



AC 428 Coupe by Frua 1967–73.

1. Porsche dömda för skattebrott.
2. Mercedes-Benz ägaren Daimler Investerar 400 miljarder i elbilar.
3. Tesla Model S Plaid mullrar som en trimmad Dodge Hellcat.
4. Bekräftat: Aston Martin DB11 och Vantage följs upp av elbilar.
5. Fusk med mätarställningen blir vanligare.
6. Volkswagen mer än dubblar elbilsförsäljningen.
7. Volkswagen bekräftar ID.8.
8. GM varnar för brandrisk i Chevrolet Bolt.
9. Tesla Supercharger uppgraderas till 300 kW.
10. Elon Musk öppnar upp Superchargers för andra elbilar i år.
11. Audis instegsmodell läggs ned.
12. Lamborghini Aventadors uppföljare får helt ny V12-motor.
13. Lamborghini Urus har nu passerat Gallardo.
14. Uppdaterade Porsche Macan officiell.
15. Kinesiska Byd Dolphin erbjuder modern teknik till lågpris.
16. Bilsalongen i Paris återuppstår i ny form.
17. GT40 laddas för framtiden.
18. Porsche 911.
19. Klassiker: Studebaker Commander.
20. Volvos klassiska bilar!
21. Ocons första seger – Verstappen avtryckt igen.

1. Porsche dömda för skattebrott – bötar 400 miljoner.

Publicerad 2021-07-22 kl 16:45 (uppdaterad 2021-07-22 kl 17:12).

Företaget betalade utan att säga emot.



En tysk domstol dömde på onsdagen sportbilstillverkaren Porsche till att betala 400 miljoner kronor i böter till den tyska delstaten Baden Wuerttemberg. Det skriver Reuters.

Anledningen är att Porsche lämnat oriktiga uppgifter i sina deklarationer mellan år 2009 och 2016. Porsche kommer att betala boten utan att överklaga.

400 miljoner är en i sammanhanget liten summa pengar. År 2020 omsatte Porsche omkring 290 miljarder kronor och gjorde en vinst på knappt 43 miljarder.



Magnus Kvandal

Porsche ska bygga "prestandabatterier" på hemmaplan.

VW-chefen tvingades avgå – nu åtalas han för bedrägeri.

Avslöjat: Porsche kan lansera ny version av Taycan.

2. Mercedes-Benz ägaren Daimler Investerar 400 miljarder i elbilar.

Publicerad 2021-07-22 kl 16:28 (uppdaterad 2021-07-22 kl 16:41). Text Magnus Kvandal.

Mercedes-Benz vd Ola Källenius säger att märket är redo för en eldriven framtid, men de har inte satt något slutdatum för förbränningsmotorerna.



Mercedes-Benz ägare Daimler planerar att investera 400 miljarder kronor i utveckling av elbilar mellan 2022 och 2030 och vara redo för en helelektrisk bilmärknad vid slutet av den perioden. Det sa företaget när de under ett event på torsdagen presenterade sin strategi för företagets framtid.

Det innebär däremot inte att de kommer sluta tillverka bilar med förbränningsmotorer om de inte måste. Om EU-kommissionens förslag om att helt förbjuda fossildrivna bilar inom unionen till år 2035 blir verklighet är det viktigt för biltillverkarna att vara beredda på det. Men på andra marknader, exempelvis i Kina, är det sannolikt att förbränningsbilarna kommer leva vidare längre än så.

Mercedes sa under sin presentation att de "kommer vara redo att bli helt eldrivna i slutet av årtiondet, där marknadens förutsättningar tillåter det".

– Vi måste flytta debatten bort från när vi bygger den sista förbränningsmotorn, det är inte relevant. Frågan är hur snabbt vi kan skala upp till nära 100 procent eldrift och det är vad vi fokuserar på, sa Mercedes vd Ola Källenius.

Företaget förväntar sig att hälften av försäljningen kommer utgöras av elbilar och laddhybrider till år 2025. De har tidigare sagt att den milstolpen skulle nås år 2030.

Till år 2025 ska tre elektriska plattformar lanseras. MB.EA utgör grunden för mellanstora och stora elbilar, och blir Mercedes "eldrivna ryggrad". AMG.EA är en dedikerad plattform för prestandabilar, och VAN.EA är basen för framtidens eldrivna skåpbilar och minibussar.

En del av de 400 miljarderna kommer gå till att bygga åtta batterifabriker tillsammans med andra aktörer. Fyra ska byggas i Europa, och en i USA.

Vem Daimler tänker samarbeta med är inte klart ännu. Företaget säger däremot att de för samtal med olika företag om att utveckla både så kallade solid state-batterier, en anläggning för batteriåtervinning och högpresterande elmotorer.

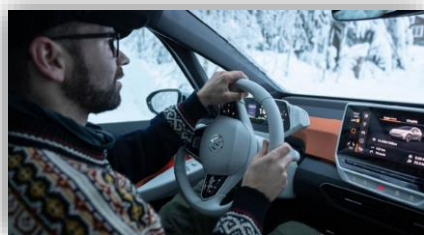


Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Efter krisåret – nu rusar både BMW och Mercedes.



Dystert facit för elbilarna: 100 procent fel räckvidd.



BMW:s elbil imponerar på vintern: "Överlägset bäst".



"Elbilar snart lika lönsamma som bensinbilar".

3. Tesla Model S Plaid mullrar som en trimmad Dodge Hellcat.

PUBLICERAD: 22 JUL 2021, KL 15:05. **TEXT** MATTIAS RABE.

Elbilar är tysta, men det går att få dem ljudliga – rejält ljudliga. Coolt eller bara patetiskt?



FILM: <https://youtu.be/--ezgU8Nro0?t=35>.

Elbilsägarna brukar lyfta fram avsaknaden av motorljud som en av de största fördelarna med deras bilar. Dock måste elbilar (och hybrider och laddhybrider) [sedan 2019 låta vid hastigheter under 20 km/h](#) för att inte överrumpla fotgängare och andra trafikanter. Det gäller inte bara i Europa, även i USA måste elbilar låta sedan myndigheten NHTSA utformat nya direktiv.

Av denna anledning monterar Tesla externa högtalare i sina bilar sedan 1 september 2019, och eftersom Tesla är Tesla har de via mjukvara bjudit på lite extrafinesser i form av en "boombox"-funktion. Man kan spela musik externt, man kan få bilen att låta som en glassbil (stackars barn i närheten av bilen som blir lurade) och man kan lägga in upp till fem egna ljud.

I filmen nedan ser vi bilfantasten Brooks Weisblat som visar upp sin [Tesla Model S Plaid](#) som inte längre är ljudlös – eftersom folk tydligen har klagat på att den är just ljudlös. Han har därför lagt in motorljudet från en trimmad [Dodge Hellcat](#), alltså ljudet från en 6,2-liters V8. Han beskriver ljudet som från en "cammed Hellcat", med andra ord en Dodge Hellcat vars motor har fått en ny kamaxel för bland annat "fetare ljud".

LÄS MER: [Tesla Model S Plaid+ blir inte av.](#)



4. Bekräftar: Aston Martin DB11 och Vantage följs upp av elbilar.

Publicerad 2021-07-22, 10:08.

Vd:n bekräftar – nästa generation av sportbilarna blir helt eldrivna. Första elbilen lanseras om fyra år.



När de nuvarande generationerna av Aston Martin DB11 och Aston Martin Vantage ska ersättas, då blir det av modeller som driver på el. Det bekräftar av märkets vd Tobias Moers i en intervju med [Automotive News](#).

– De efterföljande modellerna av våra klassiska sportmodeller kommer definitivt att bli elbilar.

Den första helelektriska Aston Martin-modellen är faktisk inte så långt bort. Den ska nämligen finnas till försäljning redan 2025. Räckvidden på den modellen ska vara "minst 60 mil", har Tobias Moers sagt tidigare.

Efter 2025 kommer det att gå snabbt med elektrifieringen. Redan samma år, eller året efter, ska nästa elbil lanseras. Då blir det en eldriven suv, möjligtvis baserad på nuvarande Aston Martin DBX.

2030 ska Aston Martins modellpalett bestå av 50 procent elbilar. En stor del av den andra halvan måste nog bli elektrifierad på något annat sätt, om [EU-förslagen som presenterades förra veckan](#) går igenom. Som exempelvis [laddhybriden Aston Martin Valhalla, som ska lanseras i höst](#).



Patrik Lundin

5. Fusk med mätarställningen blir vanligare: "Oroande".

Publicerad 2021-07-20 kl 10:02 (uppdaterad 2021-07-20 kl 11:34).

Att manipulera mätarställningen tar inte mer än några minuter med rätt utrustning. Antalet mätarskruvade bilar har fördubblats på ett år, enligt en undersökning.



Manipulerade vägmätarställningar blir allt vanligare på begagnatmarknaden i Sverige – även bland svensksålda bilar. Annonsplassen Wayke och fordonshistoriktjänsten Carfax konstaterar efter en granskning att fenomenet förekom dubbelt så ofta i juni 2021 jämfört med samma månad året innan.

Martin Fransson, vd på Wayke, är oroad över utvecklingen.

– Jag tycker att Transportstyrelsen borde göra den här kollen. Är det någon som borde göra det jobbet så är det väl de, säger han i en intervju med TT.

Transportstyrelsen skriver i ett mail till TT att de ska utreda hur fuskets ska stoppas och ha förslag klara nästa sommar.

Tidigare förekom mätarfusk främst på begagnade bilar som blivit importerade till Sverige, men nu är de flesta fuskbilarna som upptäcks sålda i Sverige, enligt Wayke.

Wayke och Carfax undersökte totalt 290 000 bilar. Av dem hade 1 500, omkring 0,5 procent, felaktiga mätarställningar.

Elektroniska mätarjusterare finns att köpa online för några tusenlappar. Med den utrustningen tar det bara några minuter att manipulera siffrorna i odometern.

För en bilköpare är fuskets vanligtvis relativt enkelt att upptäcka. Mätarställningen registreras varje gång en bil besiktigas, vilket gör att onormala avvikelser mellan åren kan upptäckas. Tjänster som hemsidan Car.info ger tillgång till all tillgänglig historik om en bil, vilket gör det lätt att få en överblick.

En [granskning som Vi Bilägare gjorde](#) vintern 2020 med hjälp av siffror från Car.info visade att det då fanns över 1.800 aktiva bilannonser ute på svenska annonssidor där bilen hade någon typ av avvikelse i mätarställningen, och att över 84.000 bilar kan rulla på vägarna med den typen av avvikelse.

Genomgången visade också att en bilhandlare kan ta över 18.000 kr mer betalt för exempelvis en Volvo V40 från 2012 om vägmätaren står på 10.000 mil i stället för 16.000.

6. Volkswagen mer än dubblar elbilsförsäljningen. Europa största marknaden.

Publicerad 2021-07-20 kl 16:15 (uppdaterad 2021-07-20 kl 16:49).

Under det första halvåret 2021 sålde Volkswagengruppen 170 939 elbilar av märkena VW, Audi, Skoda och Porsche. Det är en ökning med 165 procent jämfört med samma period förra året, enligt ett uttalande från företaget på tisdagen.



Européerna var mest köpsugna och roffade åt sig 75 procent av bilarna. Även om Volkswagen sålde långt färre elbilar i USA och Kina var den procentuella ökningen av elbilsförsäljningen stor även där: 321 procent i USA och 110 procent i Kina.

Även Volkswagens laddhybridmodeller gått bra. De ökade med 300 procent jämfört med förra året.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:

Premiär för Cupra Born – här är nya "sportelbilen".



7. Volkswagen bekräftar ID.8.

2021-07-17.

Blir det största tillskottet i ID-familjen.



Volkswagen ID.6 som enbart kommer säljas i Kina.

Den hittills största medlemmen i Volkswagens ID-familj är nu bekräftad och kommer vara lika stor som Volkswagen Atlas.

Tidigare under veckan höll Volkswagengruppen en present om deras strategi för framtiden. Bland annat ska koncernen investera ännu mer pengar i att utveckla, tillverka och sälja elbilar. Däribland skulle de tillverka en stor elektrisk suv (storleksmässigt som [Volkswagen Atlas](#)) som de inte har talat om tidigare.

Herbert Diess delade med sitt tal under presentationen på [LinkedIn](#), och i talmanuset bekräftas det att den stora elektriska suven faktiskt är Volkswagen ID.8. Antagligen kommer den baseras på MEB-plattformen, men det är nog för tidigt att spekulera.

LÄS MER: [Volkswagen och BMW tvingas böta 8,9 miljarder för dieselkartell](#)

Därmed blir ID-familjen ännu större. Som bekant var den första medlemmen [Volkswagen ID.3](#), vilket storleksmässigt är motsvarigheten till [Golf](#), som sedan följdes upp av [Volkswagen ID.4](#), som är ungefär lika stor som [Volkswagen Tiguan](#). De ska även lansera [Volkswagen ID.6 som enbart kommer säljas i Kina](#). Den tyska biltillverkaren kommer även erbjuda ID.Buzz, vilket ska vara ett elektriskt alternativ till [Volkswagen Transporter](#).

Därmed kommer ID.8 vara den största medlemmen i familjen, och det verkar som att modellen kommer säljas globalt. När alla medlemmar i ID-familjen tror [Volkswagen](#) sig ha "den mest omfattande elbilspanportföljen i branschen hittills". På så sätt ska de bli det ledande elbilmärket fram till 2025.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar



Officiell: Volkswagen ID.4 GTX – fyrhjulsdraft och sportig.



Volkswagen lanserar fler versioner av ID.4.



Volkswagen planerar billigare elbil – offerar flera modeller.



Historiska skiftet: Volkswagens elbil större än Volvo.

8. GM varnar för brandrisk i Chevrolet Bolt – igen.

Publicerad idag 14:45 (uppdaterad idag 15:08)

Efter två nya bränder i USA uppstår återigen frågetecken kring brandrisken i GM:s elbil.



Chevrolets elbil Bolt, som såldes som Opel Ampera-e i Europa, återkallades efter [rapporter om batteribränder förra året](#). Efter två uppmärksammade bränder i USA nyligen uppmanar amerikanska myndigheter än en gång 50.000 ägare att parkera sina bilar utomhus, på behörigt avstånd från hus och hem. Det skriver [nyhetsbyrån Reuters](#).

På onsdagen gick tillverkaren General Motors ut med samma rekommendation, med tillägget att de avråder ägarna från att låta bilarna stå på laddning över natten.

Det var i november 2020 som 69.000 exemplar av Chevrolet Bolt och Opel Ampera-e byggda mellan 2017 och 2019 återkallades efter att det uppmärksammats att batteriet kunde överhettas vid laddning och börja brinna.

Bilarna åtgärdades då med en ändring av mjukvaran som hindrade batteriet från att laddas till mer än 90 procent, i väntan på en mer permanent lösning.

Opel Ampera-e var en lovande bilmodell när den lanserades 2017. Med mer än 50 mils räckvidd och ett pris på omkring 400.000 kronor var det många som ställde sig i kö för att köpa en, både i Sverige och Norge.

Men problem med leveranserna gjorde att få svenskar hann få någon bil innan modellen lades ned för gott förra året. Desto fler hann däremot levereras i Norge – norska TV2 [skriver](#) att runt 3.700 exemplar av modellen finns registrerade där, vilka enligt uppgift också omfattades av återkallelsen förra året.

Bränder i elbilar är ovanliga. De senaste åren har studier från både svenska MSB och den norska motsvarigheten DSB kommit fram till att bränder förekommer [mindre sällan i elbilar än i bensin- och dieselmotorer](#).



Magnus Kvandal

Läs också:



Få bränder i elbilar – högre risk i fossilbilar.



Nytt experiment avslöjar hur elbilsbatterier brinner.



Slutkört för Opels bortglömda elbilsdoldis.



Opels elchock.



9. Tesla Supercharger uppgraderas till 300 kW.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-07-19, 15:03

Elon Musk bekräftar på Twitter – ökar laddeffekten.



Tesla ska öka snabbladdningseffekten på sina Superchargers, det bekräftar Elon Musk på Twitter. Maxeffekten ska upp till 300 kW från dagens 250 kW.

Någon tidslinje för när och i vilken omfattning det ska byggas ut finns inte i dagsläget. Nya Tesla Model S Plaid och Model X har batteripaket som klarar högre laddeffekt under längre tid, [rapporterar InsideEVs](#).

I ett laddtest genomfört av [Motor Trend](#) på en Supercharger V3-station med en maxeffekt på 250 kW, ser man att en Tesla Model S Plaid når en tydlig plåtå på 250 kW som sedan håller mellan omkring 10 – 30 procent.



Elon Musk om nya Model S Plaid: "Snabbare än en Porsche och säkrare än en Volvo".



Tesla Model S Plaid+ skrotas av Elon Musk.



10. Elon Musk bekräftar: Öppnar upp Superchargers för andra elbilar i år.

Publicerad 2021-07-21, 10:28.

På sikt ska alla Superchargers vara öppna för andra elbilar än bara Tesla.



Det har pratats om det länge. Elon Musk har också tidigare berättat att det förs diskussioner med andra elbilstillverkare om att öppna upp Supercharger-nätverket för andra elbilar än Tesla, utan att specificera vilka tillverkare det handlar om.

Det gör han inte den här gången heller, men han ger oss i alla fall en tidsangivelse.

– Vårt Superchargernätverk kommer att öppnas upp för andra elbilar senare i år, skriver Elon Musk på Twitter.

I en kommentar på den tweeten ställer en användare frågan om vilka länder som är aktuella svarar Elon Musk: "över tid, alla länder".

Det kommer alltså att bli möjligt för andra elbilar att ladda på en Supercharger också i Sverige. Vi har frågat Tesla Sverige om när det kan vara aktuellt för svenska marknaden, men inväntar svar därifrån.



Patrik Lundin



11. Bekräftat: Audis instegsmodell läggs ned – kan ersättas av elbil.

Publicerad 2021-07-20, 09:32.

Följer Volkswagen Polo – Audi A1 läggs ned.



Den enes död är den andres bröd, brukar man ju säga. I detta fallet skulle det kunna skrivas om till "Småbilens död är suvens bröd". För så ser det ut. Runt om i Europa efterfrågar kunderna suvar i allt större utsträckning, även när det handlar om mindre modeller.

Det innebär att det inte finns plats för modeller [som Volkswagen Polo](#), och Audi A1. Att den senare läggs ned efter denna modellgeneration bekräftas av Audis vd Marcus Deusmann i en intervju med [Automotive News](#).

– Med tanke på det kommande Euro 7-reglementet kommer det att vara svårt att erbjuda småbilar med förbränningsmotorer eftersom priserna på dessa kommer att bli för höga. Därför har vi ingen planerad efterföljare till nuvarande A1, säger Marcus Deusmann.

Detta innebär alltså att Audis kommande instegsmodell blir kompaktsuven Q2. Men Audi har som ambition att strikt vara en elbillstillverkare från 2033. [Den sista nya modellen med förbränningsmotor ska lanseras 2026](#), enligt de senaste uppgifterna från Audi.



Patrik Lundin



12. Lamborghini Aventadors uppföljare får helt ny V12-motor.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-07-19, 14:30, uppdaterad 2021-07-19, 16:38.

Än är inte slutet kommet för V12-motorn, i alla fall hos VW-ägda Lamborghini. Nu bekräftar märkes- vd:n Stephan Winkelmann att den kommande flagskeppsmodellen får en helt nyutvecklade drivlina.



Till vänster: Sista av sitt slag: Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae.

[Lamborghini Aventador Ultimae](#) blir märkets sista, helt oelektrifierade gatbil någonsin. Det har varit känt ett tag nu att Aventadors ännu namnlösa ersättare blir en bensin/elhybrid med en V12-motor. Nu har dock vd Stephan Winkelmann bekräftat att drivlinan i den nya modellen blir något helt nytt.

I en intervju med amerikanska [Autoblog](#) säger han att de avgasrenade 770 hästkrafterna och 720 Newtonmetrarna i Aventador LP 780-4 Ultimae var "den bästa möjliga effekten vi kunde få" ur den nu 10 år gamla 6,5-liters V12:an i bilen.

Lamborghini är likt alla andra biltillverkare nu under press från EU att elektrifiera sitt utbud, och man har därför [gått ut med en elbilsatsning](#). 2024 ska märkets sista helt bensindrivna bil säljas. Vi har tidigare fått se dagens Lamborghini V12-motor kombineras med en intressant hybrid drivlina i [superhybriden Sián](#).

Aventador-ersättarens hybridsystem kommer dock även det vara något helt nytt som inte har någonting med Siáns (som använder en superkondensator istället för ett batteri) att göra.

– **Tekniken är annorlunda.** Det är en helt ny motor, en helt ny drivlina, ett nytt batteri. Allt är helt nytt. Det finns ingenting från Sián eller Aventador i bilen, säger Stephan Winkelmann till Autoblog.

Han ska samtidigt ha tillagt att det är för tidigt att avslöja några detaljer så som motorns slagvolym.

Fyrhjulsdraft och ingen överladdning

Precis som dagens Aventador blir den nya modellen fyrhjulsdreven med fyrhjulstyrning och en grundkonstruktion helt i kolfiber. Kanske viktigast för puristerna är att den nya motorn likt dagens inte får en endaste turbo eller kompressor – ett knep andra tillverkare allt mer tagit till för att samtidigt kunna minska motorstorleken och klara dagens tuffa utsläppskrav.

Men, lite extra vikt i form av ett batteripaket och en eller flera elmotorer kommer den alltså få dras med. Enligt Stephan Winkelmann är det dock inte uteslutet att Lamborghini även kan komma att bygga några helt oelektrifierade bilar med den nya motorn – fast då bara för tävlingsbanan.

– **För homologerade** (av EU typgodkända, reds. anm.) bilar är svaret nej. För andra modeller får vi se. Det är inte planerat än, men det kan finnas en möjlighet, säger han till Autoblog.



Lamborghini Essenza SCV12.

Vi kan med andra ord ändå komma att få se något värre i banpiskarväg från Sant'Agata Bolognese än den extrema Essenza SCV12 som visades ifjol med 830 hästkrafter.

Produktionen av Aventador Lamborghini Ultimae ska nu i alla fall vara begränsad till 600 exemplar globalt – varav 250 ska vara Roadsters och 350 Coupéer.



Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae – ”Den sista av sitt slag”.



Lamborghini storsatsar på el – sista rena bensinbilen säljs 2024.



Peter Ternström: Min nya Lamborghini luktade braj.



Lamborghini Sián är starkast någonsin – med spännande hybridteknik.



Wiggo Björck

13. Lamborghini Urus har nu passerat Gallardo.

PUBLICERAD: 20 JUL 2021, KL 14:16.

Under flera år har Lamborghinis supersportbil Gallardo varit märkets mest tillverkade och sålda modell, men nu har den blivit omsprungen av suven Urus.



15 000 exemplar av suven Lamborghini Urus som alltså har passerat "storsäljaren" Gallardo.

I dag berättar Lamborghini S.p.A. att man har nått ett nytt produktionsrekord – suven **Urus** har nyligen tillverkats i 15 000 exemplar. Urus nummer 15 000 är öronmärkt för den brittiska marknaden, vilket alltså är anledningen till att ratten "sitter på fel sida". Just denna bil har en extraordinär färgställning som följer "Graphite Capsule"-konceptet som lanserades hösten 2020.

Lamborghini [såg under pandemiåret 2020 ett uppsving för företaget](#), och första halvan av 2021 har inte gått sämre. Under de inledande sex månaderna har Lamborghini levererat 4 852 bilar över hela världen, vilket är nytt rekord. 2 796 av dessa är av modellen Urus, en uppgång med 35 procent jämfört med ett år tidigare. USA är Urus starkaste marknad. Kina ligger en bra bit bakom sett till antal sålda Urus (602 jämfört med USA:s 1 502).

Länge var **Gallardo** Lamborghinis mest tillverkade och sålda bilmodell. Under sina tio år i livet – 2003-2013 – blev det 14 022 exemplar. Nu har Gallardo blivit omsprungen av en suv, och det på bara drygt tre år. Produktionen av Lamborghini Urus kom igång i mars 2018.



Så såg det ut när Lamborghini Gallardo nr 14 022 rullade av produktionsbandet.



Och så här såg det ut när Lamborghini Urus nr 15 000 rullade av produktionsbandet alldeles nyligen.



Vad kan du om Lamborghini?



Mattias Rabe

14. Uppdaterade Porsche Macan officiell.

PUBLICERAD: 20 JUL 2021, KL 12:17.

Om två år ska Porsche Macan bli eldriven och sida vid sida förväntas bensinmodellerna gå, åtminstone ett tag till. Nu är den uppdaterade tappningen av den bensindrivna Macan här och vi kan konstatera att Turbo-versionen är borta och ersätts av en GTS-variant.



Ja, som nämnt i ingressen ska [nästa upplaga av Porsche Macan gå helt och hållet på el](#). Denna beräknas landa i bilhallarna under 2023 och ska byggas på den nya elektriska plattformen PPE (Premium Electric Platform). Dessbättre för fans av den nuvarande modellen så säljer den bensindrivna bilen, [likt de allra flesta av märkets modeller](#), alldeles för bra för att tas ur produktion.

Det rör sig här alltså inte om någon helt ny modell, oavsett vad Porsche marknadsför den som, utan snarare än uppdaterad version med samma former och mått som tidigare. Nya, eller uppgraderade, [Porsche Macan](#) kommer i tre olika utföranden: Macan, Macan S och Macan GTS. [Macan Turbo](#) är alltså ett minne blott.

I instegsmodellen sitter en ny, fyrcylindrig turboladdad motor på 265 hästkrafter (195 kW). Noll till 100 km/h gör den på 6,2 sekunder och har en toppfart på 232 km/h. Macan S har utrustats med en 2,9-liters V6 biturbomotor med en effekt på 380 hästkrafter (280 kW), vilket är 26 hästkrafter fler än tidigare. Den klarar av noll till 100 km/h på 4,6 sekunder och har en toppfart på 259 km/h.



Sist, men verkligen inte minst, har vi Macan GTS där samma motor som i S-versionen här får ut 440 hästkrafter (324 kW) och som, utrustad med Sport Chrono-paketet, kan göra noll till 100 km/h på 4,3 sekunder samt har en toppfart på 272 km/h. Samtliga modeller har utrustats med Porsches dubbelkopplingslåda (PDK) och fyrhjulsdriftsystemet Porsche Traction Management (PTM).

Porsche har arbetat med att optimera chassit vilket ska innebära att Macan nu reagerar ännu känsligare och snabbare på olika körsituationer och vägförhållanden, tack vare att stötdämparegenskaperna i Porsche Active Suspension Management (PASM) har utformats särskilt för varje enskild modell. PASM är standard i S- och GTS-versionerna och finns som tillval till instegsmodellen.



I GTS är även luftfjädring numera standard samt en sänkning av karossen med tio millimeter. Väljer man till GTS Sport-paketet ska bilens dynamiska potential förhöjas då 21-tumsfälgar och högprestandadäck samt Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) och tidigare nämnda Sport Chrono-paketet tillkommer och adderar till dynamiken.

Utvändigt är det svårt att urskilja några större förändringar från tidigare men Porsche pekar på en omarbetad front, svartlackerade detaljer i GTS-versionen samt en markant diffusor i bakpartiet. En ny 3D-struktur finns tillgänglig som tillval och LED-strålkastare med Porsche Dynamic Light System (PDLS) och Sport Design-ytterbackspeglar är nu standard i samtliga utföranden.





Standard är även större hjul. På Macan sitter hjul på minst 19 tum, på Macan S 20 tum och på Macan GTS 21 tum. Köpare kan välja mellan 14 olika exteriörfärger, däribland de nya färgerna Papaya Metallic och Gentian Blue Metallic samt Python Green till Macan GTS utrustad med GTS Sport-paketet. Invändigt har mittkonsolen designats om och knappar har fått ge plats åt pekskärmar.

Uppdaterade Porsche Macan går att beställa från i dag med en prislapp som börjar på 655 000 kronor för Macan, 735 000 kronor för Macan S och 870 000 kronor för Macan GTS.



GALLERIER 42 bilder. Porsche Macan S och GTS 2022.



Tim Dahlbacka

15. Kinesiska Byd Dolphin erbjuder modern teknik till lågpris.

Publicerad 2021-07-21 kl 15:30 (uppdaterad 2021-07-21 kl 15:44).

Text Magnus Kvandal.

Kinesiska småbilen har 800-voltsteknik, upp till 40 mils räckvidd och kostar från 130 000 kronor i Kina.



Den kinesiska elbilstillverkaren Byd har förekommit regelbundet i bil nyheterna det senaste året. Märket är på god väg att etablera sig i Europa och börja konkurrera med inhemska märken. I juni i år skickades de [första 100 exemplaren](#) av suvmodellen Tang till väntande kunder i Norge.

Nu har Byd presenterat den nya modellen Dolphin – en bil som placerar sig i precis samma segment som Volkswagens ID.3. Båda bilarna är omkring fyra meter långa, 1,8 meter breda och har ett axelavstånd på omkring 2,7 meter.

Men medan Volkswagen har 400-voltsteknik bygger den kinesiska konkurrenten på Byds nya "e-plattform 3.0", vilket innebär att den får 800-voltsteknik – precis som Porsche Taycan och de nya elbilarna från Hyundai och Kia.

Högre spänning innebär högre laddeffekt och kortare laddtider. Enligt Byd ska den nya modellen kunna suga i sig ström tillräckligt för 15 mils körning på bara 15 minuter när det finns tillgång till en tillräckligt kraftfull snabbladdare.

Enligt uppgift kommer bilen med två batteristorlekar, Standard Range och Long Range, med 30 respektive 45 kWh. Den sistnämnda ska klara upp till 40 mil på en laddning enligt den gamla testcykeln NEDC. Båda versionerna har en elmotor på bakaxeln med 95 hästkrafter och 180 Newtonmeter.



Tjänstevikten är en annan datapunkt som sticker ut – versionen med det mindre batteriet sägs inte väga mer än 1.285 kilo, vilket är ett halvt ton mindre än den lättaste versionen av VW ID.3.

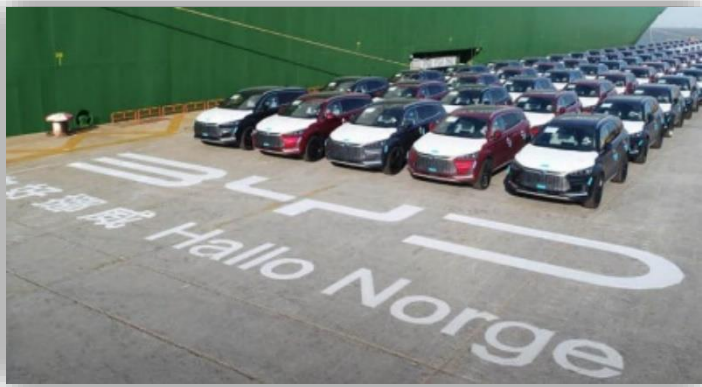
Men det är prissättningen som borde oroa Volkswagen mest av allt. Det är ännu inte bekräftat att bilen ska lanseras i Europa, men i Kina börjar priserna på 100.000 kinesiska yuan – motsvarande 130.000 svenska kronor. Den dyrare Long Range-versionen kostar från motsvarande 190.000 svenska kronor.

Priserna i Sverige skulle hamna en bit högre än det – men fortfarande en bra bit under konkurrenten.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Byd Tang intar Norge – första 100 bilarna på väg.



Kinesisk elsedan siktar på Europa.



Premiär för Ioniq 5: Här är Hyundais nya elbilsmodell.



Nya elbilen som är förvillande lik Volkswagen ID 3.

16. Bilsalongen i Paris återuppstår i ny form.

PUBLICERAD: 19 JUL 2021, KL 16:59. TEXT MATTIAS RABE.

Nästa år är det tänkt att Mondial de l'Automobile ska återuppstå, fyra år efter senaste upplagan. Dock blir formatet annorlunda, så även namnet.



Alfa Romeos monter på bilsalongen i Paris 2016.

Bilsalongen i Paris räknas som världens äldsta. Första utställningen ägde rum 1898, och förutom diverse kortare och längre uppehåll, bland annat för två världskrig, har den franska huvudstaden haft en bilsalong värd namnet fram till och med 2018. Under de senaste 20 åren har salongen ägt rum vartannat år. Mondial de l'Automobile, som salongen heter, ägde rum jämna år medan Internationale Automobil-Ausstellung, IAA, ägde rum ojämna år i Frankfurt.

Men nu är det slut på eran där Frankfurt och Paris alternerar. Frankfurt har, från och med i höst, [ersatts med München](#). Paris har inte varit bilsalongsvärd sedan 2018 i och med att 2020 års årgång ställdes in på grund av pandemin, men 2022 siktar man på en ny salong, dock under andra former.

Mondial de l'Automobile, som normalt höll öppet under drygt två veckor (sista året endast elva dagar), ser ut att bli Paris Automotive Week som blir ett sju dagar långt evenemang. Nya utställningen är en sammanslagning med Equip Auto, ett mässa för eftermarknad och mobilitetstjänster.

Även om det rör sig om en sammanslagning kommer Paris Automotive Week att delas upp i två sektioner – en mer traditionell bilutställning à la Mondial de l'Automobile som är öppen för både allmänheten och branskmänniskor, och en i Equip Auto-format som inte är öppet för allmänheten.

Mellan 17 och 23 oktober 2022 ska Paris Automotive Week pågå, två dagar längre än ursprungliga Equip Auto var planerad till 18-22 oktober.

Tidigare bilsalongen i Paris ägde också rum i oktober månad, vanligtvis de två inledande veckorna.

17. GT40 laddas för framtiden.

Publicerad: 2021-07-21 10:35.

Text: Johan Ringshagen.

Superformance och Evertati har slagit sina påsar ihop och planerar en batteridrivet utförande av sportvagnsikonen GT40.



Det handlar alltså om så kallade continuation-bilar som, istället för en V8 får en elmotor bakom cockpit samt batterier, som sannolikt placeras i de rymliga trösklarna.

Systemet för batteridrift är framtaget av Evertati som nyligen blev kända för [elkonvertering av Porsche 911 \(964\)](#). De har även konverterat andra generationens Mercedes SL "Pagoda" och Land Rover Serie 2A.





Everrati Ford GT40 electric.

Egenskaper, som till exempel prestanda och hur länge effekten bedöms räcka i GT40, presenteras när prototypen har testats och justerats färdigt, vilket beräknas inom de närmaste månaderna.

Frågan på många nostalgiska bilentusiasters läppar är såklart: varför?

Superformance och Everrati menar att konverteringen ska leda till en förbättring av prestanda, men när det gäller klassiska bilar är förbättringar av mätbara egenskaper som regel underordnade ägarens egna tycke och smak. Vill man ha en bättre bil borde man kanske inte börja med att modifiera en snart 70 år gammal racerbil – oavsett vilken typ av motor man väljer? Det här är något man gör för att man gillar det och för att det går.

Däremot gör en elkonvertering det möjligt att enkelt kunna fortsätta köra och använda klassiska bilar i en teoretisk framtid, där möjligheten att använda bilar med förbränningsmotorer begränsas, av exempelvis tillgång till bränsle eller att användning av dem helt enkelt inte tillåts. Och det är, på sätt och vis, ett sätt att framtidssäkra minnet av klassiska bilar, och hålla historien levande för kommande generationer.



Johan Ringshagen

HÖGSTA VÄXELN

18. Porsche 911.

Av Gran Turismo 09/02/2020.

Här ger vi dig tipsen inför det oundvikliga (?) köpet av en Porsche 911-klassiker. Från de tidiga 60-talsikonerna till 2000-talets första vattenkylda.



Förr eller senare är du där. Det är nämligen ett faktum att få bilälskare klarar att leva ett långt liv utan att någon gång äga "Ein Elfer" – en Porsche 911. Knappast du heller. Somliga provar en gång och känner sig nöjda med det, andra kan inte frigöra sig från den mycket speciella och tillfredsställande känslan hos denna svansmotor-ikon och blir för evigt förlorade i modellens alla variationer. Eftersom den har byggts i obruten serie sedan 1965 är utbudet av både objekt och varianter stort, och för den oinitierade närmast oöverblickbart.

Ibland tycks skillnaderna högst sublimes, och ändå skiljer det hundratusentals kronor mellan till synes snarlika versioner. Och det finns egentligen ingen kronologisk logik i prissättningen, det är helt andra parametrar som avgör vilka modeller som kostar mer och vilka som är billigare.

Vi ska i denna översikt arbeta oss igenom 911- modellens utveckling och försöka hitta förklaringar till variationer i prisbilderna, och även tipsa om vilka varianter man ska titta lite extra på och vilka man kan lämna därefter.

Den första generationens kännetecken är den korta hjulbasen, som ger den ett extra livligt beteende och planterade 911:ans rykte som lömsk vägvagn. Men eftersom de tidiga modellerna har smala däck med hög profil blir gränslandet mellan grepp och förlorat grepp generöst och lätt att hantera med lite träning. Många anser att den första generationens 911 är den allra roligaste att ratta, och många har byggts om till rallybilar.



Tidig 911 från slutet av 60-talet.

Den vassa S-versionen, med 30 hästar mer än den vanliga 130-hästaren, är väldigt mycket dyrare än övriga tvålitersbilar från tiden, vilket knappast känns rimligt med tanke på att man utan större svårighet kan modifiera boxersexan till samma specifikationer som S-motorn – eller använda en större motor från en senare serie.

En sleepermodell som entusiasterna länge knappt har tagit i med tång är 912, alltså en tidig 911 med 1,6-litersmotorn från 356 som modellen ersatte. På senare år har den fått kultstatus och priserna har ökat snabbt, även om de inte är ikapp de sexcylindriga "riktiga" 911:orna ännu. Relativt många byggdes, nästan 30 000 exemplar, men många har byggts om med sexor eller skrotats ut längs vägen. Tidiga 911:or är rostbenägna, liksom alla bilar från den här perioden. Men märk väl: plåtdetaljer nytillverkas hos Porsche och finns på lagerhyllorna!



Tidig 911 från slutet av 60-talet.



Turbo-modell från 1977.

1968 förlängdes axelavståndet och året efter kom den förstörade 2,2-litersmotorn. Tre år senare 2,4-liters-motorn, som gav 911 de fartresurser den förtjänade. Många anser S-versionen av 2,2-litersmotorn som den kanske mest lyckliga av alla boxersexor, 190 hästar stark i en bil som med 57 millimeter längre hjulbas blev snällare att köra men som fortfarande var en slank och lätt bil. Både 2,2S och 2,4S är dock 100 000–200 000 kronor dyrare än T- och E-versionerna, som båda känns betydligt mer prisvärda idag.



3.2 Carrera.



3.2 Carrera

1973 byggde Porsche den första specialmodellen för gatbruk i 911-serien, Carrera RS. Motorn togs upp igen i volym, nu till 2,7 liter och 210 hästar, och av de sammanlagt 1 560 exemplar som byggdes 1973 var 200 en lättviktsversion homologerad speciellt för tävlingsbruk.

RS är en verklig godbit, med sin tidiga, mekaniska insprutning och riktigt potenta fartresurser, och priserna har skenat iväg något alldeles våldsamt på sistone. Under en lång period var sena 1970-talare och tidiga 1980-talsbilar inte särskilt eftersökta och därmed ofta ganska billiga. Fula stötfångarlösningar och dålig avgasreningsanpassning med följande slappa gasrespons gav dessa årgångar dåligt rykte. Särskilt SC-modellen (1978–83) med en nedtrimmad variant av Carrera 3,0-motorn känns platt och lite tråkig i karaktären. Idag har dock även dessa 911:or, mellan 1976 och 1983, ökat ordentligt i pris och man ska ha tur för att hitta ett vettigt exemplar för under 150 000 kronor.

1975 kom också Porsches första super-911, Turbon. Först i trelitersversion, men redan 1976 med 3,3-liters-motor och hela 300 hästar. Porschepuritanerna hade lite svårt att ta till sig Turbon med dess lynniga temperament och stora frukostbricka baktill, och på andrahandsmarknaden var den ganska kall eftersom många bilar var söndertrimmade (eller kunde misstänkas ha varit det). Nu har de tidiga Turbobilarna (första serien byggdes mellan 1975 och 1985) kommit igen som klassiker och fina originalbilar stiger snabbt i pris.



964 Speedster.



993 Turbo.

1984 kom Carrera 3,2, som fick kortare slag och en mer varvillig karaktär, och ett modernt motorstyrningssystem som höjde effekten till 231 hästkrafter och sänkte förbrukningen. Denna motorgeneration fick också hydraulisk kamkedjespännare som radikalt hjälper till att förbättra livslängden. Från 1987 fick den också en ny växellåda (G50), som ger bättre känsla. Den här generationen från andra halvan av 1980-talet har varit riktiga bubblare på senare år.



996 GT3.

Porsche var starkt på väg in i ett skifte från svans- till frontmotor under 1980-talet, och egentligen fanns 964, som debuterade 1989, inte alls med i planen för framtiden. Men försäljningssiffrorna talade sitt tydliga språk, och 1989 debuterade en bil med samma skal som tidigare, men som i stort sett var helt ny under ytan. Den luftkylda boxersexan hade vuxit till 3,6 liter och fick dubbeltändning, skruvfjädrar ersatte torsionsstavarna och fyrhjulsdrift kom för första gången. Fyrhjulsdriften ger 911:an oanade resurser som vinterbil, men den första generationen gjorde också bilen rejält understyrd och därmed mindre kul att köra.

Turbomodellen gjorde comeback 1990 och 1992 kom en extra kryddad S-version av den sista bakhjuls drivna besten – självklart till extra höga priser idag. Ett par specialversioner byggdes också av 964, Speedster och RS, båda spartanska, stenhård fjädrade hårdkörarbilar som betingar ett ordentligt prispremium jämfört med vanliga C2 och Cabriolet.

1994 debuterade 993, den sista av de luftkylda Pors charna och den sista med grundkarossen från 1960-talet i behåll (även om den nu hade svullnat ut ordentligt). Det är också den sista Porschen som byggdes enligt den gamla schwäbiska byggtraditionen – från efterföljaren 996 har bilarna byggts med moderna produktionsmetoder hämtade från Japan. En viktig skillnad är att den också fick en helt ny flerlänksbakkvagn som förbättrade komforten och köregenskaperna på ett radikalt vis.



996 GT3

Allt talar därmed för att 993 förtjänar den popularitet som den verkligen har fått på senare år, och även om man får betala mer för 993 än en betydligt modernare 996 är det absolut en bättre placering. Den utmärka Turbon, nu med fyrhjulsdraft, har egentligen aldrig sjunkit särskilt mycket i pris och riktigt fina ex av S-versionen kan kosta uppåt miljonen. Betydligt mer än vad man någonsin behöver betala för en 996 Turbo.

996 har blivit en slagpåse av flera skäl (formen på strålkastarna, interiören, bristande kvalitetskänsla, mastillverkning etc), men faktum är att de är riktigt fina bilar att köra. Snabb blev den också med 3,6-litersmotorn, (2002–2005) och som användarbilar ger de verkligen valuta för pengarna – möjligen inte som samlarobjekt.

I så fall bör man satsa på GT3- eller GT2-specialarna; de kommer alltid att ha en särskild plats i Porscheälskarnas hjärtan. 996 GT3 har varit brant fallande prismsiktigt ett tag nu, och kommer man över ett ex under halvmiljonen är det bara att köpa. Med lite tålmod är det klart bättre än pengar på banken.

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.7 2010.

Resultatet av Högsta Växelns senaste samarbete. Gran Turismo är ett kvalitetsmagasin som skriver mycket om klassiska bilar, något som har saknats i mångt och mycket på vår hemsida. Nu blir det ändring på detta.

Klassiker

19. Klassiker: Studebaker Commander.

Publicerad 30 augusti 2009.

Kommandör heter det på svenska. En militär rang någonstans i mitten av hierarkin, använd inom flottan och flyget. Vi pratar Commander. Studebaker Commander.



1953 Studebaker Starliner coupe.



Studebaker Commander Regal De Luxe Coupe 1947

Vi börjar med Studebaker Commander 1947 även om Studebaker använt Commander som beteckning för en av sina bilmodeller sedan 1920-talet utom 1936 och 1959-63.



1950 års version hade samma grundkaross men med propellergrill.



Studebaker Commander Coupe 1951



1954 hade Studebakers fantastiskt moderna nya kaross funnits ett år. En lång och låg maskin som kunde erbjuda en kraftfull V8. Att Studebaker från början varit tillverkare av hästkärror gick knappast att gissa sig till. Raymond Loewy designade såväl föregångaren Starlight Club Coupe som 1953 års "Fashion Academy Award" prisvinnande modell.



Commander var en mellanmodell i Studebakers utbud och fanns även som fyradörrars som denna från 1958. Loewys design var oftast perfekt direkt i början men får ändå anses att den förvanskades med varje årsmodells ändringar.



1966 var det slut med Studebaker. De sista årsmodellerna hade denna kantiga design. En kompaktmodell som inte fann tillräckligt med köpare.



Studebaker Commander Cruising Sedan 1941.

Volvos klassiska bilar

20. Volvos klassiska bilar!

Webbplatsen presenterar produktion, tekniska data och information om Volvos klassiska bilar från starten 1927 till år 2000 ([S80](#) påbörjat fr.o.m 1999) främst för svenska marknaden. Syftet är en sajt där man snabbt kan få basfakta om Volvos modeller samt läsa om andra intressanta aspekter ur företagets historia.

Förkrigsmodeller



Volvo ÖV4 1927-29

Antal tillverkade: 205

Motor: 4-cyl 28 hk

Cylindervolym: 1 944 cc

Motorbeteckning: DA

Topp hastighet: 90 km/t

Tjänstevikt: 1170 kg

Tomvikt: Strax under 1000 kg

Pris: 4 800 kr

Övrigt: Volvos första bil rullade ur fabriken i Lundby, Göteborg, skärtorsdagen den 14 april 1927. Formgivare var bilentusiasten Helmer MasOlle, en för dåtiden välkänd porträtt- och landskapsmålare med bilintresse. Bland annat hade han delvis byggt om en fransk sportvagn [Voisin](#). Det var även MasOlle som ritade om den gamla symbolen för järn, en ring med en pil riktad snett uppåt höger, men det är även den internationella symbolen för man. Designen på järnmärket lever i stort kvar idag, men har ändrats många gånger [sedan dess](#).

Det var Gustaf Larson, en av Volvos två grundare, som konstruerade ÖV4. Den öppna femsitsiga bilen hade fyra dörrar. Karossen var av plåt på en stomme av ask, björk och rödbok. Sätena var av läder. Motorn tillverkades av Pentaverken i Skövde, som 1935 blev Volvo Pentaverken då AB Volvo köpte fabriken. Väckellådan gjordes av Köpings Mekaniska verkstad, som 1942 köptes av AB Volvo! Chassidetaljer som ram, samt fram- och baxaxel kom från Bofors. Idag kallas modellen populärt för "Jakob" efter den namnsdag då en av totalt tio provbilar blev klar (25 juli 1926 på firma AB Galco i Stockholm). Priset på 4 800 kr motsvarar ca 130 000 kr i 2011 års penningvärde.



Volvo PV4 1927-29

Antal tillverkade: 791 (varav 27 chassin och 70 pick-up'er)

Motor: 4-cyl 28 hk

Motorbeteckning: DA

Toppfart: ca 90 km/t

Marschfart: ca 60 km/t

Pris (1928): 5 800 kr

Övrigt: Bilden visar den första versionen av PV4 med oval bakruta och höga dörrsidor med dubbla, vågräta linjer samt tjocka vindrutestolpar. Den ansågs klumpig, även av formgivaren Helmer MasOlle, så efter ett år kom en ny version som döptes till Volvo PV4 Special. Den hade bland annat förlängd motorhuv, lägre tak, smalare vindrutestolpar och en fyrkantig bakruta.



Volvo PV651-652 1929-32

Antal tillverkade: 2 382 (varav 206 chassin)

Motor: 6-cyl 55hk

Cylindervolym: 3 010 cc

Motorbeteckning: DB

Toppfart: ca 110 km/t

Vikt: 1500 kg

Pris: 6 700 kr (PV652)

Övrigt: PV651 lanserades 23 april 1929 och PV652 i augusti året efter. tillverkades till 1933. Exteriört var en PV652 svår att skilja från PV651, men instrument och framstolar var annorlunda. Den nya 6-cyl. motorn DB var en i stort en utveckling den fyrcylindriga DA med samma slaglängd, men större cylinderdiameter.



Volvo PV653-655 1933-34

Antal tillverkade: 653 (varav 62 chassin)

Motor: 6-cyl 65 hk

Cylindervolym: 3 266 cc

Motorbeteckning: EB

Växellåda: 3-vxl man.

Övrigt: De nya vagnarna hade mjukare linjer än föregångarna PV651/652. Fälgarna var mindre (17-tum mot 19-tum), vilket gjorde att de såg modernare ut. PV653 (Standard) var lackerad i mörkblått medan PV654 (Lyx) även fanns i färgerna maroonrött, kastanjebrunt och en sandbrun färg. Dessutom hade PV654, som lanserades 1933, en mer påkostad inredning, två reservhjul, två förkromade signalhorn, dubbla stopp- och baklyktor, två vindrutetorkare och nedfällbart armstöd i baksätet samt kurvstroppar. Bilden visar en PV654 (Lyx). Motorn fick ny beteckning samt ny förgasare och blev då 65 hk stark. Sammanlagt ska 361 st PV654 (Lyx) ha tillverkats.



Volvo PV656-659 1935-37

Antal tillverkade: 542 (varav 71 chassin)

Motor: 6-cyl 80-84 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: EC

Övrigt: De nya vagnarna var efterföljare till PV653/654, med en standard- och en lyxmodell. Grillen lutade nu svagt bakåt, men den största skillnaden fanns under huven där sidventilssexan hade fått ökad cylinderdiameter och högre kompression. Bilden visar en PV659 (lyx).



Volvo TR670-679 1930-34

Antal tillverkade: 845 (varav 92 chassin)

Motor: 6-cyl 55-65 hk

Cylindervolym: 3 010-3 266 cc

Motorbeteckning: DB, EB

Toppfart: ca 110 km/t

Vikt: ca 2300 kg

Pris: ca 8 800 kr (TR673)

Övrigt: Volvos första taximodell, den 7-sitsiga TR672, kom 1930. TR stod för Trafikvagn. Bilden visar en TR675 "Fångbil".



Volvo TR701-704 1935-37

Antal tillverkade: 937 (varav 11 chassin)

Motor: 6-cyl 80-84 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: EC

Övrigt: Den nya serien droskvagnar såg som tidigare ut som standardmodellerna, men var byggda på chassier med lägre axelavstånd. Under 1930-talet dominerade de taxistationerna i landet. Bilden visar en TR703.



Volvo PV36 "Carioca" 1935-38

Antal tillverkade: 501 (varav ett chassi)

Motor: 6-cyl 84 hk vid 3 400 v/min

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: EC

Växellåda: 3-vxl man.

Tomvikt: 1 600 kg

Pris: 8 500 kr

Övrigt: PV36 väckte uppmärksamhet genom sin djärva design. För första gången var en svensk bil strömlinjeformad. Bakom bilen stod Ivan Örnberg, en ingenjör som bland annat jobbat för Hupp Motor Co i USA. PV36 är den första Volvon med individuell framvagnsupphängning.

Bland annat köpte svenska Statspolisen 18 st mörkblå bilar sommaren 1936. 52 st exporterades utomlands. Den sista som tillverkades den 16 juni 1938 såldes samma år i september till svenska ambassadören i Teheran.

Smeknamnet "Carioca" kom troligen från en brasiliansk modedans, men är även smeknamnet på personer som bor i Rio de Janeiro. PV36 blev sista Volvon där taket inte var helt pressat i plåt, mitten var av [pegamoid](#), en typ av läderimitation (*se bilden*).



Volvo PV51-52 1936-38

Antal tillverkade: 3 005 (varav 205 chassin)

Motor: 6-cyl ca 86 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: EC

Vikt: ca 1500 kg

Pris: 5 800 kr (PV51), 6 300 kr (PV52)

Övrigt: Där PV51 var förenklad på gränsen till det godtagbara (en vindrutetorkare, saknade armstöd på tre dörrar och enkel tygklädsel), hade PV52 som kom 1937 rikligare utrustning: t.ex. dubbla solskydd och vindrutetorkare, elektrisk klocka, värmeanläggning med defroster, uppfällbart ryggstöd och läslampa i baksätet. Det fanns även PV52 Special med större och lättillgängligare bagageutrymme. *Bilden visar en PV52 levererad den 30 juni 1937 som den 25 000:e Volvon!*



Volvo PV53-57 1938-45

Antal tillverkade: 3 900 (varav 275 chassin)

Motor: 6-cyl ca 86 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: EC

Vikt: ca 1500 kg

Övrigt: Det var få skillnader mellan PV51/52 och PV53/54 samt PV55/56. Frampartiet hade smalare motorhuv och spetsigare form på grillen. PV53 hade reservhjulet monterat på bakluckan och PV54 hade hjulet liggande inne i bagaget och en bullig baklucka. PV55/56 var lyxvagnar med rikhaltigare utrustning som fällbara framsäten. De kunde även fås lackade i maroonrött och grönt. *Bilden visar en PV57 leveransvagn som körde för Kanolds chokladfabrik.*



Volvo PV800-810 1938-47

Antal tillverkade: 1 848 (varav 217 chassin)

Motor: 6-cyl ca 86 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: EC

Övrigt: 1938 visades en helt ny serie droskbilar. Under skalet fanns inga nyheter, men den spetsiga kylaren och helsvetsade karossen var en kraftig utveckling jämfört med de ålderdomliga taxibilarna i TR700-serien. De 8-sitsiga vagnarna dominerade landets taxistationer långt in på 1950-talet. *Bilden visar en PV801.*



Volvo PV60-61 1946-50

Antal tillverkade: 3 506 (varav 500 chassin)

Motor: 6-cyl ca 91 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: ED

Pris: 7400 kr (Sthlmsalongen 1944)

Övrigt: PV60 visades samtidigt som PV444 på Stockholmsutställningen 1944, men premiärvisningen var ursprungligen planerad till februari 1940. De flesta vagnar levererades inte förrän 1949-50. Inredningen hade en typiskt amerikansk design med hel soffa och rattväxel. Modellen var mycket lik en förkrigs-Pontiac, men är 10 cm kortare. Motorn representerade den sista fasen av sidventilsexan som utvecklats sedan slutet av 1920-talet. Cylindervolymen var densamma, men bränsleekonomin hade avsevärt förbättrats. Mycket av tekniken var hämtad från förkrigsbilarna, men den hade individuell framhjulsupphängning vilket gav bra komfort. Det är mycket lite skillnad mellan årsmodellerna vilket gör att alla betecknas som modellår 1946. Det enda som skiljer dem åt är två olika bakaxelutväxlingar samt två utföranden på bromsar.



Volvo PV821-834 1948-58

Antal tillverkade: 7 016 (varav 2 381 chassin)

Motor: 6-cyl ca 91 hk

Cylindervolym: 3 670 cc

Motorbeteckning: ED

Marschfart: ca 70 km/t

Förbrukning: 1,5-2 l/mil

Pris: 13 200 – 18 110 kr (PV831/832)

Övrigt: Fronten modifierades för att efterlikna de amerikanska bilar som var huvudkonkurrenter på taximarknaden efter kriget. 1950 kostade en fullt utrustad Volvo i 830-serien, med koffertbrygga, cykelställ, verktyg, m.m. 13 200 kronor. Vid årsskiftet 1952/52 kom en lyxversion 832 S eller "Disponent" med påkostad inredning, t.ex. radio med högtalare i baksätet, klocka och två extra cigarettändare för baksätet. Den hade även fyra ribbor i fronten, standardmodellerna hade tre, och kunde levereras i färgerna livréblå eller maroonröd, men standard endast svart. 1954 kostade en Disponent 16 300 kr och en PV444 Special 9 075 kr. År 1961 fanns det 33 st PV832 taxibilar i Stockholm. *Bilden visar den klassiska Volvotaxin som de flesta svenskar födda under 1900-talets första hälft har upplevt – en PV831.*



21. Ocons första seger – Verstappen avtryckt igen.

1 augusti, 2021, kl. 17:53.

Max Verstappen hade en VM-ledning med 32 poäng. Två krascher och två veckor senare har han tappat allt. Efter Ungerns GP i Formel 1 leder Lewis Hamilton VM med sex poäng.



Verstappen trycks av i starten.

Regnet ställde till det i starten av Ungerns GP i Formel 1 och tävlingen startade med en riktig kägelreaktion. Valtteri Bottas gjorde en för dålig igångsättning, bromsade för sent in i den första kurvan och körde in i Lando Norris. Hans orange bil körde sedan vidare in i Red Bulls båda bilar med Sergio Perez och Max Verstappen. VM-ledaren försvann ut från banan och fick stora skador på bargeboarden på höger sida.

Det blev oerhört kostsamt för honom. Lagom till sommarlovet försvann hans VM-ledning. Efter den incidenten hade han ingenting med kampen om en pallplats att göra. Det hade inte heller förare som Lance Stroll (Aston Martin) Sergio Perez (Red Bull), Lando Norris och Charles Lecerc (Ferrari).

De blev alla offter för startkollisionen och bröt loppet. Precis som Valtteri Bottas.

– Vilken idiot, ropade Perez över radion och han var inte ensam om att vädra sin ilska.

Hamiltons misstag i Ungern GP i Formel 1



En besviken Hamilton leder VM.

I omstarten stannade Lewis Hamilton sedan kvar på intermediatesdäcken, medan alla andra bytte till slicks. Han stod ensam och väntade på omstarten. Det var en besynnerlig syn och ett lika besynnerligt beslut vilket kostade honom enormt mycket tid och troligen en seger i Ungern GP i Formel 1.

– Det var väldigt tufft för oss i dag. Vi gjorde det svårt för oss själva, säger Hamilton efter loppet.

– Det var en märklig känsla att vara helt ensam på startlinjen. Under hela varvet talade jag om för teamet hur banan var och de sa att det skulle börja regna igen. Därför trodde jag att de hade mer information än vad jag hade, men ja, ja.

Oavsett vad så kämpade han sig tillbaka och tog en tredjeplats i loppet. Det gav honom tillräckligt många poäng för att gå om Max Verstappen och ta över ledningen i VM.

– Jag är väldigt glad över att ta tagit tillbaka ledningen i mästerskapet. När vi kom hit till Ungern så hade vi ingen aning om hur det skulle gå och med tanke på hur omständigheterna har varit så tar jag den här segern direkt, inget snack, säger Hamilton.

Även om Verstappen räddade en poäng har Hamilton ett försprång på sex poäng efter 11 av de 23 planerade loppet.

[Hela resultatlistan hittar du här.](#)

[Här är VM-tabellen.](#)

Esteban Ocon – dagens vinnare

Esteban Ocon är en riktig vinnare. Fransmannen tog sin första GP-seger i karriären och hyllades av sin kollega Fernando Alonso efter loppet.

– Vilken grej. Det känns så otroligt glad, säger 24-åringen som tävlar för Alpine (tidigare Renault).

– Det är en fantastisk seger. Ett stort tack till Fernando och för det han gjorde för mig. Nu är vi tillbaka där vi ska vara.

Bakom honom körde Sebastian Vettel in på en andraplats för Aston Martin.

– Jag är lite besviken eftersom jag kände att jag var lite snabbare, men Esteban gjorde inte ett enda misstag och här är det väldigt svårt att köra om. Han förtjänade verkligen den här segern och även om jag det känns lite surt så var detta ett mycket bra resultat för oss, säger Vettel efter sin 123:e pallplats i karriären.

Ralf Schumacher sa efter deltävlingen i Storbritannien att han hellre ville se Vettel samla poäng än skräp.

Hans önskan slog in.

Fernando Alonso vägrade att släppa förbi Lewis Hamilton. Det gav kollegan Esteban Ocon möjligheten att vinna loppet och fyllde Hamilton med ilska.

– Det är farligt, skrek Hamilton strax innan han lyckades köra om fem varv från mål.

Fernando Alonsos gedigna arbete gjorde att Lewis Hamilton slet däcken hårt bakom honom och den regerande mästaren aldrig fick möjligheten att ta den segern han var ute efter.

Han får vänta minst en månad på att ta sin 100:e GP-seger.

Snabba reflektioner från Ungern GP i Formel 1

Pierre Gasly tog en för laget. Han körde in på det snabbaste varvet och såg till att Lewis Hamilton inte fick den där viktiga extra poängen.

Det kan bli väldigt viktigt i slutet av säsongen.

Willias tog säsongens första VM-poäng, Nicolas Latifi på plats åtta och George Russell på plats nio. Det ger Latifi fyra poäng och Russell hälften så många. Det måste vara frustrerande för Russell att få stryk av kollegan i kampen om poäng är han har slagit honom i varje kval under hela säsongen.

F1 tar semester – bloggen vilar inte

Formel 1 går nu på sommaruppehåll. Fabrikerna kommer att vara stängda i två veckor och nästa deltävling avgörs i Belgien den sista helgen i augusti.

Men med tanke på ert enorma engagemang så kommer bloggen absolut inte att ta någon längre ledighet. Så länge ni läser så kommer jag att leverera.

Redan i morgon måndag går jag vidare med snacket efter racet och under slutet av veckan så blir det sedan fokus på IndyCar som startar om i Nashville. Det första nyhetsinlägget hittar du i [gårdagens blogg](#).

Som jag skrev tidigare kommer inläggen att komma under eftermiddagen för att undvika att drunkna i OS-havet.

Tack för att du läser. Tack för i dag.

Vi hörs igen i morgon.

SLUT