



*Marlin 5EXi-R 2007*

<https://youtu.be/IUpQebe7wS4>

**MOTORNYTT**  
Föregående

**måndag 13 januari**  
**fredag 10 januari**

1. Tesla planerar ny bilmodell – designas i Kina
2. Musks löfte: Tunneln blir klar i år
3. Från tv-bänk till garageuppfart: Här är en elbil från Sony
4. Prov: Bentley Bentayga Hybrid
5. Magna-Steyr drar sista skruvarna på Grenadier
6. Därför rusar bensinpriset uppåt igen
7. NIU presenterar den eldrivna motorcykeln RQi
8. Project Kahn visar elcykel
9. Bilfärjan över Pudding river
10. Volvos tio mest spektakulära konceptbilar – vilken är din favorit?
11. Sunbeam Tiger
12. Klassiskt bilmärke: Hupmobile



## 1. Tesla planerar ny bilmodell – designas i Kina

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-01-07, 20:09, uppdaterad 2020-01-07, 22:01

**Den nya modellen ska skapas i ett nytt design- och produktionscenter ska byggas i Kina. Det berättade vd:n Elon Musk i samband med att Teslas första Kinabyggda bilar levererades till sina kunder.**



**Ganska precis ett år efter** att Tesla började bygga Gigafactory 3 i Shanghai har fabriken levererat sin första bil – en Model 3.

Teslas vd Elon Musk var på plats för att inviga den nya fabriken, och efter att ha framfört ett stelbent dansnummer berättade han att Tesla har för avsikt att fortsätta investera i Kina – och att det finns planer på en helt ny, global bilmodell som ska designas på plats i landet.

**"Vi ska försöka skapa ett kinesiskt design- och ingenjörscenter** för att faktiskt från grunden designa en bil i Kina för den globala marknaden. Jag tror det kommer att bli väldigt spännande", sa Musk i sitt tal. Han berättade däremot inte när den nya modellen i så fall skulle stå färdig.

Teslas anläggning i Shanghai ska i första hand producera Model 3, och senare även suven Model Y. Att bygga bilar på plats i Kina, som är världens största marknad för elbilar, gör att man kommer runt de höga importskatter som annars drabbar utländska bilar i landet.

**Teslas aktie slog nya rekord** på börserna i förra veckan, efter att de levererade 112 000 bilar under årets sista kvartal, vilket var långt fler än förväntat.

Men det är flera som är intresserade av att sälja elbilar. Senast igår presenterade jätteföretaget Sony till allas förvåning [konceptbilen Vison S](#) på teknikmässan CES i USA.

**I videoklippet nedan ser vi Elon Musks dans** i början av evenemanget.

**Videoklipp:** <https://youtu.be/ZucUZZklQw0>

## 2. Musks löfte: Tunneln blir klar i år

2020-01-07 12:01

John Edgren

**Det första spadtaget togs i november. Nu hoppas Elon Musk att The Boring Companys tunnel i Las Vegas ska vara i kommersiell drift under 2020.**



Under mark kommer bilarna susa fram i hastigheter över 240 km/h. På kort tid har Elon Musk tagit sig från ax till limpa. I en tweet strax innan nyår avslöjade han att The Boring Company siktar på att ha sin första tunnel klar för kommersiell drift i år.

Det blir en loop under Las Vegas som ska ha kapacitet för att transportera minst 4 400 passagerare i timmen. Sträckningen är tänkt att binda samman de enorma mässhallar som tillhör Las Vegas Convention and Visitors Center. Det första spadtaget togs i november.

Men det var i LA som allt började. 2017 meddelade entreprenören att han var trött på trafiken i metropolen, och hade för avsikt att lösa problemet med hjälp av tunnlar. Följande år [visade The Boring Company upp](#) en 1,8 kilometer lång testtunnel under staden – som inte var lätt att få till.



– LA är som tunnarnas motsvarighet till Broadway. Vi har jordbävningar, och olja, gas och metan i jorden. De borrar faktiskt fortfarande efter olja i LA. Du har sandig och stenig jord. Det finns ungefär en miljon myndigheter som du måste tillfredsställa. Man kan säga att om du kan gräva tunnlar här så kan du göra det var som helst, [sade Elon Musk under presentationen av testtunneln](#).

Tanken är att man färdas i hög hastighet genom huvudarterer, och det är först vid utfarterna som hastigheten sänks. Man kan ha 10-20 gånger fler stationer än en tunnelbana.

Läs mer: [Pappan byggde om sonens gokart till en cybertruck](#)

Systemet har en enorm kapacitet.

– Du kan ha hur många tunnlar du vill. Jag är ganska säker på att alla i USA inte kommer flytta till LA, men du skulle faktiskt kunna bygga nog många tunnlar för att transportera hela USA:s befolkning i LA. Det finns ingen begränsning, säger Elon Musk.

**JOHN EDGREN**

**RELATERADE ARTIKLAR**

[Pappan byggde om sonens gokart till en cybertruck](#)

[Tesla snart värt mer än GM och Ford ihop](#)

[Så många Tesla-bilar ska nya Berlin-fabriken spotta ut](#)



### 3. Från tv-bänk till garageuppfart: Här är en elbil från Sony

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-01-07, 11:35, uppdaterad 2020-01-07, 15:10

Just nu pågår teknikmässan CES (Consumer Electronics Show) i Las Vegas. Den stora bomben hittills är att elektroniktillverkaren Sony, känd inte minst för tv-spelskonsolen Playstation och sina tv-apparater, har visat upp ett elbilskoncept.



*Sony Vision S. Med bromsar från Brembo.*

Konceptet som kallas för Vision S är naturligtvis fylld till bredden med teknik. Bland annat en skärm som sträcker sig över hela instrumentbrädan på samma sätt som hos exempelvis Honda e och den kommande Byton M-Byte. Sony är också mycket nöjda med att kunna erbjuda en 360-gradig ljudupplevelse för alla bilens passagerare – oavsett var i bilen man befinner sig.

**Sony Vision S ska också**, på Tesla-manér, kunna uppdatera mjukvara via nätet.

Konceptbilen är framtagen i samarbete med 11 andra företag, bland andra Bosch och växellådstillverkaren ZF. Även Continental har varit med på ett hörn.





**Sony Vision S är en fyrsitsig sedan**, vars storlek är lite svår att bedöma. Den är fyrhjulsdriven genom två elmotorer, en på vardera axel. Motorerna ger 200 kW vardera och Sonys Vision S ska klara 0 – 100 på 4,8 sekunder och toppfarten anges till 239 km/h. Någon räckvidd anges inte, men i lanseringsfilmen visas instrumentbrädan upp och på den går att utläsa att batteriet har 96 procent laddning och att räckvidden då är 317 miles, vilket översätts till 51,1 mil.

Om Vision S ska sättas i produktion eller inte återstår att se.





*Sony följer trenden. Klart det ska vara en ljusramp i aktern.*

**Lanseringsfilmen utlovar bra räckvidd: <https://youtu.be/j1RAdaSFWkM>**



**[Byton M-Byte är nya elsuven som lockar med enorm skärm och hyfsad prislapp](#)**



**[Svenskt pris på stadsbilen Honda e](#)**



## 4. Prov: Bentley Bentayga Hybrid

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2020-01-06 08:06

**Vi har sett den på spionbilder sedan sent 2017. Vi provkör i slutet av 2019 och hör rykten om en stor uppdatering ganska tidigt 2020. Virrigt!**



Detta ingår i provkörningen:

- Vad är nytt?
- Hur är den att köra?
- Nördfakta.
- Borde jag köpa en?

---

### VAD ÄR NYTT?

**Hela världsordningen, om du frågar Bentleyrepresentanter.** Och visst är det mycket att ta in för en tillverkare av uteslutande bränsletörstiga bilar, varav en med en motor som just firat 60 år. Men nu är det dags för ynka sex cylindrar i V-formation. Till råga på allt parat med en elmotor. Och det ska inte sluta här, 2023 ska hela Bentleyutbudet vara elektrifierat och 2025 kommer det Crewebaserade märkets första helektriska bil.

Frågar du mig kommer den tidsplanen aldrig att hålla. Bentayga Hybrid, som avtäcktes på bilsalongen i Genève i mars 2018 skulle vara beställningsbar efter årsskiftet samma år. Det var korrekt men de första leveranserna har skett precis nu, i slutet av 2019.



*Två minuter före exponeringen var bilens akter svart av smuts. Då solen var på väg ner slet fotografen av sig sin tröja och började torka av karossen, till PR-representantens för-tvivlan. Men, en bild blev det ...*

**Att detta sammanfaller med att** spionbilder dyker upp, på en uppdaterad Bentayga, får mig att tro att en ansiktslyft version står på mässgolvet i Genève redan i mars 2020. Drivlinan är visserligen toppmodern och exakt samma som i kommande Audi Q7 60 TFSI e quattro (som i sin tur ersätter den förra generationen Q7 e-tron som var en laddhybrid med dieselmotor). Däremot är infotainment i Bentayga inte av senaste snitt och bekvämligheter som laddplatta för mobil saknas i facket framför den stadiga växelväljaren.



*Färgkombinationer, materialval, sömmar, stygn och broderi, allt går att beställa efter eget huvud – och egen plånbok.*



*Delvis analogt kombiinstrument börjar bli sällsynt.*

*Varvräknaren visar tydligt när du är nära att starta förbränningsmotorn vid acceleration.*

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

Behaglig, men något otymplig. Det senare, bör poängteras, gäller speciellt på engelska landsvägar som är smala och helt saknar vägren. Med jämna mellanrum dyker en uråldrig stenbro upp, på vilken man inte kan dela utrymmet ens med en cyklist men vid varje tillfälle möts av en lastbil. Vänstertrafik kryddar utmaningen.



*Varför nöja sig med standardklockan när det finns en Breitling med åtta diamanter samt boett i pärlemor. Pris drygt 40 000 kronor.*

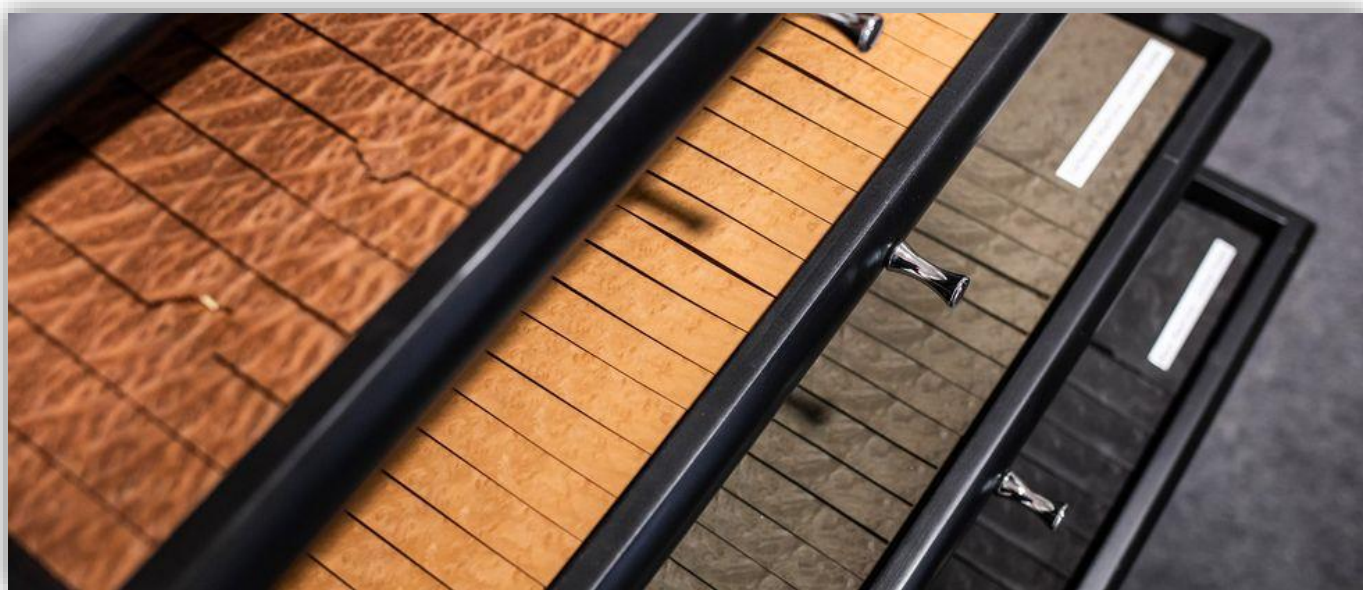


*Pekskärmen är inte av senaste snitt, men de fysiska vreden har sin charm. Och allt behöver faktiskt inte vara extremt uppkopplat i en Bentley, här råder en annan typ av atmosfär.*

**Tidsplanen är obra beräknad** och jag har ägnat förmiddagen åt att köra Bentayga Speed (se nästa nummer) och vår Bentayga Hybrid har inte hunnit få full laddning i sitt 17,3 kWh stora batteri efter förmiddagsgruppens provtur. Men Hybrid har precis genomgått WLTP-testet (häri ligger mycket av förklaringen till att modellen försenats) och fått den officiella elräckviddssiffran 39 km.

Utsläppet av koldioxid ligger på 79 g/km vilket innebär att det inte blir tal om någon bonus, men en årsskatt på 360 kronor får väl ändå anses som fullt acceptabelt. Som en jämförelse kan tilläggas att den lika nya Speedversionen kostar närmare 25.000 kronor per år i skatt, de första tre åren.

**Förutom ett extra "tanklock" och Hybridemblem** är det inte mycket som avslöjar elektrifierade Bentayga på utsidan. Interiört märks en förändring i kombiinstrumentets vänstra rundel.



*Träslag från hela världen används. Fanér skärs ut ur blötlagda stubbar. Sedan vilar skivorna tre veckor på fabriken. Därefter lamineras de med flera skyddande material innan montering på aluminiumstycke. Sedan följer sandpappning, fem lager lack, sandpappning, polering, kantpolering och montering. Arbetstid: 2,5 veckor.*



*Dubbelstygn ovanpå de för hand med symaskin lagda vanliga stygnen görs med nål och tråd. Totalt 133 meter tråd i Bentayga.*

Varvräknarens första del visar tydligt att bilen framförs på el. Närmar man sig starten av benzinmotorn är det bara att släppa av lite på gasen, om körsituationen tillåter. I botten på den vänstra mätaren finns instrumentet för batterinivå. De är båda analoga, precis som hastighetsmätaren. Denna informationsform försvinner i rasande takt i jakten på digitala förarmiljöer. Mellan rundlarna finns givetvis just en digital färgskärm där föraren kan växla mellan olika upplysningar, allt enligt känt VW-koncernsnitt.

**Startknappen sitter som tidigare** på kardantunneln, bakom växelväljaren. Reglaget dubblar normalt som vred för körlägen och terrängkörningsprogram. I Hybrid finns inte anpassningen till underlag kvar, endast körlägena Sport, Bentley, Comfort och Custom. På knappen som tidigare aktiverade stopp/start står det E Mode och här växlar jag mellan EV Drive, Hybrid Mode samt Hold Mode.

Det finns inget läge för att ladda under körning. Men om den tilltänkta färden är inprogrammerad i navigatorn ser systemet till att lämpligast drivkälla används vid rätt tillfälle, precis som i flera konkurrenter. Det innebär att om resan börjar på en landsväg, då är hybridläget mest effektivt, kanske till och med Hold Mode. För är slutmålet i en stadskärna vill Bentayga Hybrid glida ljudlöst där. Provkörningen är på tok för kort för att jag ska kunna testa om systemet fungerar i praktiken.

**Det är dessutom saftiga** köer mest hela tiden, fyrvägskorsningarna i även de minsta engelska byarna är igenkorkade. I dessa lägen är det skönt att förbränningsmotorn slår av och den redan tysta färden skrider över i ett viskande och vibrationsfritt sus.

Växelväljaren har inget B-läge för ökad regenerering. När föraren släpper gasen frirullar istället Bentayga, i de allra flesta lägen. Energiåtervinning sköts automatiskt om systemen detekterar en bil framför och frirullningen ersätts av mild regenerering. Läger föraren foten på bromsen är första steget energiåtervinning och om trycket ökar och de fysiska skivorna aktiveras märks inget "hack". Snyggt!

**I krypfart ges tid till att betrakta interiören**, avsevärt mer upplyftande än det regngrå decembervädret på andra sidan fönsterglasen. Den som har kört Audi Q7 känner igen grundupplägget men ytterst få knappar och reglage har flyttats rakt över.

Det är egentligen bara spakarna på rattstången som i princip är identiska, men knappar och vred på dessa har försetts med krom (på plasten). Just den detaljen andas inte solid lyx men läderarbetet och träpanelerna håller världsklass. Det går inte att hitta plastpaneler, till och med all infattning i och runt bagagerummet är klätt i läder eller påkostad textil.



*Det tar 2,5 dagar att bygga Bentayga, som passerar 47 stationer i fabriken. Här är det snart dags att montera laddhybridens batteripaket.*



*Det råder knappast brist på utrymme här. Är familjen en kvartett finns det ett ultra-bekvämt fyrsitsigt utförande (cirka 120.000 kr) som går att förfina med vinkyl. Notera den löstagbara skärmen på mittkonsolen, här kan diverse inställningar justeras. Det går även att ta del av hastighetsmätare och färddator på snygg grafik.*



*Aktern avslöjar dig inte, V8 och Hybrid har likadana ändrör.  
Speed däremot har ovala utblås.*

**Det något för optimistiskt** planerade besöksschemat till trots hinner vi med en fabriksvandring. Att med egna ögon få se hantverket som ligger bakom en trädekorpanel imponerar. Det tar minst fem veckor från att de tunna fanéren når Crewe till att det efter nio arbetssteg sitter i bilen.

Lägg på läderdetaljerna, de många exteriörfärgerna och ett tillvalsutbud som gör att ingen Bentayga som lämnar fabriken är den andra lik. Snart förstår man varför Bentayga Hybrid kostar mer än dubbelt så mycket som drivlinemässigt jämförbara Audi Q7 60 TFSI e quattro.

**Trafikbilden tillåter ingen** aktiv körning, men 2,6 ton SUV är ändå inte förstahandsval för den som vill attackera kurvor. Styrningen är inte Porschesnackig, tänk mer nämnd Q7 eller VW Touareg. Chassisättningen andas lyx. Men som alltid med luftfjädring, skarvar och potthåll går inte att maskera. De få gånger det dunsar till blir man extra överraskad eftersom framfärden i övrigt är ultrabehagligt tyst.

Elmotorunderstöd ger snabb reaktion vid gaspådrag, så klart. Men när förbränningsmotorn kommer upp i varv råder inget tvivel om att det är en V6. Föga chockerande för gemene man/kvinna, men för en Bentleyförare är det en ny och främmande ljudbild.

#### **NÖRDFAKTA.**

**Varför bilen heter Hybrid** är faktiskt lite oklart. Rätt benämning är egentligen PHEV eller något liknande då det rör sig om en laddhybrid, men det hade inte gett lika snygga emblem...

Hantverket i Bentayga är omfattande. Beställer kunden dubbelsöm på läder görs det för hand. Ett undantag är Bentleylogotypen på stolarnas ryggstöd vars 4.760 stygn fixas på sex minuter av en brodyrmaskin.

#### **BORDE JAG KÖPA EN?**

**Att köpråda en bil för** norr om två miljoner, vilket det blir så snart minsta tillval är adderat, är inte enkelt. Speciellt eftersom det finns ett tekniskt identiskt men inte på långa vägar lika ombonat syskon för under halva priset. Vänd på steken igen och Hybrid är lätt den mest prisvärda Bentaygamodellen som finns, när ägandekostnaderna tas i beaktande.

Men allt är egentligen en ickefråga. Eftersom bilen är kraftigt försenad har orderboken redan stängts för den svenska representanten Autoropa. Det är en tydlig indikation på att ryktet om att den uppdaterade versionen, med bland annat modernare infotainment, visas i Genève i mars 2020 är sant. Se det positivt, du kanske hinner spara ihop mer till kontantinsatsen.

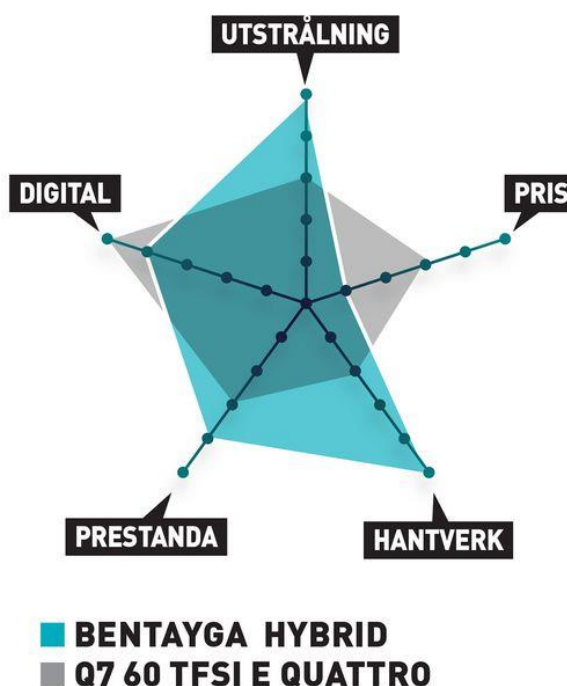
**BENTLEY BENTAYGA HYBRID****TEKNISKA DATA**

**MOTOR:** V6, turbo, bensen, 2 995 cm<sup>3</sup>, 340 hk vid 5 000 r/min, 500 Nm vid 1 370–4 500 r/min. Elmotor 94 kW (128 hk), 350 Nm. Systemeffekt 449 hk, 700 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft.

**KAROSS:** L/b/h 5 140/1 998/1 727 mm. Axelavstånd 2 995 mm. Tjänstevikt 2 626 kg. Bagagevolym 480–1 770 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 5,5 sek. Toppfart 254 km/h. Förbrukning 3,5 l/100 km, CO<sub>2</sub> 79 g/km

**PRIS:** 183 250 euro. Aktuell nu.

**PERSONLIGHET****SUMMERING**

**BÄST:** Utsökta materialval, gediget hantverk. Årsskatt 360 kr.

**SÄMST:** Dryga miljonen dyrare än drivlinetvillingen Audi Q7 60 TFSI e.



*Kraftigt V-formad huv med långt infällda framflyglar. Skarpa karossveck längs sidan och den tydliga markeringen över bakre hjulhusen. Bentayga tar för sig.*

## 5. Magna-Steyr drar sista skruvarna på Grenadier

Peter Klemensberger

8 januari 2020

**Terrängbilen Grenadier vill bli arvtagare till klassiska Land Rover Defender. Nu är det klart att meriterade Magna-Steyr tar hand om den sista resan fram till serieproduktion.**



Det började med en pubruna och kommer mynna ut i en arvtagare till Land Rover Defender – en ikon som gick i graven 2016 och vars rötter kan spåras bak till 1948. Vi talar alltså om [Ineos Automotives](#) terrängbil [Grenadier](#), vars resa ni har kunnat följa här på [teknikensvarld.se](#).

Sedan tidigare är det klart att Grenadier ska få [motorer från BMW](#) och att produktionen ska förläggas till [Bridgend i Wales samt att karosserna ska byggas i portugisiska Estarreja](#). Nu är det även spikat att den viktiga länken mellan prototyp och produktionsklar bil ska ansvaras av [Magna-Steyr](#). Egentligen helt logiskt då koncernkollegorna Magna Powertrain har utvecklat bilens chassi och fjädring.

**LÄS MER: [Allt om Land Rover Defender](#)**

Grenadier är i trygga händer, Steyr i österrikiska Graz har en lång erfarenhet av såväl konstruerande som byggande av bilar och just fyrhjulsdraft är deras gebit. Man har bland annat utvecklat Mercedes [4Matic-system](#) och har sedan länge tillverkat modellen [Mercedes G-klass](#), Geländewagen även kallad. På bilden ovan ses bland annat Frank Klein och Dirk Heilmann, chefer på företagen, posera vid Steyrs modell Pinzgauer som lanserades 1971 och finns i en uppsjö varianter.



## 6. Därför rusar bensinpriset uppåt igen

Redaktören bytbil 2020-01-05

**Nu stiger bensinpriset snabbt igen. Sedan nyårsafton har priserna gått upp med 25 öre. Orsaken är höjd skatt, ökad inblandning av etanol och Donald Trumps attack mot den iranska generalen Qasem Soleimani.**



Vid nyår skedde en överindexering av energi- och koldioxidskatten, så trots att politikerna gjorde en viss justering nedåt av den ordinarie skatten steg bensinpriset vid pump med 15 öre och dieseln gick upp 10 öre.

Redan i torsdags, dagen efter skattehöjningen, kom ytterligare en höjning på 10 öre till 16,13 kr per liter. Det nya priset är 76 öre ifrån rekordpriset från 2019. Enligt analytiker beror höjningen på att biodrivmedlen har ökat i pris och att oron i Mellanöstern driver upp världsmarknadspriset på bensin.

Skattebetalarnas förening bedömer att bensinpriset i år öka med totalt 35 öre på grund av de politiska besluten. Förutom skattehöjningen gör den ökade inblandningen av etanol i bensinen på grund av reduktionsplikten att priset gör upp. Dessutom har priserna på etanol ökat senaste månaderna.

– Skattehöjningarna på drivmedel gräver stora hål i plånböckerna, säger Sofia Linder, chefekonom på Skattebetalarna till Expressen.

Utöver de de skattemässiga förändringarna har oron i Mellanöstern med Donald Trumps drönarattack mot Iran gjort att priserna ökat kraftigt de senaste dagarna. I Norge har bensinen redan gått upp till ett öre under historiska prisrekordet.



– Orsaken till de högre priserna på bensen och diesel är ökade inköspriser. Vi ser en fortsatt pressad marknad på färdigraffinerade produkter, även på biodrivmedel, först och främst biodiesel, som en följd av att många efterfrågar biodrivmedel, säger analytikern Knut Hilmar Hansen på norska Circle K till E24.

Enligt internationella analytiker finns det en stor risk att bensenpriserna ska fortsätta gå upp till följd av Donald Trumps attack i Mellanöstern. Oljan gick direkt upp nästan fyra procent. Världsmarknadspriset på raffinerad bensen steg med tre procent under fredagen. Hur konflikten utvecklar sig kan få en avgörande betydelse för prisutvecklingen. Om Iran gör vedergällningsaktioner hotar Donald Trump med att USA identifierat 52 mål som de ska slå till mot. En krigsliknande utveckling kan snabbt få bensenpriserna att stiga.

Själva bensenpriset är dock bara en mindre del av priset du betalar vid pumpen. cirka 10 kr per liter utgörs av skatt och moms. Det som kan rädda situationen under vintern är att efterfrågan på bensen fortfarande är relativt låg jämfört med sommarmånaderna då efterfrågan toppar.



**Feber**

## 7. NIU presenterar den eldrivna motorcykeln RQi

AV BOBBY GREEN 2020-01-08 KL 15:00

### Och trehjulingen TQi



NIU som tillverkar eldrivna scootrar presenterar nu sin första eldrivna motorcykel och den har man döpt till RQi. Man visar även en trehjuling med tak som heter TQi.

RQi toppar 160 km/h och har en räckvidd på upp till 12,9 mil om man rullar omkring i stadsfart. Motorn är på 40 hästar och den är designad och utvecklad av NIU själva. Den drivs av två stycken batterier man kan plocka ur och tillsammans är dessa på 7 kWh. Hur lång tid det ska ta att ladda framgår tyvärr inte.

TQi går lite långsammare och toppar 80 km/h men har istället en räckvidd på 24 mil. Den har en navmotor från Bosch som driver bakhjulet. Trehjulingen är självbalanserande och den kan parkera själv.

Produktionen ska dra igång under andra halvan av året och de första leveranserna ska ske några månader efter detta. Vad man får betala vet vi inte än.



**Feber**

## 8. Project Kahn visar elcykel

AV BOBBY GREEN 2020-01-07 KL 16:40

Med retro-design



Vi har tidigare skrivit om Project Kahns Flying Huntsman men då handlade det om en sex-hjulig ombyggd Land Rover Defender. Det här är något helt annat, även om man lånat namnet och lagt till Type 77. Det handlar om en elcykel med retro-utseende som blir din för 4000 pund. För den slanten får du ett batteripack på 468 Wh och möjligheten till el-assistans i upp till fem mil. Du kan om du vill uppgradera till ett batteripack på 648 Wh som då ger dig 7,5 mil.

Den matchande hjälmen med skinnbeklädning blir din för 165 pund.



[Kahn Design visar ny version av Flying Huntsman](#)  
[Har fällbart tygtak](#)

## 9. Bilfärjan över Pudding river

Publicerad 2020-01-08 7:10

Text Märten Carlsson

**1932 öppnades en bilfärja - bokstavligt talat - över Pudding River i Oregon.**



Pudding River flyter fram i Norra Oregon och 1932 öppnades en ny möjlighet att korsa floden med bil. Eller i en bil, eller på en bil.. Något likande sätt har nog inte skådats före eller efter. Vad man gjorde var att ta av däcken på en American Austin och låta den löpa på linor över floden. För säkerhets skull satt bilen fast i ett slags trapets i en lina ovanför.

Oklart är om det här var något i reguljär trafik, eller ett jippo, kanske för badgäster och turister?

Flickorna på bilen tycks inte vara rädda av sig, och det var nog mycket bättre plats på utsidan än inuti. American Austin var som namnet lyder, en Austin byggd i USA. En Austin Seven som licenstillverkades i Butler, Pennsylvania från 1930 fram till 1934 då man gick i konkurs. Dock återuppstod som 1935 och kom med nya modeller med nydesign 1937, då kallades dom för Bantam istället. Dom blev aldrig några storsäljare men blev kända för en stor sak, att konstruera fordonet vi känner som Jeep.

**Märten Carlsson**



## 10. Volvos tio mest spektakulära konceptbilar – vilken är din favorit?

Av Erik Söderholm, Publicerad 2014-06-06 23:56, uppdaterad 2018-01-09 11:01

Visste du att Volvo experimenterade med en hemlig och supersnål konceptbil redan 1983? Eller att konceptet VESC hade krockkuddar nio år innan Mercedes S-klass? Här är framtidskoncepten du glömt.



Med konceptbilen [Concept Estate](#) tog Volvo över bilsalongen i Genève för tre år sedan. Concept Estate var den första av flera nya konceptbilar från Volvo som gav en liten smygvisning av andra generationen XC90.

Men Volvo har ett långt förflutet när det gäller konceptbilar. Här nedan hittar du tio av de mest spektakulära konceptbilarna Volvo visat upp. Vilken är din favorit?



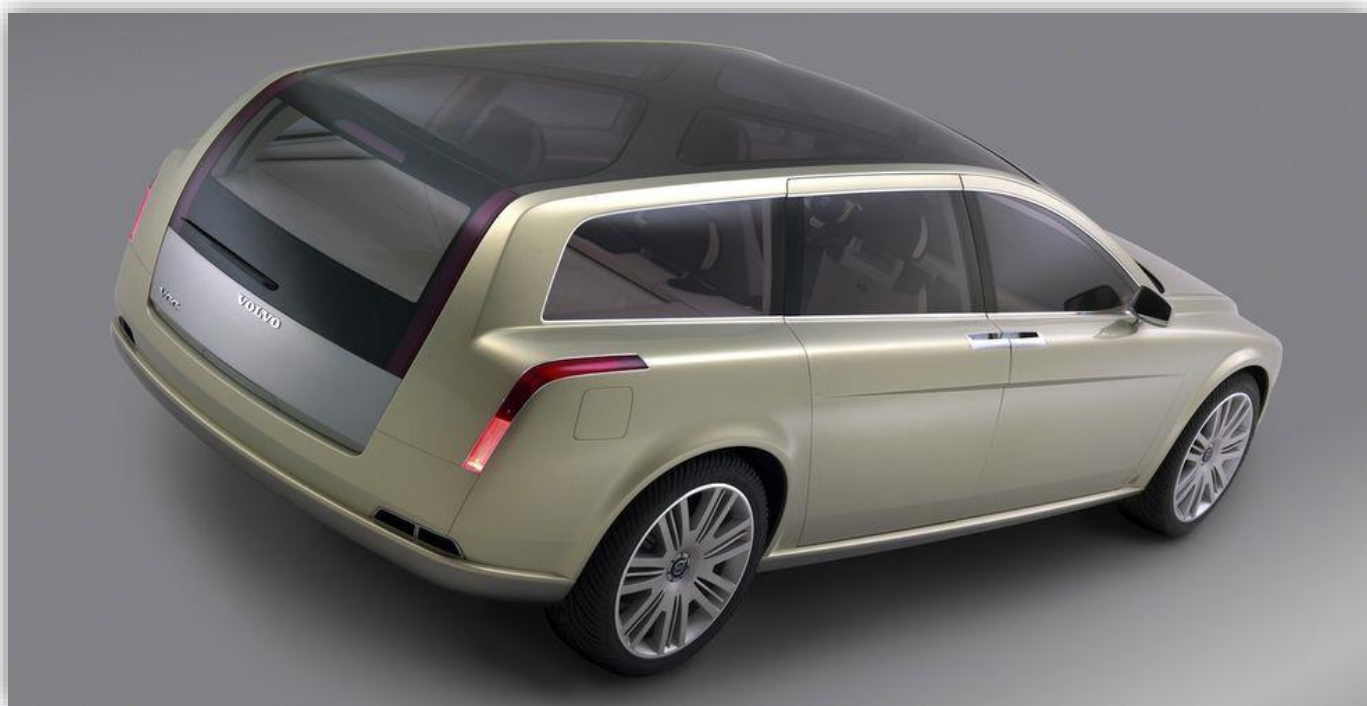
### Imponerande prestanda-S60

**S60 Polestar Concept** med en turbosexer på 508 hästar tackar vi förstås inte nej till. Vad sägs om 0–100 km/h på 3,9 sekunder och en toppfart på över 300 km/h? Produktionsmodellen blev inte riktigt lika vild med sin 350-hästarmotor.



### Strandraggarversion av XC70

**XC70 All Terrain Concept** från 2005 var en galen strandraggarversion av den upphöjda kombifavoriten med enorma terrängdäck och en vinsch som klarar fyra ton. Markfrigången kunde höjas med ytterligare 20 centimeter med ett knapptryck! Under huven: en turbofemman på 2,5 liter på 408 hästar och 400 Nm.



### Försmak av V90

**2001 visades "framtidens kombi"** i form av konceptbilen [Volvo VCC](#) med bakhängda bakdörrar, ett enormt glastak och justerbar innerbelysning med LED-lampor.



### **XC60 som koncept**

**XC60 smygisades** med en konceptbil 2007 som inte alls skiljer sig särskilt mycket från produktionsbilen. Men mittkonsolen blev trots allt inte lika framtidsinspirerad på bilen som sedan började säljas. Inte heller den smarta, ihopvikbara bakluckan hängde med till serieproduktion.



## SCC med genomskinlig A-stolpe

Med konceptbilen SCC (som står för Safety Concept Car) från 2006 visade Volvo bland annat en genomskinlig A-stolpe som ger bättre sikt. SCC hade också nattsiktsassistans, döda vinkelvarnare och automatisk justering av ratt, stolar och pedaler.



## Maffig sedanmodell

På bilsalongen i Frankfurt 2011 bjöd Volvo på maffiga Concept You – en enorm sedanmodell med sluttande taklinje som ska föra tankarna till en coupémodell. Den stora pek-skärmen på mittkonsolen är inte helt olik det nya [Sensussystemet](#) i nya XC90.



## S80-föregångare med turbindrift

Långt innan första generationen S80 började säljas förhandsvisade Volvo det nya designspråket med konceptbilen ECC. Här var miljön i fokus (namnet står för Environmental Concept Car). Tack vare lättviktsmaterial hamnade tjänstevikten på 1.580 kilo. Volvo ECC hade också lågt luftmotstånd, ett hybridsystem med en turbinmotor och navigationssystemet Dynaguide som hade stöd för trafikinformation. Redan 1992!



### Snålbil med fiskdoft

**Tjänstevikt på under 700 kilo, förbrukning på under 4 l/100 km, kolfiberdetaljer i karossen och trecylindrig dieselmotor i magnesium – visst låter det som något från 2000-talet? Fel – konceptbilen LCP premiärvisades redan 1983! Målet var att visa hur Volvos modeller skulle kunna se ut år 2000. "Den kunde köras på alla oljebränslen, som rapsolja, vilket gav en härlig doft av 'fish & chips' när den körde förbi", skriver Volvo i ett [pressmeddelande](#).**



### Säkerhetsbil med rejält underbett

**Om den är vacker kan diskuteras, men att konceptbilen VESC hade intressant framtids-teknik under skalet råder inget tvivel om. Volvo Experimental Safety Car från 1972 hade säkerhetsbälten som drogs åt automatiskt när föraren startade bilen, ratt som drogs in 15 centimeter vid en krock för att inte skada föraren, låsningsfria bromsar och enorma stötfångare som skulle minska krockvåldet i hastigheter under 16 km/h. Konceptbilen VESC hade också krockkuddar både fram och bak nio år innan Mercedes S-klass fick det som tillval.**



### Läckra coupélinjer

När Volvo visade upp Concept Estate på Genève-salongen var många ams-läsarna överens: detta är den läckraste av de tre koncepten som Volvo lanserade inför XC90-premiären. Med P1800-inspirerade coupélinjer, inredningsdetaljer i glas från Orrefors och den lilla svenska "flaggflärpen" på stolarna bjöd den på fantastisk detaljrikedom. Många av design-dragen följde också med till produktionsversionen av nya XC90.



### [Konceptbilen Volvo VCC hade många rätt redan för 13 år sedan](#)



### [Volvos konstiga konceptbil – som blev en Citroën](#)



Erik Söderholm

## 11. Sunbeam Tiger

Gran Turismo Magazine nr.4 2015

Sunbeam tog fram släggan (bokstavligen) och klämde ner en Ford V8 i sin Alpine. Resultatet blev "Tiger", en skapelse som kallats "fattig mans Cobra". Den var nämligen billig då. Idag är den en miljonbil!



Allt är Carroll Shelbys förtjänst. Utan hans inblandning hade förmodligen priserna i USA varit betydligt lägre. Nu ser man istället det som en gång var "fattig mans Cobra" som ett aningen billigare alternativ till Shelbys mest berömda skapelse. Det har faktiskt betalats över två miljoner kronor för en fin original-Tiger i USA!

Sunbeam Tiger var egentligen en totalt omöjlig bil men trots dåliga odds blev den något av en succé och tillverkades i hela 7 083 exemplar. Inspirationen kom förstås från den samtida AC Cobra men det var faktiskt Formel 1-föraren och flerfaldige världsmästaren Jack Brabham som 1962 kom med idén till Tiger.

Tanken var att bygga ett billigare alternativ till Cobra genom att utgå från en enklare basbil än den exklusiva och handbyggda AC Ace. Grunden var Sunbeam Alpine, en massproducerad och trevlig, men inte speciellt snabb eller avancerad roadster.

Sunbeams stolta historia var ett bra avstamp för projektet. Redan under första världskriget tillverkade man fantastiska flygmotorer, allt från V8:or via V12:or till en diesel (!). På det följde racerbilar och Sunbeam var första brittiska märke att vinna en Grand Prix-tävling 1923. Efter det följde en rad hastighetsrekordbilar och slutligen den första "Tiger" från 1925.

Det var den sista banracern som också höll det absoluta fartrekordet. Maskinen var en kompressormatad V12 på knappa fyra liter och efter dess framgångar byggde man även en systerbil kallad "Tigriss", Tigrinnan. Bägge finns faktiskt kvar, Tiger på ett museum i Utah, inte långt från Bonneville Salt Flats medan Tigrinnan, idag försedd med en Napiermaskin, körs i brittisk historisk racing.



Sunbeam drev också den brittiska delen av märket Talbot som var en succé, men det räckte inte. Företagets ekonomi kollapsade, 1935 var konkursen ett faktum och Rootes-koncernen, som även kom att kontrollera de klassiska märkena Hillman, Humber, Singer, Commer och Karrier tog över.





Lord Rootes, men kanske framför allt hans son Brian, drömde om Sunbeams fornstora dagar och när idén om en Sunbeam Alpine med V8 dök upp var åtminstone Brian snabb att nappa. Till saken hör att man på den tiden hade ett fabrikssteam som mest pysslade med rally och tävlingschefen Norman Garrad råkade ha en son som bodde på den amerikanska västkusten, inte långt från där Carroll Shelby hade sin verksamhet och där man börjat montera i Ford-V8:or i AC-bilarna som kom från England.

Resten är, som det heter, historia. Med en tumstock kollade man motorns mått och kom fram till att den lilla V8:an på 260 kubiktum förmodligen skulle få plats i en Alpine. Shelby fick uppdraget att bygga en prototyp, det skulle ta åtta veckor och kosta 10 000 dollar. Resultatet blev sedan körbart på försommaren 1963.

Så långt hade Brian Rootes arbetat utan pappas vetskap och Lord Rootes var skeptisk. Något som snabbt gick över när han fick provköra prototypen. På stående fot kontaktade lorden Henry Ford II och beställde 3 000 motorer inklusive växellådor och bakaxlar och efter bara åtta månaders utvecklingsarbete premiärvisades Sunbeam Tiger på 1964 års New York Motor Show.

Förvånansvärt lite behövde göras för att anpassa Alpine till den nya motorn. Styrningen blev en kuggstång istället för snäcka, ett panhardstag monterades på den stela Danabakaxeln och man jobbade lite med fjäderhårdheter och dämparsättningar.

Man monterade inte ens fetare fälgar och däck. Alla Tigerbilar kom med 4,5 x 13-tumsfälgar och 4.90 x 13 diagonaldäck! Kanske lite i snålaste laget med tanke på att Tiger med sin 4 265-kubiks V8 på 166 hästar och 350 Nm toppade nästan 200 km/h och gjorde 0–100 på dryga åtta sekunder!

Den låga vikten, bara 1 163 kilo, samt den korta hjulbasen gjorde körningen ännu mer spännande. På Youtube ligger ett klipp där Jay Leno kör en Tiger och berättar att han en gång ägde en. Kommentaren att "är man lite oförsiktig med kopplingen kan man råka göra några oplanerade donuts" beskriver väl en del av bilens charm.

**FILM:** <https://youtu.be/5a2n7fcMgbs>



Därför är den ett alternativ till en Cobra, något som blev ännu tydligare när Serie II introducerades i januari 1967. Då fick Tiger nämligen större 289-maskinen och blev en riktig best – fortfarande på 4,5 x 13-tumsfälgar ...

Carroll Shelby hoppades först få kontraktet att bygga Tiger, men Rootes såg trots allt honom och Cobran som konkurrenter och uppdraget gick istället till brittiska Jensen som hade ledig kapacitet då man just förlorat jobbet att bygga Volvo P1800. Dit kom färdiga, lackade karosser från Pressed Steel och med hjälp av en slägga – jo, faktiskt – “modifierades” torpedväggen så man fick ner maskinen.

Samtidigt som produktionen gick igång drabbades Rootes av ekonomiska svårigheter, delvis på grund av strejker, men nya modellen Hillman Imp slukade också resurser. Chrysler klev då in som delägare och när de sedan tog över helt 1967 stoppades produktionen av Tiger efter bara 633 Serie II-bilar.

Chrysler vägrade ta ansvaret för en bil med Fordmotor, man provade först med den egna V8:an på 372 kubiktum, men det hela blev för dyrt och man gav upp idén på en Cobra-killer.

Den trimvänliga Fordmaskinen gjorde att Sunbeam Tiger kanske blev mer populär som utgångspunkt för prestandahungriga än som originalbil. Många handlare i USA erbjöd tillbehör som traction bars, fyrports Holleyförgasare istället för en tvåports Autolite, med mera.

Det gör att det finns relativt få orörda originalbilar kvar och det bidrar också till den senaste tidens explosiva prisutveckling. Märkligt nog verkar det som om det fortfarande går att hitta bilar i prislägen under 300 000 kronor i England, men då får vi betänka att de är högerstyrda och knappast kommer att betinga maxpriser i USA.

Förutom om de har tävlingshistoria förstås, då pratar vi rejäla pengar. Sammanfattningsvis är det verkligen läge att satsa på Sunbeam Tiger. Men om du förutom att ha kul vill göra en vettig investering – försök hitta en orörd, vänsterstyrd originalbil.

**Text av Robert Petersson**

## 12. Klassiskt bilmärke: Hupmobile

Publicerad 20 oktober 2010

På senare har det i svensk press skrivits alldeles för litet om Hupmobile, det märke som bröderna Robert och Louis Hupp grundade för drygt 100 år sedan i Detroit. Här får därför detta trivsamma bilmärke åter en smula strålkastarljus.



Den första Hupmobilen var en synnerligen enkel skapelse med fyrcylindrig motor på 2,8 liter och en rund bensintank bakom de tunnryggade båda sätena.

Bilen hade en enkel form av tvåväxlad låda, men fann ändå intresserade köpare. 1911 presenterades en större, fyrsitsig vagn med treväxlad låda.

Ända fram till 1924 byggde man envist och uteslutande fyrcylindriga motorer, detta trots att flera modeller var mycket stora, bland annat en sju-sitsig vagn med en hjulbas på 320 cm.

I likhet med exempelvis Bentley infördes 1924 aluminiumkolvar och ett år senare fick Hupmobile-köparna känna på ballongringskomfort. Hupp, som bilarna ofta kallades, var nu ett välkänt märke men det var ändå inte särskilt stort.

Chevrolet, Dodge och framför allt Ford, byggde oändligt många fler bilar.





*En spinkig Hupmobile-pionjär av den biltyp som var så vanlig i USA under förra seklets första decennium.*

**FILM:** <https://youtu.be/OSs7NQN0IWY>

### Från fyra till åtta

1924 var sista året för den fyrcylindriga motorn. Den ersattes inte, som man skulle kunna tro, av en sexa utan av en rak åtta och först året därpå lanserades också en sexcylindrig Hupp-motor.

Detta märke höll sig prismässigt i mellanklassen, men hade nog ändå en status som låg litet högre än så.

Det är intressant att konstatera hur mycket som hände på bilfronten ödesåret 1929. Duesenberg lanserade sin magnifika J-modell och Hupp Motor Car Corporation köpte en fabrik av biltillverkaren Chandler, ett märke som förekom skapligt flitigt också på svenska vägar.

1929 sålde Hupp 50 374 bilar men sen gick det utför – depressionen slog mot allt. 1931 lyckades man bara hitta köpare till 17 450 vagnar.

Ekonomiskt sett blev 30-talet inte särdeles lyckat för Hupp, som dessutom stängde för gott år 1940, men det var ganska kul bilar man byggde under dessa år.

### Vackra former

För årsmodellerna 1932 och 33 hade man verkligen lyckats få fram vackra former och 1934 kom en särdeles spännande modell kallad Aerodynamic – javisst, nu var det strömlinjeform som gällde!

Bland de intressanta detaljerna på denna vagn var en tredelad vindruta. Ännu kunde man inte med någon större framgång tillverka välvt säkerhetsglas, därav denna primitiva "panoramakonstruktion".

Men det gick för Aerodynamic som för Chryslers Airflow, det vill säga inte särskilt bra alls. Formerna var helt enkelt för avancerade, och det var ju likadant med Volvo Carioca, som bara byggdes i 500 exemplar.

Aerodynamic erbjöds dels med en fyraliters sexa, dels med en fem-liters åtta, men affärerna gick så knalt att man tvingades stänga fabriken 1936.

Nu kunde det ha varit slut för Hupmobile, men det var segare virke än så i denna bilfabrikant. 1938 blev det därför nyöppning, dock med modeller som inte hade särskilt mycket att erbjuda.

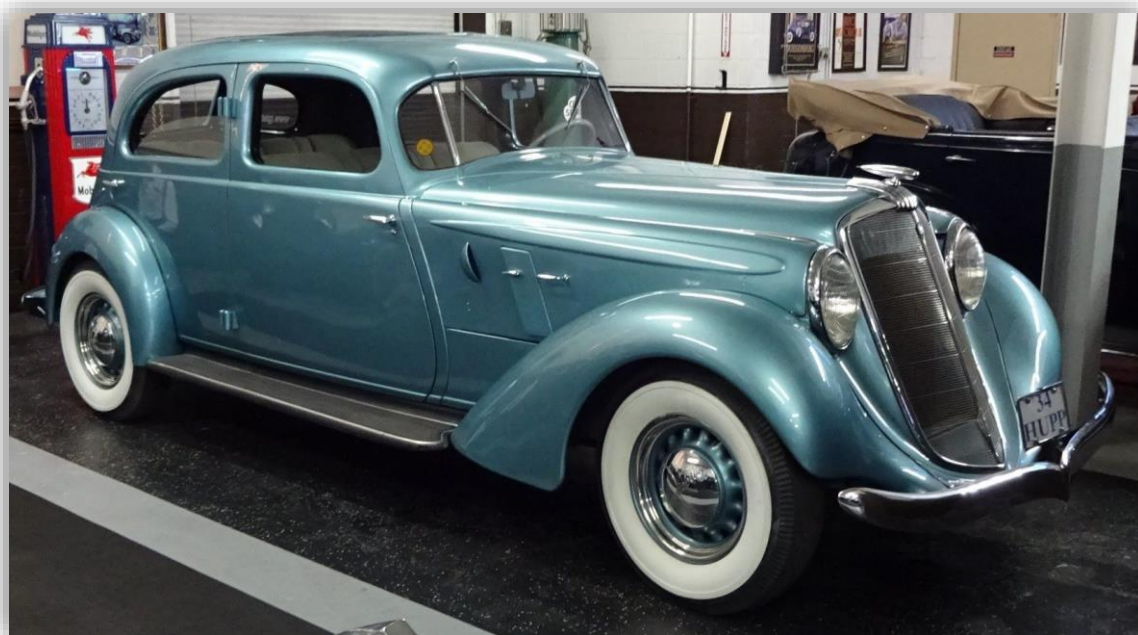


*”Den tvåsitsiga sportvagnen Roadster”, kallade importören Nya Automobilfirma Holmer A.-B. i Stockholm denna solida vagn av årsmodell 1927. Motorn var i det här fallet en rak sexa, men det fanns också raka åttor i modellprogrammet.*

### Konkurs

En intressant teknikalitet är emellertid värd att notera: på åttacylindriga bilar var automatisk överväxel standard.

1937 gick Auburn-Cord-Duesenberg-koncernen i konkurs. Från dödsboet räddades då en del pressverktyg från den synnerligen eleganta Cord 810/812-serien. De kom nu att användas för karosserna till den nya modellen Hupmobile Skylark, som tillverkades hos ett annat märke, nämligen Graham, som gjorde sin egen version med Cord-pessningar. Denna kallades Hollywood. Ja, du märker ju själv att det kämpades för livet, men dessvärre klarade varken Hupp eller Graham skivan. Biltillverkningen upphörde 1940 respektive 1941.



*Aerodynamic var det tidsenliga namnet på denna modell från 1934 och 35.*

**FILM:** <https://youtu.be/hHizLn4lcEY?t=159>



*Stram front kännetecknade Hupmobiles mycket omfattande utbud för depressionsåret 1932. Denna vagn är åttacylindrig och var världens bästa bil. Det var i alla fall vad tillverkaren trodde.*

**FILM:** <https://youtu.be/7Xkc5JUyiu>

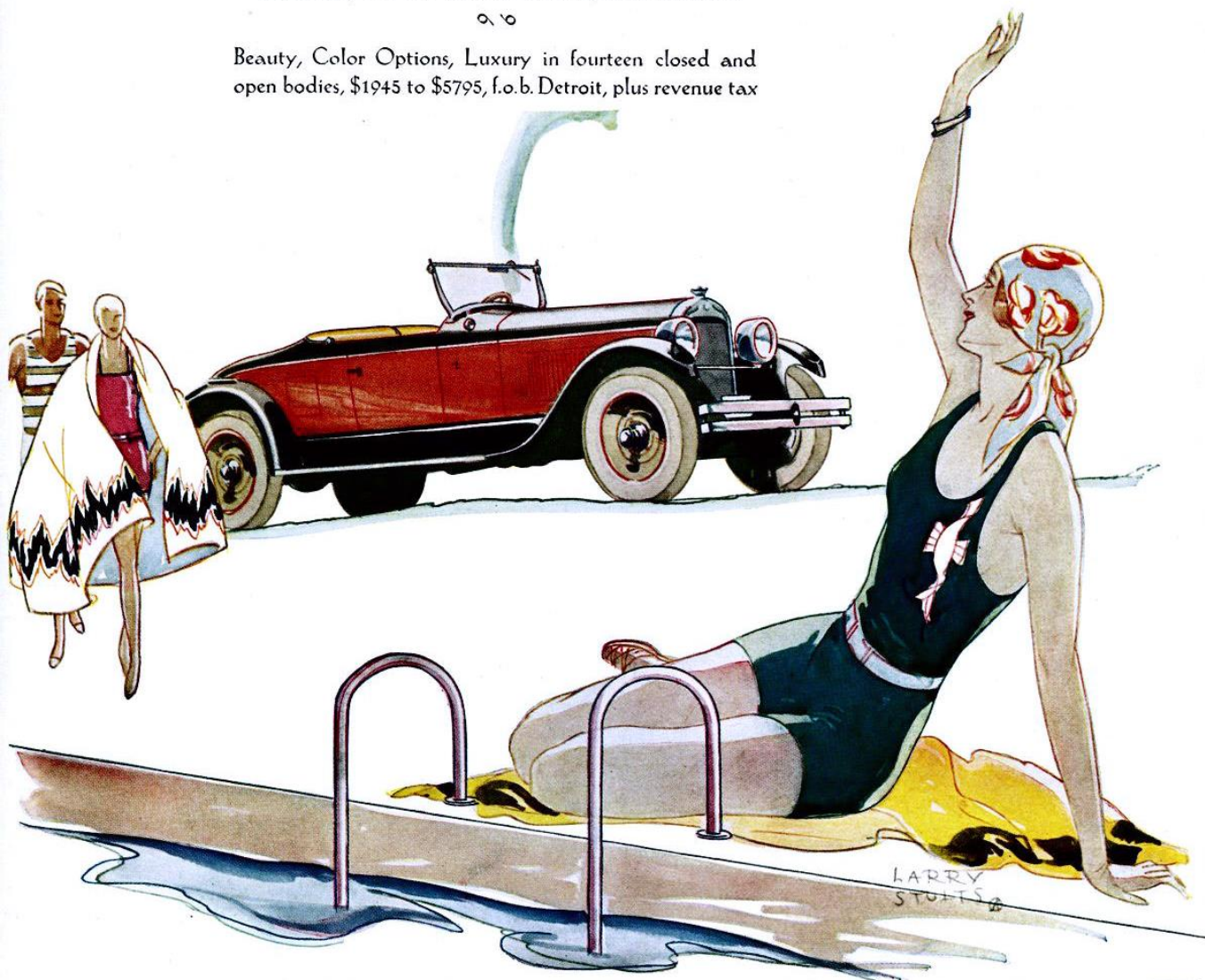


*Sedan Hupmobile år 1937 hade köpt pressverktyg för den framhjulsdrevena Cord anpassade man tillverkningen för sin egen bakhjulsdrevena bil. Modellnamnet Skylark användes många år senare av Buick.*

*T*HE distinction of straight-eight performance, as now expressed by *Hupmobile*, initiated the swing to this magnificent *Eight*. Obviously, those whose opinion really counts have come to the conclusion that *Hupmobile's* ultra-refinement of the straight-eight brings motoring to its most luxurious development. Custom bodies, created and built by *Dietrich* exclusively for this notable chassis, are available.

o v

Beauty, Color Options, Luxury in fourteen closed and open bodies, \$1945 to \$5795, f.o.b. Detroit, plus revenue tax



H U P M O B I L E  
 T H E D I S T I N G U I S H E D E I G H T

**FILM:** <https://youtu.be/nFcfpTTkCAc>



# Pang-Pris!!!



— mer än 1995:— på gatan  
behöver Du inte betala för denna eleganta sportmoped

TOMOS TS 50  
— treväxlad,

**SLUT**