



*Goggomobil Coupe TS250 1966.*

- 1. Så ska Volvo döpa sina kommande elbilar.**
- 2. Undersökning: Tesla näst sämst – Japaner i topp.**
- 3. Så länge får du vänta på din elbil.**
- 4. Apple vill ha självkörande elbil till 2025.**
- 5. Skoda Enyaq får 175 kW snabbladdning.**
- 6. Alpha visar eldrivna sedanen Saga.**
- 7. Nu kommer LEVC till Sverige.**
- 8. Ferrari Daytona SP3 kostar 20 miljoner – redan slutsåld.**
- 9. Volvo 850 – en spännande historia och revolutionerande epok.**
- 10. Turbinbilar i test.**
- 11. Fiat mot Fiat.**
- 12. Klassiskt bilmärke: DAF.**



## 1. Så ska Volvo döpa sina kommande elbilar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-11-19 kl 11:42, uppdaterad 2021-11-19 kl 13:03.

De elektriska efterträdarna till Volvo XC90 och XC60 får helt nya namn kopplade till nordisk mytologi. Nu har det troliga namnet på den största suven läckt ut.

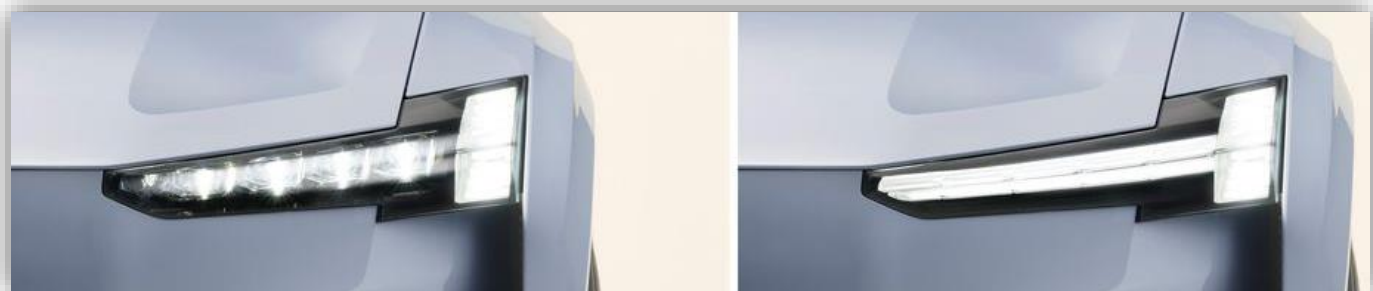


[Nästa år släpps efterträdaren till XC90.](#) Liksom sin föregångare blir den stora suven början på en ny generation. Innan 2025 ska Volvo lansera tre helt nya elbilar. Först ut är den stora suven som motsvarar XC90. Det kommer också en mindre version som motsvarar XC60 och en liten suv som är mindre än XC40 Recharge.

**Med namnet på den nya bilen** kommer kan Volvo både markera och symbolisera att det rör sig om en ny generation. Volvo tar dessutom namntanken ett steg längre.

Volvo har redan berättat att de nya elbilarna ska få personnamn och att den första bokstaven är en volkal.

[Dagens PS uppger att](#) Volvo ansökt om varumärkesskydd för namnet "[Embla](#)" – den första kvinnan enligt den nordiska mytologin. Ett passande namn för den första bilen som inte baseras på en modell anpassad för förbränningsmotor – en urmoder. Dessutom blir namnbytet en tydlig markering att ett teknikskifte skett.



*Tors hammare blir troligen mer avancerad i Volvo Embla, likt Concept Recharge.*

**Volvo kallar sin strålkastardesign** för Tors hammare och det är inte långsökt att tänka Volvo spunnit vidare på namn inom den nordiska mytologin. Det ger också en tydlig skandinavisk association – en koppling som är viktig i marknadsföringen.

Nyligen visade Volvo upp mer av konceptbilen för sin nya el-suv, [Concept Recharge](#). Stram skandinavisk design står i fokus tillsammans med hållbara materialval – i allt från gummit i däcken till klädseln i sätena.

**Nu när allt tyder på** att Volvos kommande elbilar ska ha fornnordiska namn, då frågar vi oss: Vad kommer efter Embla?: Kanske Ask, Tor, Oden och Freja? Vi får hoppas att vi slipper Ragnarök.



**Volvos nya bilar – då kommer de!**



**Nästa Volvo XC90 blir bara elektrisk – planerna på laddhybrid skrotade.**



**Nya Volvo XC90: Farliga förväntningar eller borsbränsle?**



**Volvo Concept Recharge visar designen för Volvos kommande elbilar.**



## 2. Undersökning: Tesla näst sämst – Japaner i topp.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-11-24, 09:47.

En omfattande kvalitetsundersökning visar att 8 av de 10 bilmärkena med minst antal fel är japanska. Tesla hamnar näst sist, men har en modell som sticker ut positivt. Volvo hamnar under snittet.



**Köp inte en Tesla Model X, Audi Q8 eller Audi e-tron** om du vill slippa krångel och verkstadsbesök – det är en slutsats man kan dra från amerikanska [Consumer Reports](#) senaste kvalitetsundersökning. De tre modellerna ligger i botten.

Flera nya elbilar har dålig statistik vilket främst förklaras av buggig mjukvara. Bilarna innehåller mycket ny teknik och stressas ut på marknaden.

**Tesla lider dock** av en hel del av fysiska fel. Model Y uppges ha problem med lack och karosspassning. I Model X och S krånglar klimatanläggningen och det finns en del elfel. Model 3 sticker dock ut positivt och ligger nära snittbilen.



*Tesla Model X är en av de mest krånglande bilarna på marknaden.*

**I toppen finner vi** bilar som Toyota Prius, Mazda MX-5 och Lexus RX. Åtta av de tio bästa bilmärkena visar sig vara japanska.

## MOTORNYTT

Volvo har en del med problem med kvaliteten, särskilt med XC90. Volvo XC60 och XC40 är bättre än snitbilen. Volkswagen ligger sämre till än Volvo och har mest problem med Tiguan, enligt undersökningen som bara omfattar modeller på den nordamerikanska marknaden.

Siffrorna i tabellen ska läsas som värden i förhållande till snitbilen som har index 50. Ju högre desto bättre.

<b>Lexus</b>	76
<b>Mazda</b>	75
<b>Toyota</b>	71
<b>Infiniti</b>	69
<b>Buick</b>	66
<b>Honda</b>	66
<b>Subaru</b>	66
<b>Acura</b>	64
<b>Nissan</b>	63
<b>Mini</b>	60
<b>Hyundai</b>	56
<b>Chrysler</b>	54
<b>Porsche</b>	52
<b>Chevrolet</b>	48
<b>Audi</b>	47
<b>Cadillac</b>	47
<b>BMW</b>	45
<b>Ford</b>	44
<b>Kia</b>	43
<b>Volvo</b>	42
<b>Ram</b>	40
<b>GMC</b>	37

<b>Mercedes-Benz</b>	34
<b>Volkswagen</b>	31
<b>Genesis</b>	30
<b>Jeep</b>	26
<b>Tesla</b>	25
<b>Lincoln</b>	18

[Här kan du se resultat modell för modell genom att trycka på respektive märke.](#)



**Volvos svar om fastfrusna dörrarna: "Vi är medvetna om problemet".**



**Alrik kör: Tesla Model Y mot Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq.**



**Alrik: Vad är det för fel på Volvo?**



**Alrik: Ursäkta Toyota, men er framtid smakar dåtid!**

### 3. Så länge får du vänta på din elbil: Audi, Tesla, Nissan.

Av Malin Beeck. 22 November, 2021.

Aldrig har så många modeller av lanserats som nu – och sällan har det varit så lång väntetid för att få hem den elbil man vill ha. Halvledar- och fraktbrist påverkar bilbranschen i stor utsträckning. Men skillanden är stor mellan BMW och Nissan. Så här lång tid tar det att få loss bilen du vill ha.



*Tesla Model Y är en av många nylanserade elbilar – men hur lång är väntetiden?*

Utbudet av elbilar täcker en riktigt stor del av alla bilköparens behov just nu, konstaterar tidningen [Ny Teknik](#). Det finns småbilar, SUV:ar och sportbilar, bland annat.

Men att lansera modeller är det inte samma sak som att leverera. Pandemi och halvledarbrist gör att skillnaden mellan lansering och leverans kan vara stor. Men på vissa elbilsmodeller får du vänta längre än andra.

”Sugen på en fabriksny Tesla Model S till sommar-roadtrip? Glöm det. Eller för den delen en Skoda Enyaq till påsk”, skriver Ny Teknik.

**Här är listan över väntetider:**

**Audi**

**Troligt leveransdatum:**

Audi E-tron: mars-april 2022

Audi Q4 E-tron: runt maj 2022

Audi E-tron GT: mars-april 2022

## **BMW**

### **Troligt leveransdatum:**

BMW IX Xdrive 50: slutet 2022

BMW IX Xdrive 40: slutet 2021 (men en del exemplar finns hos fysiska bilhandlare redan nu)

BMW I4 (samtliga): kvartal 2 2022

BMW I3: kvartal 2 2022

## **Tesla**

### **Troligt leveransdatum:**

Tesla Model 3: februari 2022

Tesla Model Y: februari 2022

Tesla Model S: slutet 2022

Tesla Model X: slutet 2022

## **Volkswagen**

### **Troligt leveransdatum**

VW ID4: februari–mars 2022

VW ID4 GTX: februari–mars 2022

VW ID3: februari–mars 2022

## **Skoda Enyaq**

### **Troligt leveransdatum**

Skoda Enyaq: maj–juni 2022

## **MG**

### **Troligt leveransdatum**

MG ZS EV: kvartal 2 2022

MG Marvel R: kvartal 2 2022

## **Kia**

### **Troligt leveransdatum**

Kia EV6: 5–7 månaders väntetid.

Kia E-niro: mars 2022 (lagerbilar finns för leverans inom 3-4 veckor).

Kia E-Soul: lagerbilar finns för leverans inom 1-2 veckor.

## **Polestar**

### **Troligt leveransdatum**

Polestar 2: december 2021–april 2022

## **Nissan**

### **Troligt leveransdatum**

Leaf: december 2021

## **Ford**

### **Troligt leveransdatum**

Mustang Mach-E: inom ett par veckor

Mustang Mach-E GT: inom en månad

## **Volvo**

### **Troligt leveransdatum**

XC40 AWD: slutsålt

XC40 Recharge (fwd): finns för leverans i mars

C40 Recharge: finns för leverans i januari

## **Malin Beeck**



#### 4. Apple vill ha självkörande elbil till 2025.

Anders Nilsson 2021-11-24.

**Kan lanseras utan viktiga funktioner.**



**Apple accelererar sitt utvecklingsarbete kring sin elbil och om fyra år vill den amerikanska teknikjätten lansera sin självkörande modell.**

Historien om Apple som elbilstillverkare har varit en lång följetång det här året. I början av året rapporterades det om att [Hyundai](#) och sedermera [Kia](#) skulle samarbeta med Apple om att bygga självkörande elbilar för den amerikanska teknikjättens räkning. [Men allt gick i stöpet.](#)

Senare i år har [det förekommit andra rykten](#) om att Apple hittat andra partners, men inget av substans har bekräftats.

Nu rapporterar [Bloomberg](#) att Apple tänker accelerera sitt utvecklingsarbete kring sin elbil och fokuserar särskild på den självkörande delen av projektet. Enligt anonyma källor som Bloomberg har talat med, har Apple genom åren har fokuserat på två parallella spår, där företaget skulle utveckla en modell med begränsade självkörningsmöjligheter där fokus låg på acceleration och styrning, samt en version som är helt självkörande. Det är motsvarande självkörning på nivå fyra och fem.

Eftersom de har bestämt sig för vilket alternativ man ska koncentrera sig på (den helt självkörande versionen) kan utvecklingen av bilen börja på riktigt. Apple har det ambitiösa målet att lansera en modell om fyra år, vilket betyder att den kan anlända till marknaden sent under 2025.

Bloomberg skriver också, att även om Apples självkörande system inte kommer vara klart till 2025, kommer de fortfarande lansera modellen med mindre avancerade funktioner.

**Relaterade artiklar:**



**Apple lämnar in patentansökning för självkörande elbilar.**



**Uppgifter: Apple nära elbilspartner.**



**Svenska Semcon gör självkörande bil med ett leende.**



**Teknikjätten stoppar den självkörande modellen.**



## 5. Skoda Enyaq får 175 kW snabbladdning – befintliga bilar uppdateras.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-11-19 kl 15:25, uppdaterad 2021-11-19 kl 17:24.

Skoda Enyaq 80 får snart 175 kW snabbladdning som standard. Befintliga bilar kan uppdateras, men måste uppsöka en verkstad för det.



[Skoda bekräftar på twitter](#) att en uppdatering av Enyaq-mjukvaran införs i samband med lanseringen av [Enyaq Coupé iV](#).

Den ger enligt till synes officiella uppgifter från Nederländerna [som lagts ut på ett ägarforum](#) möjlighet till OTA-uppdatering och 175 kW-snabbladdning för [80-modellerna](#) med det större batteripaketet, upp från dagens maxeffekt på 125 kW DC.

**Befintliga bilar** kommer att få uppdateringen installerad på verkstad med start det andra kvartalet 2022. Därefter kommer alla uppdateringar att ske genom internet (OTA – Over The Air). [Även Volkswagens ID-modeller](#), som bygger på samma plattform, ska snart kunna ta emot OTA-uppdateringar.



**Magnus Fröderberg**



Magnus Fröderberg: Skoda Enyaq är en bättre sosecontainer än Hyundai Ioniq 5.



Alla Volkswagen ID-modeller får OTA-uppdatering.



Alrik kör: Tesla Model Y mot Hyundai Ioniq 5 och Skoda Enyaq.



## 6. Alpha visar eldrivna sedanen Saga.

AV BOBBY GREEN.

2021-11-24 KL 11:00.

Lika frän som sina syskon.



**FILM:** <https://youtu.be/3dQvPUDfy6Y>.

Allt började med att Alpha Motor Corporation visade upp den retrotuffa elbilen Ace för ett år sedan. Sedan var det dags för pickisen Wolf i våras. Nu presenteras företagets tredje modell Saga och det är en sedan. Precis som tidigare är det vi får se nu bara renderingar (även om en Wolf har visats fysiskt för Top Gear) men Saga ska enligt uppgift stå utställd på Los Angeles Auto Show.

Bilen liknar Ace på många punkter men har dubbla strålkastare och dubbla baklampor istället. Den har fortfarande rejäla skärmbreddare, infällda dörrhandtag och på bakluckan en liten ving. Bilen mäter 4,7 meter på längden, 1,91 på bredden och är 1,45 meter hög. Insidan har plats för fem stycken personer och här finns ett instrumentkluster som verkar samsa retrokänsla med digitala skärmar för mätarna, en treekrad sporträtt, kramvänliga stolar och en stor infotainmentskärm på mittkonsolen. Saga ska väga in på 1,9 ton och man ska kunna få den med antingen bak- eller fyrhjulsdrift. Snabbast initialt blir versionen som klarar 0-100 km/h på runt sex sekunder och som toppar 200 km/h. Batteripaket ska vara på 85 kWh och räckvidden ska ligga på runt 48 mil. En ännu vassare version utvecklad i samarbete med Rotiform ska släppas senare.

Alpha tar emot reservationer nu och priset kommer att börja på mellan 40.000 och 50.000 dollar. När lansering ska ske är dock oklart för tillfället.



**Alpha Ace - ny elbil med retroutseende.**



**Alpha visar eldriven pickup.**



**Alpha presenterar upptuffad Ace.**



**Top Gear har spanat in Alpha Wolf.**

## HÖGSTA VÄXELN

### 7. Nu kommer LEVC till Sverige.

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg 16/11/2021.

#### Londontaxin vidgar sina vyer.



För några år sedan kom en av världens mest ikoniska bilar, den klassiska Londontaxin, i en ny och betydligt mer modern tappning. Med betydligt bättre åkkomfort och tyst eldrift var den nya TX-modellen från LEVC, vilket står för London Electric Vehicle Company, ett välkommet lyft över de högljudda dieseltröskverk som tidigare utgjorde Londons taxiflotta, och nu kommer märket till Sverige via importörerna [Team Autocar](#), [GT Bil](#) och [Liljas bil](#).

#### Optimerad för staden

Tidigare i år [provkörde vi LEVC TX i Stockholm](#), vilket du kan läsa om här. Det som skiljer modellen från mängden av taxibilar är att den är specialanpassad för tigha städer, med eldrift, kompakta dimensioner och en ohyggligt tight svängradie. I gengäld är bilen inte något landsvägslok med en toppfart på bara 130 km/h. Eftersom dessa egenskaper även passar för att frakta omkring gods i innerstan finns bilen också som skåpbil.

Drivlinan heter REEV, vilket står för Range Extended Electric Vehicle och innebär att drivningen alltid sköts av en elmotor, medan en bensinmotor under huven kan generera extra el när batteriet tryter. Räckvidden på ren el ligger på 10 mil, och med bensingeneratoren igång kommer man ytterligare 40 mil.

#### Tre modeller till Sverige

De LEVC-modeller som initialt kommer till Sverige är taximodellerna TX och TX shuttle, samt skåpbilen VN5. Prisbilden är ännu ej klarlagd, men med en kaross i aluminium, långa garantier och premiumkänsla i och med släktskap med koncernsyskonet Volvo kommer de inte att bli ett lågprisalternativ. De kommer dock lindrigt undan med billig vägskatt och möjlighet till miljöbonus.

## 8. Ferrari Daytona SP3 kostar 20 miljoner – redan slutsåld.

Publicerad 2021-11-24 kl 17:30. Text Erik Söderholm.

**Ferraris superexklusiva toppmodell är bara till för inbitna samlare. Den kostar över 20 miljoner kronor – men är redan slutsåld.**



**Ferrari har visat** upp en ny och superexklusiv modell för de allra mest trogna köparna. Den heter Daytona SP3 är och är den tredje medlemmen i den så kallade Iconafamiljen.

De två tidigare modellerna, Ferrari Monza SP1 och SP2, byggdes totalt i 499 exemplar och där fick köparna klara sig utan vindruta. Den detaljen ingår i Ferrari Daytona SP3 som ska byggas i 599 exemplar och samtliga köpare av Monzamodellerna har också slagit till på en Daytona.





**Modellen visades** upp under lördagen, men då var samtliga exemplar redan slutsålda – för motsvarande 20 miljoner kronor styck exklusive moms och tull. De mest trogna Ferrari-samlarna hade nämligen fått en privat visning av modellen tidigare i veckan.

Ferrari Daytona SP3 har märkets starkaste V12-motor utan överladdning på 840 hk vid 9 500 r/min. Toppfarten är över 340 km/tim.

**Ferraris marknadschef** erkänner att Iconamodellerna har betydligt högre vinstmarginal än märkets "standardmodeller", men vill inte ge några exakta siffror.



**Erik Söderholm**

#### **MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Ferraris rekordsiffror: 1,4 miljoner i vinst – per bil.**



## 9. Volvo 850 – en spännande historia och revolutionerande epok.

Av Joakim Dyredand, Magnus Fröderberg. Uppdaterad 2021-11-24, 20:07.

Volvo 850 var ett paradigmskifte för Volvo. Femcylindriga motorer placerade på tvären och framhjulsdraft – i en stor toppmodell. I samband med 30-årsfirandet visas unika specialmodeller upp på Volvo Museum i Göteborg.



**När 90-talet var ungt förändrades Volvo.** Det var dags för nya motorer, placerade på tvären. Den största revolutionen blev ändå att kraften nu, även på märkets stora personbilsmodell, gick till framhjulen.

Få bilar låter lika härligt som Volvo 850 under fullgasacceleration. Det råmande ljudet i den raka femcylindriga maskinen är fyllt med karaktär. Arggt, sportigt och rått.

Just det kanske inte var första prioritet när projekt Galaxy genomfördes 1978–1981. Japp, så tidigt såddes det första fröet till 850.

Galaxy resulterade nämligen i prototypen G4, en framhjulsdreven bil med tvärställd fyrcylindrig motor. G4 gav i slutändan projekten G1, som blev 440/460/480 och G2 som vi andra känner som 850.

Därpå följde en rad olika prototyper gjorda av två olika formgivare, Jan Wilsgaard och Håkan Malmgren. Det blev en dragkamp mellan de två som drav fram utvecklingen.

Länge jobbade formgivarna med halvkombi som komplement till den givna sedanmodellen. Först i januari 1985 bestämde sig Volvos ledning att det skulle bli en sedan följt av en kombi.



*Prototypen Volvo Galaxy G4 från 1980 blev grunden för både 400-serien och 850-serien. Galaxy G4 visades upp på 850-utställningen på Volvo Museum i Göteborg.*



*Den femcylindriga motorn tvärmonterades för att ta mindre plats och förfinades under 20 års produktion.*



*Volvo 850 GLT lanserades 1991 som årsmodell '92 med fem cylindrar, fyrventilsteknik och 170 hästkrafter.*

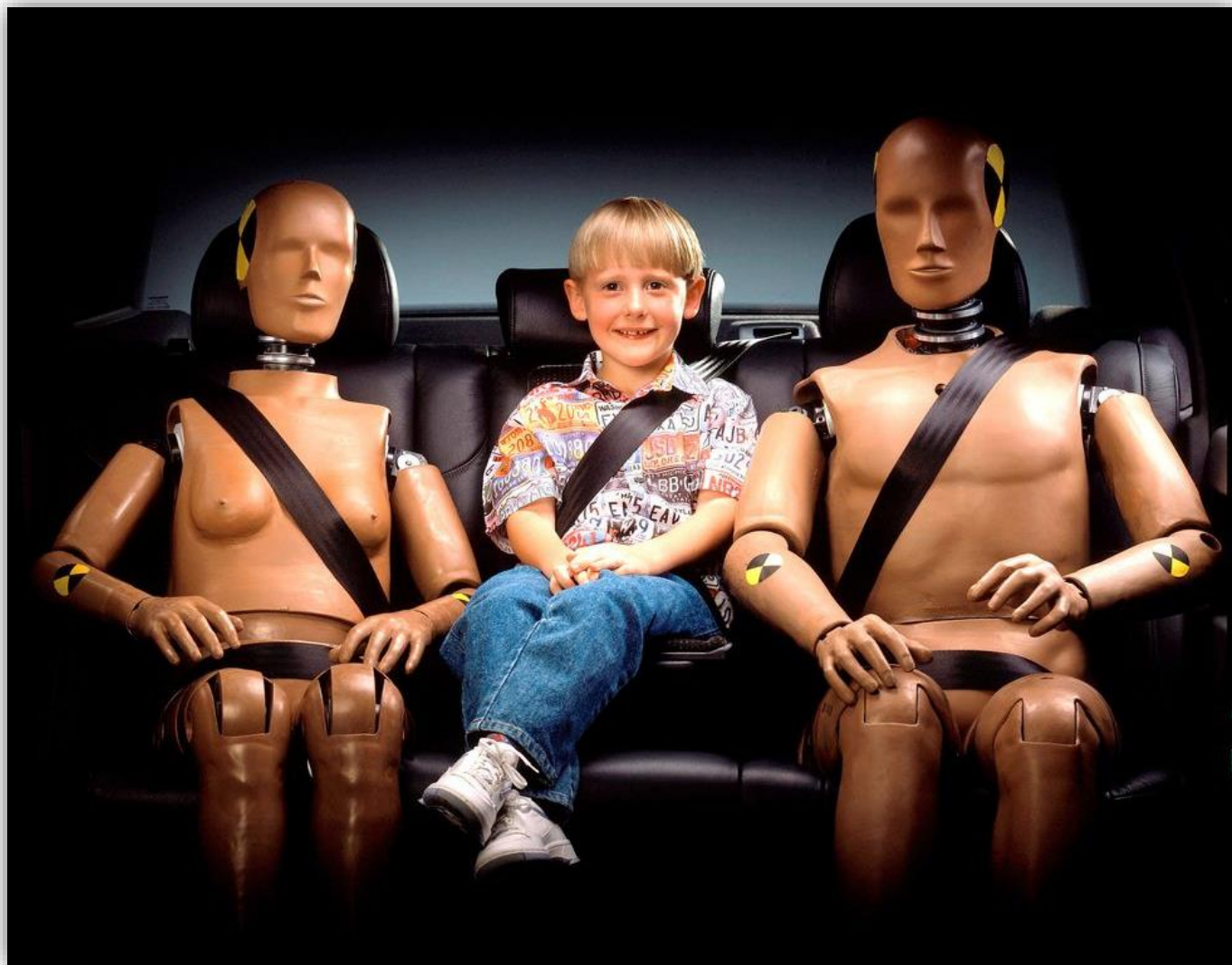
**Samtidigt hade motorutvecklarna i Skövde** jobbat på sitt håll. Redan 1984 var den första femcylindriga prototypmotorn X-100 klar.

Under 1986 gavs Håkan Malmgren ansvar för att slutställa den exteriöra designen. Arbetet tog cirka ett år och inkluderade hans bror Rolf Malmgren som kom upp med idén till de karaktäristiska stående baklamporna på kombiversionen.

**Vi har glömt att nämna** vem som utsågs till chef för hela G2-projektet. Högst upp i ledningen satt Peter Augustsson, mannen som senare blev chef för Saab Automobile. Han var en av alla kostymklädda herrar som applåderade när det allra första exemplaret av 850 rullade ut från fabriken i Gent 11 april 1991.



*Volvo 850 GLT lanserades först som sedan.*



*Mittplatsen blev säkrare i 850 med smidigt konstruerat trepunktsbälte och integrerad barnstol.*

### **Volvo 850 GLT – succé från starten 1991**

**Volvos nya mellanklassare lanserades** på marknaden som 850 GLT i juni samma år och modellen kom att byggas på tre ställen: Gent, Torslanda och Halifax i Kanada.

Ungefär samtidigt avslutade Jan Wilsgaard sin långa och förtjänstfulla anställning som designchef. Peter Horbury efterträdde.

**Den femcylindriga motorn på 2,5 liter** hade dubbla kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Den levererade 170 hästar. Bilen var snabb också, toppade över 200 km/h. Och den drev på framhjulen. Det var mycket nyheter på en gång för kunderna.

**Under 1992 breddades utbudet med 850 GLE.** Samma motor men två ventiler per cylinder och 140 hästkrafter. Bilarna var alltjämt dyra, Volvo behöll sitt system från de senaste lanseringarna – de folkliga versionerna och kombin fick vänta något år.

**I februari 1993 hölls äntligen provkörning** av kombiversionen för pressen.

Här bjöds inte bara utökad lastförmåga. Här fanns alla säkerhetssystem från sedanversionen plus ett mycket innovativt baksäte. Man hade lyckats integrera alla tre säkerhetsbälten i ryggstödet vilket gav bästa tänkbara bältesergonomi.

**Speciellt mittplatsen** hade tidigare haft dåliga fästlösningar i taket eller liknande. Högst upp på ryggstödet satt också en rulle med skyddsnät för bagage. Ryggstödet var dessutom fällbart och delbart.



*Volvo 850 Turbo hade smalare strålkastare än de enklare versionerna.  
Bakvinge var standard.*

### **850 Turbo bjöd på nytt utseende och mer kraft**

Efter sommaren, som årsmodell 1994, kom 850 Turbo som med 225 hästar blev Volvos dittills starkaste och snabbaste modell. Värstingens rundare stötfångare och smalare strålkastare blev inte modellunika länge. Snart såg GLT och GLE i princip likadan ut. Lågprisversionen GL anslöt till familjen, men fick behålla de gamla stötfångarna med små veck på sidorna som förde tankarna till 740/760.

**Volvo började bli en tillverkare av prestandabilar** och motorsport blev åter viktigt. När BTCC drog igång racingsäsongen 1994 trodde publiken inte sina ögon. I startfältet syntes en 850 i kombiutförande!



*Volvo tävlade i BTCC med kombiversionen – vilket blev en enorm PR-succé.*



*"T-Gul", Volvo 850 T-5R.*

### **850 Bi-fuel borde kanske kallas "T-Grön"?**

**Innan 850 gjordes om till S70 och V70** 1997 hann Volvo introducera en lång rad versioner

- Svagare modell med 2,0-liters cylindervolym, **850 2,0**
- Diesel kallas **850 TDI** med 144-hästars motor från Audi
- Spetsad sportversion av 850 Turbo. Först **T-5R**, i folkmun kallad "T-Gul" och sedan **850R** kallad "T-Röd".
- Fyrhjulsdriven variant, **850 AWD**.
- Miljöbil med bensen- och gasdrift, **850 Bi-fuel**

### **Volvo 850 laddhybrid står sig än idag**

Vissa spännande 850-modeller såg tyvärr aldrig offentlighetens ljus. Volvo utvecklade bland annat en laddhybrid 1995, **Volvo 850 Electric Hybrid Concept HEV 98**. Den visas nu upp på Volvo Museum.

Denna konceptbil var en rullande experimentverkstad. Laddhybridteknik gav förbluffande låg bensinförbrukning. "Siffrorna ter sig moderna även efter närmare 30 år i arkivgömmorna", säger Per-Ivar Sellergren som var ansvarig för projektet.



*"T-Röd", Volvo 850R.*



*Volvo 850 Laddhybrid har en bensinlucka på bakflygeln och en laddlucka på framflygeln.*



*Trots hybridtekniken var bagageutrymmet rymligt.*



*Volvo 850 Cabriolet visas på Volvo Museum i Göteborg.*

### **Volvo 850 Cabriolet och Limousine – med hjälp av Nilssons i Laholm**

**Yngve Nilssons Karosseri AB i Laholm** har under flera decennier hjälpt Volvo och deras kunder att tillverka specialmodeller i låg volym. I dag heter företaget Nilsson Special Vehicles och gör främst ambulanser, begravningsbilar och limousiner av Volvo-bilar.

Vårvintern 1993 föreslog Laholmsföretaget att Volvo skulle låta dem bygga en cabrioletversion av 850. Volvo gillade visserligen konceptet, men hade redan egna planer på att bygga en cabrioletversion i sin egen fabrik i Uddevalla. Ett projekt som resulterade i Volvo C70 1997.

Det togs också fram en **850 Limousine** i Laholm.



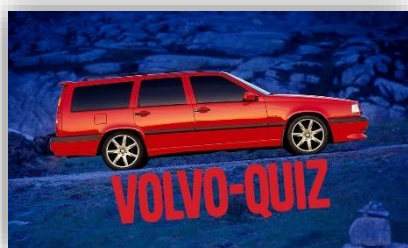
*Volvo tackade nej till 850 Cabriolet eftersom de redan hade börjat skapa C70 Cabriolet tillsammans med Tom Walkinshaw Racing (TWR) i Storbritannien.*



*En Volvo 850 som bara väger 850 kilo! Kolla in motorhuven, det är allt som avslöjar prototypen Volvo 850 "September" från 1993. Bilen är en del i ett projekt testa tillverkning av komponenter i lättviktsmaterial.*



**Quiz: Hur mycket kan du om Volvo?**



**Quiz: Vad kan du om Volvo?**



**Quiz: Testa dina kunskaper om Volvo!**

## Klassiker

### 10. Turbinbilar i test.

Publicerad 2021-11-24 12:37.

På femtiotalet satsade Chrysler stort på framtidens drivkälla - turbinmotorn. Här får man följa Chryslers utveckling av dessa bilar som ledde fram till världens enda serieproducerade turbinbil 1963.



**FILM:** [https://youtu.be/r\\_YRNQoQFjM?t=33](https://youtu.be/r_YRNQoQFjM?t=33).





Läs mer om:



**Framtiden provkörs 1963.**  
**Chrysler Turbine var världens enda serieproducerade gasturbinbil.**



**Den italienska Chrysleren.**  
**När Chrysler ville piffa upp sin image med en exotisk och exklusiv bilmodell så vände man sig till Maserati för att få hjälp.**

## 11. Fiat mot Fiat.

Publicerad 2021-11-24 kl 7:07. **TEXT Mårten Carlsson.**

**Inte bara Saab - Fiat hade också en lång flygtradition att luta sig emot.**



Fiat 1800 var det nya flaggskeppet från Fiat och hade premiär 1958.

Från början hade 1800 en en rak sexa på 75 hästkrafter, som snart ökades till 86. Strax efter kompletterades den med den starkare Fiat 2100. För 1963 fick en senare en ännu större motor på 2,3 liter och kallades då för 2300.

I 2300S med dubbla förgasare fick man hela 136 hästkrafter.

1800B och 2300 hängde med till 1968. Då hade man på vägen även gjort en fyrcylindrig version som hette 1500. Den fanns mellan 1963 och 1967 och blev särskilt populär som taxi.

1800/2300 ersattes 1969 av Fiat 130.

Fiat tillhör en av de tidigaste bilpionjären som fortfarande existerar. De första Fiatbilarna rullade ut redan 1899.

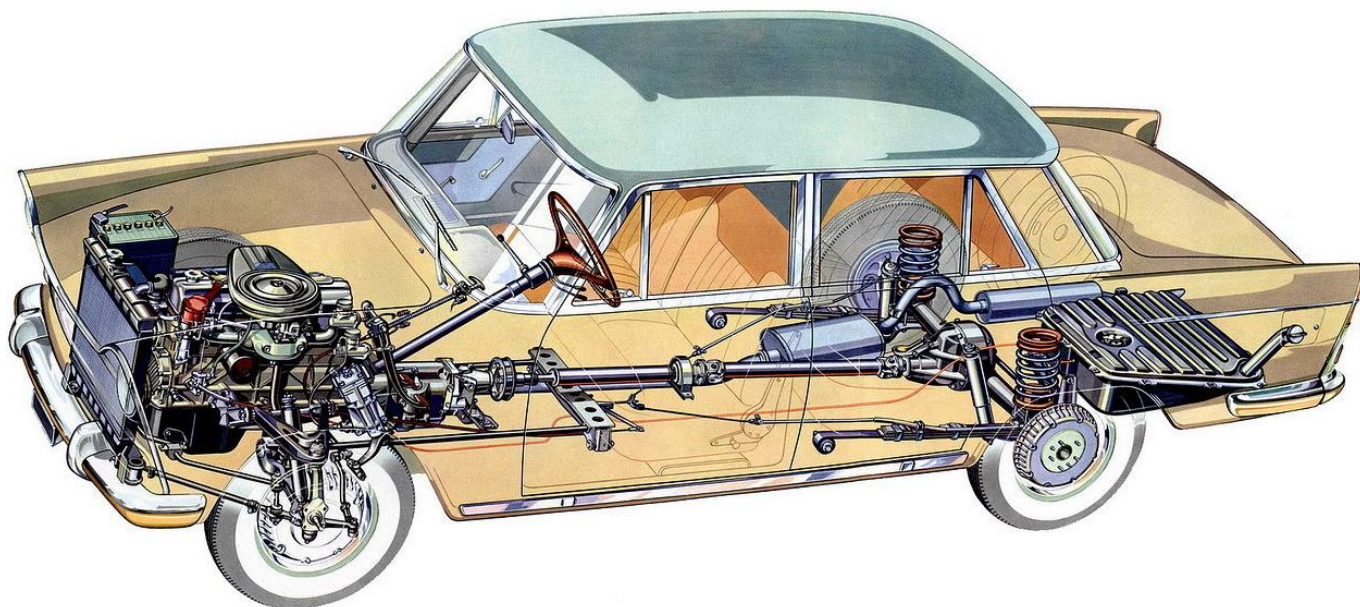
Flygplanstillverkning hade man hållt på med sedan 1908, och samtidigt som Fiat 1800 hade premiär introducerades även stridsplanet i bakgrunden.

Fiat G.91 provflögs första gången 1956 och var färdig för tjänst 1961.

Den betecknades som ett lätt attackplan som även skulle fungera som jaktplan.

Motorn var en Bristol Orpheus och den maskinen kunde få upp G.91 i en toppfart på 1.075 km/h. Den kunde nå 13000 meters höjd och dit upp kom den på drygt sju minuter.

Fiat G.91 såldes till Västtyskland och Portugal och kom att bli en trotjänare under många år. De sista G.91 fasades ut så sent som 1995.



*Fiat 1800/2100 1959–61.*



*Fiat 2300 Presidenziale 1963.*

**FILM:** [https://youtu.be/tl4rAZ6e\\_Os](https://youtu.be/tl4rAZ6e_Os).



*Fiat 2300 S Coupe 1965–68.*

## 12. Klassiskt bilmärke: DAF.

Publicerad 30 december 2010. Text Fredrik Diits Vikström.

När jag gjorde karriär som telegrambud på 70-talet fanns två biltyper att välja mellan: Volkswagen med seg automatlåda och DAF med gummiband.



Yes, gode läsare, jag har kört mycket DAF! Ingen dum bil alls, skulle jag vilja säga, men ett märke med kort historia, i varje fall som personbilstillverkare. Inte ens 20 år.

Van Doornes Automobilfabriek NV var belägen i den holländska industristaden Eindhoven. Innan firman 1958 förvånade världen genom att presentera en liten bil hade man tjänat en bra slant på att bygga trailers och olika slags militärfordon.

Van Doornes hade också byggt civila lastbilar sedan 1950. Holländsk personbilsindustri hade däremot knappast varit något att skryta om sedan Spyker gick i graven 1925, men nu skulle det alltså bli andra bullar av!

Två luftkylda cylindrar, 22 hästar och 600 kubik var ju inget folk baxnade över, men transmissionen var desto mer intressant. Den hade begåvats med det träffsäkra namnet Variomatic och var såväl steglös som ryckfri.

Systemet var verkligen helt automatiskt med sin centrifugalkoppling och kilremsdrift i skön förening med differentialsjärr. Sköt man spaken framåt gick bilen framåt och tvärtom.

En sliten Variomatic kunde dock visa den egenheten att den drog bättre bakåt – det hände ibland att telegrambuden i Stockholm fick backa uppför branta backar. Men vi gjorde det gärna...



*DAF 600 Variomatic.*

### **40 sprittiga hästar**

Den lilla DAF-bilen sålde genast riktigt bra, och ännu bättre gick det sedan man 1962 ökat cylindervolymen till 750 cc. Den marginellt mer påkostade Daffodil-modellen hade samma slagvolym men var 30 hästar stark. Det innebar en avsevärd prestandaförbättring; från 85 till 105 knutars toppfart.

Kring mitten av 60-talet byggde och sålde Daf omkring 20 000 bilar per år, alla lika vansinnesenkla att köra.

Den fiffiga transmissionen måste naturligtvis finna användning i annat än vanliga personvagnar och 1965 fann den vägen in i en liten fyrhjulsdriven apparat för militärt bruk. Pony kallades den och var lika kantig som DAF:s F3-bil från samma år var smäcker.

Ursprungsmodellen byggdes i nästan tio år, men starkare och dyrare modeller kompletterade programmet.

Daf 44 lanserades 1966 som en både rymligare och starkare DAF, men principerna var likadana, det vill säga Variomatic-transmission och tvåcylindrig boxer. Medan de första Daf-bilarna aldrig någonsin kunde aspirera på skönhetspriser blev det nu en helt annan sak.

Giovanni Michelotti, han som ritade Triumph-sportvagnarna, hade formgivit de nya vagnarna, som hade 40 sprittiga hästar under huven och 120 i topp var ju inte illa.

### **Sällsynt fräsig**

DAF 55 begåvades 1968 med Renault-motor på 1 100 kubik och året därpå kom den verkliga höjdaren i DAF-historien, en sällsynt fräsig coupé. Jajamän, det är helt okej att tycka att en DAF är snygg!

1973 lanserades DAF 66, som fick den avancerade konstruktionsdetaljen de Dion-bakaxel. Ett par år senare utrustades även den två-cylindriga snikmodellen med en sådan bakvagn.

Sen blev det inte så mycket mer, ty nästan som genom ett trollslag försvann bilmärket DAF i och med att Volvo köpte personvagnsdelen 1975. Och plötsligt hette DAF-bilarna Volvo 66!



*DAF Daffodil 1961.*



*DAF Pony.*

# DAF



*DAF-Tecno F3.*



*DAF 44 1966–74.*



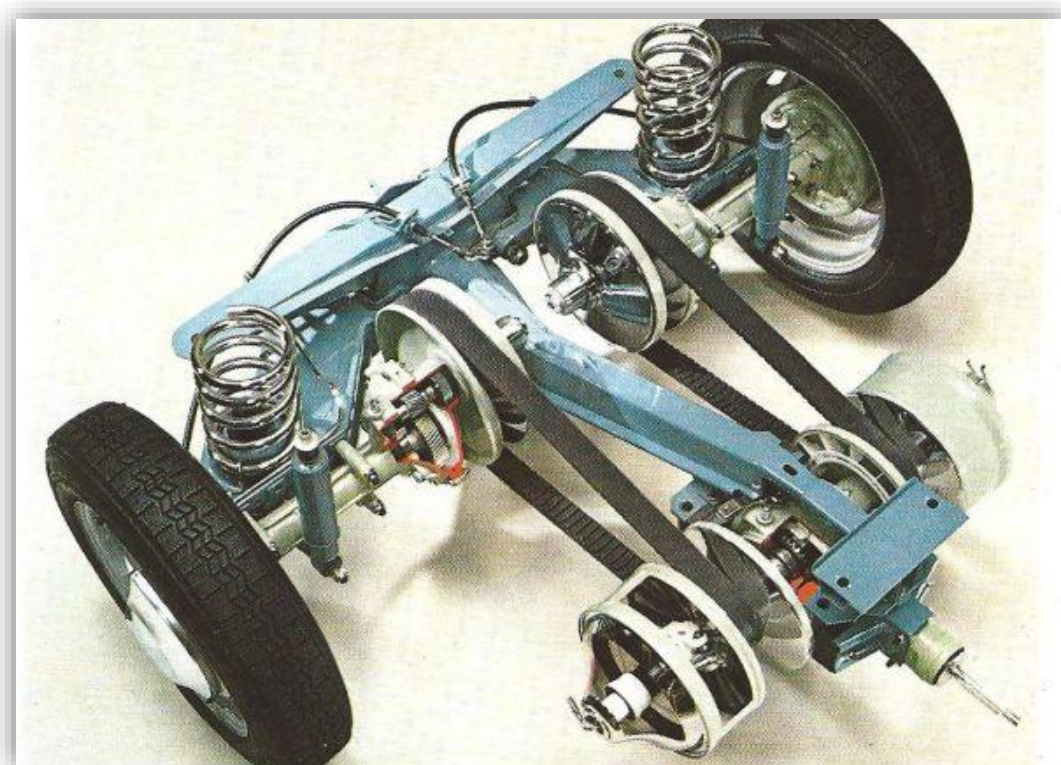
*DAF 55 2-door Saloon 1967–72.*



*DAF 55 Coupé 1972.*



*DAF 66 Marathon 1300 Coupe 1973–75.*



**SLUT**