



ZiS 101 1939

MOTORNYTT
Föregående

fredag 29 maj
onsdag 27 maj

1. Tesla sänker priserna
2. Finska försöket – nio cyklister laddade en Model X
3. Säljstart för Mercedes 8-sitsiga elbil EQV – så mycket kostar den
4. Mercedes-chefens sågning av biobränslen: Ineffektivt
5. Bråk om Fiat-pengar i Italien
6. Hongqi intar Europa – nytt utvecklingscenter för 10 miljarder
7. Superlastbilen från Scania
8. Byt ut framhjulet så har du plötsligt en elcykel
9. Andre Citroëns bilföretag producerade några anmärkningsvärda bilar
10. Duett är bilen som klarar allt!
11. Klassiskt bilmärken: Iso
12. Top Gear Sverige har premiär den 15 juni

1. Tesla sänker priserna

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-05-27, 10:22, uppdaterad 2020-05-27, 11:23

Runt om i världen sänker Tesla sina priser, men i Sverige sänks inte priserna på alla modeller.



Det är nyhetsbyrån [Reuters](#) som rapporterar om Teslas globala prissänkning. Hur stora prissänkningarna blir skiljer från land till land.

I USA sänks priserna på alla modeller, men här i Sverige är det bara Model S och Model X som fått lägre pris. Bilarnas instegspris har sänkts med 50 000 kronor, enligt Teslas hemsida.

Här är de nya priserna:

- Tesla Model S Long Range: 909.000 kronor.
- Tesla Model S Performance: 1.069.000 kronor.
- Tesla Model X Long Range: 1.000.900 kronor.
- Tesla Model X Performance: 1.169.000 kronor.

Tesla meddelar också att snabbladdning med deras Supercharges inte längre ingår i priset för Model S och Model X.

[Peder: "Det finns en positiv likhet mellan Corona och Tesla"](#)

[Teslas plan för snabbare acceleration: Kopiera geparden](#)

[Tesla Model 3 som kombi – såhär hade den kunnat se ut](#)

[Test: Två elbilar mot ett V8-monster](#)

[Test: Tesla Model 3 Performance mot Volvo V60 Polestar Engineered – en riktig elchock](#)

2. Finska försöket – nio cyklister laddade en Model X

John Edgren

2020-05-28 14:38

Hur mycket längre kan nio tävlingscyklister få en Tesla Model X att rulla? Ett finskt tv-program lät teamet trampa i 20 minuter.



FILM: https://youtu.be/gPMEHgX_sZ4

Hur mycket energi kan vi egentligen generera med hjälp av våra muskler? Hur stor ansträngning motsvarar batteritiden i vår mobil – eller i ett transportmedel som en elbil? Den senare frågan har besvarats av ett underhållningsprogram i vårt östra grannland.

Ennätystehdas (Rekordfabriken) har varit en långkörare i finsk tv. Ett av tv-programmets senaste upptåg i studion handlade om att försöka ladda en Tesla Model X med hjälp av nio tävlingscyklister. Se klippet nedan.

Målet var att se hur många kilometers räckvidd som 20 minuters cykling gav.

Att ladda motsvarande 1 kilometers körning tog cyklisterna 9,5 minuter – och när försöket blåstes av efter 20 minuter så hade man laddat motsvarande 2 kilometers körning.

Resultatet säger något om de enorma energimängder som en tung elbil kräver för att rulla.

3. Säljstart för Mercedes 8-sitsiga elbil EQV – så mycket kostar den

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-05-26 11:55, uppdaterad 2020-05-26 12:57

Mercedes EQV går att få som 8-sitsig, 7-sitsig eller 6-sitsig. Svenska priset: Från 855.000 kronor.



Först ut i Mercedes EQ-satsning var mellanklass-suven EQC, som faktiskt vann över Tesla Model X men fick stryk av Audi e-tron [när vi testade elsuvar härförleden](#). Nu är andra modellen med EQ-benämning uppe för försäljning – den 8-sitsiga EQV.

Känner man att 8-platser är lite väl mycket för ens behov kan man specia sin EQV antingen som 6-sitsig eller 7-sitsig. Väljer man det 6-sitsiga utförandet utgör alla platser individuella fåtöljer.

Under golvet på EQV, som i praktiken är en eldriven V-klass, sitter ett batteri på 100 kWh, varav 90 kWh är det som används. Det räcker till en WLTP-uppmätt räckvidd på 37,8 mil.



Alla säten i EQV går att flytta och plocka ur vilket gör EQV väldigt praktisk – både till att lasta människor och prylar. Den interiöra arkitekturen är uppbyggd kring Mercedes MBUX-infotainmentsystem. Via appen Mercedes Me går det att förvärma/kyla kupén – förutsatt att bilen står på laddning. Navigation där rutten planeras efter lämpliga laddstopp är möjligt.

På tal om laddstopp. EQV kan ta emot CCS-snabbladdning i som mest 110 kW. Mercedes skriver i pressmeddelandet att laddningen mellan 10% till 80% ska gå på under 45 minuter. Vid hemmaladdning med laddbox laddar EQV med 11 kW. Från tomt till fullt på cirka 10 timmar.



Mercedes EQV är framhjulsdreven och har en effekt på det, i elbilssammanhang, ganska modesta 204 hk och 362 Nm. Förbrukning vid blandad körning anges till 26,3 kWh/100 km. Toppfart: 160 km/h.

Priset startar på 855.000 kronor och då är EQV 6-sitsig. Lägg en order idag och du har din Mercedes EQV innan året är slut.





[Test: Tre lyxiga elsuvar – Mercedes EQC mot Audi e-tron och Tesla Model X](#)

[Mercedes EQV officiell – familjelyxbussen får eldrift](#)

[Mercedes EQC 400 4Matic är officiell – här är nya elsuven som premiärvisades i Stockholm](#)



Patrik Lundin



4. Mercedes-chefens sågning av biobränslen: Ineffektivt

Redaktören bytbil

2020-05-23

I Sverige är tron på syntetiskt framställda bränslen stor. Men nu dömer Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer ut den strategin.

– Om du har ett överflöd av energi är det bäst att lägga den direkt i ett batteri. Att sätta grön energi i ett syntetiskt bränsle är en process där du förlorar mycket effektivitet, säger han i en intervju med Autocar.



Sverige satsar hårt på att blanda in syntetiska biodrivmedel i bensinen och dieseln. Enligt reduktionsplikten som vi har infört ska 28 procent av bensinen vara biodrivmedel år 2030. När det gäller dieseln handlar det om 65,7 procents inblandning. Även bilar som helt körs på biobränslen ska öka. Även flera biltillverkare hoppas hålla liv i sina bensinmotorer längre tack vara biobränslen.

Den strategin döms nu ut helt av Mercedes-Benz forsknings- och utvecklingschef Markus Schäfer.

– Att sätta grön energi i ett syntetiskt bränsle är en process där du förlorar mycket effektivitet. Om dessa bränslen blir allmänt tillgängliga bör de ska gå till flygindustrin först. Bara mycket, mycket senare kommer bilindustrin att följa.

Om tillgången på biodrivmedel blir så stor att de räcker till alla bilar kommer det att ha gått så lång tid att förbränningsmotorn är överspelad. Det är anledningen till att Mercedes fokuserar helt på elbilar i stället för biodrivmedel.

Än så länge har Mercedes bara en enda elbil till försäljning: EQC. Den är ingen försäljnings-succé, men fler modeller är på väg: EQA, EQB, EQS och EQV.

Relaterade artiklar



[Nya bensinen: Din bil kan behöva byggas om](#)

Energimyndigheten: 20 procent av bensinen ska vara biobränsle år 2025
10 nov. 2019



[Okända lagen som kan höja diesel- och bensenpriset](#)

Snart ska 40 procent av dieseln vara biodrivmedel
8 juli 2019



["Helt fel att drabba bilismen så hårt"](#)

Miljöpartiets krav får kritik direkt
1 juli 2019



["Symbolpolitiken gör mig ledsen"](#)

Bosse "Bildoktorn" om elbilar, framtidens drivmedel och feiga politiker
14 apr. 2019

[Här är BMW:s nya el-SUV - då startar tillverkningen](#)

[Volvos okända konceptbil avslöjad - här är Vision Gran Turismo](#)

[TEST: Nya Renault Captur - mer än bara läcker design](#)

[Unik Volvo P1800: "En av de första ut ur fabriken"](#)

5. Bråk om Fiat-pengar i Italien

Jan-Erik Berggren 27 maj 2020

Sverige, Tyskland och nu Italien. När FCA ber den italienska regeringen om ett mångmiljardlån sticker det i ögonen på folket när samma företag vill dela ut nästan lika mycket pengar till ägarna.



[Coronakrisen](#) har lagt en våt, tung filt över hela bilindustrin. Flera företag har bett sina respektive regeringar om hjälp och stöd. Vissa vill ha lån, andra att det införs generösa skrotpremier och de allra flesta får något slags stöd liknande de svenska korttidspermitteringarna.

Men när ägarna till bilföretagen sedan vill plocka ut sina bonusar och utdelningar blir det problem.

Det senaste exemplet är Fiat/Chrysler-gruppen, FCA, i Italien. FCA har bett regeringen om ett fördelaktigt lån på hela 63 miljarder kronor för att klara ut den pågående krisen. Samtidigt pågår FCA:s förhandlingar om ett samgående med PSA-gruppen där det bland annat finns en utbetalning på 55 miljarder kronor till ägarfamiljerna.

FCA har cirka 55 000 personer anställda i Italien och för att komma igång igen efter coronakrisen vill biltillverkaren låna pengar från staten under tre år.

Italien har precis som Sverige lagt flera stödpaket till industrin och FCA ansöker nu om en stor del av den kakan.

Politiker i Italien har uttalat att FCA inte behöver någon statlig hjälp om företaget samtidigt betalar ut stora belopp till ägarna. Andra menar att FCA måste lova att investera ännu mer i Italien för att få tillgång till krislånen.

I Frankrike har PSA-gruppen beslutat att ställa in en utdelning på cirka 11 miljarder kronor som en följd av att företaget nu får direkt stöd av den franska regeringen.

I Sverige har lastbilstillverkaren AB Volvo ställt in sina planerade utdelningar för 2019 trots att bland annat den stora ägaren Li Shufu, Geelys ägare, önskade utdelning.

I Tyskland har flera politiker motsatt sig stora aktieutdelningar till ägarna bakom BMW och Volkswagen då företagen samtidigt får ekonomisk hjälp av regeringen.

ViBilägare

6. Hongqi intar Europa – nytt utvecklingscenter för 10 miljarder

Publicerad 2020-05-27 6:48 text Erik Söderholm

Ännu ett kinesiskt märke siktar in sig på europeiska köpare. Den här gången är det lyxmärket Hongqi.



Flera stora kinesiska biltillverkare är på väg att inta Europa. Vi har till exempel skrivit om [elsuven Byton M-Byte](#), två nya eldrivna modeller från märket [Xpeng](#) och [två elmodeller från Byd](#) som alla ska börja säljas till europeiska köpare.

Kinesiska biltillverkaren FAW vill gå ännu längre än så och utveckla sitt märke Hongqi till en internationell premiumtillverkare. Enligt nya uppgifter planerar koncernen att bygga en anläggning i norra Italien.

Läs också: [Hongqi H9 – en kinesisk Rolls-Royce med ett kul partytrick](#)

FAW grundades 1953 och har joint venture-samarbeten med Volkswagen, Mazda och Toyota. Hongqi siktar in sig på lyxbilsköpare och har i dag flera modeller i utbudet, både sedanmodeller och suvar, där flera av dem också rullar som officiella bilar för politiska höjdare.

Uppgifterna om att Hongqi vill bygga ett design- och utvecklingscenter någonstans i norra Italien kommer från tyska Automobilwoche. FAW ska investera över tio miljarder kronor i projektet som ska få europeiska köpare att förstå att koncernen menar allvar med expansionen.

Eventuellt kan FAW få subventioner för att få igång den lokala ekonomin i norra Italien efter coronapandemin. Bygget kan börja tidigt 2021, om uppgifterna stämmer.

Relaterade artiklar



[Hongqi H9: Kinesisk Rolls-Royce med ett kul partytrick](#)



[Byd Tang EV600 är en ny elsuv som snart börjar säljas i Norge](#)



BYD Han EV – kinesisk elsedan siktar på Europa

Drakansikte med ny typ av batteri utmanar europeiska lyxlimpor.



Bytons elsuvs kommer till Europa 2020

Återstår att se om den 1,25 meter breda pekskärmen hänger med in i produktion.



Xpeng G3 och X7 på väg – nya elsuven ska säljas i Norge

Utmanaren lockar med mycket räckvidd för pengarna. Dessutom kommer en eldriven "Model S-klon".



7. Superlastbilen från Scania

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 2020-05-27, 15:37

Här är lastbilen som passar en rockstjärna. Det är en Scania R480 men baktill finns ett specialbyggd hem i aluminum som har flera sovrum, ett komplett badrum och till och med ett garage med verkstad.



[Motor 1](#) rapporterar om det nederländska företaget VAEX The Truck Traders som säljer lastbilen. Fronten är en Scania R480-lastbil och utrustad med GPS, backkamera, parkerings-sensorer. Sovhytten intakt med en nedfällbar säng, vilket skapar ett litet sovrum längst fram på lastbilen.

Saker och ting blir ännu mer exklusivt längre bak i lastbilen. Den är utrustad med stora, dubbla skjutreglage som sträcker sig ut i köket och vardagsrummet som gör det inre utrymmet blir dramatiskt större. Scanian har ett komplett kök inklusive induktionshäll med fyra plattor, en stor ugn, samt en kyl och frys-kombination som rymmer 185 liter. Vardagsrummet har även en stor soffa och en 32-tums TV, en av tre TV-apparater i hemmet.

Det finns ett stort sovrum och ett separat för barnen, det lilla sovrummet har en egen TV och ett eget Playstation. Alla använder samma badrum som är dekorerad i sten och inkluderar en stor dusch och standardspolande toalett.

Scanian är utrustad för att hantera sådana saker eftersom den innehåller 750 liter sötvatten. Den har en 420 literstank för gråvatten och avloppsvattentanken är 200 liter. Ett varmvatten-tanksystem ger varmt vatten för både duschar och golvvärme.

På baksidan av lastbilen finns ett garage som enligt uppgift har en arbetsbänk med verktygsskåp och ett eget litet kylskåp även ett handfat och en vattenslang. Dessutom finns även en tvättmaskin och en tummlare. Dock är det oklart vad prislappen ligger på.

8. Byt ut framhjulet så har du plötsligt en elcykel

John Edgren 2020-03-03 12:00

Franska Teebike utvecklar en liten navmotor med inbyggda batterier som sitter i ett färdigt hjul. Lösningen börjar automatiskt knuffa på efter 5 km/h, men du kan aktivera en boost-funktion med mobilen.



Tanken med Teebike är att den ska sköta sig själv, men det finns några kontroller som hanteras via mobiltelefonen.

Elcykelpremien satte fart på försäljningen under 2017-2018 då över 89 000 elcyklar fick del av den statliga subventionen. Föga överraskande var det de mer exklusiva modellerna som stod för ökningen. I antal fick de vanliga cyklarna förvisso stå tillbaka under el-ruschen, men inte sett till ekonomisk tillväxt. För enligt [Svensk Cykling](#) var trenden fortsatt att vi köper allt dyrare cyklar.

Och i brist på statliga subventioner kan du förvandla din konventionella tvåhjulning till en elcykel. Allt du behöver göra är att byta ut framhjulet mot Teebike. Till skillnad från lösa navmotorer som kan köpas på nätet utgörs den franska lösningen av en liten navmotor med inbyggda batterier som sitter i ett färdigt hjul. Det rapporterar [Tech Crunch](#). Enligt tillverkaren ska vem som helst vara händig nog för att byta ut framhjulet på sin cykel och koppla upp det mot den medföljande appen.

Förvandlar en vanlig cykel till elcykel

Uppstartsbolagets grundare Laurent Durrieu utvecklade hjulet 2019. Han konstaterade att elcyklar ofta är tunga, dyra och överkomplicerade. Inspirationen kom dock i Kina där

fransmannen hade verksamhet som entreprenör inom förnybar energi. Där såg han de enorma cykelkyrkogårdarna efter misslyckade bolag som dumpade sina tvåhjulingar när den kinesiska bubblan kring cykeldelning sprack. Då tänkte Laurent att man verkligen borde komma på en lösning som kunde förvandla en vanlig cykel till en elcykel.

Läs mer: [Slopad subvention sänker elcyklar](#)

Teebike sköter sig själv, men har några få kontroller som hanteras via mobiltelefonen. Så fort sensorerna känner att cykeln rör sig snabbare än 5 km/h så ger motorn extra kraft, och den slutar driva vid 25 km/h. Hjulet är kopplat till en enkel app där man kan slå av motorn, men även aktivera en boost-funktion som ger hjälp från stillastående – exempelvis om man ska starta i en uppförsbacke. Appen kan dessutom låsa framhjulet och koppla på ett stöldlarm.

Hur bolaget har tänkt angående stöldrisken framgår inte. På vanliga cyklar är framhjul enkla att skruva av. Kanske kommer två bygellås att krävas – ett i ramen och ett i framhjulet.

RELATERADE ARTIKLAR

[Fordon](#)

[Analytikerna: Då exploderar antalet sålda elcyklar i USA](#)

[Innovation](#)

[Säkerhetsteknik för autonom cykel får ABB:s Robotikstipendium](#)

[Fordon](#)

[Energibolaget ersätter terrängfordon och helikoptrar mot elcyklar](#)



9. Andre Citroëns bilföretag producerade några anmärkningsvärda bilar

Av [Dave LaChance](#) från juli 2020-numret av [Hemmings Classic Car](#)

Maskinöversatt

101 år av chevroner



Modellen 15-Six av det revolutionerande Traction Avant drivs av en 2.867 cc rak-sex. Citroën skulle bygga 50 602 exemplar mellan 1938 och 1956.

Som en pionjär inom alla områden som han vänt sig till, tjänade Andre Citroën av sin nyfikenhet, beslutsamhet och vilja att ta risker. Han etablerade en av de mest anmärkningsvärda biltillverkare som världen någonsin har sett och steg till att bli en av historiens mest framgångsrika industrister. 1991 valdes han till "århundradets bilföretagare" av en panel med biljournalister.

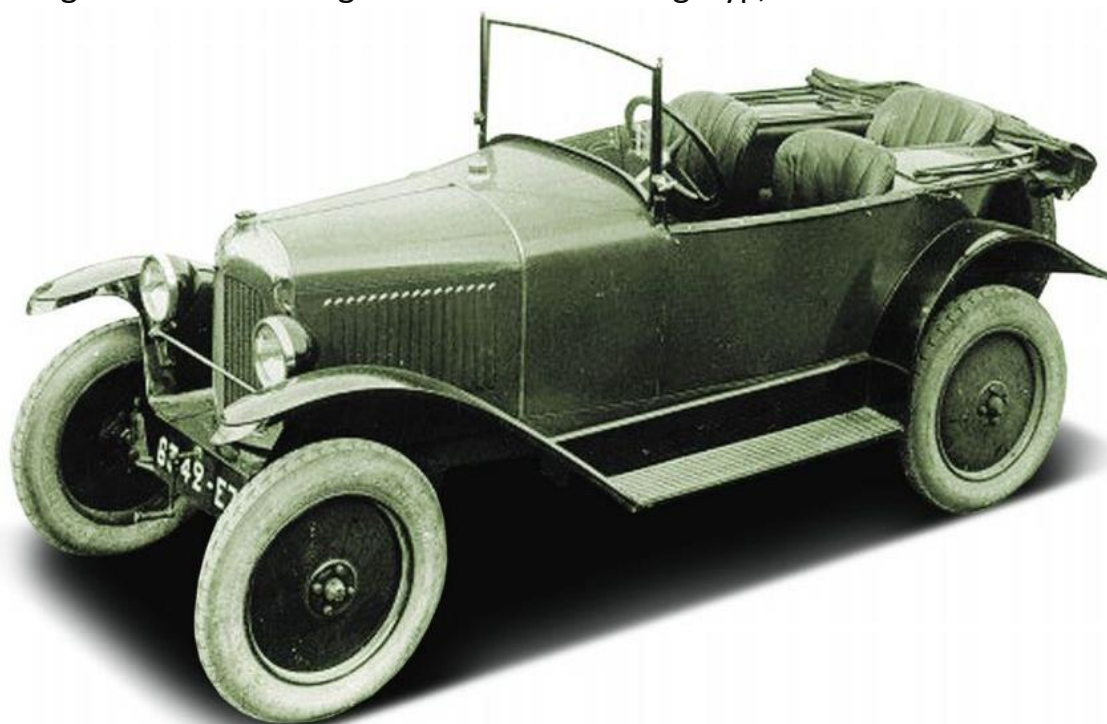
Även om Andre Citroën skulle leda företaget i bara 14 år, satte han Citroën på en väg som den fortfarande följer idag, ett sekel och ett år efter grundandet. Innovation, omisskännlig individualitet, en förfinad konstnärlig känslighet och teknisk briljans har kombinerats för att skapa några av de mest minnesvärda fordon som någonsin har erbjudits bilbilarna.

Citroën föddes i Paris den 5 februari 1878, det femte barnet till Levie Citroën, en diamant-handlare, och hans fru, Masza Amelia Kleinman. I alla barndom påverkades han kraftigt i sin barndom av Jules Verne, drömmaren, och Gustave Eiffel, byggaren. Mellan åldrarna 9 och 11 skulle den framtida biltillverkaren se Eiffels landmärktorn stiga på Champ de Mars, inte långt från familjens hem på Rue la Fayette.

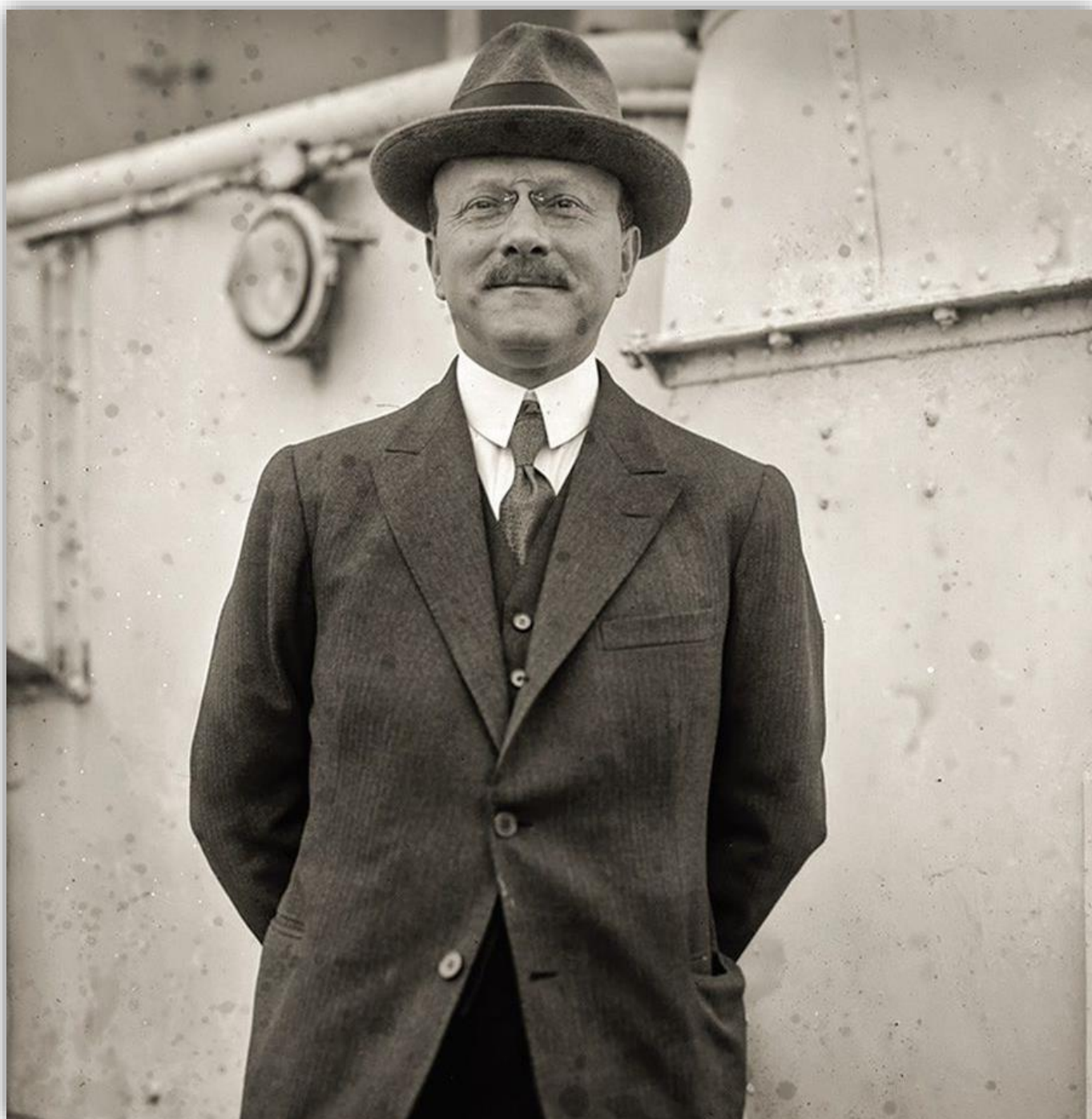


Lanseringen 1948 skulle 2CV fortsätta vara i produktion fram till 1990, med mer än 3,8 miljoner byggda. Detta är en tidig modell med sin lufta huva och baköppande ytterdörrar.

Han gick ut för att studera vid École Polytechnique, den viktigaste tekniska skolan i Paris, examen 1901 med en civilingenjörsexamen. Inom fyra år hade han grundat sitt eget verkstadsföretag. Han lanserade Engrenages Citroën, en tillverkare av växlar, i Faubourg St. Denis, där han tillverkade en dubbel-spiralredskap som han hade köpt patenten för. Redskapets design skulle bli företagets dubbla chevronlogotyp, som fortfarande används idag.



5CV, som introducerades 1922, fick en tredje central plats i ryggen för att bli "Treflie" eller klöverblad. Det drivs av en 856 cc fyrcylinder.



*André Citroën på höjden av sina makter,
när hans geni gjorde honom till en av Europas rikaste industriister.*

Citroëns engagemang i bilindustrin började 1905, då han fick i uppdrag att bygga motorer för Sizaire-Naudin-företaget. Två år senare fördes han in för att rädda Mors, en av Frankrikes banbrytande biltillverkare. Han och en annan investerare tog över företaget 1908. Med första världskrigets utbrott 1914 fick Citroën en regeringskommission för att producera beväpningar. Hans innovativa inställning till tillverkning, påverkad av ett möte med Henry Ford 1912, resulterade i produktion av 23 miljoner skal.

1919, mindre än ett år efter slutet av fientligheterna, kom den första Citroën-bilen fram från Quai de Javel-fabriken. Typ A var Europas första massproducerade bil - den första av många första för företaget. Den fyrcylindriga, bakhjulsdrivna typen A var utformad för att demokratisera bilägaren och var prisvärd, robust och sparsam med en liter bensin. Till skillnad från de flesta bilar i dag, var typ A trevligt utrustad med reservhjul, strålkastare och en elektrisk start utan extra kostnad. Produktionen skulle nå 12 000 inom ett år.



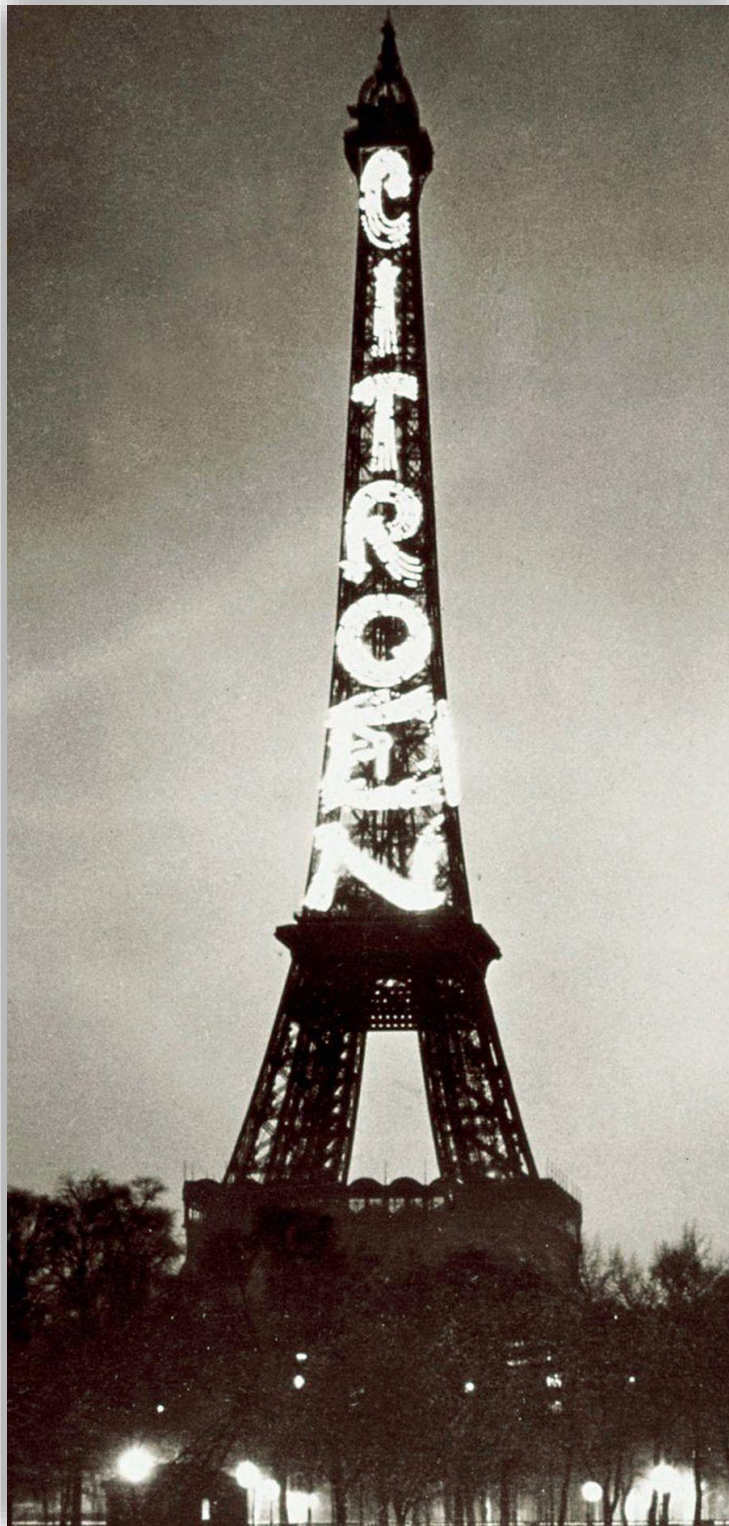
Traction Avant 11 A lanserades 1935, driven av den 1 911 cc fyrcylindern som användes i 7 Sport-modellen. Stammen nås inifrån bilen.

Typ A följdes av typ B och sedan typ C, som blev bättre känd som 5CV, för sin hästkraftsklassificering under det franska beskattningssystemet. Dessa representerade evolutionära framsteg och såldes väl; nästan 90 000 typ-bs skulle säljas på fem år.

Andre Citroëns geni sträckte sig utöver att erbjuda en prisvärd bil. Han skapade praktiskt taget fordonsindustrin i Europa. Han etablerade ett nätverk av återförsäljare för att sälja och serva sina bilar och lanserade SOVAC, kontinentets första bilfinansieringsföretag. För att hjälpa till att främja bilresor producerade och distribuerade han gratis vägmärken.



President Charles de Gaulle vinkar till folkmassorna från en DS. En annan D-serie räddade presidenten från ett mordningsförsök 1962, som berättades i "Sjakalens dag."



Biltillverkarens namn i elektriska ljus på Eiffeltornet var världens största reklam på nio år.

Han demonstrerade också en talang för marknadsföring. Annonser, tävlingar och expeditioner för kontinentkorsningar höll företagets namn framför allmänheten; skalbilar och andra leksaker skulle fortsätta den medvetenheten till nästa generation. Andre Citroën ville att de tre första orden som franska barn lärde sig skulle vara "pappa, mamma, citroën."

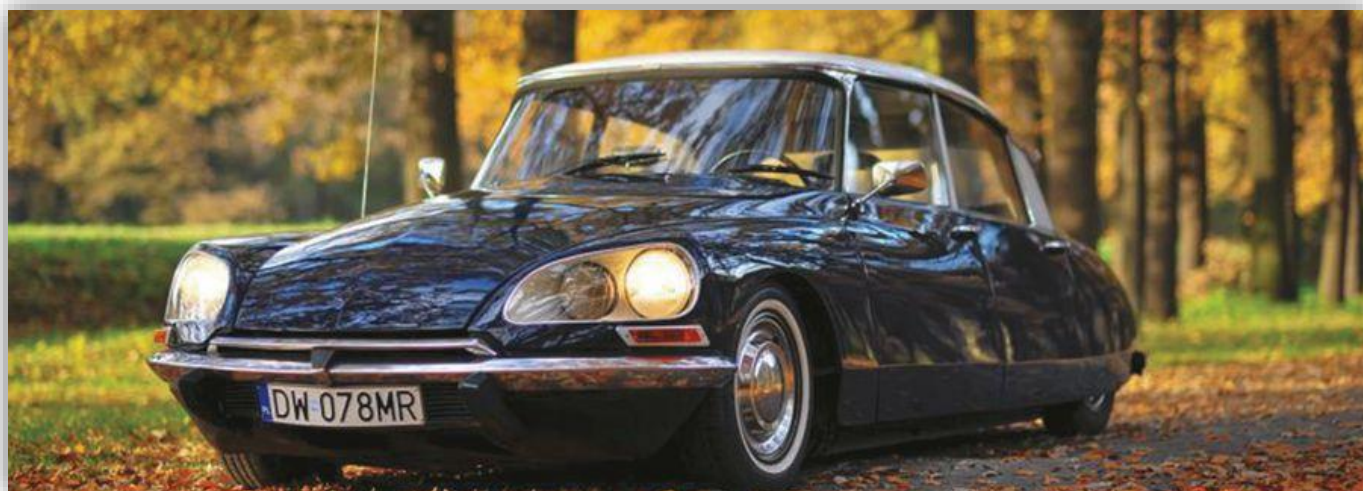
Andre Citroëns marknadsföringsförmåga var anmärkningsvärd, och hans användning av den storslagna gesten var oöverträffad. För den sjunde Paris Motor Show 1922, stavade ett flygplan företagets namn i skywriting som är synlig för miles. År 1925 användes 250 000 glödlampor och 375 mil ledningar för att stava namnet "CITROËN" på Eiffeltornet - säkert den största reklam som världen någonsin sett.



Den främre änden av Traction Avant 15-Six var låg och bred, med ett kromat galler med djärv ledning.

1934 visade Citroën vägen till framtiden med det revolutionära Traction Avant. Andra biltillverkare hade dabbat i framhjulsdraft; Lancia hade framställt en enhet med karosserier och dispenserat med det separata chassit; ännu andra hade experimenterat med oberoende torsionsstångsupphängning och vindfuskdesign. Men ingen hade kombinerat alla dessa idéer i en massproduktionsbil före Citroën.

Traktionen drivs av en inline fyrcylinder, längsgående monterad bakom växellådan, där den bidrog till en utmärkt viktbalans framifrån och ett lågt tyngdpunkt. Enhetens kropp var stark, styv och mycket lättare än konstruktionen på ram-på-ramen och red på torsionsstänger fram och bak. Jämfört med samtidens andra bilar, erbjöd det anmärkningsvärd hantering och en bekväm körning.



För modellåret 1968 omyllades DS och ID; ingår var en helt ombyggd frontänd med fyra täckta strålkastare, varav två svängde med framhjulen. Arbetet gjordes av Robert Opron, som också skulle utforma SM-kupén 1970.



DS21, som lanserades hösten 1969, var den första franska produktionsbilen med elektronisk bränsleinsprutning. Under tre modellår byggdes 41 805.

Mycket av krediten för att väcka Andre Citroëns vision för dragkraften till liv tillhör Andre Lefebvre, en flygingenjör som arbetat för Avions Voisin och, kort, Renault innan han gick med i Citroën. Styling var av Flaminio Bertoni, en italiensk designer som hade kommit till Citroën bara två år tidigare. Traktionens design kom samman på bara några månader, med bilen som debuterade innan förvånade folkmassor vid Paris Motor Show i april 1934.

Tyvärr för Citroën var timingen dålig. Världsekonomin återhämtade sig fortfarande från det stora depressionen, medan närmare hemmet hade Andre Citroën valt detta ögonblick att bygga om sin fabrik. Kostnaderna var helt enkelt för mycket att bära. Citroën, Europas främsta biltillverkare, var konkurs och på randen av kollaps. På begäran av den franska regeringen tog Citroëns största borgenär däcktillverkaren Michelin kontroll över företaget. Andre Citroën skulle leva bara ett år till och ge efter för magcancer 1935.



GS dök upp 1970. Drivs av en 1 015 cc luftkyld platt-fyra som kör framhjulen, den innehöll aerodynamisk styling och hydropneumatisk fjädring.

Lyckligtvis för biltillverkarens förmågor var Pierre Michelin och hans assistent, Pierre Boulanger, troende i dragkraften. Under Michelin kom Citroëns kostnader under kontroll och Traction Avant fördes till förfall. Produktionen av dragkraften fortsatte fram till 1957, och satte rekord för livslängden, med fyra- och sexcylindriga versioner inbyggda i olika stilar.

Citroëns nästa genombrott var 2CV. Återigen skulle Boulanger hyrde en av Andre Citroëns idéer till förverkligande. Produkten från *Toute Petite Voiture*- projektet (Very Small Car), 2CV, var en rullande paradox, ett fordon som uppnådde extrem effektivitet genom vågad teknik. Det var inte bara en krympt stor bil, utan något helt nytt. Billigt att bygga, lätt att köra, pålitligt, bekvämt och mångsidigt, det var ett mästerverk av kreativt tänkande.



2CV Charleston, med sina tvåfärgade färger och runda strålkastare, introducerades som en begränsad serie 1980, men blev en produktionsmodell året efter.



Flaggskeppets SM-kupé, som startades 1970, stoltserade med en 2 670 cc Maserati V-6 och en hydropneumatisk fjädring.

Grunden för 2CV var ett stål-sandwichgolv med en H-ram. Karosspanelerna var tillverkade av lättviktsstål. Motorn, en horisontellt motsatt, luftkyld tvåcylinder, var av en mycket avancerad design med förbränningseffektivitet det övergripande målet. Precis som med Traction Avant användes framhjulsdraft. Genom smart materialanvändning - till exempel bagagerumslocket av vaxad duk - vägde prototyperna mindre än 1 000 pund.

Fabriken var redo för produktion när utbrottet av andra världskriget tvingade 2CV att läggas i viloläge. Det var först oktober 1948, nästan tre och ett halvt år efter överlämnandet av Nazi-Tyskland till de allierade styrkorna, att bilen skulle placeras framför köpare.



SM innehöll DIRAVI, ett fulldrivet styrsystem med hastighetsvariabel assistans och driven centrering. Coupén kunde toppa 130 mph.

Inte alla blev förälskade i Bertonis design i sikte, men folkmassorna kände igen bilens praktiska. Det var det perfekta svaret för Europas omedelbara efterkrigstidens behov. Opretentiös och smart på ett sätt som få bilar någonsin har varit, 2CV hade en bred överklagande som den fortfarande åtnjuter i dag.



Drivs av en luftkyld tvilling på 602 cm och Ami 6 var tänkt att fylla det stora marknadsgapet mellan 2CV, DS och ID. Det producerades mellan 1961 och 1971.

2CV skulle förbli i produktion fram till 1990, med en häpnadsväckande 5 114 920 exemplar byggda. Det utsattes för kontinuerlig utveckling, och under de senaste åren av dess produktionsliv erbjöds det i ett svimlande utbud av specialmodeller - bilekvivalenten för upprepade resor till Ungdomens fontän.

Med det nya decenniet på 1950-talet kom ännu en legend: DS. Efterträdaren till Traction, DS gifte sig med Bertons fantastiska linjer med en mängd tekniska innovationer. Det är ingen överdrift att säga att detta var världens mest avancerade bil, och folkmassorna på Paris Salon 1955 visste det. Inom 45 minuter togs 749 order; i slutet av dagen uppgick antalet till 12 000.



Stylist Robert Opron ansåg enligt uppgift att Ami var hans favoritdesign. Den upphöjda bakrutan ger plats för passagerare på baksätet och generös tillgång till bagagerummet.



GS Club var en mellanklassmodell, slitsad ovanför G-specialbasen och under GS X-sporten och GS Pallas lyxmodeller. Cirka 1,9 miljoner exemplar på GS byggdes.

Så mycket om DS var roman. Strukturen var en underram och ett underkabin, på vilket icke-stressade karosspaneler bultades. Aluminiumhuven och plasttaket sparar vikt. Upphängningen höll den största överraskningen av alla: ett hydropneumatiskt system under tryck på alla fyra hjulen, det gav en magisk mattapptur över de värsta vägarna. Högtrycks-hydrauliken styrde styrningen, bromsarna och växeln. Skivbromsar monterades inombordet framför, en första i en volymproduktionsbil. Instrumentpanelen borstade med en mängd rymdåldersplast. Endast den fyrcylindriga OHV-motorn, som till stor del ärvdes från Traction, kunde kallas ortodox.

Två av DS: s mest anmärkningsvärda funktioner, det hydropneumatiska upphängnings-systemet och enstaka ratt, skulle förbli Citroëns kännetecken i decennier framöver. D-serien stannade i produktion i 20 år, genomgick kontinuerlig mekanisk förfining och en fullständig omdesign av frontend, med tillstånd av stylisten Robert Opron. Mer än 1,3 miljoner skulle byggas.

Så spektakulärt som det var hade DS skapat ett problem för Citroën. Det fanns nu ett ännu större klyftor mellan sin topp-of-the-line bil och dess grundläggande 2CV, de enda två modellerna i sortimentet. Det som behövdes var något på mellangrunden, en lovande marknad som Citroëns franska rivaler började utforska. Svaret var lanseringen av Ami 6 1961.

Även om den delade sitt syskons mekaniska underlag, inklusive den luftkylda tvåcylindriga motorn, var Ami 6 mycket mer än en 2CV med tuffare säten. Kroppen, enligt uppgift Bertonis favorit bland sina mönster, var av en mer traditionell tre-låddesign, men med ett bakre fönster som gav bakre passagerare mer utrymme. Instrumentpanelen efterliknade härligt D-serien. Det var ett distinkt, elegant paket som också var överkomligt. Ami, genom sina Ami 8- och Ami Super-derivat, stannade i produktion fram till 1979.

Det var en extern utmaning som ledde till introduktionen av Citroëns nästa modell, Dyane. Framhjulsdrift Renault 4 från 1961 representerade ett allvarligt hot mot försäljningen av 2CV; de fyra återspeglade ånden i åldern bättre än den strama Deux Chevaux efter kriget, samtidigt som den var lika mångsidig och ekonomisk. Dyane som introducerades 1967 slit-sade in i lineupen ovanför 2CV och under Ami. Mer än en miljon hittade köpare när Dyane-produktionen slutade 1987 - även om denna nya och förbättrade 2CV inte lyckades överleva originalet.



En uppdaterad version av 2CV, Dyane drevs av en 425-cc platt-tvillingmotor. Mer än 1,4 miljoner av de fyra dörrars luckorna byggdes mellan 1967 och 1983.

Även när dessa blygsamma sedans var under utveckling, fanns det rörelser av intresse för ett fordon som skulle utnyttja kronan för teknologiskt och stilledarskap för Citroën, och faktiskt för hela Frankrike, precis som DS hade gjort år tidigare. Denna enhet blev fullständigt förverkligad i SM: s upprörande form, som uppenbarades för världen vid Göteborgsutställningen 1970.

SM var en *grande routière* för en ny tid, och föddes av alliansen 1968 mellan Citroën och Maserati. Citroën skulle äntligen ha en motor med mer än effektivitet att skryta med; Maserati V-6 var en 2,7-liters kraftfull kraftverk med fyra kam som satt Citroëns flaggskepp fast i superbilens territorium.

SM lånade DS: s hydropneumatiska upphängningssystem, anpassat för sportbilsspecifikationer. Till detta sattes ett fulldrivet styrsystem med hastighetskänslig variabel assist. Bilens fängslande linjer, en bred airfolie framtill, avsmalnande till en smal, smal svans, ritades av Opron. SM väldigt komplicerat och lika dyrt som en Cadillac Eldorado var SM inte för alla. Det är ändå rättvist att säga att dess inverkan långt överskred de 12 292 som såldes i slutet av produktionen 1975.



DS Pallas-versionen erbjöd speciell yttre trim och en mer lyxig interiör med möjlighet till lädersäten. Detta exempel är en DS21, byggd från 1966 till 1972.

Föreställ dig att SM: s geni hålls in i en mellanstora familjesedan, så kommer du att ha GS. GS presenterades precis samma år som den här världen-flaggskeppskupén, GS var en helt ny design som erbjöd massorna den senaste tekniken. Den innehöll en lågmonterad, platt-fyra motor som kör framhjulen, hydropneumatisk fjädring, fyrhjuliga skivbromsar och en bekväm interiör som gav mer än en förbipasserande nick till säkerheten. Allt detta var klädd i en stram, stilig kropp som använde avancerad aerodynamik.

GS och dess fem-dörrens efterföljare, GSA, förblev i produktion i 16 år, med 478 292 byggda exempel. Citroën var naturligtvis involverad i utvecklingen av Wankels rotationsmotor genom sitt Comotor-joint venture med NSU, och en tvillingrotor GS producerades mellan 1973 och 1975, med någonstans mellan 800 och 900 sålda.

Med DS till slut närmar sig pension, Citroën planerade att arbeta med att ersätta. CX, som lanserades 1974, hade en tuff handling att följa, men den blev mycket mer inflytelserik än

dess bländande föregångare, en banbrytande, stor fyra-dörrars fastback-design som andra biltillverkare snart skulle kopiera. Fortfarande med hydropneumatisk fjädring uppnådde CX en anmärkningsvärt låg dragkoefficient.



Efter att ha lyckats med DS 1974 var CX, med hydropneumatisk fjädring och en tvärmonterad 1 985 cc fyrcylinder som drev framhjulen. Drygt 1 miljon byggdes.

Citroën spenderade miljoner på en ny fabrik för CX. Detta, i kombination med vaklande försäljning och ökande skuld, satte företagets framtid i fara. Peugeot köpte nästan 40 procent av Citroën 1974 och tog fullt ägande 1976 och skapade Groupe Peugeot Société Anonyme eller PSA-gruppen. 1974 skulle också vara året som Citroën drog sig tillbaka från den amerikanska marknaden, med hänvisning till amerikanska designregler.



Visa, producerat från 1978 till 1988, erbjöds med antingen Citroëns 652 cc platt-tvilling eller, som med Visa II E, Peugeots 1.124 cc, OHC, alllegerad fyrcylinder.

Den första produkten från det nyligen sammanslagna företaget som bär de dubbla chevronerna var LN, en badge-konstruerad Peugeot 104 sub-kompakt som drivs av den platta tvillingen i 2CV. Mer framgångsrikt var Visa 1978, en efterträdare till Dyane som byggdes på Peugeot 104 floorpan. Det skryttade med modern, mycket aerodynamisk styling och en avant garde-inredning och drevs av en uttråkad version av den gamla platt-tvillingen.

Efterträdaren till GS, BX, var den nästa som kom, 1982. En sann produkt av PSA-fusionen, den utformades inte i hus, utan av Carrozzeria Bertone, i det hopfällbara pappersläget som var så populärt vid den tiden. De plana två- och fyrcylindriga motorerna som Citroën hade förlit sig på var borta, vilket gjorde plats för vattenkylda inline-fyra designade av Peugeot. Citroëns kreativitet tog sig fortfarande in i blandningen - BX förlitade sig på en plasthuva, lucka och stötfångare för att spara vikt och integrerade fortfarande det varumärkeshydropneumatiska upphängningen. Över 12 års produktion byggdes 2 315 739 BX-bilar.

AX, en liten lucka med tre och fem dörrar som debuterade 1986 var en ännu mer ortodox design. Som härstammar från en företagsplattform, med en tvärmonterad inline-fyra som kör framhjulen, kunde AX inte kallas markbrytare. Men det var tillräckligt bra för att sälja bra, med 2.424.808 exemplar sålda under sina 13 år.

Skulle detta vara Citroëns framtid under PSA:s regel, att följa trender i vinstens namn och vända ryggen på konstnärskap? Inte helt. 1989 kom en stor sedan med tillräckligt med teknisk innovation och haute-couture-stil för att locka de troende: XM.



Tillverkat från 1989 till 2000 erbjöds flaggskeppet XM med en mängd olika gas- och dieselmotorer, elektroniskt styrd hydropneumatisk fjädring och styling av Carrozzeria Bertone.

Exekutivklass XM hade, liksom sina föregångare, DS och CX, hydropneumatisk upphängning. Nu kallat Hydractive, gjordes det ännu mer sofistikerat med införlivandet av elektroniska sensorer. Även som sina föregångare, innehöll den fängslande styling, med ett växthus sammansatt av inte mindre än 13 glasbitar och en remskydd som fick SM att tänka på. En låg mejsel av näsan och en avsmalnande bakre del som också kallas att tänka på den andra världskupén.

XM var en tour de force, och European Car of the Year-väljarna svarade genom att ge Citroëns nya flaggskepp sitt topppris 1990. Mellan 1989 och 2000 byggdes 333 775 XM.

XM fick notera att trots förändrade tider och företagets egna ekonomiska stigningar och fall förblev drivkraften för Andre Citroëns ursprungliga vision. Han var inte rädd att leda och visade tro på sin tekniska kompetens och Citroën seglade vidare för att fira sin egen hundraårsjubileum.

10. Duett är bilen som klarar allt!

Publicerad 23 maj Text Fredrik Nyblad

Arbetare i veckan och fritidsfrämjare på helgen, Volvo Duett ställde alltid upp. Kolla in Klassikers samling med reklamfilmer



FILM: <https://youtu.be/uhph9i05sAE>

Läs mer om:

[Duett en français](#)

[Volvo Duett gick på export till en rad länder, bland annat Frankrike. Vi frossar i franskt reklammaterial.](#)

[Volvo PV & Duett – ny samlarutgåva!](#)

[En av Sveriges viktigaste bilmodeller – vi har samlat de bästa Klassikerartiklarna om framgångssymbolen, exportsuccén, rallyjärnet, familjebilen, laståsnan, arbetsvagnen, sportredskapet och folkhemsfavoriterna Volvo PV och Duett. Häng med hela vägen från PV444-premiären 1944 till nedläggningen av P210 först 25 år senare. Resor, renoveringar, modellguider, historiska dokument och mycket annat! Säljs endast genom Klassiker i vår webbshop.](#)

[Volvo PV445 1957 – kan den bli Årets Klassiker?](#)

[Nobelpriset, Oscarsgalan, Årets svensk – bah! Ingen utmärkelse smäller lika högt som Årets Klassiker. Nu är det dags för dig som läser Klassiker att utse vinnaren 2020. Tolv värdiga kandidater ställer upp sig på rad. Alla som är med och röstar är med i utlottningen av fantastiska priser som verktygsvagnar och tio årsprenumerationer! Här är kandidat nummer 1! 4](#)

11. Klassiskt bilmärken: Iso

Publicerad 23 september 2011

Iso Grifo var en formidabel italiensk supersportvagn, nästan innan uttrycket fanns, laddad med sjulitersmotor och ett lömskt utseende. Historien bakom bilen började mer blygsamt, nämligen med kylskåp och bubbelbilar.



Iso Grifo 7 Litri 1968–69

Efter andra världskrigets slut såg fabrikören Renzo Rivolta med oro på den tilltagande importen av kylskåp, såna som han själv tillverkade i Italien. Han beslöt att vidga vyerna och på Milano-salongen 1949 presenterade han en scooter kallad Furetto.

Kanske var det inte världens bästa lösning ty Vespan hade redan hunnit etablera sig. Efterfrågan var dock tillräcklig och signor Rivolta tog snart ytterligare ett steg. Han lät sin chefskonstruktör skapa ett rullande ägg med dörröppningen framtill.

Isetta kallades den lustiga skapelsen som snart kom att licenstillverkas av BMW och som sannolikt räddade det tyska märket undan konkurs. Isetta byggdes bara under några år i Italien men i Västtyskland av BMW ända fram till 1963.



Rivolta Varedo Concept 1962

Direkt påstridig

Låt oss anta att licenspengarna från BMW höll Renzo Rivolta vid gott mod – de räckte i alla fall till för att konstruera en riktig bil. Den kallades Iso Rivolta och presenterades på Genève-salongen våren 1962.

Istället för Isettans tvåcylindriga tvåtaktare hade den nya bilen en 5,4-liters Chevrolet Corvette-motor på 260 hästkrafter. Här satt man inte fast i gamla konventioner!

Rivolta-bilen var byggd på en plattformram byggd av ingenjere Giotto Bizzarrini. Den hade de Dion-bakaxel och skivbromsar både fram och bak med de bakre monterade inne vid differentialen, som hade diffspärr.

Karossen var ritad av den unge Giugiaro, som i början av 60-talet ännu arbetade för Carrozzeria Ghia. Vackra proportioner utan överdrifter karakteriserade bilen som var i produktion fram till 1970 då 797 exemplar hunnit byggas.



Grifo A3/C Prototype 1963

Om Iso Rivolta var nedtonad i formerna så var nästa modell, presenterad hösten 1963, direkt påstridig. Aggressiv nos, exponerade avgasrör som letade sig ut från skärmsidorna, bred rostfri B-stolpe, smällfeta däck på lättmetallfälgar och ett vackert sluttande bakparti.

Iso A3/L Grifo kallades den nya GT-vagnen som av tillverkaren påstods vara världens snabbaste seriebyggda bil. I förgasaruutförande gav Corvette-motorn 340 hästar och det var enormt mycket för sin tid. Ännu bättre var det med insprutning: 375 hk!



Grifo A3/C Corsa 1963–65



Grifo 7 Litri 1968–69

Iso Grifo byggdes under årens lopp i flera versioner bland annat som rena tävlingsvagnar. En Iso Grifo kom nia totalt i 24-timmarsloppet vid Le Mans 1965, en verklig prestation med tanke på sällskapet, Ferrari 275 GTB och Porsche 904.

Sjulitersversionen gav drygt 400 hästar och hade en rektangulär luftbox ovanpå motorhuv. Inte snyggt men stöddigt.



Fidia S4 1967–69

Bara minnen kvar

1967 lanserades märkets första fyrdörrarsbil, Fidia, men tillverkningen kom igång först två år senare. Fidia var på många sätt en maffig bil men ändå ingen vinnare. Bara 192 exemplar kom att byggas.



Lele 1969–74

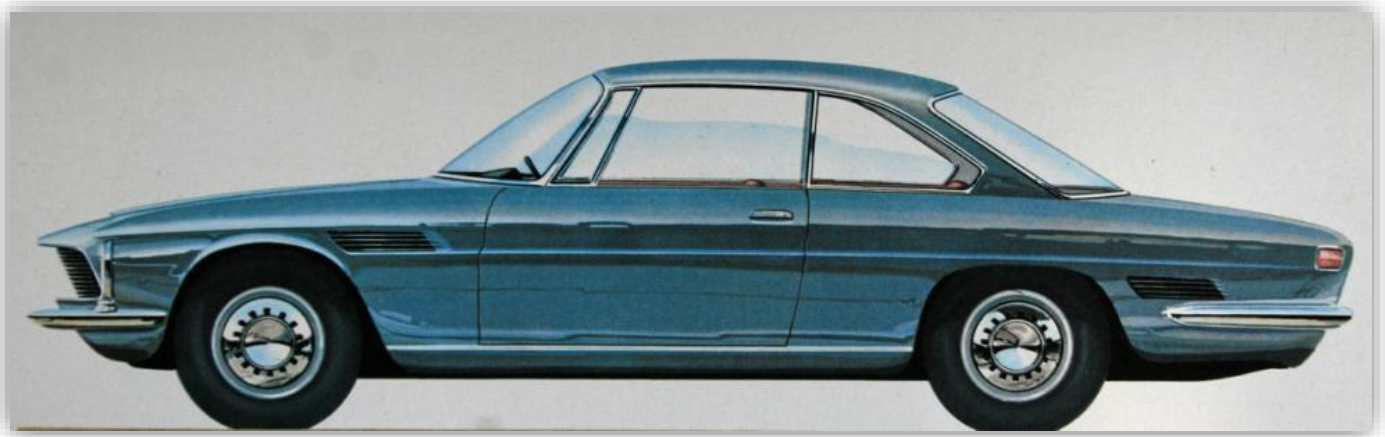
Iso presenterade 1969 ännu en modell. Den kallades Lele och var en tämligen praktisk fyrsitsig coupé vars kaross ritats av Bertone. Men det var efter den begåvade Giugiaros tid hos firman och Lele är ingen höjdare i italiensk formgivning.

Grifo måste betraktas som märkets höjdpunkt. 414 ex byggdes varav 90 stycken med sju-litersmotor. En bit in på 70-talet blev det svårt för Iso att köpa Chevrolet-motorer. Man tvingades därför gå över till de mer lättillgängliga Cleveland-motorerna från Ford, såna som satt i Mustang Mach 1.

Bränslekrisen 1973–74 förefaller ha blivit Isos fall, liksom kollegan Monteverdis. Efter 1 720 bilar upphörde tillverkningen och det enda som återstår av bilfabriken är minnen och en park uppkallad efter Renzo Rivolta.



Tidiga Rivolta-coupéer levererades med stålekerfälgar. Det kan förefalla ålderdomligt men faktum är att de första Ford GT40, racersportvagnen, rullade på ekerfälgar av den här traditionella typen.



Giorgietto Giugiaros egen teckning av Iso Rivolta. Lustigt nog ser bilen bättre ut i verkligheten än i designerns illustration. Tydligt tänkte sig Giugiaro bilen med plåtfälgar och navkapslar.

Feber

12. Top Gear Sverige har premiär den 15 juni

AV BOBBY GREEN 2020-05-28 KL 10:20

Tillägnas Adam Alsing



I höstas fick vi reda på att det skulle komma en svensk version av Top Gear. Programmet skulle ledas av Markoolio, Tony Rickardsson och Adam Alsing. För lite mer än en månad sedan nåddes vi av det tragiska beskedet att Adam gått bort i sviterna av covid-19. Hur det skulle bli med programmet var oklart, men nu har man i samråd med hans familj bestämt att det kommer att sändas och att det tillägnas honom. Premiär blir den 15 juni på Dplay.

SLUT