



Jaguar Mark 2 1959–67

MOTORNYTT
Föregående

måndag 27 april
fredag 24 april

1. Jätteras i Europa: Bilförsäljningen har halverats
2. Nu är Ferraris första respirator-delar tillverkade
3. Porsche ser inte Tesla som en rival
4. Okända EU-regeln: Fartspärr kommer i alla nya bilar
5. Volkswagen Arteon R rastas på Nürburgring
6. Tritium – den finska eldrivna supersportbilen
7. Vilken liten elbil från VAG-koncernen ska man köpa?
8. Liten storsäljare får mild hybridteknik
9. Kungen av H-D:s utsedd
10. Husqvarna Novolette
11. Från ett trädgårdsskjul till de fina salongerna
12. Klassiskt bilmärke: Maserati

1. Jätteras i Europa: Bilförsäljningen har halverats

Publicerad 2020-04-17 10:34

Text Erik Söderholm

Coronaviruset sätter djupa spår i bilindustrin och tillverkarna går på knäna.



Bilförsäljningen i Europa går just nu igenom ett riktigt blodbad. I mars sjönk försäljningen med hela 55 procent enligt branschorganisationen ACEA jämfört med samma månad förra året.

Anledningen är förstås coronaviruset som sprids snabbt och tvingat både bilfabriker, underleverantörer samt vissa verkstäder och återförsäljare att stänga i flera länder, samtidigt som bilköparna stannar hemma.

Allra värst är läget i Italien där försäljningen sjönk med 85 procent samt i Frankrike där minskningen är 72 procent. Även Spanien och Tyskland visar dystra siffror.

Det är dock stora skillnader mellan olika länder beroende på hur drabbade de är av coronaviruset och vilka åtgärder myndigheterna vidtagit. Finland backade med bara en procent och Sverige kommer på en andraplats från toppen med en minskning på nio procent för mars månad.

Flera tillverkare börjar nu planera för att långsamt öppna fabrikerna igen, bland andra [Volkswagen](#) och [Volvo](#).

Så mycket backade bilkoncernerna

Fiat/Chrysler:	-77%
PSA:	-68%
Honda:	-68%
Mazda:	-68%
Renault:	-65%
Ford:	-65%
Jaguar/Land Rover:	-61%
Nissan:	-60%
Mitsubishi:	-52%
Volkswagen:	-46%
Hyundai/Kia:	-43%
Toyota:	-41%
BMW/Mini:	-41%
Daimler:	-39%
Volvo:	-33%

Försäljningsminskning för mars månad 2020 jämfört med mars 2019.



Erik Söderholm



[Dieselbilarna fortsätter backa – så mycket ökar laddbilarna](#)

[Nu börjar coronaeffekterna snart märkas i bilförsäljningen. "Det är väsentligt att hålla anläggningarna öppna", enligt Bil Sweden.](#)



[Bilsvetig förbereder sig för rekordras: "Osäkert läge"](#)

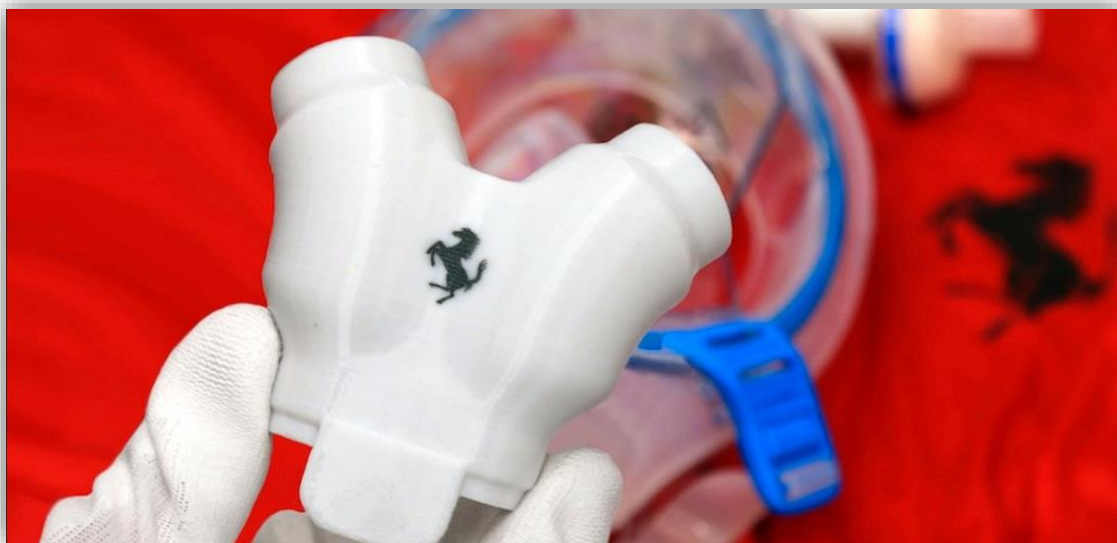
[Ny prognos: Kan bli det sämsta året sedan finanskrisen.](#)



2. Nu är Ferraris första respirator-delar tillverkade

Redaktören @bytbil.com 2020-04-17

Ferrari är nu i gång med tillverkningen av delar till respiratorer. Under fredagen presenterade sportvagnstillverkaren sina första ventiler som ska rädda coronapatienter i Italien.



Den italienska sportvagnstillverkaren Ferraris bilproduktions ligger nere till början av maj. I stället har fabriken nu börjat tillverka delar till respiratorer. Ferrari har nu släppt de första bilderna på delarna – självklart dekorerade med den stegrande hästen.

Det är prototypverkstaden i Maranello som står för produktionen. De nya ventilerna är utvecklade tillsammans med dykutrustningsföretaget Mares och ska anslutas till andningsmasker som används av coronapatienter.

Även konkurrenten Lamborghini är i gång med att producera sjukvårdsmaterial och skyddsutrustning. Lamborghini syr munskydd av inredningsmaterial och tillverkar visir i sina 3D-printrar.



3. Porsche ser inte Tesla som en rival

Robin Törnros 17 april 2020

Med lanseringen av Porsches elbil Taycan har Tesla och deras Model S utmålats som en av huvudrivalerna till Taycan. Men Porsche håller inte med.



Nya Porsche Taycan är startskottet på en kommande elektrifieringsvåg hos Porsche. Nästa år kommer [Taycan Cross Turismo](#) och troligen även eldrivna versioner av både [Macan](#) och [718](#). Inom några år kommer det elektrifierade utbudet alltså att omfatta allt från suvar till fyrdörrars coupéer och tvådörrars sportbilar.

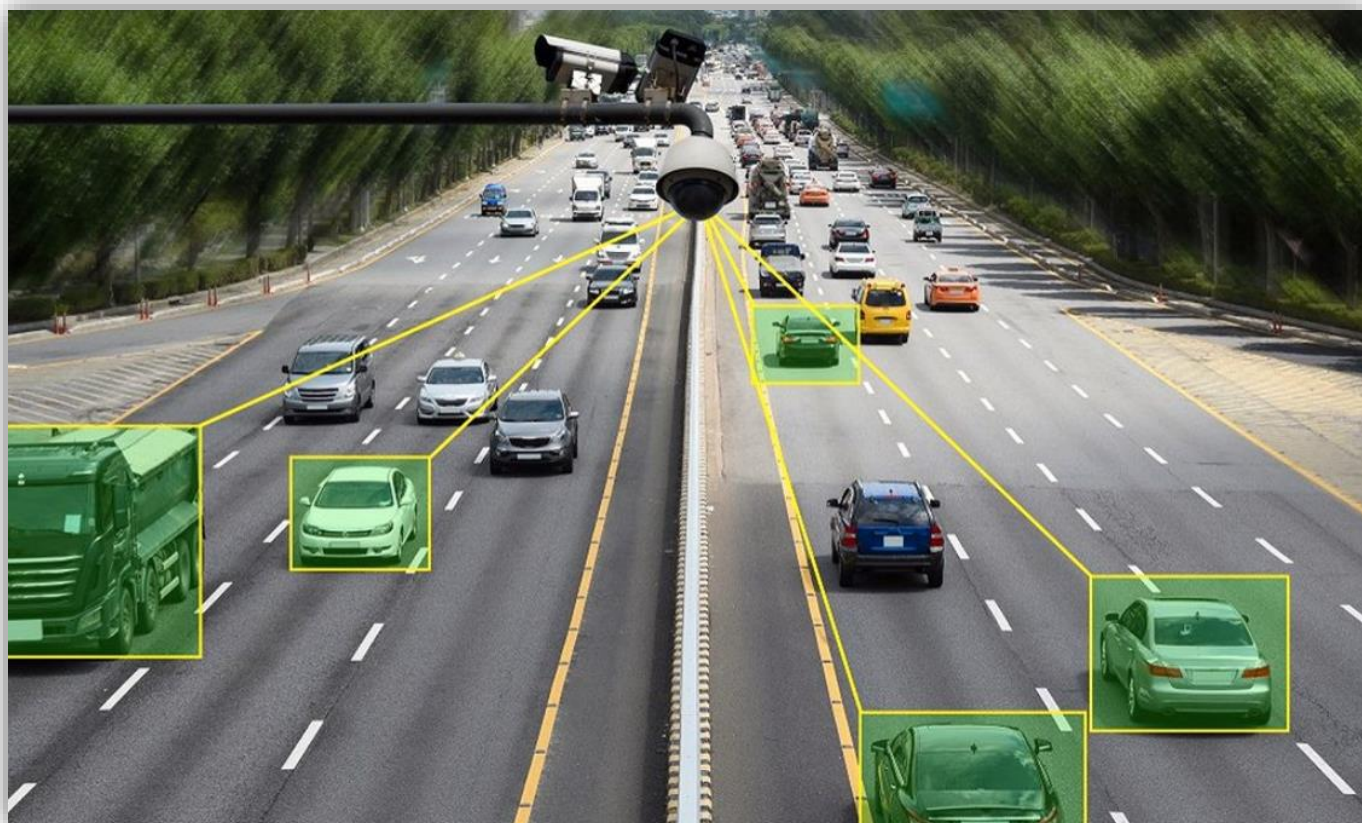
Med andra ord till stor del ett liknande utbud som Tesla har, och kommer att ha när nya [Tesla Roadster](#) lanseras. Trots det ser dock Porsche inte Tesla som en rival.

I en intervju med Automotive News uttalar sig Porsches utvecklingschef Michael Steiner. – Även om människor gillar att ställa oss mot varandra anser vi inte Tesla vara en direkt rival. Med Model 3 är det tydligt att de riktar sig mer till volymsegmentet, säger Michael Steiner.

Grundpris på en [Porsche Taycan 4S](#) är i nuläget 1 170 000 kronor medan en [Tesla Model S](#) kostar från 959 900 kronor. Men medan Tesla utlovar en räckvidd på 61 mil så klarar Taycan 4S endast 33-40 mil beroende på körning.

– Enligt vår åsikt är den typ av hög batterikapacitet som du kan hitta i en Model S inte idealisk när det gäller hållbarhet. Vi tror på mindre, lättare och därför billigare batterier som kan laddas snabbare. Det är inte vår ambition att vara ledande inom elräckvidd, säger Michael Steiner.

Robin Törnros



Om du kör för fort under en längre tid varnas du med både ljud och varningslampor i bilen, eller vibrationer i gaspedalen. Om du fortsätter att köra för fort kommer din bil att bromsas ner till den tillåtna hastigheten med hjälp av motorstyrningen. EU har ännu inte klargjort exakt vad som menas under "en längre tid". Det ska också finnas en möjlighet att slå av systemet, till exempel vid vägarbeten. Och det ska gå att trampa gasen och köra fort under en kort period, till exempel vid en omkörning av ett långsamt fordon.

– Det bör vara möjligt att stänga av det intelligenta hastighetsstödet, till exempel när en förare råkar ut för falska varningar eller felaktig återkoppling till följd av dåligt väder, tillfälliga motstridiga vägmarkeringar vid vägarbeten eller vilseledande, bristfälliga eller obefintliga vägmärken. En sådan avstängningsfunktion bör stå under förarens kontroll. Det intelligenta hastighetsstödet bör kunna stängas av så länge som det krävs och bör lätt kunna slås på igen. När systemet är avstängt kan information om hastighetsbegränsningen ges. Systemet bör alltid vara aktivt när tändningen är påslagen, och föraren bör alltid informeras om huruvida systemet är påslaget eller avstängt, skriver EU-parlamentet i sin förordning.

Enligt de nya reglerna blir det också obligatoriskt med förberedelse för alkolås i alla nya bilar från 2022. Bilarna ska också ha trötthets- och distraktionsvarnare samt avancerade nödbromssystem som standard.

Här är systemen som EU kan kräva i alla bilar från 2022

Intelligent hastighetsbegränsare

Förberedelse för alkolås

Trötthetsvarnare

Distraktionsvarnare

Backvarnare

Svart låda som spelar in olyckor

Avancerade nödbromssystem

Nödsystem för kvarstannande i körfält



Så säger nya EU-reglerna om hastighetsövervakningen i bilen

Intelligent hastighetsstöd ska ha följande minimikrav:

- a) Det ska vara möjligt för föraren att genom gasreglaget, eller genom specifik, lämplig och effektiv återkoppling informeras om att den tillämpliga hastighetsbegränsningen överskrids.
- b) Det ska vara möjligt att stänga av systemet; information om hastighetsbegränsningen får fortsätta att ges och systemet för intelligent hastighetsstöd ska vara i normal drift varje gång fordonets huvudströmbrytare aktiveras.
- c) Den specifika och lämpliga återkopplingen ska basera sig på uppgifter om hastighetsbegränsning som erhållits genom observation av vägmärken och signaler, på grundval av uppgifter från infrastruktursignaler eller elektroniska kartor, eller bådadera, som görs tillgängliga i fordonet.
- d) Det får inte påverka förarens möjligheter att överskrida den av systemet givna fordons-hastigheten.
- e) Dess prestandamål ska fastställas för att undvika fel eller minimera felfrekvensen vid verklig körning.

Källa: 2018/0145 (COD) PE-CONS 82/19

Volvo: Bara blåljusbilar kan beställas utan nya fartspärren

BILNYHETER

Från och med nu är alla nya Volvobilar spärrade vid 180 km/h - utom blåljusbilar

5. Volkswagen Arteon R rastas på Nürburgring

Mattias Rabe 15 april 2020

Våren är här och det betyder att bilarna får känna nosa på de gröna omgivningarna och den svarta asfalten runt och på Nürburgring. I dag har Volkswagen Arteon med många hästkrafter synts på banan.



Ända sedan [Volkswagen presenterade Arteon](#) i mars 2017 har världen pratat om en vas-sare variant, helt enkelt en Arteon R. I slutet av 2017 kom så en form av officiell bekräftelse då Volkswagens Martin Hube avslöjade att grejer är på gång, [en VR6-motor på 3,0 liter som spekulationer placerade i effektfacket 400+](#).

Det är snart tre år sedan och någon Arteon R med många hästkrafter har ännu inte dykt upp. Den som är ute efter prestanda i Arteon-förpackning har fram till i dag fått välja [den turbopumpade tvålitersmaskinen som fram till skiftet mellan 2018 och 2019 levererade 280 hästkrafter](#) men som sedan införandet av partikelfilter bjuder på något lägre effekt – 272 hästkrafter. 0-100 km/h på 5,6 sekunder och toppfart på 250 km/h är fina siffror.

PROVKÖRNING: [Volkswagen Arteon 2,0 TSI 280 GTR](#)

Men den bil som vi ser på bilderna här, tagna på Nürburgring i dag, är något helt annat när det kommer till prestanda. Det är nämligen Arteon R vi vilar ögonen på nu. Förmodligen en bil med två cylinderbankar, placerade i okänd vinkel, med tre cylindrar var, turbomatning och 400 hästkrafter – eller mer.

Volkswagen Arteon R är förstas fyrhjuldriven, 4Motion som Volkswagen kallar sina bilar som driver på alla hjul. Men innan kraften når hjulen passerar den en dubbelkopplingslåda, DSG på VW-språk.

Inte helt enkelt att se på dessa webbanpassade bilder, men bakom fälgarna syns blå bromsok med kolvar som är redo att lyda förarens högerfot vid tryck på vänster pedal. Kolvarna pressar då bromsbeläggen mot stora, ventilerade och hålborrade skivor.



Det är tydligt att detta inte är en vanlig Arteon. Luftintagen i nosen gapar betydligt större än normalt.

LÄS MER: [Volkswagen Arteon blir laddhybrid](#)

Att det är en Arteon R som vår spionfotograf fångat på Nürburgring råder det ingen tvekan om. Redan i fronten ser vi avslöjande detaljer så som de stora luftintagen som når betydligt högre upp mot strålkastarna [än på någon annan Arteon-version](#). I fronten ser vi också, när vi zoomar in ordentligt på de högupplösta bilderna, vit maskering (finns även bak på bilen). Det är inte mycket, men troligtvis är den där för att dölja några av de förändringar Arteon ska visa upp i samband med uppdateringen som vi tror att Volkswagen presenterar i höst.

LÄS MER: [Volkswagen Arteon avslöjad som kombi](#)

En annan typisk R-detalj är de blå bromsoken som gömmer sig bakom fälgarna. Blå ok har R-modellerna haft i många år. Vad de däremot inte har haft är fyra ändror som tittar ut under bakre stötfångaren, de brukar vara två till antalet. Men här har Volkswagen tänkt om och i och med att de är delvis rektangulära till formen ger utförandet lite AMG-känsla.

LÄS MER: [För hög prestanda väljer Volkswagen laddhybriden](#)

Volkswagen meddelade lite kort för några veckor sedan [att både Arteon och Tiguan ska bli laddhybrider i år](#). Vi misstänker att Arteon-laddhybriden presenteras i samband med att modellen ansiktslyfts, då täcks förmodligen också Arteon R av. Så någon gång under nästa år, förmodligen tidigt, kan vi nog få se toppversionen på våra vägar.



Inte helt enkelt att se på dessa webbanpassade bilder, men bakom fälgarna syns blå bromsok med kolvar som är redo att lyda förarens högerfot vid tryck på vänster pedal. Kolvarna pressar då bromsbeläggen mot stora, ventilerade och hålborrade skivor.

LÄS MER: [Volkswagen anser att förbränningsmotorn har en framtid](#)



Inte helt lätt att se, men med rätt fokus ser du fyra puffror.



[GALLERI](#)
[Spionbilder på Volkswagen Arteon R](#)
[14 bilder](#)



6. Första bilderna: Nya modellen av Nissan Qashqai

Redaktören @bytbil.com 2020-04-17

Nissan skapade det kompakta suv-segmentet med sin Qashqai-modell. Nu har bilder läckt ut på tredje generationen av storsäljaren. Bilen får tuffare exteriör och lyxigare interiör.



När Nissan valde att ersätta den relativt utslätade mellanklassaren Primera för 15 år sedan var crossovers och kompakta suv:ar något alldeles nytt i bilvärlden. Dittills hade suv:ar, eller stadsjeepar som många kallade dem i Sverige, mestadels varit stora bilar som BMW X5, Mercedes ML och Volvo XC90. Nu kom suv:en för de som tidigare kört en kompakt eller mindre mellanklassbil. Succén var ögonblicklig för Nissan och ett nytt bilsegment var fött. I dag är mer än var tredje bil som säljs i Europa en suv eller crossover.





Nissan Qashqai är en av världens mest sålda bilmodeller och bara i Europa såldes förra året 218 000 bilar. Inom kort kommer Nissan med den tredje generation av modellen – men redan nu kan ta del av modellen på grund av att officiella bilder läckt ut på nätet.

Bilderna visar att bilen får en betydligt tuffare och mer distinkt exteriör än tidigare. Grillen blir större och strålkastarna mindre. Baktill har designen och stramats upp, men det är i fronten skillnaden är störst.

Interiören andas mer premium, vilket är den rådande trenden, och har förstått fått nya digitala skärmar, som modet också föreskriver. Enligt flera olika bilsajter kommer nya Nissan Qashqai att lanseras i höst.



7. Vilken liten elbil från VAG-koncernen ska man köpa?

Av Redaktionen, Publicerad 2020-04-18, 13:00

I slovakiska Bratislava byggs trillingarna Seat Mii electric, Skoda Citigo-e iV och VW-eUp. Vilken ska man välja?



De är tekniskt identiska, endast med kosmetiska skillnader som stötfångare, motorhuv, kylargrill, märken och ratt.

VW är både lite dyrare och lite mer premium eftersom man har backkamera och digital DAB-radio. Skoda inkluderar backsensorer, farthållare och lite mer belysning i kupén jämfört med Seat – till vilken man kan köpa detta för 3.300 kronor.

Seat erbjuder tre års elförbrukning om man laddar hemma och tecknar ett avtal med Skellefteå Kraft, vilket ska ge en återbäring på cirka 100 kronor per månad enligt Seat. På tre år blir det en bit över 3.000 kronor. Men kontrollera vad du betalar för elen jämfört med Skellefteå Krafts pris, när vi jämförde med Vattenfall blev besparingen i princip noll.

Man kan gissa att VW får det bästa andrahandsvärdet men ännu viktigare är kanske återförsäljare och verkstad? Vilket märkes ÅF ligger närmast dig och har de bra rykte? Känner du någon där?

Eller så går man på vilket varumärke man gillar bäst, vilken man tycker är snyggast. Bilarna är som sagt identiska. Lite skojigare är det kanske att köpa Skoda eftersom bilarna byggs i "Skodaland", Slovakien.

	Seat Mii Electric	Skoda Citigo-e iV	VW e-Up
Pris	264.900:-	268.400:-	273.600:-
Privatleasing	2.795:-	2.849:-	2.895:-

DAGENS NYHETER.**8. Liten storsäljare får mild hybridteknik**

PUBLICERAD 2020-04-17

Fiat har varit sena när det gäller elektrifiering, men nu vänder den italienska skutan. Först ut är mildhybriden Fiat 500.



Fiat 500 är billig att äga. Inte för att den är bränslesnål, mer på grund av bra andrahandsvärde.

Fiat har gjort en mildhybrid, med betoning på "mild". Vid inbromsningar och så snart man lättar på gasen laddas energin i ett litet batteri som driver startmotorn på 3,6 kilowatt. Den ger en extra knuff vid accelerationer och vid starter.

Start/stopp-systemet slår av motorn vid rödljusen, men så fort jag trampar ned kopplingen går bensinmotorn i gång. Det händer aldrig att startmotorn driver iväg bilen på eget bevåg.

I den nya tuffa WLTP-körcykeln nöjer sig Fiat 500 Hybrid med 0,53 liter per mil. Det är snålt, men inte revolutionerande snålt. Skillnaden har kanske mer betydelse för biltillverkaren Fiat än för Fiat-ägaren. Man har svårt att klara EU:s krav på högst 95 gram i genomsnittligt koldioxidutsläpp (mätt i gamla NEDC-cykeln), trots att man är en utpräglad småbiltillverkare. Anledningen är att tillverkaren tills nu helt har saknat laddhybrider och elbilar.



Förarmiljön är sparsmakd och lite bullrig. Klädseln är tillverkad av återvunnen plast.

Fiat har köpt utsläppsrätter av elbilstillverkaren Tesla. EU:s regler ger nämligen biltillverkarna rätt att kompensera varandras törstiga bilar.

Hybridtekniken kommer att bli en viktig beståndsdel i avgaskalkylen. Även om besparingen inte är stor i gram räknat så märks skillnaden genom volymen. Fiat dominerar småbilsmarknaden i Europa med stor marginal, och intar både förstaplatsen med Panda och andraplatsen med 500 som såldes i över 175 000 exemplar i Europa under 2019.

Jag kan inte minnas att andra trecylindriga motorer låter lika mycket som denna. Till skillnad från många konkurrenter saknas turbo. Kanske är tanken att startmotorn ska ge en extra knuff, men när man gasar känns det inte som att det händer något.

Nytt är att motorn kombineras med en sexväxlad låda. I displayen lyser bokstaven "N" upp om jag kör under 30 kilometer i timmen och inte ger gas. Tanken är att jag ska lägga i neutralläget, för då slås motorn av helt och hållet. Körstilen känns främmande. Det handlar om sekunder när man rullar så långsamt, antingen ska man snart accelerera eller så ska man bromsa ned till stillastående. Hur mycket kan man rimligtvis spara?

Styrningen är som alltid i modellen en smula diffus men det är inte det värsta med 500:an. Bilen skuttar och studsar fram och de relativt dåliga stadsgatorna vi kör på gör inget för att släta ut bilens tillkortakommanden.

En vid det här laget gammal 500 har blivit snålare utan att priset har ändrats nämnvärt. Och trots brister i konstruktionen så lär Fiat 500 år 2020 ta tillbaka platsen som den mest sålda minibilen i Europa. Kalla det charm eller karaktär, den har något som lockar kunder till sig. Men det är inte åkkomfort.

MER HÄSTKRAFTER I BILEN!
MED NÅGRA KNAPPTRYCK

JUST NU!

20%

TUNE CAR

BSR



Bagageutrymmet vittnar om att bilen inte är gjord för storhandling.

Fiat 500 Hybrid**Miljö**

Koldioxidutsläpp: 119 gram/km.

Bensinförbrukning: 0,53 liter/mil*.

Miljöförmåner: Nej.

Ekonomi

Pris: 146.900 kronor.

Årlig fordonsskatt: 2 328 kronor per år första tre åren, därefter 536 kr/år.

Garantier: Nybil 7 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans år.

Teknik

Motor: Tre cylindrar, 1,0 liter, 70 hk vid 6.000 varv/min, 92 Nm vid 3.500 varv/min.

Drivning: Framhjulsdraft.

Växellåda: Manuell med sex växlar.

Prestanda

Acceleration 0–100 km/tim: 13,8 sekunder.

Toppfart: 167 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 357/163/149 centimeter.

Bagagevolym: 185–550 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: Cirka 1.080 kg.

Maximal släpvagnsvikt: Ingen uppgift.

* Tillverkarens uppgifter.

Betyg del för del

Köregenskaper 2

Säkerhet 2

Komfort 2

Miljö 4

Ekonomi 4

Totalbetyg = 14 av 25

Plus

Charmig design

Kompakta yttermått

Bra andrahandsvärde

Minus

Utrymmen

Åkkomfort

Säkerhet

Text Mikael Stjerna

9. Kungen av H-D:s utsedd

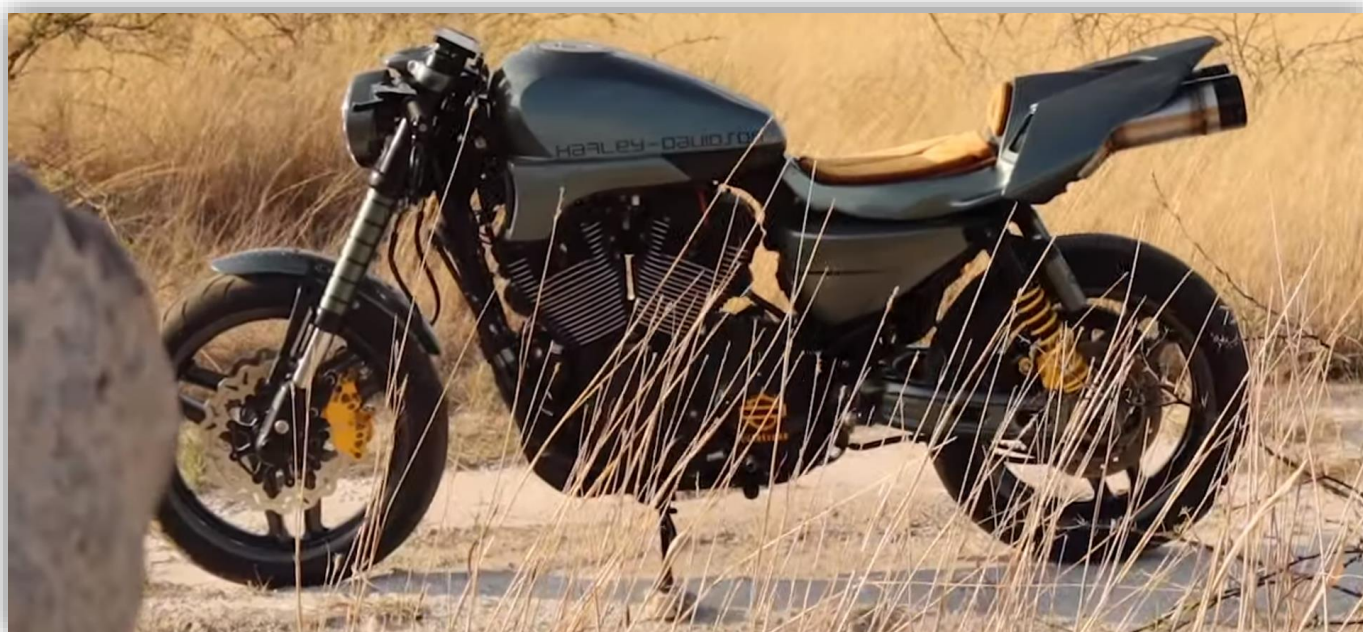
Av: Mikael Sandholm 14 april, 2020

Varje år arrangerar Harley-Davidson Battle of the Kings, en byggtävling bland sina verkstäder och återförsäljare.



Först på nationell nivå och därefter även internationellt i finalen King of the Kings. Nu har Apex Predator, byggd av Oscar Peralta och hans team från Querétaro i Mexiko, utsetts till världens snyggaste återförsäljarkreation.

Hojen, som är baserad på en Sportster XR 1200 har bland annat ett specialbyggt avgassystem som mynnar ut under sadeln, framlyse från en H-D Breakaout och specialbyggda reglage.



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



10. Husqvarna Novolette



Husqvarna Novolette 3311

1953

Den 1:a Juli 1952 möjliggörs genom lagstiftning försäljning av mopeder i Sverige. Husqvarnas första modell, 3311 lanseras som 1953:års modell och andra siffran i modellbeteckningen kommer fortsättningsvis att beteckna årsmodell. 3311:an var i stort sett en förstärkt cykel med påhängsmotor och bensintank. Motorn som tillverkades av RMW (Rex Motoren Werke) var på 0,62 hk och däcken var 26x1,75x1,5. Färgen var enbart blå med bengul dekor.



3411

1954

I slutet på 1954 lanserades [3411](#):an. Novoletten hade nu genomgått stora förändringar. Motorn var nu av egen tillverkning med cylinder i gjutjärn (3311:an hade aluminiumcylinder) på 40 cc som gav 0,8 hkr vid 4100 v/min. Ramen var av centralrörstyp och ljuddämparen rektangulär. Hjulen var fortfarande 26 tum. Detta år fanns två modeller; dels 3411:an med ofjädrad framgaffel och 3421:an med fjädrad framgaffel av Webb-typ. Bägge modellerna hade lykta med fastsättning mitt under. Färgen var enbart blå med bengul dekor.



"Blöjpilen" 3531

1955

I vanlig ordning lanserades modellerna på hösten året innan. Motorn var nu modifierad med ökad slaglängd till 39 mm (35 mm på -54) och sänkt kompression till 5,75:1 (6,5:1 på -54). Volymen var 44 cc och effekten 0,8 hkr vid 3600 v/min. Först kom 3511, som i stort sett var en 3411 dock med fjädrad "Webb" framgaffel, mer avancerad frikoppling och bensintank med nivåör. Senare under 1955 (troligen) presenterades [3521](#) som var ytterligare moderniserad med 24 tums hjul, lykta med sidofastsättning och kromat skydd på ovansidan ramen. Färgen var blå eller röd med bengul dekor. Under 1955 kom också [3531](#), Sport Novoletten. Den hade ett mer motorcykel liknande utseende (jmf Silverpilen) med en hög ram med tank ovanpå, långt avgasrör med mc likande ljuddämpare och dyna ("limpa") i stället för sadel. Ramen var silverfärgad och tanken röd.



3622 F



3642

1956

Den stora nyheten för året var växellåda (2 växlar) som kunde fås på alla modeller. Nytt för året var också "fjädrande framgaffel av bottenlänkstyp". Grundmodellen var [3611](#) som kallades [3622](#) som 2-växlad. Både 3611 och 3622 kunde fås med "frontskydd", därav tillägget F. Sport Novoletten 3531 kallades [3632](#) som 2-växlad. Helt ny för året var också en transportmoped, [3642](#) som hade kraftiga pakethållare både fram och bak.

1956 var sista året för Novoletten som nu gick i graven till förmån för andra mopeder från Husqvarna Vapenfabriks AB.

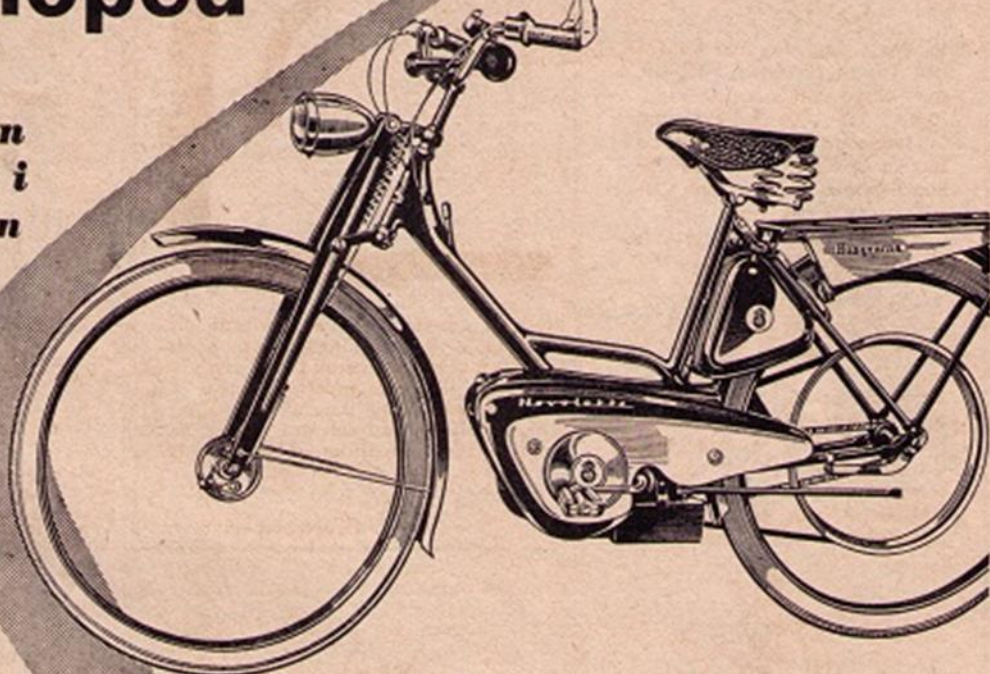
Ta' Novolette 54

Sveriges modernaste moped

**Ny moped-
konstruktion
- långt före i
utvecklingen**



Lätt att lyfta
— bärhandtag
i ramen



Strömlinje- formad

Motorn är helt inkaplad i en strömlinjeformad kåpa, kablar och wirar går inuti ramen. Ingen risk för oljefläckar på kläder och skor.

V-drift

V-driften med kilrem påverkas inte av väta, lera eller snö och är helt underhållsfri. Den elastiska kilremmen skyddar motor och ram från ryck och vibrationer, vilket ger Novoletten säker drift och lång livslängd.

Lättkörd och trafiksäker

Med en vridning på höger handtag reglerar Ni farten och frikopplar motorn på Novoletten — enklare kan det inte vara att köra moped. Tyngdpunkten ligger lägre än på en cykel och bromsarna är extra kraftiga. Novoletten är trafiksäker.

Lättstartad, tystgående Husqvarna-motor

Motorn startar direkt även i stark kyla.

Bekväm mopedsadel

Sadeln är lagom hård och jämnt fjädrande.

Fjädrande framgaffel

av parallelogram-modell — den effektivaste och tillförlitligaste typen av framgaffelfjädring för mopeder.

745:-

För fjädrande framgaffel
tillkommer 35 kr.

**Novoletten
mest köpta mopeden**

**Service hos 2.500
Novolette-försäljare
över hela landet**

Husqvarna



11. Från ett trädgårdsskjul till de fina salongerna

Publicerad 2020-04-16 7:12 text **Mårten Carlsson**

Fyra hjul var ingen självklarhet i bilens barndom, ofta nöjde man sig med tre. Lagonda som kom att bli ett av Englands främsta lyxbilmärken började med enkla trehjulingar i ett trädgårdsskjul!



Få bilar känns så urbrittiska som Lagonda, tillverkare av 1930-talets snabbaste bilar och omsorgsfullt handbyggda sport och saloonbilar under 1950-talet.

Lagonda köptes upp av David Brown tillsammans med Aston Martin 1948, men kom att fortsätta med sina egna modeller fram till 1958.

En kort comeback gjordes 1961 med sedanen Lagonda Rapide baserad på ett förlängt Aston Martin DB4 chassi.

Sen dök namnet upp igen på den mer kända futuristiska Aston Martin Lagonda som gjordes mellan 1976 och 1989. Och 2015, den superdyra Lagonda Tarif som gjordes i en serie om 200 exemplar.

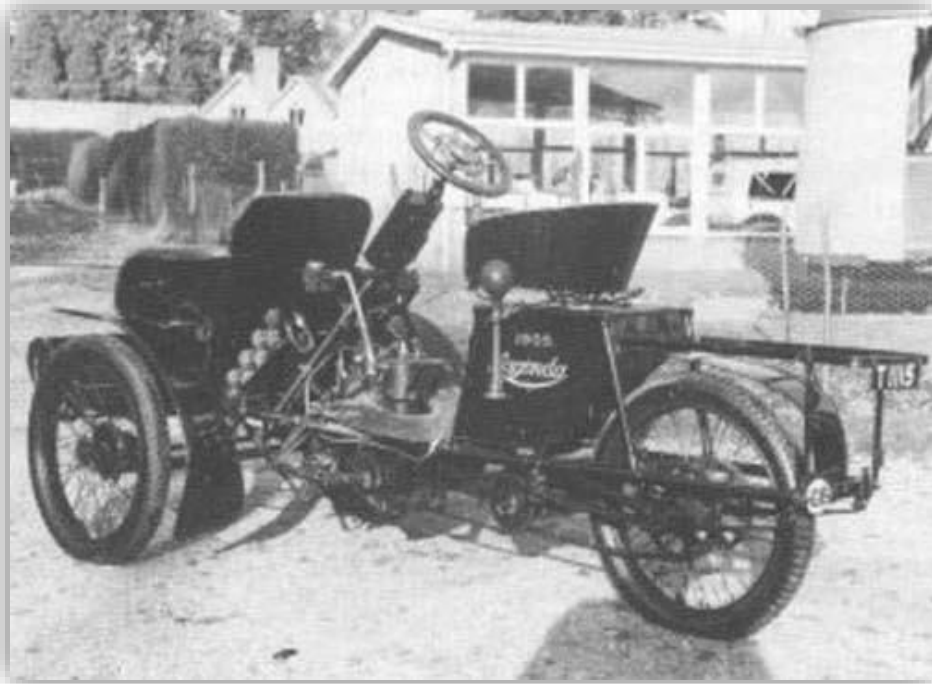
Men ursprunget är inte så urbrittiskt man kan tro.

Det grundades av amerikanen Wilbur Gunn som hade kommit till England i slutet av 1890-talet, namnet Lagonda tog han från en liten flod hemma i Springfield, Ohio.

Han slog sig ned i Staines, Middlesex och började experimentera med motorcyklar i sitt trädgårdsskjul.

1905 hade han åstadkommit en trehjuling med ratt som näppeligen likande en bil. Den kom att vinna uthållighetsloppet London-Edinburgh samma år.

Nu växte Wilburs verksamhet ur trädgårdsskjulet och en mindre fabrik uppfördes istället. Det var här som den första självbärande monocoquekarossen byggdes, och så även krängningshämmaren och handbromsmekanismen som vi känner den idag.



De första Lagondorna må se primitiva ut, men var välbyggda.

1910 vann Wilbur Gunn tillsammans Bert Hammond det prestigefyllda loppet mellan St Petersburg-Moskva, och detta resulterade flera orders från Tsaren och den ryska aristokratin runt honom.



11.9 roadster 1926

Mellan 1913 till 1926 byggde man ungefär 6000 bilar av typen 11 och 11,9HP. Den var avancerad med självbärande kaross som dock byttes ut mot vanlig ram de sista åren. Denna lilla bil kom att byggas i mer exemplar än vad Lagonda kom att göra totalt de följande 30 åren.



M45 Tourer by Vanden Plas 1934

På 1930-talet var lagonda synonymt med fart och flärd. Lagonda var bland världens snabbaste standardbilar. Toppfarter på närmare 200km/h var möjligt i Rapidmodellerna, och full fart gick det också mot konkursen som oundvikligt skedde 1935.

Wilbur Gunn hade avlidit 1920 och efter det var Lagondas verksamhet ute på ett gungfly. Ny ägare till hela rasket blev Alan P. Good, som även övertalade sin gamle vän Walter Owen Bentley att komma med i det nya lagonda. W.O Bentley hade sålt av sitt livsverk till Rolls-Royce några år tidigare och var formellt anställd där men rullade mest tummarna.



V12 Rapide Saloon De Ville 1938–40, ansedd som en av de finaste bilarna av den tiden.

Hos Lagonda konstruerade han deras formidabla V12 motor som kom 1938. Lagonda V12 blev en av tidens dyraste, men snabbaste bilar och 189 stycken hann byggas innan krigsutbrottet.



Efterkrigstidens nya Lagonda 2,6 litre.

Efter kriget var kassakistan tom igen, men traktormogulen David Brown från Yorkshire var dock på spenderhumör. 1947 års shoppingrunda resulterade i att han tog över Aston Martin. Året efter Lagonda och senare även Tickford, som i huvudsak byggde Lagondas karosser.



3 Litre droophead 2-door Sports Saloon by Tickford 1954–

Den nya Lagondan som kallades 2,6litre var en vacker och välbyggd modell till största delen ett verk av W.O Bentley, 510 stycken byggdes innan man förstörde motorn 1953 och kallade modellen 3litre.

270 stycken hann byggas av den innan man lät Lagonda diskret försvinna från katalogerna 1958.

Men det är inte så lätt att ta kål på legender, ibland förkroppsligas dom och gör små korta gästspel i sinnevärlden. Som nämnts i inledningen så har Lagondanamnet återkommit lite då och då.



Rapide 1961

Först med Rapide 1961 som i det mesta väsentligt var en Aston Martin men med Lagondas signatur. Karosserna gjordes av Touring i Italien.

55 exemplar byggdes mellan 1961-65 med Aston Martins fina DB4 motor på 260 hästar.

Sen stoppade man undan Lagonda längst in i arkivskåpet och dammade inte av det igen förrän 1974 då man byggde en serie fyrdörrars V8 bilar i sju exemplar, en rätt okänd föregångare till den kommande Aston Martin Lagonda som presenterades 1976.



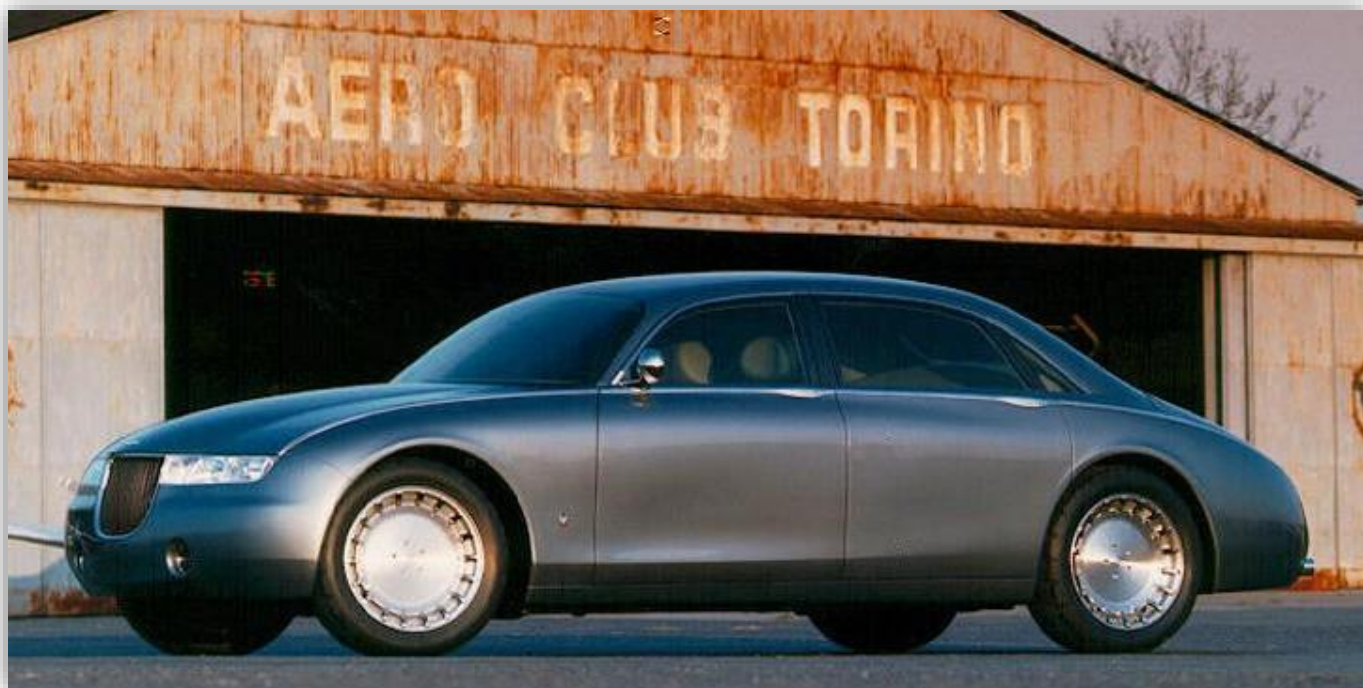
*Den mindre kända Lagondan från 1974,
som i det stora hela var en Aston Martin V8 med fyra dörrar.*



Aston Martin Lagonda som vi mest känner igen den.

Det här var ett radikalt hi-techskepp av mest extrema slag, den liknade ingenting annat - innan eller efter.

1980-talet var turbulent för Aston Martin men Lagondan överlevde ett antal rockader bland ägarna och stannade kvar i utbudet till 1989.



1993 visades en studie från Vignale kallad Lagonda, och namnet kom även att sättas på några specialbyggda Virage kombis under den här tiden.

Nästa gång Lagonda dyker upp är på en konceptbil 2009, en SUV...

Den sades vara ett slags jubileumshylling - om än kanske missriktad sådan - till Wilbur Gunns första motorfordon, som byggdes i det där i trädgårdsskjulet i Staines 100 år innan.



Lagonda-SUVen från 2009, kallad LUV



Taraf

2015 fick vi återigen se Lagondaemblemet på en bil. Taraf hette den och premiärvisades i Dubai, november 2014. Skälet til det är att den främst vänder sig till köpare i den regionen. Taraf betyder något i stil med överdådig, extrem lyx på arabiska. Taraf kostade drygt en miljon US-dollar! Upplagan var på 200 bilar och de sista fyra som gjordes var i en Final edition. Lackerade i ultramarinblått över svart.

Men vi har inte sett slutet av Lagonda än, 2019 visade man upp en SUV -igen! Denna gången mer extrem, radikal som 70-talets Lagonda var då, likaså är All-Terrain EV concept i vår tid.

Som namnet antyder handlar det om ett eldrivet terränggående fordon, det tisslas en del om att den till och med skall komma i produktion 2022.

12. Klassiskt bilmärke: Maserati

Publicerad 4 januari 2011

Maserati har alltid byggt sportiga vagnar, men inte alltid världens bästa. Periodvis har man varit framgångsrika, men oftare på ruinens brant.



Maserati 3500 Spyder 1959–64

Officine Alfieri Maserati SpA grundades 1926 av fyra bröder som vuxit upp tillsammans med automobilen. En femte broder, Carlo, hade tävlat flitigt både med bil och motorcykel, men han dog redan 1911.

Några år senare startade bröderna Bindo och Alfieri tillverkning av tändstift under det vackra namnet Maserati. Detta var under Det Stora Krigets dagar, kring 1916–17 alltså, och sen dröjde det inte länge förrän Alfieri byggde en racervagn med rak åtta åt Diatto, en firma som tillverkat bilar sedan 1905.

Framgångarna uteblev inte och under en följd av år tävlade Diatto med olika Maserati-konstruktioner. Tävlingsverksamheten lades emellertid ner 1926 och det var då som alla fyra kvarvarande bröder startade biltillverkning under eget namn.

Redan från starten använde man havsguden Neptuns treudd som varumärke, staden Bolognas vackra symbol. Som bekant pryder treudden än idag alla Maserati-bilar.

Ett stort racing-namn

Bröderna Maserati var inte ett dugg roade av vanliga familjebilar. Det var knappt att de ville befatta sig med sportvagnar! Fram till 1957 års försäljningssuccé, Maserati 3500 GT, byggde de förmodligen inte ens 200 bilar avsedda för landsvägsbruk.

Maserati-konstruktionerna från 1930-talet var tämligen avancerade. Dubbla överliggande kamaxlar, kompressorer och en myckenhet aluminium ingick i specifikationerna. Motorerna var emellertid inte särskilt stora och hade inte alltid så många cylindrar.

1932 erbjöds en fyra på bara 1 088 kubik, medan en sexa för samma chassi hade en volym på 1 496 cc.

Alldeles i slutet av 20-talet konstruerade bröderna en magnifik vagn som lustigt nog kallades V4 men egentligen var en V16 bestående av två raka åttor. Dessvärre byggdes bara ett enda exemplar.



A6G 2000 Coupe 1954–57

Av olika skäl lämnade bröderna en efter en sin firma och 1947 såldes den till Adolfo Orsi, som knegade på med det exklusiva märket i åtskilliga år. Hans första lansering hette Maserati A6 och var en sportcoupé med rak sexa på 1,5 liter.

Motorn hade bara en överliggande kamaxel och saknade kompressor, men moderniteter som helsynkad fyrväxlad låda, spiralfjädring runt om och hydrauliska bromsar. En fin bil med hög toppfart, omkring 150 km/tim.

Maserati var i början av 50-talet ett av de stora namnen inom Grand Prix-racingen. Modellen 250F var en av tidens mest framgångsrika GP-bilar och förmodligen den allra vackraste. Men Maserati, som aldrig gjort lysande affärer, tvingades lägga ner tävlandet för att koncentrera sig på den potentiellt lukrativa lyxsportvagnsmarknaden.

3500 GT-modellen kom 1958 och med dubbla överliggande kamaxlar på sexan blev den en framgång som tillverkades ända till 1966 i ett par tusen exemplar.



Quattroporte Series I 1963–66

Kul motor till Citroën

1964 presenterades en helt ny Maserati. Den kallades Quattroporte, ett namn som helt enkelt betyder "fyra dörrar". Lyxsedanen var en kantig skapelse med V8-motor, fyra dubbel-Weber-förgasare och drygt fyra liters volym.

Under 60-talet presenterades flera nya, stora coupéer och 1968 startade ett samarbete med Citroën för att ge den högst speciella SM-modellen en kul motor, något som ju aldrig varit Citroëns starka sida.

Den V6-maskin som landade i Citroën SM var dock ingen hit. Praktiskt taget samtliga 12 000 byggda SM har någon gång drabbats av dyrbara motorproblem...

Maserati ägdes en tid av Citroën och senare av Alejandro DeTomaso. Numera ingår Maserati i Fiat-stallets lyxportfölj.



Ghibli 2013

SLUT