



Tatra T603 1968–75

FILM: <https://youtu.be/aN8kiaBdRc>

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 20 maj
måndag 18 maj

De flesta tidningar tar betalt för nedladdningar och nu har Yahoo satt stopp för nedladdning av videoadresser varför jag anser att jag inte längre kan/ha råd att fortsätta med detta brev. Efter att sänt brevet i 14 år tackar jag för mig.

Roger

1. Volvo XC40 T4 Twin Engine – här är det svenska priset
2. Teslachefens krav: Öppna fabriken – annars sticker vi
3. Teslas brott mot coronareglerna - startade upp fabriken igen
4. Här får Teslaägaren ratten i handen
5. Ford använder fågelbajs på sina bilar
6. Lotus ingår partnerskap med Centrica
7. Lucid motors visar upp sina prototyper av lyxiga elbilen
8. Nya Volkswagen Golf GTI TCR visar upp allt
9. Storsuven Toyota Highlander lanseras i Sverige
10. Maven - ny konceptbil från Weltmeister
11. Zlatans nya vrålkåk – en Ferrari Monza SP2 rullar i Stockholm
12. Klassiska polisbilar: Plymouth Valiant, Porsche 911 och Volvo Amazon
13. Staunau från Hamburg
14. Klassiskt bilmärke: IFA
15. Sebastian Vettel lämnar Ferrari – vem ska ta över?



1. Volvo XC40 T4 Twin Engine – här är det svenska priset

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-05-12, 09:25

Från och med idag är det möjligt att köpa Volvos instegsladdhybrid – XC40 T4 Twin Engine. Den blir din för 459.000 kronor och kommer då med ett hyfsat välutrustat Inscription Expression-paket.



I januari i år strök Volvo möjligheten att köpa storebror laddhybrid, T5 Twin Engine, med den billigare utrustningsnivån Momentum. Det innebar en faktisk prishöjning på 57.000 kronor för T5 Twin Engine.

Vi spekulerade då i om det kunde bli så att XC40 T4 Twin Engine skulle kosta som en XC40 T5 Twin Engine i Momentum tidigare gjort. Det bekräftades av Volvo Cars då, och har alltså skrivits i sten nu.

XC40

Volvo Billån
ca 6 110 kr/mån | ca 459 000 kr

ÖVERSIKT & GÅ VIDARE →

MOTOR & VÄKELLÅDA **UTRUSTNINGSNIVÅ** EXTERIÖR INTERIÖR SÄKERHET

Utrustningsnivå Paket

Recharge Bensin/Diesel

Inscription Expression ✓ ⓘ Inscription Recharge ⓘ R-Design Recharge ⓘ

Volvo XC40 T4 Twin Engine har en systemeffekt på 211 hk och 405 Nm. CO2-utsläppet ligger på 47 g/km enligt WLTP och den blandade bränsleförbrukningen på 2 liter/100 km.

Vill man addera lite "lull lull" till sin T4 Twin Engine kan man välja utrustningsnivå Inscription Recharge eller R-Design Recharge. Då landar prislapparna istället på 486.000 kronor, respektive 496.000. Frånpriser alltså.

Vill du själv specia din Volvo XC40 T4 Twin Engine [kan du göra det här](#).



Klart: Volvo XC40 kommer som billigare laddhybrid – T4 Twin Engine



Uppgifter: Så stark blir Volvo XC40 T4 Twin Engine



Volvo XC40 laddhybrid blir dyrare – för att göra plats för en billigare laddis

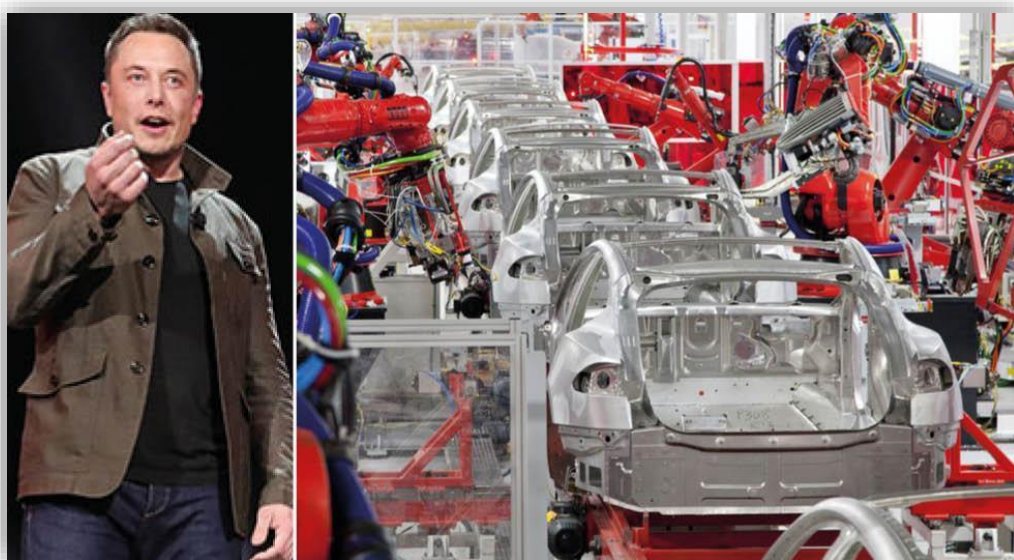


Patrik Lundin

2. Teslachefens krav: Öppna fabriken – annars sticker vi

Publicerad 2020-05-11 16:27 TEXT Erik Söderholm

Elon Musk kräver att fabriken i Kalifornien får öppna. Han har redan stämt lokala myndigheter och hotar nu att flytta huvudkontoret.



Teslachefen Elon Musk har varit högljudd i sin kritik mot USA:s hantering av coronaviruset. Han har kallat reglerna som begränsar rörligheten för "fascistiska" och sagt att [paniken är betydligt farligare än själva sjukdomen](#).

Nu har Elon Musk även stämt myndigheterna i Kalifornien för att han inte får öppna Teslafabriken efter den tillfälliga nedstängningen.

Hälsodepartementet i Alameda County har förbjudit Tesla från att öppna fabriken i Fremont. Då kvarstår ingen annan möjlighet än att stämma dem, resonerar Elon Musk.

Tesla ska ha arbetat fram en plan för att begränsa smittspridningen i fabriken. Den ska bland annat innehålla kontroller av kroppstemperaturen, krav på särskild skyddsutrustning, onlineutbildning för personalen och hårda städrutiner. Men trots det får fabriken inte öppna och det får Teslachefen att reagera.

Som om inte det vore nog hotar Elon Musk även att flytta Teslas huvudkontor och andra divisioner till Texas eller Nevada. Han kallar myndigheternas förbud för ett "maktspel".

Alameda County ska hållas nedstängd fram till slutet av maj och bara "nödvändiga" arbetsplatser får hållas öppna. Teslas fabrik räknas av hälsodepartementet inte som samhällsviktig.

Relaterade artiklar

[Teslachefen: Paniken är värre än coronaviruset](#)

[Elon Musks försök att hålla fabriken öppen stoppades av polisen.](#)

[Toyota och Tesla stänger fabriker efter viruslarmet](#)

[Volvoägaren ska skänka pengar och bilar för att hindra smittspridningen.](#)



3. Teslas brott mot coronareglerna - startade upp fabriken igen

Redaktören bytbil

2020-05-12

Tesla och Elon Musk trotsar myndigheternas krav och öppnar upp fabriken i Fremont, Kalifornien.



– Tesla återupptar produktionen i dag tvärtemot reglerna i Alameda County. Jag är i produktionen. Om någon arresteras ber jag att det är jag, skriver Musk på Twitter.

Lokala myndigheter i Kalifornien har förbjudit Tesla att starta upp produktionen igen på sin fabrik i Fremont, Kalifornien. Trots det valde Tesla och vd:n Elon Musk i går att återuppta tillverkningen av elbilar. Elon Musk erkänner brottet på twitter och är på plats på fabriken och ber om att bli arresterad om det blir ett ingripande.

Under helgen hotade Elon Musk att lämna Kalifornien och flytta verksamheten till Texas för att Kalifornien inte öppnat upp sin ekonomi när coronabrottet börjat avklinga. På måndagen gjorde Tesla en tolkning att återstarten av fabriken var att tolka som den lägsta grundläggande verksamhet som tillåts även under lockdown.

De lokala tjänstemännen i Alameda County i Kalifornien kontrade med att de väntar sig ett förslag där Tesla visar hur de kommer att följa reglerna "utan ytterligare verkställighetsåtgärder". Överträdelser kan straffas med både böter och fängelse.

Tesla har blivit en vinnare under coronakrisen då företaget redan gått över till en försäljningsmodell utan traditionella återförsäljare. Trots att Elon Musk twittrat att aktien är övervärderad är nu kursen återigen över 800 dollar.

4. Obehagliga överraskningen: Här får Teslaägaren ratten i handen

Publicerad 2020-05-11 16:14 TEXT Erik Söderholm

En brittisk Teslaägare fick en läskig överraskning när ratten i hans Model 3 lossnade från rattstången.



Tesla har gjort en stor sak av att bilarna kan göras bättre med tiden tack vare mjukvaru-uppdateringar över nätet. På så sätt kan nya finesser läggas till och buggar lösas utan att ägaren behöver åka in till verkstaden.

Men vissa fel går inte att ”uppdatera bort” med ny mjukvara. En Teslaägare i England fick en riktig kalldusch när ratten i hans Model 3 helt enkelt lossnade från instrumentpanelen när han skulle backa ut bilen.

Just det här exemplaret ska ha levererats nyligen och vid tillfället när ratten lossnade ska ägaren ha kört drygt tre mil. Det verkar alltså ha varit ren tur att ratten inte lossnade i högre hastighet utan att den lossnade när föraren kommit fram.

Ägaren rapporterar även en del andra problem men att ratten lossnade är det allvarligaste. Tesla ska ha hämtat upp bilen och kört iväg den till verkstaden inom 90 minuter efter att ägaren rapporterat felet. På verkstaden sattes ratten fast ordentligt och sedan levererades bilen tillbaka till ägaren följande dag.

– **Tesla bekräftade** att ratten inte monterats med en bult och de ser nu över vad hände under produktionen, säger Teslaägaren till [New York Post](#), som var först att rapportera om händelsen.

Felet ska även utredas av engelska Transportstyrelsen. Det har satt djupa spår hos ägaren.

– **Jag har blivit lovad** av Tesla att det fortfarande är Englands säkraste bil och att det inte kan hända igen. Men mitt förtroende har blivit väldigt påverkat av den här händelsen, säger han.

Tesla är inte ensamma om att råka ut för rattar som lossnar. Nissan gjorde en återkallelse av vissa modeller 2013 för att [dra åt en bult i ratten](#). Sajten [Inside EVs](#) har hittat ytterligare exempel, bland annat hittat en återkallelse som Ford gjorde 2018 där 1,4 miljoner bilar fick boka verkstadstid för att montera ratten på rätt sätt för att den inte skulle lossna.

Även där var felet en skruv som skulle fästa ratten men felet var inte att skruven lossnade utan att den var för kort och kunde gå ur sig själv efter en viss tid.



5. Ford använder fågelbajs på sina bilar

Av Anders JS Nilsson, Publicerad 2020-05-11, 16:22

Att biltillverkare utsätter sina bilar för extrema miljöer under utvecklingen av olika modeller är inte ovanligt. Men visste du att Ford utsätter lackeringen på fordonen för fågelbajs?



Forsknings- och utvecklingsfasen av en bilmodell inkluderar mer arbete än vad man kanske kan ana. Bland annat utsätter Ford bilarnas lackering för fågelbajs. [Fågelbajset är görs på konstgjord väg i ett labb.](#)

Testet heter helt enkelt "Fågelbajstestet" och är en av många prövningar som färgproven måste genomgå. Karossen sprejas med en blandning av fosforsyra, såpaliknande rengöringsmedel och även syntetiskt pollen. Provet hettas sedan upp till mellan 60 och 80 grader.

Resultaten används ofta för att förbättra lackeringen. Den amerikanska biltillverkaren finjusterar pigmenten, hartsen och olika tillsatser. Teknikerna säkerställer att beläggningen som applicerats på karossen står emot föroreningar oavsett väder eller utomhustemperatur.

– Eftersom så många bilar står parkerade just nu på grund av att människor stannar hemma är det sannolikt att fåglarna lämnar fler spår efter sig mer än vanligt. Det är klokt att ta bort dem innan det blir för insmetat, men våra kunder kan åtminstone ha lite tröst i det arbetet som vi gör för att skydda lackeringen, säger Andre Theirig, chef för Core Engineering Paint på Ford Europa.

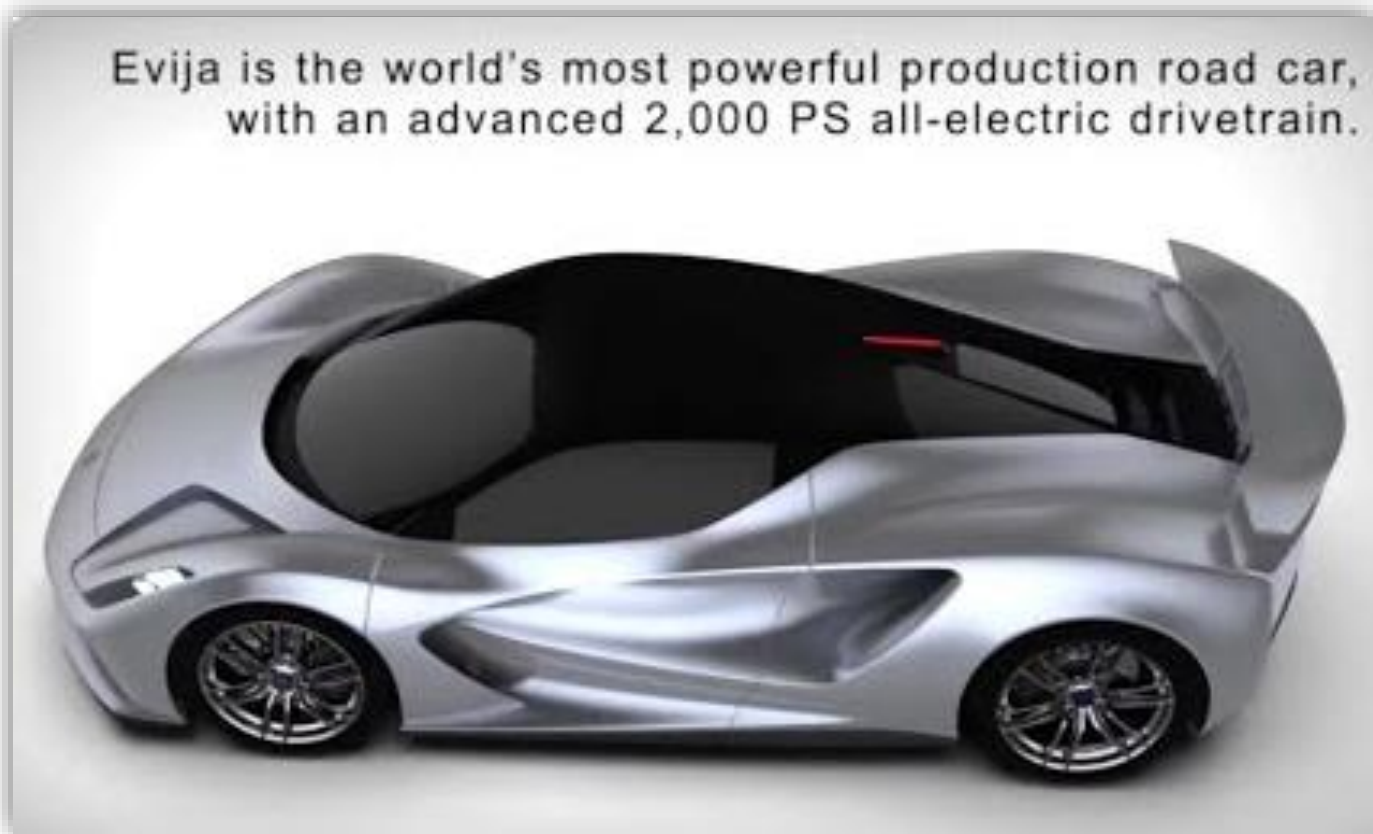
Förutom att utsätta karossen för artificiellt fågelbajs, utför Ford andra färgtester som imiterar extrema väderförhållanden, från minusgrader till hög luftfuktighet, samt salt- och bränslestänk. Under ett annat test bombarderas provet med ultraviolett ljus upp till 6.000 timmar (250 dagar) i ett labb för att simulera vad solen gör med lackeringen på de platser på jorden med mest solljus.

[Tesla Model 3-ägare klagar på lackproblem och rost](#)

6. Lotus ingår partnerskap med Centrica

2020-05-12 KL 13:40

Ska ta fram en ny modell kring elbils-ägande



FILM: <https://youtu.be/MYod4ozsmCc>

Centrica är moderbolag för British Gas. Nu har de ingått partnerskap med Lotus för att tillsammans ta fram en ny modell när det gäller ägande av elbilar. Tanken är att koppla ihop eldrivna bilar med smarta hem och att göra bilen till en förlängning av själva boendet. Man ska alltså kunna lagra energi i bilen och använda den som en backup-generator om strömmen i huset går. Man ska även kunna skicka ut ström på nätet och på så vis tjäna lite pengar.

Phil Popham som är vd för Lotus Cars säger följande, **maskinöversatt**:

"Vår resa till netto-noll kol är helt lock-in-step med Vision80 strategi för Lotus - tar oss till åttio år av verksamheten under 2028. Då kommer vi att ha förvandlat Lotus till en verkligt global aktör inom högpresterande högteknologiska sektorn med ett nytt utbud av bilar som håller fast vid vårt grundläggande löfte om att alltid vara "För förarna". Skillnaden är den energi och infrastruktur som kommer att driva och stödja dessa produkter i framtiden – detta nya partnerskap visar de framsteg som görs och ambitionen i vår vision."

AV BOBBY GREEN



7. Lucid motors visar upp sina prototyper av lyxiga elbilen

MAJ 12, 2020

Uppstickaren Lucid Motors visar upp sina framsteg med att ta fram premium-elbilen Lucid Air. I en video visar man upp de 40-tal prototyper man byggt för att testa elbilen. Ytterligare dussintal är planerade.



FILM: <https://youtu.be/WsL6alQUns>

Prototyperna används för att testa elbilen i allt från extrema vintertester i vintriga Minnesota, till långmilspendling mellan San Francisco och Los Angeles.

Lucid Air är elbilen för dig som inte bara vill flyga i förstaklass utan också färdas på marken i förstaklass, skriver Lucid Motors på sin hemsida. Lucid Air ska kompromisslöst erbjuda lyx.

Även prestandan ska vara på topp. Räckvidden uppges vara 640 km enligt den amerikanska körcykeln EPA. En betydligt strängare standard än våra europeiska motsvarighet. Topphastigheten är hissande 320 km/h och 0-60 mph (0-96km/h) ska ske på under 2,5 sekunder.

Elbilen har all teknik för autonom körning. När lagstiftning och tekniken är mogen kommer autonom funktioner erbjudas via en trådlös mjukvaruuppdatering.

Målsättningen är Lucid Air ska kosta från €75 000 med första leveranser hösten 2021.

KRISTOFER

8. Nya Volkswagen Golf GTI TCR visar upp allt

Mattias Rabe

12 maj 2020

I dag kan vi bjuda er på spionbilder innehållandes nya Golf GTI TCR, som Volkswagen har valt att köra runt med helt utan maskering.



En dag som denna, när solen skiner över Nürburgring, tar Volkswagen tillfället i akt att lufta nya Golf GTI TCR. Det rör sig alltså om den mer banorienterade variant av [nya Golf GTI](#) som presenterades tidigare i år.

Många kanske viftar bort bilen på bilderna som just nya Golf GTI, men då är det tränade Golf-ögat inte närvarande. För tar man en extra titt ser man skillnader i jämförelse med bilen som presenterades i februari. Skillnaderna är inte gigantiska, men de finns där precis på samma sätt som [gamla GTI TCR](#) skilde sig från [vanliga GTI](#).

Frontens nedre del har ett stort och brett luftintag precis som på Golf GTI men de yttre partierna skiljer sig.

Bakpartiet är sig likt men den svarta plasten som ska se ut som en diffusor har en annorlunda utformning samtidigt som ändrören är aningen större än på vanliga GTI. Takvingen är även den annorlunda med en öppen yta mot karossen.

Under huven sitter samma tvålitersmaskin som med turbohjälp kommer upp i 245 hästkrafter i Golf GTI. I nya Volkswagen Golf GTI TCR räknar vi med att siffran skickas upp till 300 hästkrafter, [baserat på det läckta dokument som vi såg i början av året](#). Det betyder tio extra hästkrafter i jämförelse med gamla GTI TCR.

Precis som tidigare står en sjuväxlad DSG-dubbelkopplingslåda för kraftöverföringen till framhjulen. Räkna inte med att ett manuellt växlad alternativ lanseras.



Annan takvinge än vanliga GTI och nedre partiet skiljer sig också på några punkter, bland annat är ändrören något mer kaxigt utformade.

Söker du fyrhjulsdraft och högre effekt är det inte Golf GTI TCR du ska titta på utan [nya Golf R som vi hade spionbilder på här på teknikensvarld.se tidigare i år](#). 333 hästkrafter har nya R-varianten av modellen som namngett en hel bilklass.



Stora skivor, hålborrade så klart, och röda ok. Sportigt ska det vara.

Missa inte [de 39 bilderna i galleriet nedan!](#)

[GALLERI](#)

[Spionbilder på nya Volkswagen Golf GTI TCR](#)

[39 bilder](#)



9. Storsuven Toyota Highlander lanseras i Sverige

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-11, 12:58

Efterfrågan på suvar är stor och Toyota har därför beslutat att ta in den stora 7-sitsiga suven Highlander till Sverige.



Toyota Highlander är 495 cm lång och klarar att lasta 658 liter med sju sittplatser. Fäller man den bakre sätesraden så att bilen blir femsitsig så ökar lastutrymmet till hela 1.909 liter.

Toyotas nuvarande suvutbud består av nya [Yaris Cross](#) i det lilla B-segmentet. I storleksklassen över (C-segmentet) finns [C-HR](#) och i B-segmentet finns [RAV4](#). Med Highlander kompletteras modellutbudet ytterligare med en ännu större suv- Highlander är märkets största hybrid-suv.

Highlander drivs med en 2,5-liters bensinmotor och två elmotorer, en bak och en fram vilket möjliggör fyrhjulsdraft. Systemeffekten är 244 hästkrafter.

Förbrukningen anges till 0,66 liter per mil enligt WLTP. Koldioxidutsläppet är 146 g/km. Enligt Toyota ger Highlander det bästa förhållandet mellan effekt och utsläpp i den här storleksklassen.

Den version som säljs i USA och har samma drivlina som den europeiska versionen väger 2.025 kilo och får dra 1.360 kilo. V6-versionen som inte kommer att säljas i Europa får dra 2.250 kilo.

Toyota Highlander levereras med 20-tumsfälgar som standard. Väljer man utrustningsnivån Premium så får man en 12,3-tums skärm till infotainmentsystemet som har stöd för Apple CarPlay och Android Auto.

Försäljningsstarten är planerad till hösten och då släpps också de svenska priserna. Leveranserna rullar igång under det första kvartalet 2021.



*Higlander lastar 658 liter med alla sju säten uppfällda.
Med fem uppfällda säten är lastkapaciteten hela 1.909 liter.*





Visa kommentarer (1)



[Test: Högbyggda Volvo V60 Cross Country möter VW Tiguan och Toyota RAV4](#)



[Prov: Nya Toyota RAV4 – kapabla suven är bättre än någonsin](#)



[Toyota RAV4 Plug-in Hybrid laddhybrid med 306 hk, 6 mils räckvidd och dragkrok](#)

Feber

10. Maven - ny konceptbil från Weltmeister

AV BOBBY GREEN 2020-05-11 KL 20:00

Lovar 80 mils räckvidd



Den kinesiska elbilstillverkaren [Weltmeister](#) erbjuder i dagsläget modellerna EX5 och EX6 Plus. Nu visar de upp konceptbilen Maven som är en slank sedan med sluttande taklinje som sägs ha 80 mils räckvidd. Men värk väl, eftersom det handlar om Kina, så snackar vi siffror enligt NEDC här. En nästan full laddning av batteriet ska ta under en timme.

Några fler uppgifter kring bilen får vi inte just nu. Weltmeister siktar på lansering runt 2022.





11. Zlatans nya vrålåk – en Ferrari Monza SP2 rullar i Stockholm

Av Patrik Lundin

Publicerad 2020-05-11, 11:29, uppdaterad 2020-05-11, 15:32

Alrik Söderlind: "Heder åt Zlatan att han kör den och bjussar oss på en unik bilupplevelse."



Ferrari Monza SP2, Zlatans nya bil.

Häromdagen fångades Zlatan Ibrahimovic på bild när han var ute och gled i sitt nya åk – en Ferrari Monza SP2. Modellen som tillsammans med sin ensitsiga syskonmodell SP1 är den senaste i raden Ferraris specialmodeller som ska byggas i 500 exemplar, och som endast får köpas av trogna Ferrarikunder.

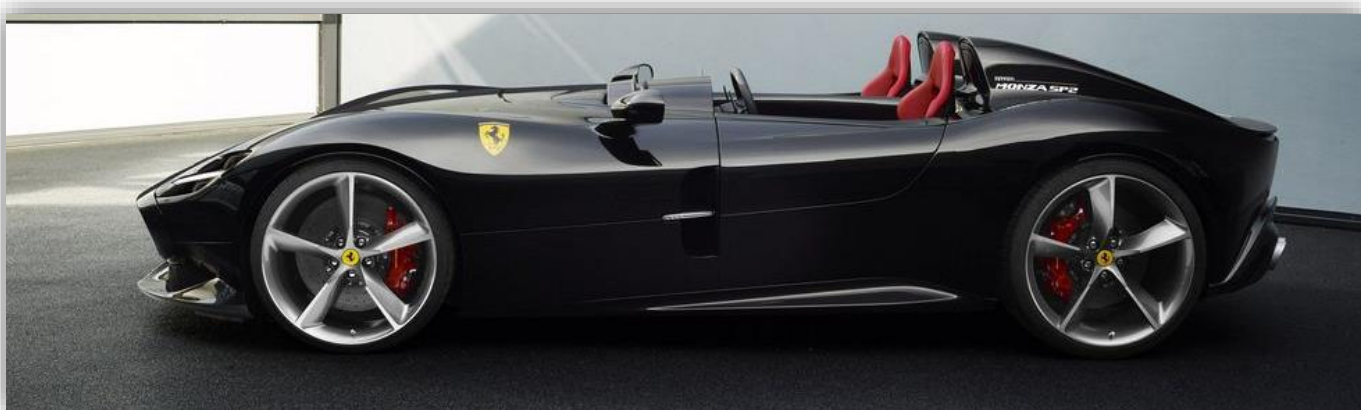
Och det är en skara som Zlatan tillhör då han har ägt flera Ferrarimodeller, bland annat en Ferrari Enzo.

auto motor & sports chefredaktör, Alrik Söderlind både unnar och gläds med Zlatan:

– Fantastiskt kul att det åtminstone finns en SP2 i Sverige och att den är ute och rullar! Det är alldeles för många fantastiskt fina bilar som står och samlar damm på auktionsfirmor eller privata samlingar. Heder åt Zlatan att han kör den och bjussar oss på en unik bilupplevelse.

Så vad är då en Ferrari Monza SP2 för kärra? Inspiration är hämtad från de egna Ferrari-leden, närmare bestämt Ferrari 250 Testa Rossa från slutet av 50-talet. Under den långa huven sitter en V12a på 6,5 liter som ger hela 810 hästar och 700 Nm. 0 – 100 km/h går på 2,8 sekunder.

Ferrari Monza SP2 har heller ingen vindruta, utan karosdesignen ska dirigera luftflödet över förare och passagerar, ett system som Ferrari kallar för "Virtual Windshield".



Visa kommentarer



[Ferrari Monza SP1 och SP2 har märkets starkaste V12-motorer någonsin](#)



[Kvällsfilm: Lyssna på Ferraris starkaste gatbilar någonsin](#)



[Kungen firade med nytt vrååk](#)

12. Klassiska polisbilar: Plymouth Valiant, Porsche 911 och Volvo Amazon

Mikael Stjerna

10 maj 2020

Valle, Volvo eller 911 – den som blev jagad av polisen i början av 70-talet visste aldrig vad han skulle hålla undan för.



Polisen höll sig i början av 70-talet med en högst blandad vagnpark. De tre bilarna vi har fått låna av polismuseet visar på en skön blandning. Stor jänkare, svensk husmanskost och tysk sportbil.

Själv styr jag tveklöst först stegen mot ... nej, inte till 911:an, utan till den rättrådiga [Plymouth Valiant](#). För mig är en Valiant "das Polibil", den mest ikoniska polisbilen av alla. Det började 1961 då importören Saab-ANA ställde en modell av den första generationen Valiant till Rikspolisstyrelsens förfogande. Den blev populär i distrikten, och undra på det. En stark sexa, gott om utrymmen och en imposant uppsyn med dubbla strålkastare och en stort "dollargrin".

Men det var först med den andra generationen Valiant från 1963 som polisen och Valiant blev ett par. 1964 var ingenjör Verner Båvendal ute på en tur i den då nya Valiant-modellen. Båvendal arbetade med Saab-ANA:s försäljning till myndigheter och statliga verk. Som av en händelse var en bekant till Båvendal, en polisman, med i bilen. Polismanen imponerades av Valianten och råkade nämna att den nog skulle bli en bra polibil. Båvendal tog sin bekant på orden och fick raskt fram en polisutrustad testbil som lånades ut till Rikspolisstyrelsen som turligt nog höll på med en stor upphandling.



Chrysler-koncernens "slant-six" var känd som i princip outslitlig. Smeknamnet kommer sig av att den monterades med 30 graders lutning. Detta för att få plats med grenröret under första Valiant-generationens låga motorhuv. Valiant fanns också med en 3,7 liters sexa och V8 på som mest 360 kubiktum, 5,9 liter.

Resten är historia. Polisen jämförde Valiant mot Opel Kapitän och Ford Zephyr men det var Plymouth Valiant som gick vinnande ur jämförelsen. 1965 lades en order på 68 Plymouth Valiant. En viktig order inte bara för importören Saab-ANA, utan också för polisen. Polisen hade nämligen 1965 blivit en statlig institution. Dessförinnan hade polisen varit kommunal, och vad man körde var upp till varje kommun att bestämma. Variationen var stor. Vanligast var Volvo, men radiobil var ingen självklarhet. Så sent som 1961 hade Åmåls polisdistrikt bara cyklar att tillgå när de ryckte ut. Var det bråttom fick de ringa efter taxi. Men med förstatligandet 1965 blev polisbilarna i landet systematiskt målade i en svart-vit dekor med POLIS skrivit i ett enhetligt typsnitt. Den polismodell som satte prägel på polisens första vagnpark var just Plymouth Valiant.

Totalt köpte polisen in 1 200 Valiant-bilar under det följande decenniet, och den vi provkör, en Valiant från 1974, lär vara en av de sista. Den raka sexan på 3,2 liter och 109 hästkrafter spinner mjukt. Motorn är Chryslers "slant-six", den snedställda – 30 graders lutning – sexan som suttit i Valiant sedan starten 1960. Då framhöll Chrysler att lutningen gav lägre tyngdpunkt och gjorde att huven kunde placeras lägre, vilket var mer aerodynamiskt och ansågs snyggare.

LÄS MER: [Utrustade polisbilar säljs på auktion](#)

Versionen på 3,2 liter tillverkades 1970-1974. Med de stora fönsterytorna och automatlåda är Valiant lätt att hantera. Museets exemplar är dessutom i ett ovanligt fint skick. Det glappar förvånansvärt lite, och karossen gungar gnisselfritt och komfortabelt på grusvägen. Rejåla däck hjälper till med fjädringsarbetet. Det enda som gnager är Saab-stolarna. Den svenska polisens inköpare dömde ut den amerikanska originalsoffan, och i stället monterade importören Saab-ANA separata framstolar från Saab. Visst är de bekvämare, men det andas inte Amerika.



”Jag vill ha en Valiant” Glenn har noterat sina preferenser i rapportblocket.

”Jag vill ha en Valiant” Glenn har noterat sina preferenser i rapportblocket.

Mätarställningen står på 8 200 mil. Ärliga mil tror Bengt Svensson som håller ett vakande öga över bilsamlingen på polismuseet.

– Den har nog inte snurrat. Vår Valiant togs ur tjänst 1979, efter bara fem år. Den hade då gått som patrullbil på Norrmalm i Stockholm och jag tror inte det blev så många mil, berättar Bengt Svensson.

Storleken var till nytta i många situationer.

– Den var bekväm och lätt att få in personer i. Ibland behövde man ”flytta på vissa saker”, exempelvis jagade bilar vid en biljakt, och med en rejäl amerikanare kunde man knuffa bort hinder. Den var väldigt populär ute i landet, säger Bengt Svensson.



Men Valiant var inte först med svart-vit kostym. 1958 hade statspolisen köpt in elva Amazon Sport och målat dem svart-vita. Folkhumorn döpte de svartvita polisbilarna till ”fjällkor”. Kostymen fick många kopior i de kommunala poliskårerna, och den statliga polisorganisationen fortsatte också köpa in [Volvo Amazon](#).



Ficklampa, brödspade i dörrfickan... även kupén är fullproppad med polisiära redskap. Komforten är det inget fel på. En Volvo B20 spinner tyst.



Tvådörrarsmodellen av Amazon kördes av trafikpolisen och sannolikt har baksätet i den här bilen inte utnyttjats särskilt ofta.

Fram till 1970 blev det hela 740 Amazon, av alla slag. I herrgårdsvagnar kunde hundpatruller rycka ut, tvådörrars Amazoner som vår provkörningsbil användes av trafikpolisen. Den vi har lånat ut från museet är från 1970. Den rullade 10 000 mil i Helsingborg innan museet tog över. Jämfört med Valiant är det klasskillnad. Amazonen känns trång till skillnad från den spatiösa amerikanaren. Men framför allt var det nog automatlådan som gjorde att Valiant var den populäraste bilmodellen bland poliser. Amazon-lådan växlas med de typiska, långa slagen vilket inte känns helt och hållet uttryckningsvänligt. Men B20-motorn går lika tyst som Valiants sexa, i alla fall när den slipper ansträngas. Volvo-fyran hade ett namn om sig att vara oförstörbar, ett inte oförtjänt rykte. Den maktade med 20 000-30 000 mil utan ingrepp, i en tid när motorbyte var legio vid pass 10 000 mil för många andra tillverkare. Bengt Svensson har ett gott öga till Amazon-designen.

– *Egentligen gillar jag ju gamla amerikanska bilar mer, det är de som jag har i mitt eget hobbygarage. Men jag måste säga att formerna på Amazon är väldigt fina, lagom runda och proportionerliga, säger Bengt Svensson.*



Det ser ut som om polismännen har packat för en jorden runt-resa. Brandsläckare, yxa, spade, förbandslåda – en vanlig dag på jobbet!

Utrustningen i Volvon är gedigen och fyller upp nästan hela bagageutrymmet. Här finns saker som anstår en gammeldags järnhandel, allt från polisiära detaljer som handklovar till reservdelar för medtrafikanter i nöd. Och yxa, spade, brandsläckare, förbandslåda, spårmarkeringsutrustning, varningsfacklor och måttband. Ingen dag verkar ha varit den andra lik. I dörrfickorna finns de berömda polisspadarna som vid behov satte stopp för fortkörare.

LÄS MER: [Historien om Volvo Amazon](#)

Ett ganska omfattande ombyggnadsarbete skedde innan polisbilarna gick i tjänst. Kommunikationsradio monterades, liksom siren och sökarljus och roterande, orange varningsljus – från början kallat "varningsfyr". När det begav sig på 60-talet skulle det fasta röda ljuset användas vid utryckning och det roterande orange varningsljuset bara när bilen stod still. Men det hände nog att utryckande polis tog egna beslut om den saken. 1970 blev de blå utryckningsljusen standard.



Toppfarten på 210 km/h gjorden att 911 var snabbare än nästan alla andra bilar på vägarna under det sena 60-talet.

Elinstallationen är omfattande och skulle förmodligen ge en bilelektriker migrän vid felsökning, om det inte vore för den extempedagogiska uppmärkningen. Varje kabel, varje säkring, varje brytare är uppmärkt på ett i det närmaste militäriskt vis. Dörrsidorna är omarbetade till oigenkännlighet med ett stort antal fickor och hållare. Det är tydligt att det handlar om ett arbetsfordon.

Mindre arbetspräglad är den [Porsche 911](#) vi får provköra i dag. En tysk sportbil, byggd för snabba Autobahntransporter. 125 hästkrafter i en boxersexa på 2,2 liter låter i dag inte så mycket, men för 50 år sedan ingav fartresurserna respekt.

– De poliser som skulle köra Porsche-bilarna fick gå en särskild kurs i höghastighetskörning. Liknande kurser togs fram när vi fick Saab 99 turbo, då gick vi turbokurs, minns Bengt Svensson.

Jobbet att patrullera med en Porsche längs E4:an och E6:an var ett prestigeuppdrag. Epoken med de exklusiva sportbilarna – i dag en politisk omöjlighet – började 1965. Då köpte polisen tre Porsche 912, den fyrcylindriga versionen som hade samma motor som Porsche 356. Bilarna placerades i Stockholm, Göteborg och Malmö och tanken var att de skulle användas för trafikövervakning. Med tanke på att det då fanns hela tolv mil motorväg i hela Sverige drar vi slutsatsen att det antingen var ont om snabba bilar eller gott om pengar. När tillverkningen av 912 lades ned fortsatte polisen att köpa Porsche 911 T. Fram till 1974 hann man avverka 23 Porschar, 13 st 912 och 10 st 911. Så var också trafikproblematiken dödligt allvarlig. I mitten av 60-talet dog det årligen 1 300 personer i trafiken. Fem gånger fler än i dag. Ändå uppgick befolkningen till bara till 7,7 miljoner personer.

PROV: [Porsche 911 Carrera 2,7 RS Touring](#)



3,75 rattvarv mellan ändpunkterna är lite mer än man är van vid i dag.



... men poliser på uppdrag måste ha med mycket mer än så och därför fylldes även kupéutrymmet med diverse polisutrustning.



*På polismuseets gård omsluts bilarna av ett kraftigt kaffeos.
I det vita huset ligger ett kafferosteri.*

Som så många andra renrasiga sportvagnar är denna Porsche 911 T lite kinkig när den ska purras. Medan Amazon och Valiant var lättväckta – bara att vrida om nyckeln och köra iväg – går 911:an ojämnt och ryckigt. Men en stund senare har den fått upp motorvärmnen en aning. Då går och låter den som en riktig Porsche, en luftkyld boxermotor låter som inget annat. När den var ny 1970 kostade 911 T 37 280 kronor "på gatan". En ansenlig summa jämfört med en Volvo 144 som kostade 20 150 kronor. Men den gav polisen en övertag när det kom till biljakter. Toppfarten skrevs till 210 km/h och den släpar bara på runt tio kilo per hästkraft.

Men det måste ha varit begränsande att aldrig kunna ta med sig en gripen. Hade det inte varit smartare att köpa in Jaguar XJ6 eller en BMW 2800 med samma pris och samma toppfart och med plats för tre infångade bovar i baksätet?

Plymouth Valiant (1974)

Pris: Ursprungligt pris (1974): 17 200 kr. Uppskattat pris (2010): 100 000 kr.

Motor: Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, stötstänger, 2 ventiler per cylinder. 1 förgasare. Cylindervolym 3 245 cm³. Max effekt 109 hk vid 4 400 r/min, max vridmoment 150 Nm vid 1 600 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-växlad automatlåda.

Hjul: Fälg 5,5 tum, däck 175/R14.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 282, längd 505, bredd 183, höjd 138, spårvidd f/b 150/141. Tjänstevikt 1 660, maxlast 260. Tank 61 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h ca 15 s. Toppfart ca 155 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,5 l/mil.

Volvo Amazon B20 2-dörrar (1970)

Pris: Ursprungligt pris (1970): 17 200 kr. Uppskattat pris (2017): 70 000 kr.

Motor: Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor, stötstänger, 2 ventiler per cylinder. 1 förgasare. Cylindervolym 1 986 cm³. Max effekt 82 hk vid 4 700 r/min, max vridmoment 157 Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg 4,0 tum, däck 165/R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 260, längd 445, bredd 164, höjd 147, spårvidd f/b 131/131. Tjänstevikt 1 160, maxlast 440. Tank 45 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h 14,2 s. Toppfart 160 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,0 l/mil.

Porsche 911 T (1970)

Pris: Ursprungligt pris (1970): 37 280 kr. Uppskattat pris (2017): 1 000 000 kr.

Motor: Bensin. 6-cylindrig boxermotor, 2 överliggande kamaxlar, 2 ventiler per cylinder. 2 förgasare. Cylindervolym 2 195 cm³. Max effekt 125 hk vid 5 800 r/min, max vridmoment 177 Nm vid 4 200 r/min.

Kraftöverföring: Motorn bak, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg 5,5 tum, däck 165/R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 227, längd 420, bredd 161, höjd 132, spårvidd f/b 137/134. Tjänstevikt 1 150, maxlast i. u. Tank 62 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h 8,0 s. Toppfart 208 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,3 l/mil.



[GALLERI](#)

[Plymouth Valiant, Porsche 911 och Volvo Amazon som polisbilar
31 bilder](#)

13. Staunau från Hamburg

Publicerad 2020-05-11 7:00 TEXT Mårten Carlsson

Efter kriget var kapplöpningen om att sätta det nya Tyskland på hjul igång. Volkswagen var i ohotad ledning, men behovet var större än så. Skulle en glassmaskinsfabrik i Hamburg kunna sälja in en ny folkbil på marknaden?



Karl-Heinz Staunau hade efter kriget en framgångsrik business med tillverkning av glassmaskiner och storköksutrustning. Och ansåg då kanske att en naturlig utveckling av det hela var att bygga en bil också. Man ville rida på vågen av vad som kallas för Wirtschaftwunder - Den nya västtyska ekonomin blomstrade, och så än mer med den nya valutan Deutsche Mark.

Han slog sitt huvud ihop med före detta flygplansingenjören Gerd Krebs och på bara ett par månader hade dom gjort en liten bil. En slags fastbacksliknande coupé. Den var baserad på en del DKW-mekanik och en Ilo-motor från en motorcykel.

Karl-Heinz var van att tala för sig, och att folk lyssnade. Enligt honom skulle bilen vara i produktion inom ett par månader och att Chrysler hört av sig för att få sälja den i Europa.

De första bilarna 1950 hade en 389cc Ilo-motor på 13 hästkrafter. Den kostade 4752 D-mark vilket var billigt, ett starkt argument, men det var ungefär det enda som var bra med den.

Snart bytte man ut motorn mot en lite större maskin på 25 hästkrafter och 748cc, också från Ilo. K750 som den kallades, kostade dock 6457 D-mark vilket inte var särskilt billigt.

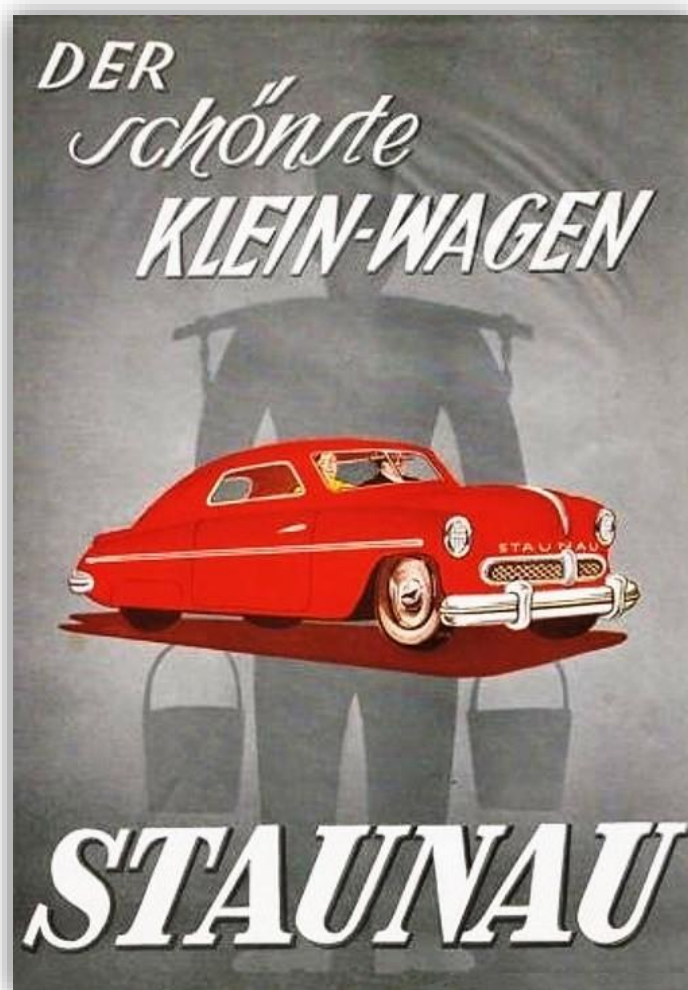
Kunder och investerare stod dock i kö för bilen som var en ganska grovt tillyxad vagn med för klen motor och för hög prislapp. Det säger en del om hur desperat läget var i Västtyskland. Man var i skriande behov av fordon, många hade ju förstörts, beslagtogs eller stulits under krigsåren.



Karl-Heinz fick med sig kreditorer och övertalade även presumtiva kunder att investera i bilprojektet. Men till slut tröttnade dom på hans vältalighet, för de få bilar som kom ut ur glassmaskinsfabriken var inget vidare. Och någon draghjälp genom Chrysler hade det aldrig varit tal om så i mitten av 1951 började det osa hett runt Karl-Heinz Staunau.

Knappt 80 bilar hade färdigställts när Karl-Heinz packade väskorna och satte sig på ett plan till Sydamerika, långt från fogdar och fordringsägare i Hamburg.

En annan firma som också gjorde en folkbil vid samma tid i Hamburg var ju Wendax - läs historien om den [här!](#)



I annonsen visades en helt anna bi...

14. Klassiskt bilmärke: IFA

Publicerad 30 maj 2011

Att hålla rätt på den engelska bilindustrins krumbukter under efterkrigstiden är inte så lätt. I ett helt annat land, DDR, ställdes också den bilintresserade på vissa prov. Det var inte nog med att IFA var öststaternas DKW. Nej, om man ville vara alldeles klar över vad folkkonglomeratet producerade och hur allt hängde ihop så blev det knivigt.



IFA F8 Sedan

Namnet IFA betyder Industrieverband Fahrzeugbau (ungefär Förenade Fordonsbyggarna) och räknar 1948 som sitt födelseår. Då buntades nämligen omkring 40 företag ihop och de var alla på något sätt verksamma inom transportsektorn.

De bilar som kom att byggas under namnet IFA stammade alla från den teknik och den vackra karossform som var aktuell 1940 – ett år då det verkligen inte var någon prioriterad verksamhet att bygga personbilar i Tredje Riket.

De första IFA-bilarna presenterades på Leipzig-mässan våren 1948. Två modeller erbjöds de säkert bilsugna, men i allmänhet, medellösa medborgarna. F8 såg ut som vilken liten "Spånkorg" som helst från förkrigstiden, som en DKW alltså. F9 däremot var elegant strömlinjeformad, i allt väsentligt lik den västtyska DKW Meisterklasse som lanserades 1950.

IFA F8 var en direkt kopia av, eller kanske snarare fortsättning på, den DKW F8 som byggdes åren 1939–42. Dess formgivning stammade från 1934 och IFA-bilen var alltså till utseendet tämligen föråldrad redan vid lanseringen. Tekniken var modernare än karossen: en tvåcylindrig tvåtaktare på 690 kubik och till den en treväxlad låda med krycka på instrumentpanelen.

Bilen var framhjulsdriven, som de flesta DKW varit, och den hade goda vägegenskaper men blygsamma prestanda. Toppfarten låg kring 85 km/tim.



F8 1954

Visserligen visades bilen våren 1948 men tillverkningen startade inte förrän ett år senare och då i den gamla Audi-fabriken i Zwickau. Två karosstyper byggdes till en början: en täckt tvådörrarsvagn med panelerna monterade på träram samt en cabriolet med helstålskaross. Produktionen gick inte fort och första året blev det bara 355 bilar. 1950 kom ytterligare en typ, nämligen F8 stationsvagn, men den byggdes i synnerligen begränsat antal.

En lätt ansiktslyftning på Luxus-cabrioleten gjordes 1953. Den byggdes i de verkstäder i Dresden där en gång den berömda karosserifirman Gläser hållit till. Hösten 1955 byggdes de sista IFA F8-bilarna.



F8

Många versioner

Linjesköna F9 var strängt taget bara en vidareutveckling av F8 och det var förstas karossen som gjorde den stora skillnaden. Dock var motorn i F9 större: 900 cc mot 690. Prestanda var därmed betydligt bättre.

Den F9 som visats i Leipzig 1948 var bara en prototyp och det dröjde ända till oktober 1950 innan serietillverkningen kom igång. Också IFA F9 byggdes i flera karossutföranden, men den snygga tvåsitsiga roadstern satte makthavarna stopp för. Däremot byggdes en firsitsig cabriolet.

IFA-bilarna tillverkades under några få år men man hann ändå med förvånansvärt många versioner och ansiktslyftningar. Med den eleganta strömlinjekarossen från 1939 som utgångspunkt moderniserade man efterhand. Delad vindruta blev välvd ruta i ett stycke, och så vidare.

IFA-bilarna må ha visats på inhemska industrimässor men de var huvudsakligen avsedda att exporteras för att på så vis dra in västvaluta till DDR. Sverige var ett av de länder som tog emot förhållandevis många IFA-bilar. Det började lite försiktigt 1952 med 152 nyregistreringar. Året därpå blev 886 svenskar ägare till nya IFA-bilar, troligen alla av F9-typ.



F9 1956

Triumfåret blev 1954 med 4 393 svenska nyregistreringar. Därmed placerade sig IFA ganska otippat på åttonde plats i nybilsregistreringarna! Sen gick det snabbt utför och 1957 såldes den sista nya IFA-bilen i Sverige, en överbliven 56:a.

Namnet IFA försvann just det året, 1956, för att ersättas av Zwickau med modellen P70, som hade modern pontonkaross i konstfibermaterial.





15. Sebastian Vettel lämnar Ferrari – vem ska ta över?

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-12, 11:06, uppdaterad 2020-05-12, 12:57

Sebastian Vettel, fyrfaldig världsmästare i Formel 1, lämnar Ferrari i slutet av säsongen meddelade stallet idag. Jakten på en ersättare har börjat.



Sebastian Vettel

– **Det här var inte ett lätt beslut** att ta med tanke på Sebastians värde som person och förare. Men det är ett gemensamt beslut som båda parter tycker är det bästa säger teamchefen Mattia Binotto i ett uttalande.

Uppgifter i italienska Gazzetta dello Sport uppger att Sebastian Vettel, Ferraris tredje mest framgångsrika förare, fått ett kontraktförslag med sänkt lön.

Vettel uppger att det inte låg några ekonomiska aspekter bakom beslutet utan corona-uppehållet.

– Det som har hänt de senaste månaderna har fått många av oss att reflektera över vad som är våra verkliga prioriteringar i livet, säger Vettel.

Frågan är om Vettel kommer stanna kvar i Formel 1 nästa säsong?

– Ja ska ta tid och reflektera över vad som verkligen betyder när det gäller min framtid, säger Vettel.

Ferraris teamchef Mattia Binotto uppger att det inte finns någon annan anledning till att Vettel lämnar annat än att det var dags att gå skilda vägar.

Radiosportens experkommentator Fredrik af Petersens har en teori om varför Vettel lämnar Ferrari:

– Han är en av de bästa förarna de senaste tio åren, sedan hjälper det att ha en perfekt bil som han hade i Red Bull-stallet. Jag tror en anledning att han lämnar Ferrari är att han anser sig inte ha en chans att nå sin dröm att vinna VM-titeln med Ferrari, som hans idol Michael Schumcher gjorde.



Vettels teamkamrat Charles Leclerc.

Vem ska ersätta Vettel?

Vettels teamkamrat Charles Leclerc är bara 22 år och har vunnit två lopp förra året. Han har kontrakt fram till 2024 och anses allmänt som Ferraris stora hopp inför framtiden.



Daniel Ricciardo.

Australiern Daniel Ricciardo som kör för Renault och spanjoren Carlos Sainz som kör för McLarens spanjor är framgångsrika och nämns som tänkbara efterträdare till Sebastian Vettel.



Carlos Sainz

Lewis Hamilton som kör för Mercedes och har vunnit sex världsmästartitlar vore idealisk, men har upprepade gånger angett att han tänker stanna hos Mercedes.

Om allt går enligt plan börjar årets Formel 1-cirkus i juli med en tävling inför tomma läktare i Österrike.

Visa kommentarer



[Nytt världsrekord i depåstopp i Formel 1 – Red Bull Racing skiftar hjul på 1,91 sekunder](#)



[Formel 1 körs virtuellt under coronakrisen](#)



[Film: Hur lika är de bästa bilarna i Formel 1 och LMP1-klassen i WEC?](#)



[Koenigsegg One:1 körd på Spa av F1-föraren Adrian Sutil](#)



Magnus Fröderberg



Derbi Senda DRD X-Treme 50 SM E4 Röd/vit 2020 34 900,00 kr

SLUT