



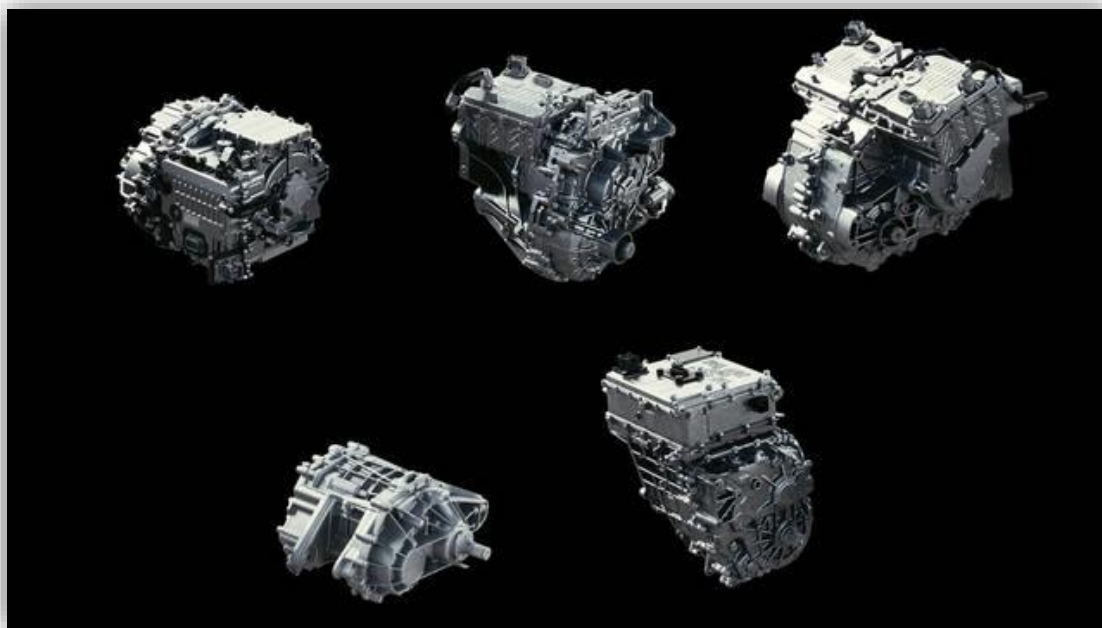
Ford Model CX Saloon 1935–38

- 1. GM:s nya el-drivlinor sägs ge industriledande kraft.**
- 2. Diskret prestanda i Opels laddhybrid.**
- 3. Sen och törstig hybrid från Subaru.**
- 4. Provkörning av Omotion ETR.**
- 5. Bimota Tesi H2 släpps den 1 oktober.**
- 6. Mercedes Pagoda är tidernas kanske stiligaste stilbrott.**
- 7. Volvo P 1800 - tuff men vacker.**
- 8. DKW 1950–1963.**
- 9. Bestrafningen riskerar VM-titeln för Hamilton.**

1. GM:s nya el-drivlinor sägs ge industriledande kraft.

John Edgren 2020-09-20 07:12.

Detroits biljättar kämpar för att hänga med i elektrifieringen. General Motors vapen för att komma ikapp är Ultium Drive, som omfattar fem utbytbara drivlinor med tre elmotorer.



Tidigare har General Motors presenterat sin nya plattform för elbilar med det tillhörande batteripaket Ultium. Med upp till 200 kWh ska det kunna leverera en räckvidd på minst 64 mil. Nu avslöjar [tillverkaren](#) detaljer om Ultium Drive, ett samlingsnamn som omfattar fem utbytbara drivlinor med tre olika elmotorer.

Samtliga av tillverkarens elbilar byggda på Ultium-plattformen ska drivas av Ultium Drive och GM utlovar att fordonen kommer att ha långt bättre prestanda än dagens modeller, med enklare konstruktioner och kortare tid från ritbord till marknad.

De tre elmotorerna är anpassade för fyrhjulsdraft, framhjulsdraft alternativt fram- eller bakhjulsdraft. De är enligt GM förväntade att erbjuda industriledande kraft och vridmoment i förhållande till sin storlek – och är kopplade till enväxlade växellådor. Allt ska byggas in house vid GM:s existerande anläggningar.

– Som med alla komplexa framdrivningssystem som är kapitalkrävande och innehåller en hel del upphovsrättsskyddad egendom är det alltid bäst för oss att vi tillverkar dem själva. Och GM:s fulla modellutbud av elbilar torde kunna dra nytta av den parallella utvecklingen av Ultium Drive, säger Adam Kwiatkowski som är chef för GM:s elektriska drivlinor.

Tidigare har tillverkaren sagt att företagets elfordon ska kunna snabbbladdas med en kapacitet upp till 200 kW för personbilar och 350 kW för pickups. När det kommer till Ultium-batterierna så har GM lyckats sänka koboltinnehållet med 70 procent, detta genom att addera aluminium till nickel-kobolt-magnesium-kemin. Tillverkaren tror sig ha goda chanser för att pressa kostnaden för battericellerna till under 100 dollar per kWh.

DAGENS NYHETER.**2. Diskret prestanda i Opels laddhybrid.**

Erik Wedberg, Publicerad 2020-09-06.

Sent omsider har Opel fått sin första laddhybrid. Mellanstora suven Grandland X har tagit laddhybridtekniken från kusinen Peugeot 3008 och resultatet är en märklig blandning av sportprestanda och försiktig framtoning.



Tre motorer, automatlåda och fyrhjulsdrift sätter rejäl fart på Opel Grandland X Hybrid4.

Från att inte ha haft en enda hybrid, alltså där den konventionella motorn får hjälp av en eller flera elmotorer, ska Opel gå till att uteslutande ha elektrifierade modeller i sitt utbud senast år 2024. Två helt eldrivna modeller, Corsa och Mokka, har redan lanserats och nu kommer första laddhybriden. Grandland X premiärvisades redan i maj 2019 och väckte en del undran med stark motor och svart motorhuv.

Nu har vi bilen på svenska vägar men Grandland X är anonym.

Intrycket förändras så fort man stampar till på gaspedalen då bilen sticker iväg som en skrämmd katt, till en början helt ljudlöst men när farten höjs kliver bensinmotorn ljudligt in. Grandland X Hybrid4 drivs av tre motorer: En 200 hästkrafter stark bensinmotor och en 110 hästares elmotor fram samt en 113 hästkrafter stark elmotor bak. Sammanlagd systemeffekt blir 300 hästkrafter.

Kombinationen av bensin- och elmotorerna och den åttaväxlade automatlådan är identisk med koncernkollegan Peugeot 3008 Hybrid, och den fungerar riktigt bra. Det finns alltid kraft i överflöd och bensinmotorns ljud är väl dämpat.

Den analoga instrumenteringen framför ratten är en total kontrast mot den toppmoderna tekniken. Ännu en kontrast finns i blandningen av Opel- och Peugeotdesign. Ratten, instrumenteringen och pekskärmen bär klassisk Opeldesign medan den nedre delen av mittkonsolen och växelspaken är hämtad från Peugeot. Så även startknappen som kräver irriterande långa tryck för att starta och stänga av bilen.



Grandland X dras med hög lasttröskel och smal bakluckeöppning.



Instrumenteringen är helt analog till skillnad mot konkurrenterna.

Den angivna elektriska räckvidden anges till 5,9 mil. I 29-gradig högsommarvärme kommer vi inte längre än 4,7 mil, förmodligen delvis på grund av att luftkonditioneringen suger i sig en hel del el.

Batteripaketet ligger under baksätet och stjälar ingen plats från bagageutrymmet som är hyggligt stort för biltypen. När elen är slut slår bilen över till bensindrift och då går det åt bränsle – drygt 0,8 liter per mil.



Svagt att Opel tar extra betalt för möjlighet till snabbare laddning.

För 4.500 kronor extra får man en kraftigare ombordladdare och kan då komma upp i 7,4 kilowatts laddning mot 3,7 kilowatt som standard. Det är ingen stor extrakostnad, men inte lika förmånligt som om du väljer systerbilen från Peugeot.

Det känns som att Grandland X chassi inte är utvecklat för den höga effekten i provkörningsbilen, men modellen finns även i framhjulsdrivet hybridutförande med 225 hästkrafter för 389.900 kronor. Den borde räcka.

Opel Grandland X Hybrid4

Miljö

Koldioxidutsläpp: 29 gram/km.

Bränsleförbrukning: 0,13 liter/mil.

Miljöförmåner: 39 294 kr.

Ekonomi

Pris: 439.900 kronor.

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 12 år, lackgaranti 2 år.

Teknik

Motor: 200 hk vid 5 500 varv/min, max vridmoment 300 Nm vid 3 000 r/min. 2 elmotorer 110+113 hk, total effekt 300 hk, 520 Nm.

Drivning: Fyrhjulsdraft.

Växellåda: 8-växlad automat.

Acceleration 0-100 km/tim: 6,1 sekunder.

Toppfart: 235 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 448/186/161 centimeter.

Bagagevolym: 390–1 528 liter.

Maximal släpvagnsvikt: 1 250 kilo.

Betyg del för del

Köregenskaper: 2

Säkerhet: 3

Miljö: 3

Komfort: 4

Ekonomi: 3

Totalt: 15 av 25

Plus

Prestanda
Fyrhjulsdraft
Komfort

Minus

Förbrukning utan eldrift
Högt däckbuller
Gammaldags interiör

DAGENS NYHETER.**3. Sen och törstig hybrid från Subaru.**

Publicerad 2020-09-14.

Toyota lanserade sin hybridbil Prius för över 20 år sedan, men de andra tillverkarna från Japan följde inte efter. Först nu har Subaru börjat elektrifiera bilar och då i den enklaste formen. Vi kör den nya lilla suven XV med hybridteknik utan laddsladd.



*Allt är sig likt hos Subaru XV – utanpå.
Under skalet finns en hybridteknik som kräver mjukast möjliga handlag.*

Att elektrifiera bilar är ett smart sätt att sänka utsläppen och anpassa sitt modellprogram till EU:s tuffa regelverk. Subaru har nu monterat elmotorer i modellerna Forester och XV. Men en XV med påhängd elmotor borde vara snålare på bensin än 0,79 liter per mil. 180 gram koldioxid i utsläpp per kilometer gör dessutom att fordonsskatten skenar till 8.330 kronor per år de tre första åren.

XV som hybrid är lite väl känslig och vill hoppa iväg om föraren inte är väldigt lätt på gasfoten. Kanske är det också den steglösa växellådan som stökar till det. Subaru har skapat sju artificiella lägen vilket resulterar i aningen sänkt varvtal, men motorn måste ändå rusas om det ska hända något. När vi lämnat de lägsta farterna märks inte elmotorn alls. Nu är det samma vanliga fyrcylindriga bensinmotor som tillsammans med växellådan lever sitt eget liv.

Bilens förhållandevis enkla säkerhetssystem som kallas Eyesight håller reda på mina ögonrörelser och låter mig inte vandra iväg med blicken. Det varnar dessutom när jag kommer ifatt bilar.



Här finns allt. Tre bildskärmar och knappar i överflöd.

Trots ovanstående kritik är det lätt att förstå varför märket med fyrhjulsdrift som signum har blivit populärt i "skogslänen". Den permanenta fyrhjulsdriften behövs inte på fina sommarvägar men XV känns verkligen trygg, bekväm och robust. Kupén är rymlig och stolarna bekväma. Det går också att sitta bra på alla platser i baksätet och bagageutrymmet på 385-1.290 liter har inte minskats trots att bilen nu även har ett batteri.



*Lika stort bagageutrymme som hos XV utan batteri.
Det är bränsletanken som krympts – med tolv liter.*

MOTORNYTT

Informationssystemet är uppdaterat, och även om det inte är i toppnivå så finns de flesta funktioner du behöver. De sköts dessutom på ett logiskt och lätthanterligt sätt. Men varför det sitter två bildskärmar i mitten av instrumentbrädan förstår jag inte. Samtidigt finns det fortfarande knappar och reglage till det mesta.

Subaru skyndar långsamt in i den elektriska och uppkopplade framtiden. Ett smart drag av en tillverkare som strävar efter att sälja en dryg miljon bilar per år. Man behöver tydligen inte strö pengar på utvecklings- och designavdelningarna. Det är bruksnivå som gäller – och tillräckligt många köpare gillar det.

Fakta. Subaru XV e-boxer

Miljö

Koldioxidutsläpp: 180 gram/km.

Förbrukning: Blandad körning 0,79 liter per mil.

Miljöförmåner: Nej.

Ekonomi

Pris: Från 339.900 kronor.

Årlig fordonsskatt: 8.330 kronor per år första tre åren, därefter 1 878 kr per år.

Garantier: Nybil 3 år/10.000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Teknik

Motor: Bensin och elmotor. 150 hk, 194 Nm.

Drivning: Fyrhjulsdraft

Växellåda: Steglös automat (CVT) med artificiella lägen.

Acceleration 0–100 km/tim: 10,7 sekunder.

Toppfart: 193 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 447/180/160 centimeter.

Bagagevolym: 385–1.290 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Tjänstevikt: 1.651 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 1.270 kg.

Betyg del för del

Köregenskaper: 2

Säkerhet: 4

Miljö: 1

Komfort: 4

Ekonomi: 3

Totalbetyg: 14 av 25

Plus

Fyrhjulsdraft

Enkel

Sköna stolar

Minus

Hög förbrukning

Steglös växellåda

Hoppig

Text Jan-Erik Berggren

4. Provkörning av Omotion ETR.

Hans Hedberg 20 september 2020.

Med ursprung i lågpris-Kina men vidareutvecklad i Skåne för Europamarknaden visar Omotion ETR hur framtiden för oss "bensinnördar" kan te sig. Eldriven trehjuling där körglädje och låga kostnader kommer i första hand. vi trycker ner oss i den lilla sittbrunnen och smakar fartvinden.



Nya moderna bilar blir allt mer tekniskt raffinerade, ibland snudd på tråkiga. Särskilt när det kommer till det lite svårförklarade begreppet körglädje. Det spelar ingen roll hur många tilläggfunktioner och skojiga attiraljer som ett fordon har, ändå kan "det" saknas i många fall. Detta var något som initiativtagaren och grundaren av Omotion, skåningen Ola Svensson, ville ändra på när han skulle utveckla ett nytt elfordon.



I profil märks det hur kort i rocken ETR är (2,7 meter). Körglädjen är på topp men chassikonstruktionen kräver passning vid aktiv körning.



Omkörning i landsvägsfart går raskt. Men övriga medtrafikanter upplevs extremt stora.

– Som gammal motorcykelåkare gillar jag fartvind och frihetskänslan men såg tidigt potentialen i en trehjuling för ökad säkerhet och komfort, förklarar Ola Svensson.

För sju-åtta år sedan började Ola scanna av marknaden och göra de första analyserna. Snabbt ledde det fordonsrelaterade trålandet på nätet till Kina och ett antal varianter på temat. Kontakt och därpå intensivt samarbete etablerades med tillverkaren Liqian Industry i Zhejiangprovinsen – sedan drygt tre år är el-triken Omotion ETR en verklighet.

Vägen fram till slutprodukt har varit lång och snårig, delmålet med att få den eldrivna trehjulingen EU-godkänd (certifikat kategori L5e) var stort och avgörande. Redan har Omotion lyckats sälja några ETR i Sverige och en handfull till Tyskland.

Omotion har gjort många nya konstruktionslösningar och uppdateringar efter att kina-samarbetet nyligen avslutats. I nuläget importeras delar som chassi, hjul, batteri och elmotor separat från Kina och sätts samman i liten skala på hemmaplan i trakten av Lund. Men framtidsvisionerna är större än så.



*Omotions Ola Svensson instruerar Hans Hedberg före provkörning.
ETR är endast 92 centimeter hög.*



Sittbrunnen är snudd på helt öppen, lösa saker på golvet flyger genast ut!

– Nästa år går vi igång med vår nytvecklade Omotion 2 som är större och mer anpassad för europeiskt bruk men i väntan på det är ETR vår nuvarande modell, förklarar Johan Ericsson som är styrelseordförande och en av investerarna i projektet.

Man räknar med att kunna tillverka uppemot hundra stycken Omotion 2 per år när produktionen går på full fart om drygt två år.

Omotion-trehjulingen ser inte så mycket ut för världen där den står parkerad på gårdsplanen mellan stora ladugårdar och magasin någonstans i Skåne, även om företagets visioner är stora. Den uppseendeväckande knallorangea färgen känns som ett trafiksäkert kort när vi ska ge oss ut på landsvägar. Mest liknar karossen nöjesparkers åkattraktioner. Hade man parkerat tio ETR efter varandra hade man lätt tagit kön för ett berg-och-dal-banetåg.

Batteriet ligger centralt placerat i chassit bakom sittbrunnen för bästa viktfördelning. Den 20-celliga 72-voltsenheten väger 74 kilo. Kapaciteten är 120 Ah och 8,6 kWh, räckvidden vid blandad körning uppges till tio mil. Laddtiden uppges till sex timmar (effekt 1,5 kW) via vanlig Mennekes Typ 2-handske, någon snabbbladdning finns inte i nuläget.

Litenheten gör sig påmind på direkten. Den böjda svarta stålbågen bakom stolarna som ser ut som en rullbåge men i själva verket mest är övre fästpunkt för flerpunktssäkerhetsbältena når mig till midjan. Att äntra ETR på ett snyggt sätt är ett stycke konst. En viss form av vighet är inte fel men Ola instruerar om var jag ska placera fötter och händer och vips sitter man på plats. Rörelsefriheten är minimal, vänster knä ligger dikt an mot rörramen och mina 45:or till gummidojor fyller upp pedalstället. Chefredaktör, och för dagen utsänd på fältet som fotograf, Marcus Engström ler med hela sitt skägg när han spanar ner på mig i sittbrunnen. Jag ler jag också, om än mest för en viss nervositet om vad som komma skall. Den sotsvarta öppna lånehjälmen från Omotion-Ola sitter på huvudet och när jag blänger på mig själv i vänster sidobackspegel skådas bara en storkindad hamster med virrig blick.



*Pedalstället är placerat längst fram i noskonen
och passageraren bredvid får hålla undan sina fötter!*

Cockpiten är rå med synlig rörramskonstruktion, enklast möjliga instrumentering och karosspaneler i ABS-plast. Körställningen påminner en hel del om en gokarts, de friliggande framhjulen i knähöjd gör sitt till. I framtiden kommer ett mobilställ för smartphonen där man kan koppla upp sig på Omotion-appen som visar aktuell hastighet, räckvidd, strömstyrka, batterikapacitet, cellernas kondition med mera. Utveckling och design för gränssnitt samt konfiguration är i sitt slutskede. Ett litet snurrvred med D-N-R sköter automatväxlingen av den i bakhjulet navmonterade elmotorn. Som alltid med elmotorer kommer all kraft med en gång och det är lätt att riva upp den grusade gårdsplanen. Bättre att leta sig ut på allfarvägarna.

Att sitta med huvudet i samma höjd som övriga bilars stötfångare ger en olustkänsla vid första korsningen. Måste alla bilar köra så fort? När lämplig lucka infinner sig trycker jag ner högerpedalen och ETR skjuter fart. Direktstyrningen är obehaglig initialt med ett halvt varv mellan fulla utslag men snabbt lär man sig gränserna och i stället infinner sig en lekfullhet som mest av allt känns kriminell. Att lattja runt ETR på kurviga småvägar är som att ha gratis åkpass till din favoritåkatraktion på väl vald nöjespark. När jag når lämplig 90 km/h-sträcka provar jag topphastigheten men slår snabbt av. 70-80 km/h är idealfart för ETR, högre än så river det i jacka och hjälm eftersom man sitter helt utlämnad till fartvinden. Accelerationen 0-80 km/h uppges till sju sekunder men känns som knappt hälften. I varje skånsk by jag passerar tjoar barn och vuxna tittar glosögt efter en.



*Laddningen sker via Mennekes Typ 2-handske strax bakom passagerarsätet.
Batteri på 8,5 kWh.*

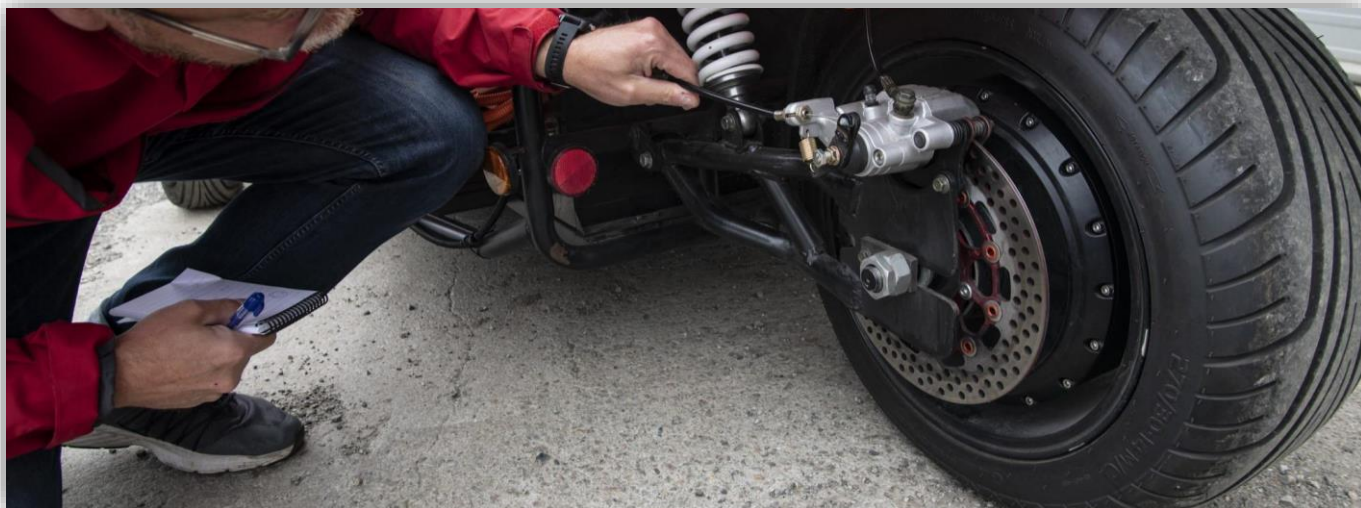
Det kinesiska arvet med viss grad av handjagat bonnsmide är påtaglig hos ETR men enligt Ola Svensson är skillnaderna numera som "natt och dag". När jag pressar trehjulingen genom kurvkombinationer infinner sig heller ingen osäkerhetskänsla, i stället garvar jag om möjligt ännu mer. Motorn har topp effekt på 30 hästkrafter men har kontinuerlig grundeffekt på mer sansade 11 hk, drivlinan lever mest på det starka vridmomentet 93 newtonmeter.

Vänddiametern är alldeles för yvig, antispinn- eller antisladdsystem saknas men är under utveckling. Likaså ABS-bromsar. Det är bara några barnsjukdomar som Omotionteamet lovar att slipa bort till modell 2. Kör man lilla ETR med ett visst mått av förstånd är körglädjen i topp. Det är mitt stelnade hamsterleende bevis nog på. Räckvidden tio mil är fullt tillräcklig i en så blåsig krabat som ETR, efter en dryg timmes körning vill man nämligen träckla sig ur sittbrunnen för en längre bensträckare. Man kan ju passa på att utnyttja rasttiden till att ladda på med ny energi.

Ola Svensson och Johan Ericsson visar in oss i sitt kombinerade lager/magasin/produktionsplats för att visa upp prototypen Omotion 2, som planeras att börja tillverkas under hösten.

– Sittbrunnen på Omotion 2 blir rejält mycket större eftersom bredden ökas med åtta centimeter, axelavståndet ökar med sex centimeter samtidigt som frontöverhänget förlängs med 6 centimeter, förklarar Ola och ber mig stiga ner i fackverket som bildar rörram.

Jo då, det är avgörande måttökningar, Omotion 2 är inte alls lika trång över bål, knän och ben. Bakom nacken reser sig ett par kraftiga störtbågar. Kostnadmässigt kommer man inte låta slutpriset ut till kund skena utan lovar att nya svensktillverkade modell "2" inte kommer överstiga 150 000 kronor. Framtidsutsikterna ser lovande ut även för inbitna och körglädjetörstande bensinnördar.



*Motorn sitter monterad i det breda bakhjulets nav.
Bakåtriktade svängarmar med dubbla stötdämpare.*

Det här är nytt!

Omotion

Ny svensk elfordonstillverkare som baserar en helt ny drivlina och ett nyutvecklat drivsystem på grundteknik från Kina.

Trehjulig MC

Körkortsreglerna innebär att man får köra Omotion på vanligt B-körkort.

Tio

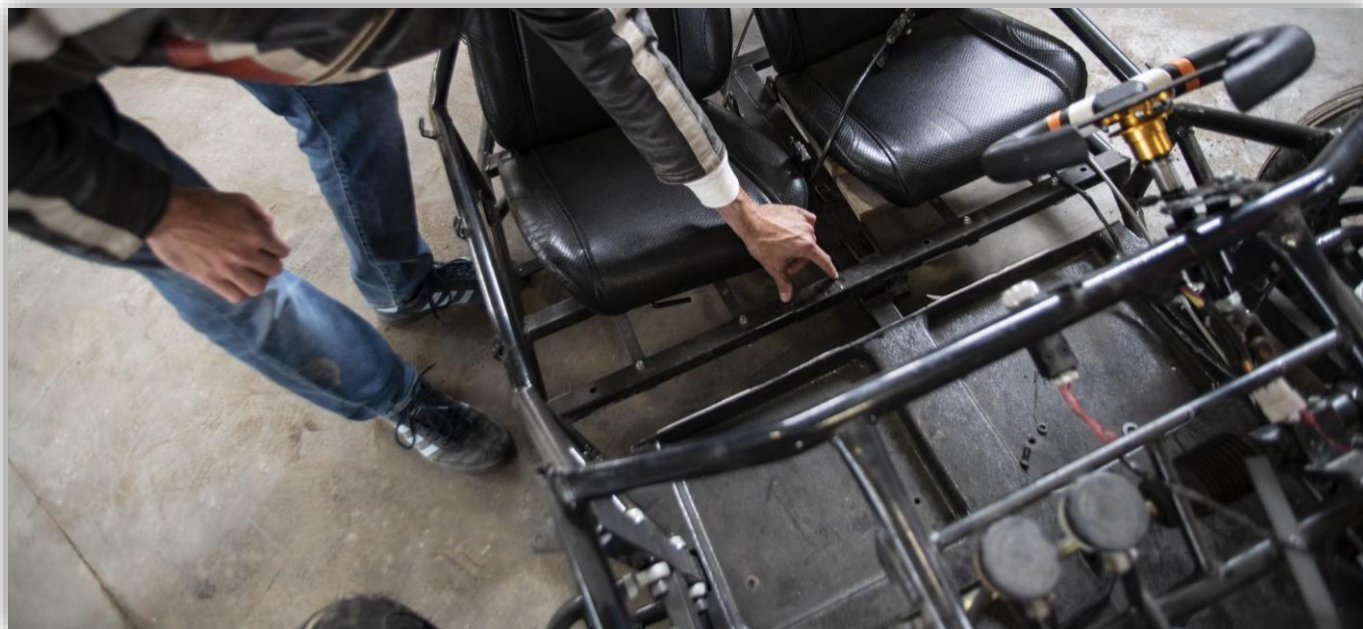
Räckvidden i mil är fullt tillräcklig, längre tid än cirka en timme bakom den lilla gokartratten vill man nämligen inte sitta.

Billig

29 000 kronor kostar en färdig ETR på gatan. Högt kilopris men samtidigt en billig nöjesmaskin.



Dubbla triangellänkar och friliggande stötdämpare. Stänkskärmar till framhjulen finns



*Omotion 2 blir åtta centimeter bredare och tolv centimeter längre än ETR.
Ola instruerar bredden.*

3 frågor



Johan Ericsson
styrelseordförande Omotion AB.

Vilken är kundgruppen för Omotion?

– Aktiva människor som vill ha ett miljövänligt nöjesfordon. Bland annat äldre hojåkare som slutat köra traditionell motorcykel.

Varför fortsätter ni inte att producera i Kina?

– Kvalitetssäkring i första hand. Samtidigt ser vi fördelar med sammansättning här i Skåne med egen personal. Omotion ska vara "Made in Sweden".

Hur stor är investeringen?

– Runt två miljoner kronor i dagsläget. Plus all tid som Ola Svensson helhjärtat satsat i projektet! För dessa pengar har Omotion ETR etablerats och kommande Omotion 2, som är mer anpassad för Europa, utvecklats.



*Svenska Omotion ETR är som en el-gokart, registrerad för gatan!
Körupplevelsen går utanpå det mesta.*



*Andreas Karlin (ex-jobbare), Ola Svensson och Johan Ericsson
med prototypen till nya Omotion 2.*

Omotion ETR

Pris: 129 000 kronor, säljs nu.

Motor: Navmonterad elmotor. Max effekt 30 hk (21,7 kW) vid 715 r/min, kontinuerlig effekt 11 hk (8 kW) vid 820 r/min. Max vridmoment 93 Nm vid 820 r/min. Batterityp litiumjon, 8,5 kWh.

Kraftöverföring: Motor bak, bakhjulsdrift. 1-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak integrerad svängarm.

Styrning: Ej servo.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 6 tum, bak 10 tum. Däck fram 185/30 R14, bak 270/30 R14.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 171, längd 267, bredd 166, höjd 92, spårvidd 147. Markfrigång 14. Tjänstevikt (inkl. förare) 277, maxlast 155. Bagagevolym (VDA-liter) 0 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 12,0 s toppfart 110 km/h.

Förbrukning (WLTP): Elförbrukning cirka 0,7 kWh/ mil. Räckvidd 10 mil.

Garantier: Fabriksgaranti 2 år, batteri 1 år.

Skatt: 180 kronor per år de första tre åren.

Rivaler



Cake Kalk&

Svenska elmotorcykelmärket Cake är mycket designdrivet och senaste Kalk& är en motardliknande tvåhjulning för korttransporter. Elmotor på 10 kW, batterikapaciteten är 2,6 kWh, räckvidden 8,6 mil och toppfart +90 km/h. Kräver mc-körkort (A-behörighet).

Pris: 140 000 kronor.



Seat Mii Electric

Okej, ingen "leksaker" som Omotion ETR men lilla Mii Electric är ändå körglad! Med statens klimatbonus blir priset 204 900 kronor. Räkna med gott andrahandsvärde och betydligt fler användningsområden än en öppen trehjulning.

Pris: 264 900 kronor.



5. Bimota Tesi H2 släpps den 1 oktober.

AV BOBBY GREEN 2020-09-21 KL 09:00.

Din för 64 000 euro.



FILM: <https://youtu.be/W6707xLqvqk>

Bimota har teasat hojen ett tag men snart är det dags för lansering. Den 1 oktober kommer Tesi H2 att släppas lös och det är en riktig värstingmaskin som endast kommer att tillverkas i 250 stycken exemplar. På prislappen kommer det att stå ganska så saftiga 64.000 euro. Är du sugen ska det gå att beställa en nu.

Den som köper får en hoj med navstyrning och motor hämtad från Kawasaki Ninja H2. Fyran är kompressormatad, på 998 kubik och ger i Kawan 228 hästar. Tesi H2 ska väga in på 207 kilo och lär bli ganska så kvick. På utrustningsidan hittar vi Brembos Stylema-ok framtill och dessa greppar om 330 millimeter stora skivor. För fjädrandet står Öhlins TTX-dämpare, det finns även en styrdämpare från Öhlins och denna är elektroniskt styrd. Tekniskt finns det bland annat launch control, traction control med nio steg och quickshifter.



6. Mercedes Pagoda är tidernas kanske stiligaste stilbrott.

Publicerad 2020-09-21 kl 15:48, text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Mercedes "Pagoda" ersatte med stor elegans både 190 SL och den makalösa 300 SL.



En bil med hög kvalitet rakt igenom, allt från den eleganta inredningen till den robusta mekaniken. Många USA-importerade exemplar har automatlåda. Köp så bra skick du har råd med, delar är inte billiga.

Varje generation av Mercedes-Benz SL blir en så kallad klassiker, vissa nästan direkt, andra först efter viss inkubationstid. En 230 SL som på bilderna hör avgjort till den förra kategorin. Det räcker med att kasta en hastig blick på den skenbart enkla, eleganta karossen för att förstå varför. Vilken snygg bil!

Linjeföringen brukar tillskrivas en under 1950-, 60- och 70-talen välkänd formgivare, Paul Bracq, men projektledarna Karl Wilfert och Friedrich Geiger var minst lika viktiga för tillkomsten av "Pagodamodellen", internt kallad W113.

Tekniskt sett utgår bilen från den samtida sedangenerationen "fen-Mercedes" W110/111 men har 35 centimeter kortare axelavstånd. Motorn, en trimmad variant av personbilseriens maskin, pendelaxlarna bak och den genomgående höga byggkvaliteten var några av kännetecknen – men stilbrottet med föregångarna 190 SL och den extrema 300 SL var samtidigt totalt.

W113 var mer sportbil än 190 SL någonsin blev, samtidigt lättillgänglig för en större publik än den ur fabriken racingverksamhet skapade 300 SL. Plötsligt såg de gamla SL-bilarna rätt gammalmodiga ut. Den nya serien var en modern, snabb och högklassig touringvagn för två, med gott om plats för bagage och stor bekvämlighet, ändå inte främmande för mer aktiva körinsatser.



Tre motorutföranden fanns under modellens levnad 1963–71. Av dem anses just 230 SL vara spänstigast. Motorn har rivig karaktär och de speciella metallbussningarna i hjulupphängningen ger skärpa i framfarten. På 280 SL ersattes de av gummibussningar och komforten ökade. Så kallade halvgördeldäck var en annan teknisk nyhet i 230 SL, en konstruktion som skulle ge både grepp och den komfort Mercedeskunder krävde.

En "Pagoda" i rätt skick och utförande är verkligen inte billig men samtidigt en av de mest lockande allroundklassiker som någonsin tillverkats.





Mercedes-Benz 230 SL (W113) 1963–67

Mercedes-Benz 230 SL

Nypris 1964: 32 900 kr. plus oms.

Värde i dag: 400 000–500 000 kr.

Motor: Sexcylindrig radmotor med dubbla överliggande kamaxlar, 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 2 306 cm³. Max effekt 150 hk DIN vid 5 600 v/min. Max vridmoment 200 Nm vid 4 200 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrstegs automatlåda.

Mått: L 428/B 176/H 132 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, individuell (pendelaxel) upphängning bak. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, servo.

Fartresurser: Toppfart 200 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 11,1 s.

Förbrukning: 1,2 l/mil.

Livscykeln

1963 I mars visas 230 SL med 150 hk på Genèvealongen. I oktober introduceras automatlåda.

1964 Reservhjulet placeras horisontellt i bagageutrymmet.

1965 Ny pressning på golvplåtarna.

1966 ZF femväxlad manuell växellåda lanseras som tillval för 1 200 DM – eftertraktad i dag. I december inleds produktionen av 250 SL, den ovanligaste "Pagoda".

1967 På Genèvealongen i mars presenteras 250 SL officiellt. En ny variant: kaross med hardtop och två extrasäten istället för sufflettåda. Skivbromsar bak tillkommer.

1968 250 SL ersätts av 280 SL, som blir den mest tillverkade varianten. I USA får värmereg-lagen gummihandtag med märkning. Tidigare var de omärkta och av hårdplast.

1969 Från och med maj levereras den femväxlade ZF-lådan bara på beställning.

1970 Från augusti kan Fuchs lättmetallfälgar levereras direkt från fabrik liksom halogenstrålkastare. Man kan få nackskydd som tillval, på USA-bilar är de standard.

1971 Den 23 februari rullar sista Pagodan av bandet, efter 48 912 tillverkade exemplar. Av dessa exporterades 19 440 till USA. Philipson sålde totalt 261 nya 230 SL, 250 SL och 280 SL i Sverige.

7. Volvo P 1800 - tuff men vacker.

Text: Joakim Bergqvist, Publicerad: 2018-02-08 kl 00:00.

Det är lätt att avfärda Volvo P 1800 som en Amazon i dyr kostym. Kombinationen skottsäker mekanik och ett vackert yttre är däremot inte den vanligaste i bilvärlden. Vi spanar i modeller där Volvo vågade vägra vinkelhake.



Glasfiberbilen Volvo Sport eller P1900 som den hette internt hade blivit ett misslyckat och dessutom ganska kostsamt försök till en sportbil. Exportmarknaden ansågs fortfarande vara nyckeln till framgång och Volvochefen Gunnar Engellau menade att en toppmodell var viktig. Jag början av 1957 inleddes således ett nytt sportbilsprojekt. Designavdelningen i Sverige hade däremot fullt upp och siktet ställdes därför in på Italien.

Ghia tillfrågades men avböjde, i stället tog sig Frua och uppgiften. Flera designförslag lades fram men det som föll Volvochefen bäst i smaken hade inget italienskt ursprung. Bakom formerna stod i stället en viss Pelle Petterson, son till den legendariske Volvokonstruktören Helmer Petterson. Detta roade enligt uppgift inte Engeallau men projektet fick fortsätta och Frua tog fram tre prototyper.

Under våren 1959 släpptes de första bilderna och i januari året efter visad den färdiga produkten på internationella bilsalongen i Bryssel. Namnet på den nya sportvagnen var P 1800.

Sportiga ambitioner

Det linjesköna ska påminde till stor del om samtida Ferrari med sin breda grill och långa motorhuv. Väl på plats i förarstolen var sittpositionen låg, och blanka metallinlägg som blandades med en uppsjö av matare kändes exotiskt. Styrkänslan i den stora men tunna ratten avslöjade vad som gömde sig under skalet.

Visserligen fanns en nyutvecklade 4-cylindrig motor kallad B18B med dubbla SU-förgasare, men toppeffekten på 100 hästkrafter var inte direkt extrem.



OVIKTIGA SKILLNADER. Tidiga modeller har vita blinkers men 1963 blev glaset gult. Under 1969 vreds enheten 180 grader och positionsljuset hamnade i topp. Svart grill med B20-emblem fanns enbart 1970.

Små uppdateringar

De svenska Volvo-fabrikerna hade inte kapacitet att tillverka den nya modeller och karossplåtarna tog fram i Skottland hos Pressed Steel medan slutproduktionen utfördes av Jensen Motors i England. Utan att överdriva var Volvo måttligt imponerade över britternas känsla för kvalitet eller rätta sagt avsaknaden av den och till modellår 1963 flyttade slutmonteringen hem till Lundbyverken.

Att gå igenom samtliga ändringar under modellerens livscykel skulle kräva betydligt fler sidor än dessa uppslag, men de viktigaste kan vara värda att känna till. I samband med flytt till Sverige ändrades namnet till 1800 S. Samtidigt ersattes de äldre navkapslarna med imiterade ekrar till samma typ som fanns på Amazon och på de flesta marknader fick de främre blinkersglasen ett gult fält.

Effekten höjdes till 108 hästkrafter och efter bara några hundratala bilar försvann också Volvologotypen på C-stolpen. D-serien började produceras i augusti 1963 och innebar ett nytt fällbart baksäte, som fortfarande ingen kunde få plats i, och mer komfortabla framstolar. Till 1965 skedde mer märkbara skillnader. Nya fälgar med tillhörande navkapslar med samma utseende som uppdaterade Amazon. Den snygga men sköra äggkartongsgriellen var nu ett minne blott och i stället satt en betydligt billigare sak i pressad metall. Den sista stora skillnaden var att stötfångarna, som tidigare varit uppsvingda framtill, bytts ut till raka diton.

Till årsmodell 1966 skedde uppgraderingar med bakaxeln, chassit och bromsarna. Under huven bidrog ett nytt grenrör och avgassystem till 115 hästkrafter.



EN RIKTIG FENA. Bakifrån sett var det inte mycket som ändrade genom åren, andra emblem tillkom och 1965 fick stötfångaren denna raka design med gummilist på utsidan. Kulören kallas Stålblåmetallic.

Förenklat utseende

Inför modellår 1967 var det åter dags för flertalet designändringar. De böjda sidolisterna byttes till raka och samtidigt tillkom nya dörrhandtag samt en annan grill.

Den tvåkrade ratten med hålborrade ekrar byttes till 1968 ut mot en treekrad sak med försänkt centrum. När 60-talet började närma sig sitt slampa flyttar pressverktygen hem till fabriken i Olofström. Samtidigt passade Volvo på att lyfta ner den nya B20-motorn måste höjde effekten till 118 hästkrafter.



INREDNING. Sprickor i instrumentbrädan är snarare regel än undantag men både den övre och nedre delen går att köpa nya för cirka 5.000 kronor. Armstöden på dörrsidorna är ofta slitna och går i bästa fall att renovera. Från fabriken fanns olika färger beroende på årsmodell men svarta går att köpa nya för ungefär 5.000 kr. Är stolarna mjuka har troligen de så kallade Pirellibanden gått sönder men dessa är varken svåra eller dyra att byta. Tra-siga-instrument är också vanligt och en fungerade klocka hör inte till vanligheten. Det mesta av inredningen går däremot att köpa ny.



EXTRA BAGAGE. Oavsett årsmodell är baksätet i princip påvändbart. Läderremmarna, som i vanliga faller göms under sätet, kan däremot använda för att spänna snabb extra bagage om ryggstödet viks ner.

Nytt decennium

Trots små uppdateringar började 1800 S vid det här laget kännas allt mer omodern, men till det nya decenniet väntade flertalet stora uppdateringar.

Exteriört avslöjas årsmodell 1970 på att grillen blivit lackerad i mattsvart. På bakskärmarna sitter också två svarta ventilationsgaller där det vänstra innefattar tanklocket. Nya tvådelade fälgar med stålbanda och centrum i aluminium var en annan skillnad. Det nya modellnamnet 1800 E avslöjar dock den största nyheten för året - Einspritzung. Den nya B20E-motorn hade nämligen fått elektroniskt styrd bränsleinsprutning i form av Bosch Jetronic och levererade numera 130 hästkrafter.

För att klara av kraften användes en 4-växlad ZF-låda kallad M410. Till sist tillkom även skivbromsar baktill. På insidan hade modeller också tagit klivet i 70-talet då det mesta av den blanka metallen hade bytts ut till träfaner samt nya tydligare instrument.

I augusti samma år presenterade U-serien av 1800 E där den gamla M41-lådan åter hade lyfts i snabb i en något förstärkt form. Numera fanns också en trestegad automatlåda från Borg-Warner som tillval. Trots uppdateringarna fick modeller fortfarande kritik för sitt omoderna utseende men en lösning väntade runt hörnet.

Annan kaross

Redan några år tidigare hade två förslag med namnen "Beachcar" och "Jaktvagn" tagits fram. Den förstnämnde utvecklades till den välkända prototypen Raketen men en serieproduktion av denna skulle bli alldeles för dyr. Volvo valde istället att gå vidare med det andra förslaget och i augusti 1971 visades 1800 ES upp.



Tack vare ett förlängt tak fanns nu en kombimodell av 1800. Baktill satt en glaslucka där både gångjärn och handtag var monterade direkt i glaset. Andra nyheter var en svart plastgrill med stående ribbor, något högre effekt och 5,5-tums fälgar som möjliggjorde bredare däck.

På insidan fanns både nya dörrsidor, andra framstolar med inbyggt nackskydd och ett nytt baksäte. Dessa uppdateringar återfanns också på 1800 E som tillverkades parallellt med ES fram till och med juni 1972. Kombimodellen höll ut ytterligare en tid inom den lades ner den 27 juni året efter. Under flera år hade den livsavgörande USA-marknaden tvingat Volvo att strypa motorernas effekt och framöver väntade också ännu tuffare säkerhetskrav.

Vacker tuffing

Mekaniken i P 1800 tillhör inte det vassaste som finns, varken när det börjar sig eller i dag. Även motorn är av den gamla skolan men en mer hållbar maskin är svår att uppbringa. Att trimma en rödblockare är som bekant inte heller dyrt eller komplicerat. Om mekaniken anses som vardaglig är formgivningen dess raka motsatts. Aldrig har en Volvo lyfter lika exotisk som med bara P 1800 och kanske lär det aldrig kan så igen.

SNABBA FAKTA

Volvo 1800 E -70

Kaross: 2-dörrars, 2-sitig coupé.

Motor: 4-cyl, 1,986 cc.

Max effekt: 130 hk / 6000 rpm.

Max vridmoment: 177 Nm / 3.500 rpm.

Överföring: Bakhjulsdrift, 4-växlad med elektronisk överväxel.

0-100 km / h: 11 s.

Toppfart: 185 km / h.

Förbrukning: Cirka 1,2 l / mil.

Nypris: 28.700 kr.

TIDSLINJE

1960: Volvo P 1800 har premiär i Bryssel och visum senare under året även upp på bilsalongen i New York.

1962: Helgonet med Roger Moore börjar sändas och under tv-seriens gång används flera P 1800.

1967: Under 24 timmars på klassiska Daytona kommer en 1800 S på andra platser i sin klass.

1970: Modellen 1800 E med elektronisk bränsleinsprutning och flertalet designändringar introduceras som årsmodell 1970.

1972: Årets stora nyhet är halvkombimodellen 1800 ES som har baklucka helt i glas. I juni slutas 1800 E att tillverkas.



MOTORALTERNATIV

1961-1962	B18B	4-cyl	100 hk	147 Nm
1963-1965	B18B	4-cyl	108 hk	149 Nm
1966-1968	B18B	4-cyl	115 hk	152 Nm
1969	B20B	4-cyl	118 hk	167 Nm
1970-1971	B20E	4-cyl	130 hk	177 Nm
1972-1973	B20E	4-cyl	135 hk	177 Nm

Alla uppgifter i SAE. Bilar med extra avgasrening (B20F) har lägre effekt.

PROBLEM

Rost: En P 1800 kan rosta i princip överallt och sedan karossen är helsvetsad kan reparationskostnaderna bli höga. Dörrar och skärmar är klassiska ställen. Även trösklarna rostas och original ska det finns två skarvar (se bild). Golvet är en utsatt plats, lyft därför på mattorna i både kupé och bagageutrymme. Den främre tvärbalken med tillhörande domkraftsfästet sitter också utsatt. Titta noga runt strålkastarna med tillhörande pottor. En plats som ofta glöms bort är längst upp i de främre hjulhusen där framskärmarna möter motorutrymmet men även insidan på bakskärmarna bakom bakhjulen. Till sist bör alla karoskarvar, som inte alltid var perfekt från fabrik, undersökas noggrant för att avslöja dåliga reparationer. De flesta plåtar går att köpa nya men detaljer som skärmar och främre kostar mycket.

Motor: Överlag en väldigt skottsäker maskin men har det slarvats med blyersättning har toppen garanterat tagit stryk. Byts med fördel till en renoverad topp med hårdare ventil-säten. Den elektroniska insprutningen är inte helt problemfri och går motorn dåligt kan det bero på slitna slangar eller trasiga tätningar vid spridarna. Styrenhetens sitter monterad i kupén under instrumentbrädan och renoverade enheter finns.

Överväxel: Överväxel på tidiga bilar kallas typ D och har en högre varvtalsreducering men är allmänt och klenare konstruktion än den typ J som introduktioner i samband med B20. Fungerar ej överväxeln kan en reparationsatts hjälpa eller ett byte av solenoiden men även renoverade enheter finns.

UPPGRADERINGAR

De flesta reservdelar nyttillverkas och priserna är överlag låga. Kommentarer med delar till andra sportbilar, men höga när de ställs mot andra Volvomodeller. Modifieringar som går lätt att återställa sänker inte värdet men extrema karosseringrepp och rejält ombyggda inredningar är ingen investering som ger utdelning. Ett uppgraderat chassi gör mycket för väghållningen men hårdare stötdämpare kan slita på infästningen i karossen. För den som eftersöker mer effekt är utbudet av trimdelar stort men bilar med insprutning bör konverteras till dubbla förgasare för att få ut högre siffror.

PRIS

Lika många andra klassiska bilar har priserna på P 1800 stigit rejält under de senaste åren. Intresset för de olika modellerna har också svängt genom åren. Skicket är dock avgörande för priset då omfattande plåtarbete kan bli kostsamt. Ett exemplar i skapligt bruksskick brukar dock kosta från 150.000 till 200.000 kr. Bilar i toppskick kan kosta det dubbla. Av de sista årsmodellerna såldes enbart några hundra bilar i Sverige då majoriteten gick på export. Många av dessa bilar har importörer tillbaka men inte helt oväntat är en USA-specad bil med automatlåda betydligt mindre attraktiv på marknaden än motsvarande svensksåld bil med manuell låda om skicket är dessamma.

VÄRT ATT VETA

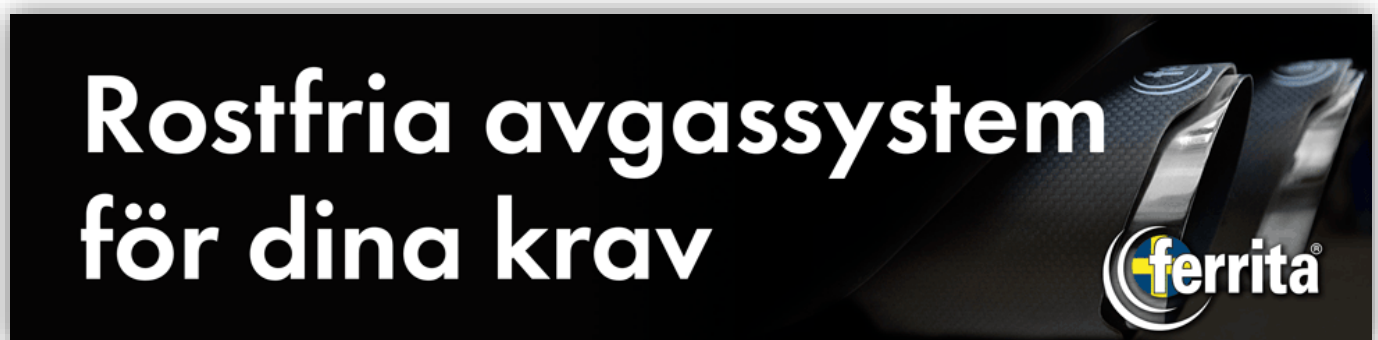
Fälgar: Plåtfälgarna till de äldre modellerna är lika breda som till Amazon Herrgårdsvagn men är unika för P 1800 och en originalfälg är mycket svår att hitta. När 1800 E kom introducerar den klassiska klöverfälg som med åren kan börja läcka i de nitar som håller fast aluminiumcentrumet i stålbanan. Samtidigt ändrades bultcirkeln från 5 / 114,3 till 5/108 är samma som på de flesta nya Volvo. På bilden syns fälgen Jungfrun från 240 Turbo.

Slitstark: Bilen med högst miltal i världen är en Volvo 1800 S. Ägaren Irvin "Irv" Gordon har genom åren kört över 500.000 mil.

ALTERNATIV

MGB: Den ikoniska brittiska sportbilen finns både som öppen Tourer och som takförsedd GT. Har en fyrcylindrig motor men finns även med en rak sexa i form av MGC eller med en V8 i GT-modeller. Lägre pris än P 1800.

Porsche 912: Budgetmodellen på legendariska 911 har en fyrcylindrig boxermotor och enklare utrustning. Finns både som Coupé och Targa. Utbudet är däremot mindre och priserna betydligt högre än P 1800.



**Rostfria avgassystem
för dina krav**

ferrita



MGB GT



Porsche 912

I KORTHET

- + Design
- + Pålitlig teknik
- + Ägandekostnader
- Rostbenägen
- Osofistikerad teknik
- Inköpspris

8. DKW 1950–1963.

Publicerad 7 juli 2011.

Text Jonathan Balsvik.

Ett äkta insidertips: en tysk bil med eleganta linjer och god klass på mekaniken. Silkesmotor kommer på köpet och lite blårok. Det är en DKW du ska ha! Och den kostar löjligt lite pengar.



Tvåtaktsmotor med tre cylindrar ska det vara om det är mjuk motorgång du vill ha. Det är ingen slump att DKW döpte sin bil till 3=6 (tresex) där likhetstecknet gjorde klart att den lilla 900-kubikaren bjöd på samma raffinemang som en rak sexcylindrig motor. DKW är märket som Saab kopierade och sanningen är nog den att de tyska motorerna inte bara var större och starkare utan också bättre. Detta ihop med en vacker kaross med inbjudande interiör gör DKW-bilarna från 1950- och 60-talen till attraktiva köp. Prisbilden är fortfarande behagligt låg i Sverige men DKW-beståndet börjar tunnas ur. Köp nu!

Men DKW nuförtiden. Är inte det gammelmännens val?

Nu tar du väl i. Det finns märken med ungdomligare profil, men det ägarna för länge sedan har förstått är att DKW erbjuder massor av bilglädje för vettiga pengar. Och en bättre förstabil i veteransvängen är svår att tänka sig.

Vad är det egentligen för märke?

DKW ingick i Auto Union, köptes senare av Mercedes och till slut Volkswagen som lade ner produktionen 1966. DKW var stort i Sverige redan på 1930-talet. Man gjorde välbyggda småvagnar med ram, framhjulsdraft och tvåtaktsmotor. Karossen var av trä och pegamoid. Det kan låta lådbilmässigt, men bilarna höll vettig kvalitet och tack vare låg vikt och bra väghållning var DKW en populär tävlingsbil ända in på 1950-talet, inte minst på isbanor. När DKW väl fick upp farten efter kriget fortsatte man i samma anda och den helt nya konstruktionen med stålkaross hette F89.



Dom ser ju ganska lika ut allihop. F89 hade väl två cylindrar?

Ganska rätt. Grundstilen sattes redan före kriget i en experimentmodell kallad "Hohe Klasse" tänkt för både DKW och Horch och utifrån den utvecklades DKW-bilarna ända in på 1960-talet. Det mest radikala ingreppet var när karossen breddades en decimeter hösten 1955! Karossen var kontinentalt tjugig med en strömlinje som få kunde matcha. Fram till 1953 hängde den tvåcylindriga motorn med och den är inte alls lika skön som den trecylindriga. Glöm den om du inte har djupt liggande personliga skäl.

En trecylindrig motor. Alltså tre cylindrar. Tre. Hallå!

Det är då en tvåtaktare går som allra bäst! Den har lika många tändpulser per motorvarv som en rak sexcylindrig motor. Därav den lena, nästan turbinlika, motorgången. Känslan blir snabbt en drog. Men bara vid belastning. På tomgång märks tvåtaktsmotorns inbyggda "svaghet", den dåliga gasväxlingen i form ett popcornljud i avgasröret. Men idag hör det till bilens charm.

Ram, tvärställda bladfjädrar och 38 hästar. Kul att köra eller?

Japp! Här finns massor av karaktär även om acceleration och toppfart i reella tal är blygsamma. Men motorn är varvillig och alert i reaktionerna. Bladfjädrarna ger bättre komfort än vad man kan ana och styrningen är en kontaktgivande kuggstång. Glöm inte frihjulet som gör körningen roligare – i en DKW har du alla möjligheter att bli en riktig lirare bakom ratten.

Vilken trecylindriga DKW ska jag ha?

Ett tips kan vara en fyrdörrarsbil (4-dörrars Coupé). Den har en decimeter längre axelavstånd vilket ger bättre komfort. Panoramarutan och instrumenteringen som kom 1959 är en smakdelare, men Klassikers råd lyder: breda karossen och coola självmordsdörrar. Alltså årsmodellerna 1956 – 58. Men låt skicket styra. Köp ingen rishög, fina bilar är fortfarande billiga. Till skillnad från snikna Saab fanns DKW i flera läckra karossvarianter inklusive Universal – herrgårdsvagnen, ovanlig idag. En cabriolet (både två- och firsitsig!) lär du inte hitta, men en tvådörrars coupé med riktig hardtop är ett smakligt val. Somrigt, snyggt – och helst ska den vara tvåfärgad i grått och vitt!

Hur är det med delar?

Det är lättmekat och ganska väl försett med delar. Enklast är att gå med i klubben. Där kan du köpa delar som packningar, bussningar, kopplingsvajer, brytare – massor. Med dina nylvunna vänner löser sig snart alla problem. Verkstäder med kunnande och öppet sinnelag mekar gärna DKW, men det mesta går att klara själv med lite händighet och en verkstads-handbok.



Vad är låga priser?

För 15 000 – 20 000 kan du lätt få något som är besiktigt och körbart. Kanske lite rost- och lackfix. Taskiga bromsar och, typ, någon trasig drivknut därtill, då är du nere på några tusenlappar. En fin bil, kanske en hardtop: säg 30 – 35 000 kr. Unika lågmilare dyrare, men aldrig svettdyrt. Många har gått på export.

Text: Claes Johansson

Härdfakta

DKW 3=6 Coupé Special -57

Nypris: 9 420 kr

Värde idag: 20 000 – 30 000 kr*

Motor: Rak trecylindrig tvåtaktare, vattenkylning enligt termosifonprincipen (ingen pump).

Volym 896 cm³.

Max effekt 40 hk DIN vid 4 250 r/min. Max vridmoment 76 Nm vid 2 800 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram framhjulsdraft, 4-växlar manuell låda (osynkad etta). Frihjul, rattspak.

Mått: Axelavstånd 235 cm.

Längd/bredd/höjd 423, 170, 145 cm. Spårvidd fram/bak 129/15.

Vikt 980 kg. Tank 45 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram separat upphängning med tvärlänkar och därovan tvärliggande bladfjäder. Bak stel axel med överliggande tvärställd bladfjäder. Teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, Trummor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 126 km/h. Acceleration 0 – 100 km/h 32 s.

Förbrukning: 0,78 l/mil vid 80 km/h jämn fart. Vid toppfart 1,25 l/mil.

Källor: Stora bilboken 1957, originalbroschyr.

**Bil i fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa defekter.*

Reservdelar och service. Mycket finns. Audi nyttillverkar men säljer bara till större grossister: www.dkwhesse.de och www.mobilitaeten.de. Spindeln i DKW-nätet i Sverige är Ronny Johansson. Han har delar att sälja, men kan också förmedla kontakter, 070-283 4812.

Lästips. Tunnsått. Fixar du tyskan så ta dig an DKW Meisterklasse av Peter Kurze eller den avbildade DKW-Auto Union 1950-65, Schrader Motor-Chronik.

Klubbliv Bra källa till bilar, delar – och förstås gemenskap är Svenska Audi-DKW klubben, www.autosite.se/dkw. Klubbmedlemmarna har ca 1 500 DKW-bilar. I Sverige finns ca 2 000 st.

Checklista – kolla detta innan du slår till!

Kaross. Kolla dörrstolpar, övre dörrgångjärn, bakskärmsinfästningarna/hjulhusen. Framskärmarnas bakkant. Trösklar. NOS framskärmar finns inte att köpa utan visst detektivarbete, pris ca 2 000 kr. Begagnade max en tusing. Ny stötfångare kan gå att få tag i för ca 4 000 kr.

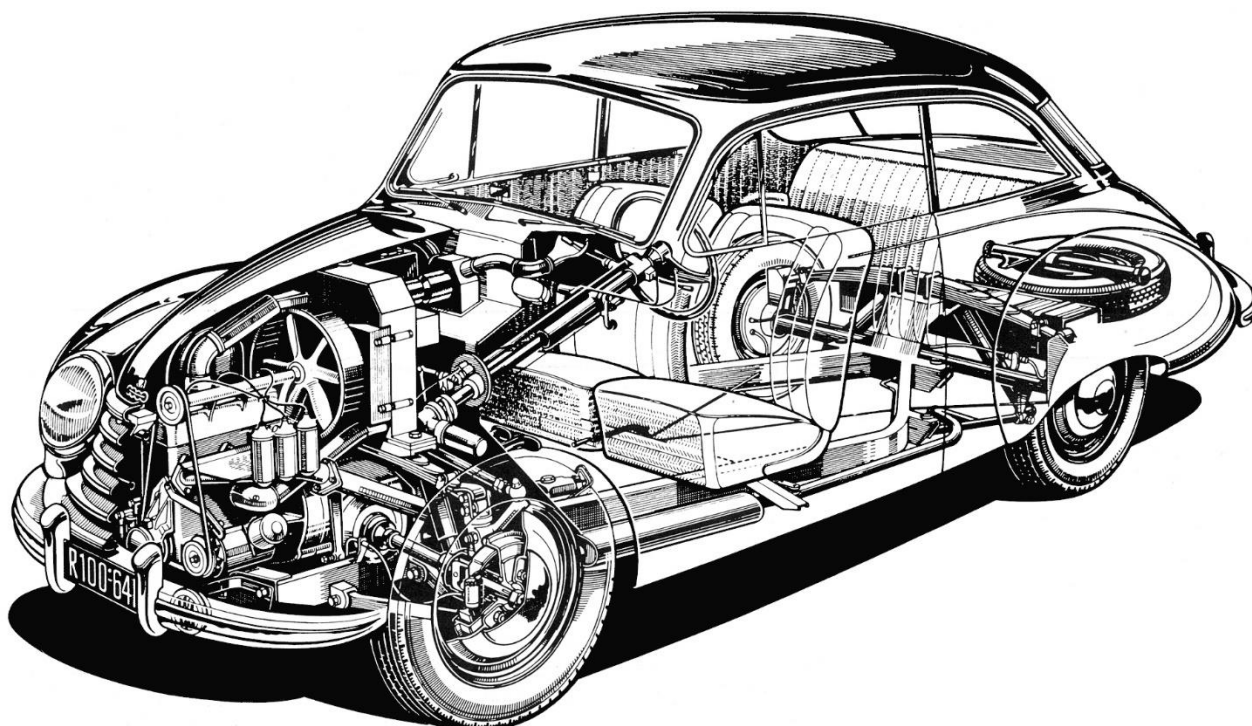
Mekanik. Motorn ska den löpa tyst och lent när den går på driv. Vid uppsläpp är mindre transmissionsljud ingen fara. Försök att utröna om vevaxeln ger ifrån sig missljud – inte bra då lager inte går att uppbringa. Kan byggas om med lager från Kawasaki – kostnad ca 5 000 kr.

Tvåtaktsmotorer mår inte bra av stillhet. Vev- och ramlager kan ta skada. Köper du en AU 1000 som stått länge: slå i motorolja och låt stå ett par månader innan första startförsöket. Det är vanligt att ramlagren torkat ur. 3=6 har en inte lika känslig konstruktion. En kolvsats kostar ca 4 500 kr, ett komplett avgassystem ca 4 000 kr, toppackning 300 kr, brytarsats 250 kr, kylvattenslang 250 kr, yttre drivhjulsdamask 280 kr.

Du kan inte avläsa motorns kondition genom att studera avgaserna, mer än att den ska ryka lite mindre när motorn är varm. Används inte utombordsmotorolja!

Chassi. Bilen har separat ram vilket gör gott för stabiliteten. Tvärställda bladfjädrar fungerar bättre än det låter. På bilar som stått länge är det viktigt att kolla fjädrarnas kondition. Den främre skymtar under kylaren och den kan bli lätt solfjäderformad om bladen har spruckit. Inte übersvårt att byta. Originalstötdämparna bak hade inbyggda stopp, vilket inte dagens dämpare har. Då bakfjädern är glidlagrad på ena sidan (nya finns) kan det innebära bekymmer när du hissar upp bakvagnen. Har du otur kan fjädringen haka loss av misstag! Stötdämpare från Volvo 140 (bak) passar runt om.

Inredning. Är inredningen i originalutförande och i bra skick värdera detta. Att få tag i nygjort eller NOS-tyg är bara att glömma. En propert omklädd interiör i rätt kulör och med rätt struktur på textilen är helt i sin ordning. Men ser det inte tidsriktigt ur går pulsen ner direkt.



9. Bestrafningen riskerar VM-titeln för Hamilton.

Av: Anna Andersson 2020-09-27.

Mercedes godkände Lewis Hamiltons provstart. Det var ett misstag. Det kan kosta honom en avstängning under säsongen – vilket kan riskera hans sjunde VM-titel.



Lewis Hamilton.

[Lewis Hamilton](#) hade visserligen pole position i Ryssland GP, men han hade den mjukare däckblandningen till skillnad från Red Bulls Max Verstappen och kollegan [Valtteri Bottas](#). Det gjorde honom orolig och han valde att göra sina två provstarter där han upplevde att greppet var bra.

Han frågade teamet om det var okej.

De gav honom ett positivt svar – men det kom nya direktiv inför loppet och britten gjorde starterna utanför det området där det var tillåtet. Det gav honom inte bara tio sekunders tidstillägg, vilket kostade honom en möjlig seger i loppet, utan också två straffpoäng på förarlicensen.

– Det var inte den bästa dagen, men det är som det är, säger Hamilton när han efter loppet får frågan om vad det var som hände.

”Går vidare”

Straffpoängen kan bli oerhört kostsamma för VM-ledaren Hamilton. När en förare får tolv straffpoäng på sin licens stängs han av i ett GP-lopp. Poängen försvinner efter tolv månader, men Hamilton har nu tio straffpoäng och ingen poäng försvinner innan tävlingen i Bahrain i slutet av november. Drar han på sig ytterligare två straffpoäng i de fyra kommande loppen stängs han av i ett lopp.

Det skulle kosta honom upp till 25 poäng, men om VM-tvåan Valtteri Bottas vinner det loppet skulle det kunna bli ännu mer dyrbart än så. Det skulle kunna kosta britten hans sjunde VM-titel.

– Jag tar de poäng som jag fick och går vidare, säger en tillknäppt Hamilton efter loppet.

Öppnar för Bottas

För Valtteri Bottas var detta däremot en möjlig öppning för en framtida VM-kamp. Han vann Ryssland GP, från startposition tre.

– Det var oerhört skönt att ta en seger, det var ett tag sedan sist. Nu ska jag försöka att hålla momentum och klara av att ta många poäng. Det är många race kvar, säger Valtteri Bottas.

– Jag ska trycka på så mycket det går och sedan får vi se hur det slutar.

Han tog även extra poängen för snabbaste varv, medan Max Verstappen, Red Bull slutade tvåa och VM-ledaren Lewis Hamilton trea. Nu leder Hamilton mästerskapet med 44 poäng och det återstår sju lopp och 182 poäng av årets F1-säsong.

FAKTA**Resultat Ryssland GP**

- 1) V. Bottas, Mercedes
- 2) M. Verstappen, Red Bull
- 3) L. Hamilton, Mercedes
- 4) S. Perez, Racing Point
- 5) D. Ricciardo, Renault
- 6) C. Leclerc, Ferrari
- 7) E. Ocon, Renault
- 8) D. Kvyatt, AlphaTauri
- 9) P. Gasly, AlphaTauri
- 10) A. Albon, Red Bull
- 11) A. Giovinazzi, Alfa Romeo
- 12) K. Magnussen, Haas F1
- 13) S. Vettel, Ferrari
- 14) K. Räikkönen, Alfa Romeo
- 15) L. Norris, McLaren
- 16) N. Latifi, Williams
- 17) R. Grosjean, Haas F1
- 18) G. Russell, Williams

Förare som bröt:

C.Sainz, McLaren, L. Stroll, Racing Point

LÄS OCKSÅ

[PLUS 15 klassiska ögonblick i formel 1](#)



1971 Ducati 250 Mark 3

SLUT