldioxidutsläpp från 153 gram per kilometer blir skatten ett hårt slag under de tre första åren. Där äts en stor del av kakan upp med det lägre priset, dessvärre. Så borde Kia Sverige ta hit bilen? Nej, jag tror faktiskt att de har tagit rätt beslut i att låta bli.

Kia Sorento Hybrid

Pris: £42 995 (motsvarar 595 481 kronor med dagens valutakurs), säljs inte i Sverige.

Motor: Bensin-el. 4-cylindrig tväreställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 75,6/89,0, cylindervolym 1 598 cm³. Max effekt 177,5 hk (131 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 265 Nm vid 1 500–4 500 r/min. Max systemeffekt 212 hk (156 kW), sammanlagt vridmoment 367 Nm. Batteri 1,49 kWh.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 235/65 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 282, längd 482, bredd 190, höjd 170, spårvidd f/b 164/165. Markfrigång 18. Tjänstevikt 1 959, maxlast 681, max släpvagnsvikt 1 110. Tank 67. Bagagevolym (VDA-liter) 813–1996 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,7 s, toppfart 182 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,56 l/mil. CO₂ 153 g/km.

Garantier: Nybil 7 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, vagnskada 5 år.

Skatt: 9 406 kronor per år de första tre åren, därefter 1 284 kronor per år.

Rivaler:



Kia Sorento Plug-In Hybrid

Även laddhybriden blir törstig när elen är slut. Men fördelen är att du kan köra 5,5 mil på el och rätt använd kommer du att köra merparten av din körning på el.

Pris: 619 900 kronor.



Tesla Model Y Long Range RWD 7-sits

Känns som byggd av billigare delar än Sorento, men trots det vinner den test efter test. Trevlig att köra och väldigt rymlig. Nu dessutom sjusitsig.

Pris: 662 670 kronor.

2. Så klarar elbilarna "finska frysboxen" med 40 minusgrader

Publicerad 4 februari 2023 Text Erik Söderholm

När det blir riktigt kallt kan alla bilar ha svårt att starta. Men de fem elbilarna som ingick i norska elbilsföreningens test klarade utmaningen ganska bra – med vissa undantag.



Att elbilens räckvidd blir kortare på vintern är inget nytt – kallt väder påverkar batteriet och förbrukningen blir högre. Tidigare i veckan kom ett [nytt räckviddtest](#) från norska organisationen NAF, där även Vi Bilägare deltog. Där kördes bilarna i ned till 19 minusgrader. Men hur klarar sig elbilarna när det blir ännu kallare än så? Det har [norska elbilsföreningen](#) testat.

Testet gick ut på att placera fem elbilar i en särskild "frysbox" på en testanläggning i Finland under natten. Temperaturen gick ned till omkring 40 minusgrader som mest. Testet gick alltså inte ut på att mäta räckvidden, utan att se om bilarna över huvud taget gick att starta.

– Både Renault Megane E-Tech och BMW iX1 kunde väckas, få vindrutorna isfria, fixa acceptabel kupévärme och sedan köra ut ur kylrummen, säger testchefen Ståle Frydenlund.

En anledning till att Renault var så effektiv kan enligt honom vara att det lilla 12-voltsbatteriet kan ha underhållsladdats av högvoltsbatteriet under natten.

Kia Niro och Nissan Ariya kunde väckas efter att ha placerats i frysboxen under en natt, men efter en stund blev det bara svart och bilen stängdes av. Kia höll igång i elva minuter, Nissan bara fyra. Ännu sämre gick det för MG 4 där 12-voltsbatteriets spänning sjönk till kritiskt låg nivå. Även högvoltsbatteriet blockerades i 40 minusgrader.

– Det är så klart förståeligt om alternativet är bestående skador på batteriet, säger Ståle Frydenlund.



Testerna utfördes på en anläggning i Finland.

Enligt honom är alltså 12-voltsbatteriet som oftast ställer till med problem när det blir riktigt kallt. Det lilla batteriet ska ha rätt spänningsnivå. Men enligt testchefen står det klart att elbilarna ändå klarat utmaningen ganska bra.

– Det är större chans att starta en elbil än en fossilbil när det är så kallt som i det här testet. Elbilens 12-voltsbatterier behöver inte ge ström åt glödstift och startmotor som ska starta en dieselmotor. Men det finns ändå anledning att underhållsladda 12-voltsbatteriet i elbilen om man kör täta och korta turer i mycket kallt väder.

SÅ PÅVERKAS BATTERIET

Uppmätt spänningsnivå i volt före och efter testet.

Bilmodell	Kväll	Morgon
Kia Niro EV	12,72	11,72
BMW iX1	12,84	14,8
MG 4	13,72	3,15
Nissan Ariya	14,47	11,42
Renault Megane E-Tech	14,98	15,12

Källa: [Norsk elbilforening](#)



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



”Det förbannade bilbatteriet är min värsta fiende”



Rekord för Tesla i vinterns stora räckviddstest



BMW:s elbil imponerar på vintern: ”Överlägset bäst”



Så länge kan elbilen stå på ”tomgång” på vintern

3. Nytt bottenrekord för vätgasbilar – så få säljs

Av Dexter Svärd Huss

2 januari 2025 kl 16:08

Vätgasbilar skulle vara framtiden. Men nu floppar försäljningen totalt. Toyota rapporterar nu en extremt låg försäljning global försäljning av sin vätgasbil.



Många hade hoppats på vätgasbilar. Men framtidens bilar verkar främst ha batterier. Elbilstekniken går snabbt framåt. Idag behöver vissa elbilar exempelvis bara ladda i en kvart för att sedan kunna köra hundratals kilometer. Dessutom ligger laddstationerna tätt numera. Vätgasbilarna ser ut att förlora matchen mot elbilar. En av de populäraste vätgasbilarna, Toyota Mirai, har haft rekordlåg försäljning.

I november lyckades japanerna bara sälja 134 Toyota Mirai i hela världen, **enligt Inside EV:s**. Kalifornien är den enda delstaten i USA som har en utvecklad infrastruktur med vätgasstationer. Men sedan Shell meddelat att de kommer att stänga alla sina stationer har situationen för Mirai försämrats rejält i USA.

Priset för vätgas är just nu omkring 380 kr per kilo i Kalifornien. Köper man en Toyota Mirai ingår gratis tankning upp till 165 000 kr eller i sex år beroende på vad som inträffar först. Eller i tre år om man leasar. Många har kört sina bilar fram tills erbjudandet tar slut. Varefter de försöker att bli av med bilen.

Att betala omkring 2000 kr för att kunna köra 500 km är för många ohållbart. Under hela året har Toyota endast sålt 1702 vätgasbilar i hela världen. I Sverige är endast 12 stycken av den senaste modellen registrerade, enligt **car.info**. De används som hyrbilar av Toyota.



Även om försäljningen aldrig har gått särskilt bra för Mirai är nedgången ändå markant. År 2021 sålde nästan 6000 bilar. År 2023 sålde de 4023 bilar. En av de huvudsakliga hindren för vätgasbilar är logistiken och ineffektiviteten i processen för att producera vätgas. Det är dessutom väldigt energikrävande att lagra och transportera vätgas.

Samtidigt verkar hoppet för vätgasbilar inte vara helt ute. Honda tillverkar vätgasmodellen **CR-V eFCEV** som är både vätgasbil och laddhybrid. Försäljningsciffrorna är dock okända. Honda använde sig av en liknande strategi genom att erbjuda omkring 330 000 kr i vätgaskrediter för att leasa fordonet.

LÄS MER:

- [Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai](#)
- [Trots få elbilar – Toyota slår försäljningsrekord i år](#)
- [Toyota byter fokus: ”Inte lyckats med vätgasbilar”](#)
- [Så vill Toyota öka till 600 000 elbilar år 2025](#)
- [Toyotas nya ”superbatteri” testas för fullt](#)
- [Toyotas vätgasbil reas ut med 410 000 kr i rabatt](#)



Dexter Svärd Huss

Dexter Svärd Huss är utbildad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio.

4. Nya utsläppsregler – ljugar bilindustrin om risk för miljardböter?

Av Carl Undéhn

27 dec 2024

De senaste månaderna har bilbranschen diskuterat de nya utsläppsreglerna för person- och transportbilar som börjar gälla inom EU från nästa år.



För personbilar gäller då att genomsnittet för utsläppen från alla bilar en tillverkare säljer sänks från dagens 116 till 93,6 gram koldioxid per kilometer. För varje gram som överskrider det måste tillverkaren betala omkring 1.000 kronor per såld bil.

Kort innan de nya reglerna börjar gälla har röster höjts för att skjuta upp eller helt slopa skärpningen. Luca de Meo, som både är ordförande för biltillverkarnas intresseorganisation ACEA och chef för Renault, **varnade tidigare i år** för att de nya reglerna kan innebära att biltillverkarna tvingas betala böter på upp till 15 miljarder euro. Liknande uppgifter ska finnas i en rapport som uppges cirkulera bland EU-parlamentariker och användas som argument för att skjuta på reglerna om skärpta utsläppskrav.

Men en ny rapport från lobbyorganisationen **Transport & Environment** visar att det är ett argument som inte är förankrat i verkligheten. Orsaken uppges vara att beräkningen som kommer fram till risken för 15 miljarder i böter baseras på hur bilförsäljningen såg ut under 2024. Ett år då de mindre och billigare modellerna som väntas driva på försäljningen av elbilar ännu inte kommit ut på marknaden.

”Att använda data från 2024 års bilförsäljning för att beräkna 2025 års straffavgift är som att bedöma en idrottares prestation i ett mästerskap baserat på deras träningspass året innan. Idrottaren sparar sin bästa insats till det faktiska evenemanget, precis som biltillverkare strategiskt anpassar försäljning och efterlevnadsåtgärder för att uppfylla lagstadgade tidsfrister”, skriver Transport & Environment.

Sammanfattningsvis kommer organisationen fram till att beräkningen med siffror från 2024 inte är representativ för hur marknaden kommer se ut under nästa år. Transport & Environment kommer i stället fram till att biltillverkarna knappast kommer behöva betala några böter alls. Och även i ett värsta fall kommer de som mest uppgå till en miljard euro.

”Det är djupt oroande att kritiska debatter om framtiden för en av EU:s viktigaste klimatregleringar drivs av så bristfälliga argument”, skriver Transport & Environment.

Organisationen trycker också på det faktum att biltillverkarna har vetat om beslutet om skärpningen av utsläppsregler sedan 2017 och med det haft gott om tid att förbereda sig. Bland annat Stellantis-koncernens tidigare chef Carlos Tavares har bland annat sagt att de gjort just det och inte behöver oroa sig för böter.



Relaterat innehåll:



Nytt rekord för elbilar i Norge – och kinesiska märken växer



Siffror visar: Teslas dominans på elbilsmarknaden minskar

5. Dolda finesserna i Sveriges vanligaste bil

Av William Karlsson

3 januari 2025 kl 20:03

Sveriges vanligaste bil har flera dolda finesser som är helt okända för de flesta. En del av funktionerna är faktiskt väldigt användbara i många situationer. – Ofta kan man äga en bil i flera år utan att känna till alla bilens funktioner, säger en av grabbarna från Vparts.



Sveriges absolut vanligaste bilmodell är Volvo V70. Bilen är enormt populär i de svenska stugorna och i dag finns det över 260 000 V70:or ute på vägarna i Sverige. Men det många inte vet är att modellen har några mindre kända finesser. Några som valt att uppmärksamma detta är grabbarna från den svenska Youtubekanalerna "Vparts".

– På V70 finns det en hel del tips och tricks som är användbara, säger en av grabbarna från Vparts.

Den första dolda funktionen V70 har handlar om att du inte behöver hålla in knappen för tanklocket tills du hör ett klickljud. Du behöver faktiskt bara klicka på knappen en gång för att locket ska öppnas.

– För att öppna behöver du bara klicka en gång, säger mannen från Vparts.

Om tanklocket inte går att öppna på det vanliga sättet har du faktiskt ett alternativ till. Det finns nämligen en gömd grön spak i bagageluckan som du kan dra i för att öppna locket. **Vparts** tipsar även om att det faktiskt går att fälla ryggstödet på den främre passagerarstolen. Detta gör att V70 är en utmärkt bil för att frakta de allra längsta sakerna.

– Då har vi massor med utrymme att kunna lasta bilen, säger en av grabbarna från Vparts.



FILM: https://youtu.be/SHWu13-F_qQ

En annan finess V70 har är att du kan fälla ner fönsterrutorna med hjälp av bilnyckeln. Detta gör du enkelt genom att hålla in olåsknappen. Om du vill stänga rutorna kan du dessutom göra det genom att hålla in låsknappen på bilnyckeln.

– Då öppnas alla rutor och bilen vädras utan att du har kommit fram till den, säger mannen från Vparts.

Om du ska parkera din V70 vid ett trångt utrymme kan du enkelt fälla in backspeglarna genom att klicka på knapparna för spegeljustering samtidigt. Det finns även ett enkelt knep för att torkarbladen inte ska frysa fast. Det du gör är att sätta igång tändningen och sedan slå av den för att snabbt dra igång vindrutetorkaren. Torkarbladen kommer då att fastna i högsta läget.

– Nu kan du enkelt byta torkarbladen på plats eller fälla upp dem för att undvika att de fryser fast, säger mannen från Vparts.

Du kan se alla Vparts finesser och hur de fungerar i klippet som finns i artikeln. V70:s bilnyckel har dessutom en annan **hemlig funktion som vi har skrivit om tidigare**.

LÄS MER:

- [Okända funktionen i Sveriges vanligaste bilnyckel](#)
- [Sveriges bilar rekordgamla – den är vanligast](#)
- [Sista chansen att köpa "ny" Volvo V70 – se otroliga skicket](#)
- [Nästan okörd Volvo V70 säljs: "Häpnadsväckande nyskick"](#)
- [Teslas nyhet: Låser finesser i bilen efter 8 år om...](#)
- [Bilarna som skrotas mest och minst i Sverige – lista](#)



William Karlsson

6. Volvos oväntade patent ska öka räckvidd i elbilar

Av Maths Nilsson 5 januari 2025 kl 19:37

Här är Volvos nya otippade patent för att öka räckvidden på elbilar. Värmen i bilen riktas utåt



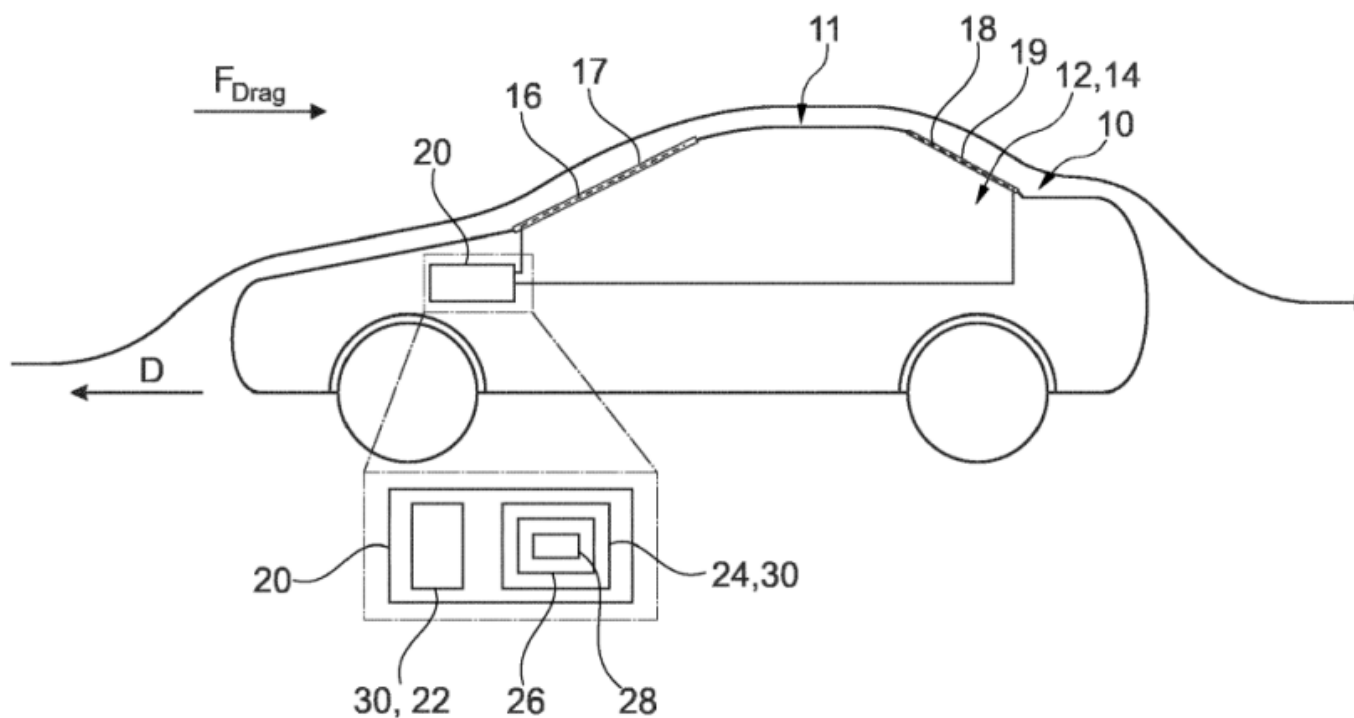
Biltillverkarna lägger ner enorm möda på att försöka förbättra räckvidden hos nya elbilar. Några mil extra är ett försäljningsargument som kan få köparna att välja ett bilmärke framför ett annat. Nyckeln är ett lågt luftmotstånd, då det har väldigt stor inverkan på effektiviteten hos en elbil.

Nu kommer Volvo med en oväntad innovation för att minska bilens luftmotstånd och förlänga räckvidden. Genom att använda värmen i bilen ska bilen bli halare genom luften. Carmoses avslöjar att Volvo Cars lämnat in en patentansökan till [European Patent Office](#) om att värma upp bilens utsida med hjälp av värmesystemet i en elbil. Varmare luft har en lägre densitet än kall luft, därmed minskar luftmotståndet om bilens yttre är varmt.

– Metoden innefattar att få ett fordonsvärmesystem att värma upp åtminstone en del av fordonets yttre yta. [...] Värmesystemet kan redan vara tillgängligt. Uppvärmning av en del av fordonets yttre yta har effekten att ett gränsskikt av vätska, t.ex. luft, som är placerat intill fordonets uppvärmda yttre yta också värms upp, skriver Volvo i sin patentansökan.

Enligt Volvos ingenjörer är det ett säkert sätt att öka effektiviteten.

– Följaktligen reduceras en densitet av vätskan i gränsskiktet. Eftersom motståndet är en funktion av vätskans densitet i gränsskiktet, minskar uppvärmning av fordonets yttre yta motståndet. Sammantaget erbjuder denna metod ett enkelt och pålitligt sätt att minska luftmotståndet och därmed öka effektiviteten hos ett fordon, skriver Volvo Car i patentet.



Men att värma upp hela karossen skulle vara för energikrävande. Volvo planerar därför att inrikta sig på att ha en varm vindruta och bakruta. Exakt hur det ska gå till berättar inte Volvo, men patentet antyder att bilens befintliga värmesystem används. De har heller inte berättat hur mycket räckvidd anordningen kan tillföra. Vid varmt sommarväder kommer systemet knappast att fungera.

LÄS MER:

- [Volvos nya patent – ska ge renare dieselmotor](#)
- [Carup avslöjar: Volvos kommande elbilar får växellåda](#)
- [Så ska Audis uppfinning bota räckviddsångest](#)
- [Skrällen: Audi tar patent på bastu i bilen](#)
- [Volvos nya uppfinning: Idiotsäker blinkers](#)
- [Volvo kopierar Tesla – tar patent på eget...](#)



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

7. Valiant var jänkaren som blev en superhit i Sverige

Publicerad 3 januari 2021 (uppdaterad 29 november 2024) Text Calle Carlquist

En "Valle", det visste alla med minsta bilintresse på 1960-talet vad det var



Chrysler Valiant var den mest framgångrika USA-bilen någonsin i Sverige, man såg dem överallt.

I dag, fem decennier efter nedläggningen av den generations Plymouth/Chrysler Valiant som finns på bilderna här, är modellen fortfarande en inte alldeles ovanlig syn på vägarna. Taxi körde Valiant. Polisen körde Valiant, både civila och krigsmålade. Mellanmäktiga män i karriären i Mellerud körde Valiant.

När tiden var inne kom sedan raggarna i varje svensk håla från norr till söder för att köra – och köra sönder – varje Valiant de kunde få tag i. Fortfarande finns det lyckligtvis ett och annat oraggat exemplar kvar och de vårdas ömt.

Den enkla, stilrena karossen gav goda innerutrymmen och bra sikt. Interiören hade tilltalande färger och material, bilen kändes fräsch under de drygt fyra år denna generation fanns i produktion – och gör det fortfarande.

Front, bakparti och en del dekor ändrades försiktigt under åren, men den rejäla uppbyggnaden och den lätt lutande raka sexan behölls – en maskin som för övrigt hör till de mest driftsäkra som över huvud taget konstruerats.

Konkurrenter saknades inte. Från USA kom Ford Falcon, ytterst konventionell den också men med aningen flashigare linjer. Chevrolet Corvair med sin svansmotorsexan av boxertyp och tvålökkarross var mer ett kuriosum hos oss.

Mercedes-Benz 190 och Opel Kapitän var naturliga europeiska konkurrenter. Här var väl den senare en besvärlig nöt att knäcka, "Kappan" var ju minst lika rymlig och susade fram precis lika flott med sina raka sexan under huven – dessutom var den tyska designen i amerikansk stil lite "rikare" i folks ögon.



De allra flesta Valiant av andra generationen som kom till Sverige var inte sammansatta i USA – de monterades av byggsatser på Kaisers gamla fabrik i Rotterdam, Holland. Modellen har länge spelat i veteranernas trivsamma lågprisserie men riktigt fina exemplar stiger sakta men obönhörligt i värde.



Chrysler Valiant V100 1963

Nypris: 17 700 kronor.

Värde i dag: 15 000–30 000 kr.

Motor: Rak sexcylindrig med stötstänger, två toppventiler per cylinder. En förgasare. Vattenkylning. Volym 2 790 cm³. Max effekt 90 DIN (100 hk SAE) vid 4 400 v/min. Max vridmoment 220 Nm vid 2 400 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad manuell låda. Tre-stegs automat som tillval.

Mått: L 478/B 178/H 136 cm. Vikt 1 350 kg.

Fjädring/hjulställ: Torsionsfjädring fram och bladfjädrar bak. Fram dubbla tvärlänkar, krängningshämmare, bak stel axel. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Styrning: Kulmutternsnäcka. Vändcirkel 12,1 m.

Bromsar: Trummor fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 145 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 17 s.

Förbrukning: 1,3 l/mil.

Livscykeln

1959 Första generationens Valiant presenteras – i London. För karosslinjerna ansvarade Virgil Exner.

1962 Andra generationens Valiant. Nu stod efterträdaren Elwood Engel för de stilrena formerna.

1963 Ny grill, stående baklyktor.

1963 Den större sexan tillverkas inte längre av aluminium utan av gjutjärn. V8 på 273 kubiktum tillkommer.

1964 Ny grill, slätare karosidor, ny baklucka. Ny modell: Barracuda.

1965 Convertible läggs ned.

1966 Ny generation presenteras.

8. Kurtis Sport 1949



Frank Kurtis behöver knappast någon närmare presentation för någon som är bekant med amerikansk racing på 1950-talet. Hans Kurtis-Kraft-bilar dominerade den amerikanska ovalracingen i årtionden och vann på allt från lokala tjurfäktningsarenor till Indianapolis. Frank Kurtis, som är son till en invandrad kroatisk smed, började i bilbranschen vid 14 års ålder, när hans familj flyttade till Los Angeles och han tog en lärlingsplats hos Don Lee Coach and Body Works.





Don Lee Coach byggde specialkarosser för lyxbilar, särskilt för Hollywood-eliten. Det är också av en slump samma plats där en ung Harley Earl fick sin start i branschen. Från början visade Kurtis naturliga tillverkningsstalanger och på sin lediga tid producerade han ett antal engångstullar för privata kunder.





På 1930-talet började Kurtis fokusera på att konstruera chassier för racerbilar. Hans ut-sökt konstruerade bilar var så beundrade att en av dem fick smeknamnet "juvelskrinet" av konkurrenterna. Framgångarna ledde till en efterfrågan på hans chassin och från och med 1930-talet byggdes över 1 100 Kurtis Kraft dvärgar när Frank Kurtis bilar blev det hetaste alternativet i open wheel-racing. Den legenden som skulle fortsätta under 1960-talet med 5 Indy 500-segrar och oräkneliga segrar på lokala banor över hela Amerika.





Medan Kurtis byggde upp sin framgångsrika Midget-, Sprint- och Indy-bilverksamhet, höll han sitt team sysselsatt under lågsäsongen genom att bygga Hollywood-filmbilar och specialerbjudanden. År 1948 byggde han en unik sportbil baserad på en havererad Buick från -41, och bilen orsakade en sådan sensation att han bestämde sig för att en produktionsversion skulle vara det perfekta sättet att expandera sin verksamhet till en ny marknad. Till en början gjorde Frank ett avtal med Studebaker om att leverera fjädringskomponenter och deras kommande OHV V8-motor.

Bilen baserades på ett omarbetat Champion-chassi och designades och byggdes av Kurtis och såldes via Studebaker-återförsäljare. Men förseningar i produktionen av V8:an gjorde att Frank Kurtis blev allt mer otålig. Hans första prototyper använde Studebakers raka sexa (till och med en Lea Francis-motor var planerad!), den första naturligt aspirerad, sedan överladdad. Trots positiva recensioner från bland annat Tom McCahill från *Mechanix Illustrated* som testade den kompressormatade sexcylindriga prototypen, kände Kurtis att Fords flathead V8, med några få uppgraderingar, skulle ge honom den motivation han behövde. Ett avtal slöts med Benson Ford (William Clay Fords bror) om att tillhandahålla en leverans av V8:or och när produktionen började 1949 använde Kurtis Sports en kombination av Studebaker-underlag med Ford V8-kraft, insvept i en modern och unik strömlinjeformad kaross av glasfiber, stål och aluminium. Man tror att cirka 15 Kurtis Sport byggdes innan Frank övertalades att sälja rättigheterna till Earl "Madman" Muntz som sträckte ut chassit för att rymma fyra säten och monterade Cadillac V8-motor, vilket mjukade upp bilen och förvandlade Kurtis Sports till en boulevardkryssare.

Vår utvalda 1949 Kurtis Sports är chassinummer KB003, den allra första produktionsbilen och utan tvekan den mest kända av alla bilar som byggts. Detta mycket speciella exempel var Frank Kurtis personliga bil som han använde i stor utsträckning för att marknadsföra projektet. Från ny var denna bil utrustad med en het Ford 8BA "stroker" byggd av Vic Edelbrock själv med Edelbrock-toppar, Offenhauser insug och dubbla Stromberg 97:or. År 1949 togs Kurtis till Bonneville Salt Flats för att delta i den allra första Bonneville Nationals, där KB003 i händerna på Wally Parks (känd grundare av NHRA och den första redaktören för Hot Rod Magazine) kördes till ett världsrekord i sportbilsklass på 142 515 miles per timme.



Efter Bonneville installerades en mildare Ford V8 och KB003 stannade kvar hos familjen Kurtis, där både Frank och hans son Arlen njöt av den på vägen. Den såldes senare till en racerförare från New York, där man tror att den fick en Cadillac-motor. Det kan ha varit lite av en handfull med Cadillac-kraften, eftersom karossen fick en del skador i händerna på några mindre begåvade förare. Bilen upptäcktes så småningom i mitten av 1970-talet av Charles Treadway från Iowa som köpte den från Genevieve Cowan. Treadway påbörjade en restaurering men sålde den snart till Marlin Weakly från Moline, Illinois i slutet av 1970-talet. Både Treadway och Weakly hade korresponderat med Frank Kurtis i ett försök att få tag på delar och information om denna mycket ovanliga bil, men tyvärr skulle restaureringen stanna upp till många år senare.

I händerna på den senaste ägaren, en samlare och entusiast av ovanliga sportbilar, fick Kurtis Sports äntligen den omfattande restaurering som den så förtjänade. Efter grundlig forskning återställdes KB003 till sin ursprungliga specifikation med hjälp av en Ford flathead V8 med tidstypiska hastighetsdelar inklusive Edelbrock-huvuden, dubbla Stromberg 97:or och ett Offy 2 x 2-insug – alla originaldelar från tidiga hot rod-experter. Karossen restaurerades helt och hållet och fick en hög standard i mörkgrönt och den omfattande kromen – inklusive det karakteristiska breda bandet som omsluter bilen – lackerades på ett vackert sätt. Den saknade vindruteramen stöptes om med hjälp av en originalmall och många andra viktiga föremål som köptes in med hjälp av Arlen Kurtis och andra.

Sedan restaureringen har KB003 visats på prestigefyllda concours och har varit med i både *Hot Rod* magazine 2009 och volym 10 av *Hop Up* magazine. Den är fortfarande i fin form och visas i utmärkt skick, med restaureringen som har mognat mycket lite. Den gröna lacken är mycket bra, den bruna läderklädseln förblir spänd och smidig, och de svarta mattorna i nylon behåller ett tidstypiskt korrekt utseende. Instrumentbrädan bär en komplett uppsättning korrekta S-W-instrument i en motorsvarvad fascia och en plakett från So Cal Timing Association som stolt förklarar att detta är just den bil som Wally Parks använde för att sätta sitt rekord. Försäljningen av denna viktiga bil kommer att innehålla ett stort antal foton, korrespondens med bland andra Frank och Arlen Kurtis, kopior av SCTA:s tidrapporter och anteckningar relaterade till restaureringen.

KB003 är så mycket mer än bara en egenutvecklad specialare, Frank Kurtis använde samma uppmärksamhet på detaljer och kvalitet när han byggde de Sports som han använde för sina racerbilar, och *Hot Rod Magazine* beskriver det perfekt som världens första "Sports Rod". Just den här bilen låg i framkant av den amerikanska sportbilsrevolutionen och kommer att bli ett välkommet tillskott till alla samlingar av viktiga spön, sportbilar eller racerbilar.



9. Essex Super Six



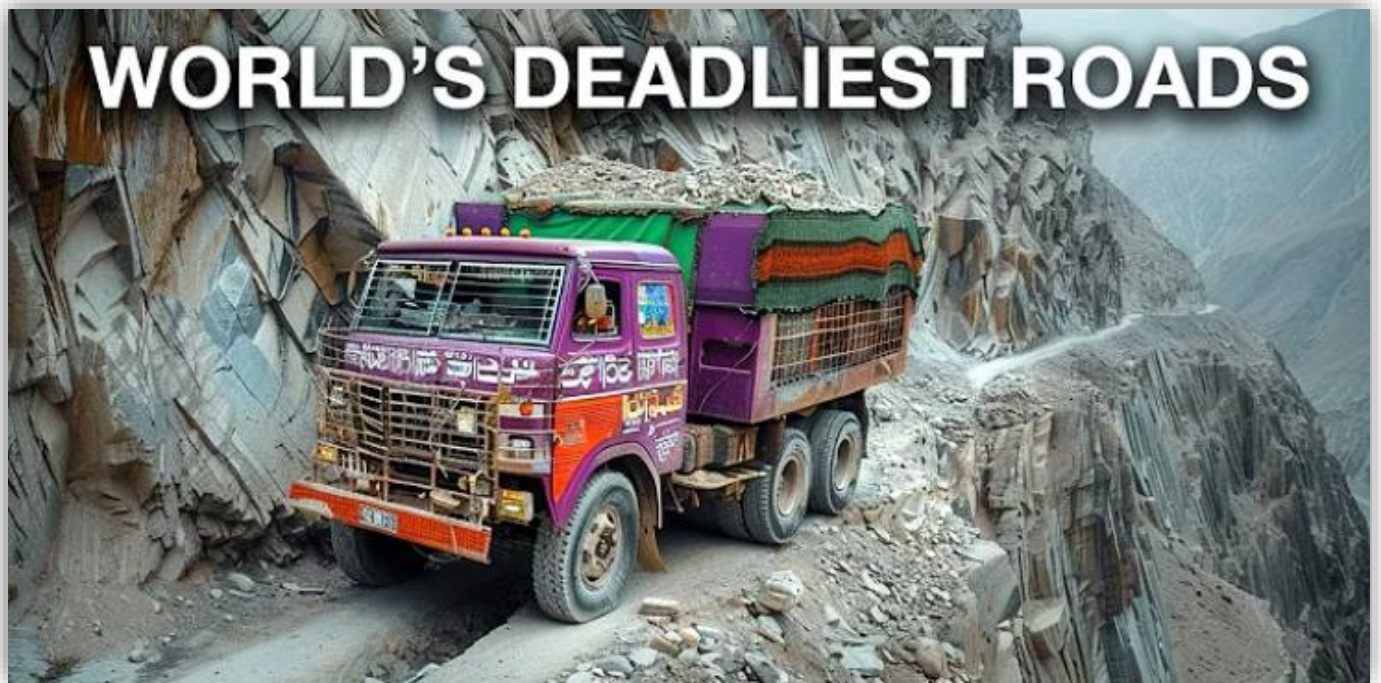
Essex var ett bilmärke som tillverkades av Essex Motor Company 1918-1922 och av Hudson Motor Car Company i Detroit 1922-1933. Under sin produktionskörning ansågs Essex vara en liten bil med ett överkomligt pris. Essex anses allmänt ha startat trenden mot slutna passagerarutrymmen. Från början var det tänkt att Essex skulle vara en produkt av "Essex Motor Company", som ägdes av Hudson. Essex Motors gick så långt att de hyrde bilfabriken Studebaker i Detroit för att bygga bilen. Totalt har mer än 1,13 miljoner Essex-bilar sålts. År 1919 genomförde Essex ett 50-timmars uthållighetstest i Cincinnati med en genomsnittlig hastighet på 97 mph. Essex Super Six coupé drevs av en sexcylindrig 2,5-litersmotor på 55 hk (40 kW) och hade en läderinredning.





10. Fredagsfilmen

Pakistans odödliga lastbilschaufförer på de farligaste vägarna i världen PK



FILM: <https://youtu.be/aHR1hJBZsII>



Roger Warolin