



Osa 1600 by Fissore 1963.

- 1. Storsatsning på Lightyears och Koenigseggs solbil**
- 2. Ingen elektrisk Bugatti på tio år**
- 3. DeLorean Alpha2 kommer kanske bli verklighet**
- 4. Renault 4 ska bli retro-elbil**
- 5. Hedin blir importör och återförsäljare för Hongqi**
- 6. Jeep Avenger ny tuff liten elektrisk SUV**
- 7. GT-XR är den nya toppen i KTM:s näringskedja**
- 8. Provkörning av Volkswagen ID. Buzz Cargo**
- 9. Gunnar kör bil helt utan bensin, diesel eller el**
- 10. BMW:s maffiga 850**
- 11. Mystisk finess i Isuzu Bellett**
- 12. Sunbeam Tiger**

1. Storsatsning på Lightyears och Koenigseggs solbil – får in 860 miljoner.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

10/09/2022.

Här är storsatsningen som ska göra Koenigseggs och Lightyears solcellsbil för 300 000 kronor till verklighet. Lightyear tar in 860 miljoner kronor från investerare. I höst startar produktionen av den första solbilen, Lightyear 0, i Finland.



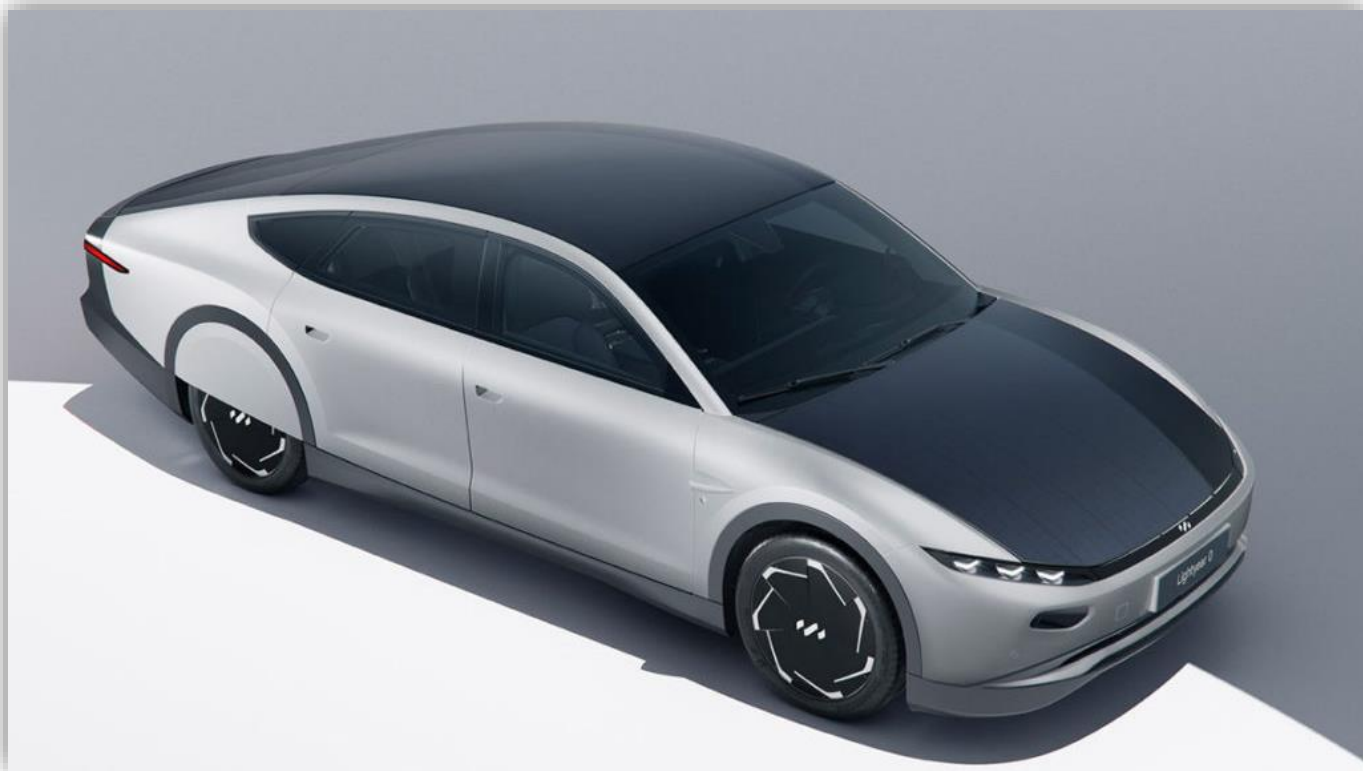
I somras berättade [Lightyear och Koenigsegg att de inlett ett utvecklingsarbete](#) för att ta fram en ny solbil. Dessutom investerar Koenigsegg och går in som delägare i det nederländska företaget. Om drygt två år ska en överkomlig solbil för drygt 300 000 kronor lanseras.

Nu kommer nyheten att Lightyear tar in ytterligare 81 miljoner euro, 860 miljoner kronor från andra investerare. Pengarna ska användas till att säkra produktionen av Lightyear 0 och till utvecklingen av Lightyear Two tillsammans med Koenigsegg.

De nya pengarna kommer från ett offentligt konsortium bestående av statliga Invest-NL och regionala utvecklingsfonder för provinserna Norra Brabant och Limburg. Dessutom investerar nya privata fonder och befintliga ägare.

Den första solbilen Lightyear 0 ska tillverkas hos Valmet i Finland med start nu i höst. De första bilarna ska levereras i november om allt går som det ska.

Företaget har också startat utvecklingen av nästa modell tillsammans med Koenigsegg. Lightyear Two ska vara en överkomlig solbil som kostar så lite som 30 000 euro, 318 000 kronor. Modellen ska börja tillverkas 2024 eller 2025.



– Partnerskapet med Lightyear kommer att säkerställa att våra produkter förblir ledande, vilket är fantastiska nyheter för våra kunder, sade Christian von Koenigsegg när samarbetet tillkännagavs.



Första modellen Lightyear 0 har fem kvadratmeter solceller på taket och kan gå upp till sju mil om dagen på solenergi. Koenigseggs teknik ska användas för att förbättra nästa solbil, Lightyear 2.

En solbil är egentligen enda möjligheten till koldioxidfritt resande i de flesta länder. I Europa är mer än en tredjedel av elenergin framställd från fossila källor. I vissa länder handlar det om mer än två tredjedelar. Sverige har EU:s renaste el, nästan helt utan fossil energi.



2. Klart besked: Ingen elektrisk Bugatti på tio år.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-09-08 kl 16:30.

Nästa Bugatti får en helt ny förbränningsmotor, men det var nära att det blev en elbil.



Bugattis vd Mate Rimac berättar [i en intervju med Top Gear](#) att han lyckats kämpa emot Porsches och Volkswagens vilja att göra nästa Bugatti helt elektrisk.

– Det enklaste för mig hade varit att ta [Rimac Nevera](#) som vi utvecklat i fem år och bara göra om den till en Bugatti. Att ändra designen är det enklaste man kan göra, säger Mate Rimac till Top Gear.

Han kämpade länge för att nästa Bugatti inte borde vara elektrisk och till slut lyssnade ägarna på argumenten.

"Det kommer inte att finnas någon suv"

Mate Rimac vill se en uppdelning mellan Bugatti och Rimac där Bugatti de kommande tio åren använder förbränningsmotor, dock med en del elektrisk hybridteknik. Rimac ska stå för de helt elektriska modellerna.

– En helt elektrisk version ingår inte i vår tioårsplan för Bugatti. Det kommer inte heller att finnas någon suv, säger han till tyska [Automobilewoche](#).

Enligt Mate Rimac kommer den nya Bugatti-motorn bli en rejäl överraskning när den presenteras.



Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron.



Nu byggs Rimac Nevera – redan slutsåld för i år.



Roadstern Bugatti Mistral – ett sista farväl till W16-motorn.



Porsche och Rimac ska driva Bugatti tillsammans.



Magnus Fröderberg

Feber

3. DeLorean Alpha2 kommer kanske bli verklighet.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-09-09 KL 20:30.

Fick såpass bra respons.



DeLorean har vaknat till liv igen och presenterade för några veckor sedan den eldrivna måsvingeförsedda modellen Alpha5. Den ska byggas i 88 exemplar. Nu får vi reda på att man kanske även gör verklighet av konceptbilen Alpha2, eftersom den har fått såpass bra mottagande och för att folk vill se den på vägarna. Den kanske dock inte blir eldriven, utan det sägs att den får en V8:a under skalet. Alpha2 är en vidareutveckling av DMC-24 som för längesedan skulle bli uppföljaren till klassikern DMC-12. Skulle ni vilja att den här blev av?





**Det här är DeLoreans nya modell.
En eldriven GT-vagn med måsvingedörrar.**



**DeLoreans nya som shooting brake.
Visar även en bil för månen.**



**En närmare titt på DeLorean Alpha5.
Har nu visats upp för allmänheten.**



BOBBY GREEN



4. Renault 4 ska bli retro-elbil.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-09-12, 16:35.

Renault kommer att fortsätta på retrospåret. Efter Renault 5 kommer en mindre Renault 4 baserad på klassikern från 1961. En konceptbil ska snart visas upp.



*Klassiska Renault 4 "Laban" fick leva länge – från 1961 till 1994.
Nu ska modellen pånyttfödas som elbil.*

Renault 4 såldes i totalt 8 miljoner exemplar och tillverkades mellan 1961 och 1994. Den elektriska versionen kallas internt för "4ever" och kommer att dela teknik med [Renault 5](#) och [den eldrivna versionen av Nissan Micra](#).

Renault siktar på ett lågt pris och nyckeln är plattformen som kallas CMF-BEV. Den används även till Renault Clio och genom att dela komponenter kan priset hållas nere.

Renault 5 ska lanseras 2024 och Renault 4 2025. Den första uppfattningen om hur Renault 4 ska se ut får vi troligen under bilsalongen i Paris i höst.

Där kommer Renault också presentera ett nytt tvåsitsigt fordon under märket Mobilize, personbilsversionen av Renault Kangoo E-Tech Electric och den produktionsklara versionen av den vätgasdrivna transportbilen Master.

Sportbilmärket Alpine väntas visa en sportig konceptbil under mässan och Dacia ska visa upp sitt nya formspråk.



Nissan Micras efterträdare blir eldriven.



Renderad: Renault 5 Turbo i restomod-tapning med över 400 hk.



Storsäljaren Renault Zoe läggs ned – gör plats för 7 nya elbilar.



Renaults nya drag – två nya billiga elbilar.



Magnus Fröderberg



5. Hedin blir importör och återförsäljare för Hongqi.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.

2022-09-12 KL 12:30.

Eldrivna suven E-HS9 först ut.



FILM: <https://youtu.be/x3zvlNazMXg?t=35>.

Vi har skrivit om den kinesiska biltillverkaren Hongqi tidigare och snart kommer deras modeller till Sverige. Det är Hedin som nu berättar att de blir importör och återförsäljare här och den lyxiga helt eldrivna sjusitsiga suven E-HS9 blir först ut. Den går att få med batteripack på 85 kWh och 39,6 mils räckvidd eller 99 kWh och 46,5 mils räckvidd. Går att snabb-ladda med upp till 140 kW. Fyrhjulsdraft är standard och köper man till dragkrok får man dra upp till 1,5 ton.

Modellen har funnits i Norge sedan januari i år och hittills har över 1000 exemplar levererats där. Bilen kommer att börja säljas i Sverige under fjärde kvartalet men vad det då kommer stå på prislappen återstår att se. I Norge kostar den från 620.000 norska kronor.



Bobby Green







**Genomgång av en Hongqi H9.
Den kinesiska S-Klassen.**



**Hongqi visar hyper-hybrid och eldriven SUV.
Ställs ut i Frankfurt.**



**Smygtitt på kinesiska Hongqis hybrid-superbil S9.
Kommer att tillverkas i Italien.**

6. Jeep Avenger – ny tuff liten elektrisk SUV kommer 2023.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 09/09/2022.

Jeep går på elektrisk offensiv och visar upp nya mini-SUV:en Avenger. Elbilen är mer tänkt för stad än terräng. Räckvidden är 40 mil.



Jeep har varit sena med att haka på elektrifieringståget, men märket blir först ut med en elektrisk mini-SUV. Nya Avenger ska bli en storsäljare i Europa och en nyckel i Jeeps strategi att bli 100 procent elektriska till 2030.

Bilen byggs i Tychy i Polen, samma fabrik kommer bygga motsvarande bilar från Alfa Romeo och Fiat. Jeep Avenger får ett tufft terrängstuk och finns både i två- och fyrhjulsdriven version. Den framhjulsdrivna versionen får 95 hästkrafter. All information om bilen kommer släppas när den visas i Paris 17 oktober. Då blir bilen möjlig att beställa.

– Den helt nya Avenger kommer att erbjuda för den europeiska marknaden. Denna moderna, roliga och känslomässiga SUV kommer att tilltala en växande uppsättning kunder som letar efter ett kapabelt, kompakt, modernt och helelektriskt Jeep-märkesalternativ till de nuvarande spelarna, säger Antonella Bruno, chef för Jeep Europe på Stellantis.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se.



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



7. GT-XR är den nya toppen i KTM:s näringskedja.

Publicerad 2022-09-09 kl 14:26. Text: Joakim Nyberg.

Steget från en cab som knappt kan sägas ha en kaross till en hårresande GT2-bil är rätt långt. Det är en resa som KTM gjort med sin bilmodell X-Bow. Ett nästan lika långt steg är det att sen ta racern och göra den helt laglig att framföra på europeiska vägar. Den processen är nu också klar.



Länkarna mellan nya X-Bow GT-XR och GT2-bilen börjar med kolfibermonocoquen. Konstruktionen utgör kärnan i bilen och är en säker vagga för föraren. För in och utstigning öppnas hela taket, likt ett stridsplan. Även denna del är gjord av en tålig ram i kolfiber. Tack vare lättviktsmaterialet väger hela bilen inte mer än 1.130 kilo. Ändå har man lyckats klämma in AC, backkamera USB-anslutning, telefonhållare med mera.

Kraften kommer från Audis turbomatade 2,5-litersfemman. Effekten uppges till 500 hästkrafter vid 6.350 rpm. Moset skickas till bakhjulen via en sjuväxlad DSG-växellåda, genom en mekanisk differentialbroms.

Motorn sitter mittmonterad men ändå finns plats kvar för ett bagageutrymme på 160 liter. Självklart kan den som vill välja till formsyddas väskor att packa i. En mindre packning kan vara behändigt eftersom man kan köra hela 100 mil på en tank. En riktigt brukis med andra ord!

Bagaget i bak eliminerar också behovet av en "frunk" och ger plats åt pushrod-fjädring monterad direkt i monocoquen.

Grundpriset är 284.900 euro, motsvarande ungefär 3.050.000 kronor. Till det läggs importavgifter och skatter specifika för köparens land. Ska vi gissa att den här bilen hamnar på malus-sidan?







8. Provkörd: Nya Volkswagen ID. Buzz Cargo – den levererar.

Publicerat av Marcus Berggren.

7 September, 2022.

Volkswagen ID. Buzz Cargo är lika trendig som den är vettig.



Folkabussen började sitt liv i november 1949 som skåpbil. 73 år senare har det blivit dags för den helt elektriska efterträdaren att göra intåg. Låt oss lägga i Högsta Växeln och provköra nya Volkswagen ID. Buzz Cargo.

[Läs vårt första intryck av ordinarie ID. Buzz här.](#)

Volkswagen ID. Buzz Cargo (2022)

Motor: Elmotor, 204 hästkrafter, 310 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad växellåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 10,2 sek

Toppfart: 145 km/h

Elektrisk räckvidd: 415 km

Vikt: 2 362 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4712/1985/1927 mm

Pris: Från 489 000 SEK ex moms



Interiören är samma som i ordinarie ID. Buzz förutom att materialen är mer slitstarka.

Volkswagen ID. Buzz Cargo har en fot i historieböckerna

Volkswagen hymlar inte direkt med att nya ID. Buzz Cargo är en modell med siktet inställt på det förflutna och att det är just retrostuket som genomsyrar designspråket.

Elbilens intåg har gjort biltillverkares arv till något att bejaka, inte minst när nya aktörer utan historieböcker penetrerar marknaden.

Rent image-mässigt kan ID. Buzz Cargo spela en viktig roll i hur ett företag vill synas ute på vägarna.

Praktisk kuriosita

Nyttolast (kg): 630 kg

Dragvikt: 1 000 kg

Lastutrymme (längd/bredd/höjd): 2234/1732/1280 mm

Lastvolym: 3,9m³

Ett mellanting

Utrymmesmässigt landar ID. Buzz Cargo med sina 3,9 kubikmeter mitt emellan Caddy och Transporter.

Bilen stoltserar varken med högst lastkapacitet eller mest dragvikt.

I stället är det eldriften som är den stora fördelen, inte minst från ett kostnadsperspektiv men även utåt sett.

Beroende på utförande får ID. Buzz Cargo lastar upp till 630 kilogram och har en dragvikt på 1.000 kilogram.

För de vars behov ser annorlunda ut finns fortfarande helt dieseldrivna Caddy och Transporter att tillgå.

Framtill kan man antingen få en bänk med tre platser eller två separata stolar.



ID. Buzz Cargo kan husera 3,9 kubikmeter med prylar eller upp till 630 kilogram.

Infotainmentskärmen är fortfarande lite av ett skämt och långt ifrån intuitivt.

Faktum är att det är så dåligt att det ligger till grund för att förra VD:n tvingades avgå.

Det är märkligt hur Volkswagen inte fått pejl på det ännu men det lär nog jobbas frenetiskt med att komma på en lösning.

Framtill möts man av en enorm instrumentbräda och körpositionen är bestämt lik den som man vant sig vid av samtliga generationer folkbuss – man sitter högt och med hjälp av armstöden är det 20-i-4-positionen på ratten som förespråkas.

När bilnycklarna överlämnas till kunden är bilen helt koldioxidneutral tack vare att utsläppen för samtliga beståndsdelar i tillverkningsprocessen klimatkompenseras.



Miljötänket i ID. Buzz Cargo sträcker sig genom hela ledet – från jord till bord så att säga.



ID. Buzz utmärker sig på många punkter men segmentet är tufft.

Inga klagomål från arbetsmiljöverket här inte

Nya Volkswagen ID. Buzz Cargo bygger som bekant på koncernens MEB-plattform, i instegsutförande får man därav en elmotor bak som producerar 204 hästkrafter och 310 newtonmeter.

Eldriften innebär att bilen svarar direkt och bidrar även till en mer harmonisk arbetsmiljö. Rent prestandamässigt känns den kvickare än en Volkswagen Caddy och är betydligt trevligare att ratta.

ID- Buzz Cargo stoltserar med god ergonomi samtidigt som man som fordonsansvarig inte behöver oroa sig för diverse miljözoner som gör intåg.

Räckvidden på 415 kilometer innebär att man sällan behöver planera in laddstopp under en arbetsdag och om så är fallet erbjuder ID. Buzz Cargo snabbladdning på upp till 170 kilowatt.

En miss från Volkswagens sida är att inte erbjuda någon variant av Vehicle-2-Load som innebär att man skulle kunna driva diverse verktyg med hjälp av bilens elsystem, exempelvis av den typen som återfinns i [Rivian R1T](#) eller Ford F-150 Lightning. Eller för den delen [Kia EV6](#).

Volkswagen ID. Buzz Cargo jämfte konkurrenterna

Segmentet för elektrifierade transportbilar har växt så det knakar.

Det ID. Buzz erbjuder är dels en design som heter duga och som talar om för omvärlden att det rör sig om en elbil, något den är ensam om bland konkurrenterna.

Jämfört med vår favorit i segmentet – Renault Kangoo E-Tech – är bilarna i termer av praktikalitet väldigt lika.

Lastutrymmet är det samma men Kangoo får lasta mindre (461 kilogram jämfört med 630 kilogram) men får dra mer (1 500 kilogram jämfört med 1 000 kilogram).

Räckvidden på ID. Buzz är dessutom 15 mil längre men till ett pris som är ungefär 120.000 kronor (exklusive moms) högre.



Volkswagen ID. Buzz Cargo lär bli en riktig storsäljare, inte minst av skatteskäl.

Summan av kardemumman

Volkswagen ID. Buzz Cargo är en av de mest efterlängttade modellerna på länge.

Volkswagen har anspelat hårt på modellens ikoniska familjeträd och levererar en bil som blickar både framåt samtidigt som inte backspegeln glömts bort.

Nya ID. Buzz Cargo bör bli en storsäljare, dels av imagemässiga skäl, dels för att produkten i sig är bra med god räckvidd och goda lastmöjligheter.

Dieselskåpbilens dominans är snart slut.

Högsta Växelns första intryck av Volkswagen ID. Buzz Cargo

Slutbetyg: 4/5

Volkswagen ID. Buzz Cargo leverar ett besämt vettigt helhetspaket inom transportbilssektorn. Räckvidden är bra, snabbladdningen likaså och även lastkapacitet är klart godkänd. Faktumet att den rent imagemässigt skriker elbil är även en klar fördel.

[Läs även: Förhandsvisning av Volkswagen ID. Buzz Cargo \[Högsta Växeln\]](#)

[Läs även: Test av Volkswagen e-Transporter \[Högsta Växeln\]](#)

[Läs även: Test av Volkswagen Caddy \[Högsta Växeln\]](#)

[Läs även: Test av Renault Kangoo Electric \[Dagens PS\]](#)



Marcus Berggren

9. Så kör Gunnar bil – helt utan bensin, diesel eller el: "Går väldigt bra".

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

10/09/2022.

Här är bilen som är oberoende av höga el- och bränslepriser. Dessutom släpper den inte ut några fossila utsläpp. Gunnar Persson har byggt om sin Mercedes till gengasbil. – Bilen är från 1975 och har Volvos Turbokolvar, berättar han för Youtubekanalens [Omställningsresan](#).



FILM: https://youtu.be/ym1woV9_4jM.

Många svenskar brottas med de höga drivmedelspriserna i år. Skenande bensin- och dieselpriser har gjort bilägandet 1000-tals kronor dyrare för de flesta. Även elbilsägare är drabbade när elpriserna slår rekord.

En som inte behöver bekymra sig lika mycket är Gunnar Persson från Kilafors. Han har byggt om sin Mercedes Diesel till en gengasbil. Nu kan han köra bilen på sin egen ved och behöver varken bensin, diesel eller el. Nu visar han upp bilen i Youtubekanalens [Omställningsresan](#).

– Bilen är från 1975. Cylinderfordret är utplockade och motorn är uppborrad. Nu är det inga foder i motorn och det sitter Volvokolvar i den. Det är B21-turbokolvar med överdimension. Kompressionen är sänkt, berättar han om den fina vita Mercedesen som han haft i 25 år.



I bakluckan sitter ett gengasaggregat med en stor vedtank. Där tanklocket satt tidigare sitter ett luftintag och bränsletanken är ersatt av en uraskningslucka. Motorn är i grunden en Mercedes diesel, men glödstiften är ersatta av tändstift och det sitter en gaskylare som kyler ner gengasen från veden.

Bilen går till synes perfekt och bilen tycks gå lika tyst och bekvämt som en modern bil när den provas på landsvägen. Och bara förnybara drivmedel används.

– Den går väldigt bra när den går bra. Men ibland tycker jag inte att den går bra, men den kommer i alla fall framåt. Med gengas så får man räkna med att den kan vara olika dagar, beroende på hur härden är eller vad man har för ved.

Fakta gengas

Gengas är en gas som tas fram vid pyrolys, ofullständig förbränning. Gengasen består bland annat av kolmonoxid, vätgas, metan och koldioxid. Under andra världskriget var den vanlig som fordonsbränsle i Sverige. Vanligen körs bilarna på ved, men även torv fungerar. Gengas ger hög verkningsgrad, men lägre effekt. 1000 kg ved har motsvarat 385 liter bensin vid olika försök. Avgasutsläppen när gasen förbränts uppges vara minimala.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se.

10. BMW:s maffiga 850i

Publicerad 2022-09-12 kl 14:30.

Text Gustaf Sjöholm.

Det var 1981 som djärva tankar började florera hos BMW.



V12-motor och teknologisk knockout – BMW chockade världen med superbilen.

FILM: https://youtu.be/_K3-8fWX2dl.

Varför inte presentera en avancerad och dyr sportkupé som skulle få hela världen att tappa hakan? En statement-bil ritad från grunden med siktet inställt på de lyxigaste kupéerna från Mercedes och Aston Martin – givetvis med tolvcyldrig motor och med lyxig, banbrytande teknik. Med kommersiella framgångar som 3- och 5-serierna fanns det gott om pengar och självförtroende hos BMW och 1984 fick projektet grönt ljus och startade på allvar.

Designarbetet blev färdigt 1986 och själva konstruktionen av bilen påbörjades med för tiden avancerade CAD-moduler. Året därpå inleddes tester med de första körbara prototyperna, totalt uppemot hundra stycken. De dyra testvagnarna skulle pressas på alpvägar, gå för fullt i hundratals mil runt Nordslingan på Nürburgring och köras in i betongväggar i åtskilliga krocktester.

Efter en miljard spenderade D-mark på utveckling drogs skynket av nya BMW 850i på Frankfurtsalongen i september 1989. Ersättaren till 6-serien liknande ingen annan BMW i produktion och fick den tre år gamla 7-serien att kännas rent av daterad.

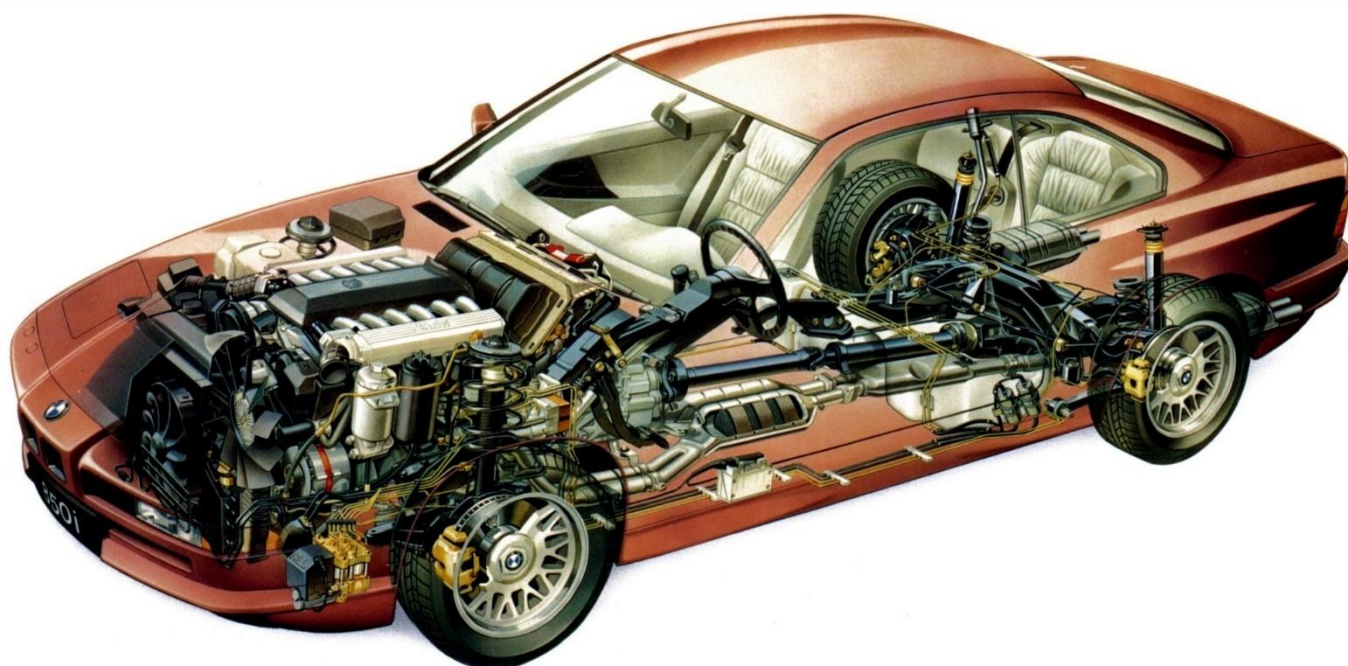
BMW 8-serie hintade om ett nytt decennium och intresset var stort, 5 000 köpordrar tecknades åtta dagar före den officiella premiären.



Tolv cylindrar, fem liter och 300 hk – och 450 Nm i vrid.



Klassisk BMW-förarplats. Notera den manuella lådan, närmast otänkbart idag tyvärr.



BMW 850i



BMW 850 CSi (E31) 1992–96.

11. Mystisk finess i Isuzu Bellett.

Publicerad 2022-09-11 kl 6:35. Text Calle Carlquist.

Vad är egentligen en "sportkompensator"? Det undrade Isuzu Bellett-spekulanterna också.



Att Toyota var tidigt ute på svenska marknaden vet de flesta men att Isuzu också var det känner inte så många till längre.

Modellen hette Bellett 1500 och var en kompakt fyradörrars sedan med sportiga övertorner. I Isuzus program ersatte Bellett den Hillman Minx som man tillverkat på licens. Reklamerna framhävde gärna Belletts sportiga stil och individuella bakvagnsupphängning. Där fanns något som kallades "sportkompensator", en detalj som skulle ge pigga vägegenskaper. Vad det kan det ha varit? Krängningshämmare? Någon förklaring fanns aldrig i annonserna. Läsare som vet allt om sportkompensatorer får gärna höra av sig!

Språket i ovanstående annons ur Vi Bilägare 1964 är tidstypiskt snärtigt: "Den japanska bilen som charmat den svenska motorpressen. Nu är den här! Och den kostar 11 485 helt klar. Rätt pris. Eller hur? Det kommer Ni att förstå – bara Ni ser den. Tycker Ni att vi är fräcka och tuffa om vi inte säger mer nu? Möjligt, men så'n är ju bilen också. Den skall Ni se. Och köra. Se'n kan vi prata, fakta och data. Den väntar hos Er återförsäljare. Med nyckeln i. Varsågod!!! Håll i Er!"

Bellett tillverkades i olika versioner, bland annat som linjeskön tvådörrars coupé av vilka ett fåtal kom till Sverige. 1500-modellen hade 71 hk, toppade 145 km/tim och gjorde 0–100 km/tim på 14 sekunder, raskt på sin tid. Produktionen varade i tio år och cirka 170 000 exemplar men från den svenska marknaden försvann Bellett snabbt.

ISUZU Den japanska bilen som charmat den svenska motorpressen. Nu är den här! Och den kostar 11.485* helt klar. Rätt pris. Eller hur? Det kommer Ni att förstå - bara BELLETT 1500 Ni ser den. Tycker Ni att vi är fräcka och tuffa om vi inte säger mer nu? Möjligt, men så'n är ju bilen också. Den skall Ni se. Och köra. Se'n kan vi prata, fakta och data. Den väntar hos Er återförsäljare. Med nyckeln i. Varsågod!!! Håll i Er! **ISUZU** Håll i Er! Tel. 040/721 22



Service och välsortat reservdelslager hos alla återförsäljare.

Ålängås: AB Ståhl, Alvesta: Firma Bellett-Bilar, Bertil Ljungkvist, Björkatorp: Bil- & Maskinfirma Ingvar Ericsson, Boden: Luleå Bilcity AB, Bollnäs: Wangelius Bil AB, Borås: AB Ståhl, Bromsölla: Bil & Motor, Eslöv: Motorcentrum, Falkenberg: Skogstorp's Bådebilslager, Falkenberg: Skogstorp's Bådebilslager, Kalix: Luleå Bilcity AB, Karlshamn: Bil & Motor, Karlskoga: Wengnäs Bilfirma, Karlskrona: Sven Svensson Service & Bilrep, Katrineholm: Valla Bil AB, Killeberg: Killebergs Bilverksamhet AB, Kinna: Bil- & Maskinfirma, Luleå: Bilcity AB, Luleå: Bilcity AB, Pajala: Luleå Bilcity AB, Ronneby: Sven Svensson Service & Bilrep, Sjöbo: All-Service, Skövde: R.M.S. Skultorp, Stockholm: S-1 Eriks Bilcity, Strängnäs: Bilcentrum i Strängnäs AB, Sundsvall: O. Thunberg Bil AB



Calle Carlquist



Isuzu Bellett GT 1963.

12. Sunbeam Tiger.

Av Gran Turismo - 05/01/2020. Text av Robert Petersson.

Sunbeam tog fram släggan (bokstavligen) och klämde ner en Ford V8 i sin Alpine. Resultatet blev "Tiger", en skapelse som kallats "fattig mans Cobra". Den var nämligen billig då. Idag är den en miljonbil!



Allt är Carroll Shelbys förtjänst. Utan hans inblandning hade förmodligen priserna i USA varit betydligt lägre. Nu ser man istället det som en gång var "fattig mans Cobra" som ett aningen billigare alternativ till Shelbys mest berömda skapelse. Det har faktiskt betalats över två miljoner kronor för en fin original-Tiger i USA!

Sunbeam Tiger var egentligen en totalt omöjlig bil men trots dåliga odds blev den något av en succé och tillverkades i hela 7 083 exemplar. Inspirationen kom förstås från den samtida AC Cobra men det var faktiskt Formel 1-föraren och flercaldige världsmästaren Jack Brabham som 1962 kom med idén till Tiger.

Tanken var att bygga ett billigare alternativ till Cobra genom att utgå från en enklare basbil än den exklusiva och handbyggda AC Ace. Grunden var Sunbeam Alpine, en massproducerad och trevlig, men inte speciellt snabb eller avancerad roadster.

Sunbeams stolta historia var ett bra avstamp för projektet. Redan under första världskriget tillverkade man fantastiska flygmotorer, allt från V8:or via V12:or till en diesel (!). På det följde racerbilar och Sunbeam var första brittiska märke att vinna en Grand Prix-tävling 1923. Efter det följde en rad hastighetsrekordbilar och slutligen den första "Tiger" från 1925.

Det var den sista banracern som också höll det absoluta fartrekordet. Maskinen var en kompressormatad V12 på knappa fyra liter och efter dess framgångar byggde man även en systerbil kallad "Tigress", Tigrinnan. Bägge finns faktiskt kvar, Tiger på ett museum i Utah, inte långt från Bonneville Salt Flats medan Tigrinnan, idag försedd med en Napiermaskin, körs i brittisk historisk racing.



Sunbeam drev också den brittiska delen av märket Talbot som var en succé, men det räckte inte. Företagets ekonomi kollapsade, 1935 var konkursen ett faktum och Rootes-koncernen, som även kom att kontrollera de klassiska märkena Hillman, Humber, Singer, Commer och Karrier tog över.





Lord Rootes, men kanske framför allt hans son Brian, drömde om Sunbeams fornstora dagar och när idén om en Sunbeam Alpine med V8 dök upp var åtminstone Brian snabb att nappa. Till saken hör att man på den tiden hade ett fabrikssteam som mest pysslade med rally och tävlingschefen Norman Garrad råkade ha en son som bodde på den amerikanska västkusten, inte långt från där Carroll Shelby hade sin verksamhet och där man börjat montera i Ford-V8:or i AC-bilarna som kom från England.

Resten är, som det heter, historia. Med en tumstock kollade man motorns mått och kom fram till att den lilla V8:an på 260 kubiktum förmodligen skulle få plats i en Alpine. Shelby fick uppdraget att bygga en prototyp, det skulle ta åtta veckor och kosta 10 000 dollar. Resultatet blev sedan körbart på försommaren 1963.

Så långt hade Brian Rootes arbetat utan pappas vetskap och Lord Rootes var skeptisk. Något som snabbt gick över när han fick provköra prototypen. På stående fot kontaktade lorden Henry Ford II och beställde 3 000 motorer inklusive växellådor och bakaxlar och efter bara åtta månaders utvecklingsarbete premiärvisades Sunbeam Tiger på 1964 års New York Motor Show.

Förvånansvärt lite behövde göras för att anpassa Alpine till den nya motorn. Styrningen blev en kuggstång istället för snäcka, ett panhardstag monterades på den stela Danabakaxeln och man jobbade lite med fjäderhårdheter och dämparsättningar.

Man monterade inte ens fetare fälgar och däck. Alla Tigerbilar kom med 4,5 x 13-tumsfälgar och 4.90 x 13 diagonaldäck! Kanske lite i snålaste laget med tanke på att Tiger med sin 4 265-kubiks V8 på 166 hästar och 350 Nm toppade nästan 200 km/h och gjorde 0–100 på dryga åtta sekunder!

Den låga vikten, bara 1.163 kilo, samt den korta hjulbasen gjorde körningen ännu mer spännande. På Youtube ligger ett klipp där Jay Leno kör en Tiger och berättar att han en gång ägde en. Kommentaren att "är man lite oförsiktig med kopplingen kan man råka göra några oplanerade donuts" beskriver väl en del av bilens charm.

Därför är den ett alternativ till en Cobra, något som blev ännu tydligare när Serie II introducerades i januari 1967. Då fick Tiger nämligen större 289-maskinen och blev en riktig best – fortfarande på 4,5 x 13-tumsfälgar ...

Carroll Shelby hoppades först få kontraktet att bygga Tiger, men Rootes såg trots allt honom och Cobran som konkurrenter och uppdraget gick istället till brittiska Jensen som hade ledig kapacitet då man just förlorat jobbet att bygga Volvo P1800. Dit kom färdiga, lackade karosser från Pressed Steel och med hjälp av en slägga – jo, faktiskt – "modifierades" torpedväggen så man fick ner maskinen.



Samtidigt som produktionen gick igång drabbades Rootes av ekonomiska svårigheter, delvis på grund av strejker, men nya modellen Hillman Imp slukade också resurser. Chrysler klev då in som delägare och när de sedan tog över helt 1967 stoppades produktionen av Tiger efter bara 633 Serie II-bilar.

Chrysler vägrade ta ansvaret för en bil med Fordmotor, man provade först med den egna V8:an på 372 kubiktum, men det hela blev för dyrt och man gav upp idén på en Cobra-killer.

Den trimvänliga Fordmaskinen gjorde att Sunbeam Tiger kanske blev mer populär som utgångspunkt för prestandahungriga än som originalbil. Många handlare i USA erbjöd tillbehör som traction bars, fyrports Holleyförgasare istället för en tvåports Autolite, med mera.

Det gör att det finns relativt få orörda originalbilar kvar och det bidrar också till den senaste tidens explosiva prisutveckling. Märkligt nog verkar det som om det fortfarande går att hitta bilar i prislägen under 300.000 kronor i England, men då får vi betänka att de är högerstyrda och knappast kommer att betinga maxpriser i USA.

Förutom om de har tävlingshistoria förstås, då pratar vi rejäla pengar. Sammanfattningsvis är det verkligen läge att satsa på Sunbeam Tiger. Men om du förutom att ha kul vill göra en vettig investering – försök hitta en orörd, vänsterstyrd originalbil.

Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.4 2015.



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

SLUT