



Kurtis 500KK Sutton Roadster 1955

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

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 8 januari
tisdag 7 januari

1. **Rekord: Bilköparna duckade för ny skatt**
2. **Bilchefen flydde rättvisan – utsmugglad i instrumentfodral**
3. **Testbilen som gick sönder när den stod parkerad**
4. **Tesla uppdaterar kartan – här hamnar Sveriges nya Superchargers**
5. **Polisens larm: Våra elbilar värdelösa för biljakter**
6. **Volkswagen ökar tempot med nytt mål**
7. **McLaren F1 LM 1994 blev årets dyraste bil, såldes för 186 miljoner kronor.**
8. **Provkörning: Toyota Hilux (2019)**
9. **Då ska BMW börja tillverka el-motorcyklar**
10. **Honda har nu tillverkat över 400 miljoner motorcyklar**
11. **Historien om Volvo 480**
12. **Femton fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept**
13. **Isotta-Fraschinis bakvända**
14. **Klassiskt bilmärke: Packard**

SVENSKA DAGBLADET

1. Rekord: Bilköparna duckade för ny skatt

Mathias Ståhle

Uppdaterad 18:40

Publicerad 18:14

December blev en rekordmånad för bilförsäljarna. Lätta lastbilar och personbilar som inte lever upp till de nya miljökraven sålde långt över förväntningarna. 2020 spås bli de laddbara bilarnas stora genombrottsår.



Sista minuten-köp av bilar bidrog till nybilsförsäljningens toppnotering.

2019 blev det tredje bästa försäljningsåret någonsin för nybilsförsäljningen i Sverige, enligt branschorganisationen Bil Sweden. Rekordsiffrorna beror på sista minuten-köp av bilar som skulle ha drabbats av högre fordonsskatt om köparen väntat in 2020.

Enbart i december registrerades 47 797 nya personbilar in hos Transportstyrelsen.

– Många passade på att köpa och registrera in sin nya bil innan årsskiftet, säger Jessica Alenius, vd för branschorganisationen Bil Sweden.

Det är EU:s nya sätt att mäta koldioxidutsläpp som fått fart på bilförsäljningen, enligt branschorganisationen. De nya reglerna för att mäta utsläpp innebär att fler bensin- och dieseldrivna bilar kan få kraftigt höjd fordonsskatt i det så kallade bonus malus-systemet.

Redan inregistrerade bilar påverkas dock inte av de skärpta regelverket, vilket förklarar trenden med ett växande antal sista minuten-köp i december, säger Jessica Alenius:

– De prognoser vi lade i början av året överträffades trots att vi reviderade dem i november. Det berodde på en mycket stark avslutning på året. Enbart i december ökade registreringarna med 108 procent.

Statistiken visar att det är bilmodeller som hade stora skattehöjningar att vänta som sålde mest innan årsskiftet. Decemberlistan toppas av Volvo V60, VW Golf och Volvo XC 60.

För lätta lastbilar, som också omfattas av de nya skattereglerna, är decembereffekten ännu kraftigare. Där syns en tillfällig ökning på 168 procent jämfört med samma månad föregående år. Även bland tunga lastbilar märks en ökad försäljning under året som gått.

Bil Sweden är kritiska till delar av bonus- malussystemet. Bland annat för att det skapar en ryckig och obalanserad fordonsmarknad.

– Fordonsskatten på personbilar och lätta lastbilar har höjts i omgångar sedan bonus- malus infördes 2018, säger Jessica Alenius.

Branschorganisationen vill därför fördela skattepåslaget under fler år än tre. Det skulle göra marknaden mer förutsägbar.

– En fördelning på sju år skulle göra att begagnatmarknaden omfattas vilket har en positiv påverkan på förnyelsen av hela fordonsparken. En ny bil som säljs i dag har betydligt lägre utsläpp.

Uppgången för större diesel- och bensinbilar som ger avtryck i decemberstatistiken spås bli högst tillfällig.

Den stora ökningen väntas i stället bland laddbara personbilar, även om dessa fortfarande utgör en liten del av den totala marknaden.

Nyregistreringen av laddbara personbilar ökade med 39 procent under 2019. Elbilarna och laddhybriderna utgör ändå inte mer än en tiondel av alla nya bilar som registrerades 2019. Men de siffrorna kan kastas om inom bara några år.

– Vår prognos är att andelen laddbara personbilar kommer att öka kraftigt till 30 procent under 2020 och 40 procent 2021, säger Jessica Alenius.

Enligt branschorganisationens långsiktiga prognoser kommer andelen laddbara personbilar att utgöra 80 procent av all nyregistrering inom ett decennium.

Trenden med en tillfällig försäljningstopp vid årsskiftet väntas följas av en större nedgång redan detta år. På personbilssidan räknar Bil Sweden med en minskning på 7 procent under 2020 när försäljningskurvorna slår tillbaka till normalnivåer.

– Men även med en minskning kommer 2020 att bli ett bra bilår. Det bästa i ett historiskt perspektiv och över genomsnittet för de senaste tio åren, säger Jessica Alenius.

Bonus malus-systemet

Bonus- malussystemet infördes 2018 för att öka andelen miljöanpassade fordon i trafik. Det består av både piska och morot.

- Den som köper ett miljöanpassat fordon kan få en bonus på maximalt 60 000 kronor när bilen inregistreras första gången.
- För bilar med höga utsläpp tas en förhöjd fordonsskatt – malus – ut i tre år från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.
- Malusavgiften gäller både bensin- och dieselpbilar. Den slår extra hårt mot dieselfordon.

Källa: [Transportstyrelsen](#)

Mathias Ståhle



2. Bilchefen flydde rättvisan – utsmugglad i instrumentfodral

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-01-01, 15:58

Carlos Ghosn, tidigare chef för Renault-Nissan, tog nyligen hjälp av elitsoldater för att fly rättvisan. De smugglade ut honom ur Japan i ett instrumentfodral.



Det är som taget ur en film. Elitsoldaterna hade klätt ut sig till orkestermedlemmar så att de på ett naturligt sätt kunde bära med sig ett fodral till en basfiol. I instrumentfodralet låg Carlos Ghosn.

Han var hyllad vd för Renault-Nissan när han greps i Tokyo i november 2018, anklagad för ekonomisk brottslighet.

Under hela sin karriär hade han framstått som en "räddare" som mot alla odds lyckades strukturera om och effektivisera företag. Under 18 år jobbade Carlos Ghosn för Michelin och genomförde hårdhänta rekonstruktioner. Ghosn värvades till Renault 1996 och de närmaste åren gjorde han liknande effektiviseringar i Frankrike. Efter framgångarna hos Renault skickades Ghosn till japanska Nissan 1999 där han inledde en koalition mellan de två företagen.

Carlos Ghosn anklagades för bland annat ha låtit bli att redovisa inkomster på motsvarande 750 miljoner kronor för skattemyndigheterna. Han placerades i husarrest och huset bevakades av japansk polis.

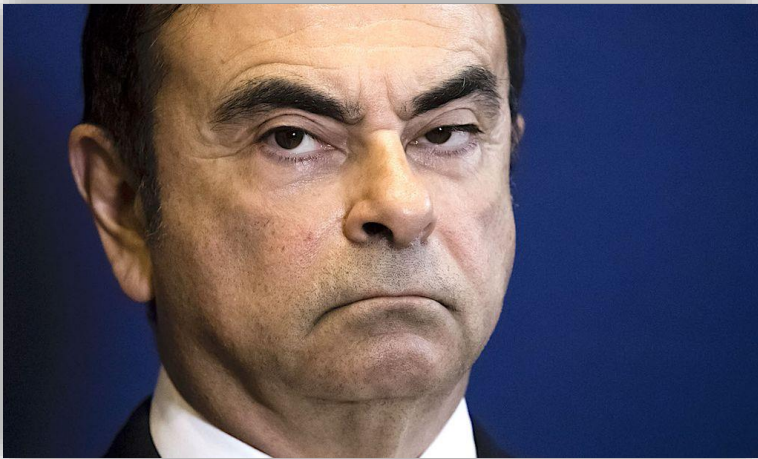
För att kunna fly arrangerade Ghosn en middag för ett stort antal gäster med levande musik. Men orkestermedlemmarna var istället elitsoldater och smugglade ut Ghosn i ett fodral till en basfiol.

"Orkestern" tog ett flyg från Tokyo till Beirut i Libanon den 28 december. Från Libanon kan inte Ghosn utvisas till Japan eftersom han är libanesisk medborgare, uppger Wall Street Journal.

I ett uttalande säger Carlos Ghosn att han inte flyr från rättvisan utan försöker undvika "orättvisa och politisk förföljelse", skriver nyhetsbyrån AP.



[Renault/Nissan-chefen Carlos Ghosn misstänks för skattebrott – sparkas som styrelseordförande](#)



[Koncernchefen Carlos Ghosn häktad i tio dagar till – visar spricka i Renault/Nissan-alliansen](#)



[Nissan/Renault-chefen Carlos Ghosn hålls kvar i häkte – ersätts inom kort](#)



Magnus Fröderberg



3. Testbilen som gick sönder när den stod parkerad

Redaktören bytbil 2020-01-01

”Välkommen till den nya uppkopplade bileran”



Kan en bil gå sönder när den bara står parkerad? Ja, det var precis vad som hände tidningen Car & Drivers testbil. Deras Tesla Model 3 skickade en pushnotis i mobilen om att den drabbats av ett totalhaveri.

Tidningen Car & Driver har köpt in en Tesla Model 3 för att använda som långtestbil. Hittills har bilen gått 850 mil. Men på juldagen havererade bilen – när den stod parkerad. Föraren var på julfirande när bilen själv meddelade via en pushnotis om att den gått sönder och blivit okörbar.

– Din bil har drabbats av ett fel och kommer inte längre att kunna köras. Kontakta Tesla för assistans, hälsade bilen i ett pushmeddelande.

Tidningen kallar det ett omvänt julmirakel och skriver att det är första gången en bil har havererat när den stått parkerad, och även första gången bilen själv meddelat via telefonen att den är trasig. Ingenting förutom att bilen laddade långsamt tydde på att bilen höll på att gå sönder när de körde den innan felet uppstod.

De är ändå besvikna på att en bil som kostar nästan 600 000 kronor och bara gått 850 mil inte ens går att köra till verkstaden. Tesla lyckades dock få fram en bärgare på 30 minuter trots att det var juldag och bilen bärgades till närmaste verkstad en timme bort.

Verkstaden kunde efter några dagar bekräfta att bilens datorer haft rätt. Teslan hade drabbats av problem med den bakre motorn, pyrotekniken som kopplar bort batteriet vid en krock samt 12 volts-batteriet.

Car and Driver konstaterar lakoniskt att det här är en del av den nya uppkopplade digitala bileran, men att till och med den bil som hittills krånglat mest, en Alfa Romeo Giulia Qadrifoglio kunde ta sig till verkstaden för egen maskin.



4. Tesla uppdaterar kartan – här hamnar Sveriges nya Superchargers

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-01-02, 16:15

Sent i höstas nådde Tesla milstolpen 15.000 aktiva Supercharger världen över. Men det har inte fått dem att slå av på takten. Det framgår av Teslas uppdaterade karta över befintliga och planerade Supercharges.



Enligt ovan nämnda karta kommer Sverige få 11 stycken nya Supercharge-stationer i år. Mer specifika än så är inte Tesla i något av fallen, bortsett från stationen som byggs i Ytterhogdal, som är planerad att öppna "mid 2020".

Här är Teslas kommande Superchargers i Sverige:

- Abisko
- Storlien
- Ytterhogdal
- Djurås
- Kristinehamn
- Strängnäs
- Mariestad
- Kungsbacka/Varberg
- Vetlanda
- Ronneby
- Skurup



5. Polisens larm: Våra elbilar värdelösa för biljakter

Redaktören bytbil 2019-12-31

Tvingas vara klimatbovar - trots miljömålen



FILM: <https://youtu.be/G6HrRRmu6rw>

Elbilarna håller inte måttet som polisbilar under utryckningar och biljakter. Brittiska polisen slår nu larm om att deras Nissan Leaf och BMW i3-bilar är värdelösa för utryckningar och till att fånga tjuvar. Poliserna anser att bilarna inte går tillräckligt fort och riskerar att få urladdat batteri, uppger brittiska Metro.

Polisen i Storbritannien har satsat hårt på elbilar för att nå sina klimatmål. Nu uppger tidningen Metro att 250-miljonerssatsningen på att köpa in 448 miljövänliga bilar kan vara slöseri. De flesta bilarna är av modellen BMW i3 och Nissan Leaf.

Polisen uppger nu att bilarna inte är användbara för att jaga tjuvar eller rycka ut för att hjälpa offer i nödsituationer. Nästan samtliga bilar används i stället i ickebrådskande situationer eller för att transportera polischefer till jobbet. Anledningen är att bilarna tar för lång tid att ladda upp för att vara redo för en utryckning, eller helt enkelt går för långsamt, hävdar polisen i en egen rapport.

– Polisen måste visa mer sunt förnuft. Jag har suttit i en polisbil många gånger när larmet har fått. Du kan inte förutse vad som ska hända, så de måste vara försiktiga när de använder elbilar, säger torypolitikern David Davies, som tidigare varit polis.



Totalt är det 30 av Storbritanniens 46 polisdistrikt som köpt in elbilar. Det handlar om 448 miljöbilar, och många fler är på väg ut till polisstyrkorna. Scotland Yard har 134 elbilar, men siktar på att byta ut hela flottan mot elbilar till år 2050. Förutom BMW i3 och Nissan Leaf har de köpt elbilar från Mitsubishi och bränslecells-bilar från Toyota. Men en internrapport avslöjar att de tvingades vara klimatbovar och köpa in fler dieselpbilar för att klara kraven vid biljakter.

– Marknaden har ännu inte mognat så att det finns bilar som går på alternativa drivmedel som klarar att möta våra mål för att biljakter, skriver polisen i rapporten.

Polisen i Kent har två Nissan Leaf och en BMW i3 och erkänner i en undersökning att bilarna kommer till korta när det gäller utryckningar:

– Elbilar har inte tillräcklig räckvidd och tar för lång tid att ladda, vilket är en stor utmaning.

Polisförbundet vill dock lugna medborgare som är oroliga för att polisen inte ska kunna rycka ut för att de håller på att ladda bilarna.

– Ingen behöver vara orolig för att polisen inte ska kunna rycka ut på grund av att batteriet är tomt. Det vore försumligt av de som sköter om fordonen att begränsa sig så, de får fortfarande använda andra bilar.

I dag börjar det dock finnas gott om elbilar på marknaden som både är snabba i biljakter och klarar 50 miles körning på en laddning – om polisen vill sluta vara klimatbovar. Den svenska polisen har hittills endast köpt in tio elbilar av modellen Nissan Leaf, men de har inte använts vid utryckningar.





6. Volkswagen ökar tempot med nytt mål

En miljon elbilar per år ska levereras till slutet av 2023

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-12-30, 12:35, uppdaterad 2019-12-30, 16:50

Det nya målet sätts två år tidigare och nyligen levererade Volkswagen elbil nummer 250.000 till en kund i Tyskland.



Det viktigaste steget för att uppnå produktionsmålen är lanseringen av elbilen VW ID 3.

Jürgen Stackmann, styrelseledamot för märket Volkswagen med ansvar för försäljning, marknadsföring och eftermarknad, kommenterar det nya målet:

"Hos Volkswagen är vi övertygade om att framtiden är elektrisk. Därför kommer vi att sälja de nästa 250.000 elektrifierade bilarna på en betydligt kortare tid."

Volkswagens målsättning de närmaste åren är att bli världsledande inom e-mobilitet. För att uppnå det målet investeras 33 miljarder euro i VW Group, varav 11 miljarder euro i varumärket Volkswagen. Till slutet av 2023 ska man producera en miljon elbilar per år och till 2025 ska den siffran ha ökat till 1,5 miljoner/år.

Det viktigaste steget för att uppnå produktionsmålen är lanseringen av elbilen ID 3, som når sina första kunder sommaren 2020. På den svenska marknaden kommer startpriset för ID 3 att bli under 350.000 kronor, före avdrag för klimatbonus. Det är då en "instegsmodell" med räckvidd på 330 kilometer (WLTP). Med det största batteripaketet blir räckvidden 550 kilometer.

I mitten av december levererade Volkswagen den 250.000:e elektrifierade bilen, en e-Golf. Elbilsoffensiven startade med e-Up 2013 (21.000 sålda). Volkswagen fortsatte sedan 2014 med e-Golf (104.000) och Golf GTE (51.000), medan Passat GTE och Passat Sportscombi GTE (42.000) introducerades året därpå.



Sandra Fleischer (andra från vänster) tog emot sin e-Golf i Autostadt tillsammans med Frederike Gasber. Till vänster Michael Fröhlich, chef för leveranserna vid Autostadt och till höger Francesco Forte, kundchef vid Autostadt.



Nya uppgifter: "Massiva mjukvaruproblem" för Volkswagen ID 3



Idag startar Volkswagens produktion av elbilen ID 3 – ett stort systemskifte



Volkswagens storsatsning på elbilar: 80 nya modeller och batterier för minst 200 miljarder



Volkswagen ID 3 officiell – nya "folkelbilen" kostar från 350.000 kronor



7. McLaren F1 LM 1994 blev årets dyraste bil, såldes för 186 miljoner kronor.

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-12-31 15:39, uppdaterad 2019-12-31 17:26

Året går mot sitt slut och det är dags att summera. Prisrekordet på auktion 2019 blev denna klassiska McLaren F1 LM, byggd i endast två exemplar.

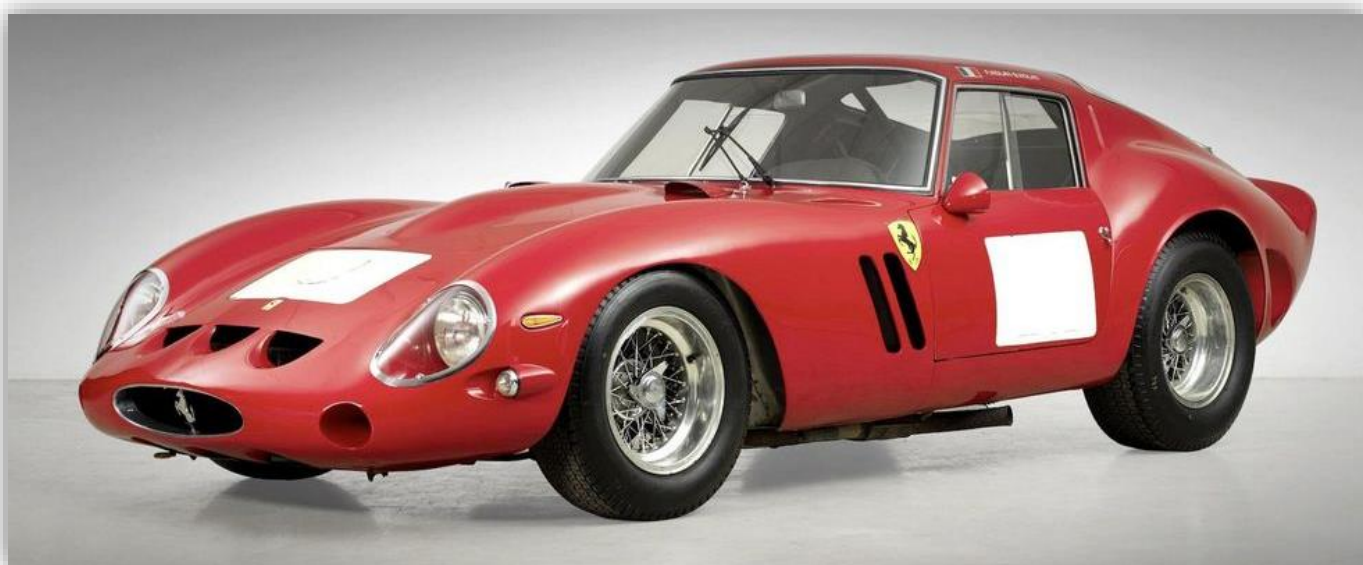


Världens dyraste bil under 2019 klubbades bort för 186 miljoner kronor.

Det är dags att knyta ihop påsen för 2019. Och när det gäller speciella bilar så kan vi konstatera att högkonjunkturen fortsatt med ständigt ökande priser vid bilauktioner.

Dyraste bilen som ropades in vid auktion blev en McLaren F1 från 1994, ombyggd till "Le Mans specifikation". En av endast två McLaren F1 som modifierades på det här sättet av fabriken.

McLaren F1 LM såldes för 19.805.000 dollar, vilket omräknat till dagens valuta är 186.278.800 kronor. Eller 186 miljoner kronor, avrundat. Det är det högsta priset någonsin för en McLaren som auktionerats ut, och alltså den dyraste bilen som gick under klubban 2019.



Under 2018 såldes en Ferrari GTO 250 för 48,4 miljoner dollar, fortfarande världens dyraste bil (på auktion). Det finns dock Ferrari GTO som sålts privat, mellan säljare och köpare, för högre belopp än så.

Men denna McLaren får ändå finna sig i att vara "billig" jämfört med [fjolårets Ferrari GTO 250 som också såldes vid Monterey-auktionen för 48,4 miljoner dollar \(455 miljoner kronor\)](#). Ferrarin är världens dyraste bil som sålts på auktion, någonsin. På tio-i-topp listan över världens dyraste bilar som auktionerats ut finns för övrigt sju Ferrari, en Mercedes, en Aston Martin och en Dusenbergs.

En av de mest spännande bilarna som fanns till auktion under 2019 var [världens första Porsche, alltså Type 64 från 1939](#). Porsche som företag startades först 1948, men familjen Porsche byggde en racebil för att köras mellan Berlin till Rom. Dock hann andra världskriget bryta ut och det blev ingen tävling. Två bilar byggdes, varav en förstördes.

Porsche Type 64 från 1939 skulle ha kunnat bli årets dyraste bil på auktion, men det strulade till sig rejält under budgivningen. Ett telefonbud på 17 miljoner dollar missförstods och RM Sotheby's hörde det som 70 miljoner dollar. Summan kom upp på tavlan och efter det så dog budgivningen. [Trots att RM Sotheby's försökte rätta till sitt misstag blev det ingen fortsatt budgivning. Den unika Porsche Type 64 är alltså osåld.](#)



Porsche Type 64 38/41 från 1939, förblev osåld efter strul under auktionen.

De första McLaren F1 som levererades 1994 kostade 640.000 pund (7,8 miljoner kronor), vilket var ett ohyggligt högt pris för en bil på den tiden. Men värdestegringen har ändå varit enorm, cirka 17 gånger pengarna för en "vanlig" McLaren F1 och i det här unika fallet nästan 24 gånger det ursprungliga priset.

Det som gör det här exemplaret unikt – och förklarar prisenivån – är att bilen är ombyggd på fabriken till "Le Mans Specifications". Det innebar bland annat att man trimmade BMW V12-motor och höjde toppeffekten från 627 till 680 hk. Så mycket gav inte LM-bilarna man körde racing med, för där togs effekten ner med en restriktor i insuget. McLaren monterade även ett "High-Downforce Kit" (HDK) med ändrad front och en stor bakvinge.

Totalt byggdes det 106 exemplar av McLaren F1, varav 64 var gatbilar. Raceversionen vann Le Mans 24-timmars 1995 och hade en lång följd av framgångsrika år inom långdistansracingen.



[+21 BILDER](#)

De 10 dyraste bilarna på auktion under 2019

Placering	Årsm.	Bilmodell	Pris i dollar	Auktionshus	Auktion
1	1994	McLaren F1 'LM-Specification'	19.805.000	RM Sotheby's	Monterey
2	1939	Alfa Romeo 8C 2900B Touring Berlinetta	19.256.750	Artcurial	Paris
3	1958	Ferrari 250 GT LWB California Spider	9.905.000	Gooding	Pebble Beach
4	2014	Lamborghini Veneno Roadster	8.337.182	Bonhams	Bonmont
5	1962	Ferrari 250 GT SWB Berlinetta	8.145.000	RM Sotheby's	Monterey
6	1965	Ford GT40 Roadster Prototype	7.650.000	RM Sotheby's	Monterey
7	1963	Ferrari 250 GT SWB Berlinetta	7.595.000	Gooding	Scottsdale
8	2017	Pagani Zonda	6.812.000	RM Sotheby's	Abu Dhabi

		Aether Roadster			
9	1958	Ferrari 250 GT Series I Cabriolet	6.800.000	Gooding	Pebble Beach
10	2002	Ferrari F2002 F1	6.643.750	RM Sotheby's	Abu Dhabi

De 12 dyraste bilarna som sålts på auktion

	Årsm.	Bilmodell	Pris i dollar	Auktionshus	Auktion	Såld år
1	1962	Ferrari 250 GTO	48.405.000	RM Sotheby's	Monterey	2018
2	1962	Ferrari 250 GTO Berlinetta	38.115.000	Bonhams	Quail Lodge	2014
3	1957	Ferrari 335 Sport Scaglietti	35.711.359	Artcurial	Paris	2016
4	1954	Mercedes Benz W196R F1	29.650.095	Bonhams	Goodwood	2013
5	1956	Ferrari 290 MM by Scaglietti	28.005.000	RM Sotheby's	New York	2015
6	1967	Ferrari 275 GTB/4 Spider	27.500.000	RM	Monterey	2013
7	1964	Ferrari 275 GTB/C Speciale	26.400.000	RM	Monterey	2014
8	1956	Aston Martin DBR1	22.550.000	RM Sotheby's	Monterey	2017
9	1956	Ferrari 290 MM	22.005.000	RM Sotheby's	Los Angeles	2018

10	1935	Duesenberg SSJ	22.000.000	Gooding	Pebble Beach	2018
11	1955	Jaguar D- Type	21.780.000	RM Sotheby's	Monterey	2016
12	1963	Aston Martin DP215 Comp.	21.455.000	RM Sotheby's	Monterey	2018



[Ferrari 250 GTO är den dyraste bilen på auktion – kvarts miljard kr](#)



[Typ 64 är Porsches heliga graal – första bilen från 1939 överlevde mot alla odds – till salu](#)



[Världens första Porsche fortfarande osåld efter auktionskaos](#)



[Nytt rekord för McLaren F1 – 100 miljoner kronor](#)



[Rowan Atkinsons McLaren F1 – Englands dyraste krasch](#)

8. Provkörning: Toyota Hilux (2019)

Publicerad 2019-12-30 10:00

Text Tommy Wahlström

Den åttonde generationen av Toyotas pickup Hilux har massor av utrustning och ett ohotat rykte om hög kvalitet.



En välkänd profil. Hilux har tillverkats sedan 1968.

Den första generationen Hilux såg dagens ljus 1968 och den nu aktuella åttonde generationen presenterades 2016. Hilux tillhör de större pickuperna med ett rejält fotavtryck.

Den känns stor att köra. Lång hjulbas och begränsade styrutslag ger rejäl vändradie och gör det bökigt att ta sig mellan pelarna i garaget. Formgivningen med den långa nosen som sticker ut några cm extra gör fronten svåröverskådlig. Tyvärr finns inga parkeringsvarnare fram vilket gör att man får vara uppmärksam när det är trångt.

Förutom den saknade främre parkeringsvarnaren är utrustningen närmast överväldigande i den provkörda toppversionen Ultimate D-Cab. Här finns inte bara komfortprylar utan även ett väl genomtänkt säkerhetspaket med autobroms som även kan upptäcka och bromsa för oskyddade trafikanter i mörker. Dessutom finns här vingelvarnare med styrassistent samt vägskyldetektion. Den här typen av säkerhetsutrustning är förstås lika viktig i yrkesfordon som i personbilar men har hittills inte varit särskilt vanlig i klassen.

På vägen går Hilux till att börja med lite oroligt. Pickupen ruskar på sig som en våt labrador när man kör den olastad över ojämnheter i låg fart. Fjädringen sätter sig dock med några kilo på flaket och bakvagnen blir plötsligt mycket lugnare.

Förarstolen känns först väldigt bred och bekväm men på längre sträckor inser man att den trots allt erbjuder ganska enkel komfort. Ratten är ställbar både i höjd- och längdled men skulle må bra av lite ytterligare skjutmån. Nu blir körställningen inte helt optimal för dem med lite längre ben.

"Toyota Hilux har ett grundmurat rykte om sig att vara slitstark och krångelfri."



Flaket är brett men inte särskilt djupt.

Baksätet är i nivå med en modern småbils. Två vuxna får plats men här är inget överflöd av benutrymme.

Förarmiljön får både ris och ros. Färddatorn på instrumenten framför föraren fungerar bra men hastighetsmätaren är onödigt svårläst med tunna svarta siffror på vit bakgrund. Infotainmentsystemet mitt på panelen sitter mycket lågt vilket gör att föraren måste ta blicken från vägen för att titta på skärmen. Systemet är i alla fall lätt att nå men reagerar väldigt långsamt på kommandon. Dessutom ger displayen reflexer.

Drivlinan känns en smula kraftlös. Hilux känns trög redan tom.

Toyota Hilux har ett grundmurat rykte om sig att vara slitstark och krångelfri. Tillsammans med den omfattande säkerhetsutrustningen är det bilens starkaste kort. I många andra aspekter känns den rätt gammal.

Toyota Hilux Ultimate D-Cab 2,4 D- 4d 4WD Aut

Pris, från kr:	413 875.
Svensk lansering:	Säljs nu.
Mått, cm:	L 533/B 186/H 182.
Mått flak, cm:	L 152/B 164/H 48.
Tjänstevikt, kg:	2 095.
Max last, kg:	1 115.
Max dragvikt, kg:	3 200.
Motor:	Fyrcylindrig turbodiesel. Volym 2 393 cm ³ . Max effekt: 150 hk vid 3 400 v/min. Max vridmoment: 400 Nm från 1 600 v/min.
Kraftöverföring:	6-växlad automatisk växellåda. Fyrhjulsdrift.
Prestanda:	Toppfart: 170 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 12,8 s.
Deklarerad förbrukning:	9,1 l/100 km. CO ₂ -utsläpp: 238 g/km.
Konkurrenter:	Volkswagen Amarok, Nissan Navara, Mitsubishi L200.

Plus: Omfattande utrustning, god kvalitet.

Minus: Fjädringskomfort, en smula otymplig.

Vad nytt? Aktiva säkerhetssystem och ny infotainment.

För vem? Den som sätter säkerheten främst.



Hilux är i det testade topputförandet utrustad med lyx som eljusterbar förarstol.



Infotainmentsystemets skärm sitter lågt och ger reflexer.

Läs mer om:



[Nya Hilux kommer i juni](#)

[Toyotas välkända pickup Hilux kommer i nytappning i år. I juni kan vi se den i svenska bilhallar.](#)



[Toyota uppdaterar arbetshästen Hilux](#)

[Efter att ha gjort sin debut på andra marknader kommer nu Toyotapickupen Hilux i sin åttonde upplaga till Europa.](#)



[Bilfrågan: Är Hilux bäst?](#)

["Finns det någon mer prisvärd pickup med dubbelhytt som är lika hållbar och ekonomisk? Kan det vara värt att importera från ett annat EU-land?" Vi Bilägare svarar.](#)



[Toyota återkallar 6,76 miljoner bilar](#)

[Återkallelsen påverkar bilägare i hela världen, i Europa handlar det om 810 000 bilar. Bland felen finns en klämd kabel till krockkudden.](#)



9. Då ska BMW börja tillverka el-motorcyklar

Redaktören bytbil 2020-01-02

"Kommer att användas mest i städer"



FILM: <https://youtu.be/C5DGU4CizKk>

Motorcyklar med elmotorer som tyst kryssar sig genom stadstrafiken. Om några år kan den synen bli ganska vanlig, åtminstone enligt BMW.

– Ja, elektrisk mobilitet kommer att vara viktig inom fem år även för mc-förare i städer, säger Markus Schramm, vd för BMW Motorrad.

För ett halvår sedan visade BMW upp en koncept-motorcykel med namnet "Vision DC Roadster" – en helelektrisk mc med en cylinderformad elmotor som skickar kraften till bakhjulet. Accelerationen och vridmomentet "var brutalt", enligt rapporter från eventet.

I filmen ovanför artikeln kan du själv se motorcykeln på vägarna.

Designen är långt ifrån det som BMW skickat ut på marknaden genom åren och en framtida el-hoj förväntas inte att se ut så här. Men BMW har ändå bestämt sig:

– Konceptet visar att el-motorcykel kommer att vara en del av vår produktportfölj i framtiden, säger Markus Schramm, vd för BMW Motorrad.

– I städer är det troligt att ni kommer få se helelektriska BMW-motorcyklar inom fem år. Där emot är det inte alls lika troligt att såna motorcyklar kommer att finnas i terräng, långfärd eller racing.

Schramm menar att tysta, miljövänliga motorcyklar passar stadsbor som vill ha ett alternativ till bilen på fritiden – inte ett fordon att pendla i.

För ungefär ett år sedan visade Harley-Davidson upp sin eldrivna motorcykel LiveWire. Den skulle enligt planerna börja säljas i år och kosta cirka 300 000 kronor. Men problem med laddtekniken har försenat projektet och det är ännu oklart när de första exemplaren kommer att rulla ut ur fabriken.

Feber

10. Honda har nu tillverkat över 400 miljoner motorcyklar

AV BOBBY GREEN 2019-12-30 KL 18:30

Grattis!



HONDA SUPER CUB tillverkad i över 100 miljoner exemplar.

Honda har nu nått ytterligare en milstolpe då man lyckats med bedriften att tillverka över 400 miljoner motorcyklar sedan modellen Dream D-Type lanserades 1949. Företaget har alltså hunnit fylla 70 år och att då i samma veva passera dessa siffror måste kännas speciellt. I år är det även 50 år sedan modellen CB750 (bilden) introducerades.

För tillfället tillverkar man allt från 50 till 1800 kubik i 35 olika fabriker i 21 olika länder. Förra året passerade man för första gången en årlig produktion på 20 miljoner motorcyklar.

Grattis Honda och tack för allt hittills!



1949 DREAM D TYPE

11. Historien om Volvo 480

Erik Wedberg 30 december 2019



Nästan ända fram till dess bilen var färdig för att lanseras satt grillen ovanför stötfångaren. Av en ren slump, då en 360-grill råkade ställas mot nosen på 480, upptäckte man att grillen med Volvo-bandet skulle placeras under stötfångaren.

Ända sedan starten hade bakhjulsdrift varit en självklarhet. Nu är det tvärtom – Volvo förknippas med framhjulsdrift och trygga vägegenskaper. Det första steget mot detta markanta ideologiskifte togs den 15 oktober 1985 då Volvo visade den första bilden på en standardbil med framhjulsdrift. Bilen på bilden var 480 ES och den blev startskottet för en ny teknisk era som fortsätter än i dag.



Men det var inte bara drivningen på framhjulen som fick 480 ES att stå ut från Volvo-mängden. Historien utspelar sig i såväl rymden som i Nederländerna. 480 ES var slutprodukten av ett omfattande strategiskt planeringsarbete som bedrevs på flera fronter. Projektet handlade om Volvos framtid och inleddes redan på 1970-talet med målet att utveckla ersättare till 340/360 samt 240- och 760/740-modellerna på sikt.

Inom ramarna för det stora övergripande projektet drevs projekt "Galaxy G13" som gick ut på att utveckla en liten, kompakt, ekonomisk och iögonfallande Volvo för den amerikanska marknaden. Någon lansering i Nordamerika blev det aldrig av, bland annat på grund av dollarns fall, men resten av projektets mål uppfylldes med råge. Projekt G13, G14 (Volvo 460) och G15 (Volvo 440) drevs huvudsakligen av Volvos nederländska dotterbolag Volvo Car B.V. med bas i Born.

Design skulle vara i fokus för projektet och därför anlätades inte mindre än fyra design-agenturer. Volvos svenska designavdelning hade huvudansvaret men även avdelningen i nederländska Helmond och de två italienska designhusen [Bertone](#) och Coggiola var inkopplade. Den 9 juni 1981 presenterades fyra prototyper för den svenska styrelsen som valde holländarnas förslag. För inredningsdesignen ansvarade en viss [Peter Horbury](#), som flera år senare skulle komma att bli Volvo Personvagnars designchef.



Den slutliga designen sattes dock långt senare efter en långtgående vidareutveckling. Bland annat tillkom popupstrålkastarna, nyckelhålet flyttades till en ovanlig position (sidorutans bakre/nedre hörn) och den lilla grillen flyttades ned under stötfångaren.

På Genèvealongen 1986 visades äntligen den färdiga bilen. Många journalister uppskattade de futuristiska linjerna. Inte heller Teknikens Värld kunde undgå att fundera över formspråket. I det första testet 1987 konstaterades, något försiktigt, att den hade ett annorlunda utseende för att vara en Volvo och att det fanns stora likheter med Hondas dåvarande modeller. Testlaget noterade vidare att: "Volvon från den holländska filialen är fin på vägen och rymlig för att vara en sportvagnskombi. Trots att motorn varken är tekniskt raffinerad eller hästkraftsstinn har 480 ES goda fartresurser."

Motorn var på 1,7 liter, levererade 109 hästkrafter och kom ursprungligen från Renault. Motorn monterades på tvären, även detta för första gången i en Volvo, och skickade sin kraft till framhjulen via en femväxlad låda. Att bygga en bil med kompakt tvärställt drivpaket fram och stort utrymme för de åkande innanför hjulaxlarna var ett nytt koncept för Volvo men spreds snabbt till hela modellutbudet. 480 ES var en relativt välutrustad bil och många funktioner styrdes elektroniskt – avancerat och fräckt när bilen var ny men tveksamt ut tillförlitlighetssynpunkt när bilen åldrades.



1988 kom den så viktiga turbon. 480 Turbo utrustades med turboaggregat med laddluftkylare som höjde effekten till 120 hästkrafter och toppfarten till drygt 200 km/h. 1993 fick ES en ny 2,0-litersmotor med 110 hästkrafter och avsevärt förbättrat vridmoment.

480 blev aldrig någon storsäljare men inte heller någon katastrof. Till Sverige kom cirka 3 800 av totalt 76 375 tillverkade bilar under perioden 1985–1995. Vid lanseringen betingade 480 ES ett grundpris på 120 000 kronor. I sin slutliga version kostade värstingen 480 Turbo 214 600 kronor.

480 är en udda fågel i Volvos historia som än i dag väcker känslor av varierande slag. Vissa förundras fortfarande över att Volvo vågade sätta den kraftigt kilformade bilen i produktion och lyfter fram bilen som en framtida samlarbil. Andra kommer bara ihåg den huvudvärksframkallande elektroniken.

I början av 1990-talet kunde 480 ha blivit än mer historisk. Då visades en cabrioletversion i prototyputförande. Någon serieproduktion blev det aldrig men om händelseutvecklingen hade varit en annan kunde 480 Cabriolet ha blivit Volvos första cabrioletmodell sedan P1900.



Volvo skyllde på att tillverkaren av suffletten gick i konkurs – därför kunde 480 Cabriolet aldrig sättas i produktion. 1990 visades den som konceptbil i Genève tänkt för produktion. Fabriken i Nederländerna stod redo och priset var satt till 200 000 kronor. Golf Cab och de andra kompakta solbadarna fick dock aldrig någon konkurrens från Sverige.



12. Del 2: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept

Av Pär Brandt, Publicerad 2017-04-16 22:59, uppdaterad 2019-12-27 15:06

Nu fortsätter vi upptäcktsfärden bland Volvos fantastiska konceptbilar. Inte bara spektakulära, utan mycket viktiga för den tekniska utvecklingen.



Här är den andra delen av [artikelserien om Volvos konceptbilar](#), hela vägen från den första som visades 1933 till tjugiga Volvo Concept Coupé som presenterades 2013.

Volvos första konceptbil Venus Bilo byggdes alltså redan 1933 och det var med en strömlinjeformad kaross för minsta möjliga luftmotstånd.

Senare konceptbilar visade både ny teknik, höga prestanda och inte minst avancerad säkerhet. I det här andra avsnittet, i serien med tre delar, berättar vi om ytterligare fem konceptbilar. Från "kvinnobilen" Volvo YCC 2004 och ända tillbaka till den extremt framsynta Volvo LCP från 1983.

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.

Ett tydligt exempel på det är Volvo SCC från 2002 som visade upp ett 15-tal innovationer på säkerhetsområdet, sådant som sedan kom i serieproduktion.



Volvo YCC, gjord av ett team med enbart kvinnliga projektledare, visades 2004.

Volvo Your Concept Car, YCC – "kvinnobilen" 2004

Få konceptbilar har blivit så medialt uppmärksammade som Volvo Your Concept Car – YCC – eller "kvinnobilen" som den kallades. Konceptbilen turnerade runt i världen under 2004 och 2006 fick bilen priset "Swedish Design Award".

I början av 2005 belönades YCC-teamet av branschtidningen Automotive News Europe som utsåg gruppen till "Årets kvinnor i bilindustrin". Ett tungt erkännande i en bransch som dittills varit helt dominerad av män.

Vad som är kvinnligt och manligt inom bildesign är en fråga som man kan diskutera länge. Volvo var också noga med att betona att man i projektet YCC inte valt bort några män:

"Vi har inkluderat kvinnor, inte exkluderat män," förklarade Camilla Palmertz 2004, en av projektledarna i YCC. "Vår arbetstes var att om du motsvarar kvinnors förväntningar så överträffar du mäns."

I Volvo YCC var till exempel förvaringslösningarna viktiga. Det skulle finnas gott om ställen att stuva in allt som en familj behöver, allt ska vara lätt att komma åt och lasttrösklarna låga.

Måsvingedörrarna må vara spektakulära, men de konstruerades för att det var den mest praktiska lösningen – något som ju Tesla Model X också använder på sina bakdörrar.

Att Volvo YCC har snygg design och fina detaljer var inte heller någon tillfällighet. Som projektledaren Eva-Lisa Andersson uttryckte det:

"En bil är en väldigt teknisk produkt. Men ditt köpbeslut är baserat på känslor."



En riktigt lyxig kombi? Volvo visade framtidens möjligheter med VCC, 2003.

Volvo Versatility Concept Car, VCC – "framtidens kombi", 2003

Volvo förknippas med sina kombimodeller och visst vore det kul med ett superlyxigt landsvägslok med plats för den stora familjen? En sådan modell fanns faktiskt – Volvo VCC, "Versatility Concept Car".

Volvo VCC var ett riktigt stort kliv för designteamet, då den utan att skämmas deklarerar att Volvo är ett lyxbilmärke. Något som vi svenskar kanske har lite svårt att inse, men som man märker tydligt i utlandet.

Vad som inte framgår riktigt på bilderna är att Volvo VCC byggdes i aluminium och kolfiber för att få ner vikten till låga 1.300 kilo. Instrumentpanelen bestod av en digital skärm, något som var djärvt och nytänkande 2003. En annan nymodighet var stopp/start-systemet med en specialanpassad insprutning som snabbt startade motorn.

Transmissionen på Volvo VCC var en blandning av manuell låda och automat. För att jämna ut växlingarna användes en elmotor som drevs från ett separat batteri, vilket gjorde konceptet till en hybridbil. Men det ordet var knappt uppfunnit 2003.

Designmässigt går det inte att spåra så mycket från Volvo VCC till dagens 90-serie. Men den självsäkra, lyxiga känslan som VCC utstrålade 2003 finns definitivt med i dagens formgivning av Volvos modeller.



Volvos kanske viktigaste konceptbil någonsin, SCC, visades 2002.

Volvo Safety Concept Car, SCC, 2002

I efterhand är inte Volvo SCC en av de konceptbilar som sticker ut mest – men frågan är om inte Safety Concept Car är den som betytt mest för Volvo?

Volvo SCC presenterades 2002 och visade då upp säkerhetsteknik som nästa kändes som science fiction. Men det mest häftiga var att tekniken inte var "hitte-på" utan gick att omsätta i verkliga säkerhetssystem. När Volvo tio år senare, 2012, gjorde en tillbakablick stod det klart att ett 15-tal av de innovationer som fanns i Volvo SCC sedan blev verklighet.

Med konceptbilen SCC etablerades Volvos säkerhetstänkande och forskningen tog fart:

"När vi började arbeta på konceptbilen i slutet av 1990-talet var Volvo fortfarande i första hand känt för att göra familjebilar som utformats för att skydda de åkande i en eventuell kollision," förklarade Östen Strandberg 2012, som var ansvarig för utvecklingen av Volvo SCC.

"SCC innebar startskottet för en ny strategi som ökade säkerheten för de åkande, där bilens viktigaste säkerhetsuppgift i första hand är att hjälpa till att undvika farliga situationer och olyckor."

"Med vår körbara Safety Concept Car visade vi att alla dessa smarta tekniska lösningar för att förhindra en kollision låg inom räckhåll. Man kan lugnt säga att framgångarna med SCC-projektet startade Volvo Personvagnars banbrytande insatser på området för aktiva säkerhetssystem," sa Östen Strandberg.

Men det var en uppmärksam detalj som inte fick följa med till serieproduktion. A-stolparnas genomskinliga fackverk, inte helt olikt Eiffeltornet, fick ge vika för en mera konventionell konstruktion med höghållfast stål. Men det är väl inte för sent att ta upp den finurliga idén igen, Volvo?

Nedan finns en lista med all den teknik i Volvo SCC som sedan blev verklighet i dagens Volvo-modeller:

- Kollisionsvarning – i dag den tredje generationen med Pedestrian Detection, kollisionsvarning och full autobroms. Dessutom monteras nu det banbrytande låghastighetssystemet City Safety som standard i flera av Volvos modeller.
- Information som projiceras på vindrutan – i dag är vindrutedisplayen en del av kollisionsvarningssystemet.
- Teknik som övervakar "döda vinkeln" och varnar föraren. I dag kallas det systemet BLIS (Blind Spot Information System).
- Varningssystem som varnar föraren om bilen oavsiktligt kör över en filmarkering. I dag kallas de systemen för Lane Departure Warning och Driver Alert.
- Farthållare som bibehåller ett inställt avstånd bakom framförvarande fordon. Det nuvarande ACC-systemet (ACC, Adaptive Cruise Control) fungerar hela vägen ner till stillastående i bilar med automatväxellåda.
- Blinkande bromsljus under hård inbromsning – kallas i dag Emergency Brake Lights.
- Säkerhetskameror – i dag finns det integrerad backkamera och en kamera som monterats i grillen som ger föraren 180 graders synfält (tillbehör). En kamera är också en viktig komponent i systemet Pedestrian Detection och kollisionsvarning.
- Avancerade strålkastare som följer vägens kurvor när bilen svänger - i dag aktiva kurvstrålkastare.
- Vidareutvecklat HMI (Human Machine Interface) - kallas numera Volvo Sensus.
- Baksäte som kan justeras i höjdd. Finns i dag i de integrerade barnkuddarna, inställbara i två steg.
- Skydd för fotgängare – i dag finns det systemet som en energiabsorberande frontstruktur och motorhuv och i Pedestrian Detection.
- Ratt som kan justeras i höjd- och längdled – i dag monterat som standard.
- Passiv upplåsning och motorstart – i dag Keyless Go.
- Kommunikation med bilen via mobiltelefonen – i dag med en applikation för mobiltelefoner som introducerades under våren 2011.



Volvo Environmental Concept Car, ECC, var extremt modern när den visades 1992.

Volvo Environmental Concept Car, ECC, 1992

Är inte det här en Volvo S80, undrar kanske en del? På sätt och vis, Volvo Environmental Concept Car – ECC – var en försmak av Volvo S80 som skulle visas 1998.

Volvo ECC brukar sägas vara Peter Horburys första Volvomodell, men ska vi vara petnoga så var Horbury även med och jobbade på Volvo 480 i Nederländerna innan han gick vidare till Ford. 1991 kom Peter Horbury tillbaka till Volvo och efterträdde Jan Wilsgaard som chefsdesigner.

Volvo Environmental Concept Car var extremt futuristisk för sin tid, ett hybridkoncept med seriekopplad gasturbin (!) och elmotor. Karossen var gjord i aluminium med tydlig V-profil på motorhuven och ett akterparti som sköt upp bakluckan. Det gav breda skuldror över bakhjulen men även långt nerdragna rutor som förbättrade sikten. Luftmotståndet angav till låga 0,23 Cd.

Volvo ECC "hade karaktär" som det brukar heta om lyckad design och i grova drag var det dessa idéer som sedan lyftes över på nya S80, V70 och S60.

Turbinmotorn utvecklades ihop med kollegorna på Volvo Flygmotor. Turbinmotorn kördes på diesel, men kunde gå på de flesta flytande bränsletyper. Nickelkadmiumbatterierna kunde även laddas från ett vägguttag och Volvo hade alltså skapat en laddhybrid redan 1992 – fem år innan Toyota lanserade Prius. Volvo låg tidigt långt fram, men tyvärr gick man inte hela vägen och byggde en seriemodell.



Volvo LCP 2000 från 1983 var långt före sin tid – kanske 35 år före sin tid.

Volvo Light Component Project 2000, LCP, 1983

Tittar vi med dagens ögon på Volvo Light Component Project 2000 är det många detaljer och idéer som får "tummen upp". Aerodynamik, lättviktsmaterial och extremt snåla motorer – och då ska man veta att Volvo LCP konstruerades redan i början av 80-talet.

Kanske var Volvo LCP allt för långt före sin tid. Sannolikt 35 år före sin tid. Men alla studier med magnesium, aluminium och plast gav ändå Volvo kunskaper som senare kunde omsättas i serieproduktion. Utvecklingsteamet – med legendaren Rolf Melldede i spetsen – fick ner fordonsvikten till bara 700 kilo och Volvo LCP drog inte mer än 4 l/100 km.

Volvo gjorde också sin hemläxa och analyserade hela kedjan i tillverkningen, så kallad "well to wheel", för att se vilken miljöpåverkan och energiförbrukning det blev. De kunskaperna lade grunden till Volvos miljöstrategi EPS och miljödeklarationen EPI som infördes 1998.

Med lite god vilja kan man se att designen i Volvo LCP fick inspirera 480, som skulle komma tre år senare.

Totalt byggdes fyra exemplar av Volvo LCP, med lite olika tekniska lösningar. Förmodligen var inte marknaden redo för en miljöbil i mitten av 80-talet men sett i den historiska backspegeln kan man inte annat än imponeras över hur framsynta Volvos ingenjörer var.

13. Isotta-Fraschinis bakvända

Publicerad 2019-12-29 12:47

Text Mårten Carlsson

Isotta-Fraschini hade varit ute ur leken ett tag. 1947 gjorde man comeback med en modern bil för den nya tiden.



Isotta-Fraschini var även kända för sina motorer till båtar och flygplan, bilar hade man byggt i blygsam skala sen 1904.

Från 1919 och med sina modell Tipo 8 etablerade man sig som ett av de främsta lyxbilmärkena av sin tid. Men så kom trettioalet, börskrasch och depression. De sista Isottabilarna lämnade fabriken 1935. Då hade man bara gjort drygt 2500 bilar totalt sedan starten.

Men man hade sina flygmotorer att luta sig tillbaka på, och lastbilarna D65 och D80.

Arbetet med en ny bilmodell som kom att kallas Monterosa började redan 1943 och för detta hade man ingen mindre än Luigi Rapi att konstruera ett stabilt plattformschassi där en stålkaross skulle svetsas på.

Det var en rätt avancerad konstruktion med individuell hjulupphängning runt om, hydrauliska dämpare och fjädring bestående av tvärgående torsionstuber med gummi. Hydrauliska domkrafter fanns inbyggda i chassiet också.

Man utvecklade en helt ny motor också, det arbetet kom att skötas av Aurelio Lampredi. Det blev en avancerad sak det också. Vattenkyld V8 på 3,4 liter och överliggande kamaxel. Motor, en femväxlad låda och differentalen var gjord i Elektron, en aluminium/magnesiumlegering.

Den bestämde man sig för att sätta bak. Zagato byggde en lång slank kaross till den, utan grill. Men ganska snart insåg man att luftintagen bak inte fungerade, motorn behövde bättre kylning och en stor kylare kom snart på plats fram.

Till Bilsalongen i Paris 1947 hade man ett par nya Monterosa klara, Zagatos ombyggda sedan, en till med kaross av Touring, en coupé och en cabriolet från Boneschi.



Andra sedanen fick en kaross från Touring

Det blev en flopp, milt sagt. Det är lite luddigt hur många Monterosa som gjordes, fyra eller sex stycken kan det handla om, idag finns två bevarade, coupén och cabrioleten. Projektet hade kostat för mycket, och 1949 gick hela Isotta-Fraschini i putten. Viss verksamhet fanns dock kvar och 1955 köptes firman upp av Breda Motori, och till namnet finns dom kvar än idag.



Isottas bakvända

Aurelio Lampredi hade redan byggt en V12 för Ferrari och gick tillbaks dit efter fiaskot med Monterosa. Där kom han fortsätta göra motorer fram till 1955 då han gick över till Fiat och var chefkonstruktör för i princip alla Fiats motorer ända in på 1980-talet.



Zagatos sedan hade ingen grill, men två odugliga luftintag på bakskärmarna

Luigi Rapi fortsatte arbeta för Zagato och blev lite senare designchef hos Fiat och kom även stå bakom Autobianchi Biachina och Stellina, liksom Fiat 1200.



Coupén byggdes också av Touring.

[Märkvärdiga Monterosa](#)
[Fredagens nöt innehöll en Isotta Fraschini Monterosa.](#)



1930-TALET ISOTTA FRASCHINI

FILMER: <https://youtu.be/TGbOnDVIIAQ>
<https://youtu.be/ff0neVmFiyE>

14. Klassiskt bilmärke: Packard

Publicerad 18 oktober 2010

Packard var en av de osannolikt många konstruktörer som kände sig kallade sedan automobilens uppfunnits – den självgående vagnen var just vad de väntat på och nu skulle de bygga sin egen version! 1989 startade de amerikanska bröderna Packard företaget Ohio Automobile Company.



Packard Deluxe Clipper Touring Sedan (2101) 1946–47

Packardbrödernas konstruktion skilde sig föga från många andras, men kanske var deras enkla, encylindriga bil bättre byggd än de flesta.

De kunde snart med tillfredsställelse notera en ganska god efterfrågan och när äventyraren Tom Fetch korsade USA på futtiga 61 dagar i en Packard-automobil, ja då var det lilla företagets lycka gjord.

Den magnifika resan genomfördes 1903 och samma år flyttade bröderna sin verksamhet till Detroit, och från och med den tidpunkten var firman känd som Packard Motor Car Company.

Kvalitetsryktet följde bröderna, som nu började bygga fyrcylindriga bilar.

1912 lanserades Model 48, som var sexcylindrig och när Cadillac kom med V8-motor år 1915 svarade Packard ett år senare med att presentera världens första seriebyggda V12-motor. Twin-Six kallades modellen.

Packard var nu ett aktat lyxbilmärke, känt över hela den så kallade civiliserade världen, så även i Sverige där enstaka specialkarosser byggdes på Packard-chassier.

Under Det Stora Kriget 1914–18 bidrog även Packard till försvarsverksamheten, i synnerhet sedan USA dragits in i eländet 1917. Företaget byggde bland annat flygmotorer.



"Mellanprisklassens karaktärsbil" var kanske inte världens bästa slogan. Likväl var 1949 års Packard en fin vagn på ett tilltalande diskret sätt.

Ett klokt drag

1920-talet var en påfrestande tid för världsekonomin och det var säkert inte lätt att vara biltillverkare. Packard kompletterade nu sitt modellprogram med en mindre modell, en sexa. Det var ett klokt drag som tog företaget genom hela 20-talet.

1924 presenterade Packard Motor Car Company sin första raka åtta, en motortyp som skulle bli mycket populär i USA. Några märken byggde sådana motorer ända in på 50-talet. Packard till exempel...

En ny Twin-Six visades 1932 – Packard hade liksom andra finbilstillverkare lyckats pricka in depressionen med sina största och mest påkostade modeller någonsin!

I mitten av 30-talet räckte krafterna emellertid till för att visa en mindre och billigare rak åtta kallad 120, en modell som snart blev mycket populär.

Lika uppskattad blev modell 110, en till synes likadan vagn men med sexcylindrig motor.

Packard byggde nu ganska många bilar, ungefär lika många per år som när det många år senare gick som allra bäst för Saab, det vill säga drygt 120 000.

Sommaren 1939 byggdes den sista V12-Packarden. Enkelt uttryckt kan man säga att de åtta-cylindriga modellerna nu var så raffinerade och silkesmjuka i gången att fler cylindrar inte behövdes.

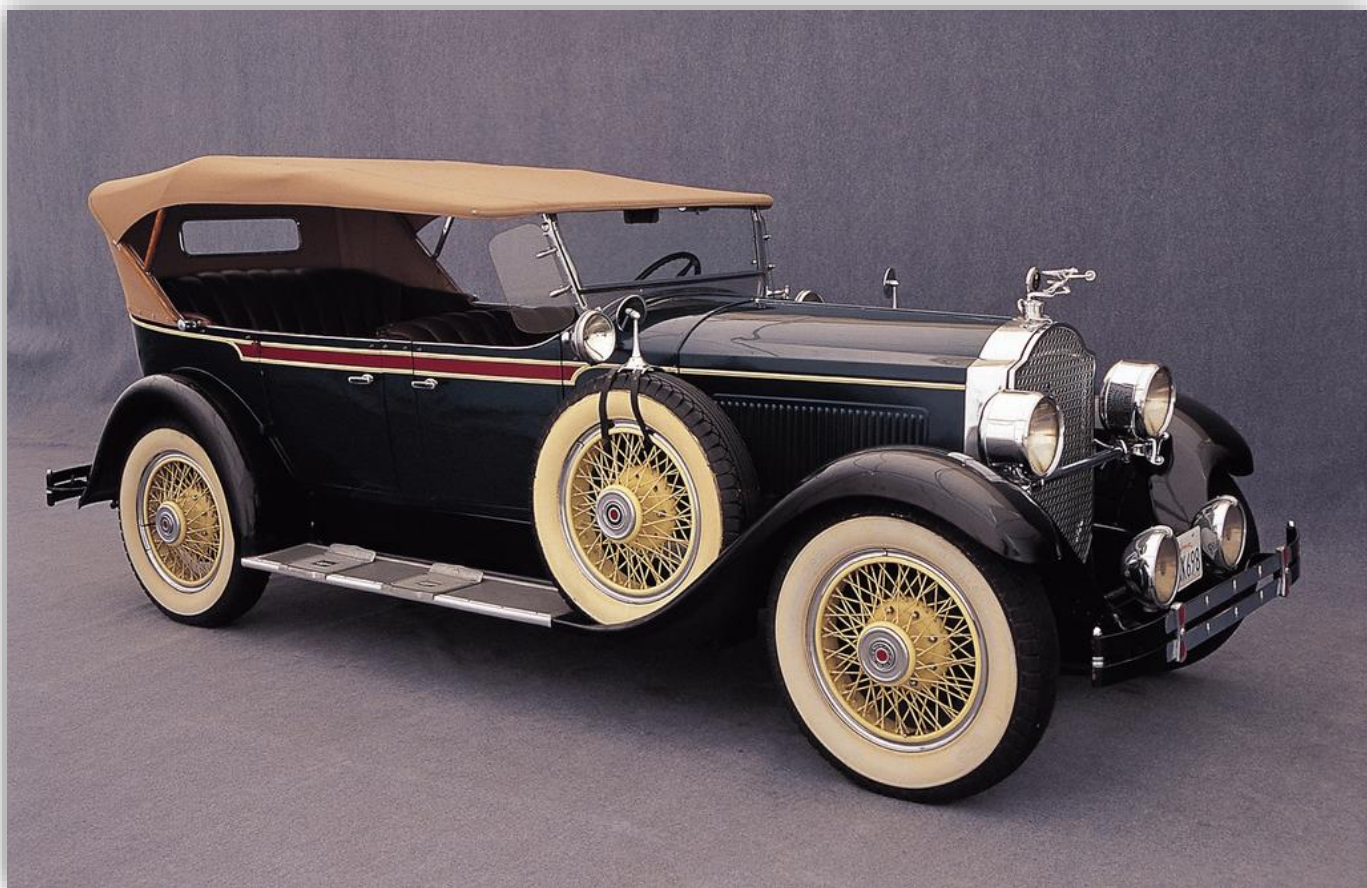
Så kom åter ett världskrig och Packard blev en av den amerikanska försvarsmaktens mest pålitliga leverantörer. Packard byggde nu Rolls-Royce-motorer, 27-liters Merlin, på licens.

Blind ledde blind

Efter krigsslutet 1945 stundade på alla sätt andra tider. Den verkliga lyx/limousinemarknaden var till stora delar borta och specialkarosser på nya chassier var det inte många som var intres-serade av.

Detta blev början till slutet för Packard. Man satsade nu mycket medvetet på mellanklassmodeller. Problemet var kanske att man så envetet höll fast vid motorkonstruktionen från 1924, en sidventilare.

I svåra tider brukar biltillverkare se sig om efter andra märken att samarbeta med. Det gjorde Packard också, men tråkigt nog gick affärerna ännu sämre för Studebaker, så när de två år 1954 gick samman så blev det som när en blind leder en annan blind.



Six Phaeton (426-301) 1927

Tragiskt förstås, för båda var ansedda märken med många år i branschen.

Packard byggde några riktigt fina modeller under 50-talet men det hjälpte inte. Pengarna räckte aldrig till och 1958 tillverkades den sista Packard-bilen.

Studebaker däremot, den svagare av de två, överlevde i nästan tio år till. Det är inte lätt att bygga fina bilar...

FILM: <https://youtu.be/5wBEqB85vAw>



En Packard-cabriolet av 1948 års modell. Karossens grundform hade debuterat som Clipper redan 1940. Efter kriget gjorde man det bästa möjliga i form av en modernisering, som dock inte alla tyckte var så lyckad.



Jodå, en Packard, men byggd 1957 efter samgåendet med Studebaker, vilket syns ganska tydligt. Inte den karaktär Packard-ägarna vant sig vid.



På nosen kan man läsa namnet Packard, men egentligen är ju detta en Studebaker Hawk. Året var 1958, det sista i Packards ärofulla historia.

SLUT