



Jensen H Sports Tourer 1938 - 1939.

1. Mercedes-Benz återkallar igen
2. Nya Volkswagen Amarok
3. Vi har synat nya Range Rover Sport
4. Provkörning Mercedes EQB 350 4Matic
5. Den här Volvokombin har gått 100 000 mil med samma motor
6. Få betalt för att testa Koenigseggs bilar
7. Stockholm Parkering upphandlar 10 000 laddstolpar
8. Ukrainare importerar 4 700 bilar varje dag
9. Turunens turbiner
10. En titt hos Candelas fabrik och prototypen av C-8
11. Saab 99 Turbo i superskick på auktion
12. Elektrifierad Renault 5 firar 50-årsjubileet
13. Under ytan på Matra Rancho
14. Klassiskt bilmärke Hupmobile
15. Sagan om ringarna Audi 90 år
16. Oliver Solberg segrade i Höljes men diskades efteråt
17. Änglavakt med halo över huvudet



1. Mercedes-Benz återkallar igen – risk för brand.

Publicerat av Jan Stepan.

Publicerat 2022-07-06, 08:00, uppdaterad 2022-07-06, 09:11.

När det gäller tillförlitlighet ligger inte Mercedes speciellt högt på listan längre. Nu är det nämligen dags att återkalla vissa bilmodeller – igen.



Mercedes-Benz återkallar ett flertal modeller, bland annat laddhybriden GLE 350 de 4MATIC.

Har du en [Mercedes-Benz GLE laddhybrid](#) byggd mellan 2019 och 2022 så ska du minsann se upp, för det kan bli "våldigt" varmt i bilen. Däremot är det inte den gassande sommarsolen som ligger bakom det hela.

Flera Mercedes modeller drabbas [återigen](#) av tillförlitlighetsproblem enligt EU:s Safety Gate, där varningar om farliga konsumentprodukter samlas.

Det är en kopplingen som ansluter Mercedes GLE-laddhybridernas 12-voltsbatteri till generatoren som kan vara för dåligt åtdragen, enligt återkallelsen. Eftersom det leder till ett ökat motstånd kan en brand i värsta fall uppstå – om felet inte åtgärdas av en verkstad.

Förutom Mercedes GLE laddhybrid berörs även modeller av [CLS-klass](#) och [E-klass](#) av en separat men snarlik återkallelse, mer konkret mildhybriderna CLS 300d 4Matic samt E 300d 4Matic byggda mellan september och november 2021.

På dessa är det kopplingen mellan 48-voltsystemet och AC-kylkompressorn som kan sitta löst eller i värsta fall lossna. Likt felet på GLE-bilarna kan detta leda till brand.

Detta är långt ifrån första gången som Mercedes strular. Faktum är att Mercedes tidigare rykte för tillförlitlighet fått sig en törn på senare år. Den [tyska biltillverkaren stod enligt en rapport för flest återkallelser](#) under 2021.



Mercedes varnar för brandrisk i hundratusentals bilar.



600 procent fler återkallelser på tio år – Mercedes sämst.



JD Power: Kvaliteten på nya bilar blir allt sämre. Polestar och Volvo bland de struligaste.

2. Nya Volkswagen Amarok officiell.

PUBLICERAT: 07 JUL 2022, KL 11:51.

Från 2012 till 2020 toppade Volkswagen Amarok pickup-segmentet. Nu är den nya generationen här och vi får veta vad som skiljer den från kusinen Ford Ranger.



Nya Volkswagen Amarok är i grunden en Ford Ranger.

Tolv år efter att [Amarok](#) såg världens ljus för första gången kommer nu en helt ny Amarok, andra generationen. Nya Amarok byggs på samma plattform som [nya Ford Ranger](#) och båda har [utvecklats gemensamt av Ford och Volkswagen i Australien](#), Tyskland och USA. Produktionen är planerad att börja i Pretoria, Sydafrika i september.

Utseendemässigt bjuder nya Amarok inte på några större överraskningar. Frontdesignen går i linje med övriga nya Volkswagen-modeller och baken är så spännande som den kan bli på en pickup. Däremellan syns släktskapet med Ranger tydligt. De har samma fönsterlinje, samma dörrskärning och samma utformning av flaket.

Generationsskiftet innebär att Amarok växer. Axelavståndet är hela 17,5 centimeter längre, nu totalt 327 cm vilket enligt Volkswagen ska ge betydligt bättre baksätesutrymme i dubbelhyttversionen med bakdörrar. På bredden krymper den dock med 3,4 cm till 191 cm. Även totallängden är märkbart större, en ökning med 9,6 cm till 535 cm. Det innebär att nya Amarok har kortare överhäng, och tillsammans med det ökade vadvningsdjupet (nu 80 cm) borde det göra den mer terrängduglig.

Nya Amarok lanseras med totalt fem motoralternativ. En fyrcylindrig dieselmotor på 2,0 liter erbjuds med 150, 170 eller 209 hästkrafter och den som vill ha mer dieselmotorkraft än så kan gå upp till V6-motorn på 3,0 liter som ger 241 eller 250 hästkrafter beroende på marknad. Man kan också köpa Amarok med en fyrcylindrig bensinmotor på 2,3 liter och 302 hästkrafter. Den känner vi igen som en Ford Ecoboost-motor.



Några av de minsta motoralternativen kommer att kunna fås med manuell växellåda på valda marknader, men alla motorer med 200 hästkrafter och mer fås med en tioväxlad automatlåda. Vissa motoralternativ kommer också att kunna fås med bakhjulsdrift, men fyrhjulsdrift blir med all sannolikhet det dominerande valet och då finns det två versioner: en permanent och en med elektronisk inkoppling.

Något elektrifierat motoralternativ finns inte nu vid lanseringen, trots att det var hett omryktat inför premiärvisningen. Volkswagen meddelar dock att plattformen är anpassad för att kunna elektrifieras framöver, men att man har valt att vänta med det eftersom Amarokens huvudmarknader Australien, Nya Zeeland, Afrika och Mellanöstern inte har infrastrukturen som krävs än.





Syskonen sida vid sida. Nya Volkswagen Amarok och nya Ford Ranger.



Nya Amarok kommer att då dra upp till 3500 kg tunga släp och maxlasten ökar från föregångarens 1000 kg till 1.160 kg. Flaket kan täckas med ett elektriskt skjutbart flakskydd som tillval. På taket får man numera lasta upp till 350 kg om bilen står still, 150 kg mer än tidigare.

På förarplats känns mycket igen från Ford Ranger. En stående pekskärm på tio tum är standard och en större tolvtumsskärm kan fås som tillval. Både använder Fords Sync4-system, dock med ett Volkswagen-designat skal.



Volkswagen Amarok 2023.



Erik Wedberg

3. Vi har synat nya Range Rover Sport.

Publicerat av Marcus Berggren 6 Juli, 2022.

Range Rover Sport har varit en framgångssaga ända sedan introduktionen år 2004. Nu är en ny generation på ingång i kölvattnet av nya fullstora Range Rover. Vi begav oss till Kummelnäs utanför Stockholm för att ta en titt på bilen.



Precis som på det nyligen lanserade storasyskonet präglas den nya Sportens formspråk av evolution snarare än revolution, och både framifrån och i profil känns modellen lätt igen [från generationen innan](#).

Bakpartiet har dock fått en ny look med nummerplåten nedflyttad till stötfångaren för ett renare intryck, och designen som helhet har blivit mer minimalistisk.

De nya LED-strålkastarna är betydligt smalare än tidigare, listerna runt sidorutorna är bortplockade och dörrhandtagen är infällbara.

Mer plats, färre säten

Även om bilen på det stora hela är sig lik har den också växt på både längden och bredden, vilket sörjer för mer plats i både baksätet och skuffen.

Möjligheten att välja till en tredje sätesrad har man emellertid tagit bort. För att göra ekipaget mer lätthanterligt finns fyrhjulsstyrning att tillgå, men den är inte standard som på stora Range Rover.

Lyxiga material och skärmarea i mängder

Interiören på nya Range Rover Sport inger en bestämd premiumkänsla, med genomgående fina material och god kvalitetskänsla. Det bjuds också på en hel del skärmyta.

Den i instrumenthuset är på hela 13,7 tum, medan mittkonsolen huserar en 13,1 tum stor, böjd touch-dito där majoriteten av alla funktioner sägs vara högst två klick bort.

Den aktiva brusreduceringen som är standard på storasyskonet är dock ett tillval här.



Range Rover Sport på bana.



Nya Range Rover Sport på plats i Kummelnäs.



Nummerplåten har flyttats ner för en renare design.

Raka sexor och mer laddbarhet

Drivlineutbudet domineras av raka sexor, och i den billigare änden av prislistan finner vi tre mildhybrid-alternativ – en bensinare och två dieslar på 400, 300 respektive 350 hästar.

Det erbjuds också två laddhybrider på 440 respektive 510 hästar med en elektrisk räckvidd på över 10 mil.

För den som har riktigt bråttom erbjuds även en 4,4-liters bensin-V8:a på 530 hästar. Samtliga drivlinor skickar kraften till alla fyra hjul genom en 8-stegad automatlåda.

Grundpriset för nya Range Rover Sport ligger på 1170900 kr och modellen kommer till Sverige framåt slutet av 2022.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Rattar en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.



Bilköparguiden**4. Provkörning Mercedes EQB 350 4Matic – familjens bästa elbil.**

PUBLICERAT 28 JUN 2022.

Text och foto: Christian Nilsson.

Det här kan vara marknadens bästa elbil för familjen. Mercedes EQB 350 4Matic är kvick, bekväm och dessutom 7-sitsig – något som nästan ingen annan elbil är. Det finns bara en liten plump i protokollet ...

**LÄSTID: 5 MIN**

- ✓ Därför ska du slå till: Mercedes bästa familjeelbil – kanske marknadens bästa.
- ✓ Detta bara älskar man: Alla goda egenskaper tillsammans med premiumkänslan.
- ✓ Men detta är uselt: Finns inte med dragkrok, tyvärr.

När testgänget samlades för att diskutera sina intryck ställde vi oss alla samma fråga: finns det någon bättre elbil för familjen? Nä, förmodligen inte!

Mercedes EQB 350 4Matic är en mycket sällsynt kombination av väldigt bra egenskaper. Rymlig, 7-sitsig, pigg, kul att köra, komfortabel och med klassisk Mercedes-premiumkänsla.

Tittar man på priset så framstår Mercedes EQB 350 4Matic som närmast prisvärd. Lägg till detta statens elbilsbonus på 70000 kronor (som nybilsköparen får efter 6 månader), låg skatt och en sannolikt väldigt låg värdeminskning.

Vi kan faktiskt bara hitta en nackdel med EQB och det är avsaknaden av dragkrok. Men häng med i texten så ska vi berätta exakt hur bra Mercedes EQB 350 4Matic är som familjebil!



*Här ser vi EQB bredvid storebror GLE som upplevs som mycket större på utsidan.
Liten utanpå, stor inuti*

Mercedes EQB är den elektriska versionen av suvmodellen GLB, som lanserades i början av 2020. EQB kom till Sverige två år senare, under våren 2022.

Det är ganska ovanligt – Kia Niro är det stora undantaget – att biltillverkare konstruerar ”samma” modell med både förbränningsmotor och som renodlad elbil.

Men för både EQB och Niro fungerar detta helt utmärkt. EQB är 468 centimeter lång, 7-sitsig och rymmer som mest 1.710 liter i bagagerumsvolym. En betydligt större bilmodell jämfört med Kia Niro som mäter 435 centimeter, 5-sits och 1.405 liter. Men snart [lanseras nya generationen Kia Niro](#) som blir något större.

Mercedes EQB finns i två modellvarianter, 300 (228 hk) och 350 (292 hk). Med utrustningspaketet SE Edition blir priserna 586.900 kronor respektive 622.900 kronor. SE-utförandet innefattar bland annat förarassistanssystem, backkamera och helljusassistent.

Båda modellerna har dubbla elmotorer och fyrhjulsdraft – 4Matic som det heter hos Mercedes. Vill man ha den sju-sitsiga versionen är det ett tillägg på 8.600 kronor.

Lite senare kan vi förvänta oss en billigare EQB 250 med enbart framhjulsdraft.

Snabbladdning i underkant

Både EQB 300 och 350 har samma batteri på 66,5 kWh. Hela teknikpaket delas för övrigt med lillebror EQA, den minsta suvmodellen (som faktiskt får ha dragkrok).

Behöver du snabbladda så är den maximala kapaciteten 100 kW, vilket kanske är lite i underkant jämfört med de bästa elbilarna. Med en tillräckligt kraftfull snabbladdare går det att komma från 10 till 80 procent laddningsnivå i batteriet på 32 minuter.

Den inbyggda laddaren kan ta emot 11 kilowatt från vanliga laddboxar (trefas med 16A). Då går det att ladda batteriet fullt på 6 timmar. Laddbox är alltid att rekommendera, ett vanligt vägguttag är inte dimensionerat för hög belastning under många timmar.

Oavsett modell anges räckvidden enligt testmetoden WLTP till 42 mil. Men då måste man köra oerhört snålt, i varmt väder. Mer realistisk räckvidd i motorvägstempo, när vi testade, är runt 30 mil.



Tesla har låst upp en del av sina snabbladdare – fungerar mycket bra!

Sju säte är unikt för elbilar

Mercedes EQB 350 4Matic är ju ingen sportbil, vilket vi inte heller väntade oss. Men den är ändå kul att köra och smidig även i stadstrafik, med sina nätta ytermått.

Motoreffekten gör EQB 350 pigg, vridmomentet på 520 Nm levereras blixtsnabbt och 0–100 km/h går på låga 6,2 sekunder. Klart godkänt i en familjesuv. Toppfarten är 160 km/h, om man nu skulle göra ett besök i hemlandet.

Bakom ratten infinner sig snabbt en trivsamt känsla. Kupén är förhållandevis tyst och det däckbuller som man ofta hör i elbilar är ganska diskret.

Känslan av rymd i kupén är nästan lite överklig, eftersom EQB verkligen inte ser stor ut på utsidan. Den tredje sätesraden gör EQB 7-sitsig, något som ännu så länge är ganska unikt hos elbilar. Vuxna sitter ogärna längst bak, men på väg till barnens fotbollsträning så får ju halva laget plats.

Pekskärm och knappar

Tittar man på inredningsdesignen så är det mesta välbekant, om man kört någon av Mercedes små och medelstora modeller. De runda, kromade ventilationsutblåsen dominerar instrumentbrädan tillsammans med de stora skärmarna.

Elbilen EQB har fått flera LED-lister som lyser upp inne i bilen, speciellt kvällstid blir det lite rymdskeppskänsla över inredningen.

Den upplevda kvalitetskänslan i inredningen är mycket god, i nivå med vad vi förväntar oss av Mercedes. Infotainmentsystemet, alltså det som förr kallades bilstereo och navigation, är bra och relativt enkelt att lära sig. Apple CarPlay finns, men bara via kabel. Röststyrning ingår också och med lite tur blir du förstådd – dock inte alltid.

Till skillnad mot många andra elbilstillverkare har Mercedes valt att behålla några fysiska knappar, för snabb åtkomst. Det gillar vi!



Väldigt mycket ljuseffekter kvällstid. Det ska synas att Mercedes EQB är en elbil.

EQB är ett mycket bra val

Mercedes EQB 350 4Matic är en bilmodell som charmar alla i familjen. Tar vi ett steg tillbaka så är det helheten som imponerar, det finns nästan inga svaga sidor – förutom avsaknaden av dragkrok.

Med alla goda egenskaper, framför allt rymligheten, så framstår grundpriset på 622.900 kronor som prisvärt och redan i utgångsläget har EQB 350 en bra utrustningsnivå.

Som elbil betalar man bara 360 kronor om året i fordonsskatt för Mercedes EQB och värdepminskningen är förmodligen låg. Båda de här utgiftsposterna är annars rätt betungande om man köper en ny bil.

Med laddbox hemma blir dessutom "bränslekostnaden" låg, mycket lägre än för modeller med förbränningsmotor.

Även om man kanske studsar till för ett inköpspris på över 600000 kronor så blir den totala utgiften – månadskostnaden om man så vill – måttlig.

Elbil är det billigaste alternativet för familjen, vilket allt fler inser. Och då är Mercedes EQB ett mycket bra val!

TEKNISKA DATA

Mercedes EQB 350 4Matic SE Edition AMG Line 2022

Motor: Dubbla elmotorer, eATS, asynkron fram och bak en permanent synkronmotor. Toppeffekt 292 hk (215 kW), 520 Nm. Fyrhjulsdrift.

Mått: Längd/bredd/höjd 4684/1834/1690 millimeter. Axelavstånd 2829 millimeter. Tjänstevikt 2225 kilo. Bagagevolym VDA 495/1710 liter. Dragkrok: nej. Däckdimension 235/50-R19. Batteristorlek: 66,5 kWh.

Prestanda: 0–100 km/h 6,2 sekunder. Toppfart 160 km/h. Max laddeffekt snabbbladdare 100 kW, inbyggd laddare 11 kW. Elektrisk räckvidd: 419 kilometer (WLTP).

Pris: Grundpris 622900 kronor, med SE-Edition paket. Pris för denna bil: 7283000 kronor.

Viktigaste tillvalen: Premiumpaket Plus 25200 kr, AMG Line 30000 kr, Panoramaglastak 15400 kr, AMG-fälgar 19 tum 7900 kr, tredje sätesrad 8600 kr.

5. Den här Volvokombin har gått 100 000 mil – med samma motor.

Publicerat 2022-07-06 kl 17:37 (uppdaterad 2022-07-06 kl 18:24). Text Magnus Kvandal.

Marknadsavdelningen på Volvo Cars i Tjeckien har uppmärksammat Jaroslav Hlobil och hans Volvo V70 D5 från 2003. Bilen har nämligen gått så långt att odometern har stannat på 999999 kilometer.



Jaroslav Hlobil har kört över 100 000 mil med sin Volvo V70 utan att byta vare sig motor eller avgassystem.

Jaroslav Hlobil köpte den dieseldrivna kombi begagnad år 2008, med 15 700 mil på mätaren. De 14 åren sedan dess har han kört över 84 000 mil med bilen – vilket motsvarar i genomsnitt 6 000 mil per år.

– **Jag jobbade länge** på Ikea. Jag pendlade mellan Prag, Ostrava, Bratislava och Budapest, ibland åkte jag till och med till Polen. Jag körde ofta över 600 mil på en månad, säger ägaren i en artikel på Volvos hemsida.

Trots de många milen sägs bilen vara i bra skick. Jaroslav Hlobil uppger att både motor, turbo och avgassystem är original. Däremot har växellådan fått bytas ut en gång. Andra delar som har gått åt längs vägen är bränslespridare, stötdämpare, chassibussningar och motorfästen – saker som Jaroslav Hlobil hänvisar till som förbrukningsvaror. Även karossen visar en del ålderstecken, bland annat har höger bakdörr ådragit sig en rostskada.

Jaroslav Hlobil har numera en Volvo V60 från 2016 som vardagsbil – men den gamla långmilaren tänker han inte göra sig av med.

– Vi har upplevt otroliga saker tillsammans, säger han.



Se filmen om bilen här: <https://youtu.be/b2DCcJYv0eA>.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Körde 4,8 miljoner kilometer i Volvo.



Lågmilar-Saab gick för över en halv miljon på auktion.



Volvon som rullat över 100 000 mil: "Anmärkningsvärt".

6. Drömjobbet ledigt: Få betalt för att testa Koenigseggs bilar.

PUBLICERAT 07/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Drömjobbet för den som älskar bilar är ledigt. Koenigsegg söker dig som vill testa splitternya superbilar före leverans. – Vi söker en person som har stor passion för bilar och vill vara med i vårt starka team av erfarna tekniker. PDT-tekniker ansvarar för den fullständiga testningen av bilen, skriver Koenigsegg i sin jobbbanners.



FILM: <https://youtu.be/c1GMT3RONrA>.

Svenska superbilstillverkaren Koenigsegg är en riktig framgångssaga. Christian von Koenigsegg startade bolaget som 22-åring med två tomma händer och utan erfarenhet. Idag är det världens främsta superbilstillverkare med 500 anställda. Hittills har bolaget bara tillverkat 250 bilar, men nu växer Koenigsegg så det knakar. Det finns ett antal lediga jobb på drömfabriken, men det är ett som verkligen sticker ut.

Hur känns arbetsmiljön? Den som får jobbet ska ansvara för den fullständiga testningen när bilarna är klara.

[Koenigsegg är på jakt efter en "Pre-delivery testing technician"](#), personen som får testa superbilarna innan de godkänns för att gå vidare till köparna som betalat 20 miljoner kronor eller mer.

– PDT-tekniker ansvarar för att få bilen klar för leverans efter att monteringsprocessen är klar. d.v.s. utföra den fullständiga testningen av bilen i enlighet med testkraven och även ta itu med de okända felen på bilen, vilket innebär att de kända felen om möjligt bör åtgärdas innan PDT-processen, uppger Koenigsegg i jobbbannersen.

Visst låter det om det perfekta jobbet för den som älskar bilar? Du får gå upp klockan sju på morgonen och testa bilar på olika sätt hela dagarna. Vi kan bara fantisera om hur en vanlig dag på jobbet ser ut. En del av arbetet är förstås att köra bilarna, och se så att V8:an på 1600 hästkrafter går perfekt och att alla nio växlar i LST-lådan går in blixtnabbt. Att få testa alla andra funktioner på en Koenigsegg låter också spännande, till exempel öppna och stänga de hydrauliska dörrarna och huvarna.



Den som söker jobbet måste ha körkort. Som tur är finns en landningsbana att köra på, annars hade kanske körkortet hängt löst när 1600 hästkrafter ska testas.

Vem som helst kan förstås inte få jobbet, men Koenigseggs filosofi är att din personlighet är viktigare än din utbildning, något [Christian von Koenigsegg berättade om i sitt sommarprat](#). Du ska ha ett par års erfarenhet som bilmontör, elektriker eller tekniker, öga för finish och form och förstås vara noggrann. Och självklart måste du ha körkort när du ska testa bilar. Har du dessutom erfarenhet av specialbyggda bilar är det ett plus. Karriärmöjligheterna är stora.

– Jag har genom åren hela tiden pushat dem som varit med att gå utanför sin comfort zone. Motortestare som blir mjukvaruprogrammerare som sedan uppfinner nya sätt att styra motorer. Lantbrukare som blir mekaniker och som blir de bästa showcarbyggarna i världen, säger Christian von Koenigsegg i Sommar i P1.

Närmast är det troligen nya Koenigsegg Jesko du kan få räkna med att testa, en modell som snart ska börja levereras till kunderna. Nästa år startar produktionen av den fyrsitsiga Koenigsegg Gemera, det blir också något att se fram emot. Företaget håller på att bygga en ny fabrik som lär bli något alldeles extra. Jobbet är på heltid mellan 7 och 16.



Toppfarten hos nya Koenigsegg Jesko är över 500 km/h.



7. Stockholm Parkering upphandlar 10 000 laddstolpar.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-07-06 KL 13:30.

Till sig själv och andra.



Stockholm Parkering har redan i dag 5000 ladduttag för elbilar men fler ska det bli. Man har lyckats installera ladduttag på hälften av sina p-platser och nu ska resten också få uttag. Men även andra bolag behöver installera stolpar så då passar Stockholm Parkering på att upphandla mer än man behöver.

10.000 stolpar ska alltså upphandlas och de bolag förutom Stockholm Parkering som ska ta del av upphandlingen är Stockholmshem (2000 ladduttag), Svenska Bostäder (upp till 3800 ladduttag), Familjebostäder (350 ladduttag) och Skolfastigheter i Stockholm (700 ladduttag).

Uttagen ska installeras under en fyraårsperiod och eftersom det är en så stor upphandling har man bjudit in bolag från hela EU.



**Europas största p-hus för elbilar invigt i Stockholm.
800 av 1000 platser är nu igång.**

8. Ukrainare importerar 4 700 bilar – varje dag.

Publicerat 2022-06-28 kl 11:55.

Text Erik Söderholm.

Mer än 200 000 bilar har importerats till Ukraina de senaste månaderna, visar nya siffror som [Automobilwoche](#) tagit del av.



Det öser in importerade bilar över gränsen till Ukraina, visar nya siffror.

Tack vare en särskild regel kan ukrainare som är kvar i landet efter Rysslands invasion importera bilar skattefritt. Det är något som kostat ukrainska staten 6,7 miljarder kronor i uteblivna skatteintäkter.

På fredag upphör undantagsregeln och därför försöker många importera sin bil så snabbt som möjligt. Nu importeras i snitt 4 700 bilar per dag till landet, något som orsakat kilometerlånga köer vid gränsen.

Importen sker för att ersätta bilar som förstörts i kriget, både för privatpersoner och för militären. Men även personer som inte drabbats personligen av kriget passar på att importera en bil skattefritt.

Tidigare i juni uppgav norska NRK att brist på bensin och diesel fått många ukrainare att [importera billiga elbilar från Norge](#).



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Ukrainare säljer törstiga suvar – byter till elbil.



Nya bilen byggs utan moderna säkerhetsfinesser.

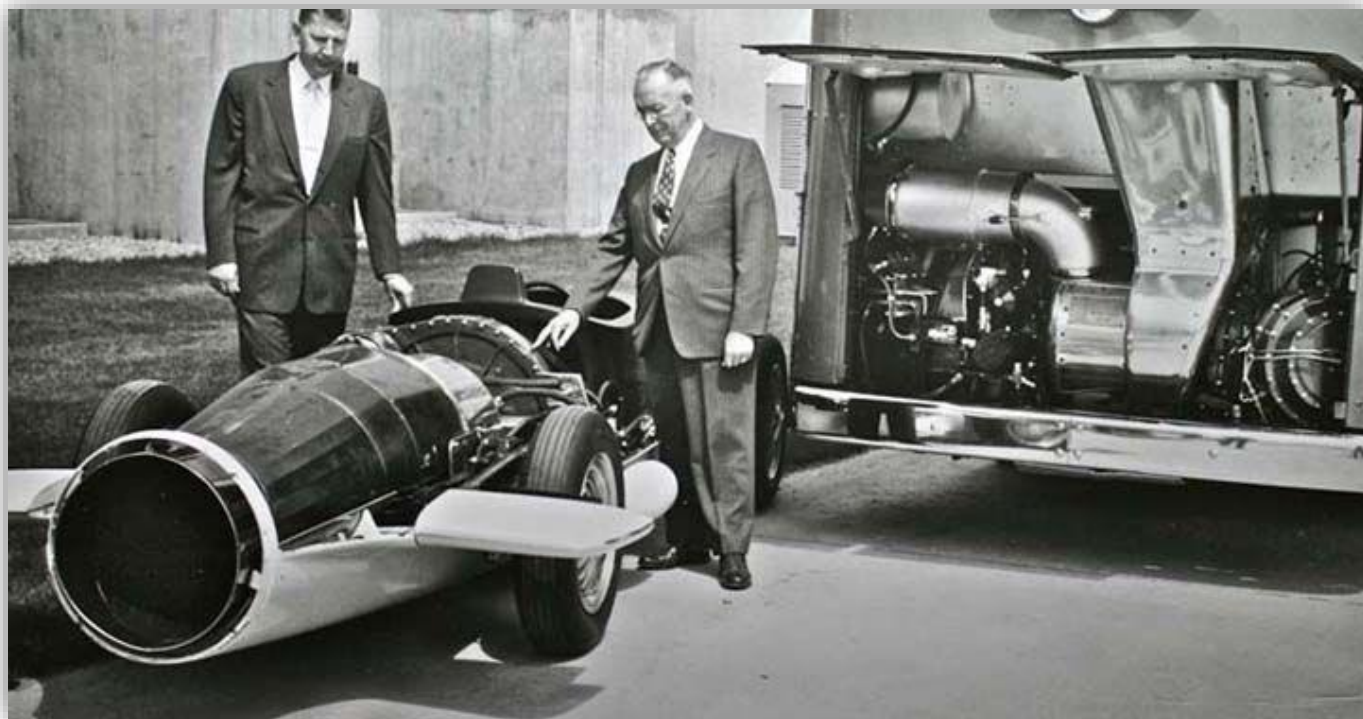


Skodas lösning på svåra komponentbristen.

9. Turunens turbiner.

Publicerat 2022-07-07 kl 7:14. Text Mårten Carlsson.

Turbinbilarna var en återvändsgränd - men en mycket intressant sådan.



William A Turunen till vänster i samspråk med Charles McLuen en sommardag 1954.

Turunen ledde General Motors turbinprogram och McLuen var utvecklingschef för GM Research laboratories - en post Turunen hade haft innan. Fordonet dom diskuterar är inget ufo eller kvaddat jaktplan, utan en bil. Troligen det mest avancerade som rullat på hjul vid denna tid. Man hade börjat experimentera med turbindrif och satsade på att detta skulle bli framtidens drivkälla. Nu kom det inte riktigt att bli så - men detta sidospår var nog så intressant.

Bussen i bakgrunden hette Turbocruiser och var också turbindriven. GM:s ingenjörer byggde och utvecklade dessa drivkällor helt själva. Man höll till och med igång turbinprogrammet något längre för tyngre fordon efter man fimpade tanken med att ha turbiner i personbilar.

Tio år senare byggdes en mer utvecklad Turbocruiser 2, samt ett par lastbilar som hette Bison och Turbo Titan.

På sista bilden ser vi bilen mer påklädd. Firebird kallades den passande nog och här är testpiloten Mauri Rose i samspråk med Harley Earl - mannen som ritat skapelsen.

Harley tog stor inspiration av det nya jetflygets utveckling och använde dess element i formgivningen. Han tog jetåldern ner på marken. Med Firebirdprogrammet så fick han fritt spelrum att i princip rita jaktplan med hjul. XP-21 Firebird hade chassi i lättmetall och glasfiberkaross, turbinmotorn hete Whirlfire och gav runt 370 hästkrafter vid 26.000rpm!



Turbo Cruiser. gasturbiner har fördelen att kunna köras på många olika bränslen, flexifuel långt före begreppet fanns. Nackdelar, enormt törstiga och dessutom skållheta avgaser på flera hundra grader.

Testkörningarna visade dock att det enorma vridmomentet gjorde den mycket svårkörd men det hindrade inte att byggde Firebird två och tre - ännu mer avancerade - i både form, material och teknik.



Harley Earl samspråkar med Mauri Rose i Firebird.



Harley Earl



10. En titt hos Candelas fabrik och prototypen av C-8.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG.

2022-07-06 KL 08:00.

Bjørn Nyland har kollat in.



FILM: <https://youtu.be/OYVfmtEDr00>.

När det handlar om fordon på vatten som ska vara eldrivna så är framtiden hydrofoil. Det handlar kort om att ha vingar under båten vilket gör så att båten flyger ovanför vattenytan och på så sätt behöver extremt mycket mindre energi, upp till 80 procent mindre. Det gör att räckvidden blir riktigt rimlig.

Bjørn Nyland har tagit sig till Candelas fabrik här i Stockholm för att kolla in den och C-8-modellen. Man snackar så klart om teknik och kollar in motorer och propellrar och sånt.

En bisarr siffra är att samma tur i en modern fossilbåt kostar 40x mer än i en Candela. 4000 kronor vid bensinmacken blir 100 kronor på elräkningen.



Roger Åberg

Klassiker**11. Saab 99 Turbo i superskick på auktion.**

Publicerat 2022-07-05 kl 15:00.

Text Fredrik Nyblad.

Med bara 3500 mil på mätaren kan det kanske bli auktionsrekord när den här sena 99 Turbon registrerad 1981 ska säljas genom auktionssajten Bidders Highway.



FILM: <https://youtu.be/IrmLZTGh0as>.

Lackeringen i karminröd metallic gnistrar i det hårda solljuset. Tittar man riktigt noggrant kan någon liten bättring synas i lacken men skicket är annars otroligt fint på den här Saab 99 Turbon. Alla små detaljer som kan vara svåra att hitta till Saab 99 och inte minst Turbo-modellen är på plats på den här bilen.

Saab 99 Turbon registrerades först 1981, då hade egentligen modellen slutat att tillverkas men den här bilen kom tillbaka från en återförsäljare i ett annat europeiskt land och såldes istället ny här i Sverige. Årsmodell 1980 innebar bland annat stolar från 900-modellen och den har också femväxlad manuell låda.

I början på 1990-talet lackerades den delvis om och den ställdes av 1997. Mätaren står på 3 500 mil. Den nuvarande ägaren är en Saabentusiast och kunnig på 99 Turbo-modellen. Han köpte den för tio år sedan och har sedan dess stegvis förbättrat skicket. Den har bland annat fått nytt innertak och ett helt nytt K-jetronic insprutningssystem.



Nu ska Saab 99 Turbon säljas på auktion genom Bidders Highway. Den detaljrika annons-texten avslutas så här: "Detta är ett unikt tillfälle att köpa en av Sveriges, om inte världens mest unika och lågmilade 99 Turbo i detta skick... utan tvekan är den bästa 99 Turbo på marknaden idag". En länk till auktionen hittar du [här](#)



Fredrik Nyblad

12. Elektrifierad Renault 5 firar 50-årsjubileet.

PUBLICERAT: 05 JUL 2022, KL 16:03

För att fira 50-årsjubileet av den klassiska storsäljaren Renault 5 har fransmännen tagit fram en annorlunda konceptbil. Att bensinmotorn har bytts mot en elmotor är den minst häpnadsväckande detaljen.



Konceptbilen [Renault 5 Prototype var en förhandstitt på en ny, billig elbil från Renault](#). Om den nya bilen verkligen kommer att heta som originalet från 1970-talet återstår att se, men redan nu skakar Renault lite nytt liv i sin klassiska småbil. För att fira 50-årsjubileet av Renault 5 har de tillsammans med den franske designern Pierre Gonalons tagit fram konceptbilen Renault 5 Diamant.

LÄS MER: [Renault 5 firar 50 år](#)

Konceptbilen har som synes siluetten från originalet som byggdes i hela fem miljoner exemplar mellan 1972 och 1984, men därutöver är allt nytt.



Tesla har en halv ratt, men kommer Renault sätta en ny trend med sin kringelratt?

Namnet på konceptbilen förklaras av de utstickande strålkastarna som ska se ut som små diamanter. Dörrhandtagen, backspeglarna och växelspaken har en mässingsfinish och kulören är en blandning av guld och rosa med en matt klarlack. Man låser och låser upp bilen med fingeravtrycksläsare och där inne i den lilla kupén är det avskalat. Blicken dras förstås till ratten som är gjord av kolfiber med en marmorliknande yta och om man rattar vilt lär man behöva passa sig så att man inte trasslar ihop händerna. Framför ratten finns tre digitala mätarklockor som visar hastighet, batteristatus och tid. Navigation kan man bara få genom att stoppa sin mobiltelefon i hållaren mitt på instrumentpanelen.

Renault 5 Diamant kommer förstås inte att säljas, men det enda exemplar som är byggt ska auktioneras till förmån för välgörenhet.



Erik Wedberg



Renault 5 Diamant GALLERIER.

13. Under ytan på Matra Rancho!

Publicerad 2022-07-06 kl 15:00. **Tex Fredrik Nyblad.**

Tuffa Talbot Matra Rancho var baserad på Simca 1100. Hur såg det ut under ytan? Vi tar en titt med hjälp av genomskärningsbilder!

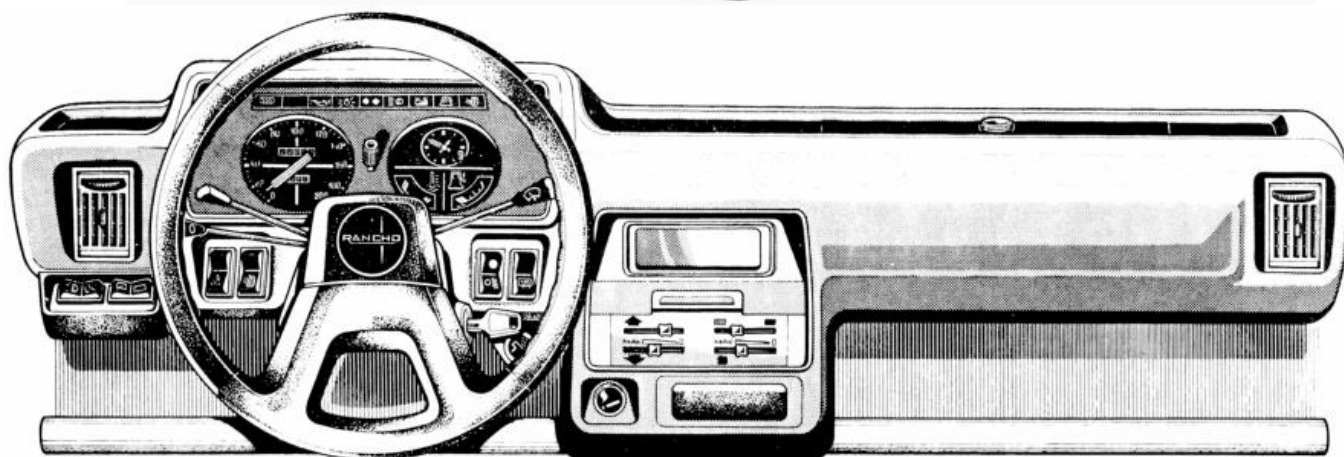
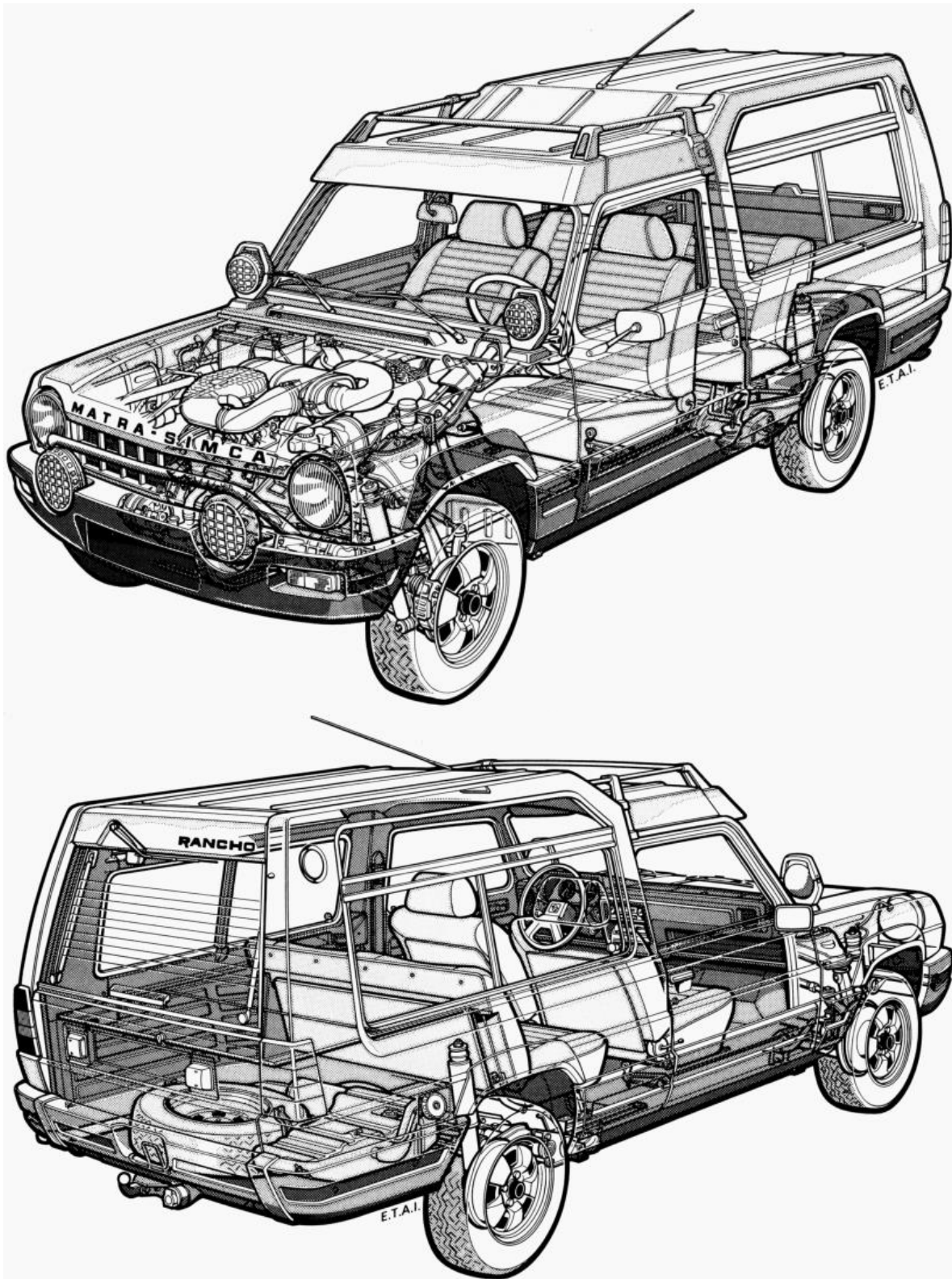


Talbot Matra Rancho såg ut att vara redo för djungeln men skulle nog helst aldrig lämna storstadsdjungeln. Innanför de rätta attributen var Talbot Matra Rancho en Simca 1100, en bil som lanserats redan 1967. Närmare bestämt så var Rancho baserad på den kommersiella skåp- och pickupversionen som i Sverige kallades Fixaren. Medan Fixaren hade en klar vardagskänsla över sig såg Rancho ut att vara redo för en spännande äventyrlig weekend.

Det franska industriföretaget Mécanique Aviation Traction – Matra – hade allt från flygplan och vapentillverkning på paletten. Men som biltillverkare var man ett litet nischföretag inriktat på sportbilar. I samarbete med Chrysler-ägda Simca startades Projekt P12 som skulle bli något helt annat än en sportbil. En bil "för det gröna" i samma anda som Range Rover men med en helt annan prislapp.

Designern Antonis Volanis som också formgett Bagheera hade givna ramar att arbeta utifrån. Även om karosdelarna från Simca 1100 till fronten och hytten behölls så blev intrycket helt annorlunda med den tuffa svarta plasten. En större motor var nödvändig och den kunde lånas från Simca 1508 med sin 1,4 liter stora motor på 80 hk.

På Genèvealongen i mars 1977 premiärvisades Matra Rancho och den fick ett gott mottagande av både motorpress och köpare. När bilen väl kom till Sverige hade Simca hunnit bli uppköpt av Peugeot och döpts om till Talbot. De 20000 exemplar som man förväntat sig kunna sälja blev 56792 tillverkade bilar mellan 1977 och 1984. Modellen utvecklades inte särskilt mycket under sin livstid.



Läs mer om Talbot Matra Rancho i Klassiker nr 6/2022.

14. Klassiskt bilmärke: Hupmobile.

Publicerat 20 oktober 2010.

På senare har det i svensk press skrivits alldeles för litet om Hupmobile, det märke som bröderna Robert och Louis Hupp grundade för drygt 100 år sedan i Detroit. Här får därför detta trivsamma bilmärke åter en smula strålkastarljus.



HUPMOBILE SERIES R 1924.

Den första Hupmobilen var en synnerligen enkel skapelse med fyrcylindrig motor på 2,8 liter och en rund bensintank bakom de tunnryggade båda sätena.

Bilen hade en enkel form av tvåväxlad låda, men fann ändå intresserade köpare. 1911 presenterades en större, fyrsitsig vagn med treväxlad låda.

Ända fram till 1924 byggde man envist och uteslutande fyrcylindriga motorer, detta trots att flera modeller var mycket stora, bland annat en sjusitsig vagn med en hjulbas på 320 cm.

I likhet med exempelvis Bentley infördes 1924 aluminiumkolvar och ett år senare fick Hupmobile-köparna känna på ballongringskomfort. Hupp, som bilarna ofta kallades, var nu ett välkänt märke men det var ändå inte särskilt stort.

Chevrolet, Dodge och framför allt Ford, byggde oändligt många fler bilar.



Hupmobile 1929.

Från fyra till åtta

1924 var sista året för den fyrcylindriga motorn. Den ersattes inte, som man skulle kunna tro, av en sexa utan av en rak åtta och först året därpå lanserades också en sexcylindrig Hupp-motor.

Detta märke höll sig prismässigt i mellanklassen, men hade nog ändå en status som låg litet högre än så.

Det är intressant att konstatera hur mycket som hände på bilfronten ödesåret 1929. Due-senberg lanserade sin magnifika J-modell och Hupp Motor Car Corporation köpte en fabrik av biltillverkaren Chandler, ett märke som förekom skapligt flitigt också på svenska vägar.

1929 sålde Hupp 50374 bilar men sen gick det utför – depressionen slog mot allt. 1931 lyckades man bara hitta köpare till 17450 vagnar.

Ekonomiskt sett blev 30-talet inte särdeles lyckat för Hupp, som dessutom stängde för gott år 1940, men det var ganska kul bilar man byggde under dessa år.



Model KK Coupe six cylinder 1933.



Hupmobile Aerodynamic Coupe 1934.

Vackra former

För årsmodellerna 1932 och 33 hade man verkligen lyckats få fram vackra former och 1934 kom en särdeles spännande modell kallad Aerodynamic – javisst, nu var det strömlinjeform som gällde!

Bland de intressanta detaljerna på denna vagn var en tredelad vindruta. Ännu kunde man inte med någon större framgång tillverka välvtt säkerhetsglas, därav denna primitiva "panoramakonstruktion".

Men det gick för Aerodynamic som för Chryslers Airflow, det vill säga inte särskilt bra alls. Formerna var helt enkelt för avancerade, och det var ju likadant med Volvo Carioca, som bara byggdes i 500 exemplar.

Aerodynamic erbjöds dels med en fyraliters sexa, dels med en fem-liters åtta, men affärerna gick så knalt att man tvingades stänga fabriken 1936.

Nu kunde det ha varit slut för Hupmobile, men det var segare virke än så i denna bilfabrikant. 1938 blev det därför nyöppning, dock med modeller som inte hade särskilt mycket att erbjuda.

Konkurs

En intressant teknikalitet är emellertid värd att notera: på åttacylindriga bilar var automatisk överväxel standard.

1937 gick Auburn-Cord-Duesenberg-koncernen i konkurs. Från dödsboet räddades då en del pressverktyg från den synnerligen eleganta Cord 810/812-serien.

De kom nu att användas för karosserna till den nya modellen Hupmobile Skylark, som tillverkades hos ett annat märke, nämligen Graham, som gjorde sin egen version med Cordpressningar.

Denna kallades Hollywood. Ja, du märker ju själv att det kämpades för livet, men dessvärre klarade varken Hupp eller Graham skivan. Biltillverkningen upphörde 1940 respektive 1941.



15. Sagan om ringarna – Audi 90 år.

Publicerat av Anders Nordner 29 juni 2022.

Den 29 juni 1932 bildades Auto Union genom att Audiwerke AG, Horchwerke AG och Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG (DKW) gick samman. Samtidigt införlivades fordonsdelen av Wanderer Werke AG i det nybildade företaget.

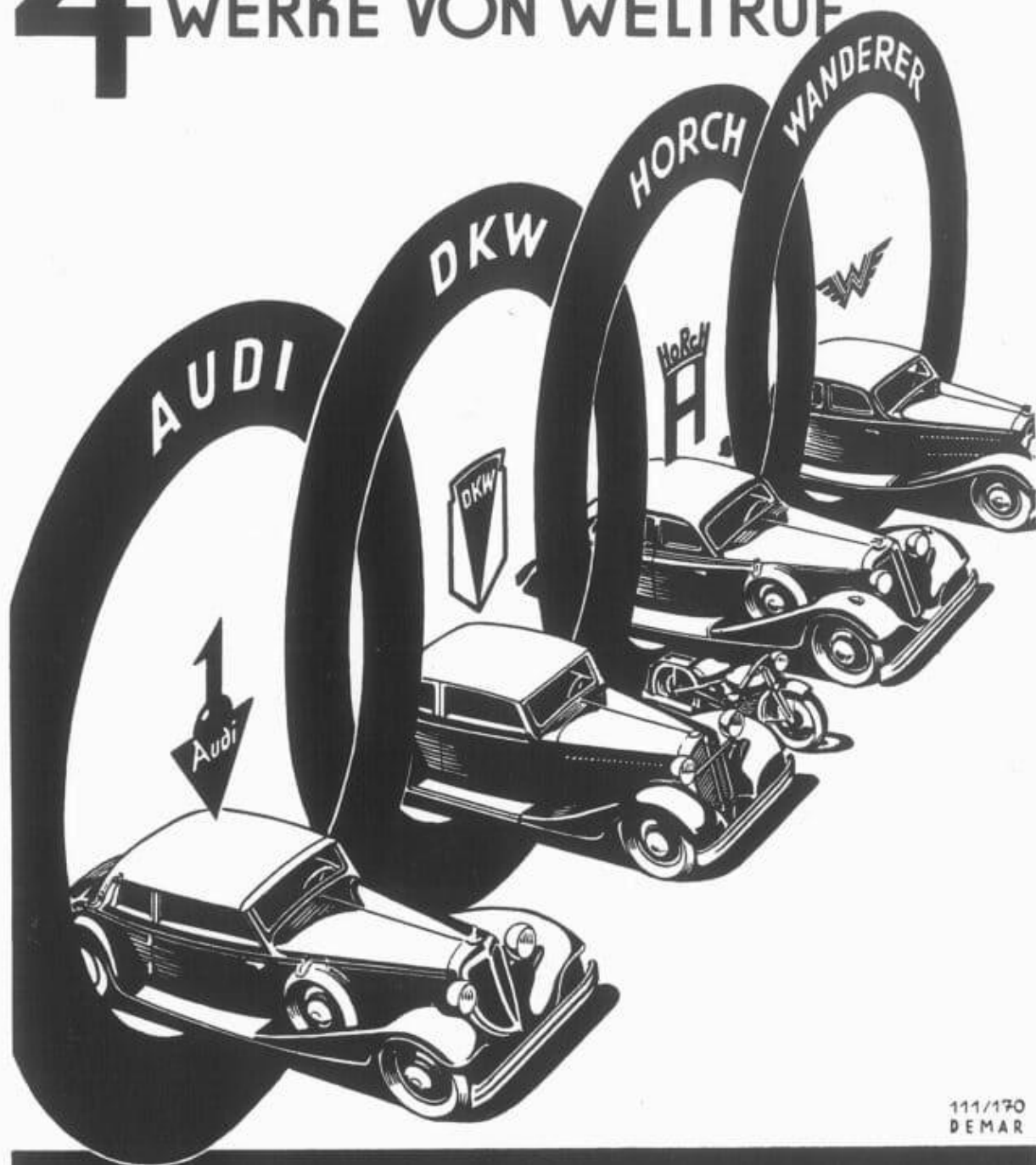


Företagets logotyp blev de fyra sammanbundna ringarna som var och en representerar ett märke och samtidigt visar att de är nära kopplade till varandra. Märkesnamnen Audi, DKW, Horch och Wanderer behölls initialt och varje märke fick ansvar för ett specifikt marknadssegment.

DKW, exempelvis, fokuserade på motorcyklar och småbilar medan Wanderer byggde och sålde mellanstora bilar. Audi byggde också mellanstora bilar, men i något lyxigare utföranden. Horch blev synonymt med lyxbilar.



4 WERKE VON WELTRUF



EINHEITLICHES TYPENPROGRAMM

AUTO UNION ^A/_G

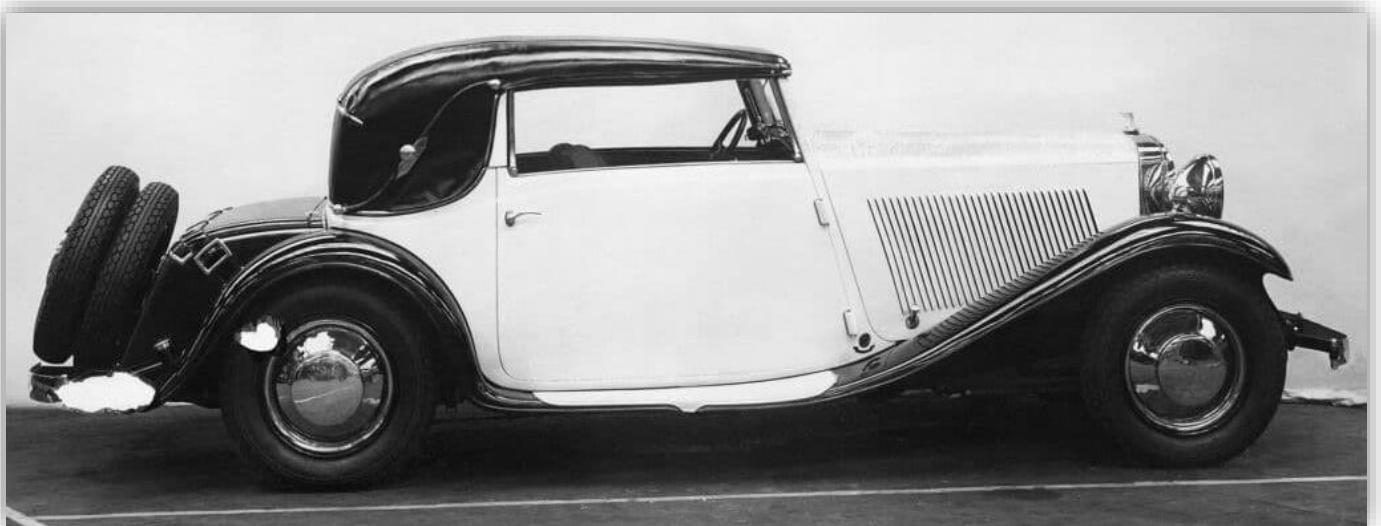
*Fyra märken med världsrykte. Audi, DKW, Horch, Wanderer.
Enhetligt modellprogram. Auto Union.*



1930-talsmodell av Horch Cabriolet.



En så kallad Audi-Kabriolett, här lackerad i rött och vitt. Årsmodell cirka 1931.



Wanderer Sportkabriolett 12/65, cirka 1932.

16. Oliver Solberg segrade i Höljes – diskades efteråt.

Publicerat: 2022-07-06 kl 10:53. Text Emanuel Gylling.

Oliver Solberg tog sig an rallycrosseliten när EM-serien gästade svenska Höljes. Nu kan han själv räknas till den.



Lyckan efter att ha segrat i Höljes blev kortvarig för Oliver Solberg.

FILM: <https://youtu.be/jJu4ETht-nY>.

Anton Marklund startade tävlingshelgen på bästa sätt. Tidigare i år vann han premiären i Ungern och tog med sig farten till Höljes, där han samlade flest poäng när samtliga kval hade körts. Efter honom stod Johan Kristoffersson och Oliver Solberg, och alla tre gick vidare från sina semifinaler.

I finalen startade Marklund bra, men Oliver Solberg tog ledningen. Tidigt valde Johan Kristoffersson att köra sin joker, och senare när Solberg tog sin smällde de ihop. Kristoffersson tvingades bryta och Marklund hamnade allt längre bakom Solberg – som relativt ohotad kunde köra in först i mål.

– Det känns obeskrivligt. Jag vet inte vad jag ska säga. Ett tack till familjen och till pappa som varit med i helgen kring bilen. Det här har jag väntat på länge. Det var länge sedan någon seger. Och nu är mitt självförtroende på topp igen, säger Oliver Solberg.

Lyckoruset varade dock inte länge. Efter en kontroll visade det sig att hans bil vägde för mycket – ynka tre kg!



Flerfaldige världsmästaren Johan Kristoffersson var en av de favorittippade inför finalen, men där tvingades han bryta.

Detta gav naturligtvis ingen fördel för Solberg, snarare tvärtom. Men regler är regler, konstaterade han efteråt:

– Det är första gången någonsin som jag har blivit diskad med för mycket vikt. Självklart är det en jättestor besvikelse, men vi försöker se positivt på vår prestation den här helgen och fortsätter att kämpa nästa gång.

Segern gick i stället till Anton Marklund, som fortsatt håller toppställningen i EM-tabellen.



Anton Marklund höll bra fart genom hela helgen och slutade tvåa i finalen, senare flyttades han upp till etta.

17. Änglavakt med glorian över huvudet.

Publicerat 2022-07-05 kl 15:47. Text Joakim Nyberg.

I både Formel 1 och feeder-serien Formel 2 blev Storbritanniens GP en delvis stökig affär. Två liv utsattes för fara och utan störtbågen kallad halo, som infördes så sent som 2018, kunde respektive serie ha förlorat en förare.



FILMER: <https://youtu.be/61Hgveq7LhM>.
<https://youtu.be/ZqzXRbZi7E8>.

Föraren Dennis Hauger hamnade till följd av en kollision med Roy Nissany utanför banan. Med förlorad förmåga att båda styra och bromsa hoppade Haugers bil över en sausage kerb, en tjockare banmarkering som ska motverka att förare kör utanför banans gränser. Bilen hamnade ovanpå Nissany och halon var det enda som skyddade föraren huvud från den flygande bilen.

Dagen efter var det F1-rookien Zhou Guanyu's tur. I starten hamnade Zhous bil upp- och nedvänd och gled på "tak" i 200 meter innan den till slut flög över däckbarriären och fångades av det sista stängslet innan läktaren.

Efter att störtbågen bakom Zhous huvud slipats ner till nästan ingenting var titanglorian det enda som skyddade föraren från att klämmas under sin egen bil.

I båda fallen klarade sig förarna utan allvarliga skador.

Redan innan Storbritanniens GP har den estetiskt kontroversiella halon visat sitt värde fler gånger. Efter de senaste bevisen på dess värde har säkert några fler skeptiker konverterats.

SLUT