



*Jaguar Mark 2 1959–67*

**MOTORNYTT**

**Föregående**

**måndag 6 januari**

**fredag 3 januari**

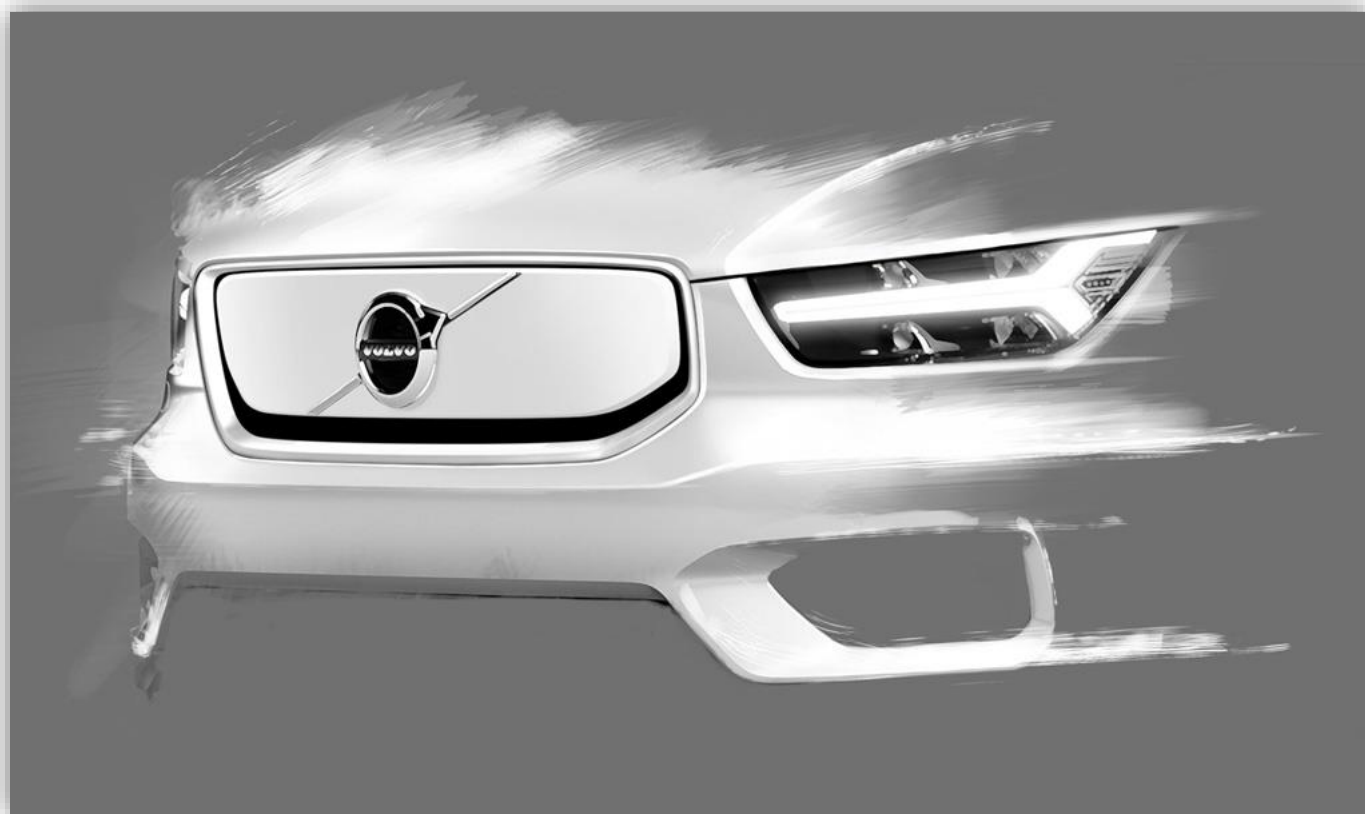
1. Volvo V40 gör comeback med nytt koncept
2. Provkörning av Volkswagen T-Roc R
3. Efter GTI och GTE – nu kommer Volkswagen GTX
4. Toyota åtgärdar RAV4 efter älgtestet
5. Mobil laddrobot ska minska behovet av laddpunkter
6. Deras lösning kan samla in koldioxiden vid avgasröret
7. Femton fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept
8. Jakten mot nollpunkten på Autobahn
9. Bugatti Veyron
10. Klassiskt bilmärke: Maybach



## 1. Volvo V40 gör comeback med nytt koncept

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2019-12-29, 18:53, uppdaterad 2019-12-29, 20:57

**Volvo V40 kommer att återuppstå, men inte som en traditionell halvkombi utan blir mer högbyggd. De främsta konkurrenterna blir Audi Q2, BMW X2 och Mercedes GLA.**



**Det blir först** om två till tre år som nya Volvo V40 kommer att rulla ut från bilhandlarna.

När tillverkningen av Volvo V40 lades ned i augusti 2019 trodde många att det aldrig skulle komma någon mer V40. Det är svårt att tjäna pengar på halvkombi-bilar och efterfrågan går mer åt SUV-hållet.

**I en intervju** med Volvos europeiske chef Lex Kerssemakers med tidningen Autoexpress berättar han om tankarna bakom nya Volvo V40.

"Det går inte längre att utveckla en bil utan att den är förberedd för elektrisk drift. Och för att bli helt elektrifierad behöver du plats för batterierna. Då måste man bygga på höjden om inte bilen ska bli lång", berättar Lex Kerssemakers.

**Han säger också** att kundernas efterfrågan på låg sitthöjd minskat. Högbyggda bilar börjar bli den nya normen, men Kerssemakers tror att efterfrågan på bilar med låg sitthöjd kommer att öka igen längre fram i tiden.

Att utveckla någon mindre modell än V40 är det dock inte frågan om. "Volvo kan uppnå sitt mål att öka från nästan 650.000 sålda bilar globalt till 800.000 utan ytterligare modeller", säger Kerssemakers och fortsätter:

**"Det betyder indirekt** att vi inte försöker fylla varje nisch. Vi har inga planer på att inom snar framtid utöka vårt modellutbud annat än genom elektrifiering av befintliga modellserier i."

## 2. Provkörning av Volkswagen T-Roc R

Mikael Stjerna

29 december 2019

**Har du saknat en småbils-crossover-suv-sportbil? Här är svaret: T-Roc R med 300 hästkrafter. Men malusskatten förskräcker.**



Nu är det dags för nästa gren på det ständigt växande suv-trädet. Småsuvar med crossoverstuk, kryddade med sportbilsprestanda. T-Roc R är Volkswagens bidrag i genren. En [Golf R](#) i T-Roc-kostym. Samma motor på 300 hästkrafter, samma sjuväxlade, snabba dubbelkopplingslåda och samma fyrhjulsdrift av Haldex-typ.

Det vilar inget sorgmod över anrättningen. Vridmoment på 400 Newtonmeter redan vid 2 000 varv bäddar för kvicka reaktioner. 0-100 km/h tar 4,8 sekunder enligt Volkswagen, och jag tror dem. I alla fall om man tar hjälp av den standardmonterade "launch control"-assistansen. Den kvickfotade attityden känns hela vägen till rattkransen. Bilen nästan dansar genom kurvorna.

Jag tror att vikten spelar in. T-Roc väger in på 1 575 kg med förare, en lättviktare jämfört med andra, större suvar. Men chassit är också en pärla, liksom den pigga tvålitersmotorn. Fyrhjulsdriften prioriterar bakhjulsdrivning för att få bilen att understyra mindre, och hjälpa till i kurvorna. Receptet är klockrent, jag kan knappt tro att jag sitter i en kompakt-suv, 1,57 meter hög.

Jag behöver inte gasa för att identifiera bilens sportiga identitet. Alla signaler finns här. Sportstolar med broderade R, svart innertak, fyra avgaspipor, metallblänkande pedaler. Det enda som saknas är en arm som vänder kepsen bak och fram. Ratten är för övrigt sport-stylad med grå sömmar och R-logotyp i rattcentrum. Tjock förstås, men inte till överdrift. Personligen har jag alltid haft svårt för de falukorvstjocka sportrattar som finns i vissa sportbilar.



*T-Roc R har andra generationen digitala instrument med inställningsbar layout.  
Platt ratt nedtill.*

Nederdelen av ratten är tillplattad. En fördel i en racerbil som saknar en lätt justerbar förarstol, den platta ratten ger då en smula mer utrymme för benen. I en gatbil är det svårare att se någon fördel med rattkonstruktionen, mer än att föraren får känna sig som Kenny Bräck för en stund. Jag minns att Austin Allegro, salig i åminnelse, gick fullt ut med en ratt som var tillplattad på alla fyra sidor, som en teve. Dock utan racinginspiration, avsikten var att förbättra översikten över instrumenten.

Tre körprogram finns att välja mellan. I kurvorna är krängningen minimal redan i komfortläget. I normalläget hårdnar "R" betänkligt för att i sportläget bli riktigt styv i korgen. Sportigt värre, men också riktigt obekvämt. Växlingspunkterna och gasresponsen ändras också förstås. Ljudisoleringen verkar ha blåst bort i fartvinden i sportläget. Det tjuter ordentligt när motorn varvas och vid gasläpp knallar det från oförbrända avgaser. Ett nöje för vissa motoröron, men skjutsar du din blivande svärmor så tänk på vilket körprogram du knappar in.

Provbilen har för övrigt tillvalet Akrapovic-ljuddämpare. Mer ljud, sju kg lägre vikt, gjord av titanium. Enligt Volkswagen är Akrapovic-dämparen något nästan alla kunder kryssar för när de beställer en "R"-modell.

Kort sagt: T-Roc R motsvarar till fullo bilden av en "hot hatch". Bilvärldens ständigt omogna tonåring. Men samtidigt är T-Roc också en oöm, fyrhjulsdriven familjebil. Kanske inte den mest rymliga, men sett till yttermåttan gör den bra ifrån sig. Den är helt enkelt lite av allt. Dessutom 30 000 kronor billigare än Golf R som kostar 439 900 kronor. För den som vill ha en vettig värsting är den perfekt.

Men ekonomin är ändå ett bekymmer, milkostnaden blir dryg. Dels handlar det om värdeminskningen. 409 900 kronor betyder att den kostar 90 000 kronor mer än T-Roc 2,0 TSI med 190 hästkrafter, fyrhjulsdrift och automatlåda. Jag gissar att det betyder 40 000 kronor extra i värdeminskning de första tre åren. Till det kommer malusskatten. På bilar som registreras efter årsskiftet 2019/2020 grundas skatten på CO<sub>2</sub>-utsläppet i WLTP-cykeln. Det betyder 9 614 kronor i bilskatt per år. R-entusiasterna kommer alltså att slanta 28 842 kronor i bilskatt under de första tre åren. Det kostar att ligga på topp.



*Det klassiska motorblocket på 1 984 kubik är hjärtat i T-Roc R, matar fram 300 hästkrafter.*

## Tre frågor



### **Jost Capito**

*Chef för Volkswagen "R".*

### **Hur stor blir "R"-version i T-Roc-familjen?**

– Vi räknar med att den kommer att ta 3-5 procent av försäljningsvolymen, baserat på erfarenheter från Golf R. **Jämfört med Golf R, vilka kommer att köpa T-Roc R?**

– Fler familjer kommer att välja T-Roc R, den är lite mer praktisk än Golf R. Vi tror också att den kommer att locka fler kvinnor än Golf R på grund av den högre sittpositionen.

### **Hur relaterar Volkswagens R-modeller till de andra sportmodellerna från gruppen, Cupra och Skoda RS?**

– Cupra är mer radikal, den är mer för bankörning. Vi på Volkswagen har fokuserat mer på att T-Roc R ska fungera som en "allrounder", den ska också vara komfortabel på landsvägar. Men vi ser "R"-modellen som sportigare än Skoda RS.



*Bagageutrymmet tar 445 liter och det är inte dåligt.  
Audi A4 kombi lastar till exempel 495 liter.*

### **Det här är nytt!**

**300 hk:** T-Roc får samma sportmotor som redan sitter i Golf R.  
**Fronten:** Ny stötfångare och nya luftintag ger R-identitet.  
**Buller:** Speciella ljuddämpare ger race-ljud.



*Ljuddämparen Akrapovic med dubbla pipor är tillval.*



*T-Roc R har dubbla avgasrör på både höger och vänster sida.*

## Volkswagen T-Roc R

### Pris

409 900 kronor, säljs nu, första kundleverans vid årsskiftet.

---

### Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 9,8:1. Borrning/slag 82,5/92,8 mm, cylindervolym 1 984 cm<sup>3</sup>. Max effekt 300 hk (221 kW) vid 5 500-6 200 r/min, max vridmoment 400 Nm vid mellan 2 000-5 200 r/min.

---

### Kraftöverföring

Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad automatlåda (dubbelkopplingslåda).

---

### Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

---

### Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,1 meter.

---

**Bromsar**

Ventilerade skivor fram och bak.

---

**Hjul**

Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,0 tum, däck 225/40 R18.

---

**Mått/vikt (cm/kg)**

Axelavstånd 259, längd 423, bredd 182, höjd 157, spårvidd f/b 155/155. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 575, maxlast 495, max släpvcagnsvikt 1 700. Tank 40 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 445-1 290 liter.

---

**Fartresurser**

Acceleration 0-100 km/h 4,8 s, toppfart 250 km/h.

---

**Bränsleförbrukning**

(WLTP): blandad körning 0,85 l/mil. CO2 192 g/km.

---

**Garantier**

Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistansgarantin förnyas vid varje intervallservice utförd av auktoriserad märkesverkstad.

---

**Skatt**

9 614 kronor per år under de tre första åren, därefter 2 142 kronor per år.



*Chassit är en pärla, liksom den pigga tvålitersmotorn.*

## Rivaler



### Cupra Ateca

Cupra har av någon outgrundlig anledning knoppats av från Seat och ska nu stå på egna ben. Cupra Ateca har samma motor på 300 hästkrafter som T-Roc R.

Pris: 419 900 kronor.



### BMW X2 M35i xDrive

BMW X2 är en X1 med en smula coupé-stänk över profilen. 4,36 meter lång, 1,53 meter hög. Tvålitersmotorn i M35i ger 306 hästkrafter.

Pris: 533 500 kronor.



### [GALLERI](#)

### [Volkswagen T-Roc R 2020](#)

### [30 bilder](#)

### 3. Efter GTI och GTE – nu kommer Volkswagen GTX

Peter Klemensberger

29 december 2019

**Toppversioner av Volkswagens elbilar med förfinad prestanda och fyrhjulsdraft får unika emblem – GTX.**



Pågående elektrifiering rör om i grytan, inte bara när det gäller själva tekniken under skalet utan även när det kommer till emblemen. Volkswagen ska enligt [Autocar](#) ha registrerat bokstavstrion GTX som kommer att hamna på märkets eldrivna prestandabilar med fyrhjulsdraft.

Volkswagen själva tiger som muren men med största sannolikhet gör beteckningen debut tidigt 2021 på ID 5 – alltså den produktionsklara versionen av konceptet I.D. Crozz (ovan) [som först visades upp i Shanghai våren 2017](#) för att blomma ut (nåja) [under Frankfurtsalongen](#) hösten samma år.

**LÄS MER: [Ingen mer GTI från Peugeot](#)**

[GTI](#) och [GTD](#) känner vi sedan tidigare från märkets prestandaversioner med bensin- och dieselmotorer och [GTE](#) från Volkswagens laddhybrider. Chryslerkoncernen har tidigare använt beteckningen GTX på prestandabilar, dock ej eldrivna.

[Även Volkswagens R-emblem kommer att finnas på hurtigare elbilar](#). Emblem som [nu har fått en ny design](#).

## 4. Toyota åtgärdar RAV4 efter älgtestet

Linus Pröjtz 30 december 2019

Efter 2019 års tester i Teknikens Värld av Toyota RAV4, där den senaste generationen av den populära suven underkändes flera gånger i älgtestet, har det varit tyst från Toyotas sida. Oroliga RAV4-ägare, och oroliga blivande ägare, har hört av sig till oss och dessvärre har vi inte haft så mycket mer att berätta. Förrän nu.



Vid ett möte vid Arlanda Test Track 1 alldeles norr om Stockholm träffade vi nyckelpersonerna från utvecklingsteamet bakom [Toyota RAV4](#) och vi fick höra det som vi har väntat på – Toyota genomför en förändring av antisladdsystemet för att göra det mer aktivt arbetande. Den här processen började med ett telefonmöte för några månader sedan då Teknikens Värld fick förklara ingående [hur bilen uppträdde i våra tester](#), hur vi hade gått till väga och de slutsatser vi dragit. Toyota lyssnade, ställde frågor och mycket mer än så blev det inte just då.

Efter telefonmötet intensifierade Toyota sitt testarbete, även om den första indikationen var att de hade kört likvärdiga tester – men kommit fram till andra resultat. Under hösten har ett flertal olika prototypversioner av VSC-systemet (antisladdsystemet, reds. anm.) testats.

Anledningen till varför man började utveckla en ny version är, enligt Toyota-delegationen vi träffar på Arlanda, att man funnit avvikande beteende hos bilen vid undanmanöver i högre hastigheter – långt högre än i älgtestet. Dessa resultat har legat till grund för den nya inställningen av antisladdsystemet, där den bromsande effekten har ökats.

Exakt hur det ”nya” VSC-systemet arbetar och hur RAV4 kommer att prestera genom [älgtestet](#) vet vi inte i dagsläget. Planerna var att vi skulle köra tester med den åtgärdade bilen i samband med träffen på Arlanda, men vädret ville annorlunda.

Nästa steg för oss är att försöka testa den åtgärdade RAV4 på torrt underlag utomlands så snart som möjligt efter jul för att säkerställa att den nya inställningen för VSC gör att bilen klarar sig igenom älgtestet. Toyota meddelar att den nya VSC-inställningen blir aktuell för bilar avsedda för den europeiska marknaden och den kommer att införlivas i produktionen i början av 2020. Ägare till redan levererade RAV4-bilar kommer att erbjudas en kostnadsfri uppgradering av VSC-systemet via sin serviceverkstad.



**FILM:** <https://delivery.youplay.se/r/B7E44>

### Detta har hänt med nya Toyota RAV4 i älgtestet

Under 2019 marknadsintroducerades senaste generationen Toyota RAV4 och Teknikens Värld körde första testet med den helt nya bilen (2,5 VVT-i Hybrid, enda modellen som säljs i Sverige) i nummer 11/2019. I älgtestet visade sig bilen underprestera och klarade inte gränsen för godkänt på 70 km/h.

Våra noteringar löd som följer: Toyota RAV4 överraskar med sitt negativa resultat genom älgtestet, dessutom med ett beteende som vi inte ser så ofta. Framvagnsgreppet är riktigt bra och bilen biter sig fast i underlaget vilket är ovanligt för en SUV. Samtidigt kränger bilen rejält – både detta och styrgreppet drabbar den genom älgtestet. Redan vid 65 km/h får våra testförare kämpa för att hålla sig kvar i banan, bilen är extremt svårkörd och banans bredd räcker inte till för RAV4. Men det blir något bättre när vi åker lite snabbare. Bilens chassimässiga brister hinner då inte ta över utan vi lyckas byta riktning – men ESP-systemets (VSC på Toyota-språk, reds. anm.) ingrepp är knappt märkbart. RAV4 klarar aldrig gränsen för godkänt, 70 km/h, vilket är rent ut sagt uselt.

### LÄS MER: [Allt om älgtestet](#)

Max hastighet blev 68 km/h, något som kom att bli den röda tråden prestationsmässigt för RAV4. Värt att nämna som referens är att [Nissan Qashqai](#) klarade 84 km/h och [Kia Sorento](#) 78 km/h, två extremt bra presterande likvärdiga bilar.

I nummer 20/2019 återkom vi till RAV4 i test och kunde då repetera testresultatet från våren – dessutom med två olika exemplar. Följande gick att läsa: Första gången den vita bilen med registreringsnummer PEG 23L kördes i test var i Teknikens Värld nummer 11 2019. Redan då såg vi ett klart undermåligt uppträdande genom älgtestet, där maxhastigheten blev underkända 68 km/h. Beteendet var riktigt dåligt med kraftiga sladdtendenser och väldigt sent ingrepp från antisladdsystemet.



*Toyota RAV4 2,5 Hybrid AWD-i Active 2019*

Detta var i början av vårsäsongen och vi visste att vi skulle återkomma till modellen under året. Begreppet SUV är på allas läppar, Toyota är världens största biltillverkare och nu är det dags igen. Faktiskt med exakt samma exemplar som vid förra testet. Och beteendet upprepar sig, dock med en negativ underton. Huruvida det beror på högre temperatur (nu plus 23 mot cirka plus 10 förra gången) och förmodat bättre grepp vet vi inte, men vi ser oroväckande tendenser.

Toyota RAV4 har snabba framvagnsreaktioner när vi svänger vänster in i banan. När vi lägger om till höger hugger det i och bilen går upp på två hjul. Men beteendet varierar. Ibland går den upp på två hjul med extrema reaktioner inklusive svåra sladdtendenser, andra gånger vagnar bilen i sidled genom älgtestet och lyckas, mitt i detta svårtyglade beteende, att släppa på de värsta krafterna och undvika att den går upp på två hjul. Men i samband med detta blir bilen sladdbenägen.

Efter mycket möda och stort besvär lyckas vi klara 68 km/h – vilket i sig är underkänt. Så vi hämtar ytterligare en Toyota RAV4, denna gång en blå, med exakt samma specifikation som den vita. Vi lastar den till maxlast enligt specifikation och höjer ringtrycket enligt tillverkarens rekommendationer. Sedan kör vi – och får fram exakt samma resultat. Vi byter förare. Samma resultat.

LEXUS UX  
**MOT VÅR MINSTA SUV**  
 LEXUS SELF-CHARGING HYBRID  
 BYGG DIN LEXUS UX 250h

UX 250h  
 355 700 kr

LEXUS  
 EXPERIENCE AMAZING

Rek. ce-pris från 355 700 kr. Bränsledeklaration blandad körning från: NEDC 4,1/100 km, CO<sub>2</sub> 94 g/km. WLTP 5,3-6,0/100 km, CO<sub>2</sub> 120-137 g/km.

## 5. Mobil laddrobot ska minska behovet av laddpunkter

2019-12-27 11:15

Johan Kristensson

**Att utrusta parkeringsplatser med laddpunkter för elbilar är ett omfattande arbete. Volkswagen presenterar nu en mobil laddrobot som tar elenergin till bilen utan kablar.**



*VW:s koncept består av två enheter: En robot och en mobil lagringsenhet.*

Volkswagens lösning består av två enheter: En robot som öppnar laddlocket på bilen, placerar kabeln och tar ut den igen när laddningen är slutförd. I släptåg har roboten en mobil lagringsenhet med ett batteri på cirka 25 kilowattimmar. Bilföraren beställer laddning via en app eller via så kallad Car-to-X-kommunikation.

Efter att roboten kopplat ihop en bil med en lagringsenhet kan den rulla vidare och koppla ihop en annan bil med en annan lagringsenhet.

**Läs mer: ["Laddstolpar lika bortkastat som etanolf pumparna"](#)**

Idén är ännu så länge bara ett "visionärt laddningskoncept" presenterat av Volkswagen Group Components. Problemet företaget vill lösa handlar om att det är dyrt att bygga ut befintliga parkeringsplatser med laddpunkter. I stället kommer elenergin till bilen utan att kablar eller laddboxar behöver installeras.

– Eftersom vi tar laddinfrastrukturen till bilen, och inte tvärtom, kommer den mobila laddroboten att revolutionera elbilsaddning på ställen som parkeringsplatser och parkeringshus. På det här sättet kan vi elektrifiera så gott som alla parkeringsplatser, utan att några komplicerade och individuella infrastrukturåtgärder behöver vidtas, säger Mark Möller, utvecklingschef på Volkswagen Group Components, i ett uttalande.



### Ska kunna ge 50 kW effekt

Roboten har kameror, ultraljudssensorer och laserskannrar för att själv kunna navigera fram till bilen. En robotarm sköter inkopplingen. Laddningen ska kunna göras med 50 kW effekt.

Företaget betonar att det inte finns något datum fastställt för när laddroboten ska lanseras på marknaden utan att konceptet "ger en inblick i framtida laddinfrastruktur" men med "enorm ekonomisk potential".

Volkswagen, som just nu genomför en omfattande omställning till elektromobilitet, har som mål att till 2025 ha installerat 36 000 laddpunkter runt om i Europa.

### Utbytbara batterier har testats

Genom åren har ett antal olika koncept för att förenkla elbilsaddning presenterats. Utbytbara batterier har till exempel testats av bland annat Tesla vars vd Elon Musk som dock [dömde ut konceptet efter ett pilottest](#). Mest uppmärksamhet har nog [israeliska Better Place](#) fått, men företaget gick i konkurs redan 2013. I Sverige finns Täbybaserade [Powerswap](#) som vill byta batteriet från sidan med hjälp av en robot.

Det behov som utbytbara batterier är tänkt att fylla har i mångt och mycket kommit att ersättas av snabbladdning längs större trafikstråk i stället. Problemet VW vill lösa med sin robot handlar snarare om hur allmänna uppställningsytor för bilar kan förses med laddinfrastruktur på ett möjligen billigare vis än vad omfattande kabeldragning hade gjort.

### RELATERADE ARTIKLAR

["Laddstolpar lika bortkastat som etanolkpumparna"](#)

[Kampen om p-platserna – nu kommer "elbilens hämnd"](#)

[Jaguarchefen: Elbilar kommer inte att gå ner i pris i närtid](#)

[Ionity tar nya beslut om europeiska laddnätverket](#)

## 6. Deras lösning kan samla in koldioxiden vid avgasröret

2019-12-27 13:06

John Edgren

**Lastbilens koldioxidutsläpp omvandlas till vätska ombord. Enligt forskarna fångar deras system upp till 90 procent ur avgasröret, och lösningen kan eftermonteras.**



Det är Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) i Schweiz som har tagit fram en metod för att samla in koldioxidutsläpp direkt från avgasröret. Det är lastbilarna som är måltavlan för lösningen. Motorfordon står för nära 30 procent av de globala koldioxidutsläppen och av den volymen kommer 72 procent från kommersiella transporter.

Infångandet av koldioxiden och processen där den omvandlas till vätska sägs inte stjäla energi ur bränslet. Forskarna utnyttjar istället en stor del av den spillenergi som lastbilen har ombord, exempelvis i form av värme från motorn. Först kyls avgaserna ned och vattnet separeras från gasen. Med metallorganiska ramverk (MOF) isoleras koldioxiden från kväve och syre.

**Läs mer: [De borrar tre kilometer under havsbotten för att lagra koldioxid](#)**

MOF är extremt porösa material uppbyggda av metallkluster som är hoplänkade via organiska molekyler. Här är de designade för att fånga upp koldioxid, och när materialet är mättat så hetas det upp så att den rena gasen kan extraheras.

**Läs mer: [Så mycket koldioxid kan 7,5 miljarder träd fånga in](#)**

Snabba kompressorer använder sedan värme från motorn för att komprimera koldioxiden till en vätska som samlas i en låda ovanpå taket till förarhytten. Den töms vid en servicestation i samband med tankning, och där kan koldioxiden omvandlas till bränsle med hjälp av förnybar energi.

Själva kapseln mäter 2 x 0,9 x 1,2 meter och vikten motsvarar bara sju procent av fordonets nyttolast. Enligt forskarna är det bara tio procent av bränslets koldioxid som inte kan återvinnas. Systemet fungerar med alla typer av bränslen och kan användas av lastbilar och bussar, men även båtar.

Lösningen skulle kunna eftermonteras på lastbilar i trafik och då kapa upp till 90 procent av koldioxidutsläppen. Det skriver EPFL på sin [hemsida](#). Konceptet är patenterat och forskningen är presenterad i [Frontiers in Energy Research](#).

**JOHN EDGREN**

## RELATERADE ARTIKLAR

### Miljö

[Grön rekordbyggnad i London kan fånga nio ton koldioxid varje år](#)

### Innovation

[Artificiella lövet gör om koldioxiden till metanol](#)

### Miljö

[Sju av åtta partier vill fånga in koldioxidutsläpp](#)





## 7. Del 1: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept

Av Pär Brandt, Publicerad 2017-04-15 14:47, uppdaterad i dag, 14:57

**Vilda, modiga och ibland helt revolutionerande. Volvos konceptbilar blev milstolpar och här har vi samlat de 15 mest intressanta bilarna.**



**Vilda idéer** är kanske inte det Volvo främst förknippas med. Men tittar man tillbaka i Volvos stolta historia har det verkligen inte saknats mod att testa det nya och annorlunda.

**Volvos första konceptbil** Venus Bilo byggdes redan 1933 och det var en extremt strömlinjeformad för minsta möjliga luftmotstånd.

Senare konceptbilar visar både på ny teknik, prestanda och inte minst säkerhet. Vi har delat upp serien i tre delar, varav det här är den första delen som visar [Volvo Concept Coupé från 2013](#) till elbilen Volvo 3CC från 2005.

**I den här artikelserien** presenterar vi 15 fantastiska Volvokoncept, från 2013 till 1933. Gemensamt för de här konceptbilarna är att de aldrig blev serieproducerade i sitt ursprungliga skick, men många av idéerna förblev inte bara fantasier utan omsattes verkligen i praktiken.



*Volvo Concept Coupé, från 2013, var en tvådörrars coupé som många hoppades på och som vi vet idag blev det grunden till Polestar 1.*

## Volvo Concept Coupé, 2013

Det var många som hoppades på en modern Volvo P1800 och som vi vet idag blev den av, men under Polestars "paraply". Volvo var inte alls främmande för idén om en modern P1800 och det gestaltades hösten 2013, då Volvo Concept Coupé premiärvisades.

[Nya chefsdesignern Thomas Ingenlath presenterade sina visioner för Volvos framtida 90-modeller med Volvo Concept Coupé](#). Vad vi inte visste då, 2013, var hur många av detaljerna som faktiskt skulle dyka upp i verkligheten på XC90, S90 och V90.

Den futuristiska inredningen och snygga instrumenteringen fick mycket beröm. Kanske var det de positiva reaktionerna som fick Volvos designteam att föra idéerna vidare till 90-serien.

Hybriddrivlinan i Volvo Concept Coupé uppgavs ge närmare 600 hk, 360 hk från den fyrcylindriga förbränningsmotorn och ytterligare 240 hk från elmotorn vid bakhjulen. Med en systemeffekt på runt 600 hk hamnade denna coupé på en prestandanivå som vi aldrig tidigare sett hos Volvo.

Den här konceptbilen är alltså ett undantag för rubriken "15 fantastiska Volvobilar som aldrig blev av". Volvo Concept Coupé blev verklighet, dock inte som en Volvo utan som [prestandaladdhybriden Polestar 1](#).



[Prov: Polestar 1 är en knäpp kompromiss som man bara måste älska](#)



*En S60 med över 500 hk, det var Polestar Concept från 2012.*

## Volvo S60 Polestar Concept, 2012

Vem längtar inte efter en riktig prestandamodell från Volvo som kan utmana tyskarna? En hel del, visade det sig och när vi berättade om [Volvo S60 Polestar Concept](#) blev reaktionerna många och starka. Bilen föregicks av [Volvo C30 Polestar Performance Concept Prototype](#), som visades 2010.

Volvos sexcylindriga T6-motor var i det här fallet optimerad till att ge 508 hk och 575 Nm. Sexväxlad manuell låda och fyrhjulsdraft levererade kraften till hjulen, som var styrda av Öhlins-stötdämpare. Stora sexkolvs Brembo-ok knep om bromsskivorna.

**Polestar utlovade** 0–100 km/h på 3,9 sekunder och en toppfart på över 300 km/h. Tyvärr blev det inte mer än en konceptbil, den gången för fem år sedan. Men får vi tro de rykten som vi hör idag är det nya, roliga Polestar-modeller på gång.



*Den där riktigt påkostade lyxlimpan som kan mäta sig med S-klass och 7-serie, när får vi se den? Volvo Concept You från 2011.*

## Volvo Concept You 2011

Det var under 2011 som Volvo inte bara presenterade en konceptbil utan två: [Volvo Concept Universe](#) och [Volvo Concept You](#). Båda var lyxmodeller som pekade ut Volvos framtid – kanske i närtid?

"Bilen ger en tydlig fingervisning om vad köparna kan förvänta sig av vår nästa stora sedanmodell," sa Stefan Jacoby, dåvarande vd för Volvo Personvagnar. "Kombinationen av modern skandinavisk design, förstklassigt hantverk och intuitiv teknik kommer att attrahera lyxbilsköpare över hela världen."

**Volvo Concept You** var en efterföljare till Concept Universe, där den sistnämnda presenterats i Shanghai under våren. Den coupéliknande karossformen erbjöd en högteknologisk interiör som visade vad vi kunde förvänta oss av Volvo, i en nära framtid. Volvo Personvagnars designchef Peter Horbury deklarerade vad konceptbilen ville förmedla:

"Vi är på jakt efter den optimalt intuitiva bilen som gör det möjligt att förpassa instruktionsboken till historien," förklarade Peter Horbury. "Smarta telefoner och surfplattor har lyft den mobila kommunikationen till en ny nivå. Därför har vi ersatt knappar och reglage med ett antal pekskärmar. Föraren är helt uppkopplad och har fullständig kontroll. Peksärmarna bidrar också till att skapa en ren interiör utan onödiga detaljer."

**De båda konceptbilarna** var byggda på nya SPA-plattformen, "Scalable Platform Architecture". En gemensam teknikplattform som skulle minska kostnaderna och ge lägre fordonsvikt. En del kunde ana drag av gamla Volvo PV 444 i Peter Horburys design, men det var inte just detta som nya designchefen Thomas Ingenlath byggde vidare på.



*Volvo All Terrain Concept, från 2005, var den riktigt tuffa XC70 som många hoppades på.*

### **Volvo All Terrain Concept, 2005**

**Under några år** byggde Volvo flera spännande konceptbilar för SEMA-shoven i Las Vegas, USA. Där samlas varje år företag som producerar tillbehör och trimningsdelar. En "lekplats" för bilentusiaster och ett ställe där många showbilar premiärvisas.

Volvo All Terrain Concept visades 2005 och var en typ av muterad korsning av XC70 och V70 R. Turbofemman på 2,5 liter gav 300 hk, samma som i V70 R. Stora 20x10 tums fälgar skoddes med BF Goodrichs grova All Terrain-offroaddäck med måtten 285/50-20.

**Fjädringen var helt** specialbyggd på Volvo All Terrain Concept, skraddat av företaget "ipd". Som mest kunde fjädringen höjas 20 centimeter högre än en original XC70, men det gick även att justera ned höjden med tio centimeter för att få bilen mera landsvägsstabil.

Rejåla hasplåtar fram och bak gjorde Volvo All Terrain Concept kunde ge sig ut i skogen på allvar och skulle man ändå köra fast fanns det en elektrisk Warn-vinsch i fronten.

**En mera terrängduglig** Volvo XC70 skulle nog passa en del förarens behov, speciellt egenskapen att kunna höja och sänka markfrigången efter behov. Det tuffa stuket skulle säkert också locka en hel del entusiaster, men något mer än en rolig SEMA-bil blev det inte av Volvo All Terrain Concept.



*Volvo 3CC, en strömlinjeformad elbil som visades 2005 och var långt före sin tid.*

## Volvo 3CC, 2005

Till det yttre hade konceptbilen Volvo 3CC en snygg, kilformad och aerodynamiskt fulländad "2+1" karossform. Under huven satt en elmotor på 80 kW (109 hk) och 220 Nm, tillräckligt för att ge en 0–100 tid på cirka tio sekunder.

Idag, många år senare, är det inget som höjer på ögonbrynen. Men då, 2005, var elbilen Volvo 3CC något mycket spännande:

"Med Volvo 3CC visar Volvo Personvagnar ett helt nytt sätt att se på transporter," sa Lars Erik Lundin, vice vd och chef för Volvos tankesmedja Monitoring and Concept Center, VMCC, i Kalifornien. "Syftet är att kommande generationer ska kunna njuta av samma frihet som bilen har medfört för min generation. Vi tror det är nödvändigt att visa upp nya sätt att minska föroreningar och motverka trafikstockningar."

Volvo 3CC var byggd av höghållfast stål och kaross i kolfiber. Elmotorn användes vid inbromsning för att regenerera energin tillbaka till batteripaketet. Allt var mycket spännande och innovativt:

"Vi tror att Volvo 3CC öppnar en dörr in till den framtiden och vi kommer att utveckla konceptet vidare," sa dåvarande varumärkeschefen Lex Kerssemakers.



[+100 BILDER](#)



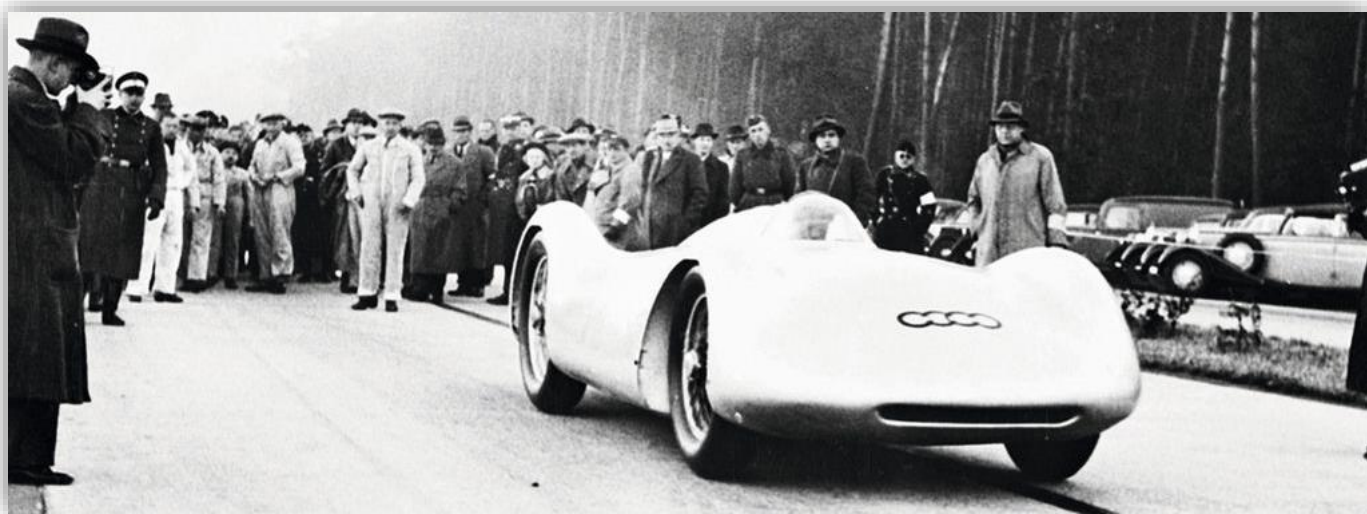
*Volvo Venus*



## 8. Jakten mot nollpunkten på Autobahn

Av Michael Åhman, Publicerad 2018-08-06 19:07, uppdaterad 2019-12-28, 21:39

Det är nu 80 år sedan en av de mest dramatiska dagarna i (den tyska) motorsportens historia. På autobahn söder om Frankfurt slogs ett makalöst fartrekord. Men någon timme senare omkom en av de största hjältarna.



*Rosemeyer vid ett rekordförsök i oktober 1937. Tre månader senare kom han tillbaka i en ännu mer strömlinjeformad skapelse som skulle bli hans öde.*

På tyska autobahn mellan Frankfurt och Darmstadt, precis vid avfarten Langen-Morfelden, finns en minneslund för en av landets största hjältar genom tiderna.



*I en liten glänta i skogen, och utmärkt längs autobahn, finns ett minnesmärke över Bernd Rosemeyer.*

Här omkom den 28 januari 1938 racerstjärnan Bernd Rosemeyer, blott 28 år gammal. Han blev ett offer för den eviga kampen och jakten om herraväldet mellan de två stora tyska biltillverkarna Daimler/Mercedes och Auto Union.

Bara några timmar tidigare hade hans värste konkurrent Rudolf Caracciola tagit ifrån Rosemeyer och Auto Union deras fartrekord. "Rudi" hade dundrat fram över den tvåfiliga motorvägen i en snittfart på 432,7 km/h.

**Caracciola** – son till italienska invandrare, därav namnet – hade i många år varit den stora stjärnan i tysk motorsport. Hans stjärnstatus kom inte att utmanas förrän en viss Michael Schumacher dök upp.



*Rudolf Caracciola gjorde kometkarriär, kallades "Regenmeister", byggde om en kurva på Nürburgring - och gifte sig i Sverige.*

Han var egentligen bilförsäljare hos Daimler Motoren och gjorde en sensationell debut som racerförare: Helt otippad och okänd vann han 1926 det första Tysklands Grand Prix på Avusbanan i Berlin inför 500 000 åskådare. Han startade sist i det 44 bilar stora fältet, men när regnet började falla var det bara Caracciola som kunde hålla uppe tempot.

**Vid Monacos GP 1933** kraschade han och led av sviterna resten av sitt liv. Samma år omkom hans hustru Charly i en lavinolycka. "Rudi" kom igen: Åren närmast före andra världskriget vann han EM tre år i rad, något som motsvarar dagens VM-titel i Formel 1.

1937 gifte han också om sig - med skånska Alice Trobeck från Vittsjö (se faktaruta). Denna svenska koppling gjorde att Caracciola körde ett uppvisningslopp med Mercedes W-163 i samband med den sista TT-tävlingen på Saxtorp 1939 - Sveriges största idrottsevenemang genom tiderna.

**Tidigt på morgonen** den 28 januari såg Caracciola till att Daimler/Mercedes åter hade fartrekordet. Hans 432,7 km/h var ända fram till senhösten 2017 den högsta hastighet som noterats på allmän landsväg. Då nöp svenske Niklas Lilja bakom ratten i en [Koenigsegg Agera RS rekordet](#) med sina 446,97 km/h.

Redan när ryktet börjat gå att Mercedes skulle försöka slå Auto Unions rekord avbröt de senare allt arbete på sina GP-vagnar och ägnade sig i stället åt att finslipa rekordbilen.



*Så minns det tyska folket sin hjälte: Den utåtriktade, levnadsglade Bernd Rosemeyer. Här tillsammans med sin fru Elly Beinhorn och Ferdinand Porsche, som konstruerade flera av Auto Unions racerbilar.*

**Caracciola startade tidigt** på morgonen eftersom den legendariske stallchefen Alfred Neubauer kollat med vädertjänsten och fått veta att vinden skulle öka under dagen. "Vägen var som ett smalt vitt band, broarna som små svarta hål framför mig. Det handlade om att trä bilen igenom dem," beskriver Caracciola rekordrepan. **Hans unge utmanare** - Caracciola var vid den här tiden 37 år gammal - Rosemeyer var den förste som kom fram för att gratulera. "Nu är det min tur," sa Rosemeyer. Caracciola, som var medveten om varningarna för starka vindar, försökte varna sin utmanare men försäkrades av Rosemeyer att han var en av "the lucky ones".

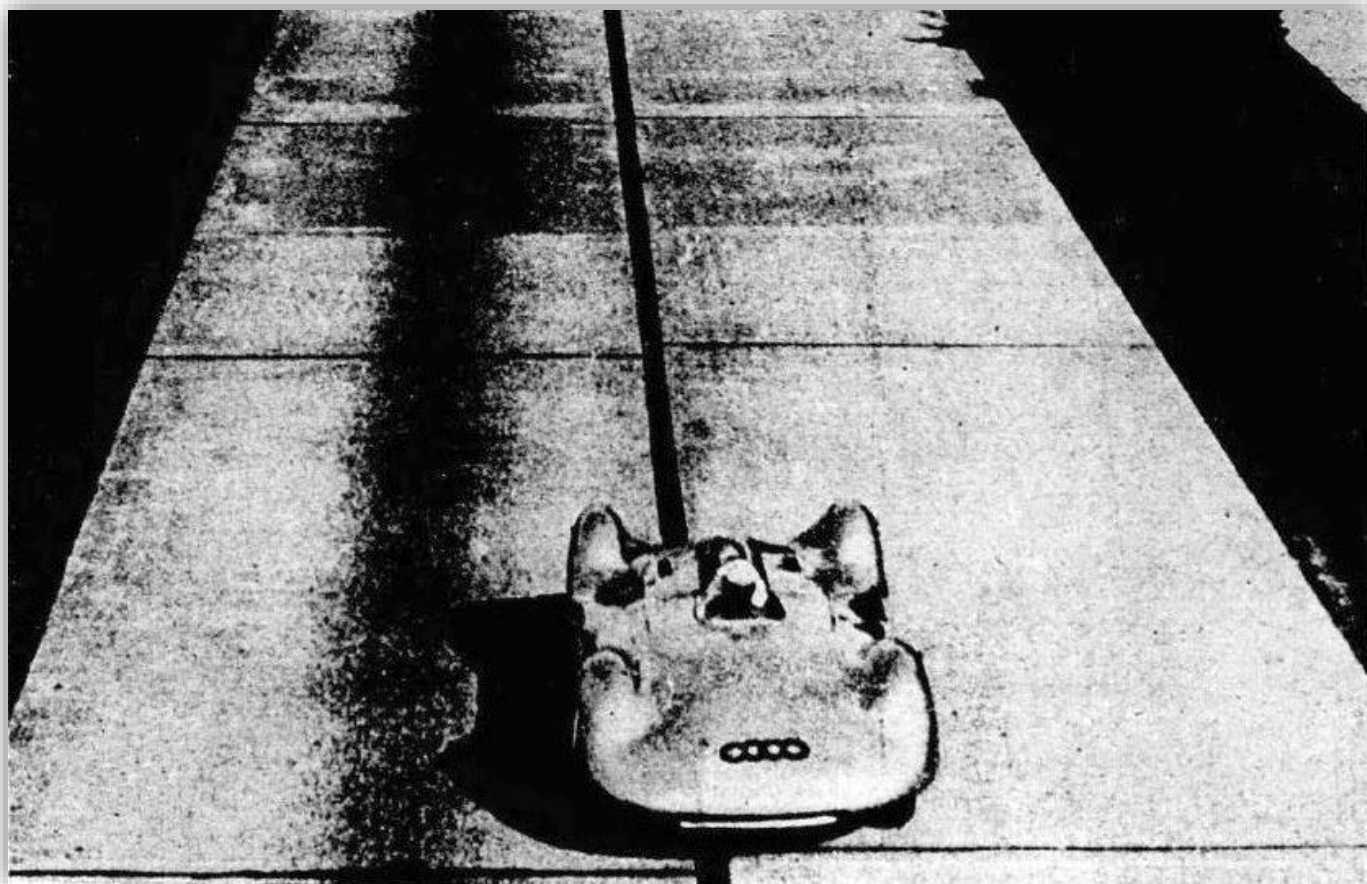


*Caracciola och Rosemeyer hade många heta dueller på racerbanan. Auto Union mot Mercedes - det var prestige så det tjöt i kurvorna.*

**Det var just den** inställningen som gjort Bernd Rosemeyer till en så stor idol. Han hade också gjort en sensationellt snabb karriär. Publiken älskade hans friska körstil.

Antingen vann han eller så kraschade han med den erkänt svårkörda Auto Union-bilen. Bilen var så svår att hantera att de flesta av dåtidens stjärnor vägrade att köra den, i synnerhet på Nürburgring. **Men publiken älskade** Rosemeyers sorglösa attityd, utåtriktade personlighet och rebelliska natur. Inte blev hans popularitet mindre när han 1936 vann Grand Prix-EM och gifte sig med den kvinnliga flygarstjärnan Elly Beinhorn.

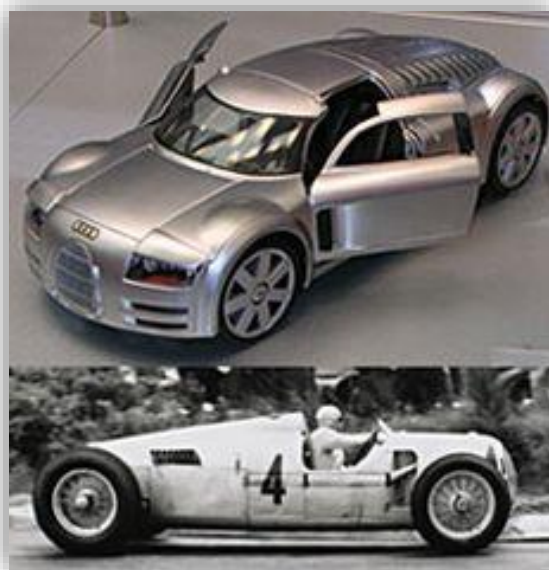
Strax före lunchtid klev Rosemeyer ner i Auto Unions rekordbil för det som skulle bli hans sista körning.



*Hösten 1937 nådde Rosemeyer hela 406,320 km/h på den nybyggda motorvägen mellan Frankfurt och Darmstadt. Men han ville mer.*

"**Bernt kände bokstavligen** ingen rädsla. Och ibland är det inte bra. Vi var faktiskt oroliga för honom i varenda lopp. På något vis förstod jag att han inte skulle få något långt liv," har Caracciola sagt.

Rosemeyers bil hade nått 400 km/h när den skar ner i kanten av vägbanan, sladdade, gick upp på två hjul och började sedan volta. Den officiella förklaringen var att en sidvind fått bilen i obalans - andra källor hävdar att bilen var felkonstruerad för dessa hastigheter. Vid kraschen kastades Rosemeyer ur bilen. Han omkom omedelbart.



*Ett annat bevis på storhet: För några år sedan gjorde Audi detta Rosemeyer-koncept. Och visst har den drag av den hopplöst svårkörda Auto Union som Rosemeyer rattar på bilden?*

**Mercedes hade tagit** rekordet. Men firandet kom av sig.

Rudolf Caracciola blev starkt påverkad av olyckan.

"Vad var meningen med att män jagar varandra för några få sekunders skull? För att tjäna utvecklingen? För att tjäna mänskligheten? Vilka löjeväckande fraser när de ställs inför döden! Och för första gången, vid just det ögonblicket, insåg jag att varje liv levs efter sina egna lagar. Och för en fighter lyder lagen så här: att bränna sig själv till den sista fibern, utan att bry sig om vad som händer med askan."

**DEN HÄR FILMEN MÅSTE DU SE!** En tribut till Rosemeyer med unika bilder från rekordsträckan söder om Frankfurt! **Klicka på:** <https://youtu.be/B3h89rc7HJ0>



**Michael Åhman**



**[Koenigsegg Agera RS sätter nytt världsrekord i toppfart – 447 km/h](#)**



**[Officiellt: Koenigsegg Agera RS slog fem rekord – världens snabbaste personbil](#)**



**[Åk med i Koenigsegg Agera RS i 457 km/h – se filmen](#)**

## 9. Bugatti Veyron

Gran Turismo Magazine nr.2 2013

Med Bugatti Veyron 16.4 satte Volkswagenkoncernen punkt för 1900-talets kapprustning i ytterfilen. 400 km/h i toppfart och överdådig teknik och byggkvalitet. Och mer än 400 byggs – hur påverkar det priserna framöver?



**M**arckerar den remarkabla Bugatti Veyron 16.4 höjdpunkten på bilens evolutionskurva, eller representerar den rent av en bottennotering? Här går åsikterna definitivt isär. Enligt Volkswagens legendariske chef och bilnörd Ferdinand Piëchs sätt att mäta är Veyron kronan på toppen av den ädla bilbyggarkonsten, och en bil helt i linje med vad Ettore Bugatti skulle ha åstadkommit idag.

Frågar man en annan legendarisk bilkonstruktör, Gordon Murray som skapade 1990-talets stora bil-ikon McLaren F1, är Veyron ett klart exempel på motsatsen: en anti-intelligent bil med överdriften som enda argument (läs mer i GT Special 2/2012).

Bugattis andra omstart (om man inte räknar Ettore's egna omstart efter andra världskriget) i Volkswagens regi är mer än något annat en reklampelare för koncernens samlade tekniska kompetens. Det är som om man har kokat ner hela 1900-talets samlade tekniklåda i en enda bil, med 16 cylindrar, fyra turboladdare, 14 (!) kylare, fyrhjulsdrift, kolfiber, pole-rad aluminium och elektronik nog för halva NASA:s ground control i Houston i en nästan två ton tung högfartsmissil, god för 400 verkliga knutar. Idag toppar varje vanlig Porsche 911 nästan 300, men för att kunna plussa 100 kilometer till ovanpå en redan hög hastighet krävs inte bara minst dubbelt så mycket kraft, utan också en aerodynamik som håller kvar bilen stabilt på marken – vilket kostar ännu mer kraft. Närmare bestämt ett tusen hästkrafter.



För varje 1 000-tal hästkrafter som plockas ut ska 2 000 kylas bort, och för att lyckas med det har ingenjörerna som sagt använt mer än ett dussin kylare, häpnadsväckande nog. Och ändå kan bilen bara köras i toppfartsmode en kort period innan den går ner i avkylningsläge med begränsat effektuttag. Så mycket säkerhetstänk hade nog inte byggts in om den hade kommit från en mindre specialbilstillverkare.

För att slippa överhettade däck och punkteringar i 400 har Michelin tagit fram ett specialdäck, som kostar dryga 100 000 – dollar – för en omgång. Men då är de monterade och balanserade på plats ...

Alla siffror och specifikationer för Bugatti Veyron 16.4 är spektakulära och omtumlande, och det gäller naturligtvis även inköpspriset, som började lite diskret på en miljon euro men med åren och med tillkommande specialversioner drog iväg uppåt det dubbla. De 300 exemplaren som byggdes är officiellt sålda, men det står några få nya bilar hos specialbilshandlare runt om i världen som det begärs mellan 1,5 och 1,8 miljoner euro för.

Gran Sport-versionen är minst tre miljoner kronor dyrare än den "van-liga" Veyron, och här vrider man ur ytterligare 200 hästkrafter ur den åtta liter stora och överladdade W16-motorn. Då är man troligen ändå en bra bit ifrån gränserna för vad denna motor mår med att leverera.

Bugatti har länge varit hårdvaluta i samlarkretsar och är det förkrigsärke som generellt har varit dyrast, med häpnadsväckande noteringar för modeller och versioner tillverkade i små serier. Den Type 57C Atlantic som bara gjordes i fyra exemplar i slutet av 1930-talet har sprängt 100-miljonersvallen på senare år, och när någon av de sju Royale-bilarna som har byggts kommer ut på marknaden brukar alla rekord för samlarbilar slås.

Men de riktiga Bugatti-dyrgriparna har alla det gemensamt att de har byggts i litet antal, och den bäst säljande Bugattin genom tiderna, Type 44, går att köpa för dryga miljonen.

Den fina lilla EB 110:an som tillverkades på 1990-talet i den futuristiska fabriken i Campogalliano utanför Modena i italiensk regi byggdes i 168 exemplar, och det relativt stora utbudet har gjort att en hugad spekulant har kunnat komma över bilar för knappa två miljoner kronor. Den som köpte den ny kan konstatera att den har stått sig hyfsat bra i värde, men någon ränta har det knappast blivit på pengarna.

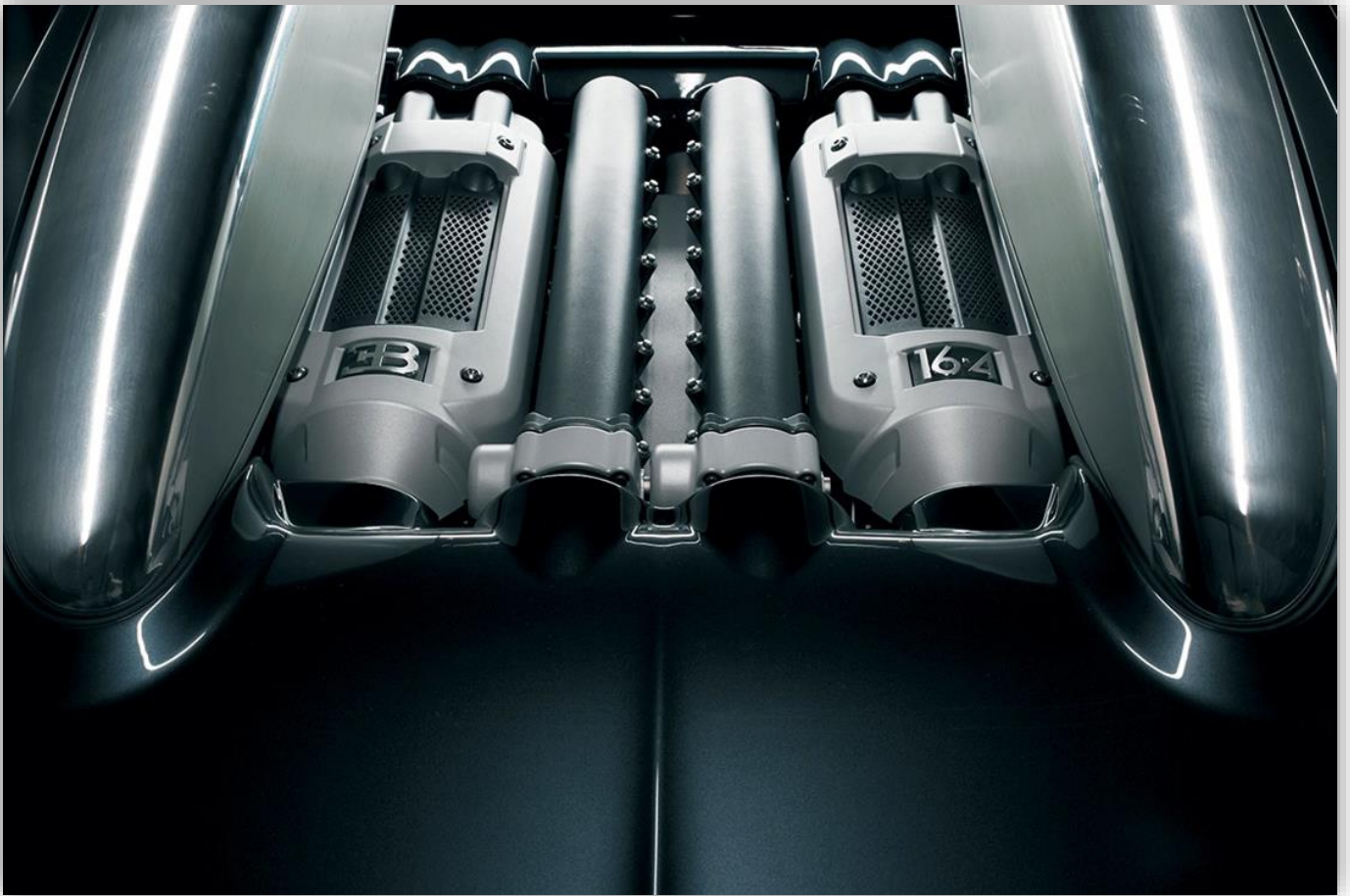
Jämfört med förkrigsbilarna är Veyron rena dussinvaran, med 300 byggda coupéer och 150 öppna Gran Sport på väg ut. Det betyder att vi – oavsett tekniken och prestandan – kommer att få se ganska brutala prisfall på bilen framöver.



Det är intressant att jämföra prisutvecklingen på Veyron med McLaren F1, 1990-talets superbil nummer ett som redan har vänt kraftigt uppåt i pris och idag känns som en av de säkraste investeringarna på marknaden. Skillnaden är dock att McLaren bara gjordes i drygt 100 exemplar, och att den därmed möjligen också känns lite mer speciell än "dussinbilen" från VW-koncernen.

Klart är att varumärket Bugatti bär långt, och att Veyron är ett statement och en vändpunkt för den konventionella tekniken med rötter i 1800-talet. Den kommer aldrig att nå de absoluta höjderna som Bugattis förkrigsbilar, men heller aldrig falla genom golvet. Som investering betraktat kommer den att vara stabil för den som köper ett exemplar till rätt pris nu, men den som vill ha snabb räntabilitet på sina slantar ska nog se sig om efter andra objekt.





Text av Gunnar Dackevall

[Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron – auto motor ...](#)

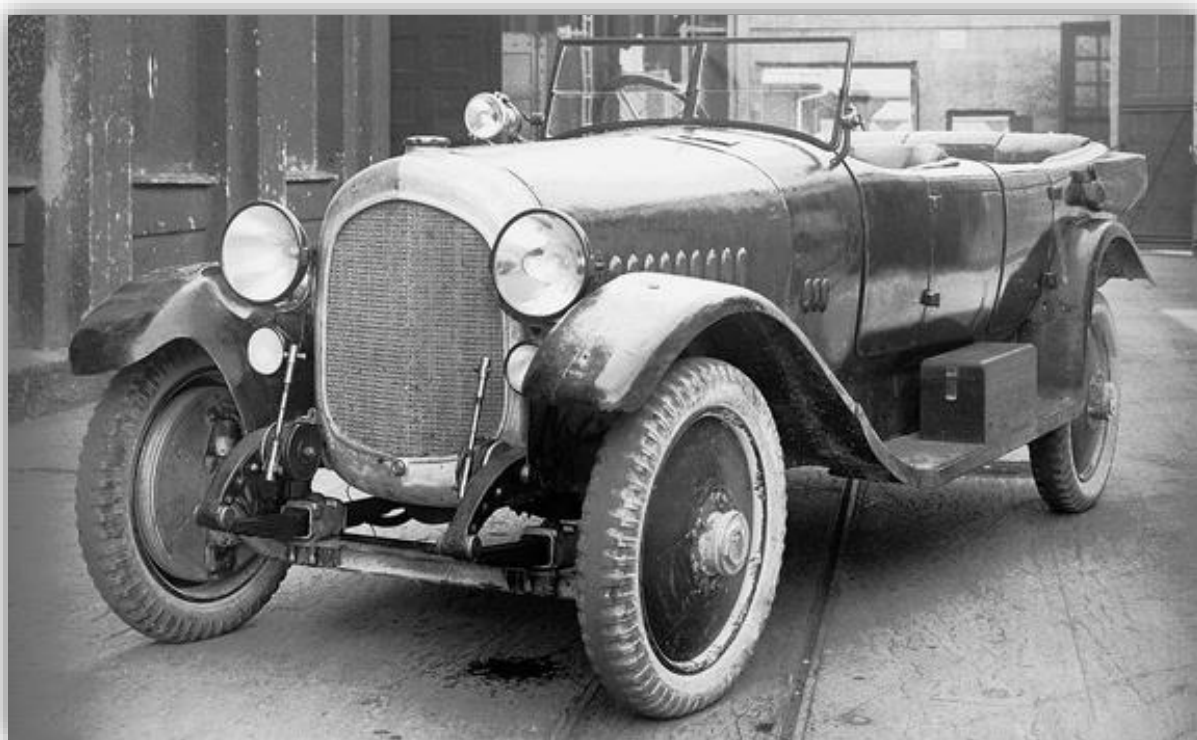
## 10. Klassiskt bilmärke: Maybach

Publicerad 15 oktober 2010

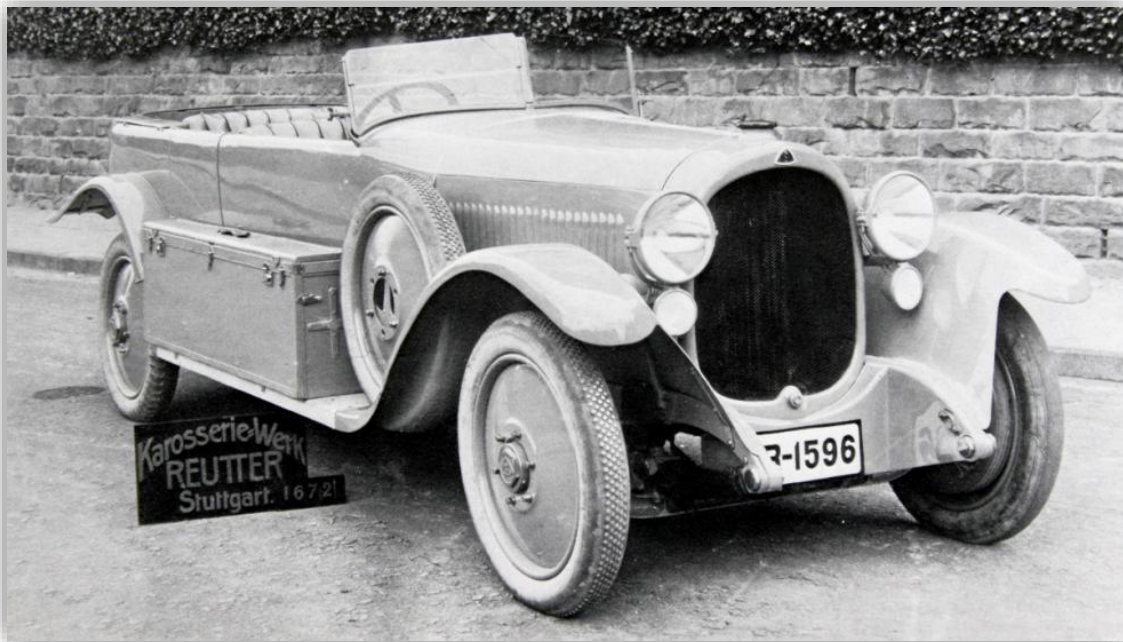
Vad har de tyska märkena Audi, NSU och Maybach gemensamt? Jo, de har alla kommit tillbaka från de döda. I fallet NSU gick det hyfsat under några år, Audi är en tämligen makalös framgångssaga i sin .2-version och Maybach – ja vad ska man säga om Maybach?



Huvudvärk är ett av de första ord jag kommer att tänka på. Huvudvärk för Daimler, som äger märket, ty den magnifika Maybach har inte blivit den sjuhejarns framgång man sannolikt kalkylerat med.



*W1 Testwagen 1919*



*Maybach W3 med karosseriet byggt 1923 av Reutter, som många år senare skulle bygga karosser åt Porsche. Spezial-Sportphaeton kallades denna öppna kaross. Bilen levererades ny till Schweiz.*

Det är förvisso inte bilens eget fel. Finare automobilhantverk finns knappast, men det finns onekligen snyggare bilar i alla prisklasser.

Fast det kan väl inte vara så enkelt att nya Maybachs skrala försäljningsiffror bara hänger på dess tämligen mediokra yttre?

Nej, det kanske mer var tiden som inte var mogen för den stora återkomsten. Ändå var det en återkomst som hette duga, med luftlandsättning från helikopter av den första bilen som kom till USA.

Jag såg det alldeles själv, och jag såg också hur den stora vagnen viskande tyst pyste över en specialbyggd ramp och in i New York Stock Exchange på Wall Street. Nog var det en fantastisk presentation, som anstår en fantastisk bil.

Men så hade också Maybach en hel del i bagaget att leva upp till.



*Maybach Zeppelin DS8 Stromlinien by Spohn 1932–35*



*SW35 Stromlinien 1935–36*

### **Misslyckad tajming**

Wilhelm Maybach var en utomordentligt skicklig tekniker och konstruktör, verksam runt förra sekelskiftet och såväl kollega som konkurrent och samarbetspartner med herrar Daimler och Benz.

1909 startades företaget Maybach-Motorenbau GmbH. Dess främsta syfte vara att bygga motorer för luftfarkoster, och eftersom en av medintressenterna var greve Ferdinand von Zeppelin är det lätt att förstå att Maybach-motorer kom att driva åtskilliga av den gode grevens luftskepp.

Biltillverkningen begynte först 1921 och då till stor del som ett far-och-son-projekt. Den rikt begåvade Karl Maybach blev mannen bakom de stora, tunga och påkostade bilar som byggdes under 1920- och 30-talen.



*SW38 Ponton Cabriolet by Spohn 1948*



*SW42 Ponton by Spohn 1951–54*

De båda första modellerna hade raka sexor men 1929 kom den första V12-modellen. Det var exakt samma misslyckade tajming som exempelvis Duesenberg och Cadillacs V16-modell kunde visa upp – årsbarn med depressionsutbrottet alltså.

Maybach byggde flera versioner och modeller med sin sjuliters V12-motor, men serierna var mycket blygsamma. 1931 lanserades en åttalitersmodell med det i sammanhanget naturliga modellnamnet Zeppelin.



*57S 2010*



*62 Zeppelin 2009*

Den allra mest påkostade modellen kallades DS8 Zeppelin och hade en motoreffekt på strax över 200 hästkrafter. På den tiden var detta närmast osannolikt mycket, men så var Maybach-bilarna inte precis några lättviktare.

Effekten behövdes verkligen till det tunga chassiet och den lika tunga, specialbyggda karossen.

### **Somnar genast**

1930-talet var på många sätt en svår tid och att sälja superlyxbilar var inte lätt. Därför presenterades så småningom några mindre modeller, SW35, SW38 och SW42.

Också dessa vagnar var stora och dyra, men inte fullt så eleganta och påkostade som Zeppelin och de andra tolvorna. SW-bilarna hade raka sexor med cylindervolymen angiven i modellnamnen.

Lustigt nog byggdes det några stycken Maybach-bilar också efter andra världskrigets slut, faktiskt en bil så sent som 1954, men på förkrigschassier. Ingen har kallat dessa vagnar vackra.

Och så hoppar vi till moderna tider! 1997 visades en konceptbil kallad Mercedes-Benz Maybach och av denna blev några år senare det separata märket Maybach, tillverkat av företaget Maybach Manufaktur, som är ett dotterbolag till nuvarande Daimler AG.

Sommaren 2002 debuterade Maybach 62, ett fantasilöst modellnamn som bara avslöjar karossens längd i decimeter. Något senare kom Maybach 57, naturligt nog en halvmeter kortare.

Jätten 62 är bara fyrsitsig! De båda bakre fåtöljerna är av det slag man genast somnar i, såvida man inte fastnar för glastakets färgskiftande skönhet eller börjar räkna på antalet möbelsnickartimmar i den neoklassiska interiören.

Mer ombonat än i stora Maybach kan man inte åka på allmän väg. Dessvärre tycks alltför få ha råd med denna excess och till dags dato har man inte lyckats sälja fler än drygt 2 000 moderna Maybach-bilar.



*Rullande kontor eller är det kanske en tandläkarpraktik deluxe?  
Högre klass på inredning kan ingen begära för sina fyra miljoner kronor.*



# Berini

*gör strålande  
hjälpmotor-  
prestation*

## Stockholm-Marocko-Stockholm — 10.800 km — på 52 dagar

Moped i Sverige — Knalle i Danmark — Hilfsmotor i Tyskland — Velomoteur i Frankrike — Bicideta con motore i Spanien — Puff puff i Marocko — alla dessa beteckningar på Berinin har konstnären Lage Hellman fått lära sig under sin mångtusenmilsfärd till Afrika. På kartan härnedan kan Ni följa hans färd — det är inte litet han och hans trogne färdkamrat Berini presterat. Vad Lage Hellman har att berätta är ett gott betyg åt Berini, ett bevis för seghet och energi, kvalitet och tillförlitlig konstruktion.



*10.800 km på 52 dagar,  
vilket blir ca 21 mil per  
dag, har Lage Hellman  
kört med sin Berini.*

BERINI är en framhjulsmotor av synnerligen enkel konstruktion — endast tre rörliga delar. Ni kör 8—10 mil på 1 l. bränsle. Jämför priset härför med Edra nuvarande resekostnader och finn att Berini betalar sig själv på kort tid.

Se Berini hos våra återförsäljare eller i vår utställning.



AKTIEBOLAGET  
**HANS OSTERMAN**

*för transport ... till lands ... till sjöss ... i luften*

Birger Jarlsgat. 18, Stockholm. Tel. 63 00 20.