

Corvette Collector Edition (C3) 1982

MOTORNYTT
Föregående

fredag 5 juni
onsdag 3 juni

1. Nya regler för körkort och besiktning i coronakrisen
2. Nybilsregistreringen rasade till hälften i maj
3. Så många Ferrari köpte vi under coronakrisen
4. Tröga starten för Mercedes el-suv - långt efter konkurrenterna
5. Audi utvecklar ny självkörande bil
6. Alfa planerar att lansera elbil 2022
7. Nya BMW 4-serie avslöjad – med massiva grillen
8. BMW 6-serie GT facelift – hakar på 5-serie
9. Ford bygger elbil på Volkswagens plattform MEB
10. Hoppa in i förarsätet på en Hummer H1
11. Honda-museum visar upp NSX från 1990
12. Provkörning av Volkswagen Beetle RSi 3,2 FSI VR6 4Motion
13. Volvos första sexdörrarsbil
14. Toppola på amerikanska
15. Motorfolkets svårigheter
16. Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke
17. Klassiskt bilmärke: Amilcar

1. Nya regler för körkort och besiktning i coronakrisen

Publicerad 2020-06-01 14:32

Detta gäller för dig som bilägare.



På grund av coronakrisen har EU tagit beslut om att tillfälligt ändra vissa regler som omfattar bilägare.

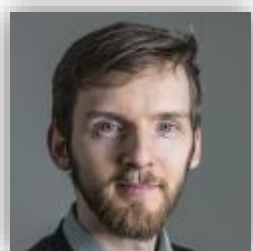
Först ut är nyheten att giltighetstiden för alla körkort som går ut under perioden 1 februari 2020 till 31 augusti 2020 automatiskt förlängs med sju månader från det datum behörigheten annars skulle gått ut.

Den här nyheten gäller dock bara körkortet som så kallad behörighetshandling, inte som id-handling om ordinarie giltighetstid har gått ut.

En annan nyhet är att bilar som skulle ha besiktigats under samma period (1 februari till 31 augusti 2020) kan besiktigas senare – dock senast sju månader efter det ursprungliga datumet.

”Syftet är att mildra covid-19-pandemins effekter på transportområdet och att säkerställa att nödvändiga transporter kan fortgå”, skriver Transportstyrelsen i ett pressmeddelande.

– Transportsektorn har drabbats hårt av coronakrisen och därför är det positivt att EU gemensamt mildrar effekterna av krisen för enskilda och företag, säger infrazstrukturmister Tomas Eneroth (S).



Erik Söderholm



2. Nybilsregistreringen rasade till hälften i maj

2020-06-01

Halva den svenska nybilsförsäljningen försvann i maj, visar nya siffror från Bil Sweden. Laddbara bilar fortsätter att öka. – Vi har lagt fram ett förslag för att kickstarta bilmärknaden, säger vd Mattias Bergman.



Effekterna av Coronautbrottet fortsätter att ha en kraftigt negativ påverkan på fordonsmarknaden. I maj minskade nyregistreringarna av personbilar med 50 procent och lätta lastbilar minskade med 51 procent. Nedgången i maj förstärktes av att det var två färre registreringsdagar jämfört med maj förra året, vilket motsvarar ca tio procent färre registreringar.

Hittills i år har personbilsregistreringarna minskat med 26 procent och lätta lastbilar har minskat med 44 procent.

-För att bryta den negativa utvecklingen och få en kick-start av marknaden så snart som möjligt har BIL Sweden lagt fram ett förslag till en grön omställning av fordonsmarknaden. Ett viktigt besked som vi väntar på är att regeringen förlänger nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, bränslecellsbilar, laddhybrider och gasbilar, säger Mattias Bergman, VD på BIL Sweden.

BIL Sweden föreslår ett kick-start paket genom en grön omställning

– Fordonsbranschen, som är en viktig motor i svensk ekonomi, är en av de branscher som har drabbats hårt av coronavirusets framfart. BIL Sweden har lagt fram ett förslag till att kick-starta Sverige genom en grön omställning i fordonsbranschen. Nu pågår en bra dialog med regeringen om detta förslag. En viktig åtgärd i kick-start programmet är att regeringen snarast lämnar besked om att nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, bränslecellsbilar, laddhybrider och gasbilar förlängs från årsskiftet.



– För personbilar och lätta lastbilar av tillverkningsår 2005 och äldre föreslår vi att det införs en tillfällig skrotningsersättning på 5 000 kronor utan krav på köp av nyare bil. För att påskynda den gröna omställningen föreslår vi även att skrotningsersättningen kan utgå med upp till 25 000 kronor vid köp av en ny bil som ligger i linje med Bonus-malussystemets kriterier, fortsätter Mattias Bergman.

Andelen laddbara bilar mer än fördubblades i maj

– Andelen laddbara bilar av de totala nyregistreringarna var 21,6 procent i maj, vilket är mer än en fördubbling jämfört med maj förra året då andelen var nio procent. Hittills i år är andelen laddbara bilar 25,9 procent jämfört med 11,6 procent samma period förra året.

Relaterade artiklar

[Tvärnit för nya bilar i Sverige i april](#)

[Rusning efter nybilar före skattechocken](#)

[Trots corona: Så många nybilar rullade ut på vägarna i Sverige](#)

["Bonus malus har gett KIA ett extra lyft"](#)

[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"](#)

Redaktören byttil



3. Så många Ferrari köpte vi under coronakrisen

Redaktören bytbil

2020-06-02

Bilförsäljningen har minskat med en fjärdedel och i maj var tappet hela 50 procent. Trots coronakrisen köpte vi fler Porschar och 20 Ferrari och 10 Lamborghini nyregistrerade.



Här är 10 spaningar från en svensk bilmärknad som är upp och ned i pandemin.

Volvo säljer flest dieslbilar

Dominanten Volvo är ohotad etta på dieseltronen i Sverige. Men varannan dieslbil har försvunnit när de laddbara bilarna ökar kraftigt. För tjänstebilsförare är det numera laddhybrider som är mest eftertraktade.

Rusning efter laddbara bilar

Hittills i år är andelen laddbara bilar 25,9 procent jämfört med 11,6 procent samma period förra året. En effekt av den ökade andelen laddbara bilar är att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar minskat med 15 procent hittills i år jämfört med samma period ifjol.

Porsche ökar trots krisen

Att coronakrisen slagit ut den svenska ekonomin verkar lite överdrivet. I alla fall om vi tittar på försäljningen av nya Porsche-bilar. Hittills i år har 845 nya Porschar registrerats. Det är en uppgång med sju procent mot 2019, trots corona, och trots bonus-malusskatt med WLTP-effekt.

Jättetapp för Volkswagen Golf

Volkswagen Golf har kommit med en ny modell – ändå minskar modellen mer än den fallande bilmaknaden i stort. Och vi som trodde att det skulle bli Sveriges mest sålda bil i år, helt fel. Modellen har tappat 42 procent i år och fallit till plats sju på registreringstoppen. Volkswagen har drabbats av problem med nya Golfen och nu är bilen till och med leveransstoppad på grund av programvarustrul.

XC40 går mot strömmen

Att öka med 43 procent när en krisande marknad faller med 26 procent är starkt. Volvo XC40 har fått ett verkligt genombrott på den svenska bilmaknaden i år och är nu Sveriges fjärde mest sålda bilmodell och på väg att gå om Volvo V90.

Årets elektriska raket

Audi e-tron är den stora vinnaren på elbilsmaknaden hittills. Bilen ökar från 195 sålda bilar till 855 hittills i år. En nätt uppgång med 338 procent. Men så har Audi också haft flera osannolikt förmånliga kampanjer både på privatleasing och tjänstebilar.

Volvo etta på laddbart

Efter att ha varit hopplöst på efterkälken i fjol och ha haft svårt att leverera bilar har Volvo fått fart på sin tillverkning av laddhybrider. V60 Laddhybrid är den mest sålda laddhybriden i år efter att ha ökat försäljningen med 154 procent.

Tesla Model 3 mest sålda elbilen

Model 3 fortsätter att vara Sveriges populäraste elbil. Hittills har 1394 exemplar rullat ut i Sverige, en viss nedgång mot ifjol. Men Teslas leveranser är svåra att räkna på.

Bentley Bentayga säljer trots krisen

Två Bentayga har rullat ut ur nybilshallarna i år trots coronakrisen. En av de var laddhybrid. Förra året såldes inte en enda ny Bentley Bentayga under motsvarande period.

Ferrari tappade 10 bilar i Sverige

Coronakrisen har varit motig för Ferrari då fabriken stått still i flera månader. Det syns också på den svenska registreringsstatistiken för den italienska sportbilen. Ferrari tappade från 30 bilar till 20 sålda bilar under årets fem första månader. Konkurrenten Lamborghini lyckades sälja 10 bilar.



4. Tröga starten för Mercedes el-suv - långt efter konkurrenterna

Redaktören bytbil 2020-06-01

397 sålda bilar i fjol och 276 stycken hittills i år.



Det går minst sagt trögt för Mercedes nya lyxiga elbil EQC i hemlandet Tyskland.

”Kom bilen för sent ut på marknaden? Eller räcker den inte till i kampen mot Tesla och Audi e-tron?” undrar nu sajten Teslarati.

Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC var den tyska tillverkarens första bidrag i kampen mot Tesla, Audi och Jaguar. En eldriven suv där byggarkitekturen har lånats från mellanklass-suven GLC men anpassningen till elbil är total.

”EQC utstrålar en fascinerande kombination av renhet, lugn och innovation. Den förkroppsligar det nya designspråket som förmedlar progressiv lyx” förklarade Mercedes stolt vid lanseringen.

Men när modellen hamnade hos bilhandlarna i hemlandet Tyskland var mottagandet minst sagt ljumt, rapporterar sajten Telsarati.

Under senare delen av 2019 såldes enbart 397 bilar i hela Tyskland – och under årets fyra första månader futtiga 276 exemplar.

Visst, coronapandemin stängde ner i princip all bilhandel, men Teslarati menar att både Tesla och Audi klarat sig ganska bra i Tyskland det senaste året: 8 700 Tesla Model 3 och 4.000 Audi e-tron har sålts de senaste 12 månaderna.



I Sverige är försäljningen lika trög, med bara 122 sålda EQC hittills i år (och konkurrenten Audi har sålt 785 e-tron efter flera stora kampanjer).

Recensionerna av EQC har varit ganska bra, om än inte översvallande positiva. "Övertygande bekväm och jämfört med konkurrenter som Audi e-tron och Jaguar I-Pace är Mercedes EQC klart billigast" skrev Teknikens Värld i sitt test för ett år sedan.

Sajten Teslarati (som förstås har ett extra gott öga till Tesla) undrar:

"Kom bilen för sent ut på marknaden? Eller räcker den inte till i kampen mot Tesla och Audi e-tron?"

I Tyskland kostar EQC ca 600 000 kronor i grundutförande. Här i Sverige är det svårt att få tag på ett exemplar under 800 000 kr.

[Här](#) ser du några av bilarna som säljs av [svenska bilhandlare](#) just nu, och de flesta exemplar levereras inte förrän under sensommaren.

I januari i år gjorde motorjournalisten Mat Watson ett räckviddtest på några av de mest profilerade elbilarna. Då slutade testet med ett inte alltför smickrande resultat för EQC, som bara nådde 75 procent av den officiella räckvidden.

Här kan du läsa om [testet](#):

Topplistan såg ut så här:

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. Tesla Model 3 Long Range: | 43 mil (78 proc av officiell räckvidd) |
| 2. Kia e-Niro: | 41 mil (90 proc av officiell räckvidd) |
| Jaguar I-Pace: | 36 mil (75 proc av officiell räckvidd) |
| Audi e-tron: | 33 mil (81 proc av officiell räckvidd) |
| Nissan Leaf: | 33 mil (87 proc av officiell räckvidd) |
| Mercedes EQC: | 31 mil (75 proc av officiell räckvidd) |



Fakta MERCEDES-BENZ EQC 400 4MATIC

Mått & Vikt

Längd:	476 cm
Bredd:	188 cm
Höjd:	162 cm
Hjulbas:	287 cm
Tomvikt:	2 425 kg
Max släpvikt:	1 800 kg

Motor & Drivlina

Motor:	2 asynkronmotorer
Max effekt:	408 hk
Max vridmoment:	765 Nm
Transmission:	Fast utväxling

Prestanda, Förbrukning & Miljö

Acc 0–100 km/h:	5,1 sekunder
Toppfart:	180 km/h
Förbr bl körn:	22,2 kWh/100 km
CO2-utsläpp:	0 g/km





5. Uppgifter: Audi utvecklar ny självkörande bil

Av Anders JS Nilsson, Publicerad 2020-06-02, 14:17

Audis vd har samlat ihop ett team som ska utveckla en självkörande bil. Anledningen? Audi ska åter bli ledande inom teknologi.



Audis koncept Aicon.

[Autonews](#) rapporterar att teamet kommer jobba med Artemis-projektet som Audi siktar på att få till marknaden 2024, en fullt digital passagerarbil som kapabel till högautomatiserad körning. Audis vd, Markus Duesmann, har valt ut Alex Hitzinger att leda projektet.

Potentiellt har projektet näst intill alla resurser och teknologi som Volkswagengruppen har tillgängligt eftersom Artemisteamet kommer ha en stor grad av frihet enligt Audi. Bilen kommer utformas för en ny affärsmodell som ska generera intäkter under användningen av fordonet.

Några detaljerom bilen har inte framkommit, men enligt uppgifter till Autonews verkar utseendet vara i närheten av Audis koncept Aicon, en lyxig sedan med nivå 5 självkörningsteknologi (helt självkörande) som visades upp på Frankfurts bilsalong 2017. Konceptet var ungefär lika stor som en Audi A8, hade ingen ratt, men ansågs vara för dyr att producera och sälja.

Namnet Artemis valdes av två anledningar, dels är det samma namn på NASAs program som ska sätta den första kvinnliga astronauten på månen 2024, samma år som Audis modell lanseras, samt Artemis (den grekiska guden) representerar jakt, en jakt där Audi siktar på att åter bli ledande inom teknologi.

Markus Duesmann blev vd för Audi den första april och jobbar med att återfå Audis rykte som teknologiska pionjärer, vilket under en tid inte så har varit fallet. Exempelvis Tesla har överskuggat Audi, men även biltillverkarens del i dieselgate har spelat in.

[Audi PB18 e-tron concept pekar ut elektrisk ersättare till R8 – får 775 hk](#)

6. Alfa planerar att lansera elbil 2022

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 2020-06-01, 14:15

Den italienska biltillverkaren förbereder att lansera sin första elektriska SUV och med den kommer förväntningar att vända en dålig försäljningstrend.



[Autocar](#) rapporterar att den elektriska suven kommer vara som en Audi Q2 storleksmässigt och lär vara viktig för Alfa Romeos framtida bilförsäljning.

Alfas moderbolag, Fiat Chrysler Automobiles, har legat efter i elektrifieringen av olika bilmodeller och därför kan sammanslagningen med elkunniga PSA-gruppen ge betydande fördelar.

För tillfället erbjuder inte Alfa Romeo några elbilsalternativ, men nästa år lanseras plugin-hybriden Tonale och tillsammans med den lilla elsuven kompletteras de av av nuvarande Giulia och Stelvio. Giulietta kommer pensioneras senare i år.

Den italienska biltillverkaren kommer lita på att de två mindre suvarna ser till så att Alfa når sitt försäljningsmål på 400.000 fordon per år. Företagets globala försäljningsstatistik för 2019 har inte släppts, men i Europa sålde de drygt 54.000 fordon, vilket var en minskning med 50 procent jämfört med året innan.

Laddhybrid drivlinan i Tonale kommer använda befintlig FCA-hårdvara som delas med Jeep Renegade förväntas, men det förväntas att den elektriska alfan får teknik som erhållits genom sammanslagningen med PSA. Elbilen kommer vara en version av PSA:s eCMP-plattform. Sju utsläppsfria modeller som lanseras nästa år baseras på just den plattformen.

"El kommer att vara förenlig med Alfa Romeos sportighet och använda elektriska motorer för prestanda. Vi ska försöka uppnå Alfa Romeo-kundernas förväntningar men också de kunder som letar efter komfort", säger en talesperson för Alfa Romeo till Autocar.

Talespersonen lade till att småbils-segmentet är den bästa lösningen för räckvidd och användbarhet. Alfa kommer även att efterlikna andra märken som lanserar elbilar genom att erbjuda artificiellt ljud till elbilarna.

7. Nya BMW 4-serie avslöjad – med massiva grillen

Publicerad 2020-06-01 10:49 text Erik Söderholm

De första bilderna på nya BMW 4-serie har dykt upp på nätet.



FILM: <https://youtu.be/Jks47GzfJvI>

BMW har inga planer på att tona ned den allt större grillen på nya modeller – snarare tvärt om. Det står klart sedan de första läckta bilderna på nya BMW 4-serie dykt upp på nätet.

Redan under tisdagen ska BMW officiellt visa upp [nya generationen 4-serie](#), som precis som tidigare ska bli en sportigare version av 3-serien med coupé- eller cabrioletkaross. Men redan nu har alltså de första bilderna på vad som verkar vara nya 4-serien publicerats på ett Instagramkonto.

Som vi kan se har BMW gjort verklighet av [konceptbilen Concept 4](#) som visades upp i september förra året och som bjöd på två enorma och vertikala ”BMW-njurar” i fronten.

Allt större grillar

BMW:s grillar har vuxit sig allt större de senaste åren, något som designavdelningen fått både beröm och kritik för. På 7-serien och nya suven X7 har grillen antagit extrema proportioner men BMW har gjort klart att jätTEGRILLARNA är här för att stanna.

– Alla som älskar BMW kommer vänja sig. Folk som klagar är oftast inte våra kunder, har designchefen Domagoj Dukec sagt i en [intervju med Autoblog](#).

BMW 4-serie bygger på märkets så kallade CLAR-plattform och kommer även som laddhybrid, även om den versionen förmodligen dröjer.

[Du kan läsa de första tekniska detaljerna om nya 4-serien här.](#)

8. BMW 6-serie GT facelift – hakar på 5-serie

1 juni 2020

BMW 6-serie Gran Turismo får ny grill och strålkastare i sommar, och en rad nyheter under skalet.



Lättast känner du igen uppdaterade 6-serie på att njurarna sitter samman och på de L-formade dagljusstrålkastarna (DRL). De adaptiva LED-strålkastare med kurvlysfunktion och automatiskt helljus är standard. I övrigt är karossen sig lik, och det kan ärligt talat svårt för en icke-invigd att se skillnad på bilarna före och efter denna "facelift".

Nytt är däremot att alla motorversioner bygger på 48 volt-system och mildhybridteknik. Den minsta motorn, 630i med tvåliters bensinfyra på 258 hästkrafter, drar i WLTP-cykeln 0,59-0,61 liter per mil. Snålt med tanke på storlek och tyngd. Toppfarten är 250 km/h och 0-100 km/h tar 6,5 sekunder.

6-seriens två bensinversioner, 630i (ej aktuell för Sverige) och 640i, får sällskap av tre dieselmotorer, 620d, 630d och 640d. Standard är Steptronic-lådan med åtta växlar. Precis som tidigare går det att beställa de sexcylindriga modellerna med fyrhjulsdrivning.

LÄS OCKSÅ: [BMW 5-serie facelift officiell](#)

De fyra dörrarna är ramlösa, taklutning sluttande och den stora bakluckan får en spoiler som reser sig automatiskt när hastigheten passerar 120 km/h. Finessen lär därmed inte utnyttjas så ofta av laglydiga, svenska BMW-kunder.

Invändigt hittar vi också ändringar. Huvudinstrumentet är digitalt och i mitten har den större 12,3 tums skärmen blivit standard. BMW:s navigationssystem är uppdaterat och online. Precis som i BMW 5-serie får 6-serie det nya "BMW Operating System 7". Men trots att det är alldeles nytt system så förstår röststyrningen fortfarande inte svenska. Ganska dåligt med tanke på hur långt konkurrenten från Stuttgart har kommit.

Marknadslanseringen äger rum i slutet av sommaren 2020. De svenska priserna är 669 600 kronor för 640i xDrive, 557 600 kronor för 620d xDrive, 653 600 kronor för 630d xDrive och 713 600 kronor för 640d xDrive.



[GALLERI](#)
[BMW 6-serie Gran Turismo facelift 2021](#)
[61 bilder](#)

Mikael Stjerna

9. Ford bygger elbil på Volkswagens plattform MEB

Publicerad 2020-06-01 13:03 text Maria Dahlin

Pickup och transportbilar finns också med i planerna, dessutom gemensam utveckling av självkörande teknik.



För lite mindre än ett år sedan offentliggjorde Ford och Volkswagen att de ämnade inleda [ett nytt samarbete](#). Nu har styrelsen i Volkswagen godkänt tre inledande projekt och det enda som återstår är några underskrifter innan de kan sjasättas.

Ford ska bygga en elbil för den europeiska marknaden baserad på Volkswagens plattform dedikerad elfordon, [MEB](#). Den är redan bas i Volkswagen I.D 3, [Skoda Enyaq](#) och Seat el-Born och snart sitter MEB också i en Ford.

Samarbetet innefattar också att Ford utvecklar en medelstor pickup till Volkswagen, som i sin tur ska ansvara för utvecklingen av ett leveransfordon för tätort och Ford tar på sig att planera en skåpbil i 1-tonsegmentet.

Volkswagen säger att ytterligare projekt kan följa. Volkswagen har sedan tidigare investerat i Argo AI, som är Fords utvecklingsenhet för självkörande bilar.

Relaterade artiklar

[VW och Ford i nytt samarbete](#)

[Ryggraden i Volkswagens elektriska framtid](#)

[Audis kommande elbilar – har du plattformskoll?](#)

[Provkörning: Skoda Enyaq \(2020\)](#)

Feber

10. Hoppa in i förarsätet på en Hummer H1

AV BOBBY GREEN 2020-06-01 KL 20:00

Kungen på vägen



FILM: https://youtu.be/iJO_ljXyCbQ

I början av 1992 lanserades Hummer H1 - en gatversion av det beprövade militärfordonet. Alla vet att Arnold haft en och igår såg jag faktiskt en med egna ögon på macken. Sjukt fet skapelse som inte liknar något annat på vägen. En SUV som äger alla andra suvar. Här får vi hänga med och få lite känsla över hur det är att köra en.

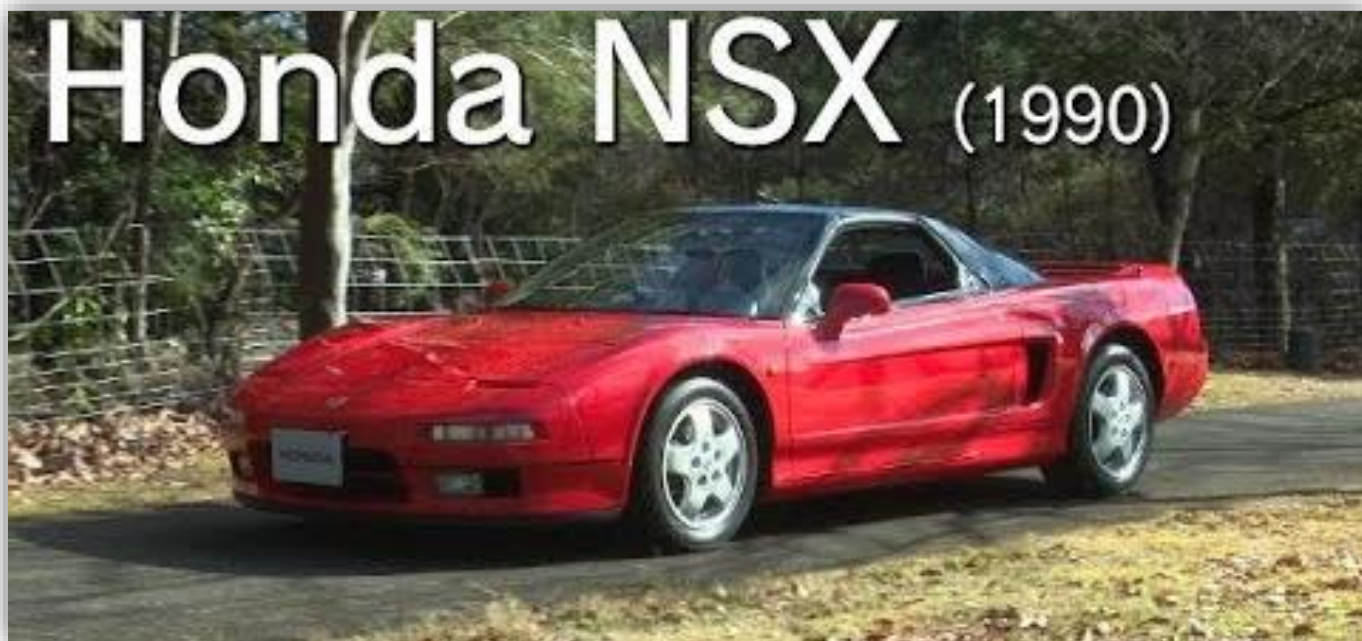


Feber

11. Honda-museum visar upp NSX från 1990

AV BOBBY GREEN 2020-06-01 KL 19:00

Ser ut som att den rullade ut från fabriken igår



FILM: <https://youtu.be/MG03YYGvUTo>

Honda Collection Hall visar här upp en Honda NSX från 1990 som de har. Bilen är som väntat i ett oerhört bra skick och det ser ut som att den rullade ut från fabriken igår. Det här är första generationen av NSX och den bjuder på en mittmonterad V6:a på 3,0 liter utan överladdning som ger runt 270 hästar. Till paketet kunde man få en fyrstegad automat eller manuell växellåda med fem eller sex steg som driver bakhjulen.



FILM: <https://youtu.be/wmbqwafA0Ek>

12. Provkörning av Volkswagen Beetle RSi 3,2 FSI VR6 4Motion

Hans Hedberg

31 maj 2020

När Volkswagen presenterade New Beetle strax före millennieskiftet deklarerade den företagets förnygringskur. Ett par år senare dök hetsporren RSi upp, tillverkad i endast 250 exemplar. En dyrgrip och raritet redan som ny. Vi plockar ut en av den handfull bilar som kom till Sverige på rejält spinn i halkigt göteborgsregn.



Konceptet skulle inte ha fått tillåtelse att lämna ritbordet om allt handlade om sunt förnuft och ren folktransport, så som grundtanken var med [ur-Folkvagnen](#). Men vid millennieskiftet var världen betydligt annorlunda. Efter börsras och nybildande inom många sektorer – bland annat bilindustrin – behövde publiken livas upp. Redan 1994 visades konceptbilen [Concept One](#) upp som mer än hälsade till forntiden och klassiska Typ 1.

Det var Volkswagens designstudio i Kalifornien under ledning av den amerikanska toppformgivarduon J Mays och Freeman Thomas som återskapade Bubblan i nydanande retrostil.

1997 kom produktionsbilen New Beetle, designansvaret att göra konceptbilen produktionsfärdig tilldelades [Peter Schreyer](#). Om namnet känns bekant har han lett koreanska Hyundai-Kia upp till nuvarande nivå sedan hans start borta i öster år 2006.

Visste du att...

Redan 1972 fanns "VW GT". Det var den Salzburg-baserade Volkswagen/Porsche-handlaren som hottade upp 1302 S Super med passande dekaltrim och effektrimmade 1600-motor (65 hk). Toppfarten var hela 145 km/h och "Efta-Bulle" accelererade 0-100 km/h på raska 16 sekunder. I likhet med Beetle RSi var alla VW GT silverfärgade och produktionen låg, endast 210 exemplar.

Men det var inte stopp där. Motorsportdivisionen hemma i Tyskland – "Volkswagen Racing" – fick order om att pumpa upp Ny-Bubblan ytterligare. Modellår 2002 presenterades så Beetle RSi 3,2 FSI VR6 4Motion – kär bil har långt modellnamn. Och hög prislapp – maffiga RSi kostade mastiga 610 000 kronor som ny! Endast 250 exemplar bestämdes det skulle tillverkas under knappt två år. Samtliga bilar fick en liten stålplåt med sitt specifika serienummer inne i kupén.

Provbilen på bilderna har nummer 127/250 instansat, har endast haft två ägare och rullat knappt 6 000 mil, nybilskänslan är ruggigt närvarande. Liksom de flesta tillverkade Beetle RSi lever probbilen ett stillsamt liv i en större bilsamling, ömt omvårdad av sin ägare. Men modellen är så långt ifrån ett stillastående museiobjekt man kan komma.

De räcker med att spana in den jämfört med standardvarianten åtta centimeter breddade karossen som precis täcker de nio tum breda och 18 tum höga 16-ekrade aluminiumfälgarna i smacker design, skodda med breda 235/40-profilsdäck. De nedre front- och bakpartierna är nästintill groteska med sina jättelika luftöppningar för ventilation samt fräckare utseende.

Taklinjen är mer än bågformad och högsta punkt tangeras av en snärtig spoiler. Lite längre ner över bakruta och bagagelucka finns en ännu större fågelbadsvinge nästan som på gamla Porsche 911 Turbo. Silver metalliclack var enda färgen som RSi begåvades med. Synintrycket denna dag är snabbfotad uppblåst silverfisk som ringlar sig fram över den regnvåta göteborgsasfalten.

Startproceduren är enkel, på Folka-vis. Fällknivsnyckeln i rattstångens startlås och vrid om, men sedan gäller det att trycka på den silvriga startknappen långt bakom den stubbiga växelspaken. Den kompakta tvärställda VR6-motorn på 3,2 liter brötar igång på ett högst omilt vis. Det lever om som om RSi var av riktigt gammal skola, inte bara en knappt 20 år ung särpling. Tacka det dubbelpipiga Remus-avgassystemet för det mesta (o)väsendet.



Bakifrån märks RSi allra mest. Karosskärmarna är breddade åtta centimeter. Dubbla vingar!

En snabb blipp på gaspedalen röjer potentialen hos denna ystra tyska pralin. Växelspaken har ytterst korta och distinkta lägen, ettan faller på plats med en snabb handledsvickning. RSi var som ett skyltfönster för vad som skulle komma från VW med sin vassa motor och [Haldex-fyrhjulsdraft](#). Förpackat i Beetle-skal fortfarande en skyltdocka med klös.

Sittställningen är låg som i racerbil, förar- och passagerarstolarna (Recaro) är stumma samt saknar möjlighet att höjas eller justera ryggvinkel. Översta delen av vindrutan täcks av en decimeterhög påklistrad silverremsa. Jag tackar för att jag vänt min röda tjänstekeps bakochfram, rätt vänd och nerdragen hade jag knappt sett ut. Var den bulliga karossen slutar kan bara anas från förarplats, bra då att bilen endast är 4,1 meter lång. Det hjälper till när det ska köras busigt.

Visste du att...

Än saltare än VW GT 1972 var GSR, "Gelb-Schwarzer Renner", det vill säga den gul-svarta racern. VW 1303 S GSR lanserades i december 1972 och blev en succé, efter två månader sålde hela serien på totalt 3 500 GSR-bilar slut. GSR hade 50 hk, 15-tums fälgar, radialdäck och lättad inredning. På utsidan kände man igen 1303 S GSR på "Saturngelb" kulör och mattsvart frontlucka och motorhuv. Senaste VW Beetle generation två gjordes 2014 i en hommage-version med 210 hk, i 3 500 exemplar.

Inredningen genomsyras av lågvolymsproduktionen, det mesta är exklusivt för versionen. Dörrinnersidorna är bakade i kolfiber och de manuella (!) fönstervevarna är frästa ur ett stycke aluminium. Handtaget framför passageraren längs med instrumentbrädan känns solid nog att bogsera bulldozers med. Säten fram och bak är klädda med sträckt läderklädsel i rödaste rött, anrättningen känns spartansk och välgjord. En rolig detalj är att stereon flyttat upp till taket strax bakom den inre backspeglarna. Den fick inte plats nere bland de mer förarorienterade extra instrumenten som upplyser om VR6-motorns oljetemp, oljetryck samt batterispänning.

Utan krusiduller informeras man som aktiv förare på ett torrt sätt som inte längre görs. Kliv in i en sprillans ny [Porsche](#) eller [BMW](#) – som av hävd alltid haft förarorienterade rättframma infokluster – och du kommer att överväldigas av ett potpurri värre än nöjestemp-lens spelhallar. Ibland kan det bli för mycket av det goda.



Det lekfulla hos vanliga New Beetle är förbytt till sportigare approach i allt.

Fem enkla runda lysdioder som toppas av en något större röd lampa räcker för att säga till RSi-chauffören när det är dags för uppväxling, snyggt och genialt på en och samma gång. Varvtalstoppet för 3,2-litaren är vid förhållandevis låga 6 200 r/min.



*CD-stereon har fått ny placering uppe i taket, lite som i en flygplanscockpit.
Givetvis inramad i stål.*

Ryktet sa att Porsche hade varit med och utvecklat chassit hos Beetle RSi men det var VW-tekniker bakom verket. Grundämnet är [Golf IV](#) (typ 1J), baserad på den allmänt använda plattformen PQ34. När Beetle RSi togs ur produktion modellår 2003 dök [Golf R32](#) upp högst lämpligt – tekniskt är VW-modellerna väldigt syskonära. Drivlinan hämtades i det närmaste rakt av från första generationen [Audi TT 3,2 FSI quattro](#), greppet är fint och resolut.



Drivlinan hämtades i det närmaste rakt av från första generationen Audi TT 3,2 FSI quattro.

Det krävs fart för att RSi ska komma till sin rätt men även då uppvisar chassit ytterst väl-dresserat uppförande. På nätet hittas exempel på tuningbilbyggare som mer än dubblat motoreffekten samt sett över drivlina, bromsutrustning och stötdämpare.

Endast fyra exemplar kom till Sverige 2002, några fler har rullat hit via privatimport. Men fortfarande är VW Beetle RSi en så udda typ att du knappast lär möta din like ute på vägarna. Gör du så är det säkert vid något VIP-event arrangerat av VW-sfären. Priser på runt en halv miljon kronor för en tjugo år gammal Bubbla betalas nämligen endast av verkliga bilkonässörer som fattat tycke för dåtid och nutid i ett och samma slag.

Volkswagen Beetle RSi 3,2 FSI VR6 4Motion

Pris: Ursprungligt pris (2002): 610 000 kronor Uppskattat pris (2020): Fint brukskick med mellan 10 000 -15 000 mil på mätaren runt 300-400 000 kr. Riktigt fina lågmilare från 600 000 kr.

Motor: Bensin. 6-cylindrig tvärmonterad V-motor med dubbla överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Insprutning. Cylindervolym 3 189 cm³. Max effekt 224 hk vid 6 200 r/min, max vridmoment 320 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, fyrhjulsdift. 6-växlad manuell låda.

Hjul: Fälg 9 tum, däck 235/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 251, längd 410, bredd 181, höjd 147, spårvidd f/b 156/156. Tjänstevikt 1 600, maxlast 220. Tank 63 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h 6,7 s. Toppfart 225 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,19 l/mil.



[GALLERI](#)

[Volkswagen Beetle RSi 3,2 FSI VR6 4Motion provkörning](#)

[16 bilder](#)

13. Volvos första sexdörrarsbil

Publicerad 20 maj text Fredrik Nyblad

När allt fler minibussar användes i taxiverksamhet kom Volvo 1988 med ett motdrag: Volvo 740 i sexdörrarsversion. Försäljningen överträffade snart alla förväntningar.



Att taxibilar skulle ha tre sätesrader och plats för uppemot åtta personer var normen när Volvo började tillverka särskilda modeller för taxibruk på 1930-talet. Efter att Volvo 830-serien lagts ner 1958 så dröjde det 20 år innan Volvo återigen tillverkade en åttasitsig bil lämpad för taxibruk: 245 Transfer. Någon sexdörrars taxibil hade Volvo aldrig tillverkat, idén var dock inte ny. Exempelvis fanns Mercedes-Benz 600 Pullman i en version med sex dörrar på 1960-talet.



I februari 1988 presenterade Volvo sin nya 80 cm förlängda version av 740. Den hade en extra sätesrad som var fast monterad och hade en ganska djup stoppning, även i ryggstödet. Sexdörrarsversionen hade till skillnad från en vanlig 740 GL klädsel i trikåplysch, automatisk nivåreglering och aluminiumfälgar. Sexdörrarsbilarna startade sitt liv som vanliga 740 och togs sedan till Yngve Nilssons Karosserifabrik i Laholm där de byggdes om.



När Volvo presenterade den nya sexdörrarsmodellen 1988 var förhoppningen att sälja 40-50 bilar varje år i Sverige. Det blev många fler, toppåret 1989 tillverkades 197 exemplar. När 740-serien ersattes med 940 fortsatte Nilssons med sexdörrarsbilar baserade på den. Yngve Nilssons Karosserifabrik hade tillgång till ett stort antal 900-seriebilar och tillverkningen kunde därför fortsätta ända till år 2000. Totalt tillverkades 840 stycken sexdörrars 740 och 940 mellan 1987 och år 2000.



I Klassiker nr 5/2020 kör vi Volvosamlaren Urban Jonssons Volvo 740 GL sexdörrars 1988. Den har "bara" gått 49 000 mil.

14. Toppola på amerikanska

Publicerad 2020-06-01 7:00 text **Mårten Carlsson**

Chevrolet Blazer var det perfekta friluftsfordonet, nu gick den att få med övernattningsmöjlighet också.



I slutet av sextiotalet kom mer och mer livsstilsfordon. Fritidsfordon som Ford Bronco, IH Scout, Dodge Ramcharger och inte minst Chevrolet Blazer.

Dom var korta med rejäl markfrigång, gick att få med fyrhjulsdraft och en mängd olika tillval och dekorer som skulle visa hur mycket 'leisure' du var.

År 1976 kom Chevrolet Blazer och syskonmodellen GMC Jimmy med alternativet för friluftsfolket - Blazer Chalet.

Ett påhängt hus i glasfiberarmerad plast, i detta fanns ett litet kök med gasspis, ismaskin, vattentank på fem gallon och sovplats för två. Full ståhöjd var det med. Enligt reklamen kunde en person på 195 cm stå upprätt – med baseballkeps på! Huset kom från Chinook Mobilodge inc.

Prislappen på hela rasket var saftiga 9 426 dollar mer än dubbla priset för en vanlig Blazer. Ännu mer kunde man spendera på sin fyrhjulsdrivna campingstuga, option package two innebar ett gas eller eldrivet kylskåp och option package three var möjlighet för två extra bäddar.

Blazer Chalet, som hos GMC hette Casa Grande baserades på fyrhjulsdrivna chassin, på motorsidan fanns 350" eller 400" att välja på. Reservhjulet fick flytta från sin vanliga plats till en hållare i fronten.

Den praktiska lillstugan kom dock bli ett rätt ovanligt tillbehör, Blazer och Jimmy sålde bra med 86838 respektive 18551 stycken sålda i 1977 års tappning.

Chalet och Casa Grande erbjöds åren 1976-77 och det såldes bara drygt 1 800 av dessa.

Läs mer om: [Grattis Chevrolet Blazer!](#)



15. Motorfolkets svårigheter

av ingenjör Erland Bratt



ingenjör Erland Bratt

Alla känna vi medaljens framsida, de fördelar, som bilen erbjuder, de möjligheter den skänker oss att komma i närmare kontakt med naturen och att öka vår kännedom om förhållandena i hem och utlandet. Antagligen ha vi även trätt i beröring med medaljens baksida, därvid jag mindre tänker på de allmänna olägenheter, som den ständigt växande motortrafiken medför än på de obehag av olika slag, som drabba motormannen, inklusive motorkvinnan, då maskineriet mankerar. Dess bättre hava våra dagars motorfordon nått den grad av driftsäkerhet, att de mera sällan lämna sina passagerare i sticket, men faran finns där, och oftast gör den sig gällande, då vi äro hänvisade till våra egna resurser och sålunda sakna tillgång till reparationsverkstadens möjligheter.

Avsikten med det efterföljande är att lämna några allmänna råd och anvisningar, som till äventyrs kunna utnyttjas vid de tillfällen då smärre störningar eller defekter framkalla avbrott i driften.

Det finns något som heter "felsökningstabeller", ståtliga uppställningar, som obestriddligen täcka de mest invecklade fall, men som det oaktat sällan komma till användning, enär det är oförenligt med genomsnittsautomobilistens läggning att mitt på landsvägen inlåta sig på ett studium av dessa ofta långrandiga utläggningar. Jag skall därför icke hemfalla år samma fel och angiva de tusen och en möjligheter som stå maskineriet till buds för att strejka utan blott beröra de orsaker härtill, som vanligast förekomma och äro av natur att lätt avhjälpas. Därvid föresätter

jag att läsarna ha en viss om än ytlig kännedom om maskineriet och automobilens verkningssätt och att han ej helt saknar den mekaniska instinkt och fantasi, som i detta sammanhang är så värdefull.

Vi antaga således, ärade läsare, att Ni startat på en långtur med automobil och att jag haft det stora nöjet att få medfölja. I nio fall av tio gör Ni turen utan att något som helst inträffar, men den tionde gången kunna motigheterna visa tänderna på allvar och vid sådant förhållande blir ett utbyte av åsikter både givande och intressant. Förlåt om jag då och då gör några inlägg, som ej direkt höra till driftstörningar men som icke desto mindre kunna vara av värde såsom kompletterande synpunkter till Eder allmänna uppfattning om körning med automobil.

Jag utgår ifrån, att Ni kört in vagnen med omsorg. Det är måhända litet långrandigt att de första hundra milen kuska omkring med maximum 30 – 40 km, men det är ett besvär som lönar sig, ty forceras motorn i början, när man sällan fram till de väl inslipade lagergångarna, som utgöra belöningen för en försiktig inkörning. I detta sammanhang må även påpekas betydelsen av att oljan i vevhuset bytes efter 50 till 100 mil och att man kort och gott under inkörningsperioden ägnar mera omsorg åt maskineriet än längre fram, då allt hunnit "sätta sig" och bliva väl ingånget.

Så starta vi, och jag föreställer mig att allt skall gå förträffligt. — Jag märker, att Ni hör till dem, som hålla mitt på vägen, när Ni kör. — Skulle det vara ett fel? — Ja, om vägbanan är så pass bred, att man utan obehag kan hålla till vänster. Huvudsaken är att man vid möte viker i tid, så att den mötande observerar kursändringen. — Säg mig, hur skall jag få bort det gnissel som finns i vagnen? — Jag har redan märkt det och tror, att det i detta fall härrör från fjädrarna. Vill man skydda sig häremot får man någon gång om året bestå fjädrarna en ordentlig rengöring och behandla dem med "kantrust" eller fotogen och olja så att bladen bliva ordentligt smorda.

Fjäderdamasker ha ju även sina förespråkare, men till sin nytta äro de ganska omtvistade. Skola de framkalla åsyftad verkan, måste de vara absolut täta och hållas invändigt väl smorda. Att anbringa dem på framhjulen torde under alla omständigheter vara onödigt. Gnissel i vagnen kan emellertid härröra från många andra orsaker, och bland dessa äro de, som sammanhånga med karosseriets byggnad de mest svårbotade. Här måste en erfaren vagnmakare anlitas. — Men säg mig, har icke Er vagn en tendens att vid bromsning kasta åt höger? — Jo, tyvärr, men vad skall man göra åt det? — Justera bromsarna förstås! I detta fall tar högra framhjulsbromsen tidigare än den vänstra, varför dess draglänk måste förlängas tills båda bromsarna angripa samtidigt.

Eftersom vi äro inne på kapitlet om bromsar, skall vi beröra några av de felaktigheter, som av och till förekomma vid dessa. Det är särskilt tre fel, som vålla bekymmer. Antingen "skrika" bromsarna eller ock "hugga" de eller ha slutligen förlorat sin effektivitet. Det första felet beror vanligen därpå, att bromsbanden ej ligga an ordentligt kring trummorna, eller att dessa "kasta". Kanske har det även sin orsak i en dålig bromsbeläggning eller att bromsledarna sakna smörjmedel. I vilket fall som helst duga inga provisorier, och något varaktigt resultat kan aldrig åstadkommas genom att då och då slå några droppar olja på banden. Kanske att gnisslet eller skriket försvinner för en tid, men det återkommer, varjämte oljan åstadkommer, att banden becka sig, så att de börja hugga. Att få bromsarna att arbeta mjukt och tyst, det förutsätter att bromssystemet i sin helhet skall noga undersökas, så att bromstrummor, band, ledare och länkar samarbeta utan någon som helst brytning. Vad "huggningen" beträffar beror denna på olämpliga band. Antingen äro de beckiga eller utslitna. I förra fallet rengöras de med bensin, i senare utbytas de. Vad slutligen det angår, att bromsarna misstat sin effektivitet, sammanhänger detta vanligen med en försliten bromsbeläggning, där ej felet beror på dålig justering.

Jag talade tidigare om smörjning. Om folk visste hur försumlig smörjning nedsätter ett fordons

värde och vilka dyrbara efterräkningar, som uppstå på grund av denna försummelse, skulle de med all säkerhet ägna detta kapitel större uppmärksamhet. I fråga om en medelstor vagn räknar man i allmänhet att vevhuset tillföres en liter pr 350 km. Är vagnen i dagligt bruk bör växellådan och bakaxelkåpan undersökas ungefär var annan månad, därvid man i fråga om den senare tillser, att påfyllningen aldrig stiger över nivåproppen, enär ett överskott på olja lätt tar sig ut till bakhjulsbromsarna. Att hålla vagnen väl smord å samtliga ställen, som äro i behov av smörjmedel, det är en kapitalplacering som kan rekommenderas. — Ger icke för mycket olja lätt anledning till sot- och koksavlagringar och hur skola dessa avlägsnas? — För mycket och för litet skämmer allt. Får motorn för mycket olja, få avloppsgaserna en blåaktig färg och det ligger i sakens natur, att ej nytt smörjmedel tillföres så länge denna rök kan iakttagas. Naturligtvis bidrager ett överskott såväl på olja som bensin till sotbildning — och dess avlägsnande är ett verkstadsgöra — men de !”knackningar” som vi ofta höra från motorn bero nog mindre på sotavlagringar än på för tidig tändning. Vill man ha reda på om knackningarna verkligen härröra från sotbildning pressar man upp motorn i högt varvtal och släpper sedan plötsligt gaspedalen. Föreligger sotbildning kommer man då att förnimma ett särskilt ljud från ventilerna, när dessa falla ned mot sina säten. Sotbildningen sprider sig nämligen till ventilspindlarna, så att dessa haka sig och ej kunna följa exenterrörelsen utan pressas av fjädertrycket med en skarp klang mot sätet. Insprutning av litet fotogen i insugningsröret avhjälper tillfälligtvis obehaget.

Vad nu då, jag tror att motorn ”spottar”. — Ja, det gör den ibland; men jag har aldrig fått klart för mig, varpå det beror. — Det är en gängse uppfattning, att det beror på en för ”fattig” blandning eller att ev. vatten smugglat in sig i bensinen. Fenomenet uppträder i regel vid igångsättning, då motorn är kall och plägar i regel försvinna av sig själv. — Ja, men varpå beror det? Hur kan en fattig blandning åstadkomma smällar i förgasaren? — Vid en fattig blandning försiggår förbränningen alltför långsamt, så att då insugningsventilen öppnas finnes ännu ett övertryck i cylindern och det är detta övertryck som ”spottas ut” genom förgasaren. — Förgasaren lär jag mig aldrig begripa. Strejkar den, ger jag tappt med en gång. Jag tycker den är beroende av så många ledningar och munstycken och silar, så man vet ej var man skall börja eller sluta. — Första villkoret för att kunna klara av en driftsstörning är förtroende till ens egen kapacitet. I regel rör det sig ej om några trollkonster, utan det hela inskränker sig till att något rubbat den normala funktionen. — Det blir omdöme och erfarenhet, som få avgöra, vari detta ”något” består, men så länge man har en viss motvilja att gå svårigheterna in på livet, känner man sig strandsatt inför varje struntsak. Låtom oss sysselsätta oss med förgasaren ett slag. Villkoret för att den skall kunna funktionera är att bensinen rinner till oförhindrat, och att dess inre anordningar arbeta tillfredsställande. Många möjligheter äro tänkbara, då det gäller stopp i bensintillförseln. Bensinen kan vara slut — en av de vanligaste orsakerna — ett luftlås i matarledningen, bensinfiltret till förgasaren igentäppt, samma i fråga om ett munstycke, vakuumentanken kan krängla o. s. v.

Det är icke görligt att inom ramen av en kort framställning belysa alla felaktigheter, som kunna uppstå i förgasaren och därmed sammanhängande organ, men så mycket kan sägas, att står det klart för vederbörande att bensin icke kommer fram, så måste han eller hon genom en metodisk undersökning fastställa anledningen härtill. Skulle å andra sidan förgasaren flöda över beror detta på, att nålventilen hakat sig eller att flottören gått läck. Vid förgasare med korkflottörer och som arbeta med bentyl är det ej ovanligt att bentylen löser isoleringshinnan kring korken, så att denna blir tyngre, vilket stör jämnvikten. — Det låter förstås ganska bra det där, men är icke i verkligheten en lekman illa ställd om ett maskinfel uppstår? — Jo det är han, om han å priori utgår ifrån att han ej kan avhjälpa detsamma. Om han å andra sidan resonerar som så, att eftersom motorn stoppat, torde felet med en till visshet gränsande sannolikhet vara att söka i tändningen eller bensintillförseln, då har han att leta efter felet på ett jämförelsevis begränsat

område och kan i regel avhjälpa detsamma om han med frejdigt mod och omdöme går svårigheterna in på livet.

Här är ju en härlig plats för ett uppehåll. Låtom oss stanna här och antaga, att motorn tvingat oss härtill på grund av någon defekt. Vad är att göra. Rinner bensinen till? Ja! Om ej måste vi genom en systematisk undersökning upptäcka felet och framför allt fastställa, var i ledningen bensinen stockat sig. En liten rengöring av förgasaren kan vara besvärlig, men den vidgar vår kännedom om densamma och gör oss mer förtrogen med maskineriet. Vi böra även övertyga oss om att vakuumbanken arbetar. Skulle dess flottör ha gått läck kan man reda sig genom att utifrån påfylla bensen och koppla från insugningsröret mellan vakuumbanken och motorns insugningsrör. Emellertid, vi utgingo ju ifrån att bensen rann till, så felet måste sökas annorstädes. Vi ha därför anledning misstänka tändningen. Kanske tändstiften äro sotiga. De lösskruvas och placeras med vidhängande kablar på cylindern, varefter motorn kringvrides för hand. Inga gnistor äro att se, följaktligen har ett fel uppstått i tändsystemet. Undersök kablar och batteri och se efter att ingen kortslutning förefinnes och att alla batteri- och kabelfästen äro väl ansatta. Rengör därefter platinakontakterna i strömfördelaredosorna eller, vid magnetapparat, i strömbrytaren. Generatoren kunna vi i detta sammanhang lämna ur räkningen. Så pröva vi. Nu ge visserligen tändstiften gnistor, men motorn vill ändå icke starta. Försök med en kraftig start med handveven. Även detta misslyckas. Finns det kompression i motorn? Kanske någon eller några ventiler hakat sig? Inte det. Då skruva vi bort ett par tändstift och "snapsa" motorn, d. v. s. tillföra den utifrån en dessertsked bensen. Det blev visserligen ett par tändningar, men sedan var det slut med fröjden. Låtom oss titta på insugningsledningen. Där ha vi det. Flänsen har lossnat, så att motorn suger direkt in frisk luft. Vi dra åt den och strax därpå få vi lyssna till det välbekanta ljudet av en arbetande motor. Naturligtvis kunna många andra orsaker ha vållat driftsstörningen, och exemplet vill endast påvisa, att vi utan fruktan skola ta´ tjuren vid hornen. Oftast kommer man till rätta med svårigheterna och ju mer vi bekanta oss med desamma, desto lättare övervinna vi dem. Ett kinkigt kapitel äro gummiringarna. Att medföra mer än två reservhjul torde tillhöra det mest sällsynta, varemot det ingalunda är ovanligt att reserverna förbrukas långt innan undsättning hinner anlända. Den omtänksamme tar därför med sig ett par innerslangar i reserv och gör sig dessförinnan underrättad om hur de inläggas. Lagg ej in ringen förrän Ni undersökt att däckets innersida är fri från skarpa upphöjningar eller canvasveck. Överflödigt påpeka, att ordentliga ringverktyg skola medföras, liksom verktyg överhuvud taget. De som medfölja vagnen äro ofta ganska, för att ej säga mycket bristfälliga.

Så fortsätta vi vår färd. Vet Ni, varpå det beror om en vagn ligger väl till på vägen, "håller vägbanan", som man säger? Jo, det beror på tvenne omständigheter, dels på framhjulets skevning, dels på den lutning framaxeltapparna intaga. Jag skall ej ingå närmare på detta kapitel, endast framhålla att om framringarnas slitbanor äro naggade och trasiga på ena sidan så föreligger en felaktig skevning, som försvårar styrningen. — Visar alltid Er oljemanometer så där lågt tryck? — Nej, icke i början, men på senare tid har den lagt sig till med denna ovana. Olja finns, så nog borde den visa högre. — Allting har en förklaring. Finns det olja och manometern ej gör utslag är antingen silen under oljepumpen igentäppt, själva manometern i olag eller ledningen till densamma blockerad. Det är ett stort fel att låta början till ett fel få vara, utan man bör strax ingripa, därest man vill bespara sig senare och vida större obehag. Jag skulle vilja säga, att Er vagn är ej ordentligt trimmad. Styrningen är icke fullt som sig bör, växlingarna ske ej ljudlöst och framvagnen är något orolig. Jag tycker vagnen går bra och andra som kört den säga sammaledes. — Det betyder så litet. I verkligheten finns det ytterst få motormän, som veta vad de ha rätt att fordra av sina vagnar. Se nu t. ex. på Er styrinrättning. Mätt längs rattens omkrets bör glappet vara 10 – 20 mm. och här ha vi minst det 3-dubbla. Sådant bör ej få förekomma. Det inverkar ogynnsamt

på styrningen och häri ha vi nog förklaringen till att framhjulen "jazza" så smått. Sätt an snäckan i styrhuset och tag bort alla onödiga spelrum i styrlänkar och parallellstag. "Jazzningen" kan ock bero på för vecka och för mycket insmorda framfjädrar och med hänsyn till detta böra ej damasker anbringas framtill. Men framvagnen kan ock stöta om stötdämparna äro illa justerade och därför bör Ni utröna om felet ligger hos styrningen eller hos de sistnämnda. Nöj Er icke med att vagnen går utan till att den går väl. I förbigående må nämnas att hydrauliska stötdämpare äro att föredraga, även om de äro rätt så kinkiga att justera.

Lägg in en lägre växel, får jag höra. Märker Ni hur det skorrar? — Ja, men det gör det alltid. — Just däri ligger felet. Villkoret för att en växling skall ske ljudlös, är att de båda kugghjul, som genom växlingen bringas i ingrepp, hava samma periferihastighet i själva växlingsögonblicket. Då vagnen rullar med växelspaken i nolläge tillhöra de båda kugghjul, som senare skola ingripa i varandra var sin kugghjulsgrupp, av vilka den enas varvtal bestämmes av motorns varvtal och den andras av vagnens hastighet. För att uppfylla det villkor, som ovan angivits, får man följaktligen lirka så att motorns varvtal överensstämmer med vagnens hastighet. Har man förstätt detta kommer man snart till rätta med växlingen, vare sig med eller utan dubbeltrampning. Dock kan kopplingen lida av sådant fel, att en ljudlös växling gränsar till det omöjliga. Kanske släppa ej lamellerna ordentligt eller ock verkar ej konbromsen på grund av felaktig inställning, ofta vållad genom förslitning och nötning. I samband med kopplingen vill jag framhålla, att det alltid måste finnas ett visst spelrum innan pedalen tar, enär man annars kan befara, att ej hela fjädertrycket kommer lamellerna till godo. Dessa böra ibland spolås rena med bensin. — Där tog Ni kurvan felaktigt! — Ja, men den var ju överskådlig och då är det väl icke så farligt att "skära" den! — I den mån man kör automobil blir själva framförandet allt mer automatiskt, och de ovanor man tillägnar sig sitta i, även då situationen kräver en korrekt körning. Tag därför som obrottslig regel att alltid hålla till vänster i kurvorna dessa må vara hur "genomskinliga" som helst. Nå detta var mera i förbigående, men nu ska' vi tala om en sak, som säkert inger Er stor respekt: de elektriska anordningarna på automobilen. — Nej skona mig därifrån, jag lär mig ändå aldrig begripa dem. — Ni behöver icke begripa dem, endast förstå de faktorer varav de närmast äro beroende för att kunna funktionera. Vi ha först batteriet. Är detta så urladdat, att det knappt räcker för start av motorn, är det fara värt att strömmen till tändstiften också är för svag och att följaktligen tändningen blir underhållig. Vi böra även komma ihåg, att ett vanligt blybatteri kan anses slutkört på ett par år samt att spänningen hos ett urladdat batteri visserligen kan synas ganska normal om det fått stå en tid, men att denna spänning faller med oroväckande hastighet, så snart batteriet anlitas för start eller belysning. Vad startmotorn och dynamon beträffa äro de i regel mycket pålitliga, och den tillsyn de tarva inskränker sig till någon enstaka rengöring av kommutatorn och släpborstarna. Om strålkastareljuset är litet ojämnt, beror detta sannolikt mer på glappkontakter i kablar och lamphållare än på fel hos dynamo eller batteri. Om lamporna visa en benägenhet att alltför ofta strejka, torde spänningen vara för hög för den lamptyp man valt. Vill man att det elektriska aggregatet skall funktionera säkert, måste man då och då ägna det en granskning och tillse att kontakter äro i ordning, att kablarna ligga torra och väl fästade samt att batteri, startmotor och dynamo skyddas från damm och föroreningar. Det samma gäller om automobilen i sin helhet. Den vård man består den, återgäldar den i form av ökad driftsäkerhet.

När man inlåter sig på kapitlet om fel på automobilen och deras avhjälpande ger man sig in på ett område med mycket vida gränser. Automobilen är för sin goda funktion beroende av ett mycket stort antal faktorer som tillsammans bilda en mängd kombinationer av mer eller mindre svårlöst natur. Det är sålunda icke görligt att vid detta tillfälle upprulla hela serien och på det hela taget skulle det gagna föga, ty när det gäller automobilen kan man säga att erfarenheten

leder en från klarhet till klarhet. Vill blott automobilisten göra sig förtrogen med den tanken att han i regel själv kan klara av svårigheterna eller i alla händelser avgöra var ett ev. fel ligger, då har han kommit sitt fordon närmare in på livet och dem emellan har etablerats en sorts samhörighet, som åstadkommer att föraren känner ökad självförtroende och möter svårigheterna såsom situationens herre.

Innan vi emellertid sluta vår färd är det ett par frågor till som jag önskar beröra. Den ena gäller själva körningen, de övriga några detaljer, som hava sin praktiska betydelse.

Vad körningen beträffar skulle jag vilja göra klart för varje förare, att han under varje tur, vare sig lång eller kort har att räkna med de mest oberäknliga faktorerna. Låt aldrig en övermodig självbelåtenhet slå fäste i Er, tro icke för ett ögonblick, att Ni är mannen att bemästra varje situation utan tag ratten med den fasta föresatsen att ej genom tanklöshet eller vårdslöshet riskera eget eller andras liv. Förarens uppgift kan i våra dagar synas alldaglig och enkel och dock påvilar honom städse ett drygt ansvar. Den som förbiser detta, som tror att han är fritagen från den tullen, vilken förr eller senare obönhörligt utkräves av varje förare, som bryter mot körkulturens grundläggande bud: ansvar, omdöme och hänsyn, han gör klokt i att på ett tidigt skede överlämna ratten i andra händer. Automobilkörning är en konst, en skön konst och de sköna konsternas utövare räkna även ödmjukhet bland sina framstående egenskaper. Även automobilisten skall vara ödmjuk inför sin uppgift, ty faran lurar på hans väg och därför bör den icke utmanas.

Vad så de övriga frågorna angår gälla dessa i främsta rummet karosseriet. Man råkar stundom ut för att dörrarna skeva, vilket beror på att gångjärnen satt sig. Man rättar lätt till detta genom att lossa på gångjärnen, indriva Rawlplugs i skruvhålen och därpå fästa gångjärnen på nytt. Lackeringen skyddas bäst om smutsen avlägsnas med rent vatten innan den hunnit torka fast. En svag lösning av såpvatten kan ock anbefallas, men den måste ske fort och åtföljas av en spolning. Se till vid torkningen att skinnen äro rena samt framför allt fria från sandkorn och olja. Använd aldrig samma skinn till chassiet som till karosseriet. För att skydda karosseriets klädsel mot mal tillrådes flitig ventilering, piskning av stoppningen och någon gång behandling med "Flit".

Den så kallade vindrutetorkaren hör till de ting som ofta försummas. Håll den igång någon stund då och då även i vackert väder, annars torkar gummiviskan, blir skör och till slut oduglig. Man hör ofta frågas om en köldblandning vintertid är att föredraga framför kylareskydd. Nej! Ett ordentligt kylareskydd motsvarar alla rimliga anspråk och man slipper bemänga kylvattnet med en del mer eller mindre skadliga ingredienser. Kompletteras skyddet med en fäll över huvudet är motorn säkrad för 3 eller 4 timmar framåt även om temperaturen visar åtskilliga grader under noll. Naturligtvis ökas säkerheten om man då och då låter motorn arbeta ett slag, därest kölden är alltför besvärande. Ja, nu är färden slut och jag får tacka för skjutsen. Vi ha just icke upplevt så mycket och detta var väl ej heller att påräkna, ty våra dagars automobiler uppvisa en otrolig driftsäkerhet. Men de hava så att säga sina dystra stunder, då deras missnöje med allt vad de fått tåla kommer till utbrott, och då är det bra att ha vetandets och erfarenhetens medicinlåda till hands.

Enligt AF:s medlemsförteckning pr 1. April 1933 var ingenjör Erland Bratt föreståndare för besiktningsmyndigheten i Stockholms stad och län. (red anm.)

civilingenjör Erland Bratt (1874-1959)

Ordförande (1930-1935), dessförinnan mång-årig sekreterare.

Besiktningsman 1911-1937.

Chef för besiktningsmyndigheten i Stockholm 1930-1937.

KAK:s generalsekreterare 1909-1919.

Initiativtagare till Svenska Vägföreningen och NTF. En av föregångsmännen inom svensk motorism och som författare en av de främsta och sakkunnigaste inom området.

16. Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke

Häft. 7

MOTOR-NYTT

Augusti 1926

Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke.

Namnet Ceirano har god klang i Italien, allt sedan den tid, då italienerna på allvar började att deltaga i tävlingar och själva finga till stånd en tävling, som nog med rätta ansågs som en av de svåraste, som avhållits i något land. Redan år 1908 var Jean Ceriano bland de främsta i Targa Florio-loppet, och senare lyckades han att vid flera svåra tävlingar hemföra segern. Men Ceriano var icke blott en skicklig förare utan även en god konstruktör, och år 1919 bildade han ett bolag för att tillverka vagnar, som buro hans namn.

Hans vagnar äro numera representerade i Sverige, och på grund av ett elegant utseende, en ekonomisk motor och goda egenskaper på vägen har märket redan fått en för våra förhållanden och vagnens pris god omsättning.

Den vagn, som den svenske representanten avser att koncentrera sig på, benämnes typ S. 150 och har en 4-cy-

gering, som gör dem både lätta och slitstarka. I kolvmaterialet finner man delvis förklaringen både den höga effekten och varvantalet. Motorn kan sägas vara en typisk italiener med rena, fina linjer och stor kompakthet. Härtill bidrar att tändapparaten är sammanbyggd med generatoren, varför man i stället för tre elektriska aggregat får två. Den elektriska utrustningen är genomgående av Boschfabrikat, vilket ju visar, att fabrikanten icke ser på utrustningsdetaljernas pris utan har kvaliteten för ögonen. Även förgasaren är en kvalitetsvara; den är nämligen av Zenith-fabrikat. Smörjningen av alla mera påfrestade lager sker medelst tryck, och den pump, som för oljan — i första hand genom den urborrade vevaxeln — till de olika ställena, är av kugghjulstyp. Kylvattnet bringas i cirkulation genom en centrifugalpump.

Kopplingen är av lamelltyp med ett

dan. Bromsarna äro alla anbragta på hjulen. Pedalen påverkar 4-hjulssystemet medan spaken verkar på bromsar å bakhjulen. Hjulen äro av Rudge Withworth typ. Dimensionerna äro 760×90 mm, men på dessa kunna olika ringar monteras, bl. a. ballongringar på 730×130 mm.

Hjulbasen är icke mindre än 2 600 mm, och spårvidden är 1 300 mm. Vagnens tyngdpunkt ligger mycket lågt, en sak, som gör sig särskilt märkbar vid körning i svängar, då den ligger anmärkningsvärt stadigt på vägen. Överkanten på det täckta karosseriet befinner sig endast något mer än 1 600 mm över marken, och detta har till en del förklaring därav, att kardanaxeln delvis är inbyggd i karosseriet. Fjädrarna äro långa, och dessutom finnas stötdämpare av speciell konstruktion vid alla fyra hjulen, vilka ge vagnen en mjuk gång även på dåliga vägar. Vid en företagen provtur kördes på de sämsta tänkbara vägar med djupa hål i vägbanan, men vagnen gick i alla fall utan nämnvärda skakningar.

Karosseriarbetet är väl utfört, och särskilt de täckta vagnarna ge ett elegant intryck. Tack vare en del träinlägg blir inredningen särskilt tilltalande, och man ser, att det är personer med god smak, som komponerat karosseriet.

Det har redan ovan antytts, att Ceirano är en ekonomisk vagn, och det är ju icke så mycket att undra över, då man betänker, att motorn icke är på mer än 1½ liter eller ungefär hälften av volymen på en genomsnittsammerikan. Vikten är också låg. Det kompletta chassiet väger sålunda ej mer än 750 kg. Bensinåtgången håller sig också vid gott väglag nere i ungefär 0,7 liter per mil, och då bensintanken rymmer icke mindre än 40 liter kunna sålunda verkliga långfärder företagas, utan att bensinpåfyllning behöver ske.

J. N.



lindrig motor med cylinderdimensionerna 65×110 mm, vilket ger en cylindervolym av i det allra närmaste 1½ liter. Ventilerna äro hängande, och varvantalet 3 200, varför en effekt av ungefär 35 hkr kan utvecklas. Kolvarna äro av en speciell aluminiumle-

antal lameller, och växellådan, som är sammanbyggd med motorn, har fyra hastigheter för gång framåt jämte backgång. Växelspaken ligger i vagnens mitt, och växlarne låta införa sig utan det minsta buller. Kraftöverföringen är den vanliga, d. v. s. med kar-

CEIRANO

försäljas genom generalagenten för Sverige
A.-B. Stockholms Automobilimport,
 17 Kungsgatan, Stockholm

17. Klassiskt bilmärke: Amilcar

Publicerad 2 november 2011

Amilcar hette de bilar som byggdes av Sté Nouvelle pour l'Automobile Amilcar i St Denis strax utanför Paris. Det var i början av 1920-talet som tillverkningen av denna lilla bil startade.



Amilcar CGSS (1927)

Sedan Det Stora Kriget tagit slut hösten 1918 var det många presumtiva bilfabrikörer som vädrade morgonluft och som snart lanserade den ena lilla bilen efter den andra, voiturettes som de kallades på franska. Amilcar kom mycket snart att betraktas som den bästa och snart var Amilcar också den mest framgångsrika i tidens tävlingar.

Namnet Amilcar var ett så kallat anagram bildat av namnen på det nya bilmärkets upphovsmän, herrar Joseph Lamy och Emil Akar, den förste med ett förflutet också vid konstruktionen av bilen Le Zèbre (Zebran!), medan den andre fungerade som finansiär.

Tidens melodi var små sidventilmotorer på cirka en liters volym och det dröjde inte länge förrän Amilcar lanserat flera olika mer eller mindre sportiga versioner med fartiga namn som CC, CS och CGS. Bokstaven C var säkerligen avsedd att få alla intresserade att tänka Compétition, Tävling!

Det vore en överdrift att påstå att Amilcar var ett vanligt märke i Sverige, men faktum är att det kom en del vagnar hit, och det finns också ett litet antal bevarade. Gemensamt för dem alla är sportigheten och att de var kända för att ge mycket skoj för ganska överkomliga pengar. En sorts Bugatti för folk som brottades med budgetfrågor när de skulle köpa automobil.

De minsta Amilcarbilarerna var så små och slanka att de ibland förväxlades med och kallades cykelbilar. Det var dessa små vagnar som hade den för märket så karaktäristiska höga och smala kylaren. Fabriken katalogförde också ettriga sexcylindriga racer-vagnar vars motorer var utrustade med Roots-kompressorer och dubbla överliggande kamaxlar.



Type 4C Skiff (1922)

Mycket uppskattade

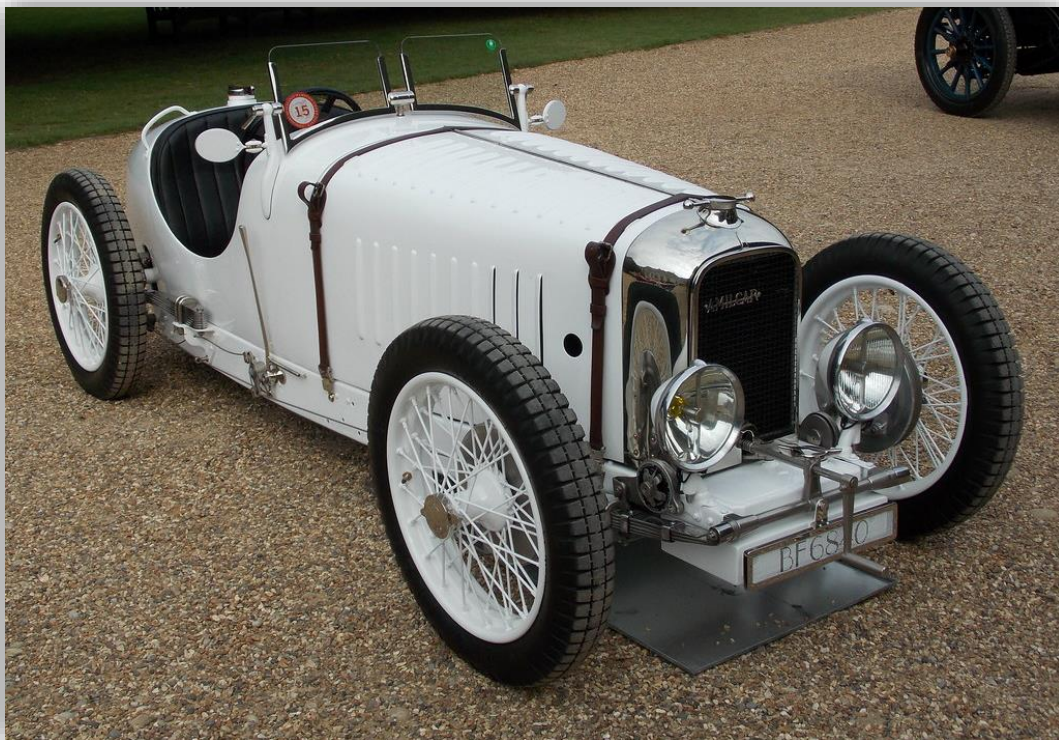
Det finns stollar som hävdar att dansösen Isadora Duncan ströps av sin scarf när hon var ute och åkte Jaguar och nämnda scarf fastnade i ena bakhjulets spinner. Påståendet faller på sin orimlighet eftersom Mlle Duncan dog i september 1928 och den första S.S.-bilen med modellnamnet Jaguar kom 1935. Andra hävdar att det var en Bugatti som den olyckliga damen färdades i, medan åter andra menar att bilen var en Amilcar.

Vem som egentligen sitter inne med sanningen kan på sin höjd franska polisprotokoll visa, och mig veterligen har ingen forskat i dessa handlingar. Det kan förstås göra detsamma så här långt efteråt, men hur man än ser på saken så var det en tragisk händelse och slutet på en lysande karriär. Andra hade mycket roligare när de åkte Amilcar...

Ingen av de tidiga Amilcar-bilarna hade särskilt stora motorer, men de blev mycket uppskattade och kom även att byggas på licens i Italien och i Österrike samt i Tyskland, där de kallades Pluto. Amilcar-fabriken började tävla i mitten av 20-talet och snart lanserade man en modell med dubbla överliggande kamaxlar och kompressormatning.



Amilcar CS mit Duval-Karosserie, 4-Zyl.-Motor, 985 cm³, 23 PS,



Amilcar C6 Voiturette 1928

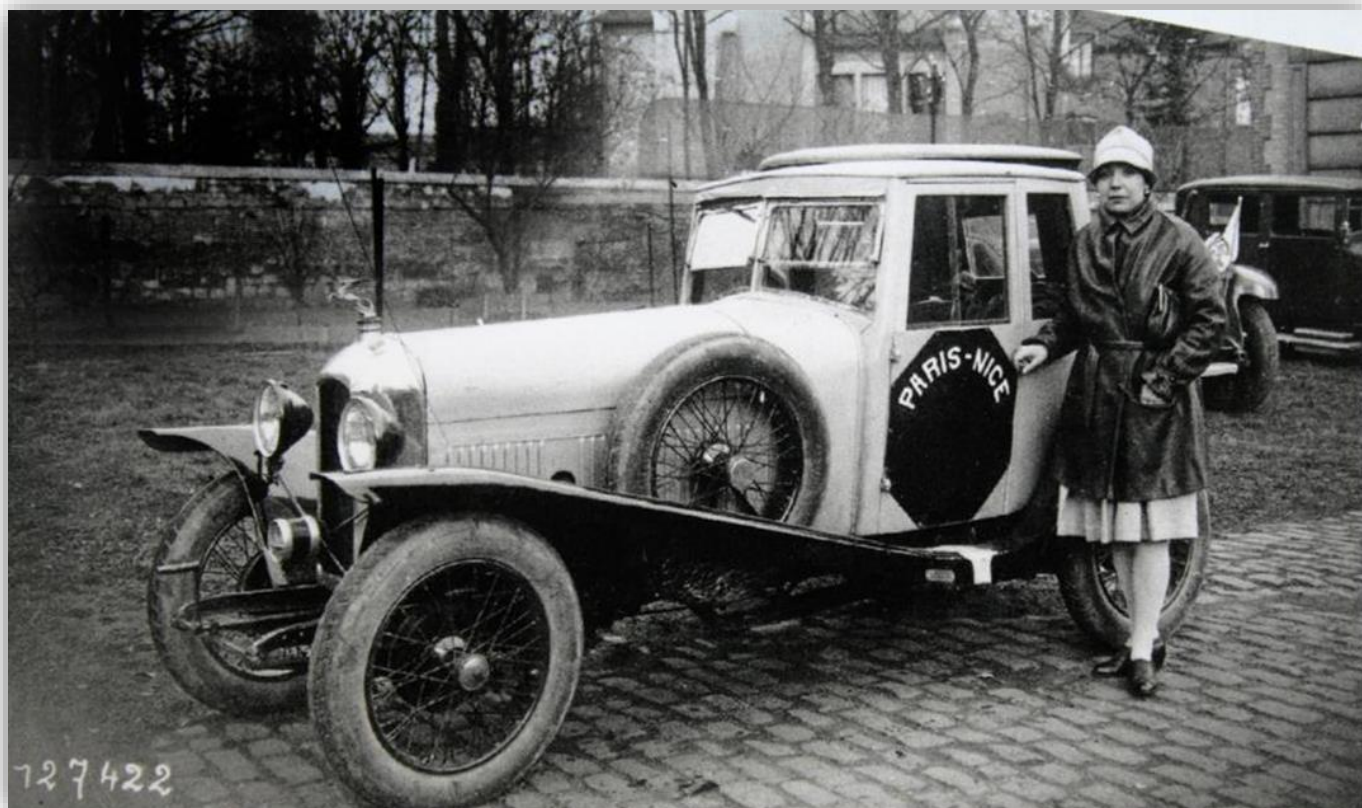
1928 presenterade Amilcar en rak åtta på två liter. Det lät ju ganska upphetsande, men motorn visade sig vara lynnig och tillverkningen upphörde snart.



Compound 1938 1185cc

Under 1930-talet byggde Amilcar huvudsakligen vanliga personvagnar, gick ihop med det kända franska märket Hotchkiss och förvånade bilvärlden med den framhjulsdrevena modellen Amilcar Compound som hade en självbärande ramkonstruktion i lättmetallegering och individuella hjulupphängningar både fram och bak.

Men vad hjälpte det? 1939 upphörde biltillverkningen.



Nästan granne med Amilcar-fabriken låg Carrosserie Ch. Duval, som byggde denna tvåsitsiga coupékaross på ett CGS-chassi.



Dubbla överliggande kamaxlar på den raka sexan karakteriserade C6-modellen. Det fixas febrilt i depån på Nürburgring.



Amilcar Pegase G36 Racer (1935–1936)

SLUT