



Volvo 262 C 1977–81

1. Elbilar kör förbi dieslbilar på EU-marknaden
2. Biltillverkare uppges manipulera elbilsbatterier
3. Honda ska testa utbytbara batterier i budbilskoncept
4. Tesla har drabbats av motvindar
5. Så billig är kinesiska kopian av Tesla Model X
6. Elon Musk säger att Teslas Cybertruck är skottsäker
7. Geely sätter Lotus på börsen
8. Opel, Citroën och Peugeot visar nya transportbilar
9. VTI utfärdar varning för året-runt-däck
10. Självbalsenserande elbil med två hjul
11. Manuell låda i Porsche 911 och 718 så länge det går
12. Hyundai Ioniq 5 N:s falska växlingar är faktiskt ganska kul
13. Triss i växelspakar
14. Toyota visar tilltuffad Hilux
15. Byggede Ferrari och Alfa men nu är fabriken spöklikt öde
16. Flera köpare vill rädda Volta Trucks
17. Sista varvet för Triumph Truxton
18. Volvos udda coupémodell som sålde bättre än väntat
19. Grattis Borgward Isabella
20. Paige's 1927 års modeller
21. TWR som tävlade med Volvo 850 återuppstår i ny form

1. Elbilar kör förbi dieslbilar på EU-marknaden

Publicerad 2023-10-23 kl 13:10

(uppdaterad 2023-10-23 kl 15:30)

Text Erik Söderholm

Allt fler europeiska bilköpare slår till på en elbil, visar nya siffror från branschorganisationen ACEA.



September blev en bra månad när det gäller nyregistrering av bilar både för **Sveriges** och **Volvos** del. Även inom EU ökade nyregistreringarna, med nio procent jämfört med samma månad i fjol.

Det är 14:e månaden i rad som nyregistreringarna inom EU ökar, och hittills i år ligger ökningen på nästan 17 procent.

Men många av bilarna som registreras nu har varit beställda sedan tidigare och marknaden är fortfarande på en 20 procent lägre nivå än innan pandemin.

Elbilarna stod i september för 14,8 procent av de nyregistrerade bilarna inom EU jämfört med 14,1 procent under samma månad förra året. Det är tredje gången i år som elbilarna låg på en högre nivå än dieslbilarna som backat kraftigt de senaste åren.

Bensinbilar är fortfarande bilköparnas förstahandsval, men andelen nyregistrerade bensinbilar minskade ändå jämfört med i fjol.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Uppåt på bilmarknaden – trots minskad försäljning



Elbilarna fortsätter öka trots borttagen bonus



Bästa septembermånaden septembermånaden på tre år för Volvo

2. Rykte eller felmätning? Biltillverkare uppges manipulera elbilsbatterier

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2023-10-23

Tyska **medier** lyfter nu upp vad som enligt dem kan bli nästa dieselskandal i bilindustrin. Den här gången handlar det däremot inte om mjukvara som manipulerar utsläppen vid avgastester, utan av manipulation av kapaciteten i elbilars batterier. Och återigen riktas anklagelserna mot Volkswagen.



Bakgrunden är tester som genomförts av den stora tyska bilistorganisationen ADAC. De ska visa på misstankar om att bilarnas batterier har lägre kapacitet än vad tillverkarna anger. Något som i sin tur leder till att kunder köper elbilar med kortare räckvidd än de väntar sig.

Vid långtidstester med en Volkswagen ID.3 ska tester ha visat att batteriet har en kapacitet på 69 kWh. Enligt Volkswagen är kapaciteten 77 kWh (netto) hos ID.3 77 kWh.

Orsaken uppges vara att en del av batteriets kapacitet blockeras med mjukvara. Genom det ska tillverkarna kunna frigöra mer kapacitet i batteriet när den totala kapaciteten minskar över tid, vilket sker med alla batterier. Med det ska tillverkarna slippa ersätta batterier om kapaciteten sjunker under 70 procent inom åtta år, vilket ofta är vad batterigarantin anger.

Trots att anklagelserna om manipulation baseras på tester från ADAC tar just organisationen **Volkswagen i försvar**.

”Mobilitetsklubben avvisar påståenden enligt vilka ADAC konstaterade en brist på batterikapacitet som uppgick till flera kilowattimmar och härledde misstänkta fakta från detta”, skriver ADAC torrt på sin hemsida.

Enligt deras tester med en Volkswagen ID.3 över en körsträcka på 10.000 mil presterade batteriet kort innan avslutat test som väntat. Eventuella skillnader mellan den kapacitet som Volkswagen anger och vad som visat sig vid tester beror enligt ADAC på skillnader i mätprocessen.

– Vi kunde fastställa en minimal skillnad mellan den angivna nettokapaciteten och vår mätning, säger Katrin van Randenborgh som är talesperson hos ADAC.

10.000 milatestet med ID.3 är snart avslutat. Då ska ADAC släppa en mer utförlig rapport.

3. Honda ska testa utbytbara batterier i budbilskoncept

AV BOBBY GREEN

2023-10-23 KL 16:00

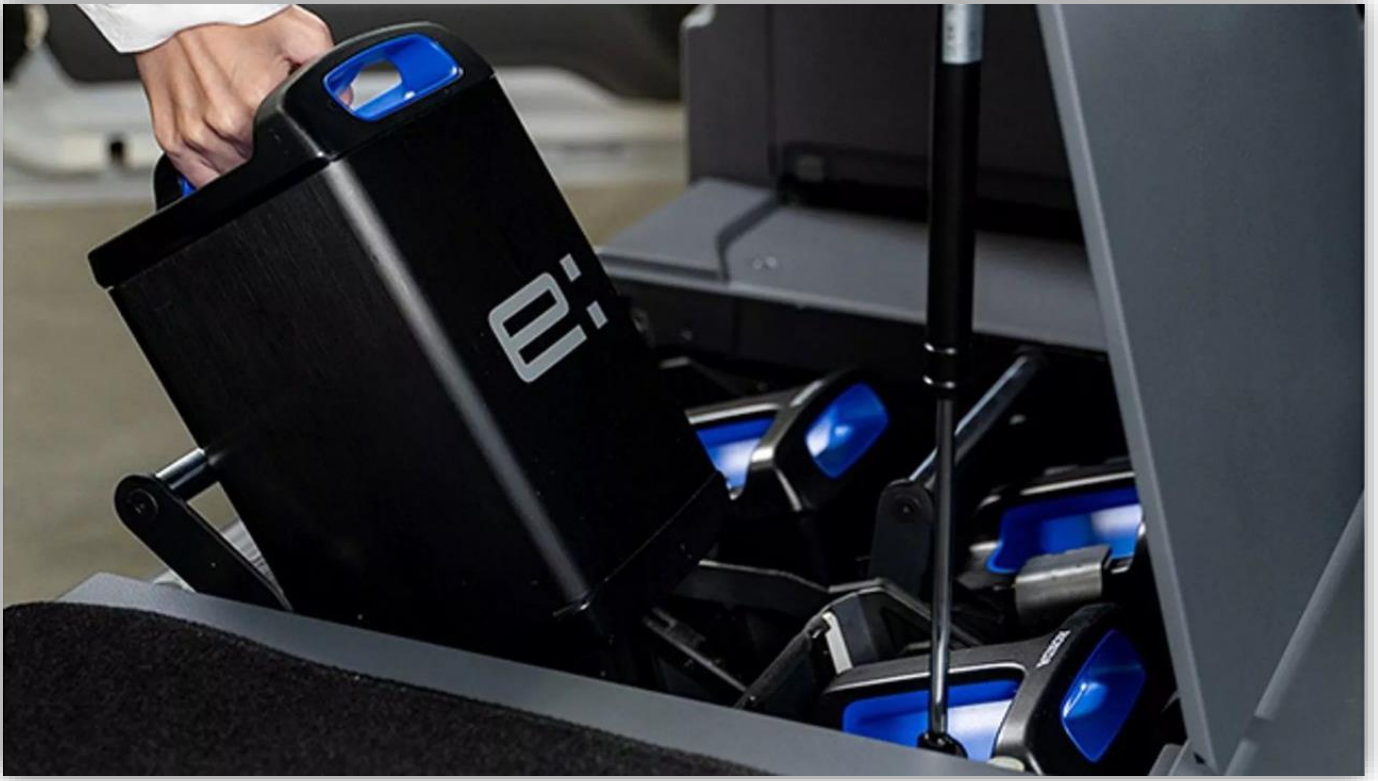
Ska gå snabbt och smidigt.



Honda har sedan en tid tillbaka labbat med utbytbara batterier i elfordon. Det har då mestadels handlat om mopeder och liknande, men nu har de byggt budbilen MEV-Van med tekniken. Den baseras på produktionsmodellen N-Van e: men här ska man alltså enkelt kunna byta ut de urladdade batterierna mot nyladdade. Nu ska bilen tillsammans med budföretaget Yamato Transport användas i skarpa tester för att se om detta är något man ska satsa vidare på.

carsales.com.au





Bobby Green



Honda lanserar batteribytar-stationer för elmotorcyklar
Bra om du har en eldriven mc och bor i Tokyo



Motorcykeltillverkare samarbetar kring utbytbara batterier
Honda, KTM, Piaggio och Yamaha går samman



Honda har uppdaterat sitt självkörande arbetsfordon
Kan lasta mer och går snabbare

4. Elon Musk: "Som att gräva en tunnel med sked"

Av Maths Nilsson 2 oktober 2023, 09:24

För första gången på flera år tycks Tesla ha drabbats av motvindar bolaget inte kan stå emot.



Vinsten faller och färre bilar än väntat levereras. I veckan tappade aktien 15 procent. Under vinstsamtalet gavs en unik inblick hur vd Elon Musk tänker kring räntor, prissänkningar, reklam och jakten på lägre tillverkningskostnader. – Det känns som att gräva en tunnel med en sked ibland. Väldigt mycket som att fly från fängelse, säger Elon Musk.

Innehåll i denna artikel:

- [Om antalet levererade bilar i år](#)
- [Om de höga räntorna](#)
- [Om reklam](#)
- [Om priskänslighet](#)
- [Om nya prissänkningar](#)
- [Om att sänka tillverkningskostnader](#)

Många biltillverkare visar fortfarande höga marginaler och rekordvinster trots de höga räntorna. Men veckans rapport från Tesla visar att världens största elbilstillverkare är långt ifrån opåverkad av räntechocken. Teslas rörelsevinst halverades för kvartalet, men är ändå 41 miljarder kronor under tre månader. Efter rapporten har aktien, som ägs av 100 000-tals svenska småsparare, gått ner med 15 procent.

En stor orsak till nedgången är att vd:n och huvudägare Elon Musk målade en tämligen dyster bild av efterfrågan och det ekonomiska klimatet Tesla verkar i. Vi har sammanställt Elon Musks åsikter om flera olika frågor i [Teslas analytikersamtal i onsdags](#) – ord för ord.

Om antalet levererade bilar i år

– Det är inte en efterfrågefråga, men vi måste klara det, och vi måste göra det till ett pris som folk har råd med, vansinnigt svåra saker. Sammanfattningsvis fortsätter vi att fokusera på att öka produktionen samtidigt som vi bibehåller ett positivt kassaflöde, och vi fortsätter att räkna med att förvänta oss att ha cirka 1,8 miljoner fordonsleveranser som tidigare i år.

Om de höga räntorna

– Jag är orolig för den höga räntemiljön som vi befinner oss i. Jag kan bara inte betona detta nog, att de allra flesta som köper en bil handlar om månadsbetalningen. Och när räntorna stiger, ökar naturligt andelen av den månatliga betalningen som är ränta.

– Om räntorna förblir höga eller om de går ännu högre är det så mycket svårare för folk att köpa bilen. De har helt enkelt inte råd. Och vi ser tror jag, vid det här laget att Model Y är den mest sålda bilen, men inte bara i intäkter utan i enhetsvärde. Om du jämför det med andra fordon som är det i nummer. Tvåan och Trean kostar mycket mindre än vår bil. Så vi träffar bara på en lag för situationer med stora siffror här.

Om reklam

– Jag vet att folk vill att vi ska göra reklam. Vi gör reklam. Jag tror att det finns något, något, det finns något att vinna på reklamfronten. Jag tror inte att det finns någonting, med att informera folk om en bil som är fantastisk, men som de inte har råd med, det hjälper inte riktigt. Så, det är verkligen det som måste säljas, att göra bilen överkomlig, annars kan den genomsnittliga personen inte köpa den för någon summa pengar. De har inte råd. De har inte råd, så det här är en hel del.

Om priskänslighet

– Jag tror att det finns en mycket stor priselasticitet. Jag menar, för att vara helt ärlig, om vår bil kostar lika mycket som en RAV4, skulle ingen köpa en RAV4 eller åtminstone är det mycket osannolikt att det gör det. Det är värt att notera att många av dessa incitament som skattelättnaden och vad inte, de är faktiskt väldigt svåra för den genomsnittliga personen att komma åt eftersom de – de flesta människor har inte 10 000 dollar eller ens 7 500 dollar som bränner ett hål på sitt bankkonto.

– Många, ett stort antal människor, lever lön till lön. Och med mycket skulder. De har kreditkortsskulder, bolåneskulder. Så ja, det är verkligheten för de flesta. Det är ibland svårt för människor som har hög inkomst och jag skulle säga hög att vara som någon som tjänar över 200 000 dollar per år att förstå hur livet är för någon som tjänar 50 000 dollar eller 60 000 dollar eller 70 000 dollar per år, vilket är de flesta.

– Så, som för många människor, gillar denna skattelättnad bara – de kan inte betala 7.500 \$ under 18 månader eller ens sex månader för att få – för skatteavdraget, och de har faktiskt inte i vissa fall ens att \$7 500 i skatt. Så det är egentligen bara den bästa hänsynen till människor är hur mycket pengar de måste betala direkt och hur mycket per månad. Det är allt. Jag tror att du slutar där. Och så långt är det fortfarande mycket dyrare än en RAV4 när man ser det så.

Om nya prissänkningar

– Så jag kan bara inte betona igen hur viktig kostnaden är – det är inte en valfri sak för de flesta. Det är en nödvändig sak. Vi måste göra våra bilar mer överkomliga så att folk kan köpa dem. Och jag fortsätter tjata på det här med intresse, men jag menar, det höjer bara kostnaden för bilen.

– Jag menar, vi tittar i intern analys, som vi tror är mer eller mindre på rätt spår när man tittar på kostnaden — eller prissänkningarna vi har gjort i, säg, modell Y, och du jämför det med hur mycket människors månatliga betalning har stigit på grund av räntorna, är priset på Model Y nästan oförändrat.

– Det som spelar roll är den månatliga — det är hur mycket pengar de har att lägga ner och har de det bokstavligen på sitt bankkonto eller checksaldo och vad är då månadsbetalningen? Och det spelar ingen roll hur – om den månatliga betalningen är kapitalränta eller vad som helst, är det bara en siffra, och den siffran får inte orsaka att deras bankkonto

blir negativt. Så, från nära noll räntor till typ av nuvarande mycket höga räntor, är den faktiska månatliga betalningen i princip densamma.

– Det är bara en massa mer av det som kommer att intressera sig. Och det finns några inkrementella utmaningar utöver det, vilket är att svårigheten att få kredit överhuvudtaget har ökat. Och så, antalet människor som helt enkelt inte kan få kredit, punkt, även om de har ett jobb och allt är stabilt, är bankerna lite blyga för att dela ut krediter med tanke på att ett gäng av dem sparkade på hinken tidigare år.

Om att sänka tillverkningskostnader

– Det är som Game of Thrones med slantar. Jag menar, första uppskattning, om du har en bil på 40 000 dollar och ungefär 10 000 föremål i den bilen, betyder det att varje sak i genomsnitt kostar 4 dollar. Så för att få ner kostnaden, säg, med 10 %, måste du få 0,40 dollar av varje del i genomsnitt. Det är ett spel med slantar.

– Vi har gjort det många, många gånger. Och till och med något så enkelt som ett klistermärke, som att det finns för många klistermärken internt i bilen som ingen någonsin ser. Det finns något så enkelt som en QR-kod. Du kanske tänker, ja, att sätta en QR-kod på en del. Vi sätter dem inte bara där, som, ja, ska vi verkligen använda den där QR-koden? Och sedan oundvikligen, på något sätt, fungerar inte QR-koden på ordentligt, eller så kan du inte läsa den ordentligt, och den stoppar linjen.

– Så, flisa bort, det känns som att gräva en tunnel med en sked ibland. Väldigt mycket som att fly från fängelse.

– Men det finns inte som några av misstag, någon tegelsten av guld som vi har kvar i bilen, tyvärr. Och det är, vi försöker vara väldigt noggranna när det gäller att förbättra kvaliteten och kapaciteten hos bilen eftersom det är som vilken dåre som helst kan minska kostnaden för en bil genom att göra den sämre och bara ta bort funktionalitet och kapacitet och det är så jag kallar den här sorten av vilken dåre som helst.

– Om du vill gå ner i vikt och du sa, ja, jag måste gå ner över 15 kilo direkt, ja, du kan hugga av armen, men då sitter du med en arm. Du vet, du är fortfarande tjock. Så, typ, ja, du måste faktiskt äta mindre mat och träna. Det är det faktiska sättet. Och läkares råd. Ja.

– Det är inte superkul eftersom maten är utsökt. Och personligen älskar jag inte att träna. Jag vet säger göra. Jag önskar att jag gjorde det, men det gör jag inte. Såvida inte att flytta musen är att träna. I så fall älskar jag att flytta musen.

LÄS MER:

- [Teslas vinst rasar: "Måste göra mer överkomliga bilar"](#)
- [Elon Musk: Därför ska Tesla börja med reklam](#)
- [Elon Musks nya klipp: Så tjänar han 218 miljarder kronor](#)
- [Snacka om dålig dag – Elon Musk förlorade 17 miljarder i går](#)
- [Teslas nya galna vinst: Över 100 000 kr per såld bil](#)
- [Teslas aktie upp 500 procent – Elon Musk kan få 20 miljarder...](#)



Maths Nilsson

5. Så billig är kinesiska kopian av Tesla Model X

Av Maths Nilsson 23 oktober 2023, 14:07

Än är kopiornas tid inte förbi inom kinesisk bilindustri. Nya bilmärket GAC Aion rullar ut typer SSR, som är mer än lovligt lik en Tesla Model X.



Många hyllar den kinesiska bilindustrin och hävdar att de redan är ikapp och förbi sina amerikanska och europeiska konkurrenter. För inte så länge sedan var kinesiska bilföretag något många drev med och skrattade åt kopior på kända bilmodeller.

Men nya bilmärket GAC Aion har inte glömt hur man plagierar andras bilmodeller. GAC Aron Hyper SSR är otroligt lik en Tesla Model X och har till och med snott Teslas idé med falkvingedörrar i bak. Den kinesiska SUV:en är dock 10 centimeter kortare än sin amerikanska förlaga.

Detta är Teslas original, Model X.

Prislappen är inte helt fastställd, men det talas om ett utgångspris på 330 000 kronor i Kina. Det är mindre än en tredjedel av vad Tesla säljer sin Model X för. Bilen sägs få 67 mils räckvidd och 340 hästkrafter.



Maths Nilsson



6. Elon Musk: Teslas Cybertruck är skottsäker

Uppdaterad: 23 okt. 2023 Publicerad: 23 okt. 2023

På fredag publicerade den officiella bilklubben Tesla Owners of Silicon Valley [ett videoklipp på X](#), där Teslas Cybertruck, full av vad som ser ut att vara bucklor efter kulor, ses köra på en motorväg.



Elon Musk presenterar Teslas Cybertruck i november 2019.

Tömde magasinet som Al Capone

Tio minuter efter att klippet lagts ut förklarade Teslas vd, **Elon Musk**, vad det handlade om och om du tror på honom är Teslas Cybertruck skottsäker, det skriver [Insider](#).

”Vi tömde hela trummagasinet på en Tommy gun (Thompson-kulsprutepistol) i förardörren Al Capone-stil. Inga kulor trängde in i kupén”, skrev Elon Musk [om klippet](#).

Klippet blev viralt bara en dag efter ett dystert samtal om tredje kvartalets resultat där Elon Musk sade att bolaget grävde sin egen grav med sin Cybertruck.

Häftigt eller fejkat?

Vissa ansåg att klippet var otroligt häftigt, men andra trodde inte på Elon Musks påstående om klippet och var inte övertygade om att bilen är skottsäker.

Vissa noterade att bara bilens dörr såg ut att ha träffats av kulor och att bilens fönster saknade skador av testet.

Andra återpublicerade ett klipp från lanseringen av Cybertruck år 2019, där fönstrets glas oväntat krossades mitt under en demonstration som skulle visa på dess hållbarhet.

Ska levereras i november

Då hävdade Elon Musk att glaset hade krossats för att en stålkula kastats mot det och att en slägga, tidigare under demonstrationen, slagits mot dörren vilket hade "spräckt basen av glaset", skriver Insider.

Elon Musk skrev då på Twitter att de borde kastat stålkulan på fönstret först och slagit släggan mot dörren efter det.

De första exemplaren av Teslas Cybertruck ska enligt planen levereras till sina första ägare i november, det skriver Insider.

Vill du läsa de senaste nyheterna om ekonomi och företag? [Så här enkelt får du vår kostnadsfria nyhetstjänst.](#)



Annika Hjerpe

Reporter på Dagens PS med fokus på bland annat Life Science.



Drycken som ska lyfta Teslas Cybertruck

22 okt. 2023



Äntligen: Då levereras Teslas Cybertruck

19 okt. 2023



Storstrejk på Tesla i Sverige

17 okt. 2023

7. Geely sätter Lotus på börsen – 4 miljarder i förlust i år

Av Maths Nilsson

21 oktober 2023, 07:46

Geely sätter ytterligare ett bilmärke på börsen. Lotus elbilar börsnoteras via en Spac-affär inom kort. Planen är att Lotus ska få ett värde på 60 miljarder kronor. Lotus förlorade fyra miljarder kronor första halvåret.



Det bistra börsklimatet och Teslas dåliga Q3-rapport gör att tillfället att börsnotera en elbilstillverkare är allt annat än perfekt. Men det avskräcker inte Geely från att göra en Spac-notering av Lotus Technology som tillverkar Lotus elbilar. Sportbilarna ligger kvar i ett separat bolag som inte börsnoteras.

Nya detaljer om Lotus har nu avslöjats i en [aktiemarknadsanmälan](#) till SEC, [uppper Financial Times](#). Lotus gjorde en förlust på omkring fyra miljarder kronor första halvåret i år. Intäkterna första halvåret var cirka 1,5 miljarder kronor. Under 2022 gjorde Lotus en förlust på åtta miljarder kronor. Vid halvårsskiftet hade Lotus cirka 8 miljarder kronor i likvida medel. I sin anmälan varnar Lotus också för politiska risker från den kinesiska regeringen.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

Feber

8. Opel, Citroën och Peugeot visar nya transportbilar

AV BOBBY GREEN 2023-10-24 KL 10:20

Alla går att få som eldrivna.



Under nästa år kommer Opel, Citroën och Peugeot att lansera helt nya transportbilar och nu får vi se hur dessa ser ut. Alla tre märkena erbjuder tre olika storlekar och alla modeller går att få med antingen eldrift eller förbränningsmotorer. Vill man att det ska stå Peugeot i fronten är det modellerna Partner, Expert och Boxer som gäller. För Opel gäller Combo, Vivaro och Movano och för Citroën Berlingo, Jumpy och Jumper. Alla är samma bilar men med lite ändrad design och prislappar. Insidan får ett modernare infotainmentsystem och mer uppkopplingsmöjligheter. Pressmeddelanden för vardera märke och modell hittas på länken nedan.





Bobby Green

Teknikens Värld

9. VTI utfärdar varning för året-runt-däck

PUBLICERAD 24 OKT 2023, KL 07:56

UPPDATERAD 24 OKT 2023, KL 10:42

Året-runt-däck, avsedda att sitta på bilen under alla fyra årstider, blir allt vanligare. Teknikens Värld har under många år avrått från däcktypen som erbjuder klart sämre egenskaper än sommar- och vinterdäck. Nu avråder även Statens väg- & transportforskningsinstitut, VTI, från att köra med året-runt-däck.



Sommardäck har speciella egenskaper som är anpassade för körning under varmare månader. **Vinterdäck** har unika egenskaper som är framtagna för att fungera optimalt vid körning under kallare månader och med snö samt is som underlag. Att kombinera båda däcktypernas spetsegenskaper i ett och samma däck har visat sig vara en omöjlighet. Det har vi på **Teknikens Värld i samband med tester påpekat under många år**, och nu har även Statens väg- & transportforskningsinstitut, VTI, gjort samma observation i samband med test av 14 olika året-runt-däck. VTI:s slutsats är att de avråder från användande av året-runt-däck.

– Att bygga däck som klarar alla typer av underlag, i alla temperaturer, går inte. Än så länge har ingen däcktillverkare klarat av att få fram det däck som fungerar bra för svenska förhållanden. I stället blir året-runt-däck en kompromiss som egentligen inte är riktigt bra på någonting på våra vägar, säger Teknikens Världs däcktestansvarige Linus Pröjtz.



Teknikens Världs däcktestansvarige Linus Pröjtz med ett nytt och ett begagnat året-runt-däck.

Lång bromssträcka

I VTI:s test, som utfördes tillsammans med Folksam och Chalmers tekniska högskola, ingick elva året-runt-däck som är godkända som vinterdäck och bär symbolen alptopp/snöflinga på däcksidan samt tre året-runt-däck som inte är godkända som vinterdäck men som ändå finns tillgängliga på svenska marknaden via e-handel.

Ett nordiskt dubbfrött friktionsdäck samt ett sommardäck användes som referensdäck och gentemot dessa uppvisades stora skillnader i bromsgrepp på samtliga testade underlag som var snö, is och barmark.

– Vi såg i vårt [test av året-runt-däck från 2021](#) precis samma saker som nu påtalas. En annan sak som ska påtalas är att spridningen vad gäller prestanda för året-runt-däcken är enorm. De kan faktiskt vara precis hur dåliga som helst, säger Linus Pröjtz.

Bromssträckan på snö var för de godkända året-runt-däcken 10–30 procent längre än för referensvinterdäcket. Ett av året-runt-däcken som inte är godkända för vinterbruk hade hela 40 procent längre bromssträcka.

Med is som underlag blev skillnaderna mellan testade året-runt-däck och referensdäcket ännu större. 25–50 procent skilde det till året-runt-däckens nackdel. Det sämsta året-runt-däcket presterade i likhet med vad ett sommardäck skulle göra på is med 50 procent längre bromssträcka än referensdäcket.

På barmark sommartid uppmättes 5–30 procent längre bromssträcka än referenssommardäcket – både på torr och våt asfalt.



Året-runt-däck är en kompromiss och varken bra på vintern eller sommaren.

”Trafikfarliga”

– VTI anser att det är olämpligt att köra på året-runt-däck i Sverige. Bilister bör använda vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren. Bedömningen är att isgreppet över lag är för dåligt för att utgöra ett trafiksäkert alternativ på svenska vintervägar, säger Mattias Hjort, forskningsledare vid VTI som lett studien, och fyller i att flera av däcken är trafikfarliga på svenska vintervägar.

I VTI:s test noterades även ett samband mellan lågt rullmotstånd och dåligt isgrepp. VTI menar att åtgärder för minskat rullmotståndet påverkar bromsgreppet negativt för året-runt-däck.

Kritik mot Volvo med året-runt-däck

När Volvo Cars, som ofta lyfter fram säkerhet som en av företagets stora paradgrenar, lanserade elbilen **C40 Recharge** för drygt två år sedan gjorde man det med året-runt-däck standardmonterade på modellen. Volvo beskrev däckets som ”speciellt utvecklat för att vara säkrare under alla realistiska kombinationer” trots tester, bland annat våra, som tydligt visade att året-runt-däck säkerhetsmässigt inte kan ersätta varken sommar- eller vinterdäck.

Volvo fick **ta emot kraftfull kritik**, inte minst från Teknikens Världs däckexperter.

– Ett stort steg bakåt, kallade Ruben Börjesson Volvos tilltag.

Tidigare i år **backade Volvo från sitt beslut** om att leverera bilar med året-runt-däck.

– Vi har under de år vi erbjudit dessa däck som standard kontinuerligt utvärderat den feedback vi fått från våra kunder och har sett att vi inte nått fram med våra rekommendationer kring däcken, sa Magnus Holst på Volvo Cars pr- och kommunikationsavdelning i våras.

Från och med årsmodell 2025 kommer alla Volvo-bilar som säljs på den europeiska marknaden att ha sommardäck monterade som standard. Året-runt-däck finns dock kvar som tillval och vinterdäck som tillbehör.



Mattias Rabe

LÄS MER: [Så läser du märkning och symboler på däck](#)



10. Självbalanserande elbil med två hjul

AV BOBBY GREEN

2023-10-20 KL 18:30

Från skaparen av Hoverboard.



FILM: <https://youtu.be/jjpcy9JqGEs>

Shane Chen var den som uppfann den första självbalanserade hoverboarden Hovertrax. Hans senaste uppfinning är något större men principen är densamma. Shane som den här skapelsen heter är en självbalanserande elbil med två hjul som ska fungera ungefär som på samma vis som Hoverboarden. På insidan ska fem personer få plats och "cockpiten" man sitter i ska kunna glida fram och tillbaka automatiskt för att vara stabil och i horisontellt läge hela tiden. I hjulen ska det finnas stötdämpare med kraftåtervinning som i sin tur laddar batteriet när de jobbar.

Just nu finns Shane bara i den digitala världen och det återstår att se om den någonsin kommer att lämna den och bli verklighet.

[inventist.com](https://www.inventist.com)



BOBBY GREEN

Feber

11. Manuell låda i Porsche 911 och 718 så länge det går

AV BOBBY GREEN

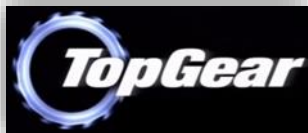
ONS. 18 OKT 2023, 17:40

De senaste 10-15 åren är det många tillverkare av prestandabilar som valt att överge den manuella växellådan och istället lägga krutet på snabba dubbelkopplingslådor och liknande.



Det är ju lite roligare att köra en manuell bil men vill man vara snabbast är det dubbelkopplingslådorna som gäller. Men även om du fortsättningsvis inte kommer kunna vispa själv i en ny Ferrari eller Lamborghini så kommer du att kunna göra det i en Porsche. Nu bekräftar nämligen tillverkaren att modellerna 911 och 718 kommer behålla manuell låda som alternativ så länge det bara går. Allt eftersom kunderna fortfarande efterfrågar det såpass mycket. 718 kommer ju dock att bli en eldriven modell i framtiden och då lär det manuella alternativet försvinna för den i alla fall. För Porsche säger också att det inte kommer att bli någon manuell låda i framtida elbilar, vilket ändå får ses som något positivt.

**Bobby Green**



12. Åsikt: Hyundai Ioniq 5 N:s falska växlingar är... faktiskt ganska kul

Publicerad 23 okt 2023

Den elektriska hot hatch-prototypen kom till Speed Week och vann över cynikerna



När jag körde **Hyundai Ioniq 5 N på is** tidigare i år saknades ett avgörande element. Egentligen var flera det. Friktion, för det första. Jag fick ingen meningsfull kunskap om hur bilen körde, stannade eller hanterade. Jag kunde inte se hur den såg ut, för den var fortfarande insvept i förklädnad.

Men framför allt saknades ljudet. "Buller i en elbil? Naturligtvis fanns det inga, din dåre" ropar hörnet av internet som kommenterar innan du engagerar hjärnan.

Ioniq 5 N är en mycket bullrig elbil. I N-läget framkallar den olika ljudspår, från ett som imiterar ett modernt turboladdat hot hatch-vrål till mer futuristiska rymdhippietoner. N-läget tar också upp en "varvräknare" på instrumentavläsningen, komplett med vacklande nål, rödlinje, och re-gen-justeringspaddlarna bakom den tjocka ratten har plötsligt blivit "växlingsväxlare".

Så du kan träffa en imaginär röd linje. Du kan smälla upp genom den imaginära växellådan eller blippa några imaginära nedväxlingar. Ljudet skäller och crescendon. Varvtalet blossar och blipar. Och även om den cyniska delen av din hjärna skriker "det här är bara fejk, gjort enbart för min underhållning", kommer den bensindrivna delen av din hjärna inte att bry sig. För den har roligare än vad den skulle kunna ha i en tyst elbil.

Dessutom, på grund av hur Hyundai har kalibrerat växlingen för att avbryta motorkraften för ett ögonblick, finns det nu toppar och pauser för acceleration. Helt meningslöst i en elbil. Men också, på något sätt, intuitivt. Det är accelerationen du har uppfostrats med. Det här är en riktigt snabb bil men efter att ha lanserat den flera gånger kände jag mig inte lika illamående som jag gjorde i en Polestar 2 BST eller har gjort tidigare i en Porsche Taycan Turbo S. Och jag tror att det har mycket att göra med att spela spratt på mitt limbiska system för att syntetisera en transmission.



Din reaktion på N:s gimmicks beror helt och hållet på vilken attityd du har till den. Det är som att komma för att se en film motvilligt. Om du går in och förväntar dig att hata Barbie kommer du att gnissla tänderna i dina popcorn. Gå in med ett öppet sinne och du kan överraska dig själv. Samma historia här. Vissa kommer att hata det. Vissa kommer att säga att det är allt som är fel med bilvärlden, att det är fake news på fyra hjul. Och du är i din fulla rätt att ha den åsikten. Köp inte en Ioniq 5 N. Eller gör det och stäng av all ljudförstärkning. Men detta kommer inte att vara den sista elbilen som spelar det här spelet - VW är känt för att planera ett liknande partytrick för framtida elektrifierade GTI:er.

Den egensinniga cynikern i mig ville skratta åt 5 N och dess cosplay-växellåda. Jag ville säga att det var dumt och sorgligt och slöseri med tid. Men i ärlighetens namn njöt jag av det. Jag blev imponerad av det. Den finns där om du vill ha den. Om du inte gör det, välj ett av de tysta men violetta körlägena istället.

Kanske kommer 5 N att dömas hårt eftersom det är den första elbilen till salu som verkligen gör ett försök med all denna syntetiska motormalarkey. Bilar som "går först" får ofta en klisterlapp från de inbitna.

Kommer du ihåg när BMW först började skicka motorljud till bilar genom högtalarna när de började gå över till turbo? Den tidiga M135i och den första M5:an med tvångsinduktion fick en riktig kick tillbaka på den tiden, men folk förlät det med tiden och bilarna sålde starkt. Porsche har anklagats för helgerån många gånger under de gångna åren, tack vare vattenkylning, elektrisk servostyrning, dieselmotorer, stadsjeepar... Tidens teck-en, helt enkelt. Med tiden tenderar åtalet att tyna bort, och det stora, vuxna bilföretaget tenderar att vinna.

Så livet kommer att bli tufft för Ioniq 5 N samtidigt som den måste dela scenen med maskiner som en Mercedes-AMG A45 eller Audis RS3, som använder metallbitar och bränsle som exploderar för att skapa spänningen, istället för rader av kod. Men en dag, inte alltför långt från nu, kommer utställningslokalerna att vara tomma på bensindrickare, och du kanske bara är glad att Hyundai buteljerade essensen av vad det var att köra en snabb bensinbil och skarvade in den i en växellådsfri elbil.



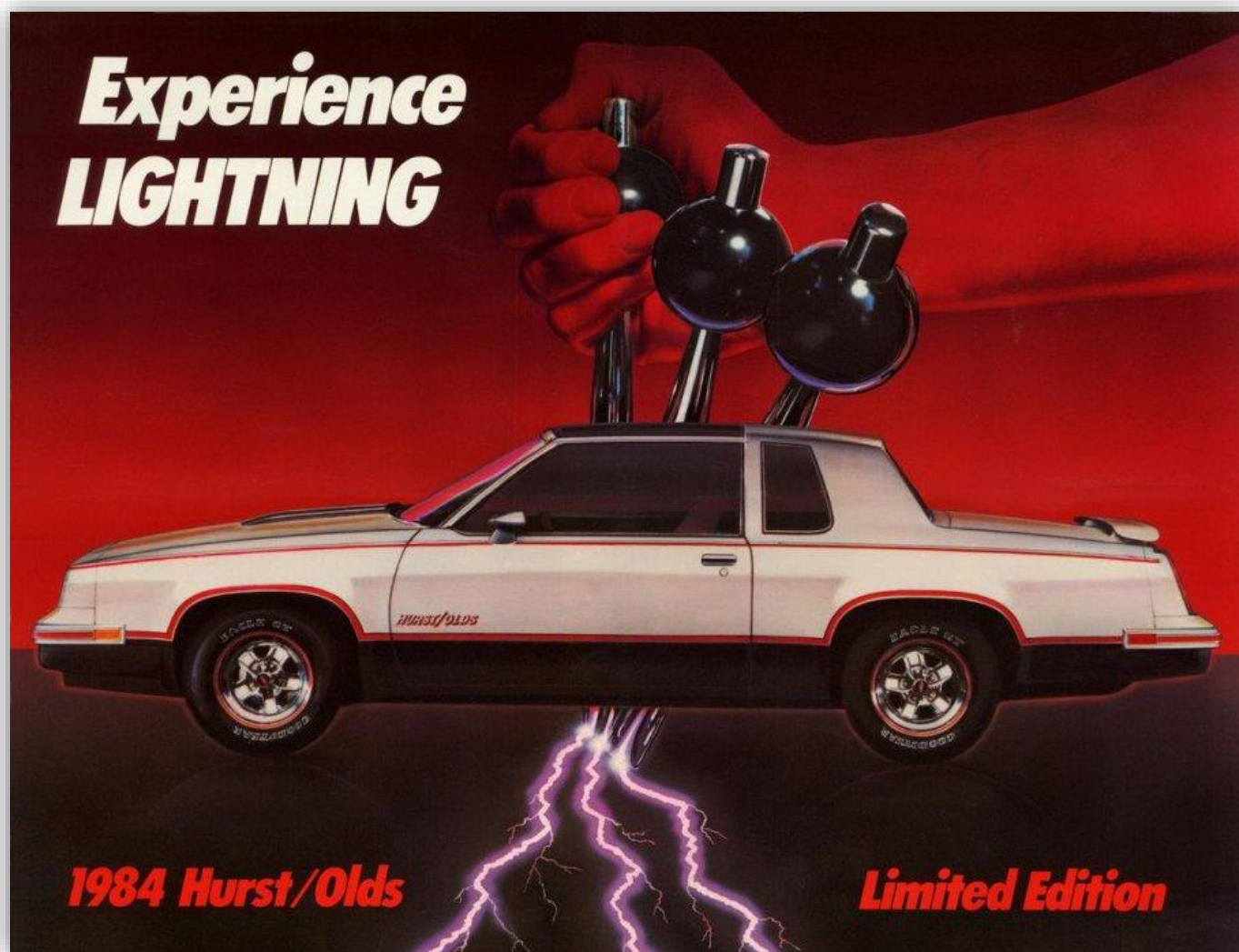
Ollie Kew

Klassiker

13. Triss i växelspakar

Publicerad 2023-10-22 kl 9:00 Text Mårten Carlsson

Den automatiska växellådan kom till för att köra bilkörning enklare och bekvämare - Tills Hurst hittade ett sätt att konstruera till det!



Hurst var välkända för sina speciella växelväljare som även var populära i racing. Dom var också kända för sitt samarbete med Oldsmobile. Hurst-Olds hade gjorts i några omgångar genom åren och 1983 var det dags igen. Det var en specialversion av Cutlass coupé. Den hade en lite vässad 307" V8, förstärkt bakaxel, fjädring mer mera. Dekaler, fälgar och attribut som tydligt talade om att det här var inte din farbrors tråkiga Olds-mobile. 1983 kom den enbart i svart med silverfärgad nederdel - året efter vände man på det. Men den mest omtalade detaljen satt inuti - Hurst Lightning rod shifter!

1983-84 års utgåva av Hurst-Olds gjordes i 6500 exemplar och efter det försvann även Hurst Lightning rod shifter ur bilarna med.

Hurst gjorde även en Lightning rod med FYRA spakar - för dragracing om man körde automatlåda med manuellt ventilhus.



Detta torde vara den enda växelväljare som kommit med en fet röd varningslapp. En skarp uppmaning att läsa instruktionsboken innan du ens tog i de mystiska spakarna.

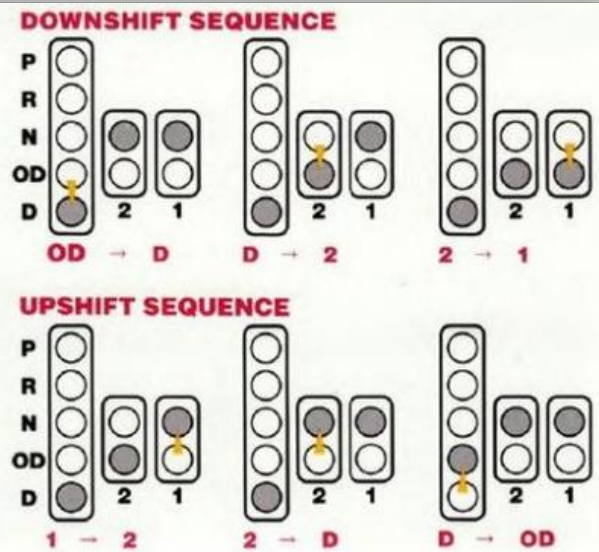
Hurst Lightning Rods Automatic Shifter

The Hurst Lightning Rods shifter is a revolutionary approach to transmission controls. The multiple stick format provides precise gear change accuracy for both upshift and downshift driver control. The important feature of Lightning Rods, however, is that the main control stick provides a simple, easy to operate shift pattern for the normal driving modes.

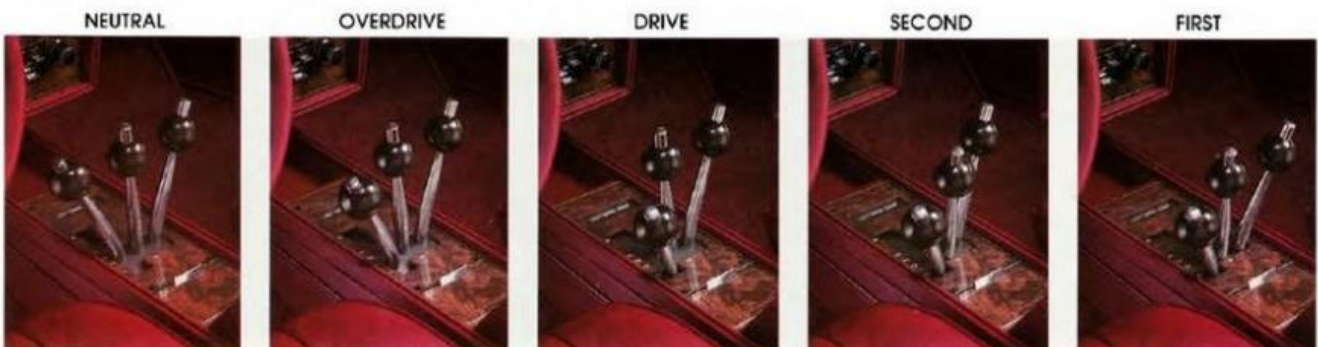
The gear positions, Park, Reverse, Neutral, Overdrive, and Drive, are engaged by moving the main stick selector in a pattern that duplicates the original equipment sequence.

Manual control of the Second and First gear positions is provided by a progressive sequence of selecting the Second gear and First gear selectors in series.

Upshift and downshift control is facilitated by merely depressing the stick pushbutton and moving the selector to the desired gear position. When left in Overdrive or Drive, the transmission will automatically select the proper gear as in any automatic transmission program.



Lightning Rods stick positions—



Förklaringen är ungefär lika invecklad men tanken var den skulle så gott det gick imitera en manuell växellåda.

Teknikens Värld

14. Toyota visar tilltuffad Hilux

PUBLICERAD 19 OKT 2023, KL 10:39

Toyota presenterar en lite tuffare version av pick-upen Hilux. Under 2024 kommer Hilux GR Sport II, som vill knyta an till Dakarrallyt.



I januari 2022 visade Toyota upp en Hilux som för första gången pryddes av ett GR Sport-emblem. Den kom med saker som bland annat förbättrad fjädring och en 2,8-litersmotor med högre effekt än den vanliga 2,4-versionen.

Nu presenterar man uppföljaren Hilux GR Sport II, och Toyota har tagit ut svängarna lite mer utseendemässigt. Men även gjort vissa funktionella förbättringar.

Motorn är densamma 2,8-liters som i GR Sport och levererar även här 204 hästkrafter. Även last- och dragvikter är likvärdiga med 1 000 respektive 3 500 kilo. GR Sport II har i stället fått utökad spårvidd, 140 millimeter extra fram och 155 bak. Samt 20 millimeter extra markfrigång vilket ger en totalsiffra på 33 centimeter. Kanske kan detta ge ett något bättre beteende i vårt älgtest, **där GR Sport tidigare i år underkändes.** Det återstår att se. Frigångsvinkeln fram har förbättrats marginellt från 30 till 29 grader.

Fälgnarna mäter 17 tum och ska vara lättare än tidigare. Där andra **Hilux-versioner** har trumbromsar bak har GR Sport II fått skivor, samt röda ok runt om. Även skruvfjädrarna är röda och sitter runt nya stötdämpare.

Utöver detta har GR Sport II också fått ännu lite bredare skärmbreddare än GR Sport. Samt andra sidosteg, sidospeglar, stötfångare och grill.

Invändigt syns en del nya materialval som stolar klädda i mocka och skinn, aluminiumpedaler och röda sömmar. Framför ratten finns växlingspaddlar och en 8-tums pekskärm kommer som standard.



Robin Törnros

15. Byggde Ferrari och Alfa – nu är fabriken spöklikt öde

Av Maths Nilsson 23 oktober 2023, 08:45

Under sina glansdagar byggde Pininfarinas fabrik Ferrari Testarossa, Cadillac Allante och Alfa Romeo Brera. Men nu ligger fabriken där 100-tals bilbyggare arbetade öde – med mycket av utrustningen lämnad kvar. Följ med in i Pininfarinas spöklikt övergivna fabrik utanför Turin.



Legendariske designern och ingenjören Sergio Pininfarina avled 3 juli 2012 vid 85 års ålder. Han tycks ha tagit en del av företagets aura och själ med sig i graven. Många förknippar Pininfarina enbart med design av legendariska Ferrari-modeller. Men företaget blev mycket större än så. Idag vittnar en spöklikt övergiven bilfabrik om Pininfarinas storhetstid.

Mellan åren 1966 till 2012 designades mer eller mindre alla Ferrari-modeller med hjälp av Pininfarina, men när signore Pininfarina avled upphörde samarbetet. En spricka uppstod när Ferrari LaFerrari, som inte involverade Pininfarina, skulle designas och fem år senare bröts samarbetet helt.

Redan innan Sergio Pininfarinas frånfälle hade molnen börjat hopas över företaget. Faktum var att en elbil var början på krisen. Redan 2008 satsade Pininfarina på att utveckla den elektriska stadsbilen Bluecar. Det kom att bli en stor flopp. Vissa säger att krisen hänger ihop med att Sergio Pininfarina lämnade över styrningen av företaget i händerna på sonen Andrea 2008, men redan då var nog krisen ett faktum.

Pininfarina lyckades undvika konkurs 2009 genom att avtal med bankerna som gjorde att de tar över 75 procent av aktierna i bolaget. Familjen Pininfarina förlorade sedan kontrollen över bolaget genom att de sålde sin andel av holdingbolaget Pincar.



Ferrari Testarossa är en av många modeller designade av Pininfarina. Karosserna tillverkades också av bolaget.

Krisen gjorde också att Pininfarina tvingades slå igen portarna till sin stolta San Giorgio-fabrik utanför Turin. Den övergivna fabriken har nyligen skildrats av Forgotten Buildings på YouTube <https://youtu.be/sWee3IoSrK0>. Fabriken är nu en spöklik skildring av Pininfarinas storhetstid. Mycket av maskinparken har lämnats kvar, det finns till och med skyddskläder och broschyrer kvarlämnade. Den gamla testbanan är igenvuxen av ogräs. Under några år stod testbilar och förföll utanför fabriken, med maskeringen kvar.

Fabriken byggdes ut 1986 för att tillverka Cadillac Allante i samarbete med General Motors. Bilen flögs in med en Boeing 747 till Detroit för att slutmonteras. Men trots den enorma satsningen blev Allante-modellen en flopp och bara 21 000 bilar byggdes.

Men fabriken har också gjort betydligt stoltare modeller. Höjdpunkten måste sägas vara Ferrari Testarossa där karosserna tillverkades av Pininfarina åt Ferrari under modellens levnad mellan 1984 och 1991. Senare kom anläggningen att tillverka den exklusiva kupéversionen av Peugeot 406 och Alfa Romeo Spider och Brera.

Idag lever Pininfarina vidare som ett konsultföretag med design- och ingenjörstjänster med 700 anställda. Bilföretaget Pininfarina Automobili tillverkar superbilen Battista med 1900 hästkrafter som är en av världens snabbaste elbilar. Men för den gamla fabriken verkar inte finnas mycket hopp.

LÄS MER:

- [Sultanen av Bruneis unika Ferrari såld för jättesumma](#)
- [Okände svensken Hans, 53, kan ta över hela Ferrari](#)
- [Hjärnan bakom Ferrari 250 GTO och Lamborghinis V12 död](#)
- [Volvo Cars satsning: Ny jättfabrik för elbilar i Slovakien](#)
- [Lämnad på en p-plats i 20 år – Ferrari Testarossa körd 2243...](#)
- [Ferrari-chef erkänner: Tog emot 25 milj i mutor för att låta...](#)



Maths Nilsson

16. Uppgifter: Flera köpare vill rädda Volta Trucks

Av Maths Nilsson 22 oktober 2023, 06:29

Försök pågår att rädda den konkursade svenska ellastbilstillverkaren Volta Trucks. Ledningen uppges ha fått 10-20 förfrågningar om att köpa bolaget. – Vi var 30 dagar från produktion när konkursen kom, säger en källa till [Reuters](#).



I tisdags försattes det svenska ellastbilsbolaget Volta Trucks i konkurs. Det svenska bolaget satsade på att utveckla och tillverka den elektriska lastbilen Volta Zero. De har uppgett att det fanns 6500 beställningar och att DB Schenker och brittiska hovet stod på kundlistan.

Nu kommer uppgifter om att det pågår försök att rädda företaget och få lastbilen i produktion. Det var mycket nära att tillverkningen startade hos Magna-Steyr i Österrike, men Voltas batterileverantör Proterra gick också i konkurs. **Enligt Reuters källor** var produktionsstarten bara 30 dagar borta.

Volta ska nu ha fått 10-20 förfrågningar från investerare om att köpa det konkursade bolaget, så hoppet om en räddning lever. Bland ägarna innan konkursen fanns bolagets grundare, Byggmästare Anders J Ahlström och storägare till godisbolaget Cloetta.

– Detta är sorgligt och oerhört tråkigt, inte minst för grundare, anställda och för alla leverantörer och kunder som visat passionerat intresse för Volta Trucks, sade Tomas Bergström, vd för storägaren Byggmästare Anders J Ahlström när konkursen offentliggjordes.



Maths Nilsson



17. Bråttom: Sista varvet för Triumph Truxton

Uppdaterad 19 okt. 2023 Publicerad 19 okt. 2023

Vill du förgylla ditt garage med en ny ikonisk Triumph Truxton, är det bråttom. Modellen ska läggas ned. Men inte förrän en dyr last edition sålt slut.



Nu är det sista chansen för dig som vill ha ett nytt exemplar av Triumphs hyllade klassiker Truxton.

Har du som producent av en pryl, lyckats så bra på marknaden att produkten fått ett egenvärde, kan du kanske spela lite extra på det inför en eventuell nedläggning.

Volvo Cars har gjort det i omgångar med sina V70/XC70-modeller. Inför ett kaross- eller designbyte, har den gamla modellen tilldelats epitetet Classic en tid innan produktionen lagts på hyllan.

Engelska motorcykeltillverkaren Triumph har efter många decenniers tillverkning av klassiska motorcyklar, samlat ihop en mycket trogen hejarklack.

Och det är den som Triumph nu fulspelar lite mot.

Döpt efter race-bana

En av märkets mer klassiska 1960-talsmodeller är Triumph Truxton. En vacker tidlös caféracar, döpt efter den engelska banan Truxton Circuit.

Efter många års frånvaro tog Triumph upp tillverkningen av Truxton igen 2004. De har sedan dess levererat ett stort antal cyklar till hugade och entusiastiska Triumph-entusiaster.

Nu signalerar tillverkaren dock att Truxton ska gå i graven. För att hylla modellen lite extra, har de därför tagit fram en slags Grand-Final-edition som blir allt annat än billig.



*Visst kan även en modern motorcykel vara vacker?
I alla fall om den har anor från 1960-talet.*

Mycket special

Med speciell färgsättning, customgjorda tillbehör och en hög tekniska uppdateringar, ska den slutliga Thruxton-jojen locka de sanna entusiasterna att öppna plånboken rejält för att bli ägare till en av de sista.

Frågan är dock, kommer tricket gå hem? Vad är en entusiast beredd att betala för en produkt som så medvetet är framtagen för att kunna trycka ut så mycket pengar som möjligt ur kunderna?

Det får framtiden utvisa.



18. Volvos udda coupémodell som sålde bättre än väntat

Publicerad 2023-07-09 kl 6:3 Text Calle Carlquist

Volvos försök att ruska av sig präktighetsstämpeln resulterade i en minnesvärd modell.



I **Volvos långa** historia har det vid sidan av huvudfåran med präktiga modeller alltid funnits plats för lyx. Inte sällan har denna åstadkommit med hjälp av utomstående karossmakare, på 1930-talet till exempel den välkända firma Nordbergs i Stockholm.

Under 1960- och 70-talen visades italienska stilförsök från Coggiola och Bertone, bilar som förtjusade folk på bilsalongerna men som inte gick i produktion. Under 1975 fick i alla fall en pampversion av Volvo 264 grönt ljus att byggas hos Bertone: Volvo 264 TE, en limousine förlängd 70 centimeter.

Ungefär samtidigt ville Volvo också ha en coupémodell som topperbjudande för verkligt kräsna. Före 200-seriens debut hösten 1974 hade designern Jan Wilsgaard tagit fram en tvådörrars, sju centimeter lägre version av Volvo 164.

Bilen skulle skickas till Bertone för att få inredningen draperad i lyxigast tänkbara klädsel och taket krönt av ett vinylkan, en elegans vid denna tid. Det ska ha varit designavdelningens sekreterare fru Larsson som förärades uppdraget att ratta bilen till Italien.

Något senare, våren 1976, visade Mercedes-Benz sin färska 123-serie i coupéutförande. Volvoledningen måste ha stärkts i sin uppfattning att den kommande 262C, som bilen skulle heta i produktionsutförande vid starten 1977, var alldeles rätt. Recepten var ju identiska, om än resultaten en smula olika.

Att kalla Volvo 262C elegant är förmodligen inte lika korrekt som att kalla den annorlunda, men den hade kundattraktion och försäljningen gick bättre än väntat. Den blev omsusad i all världens press, här var plötsligt en Volvo som tonade ned sina foträta skor, sina oböjliga tår, sin stötupptagande sula, utan att förlora identiteten.

I **USA hade Volvo** under lång tid kört med slogan "Volvo. The car for people who think", vilket tidningen Motor Trend i sitt test av 262C raskt ändrade till "Volvo. The car for people who shrink".

VOLVO 262C 1980**Nypris:** 117 000 kr.**Värde i dag:** 80 000–120 000 kr.**Motor:** V6 med en överliggande kamaxel per cylinderrad, 2 vent./cylinder. Bränsleinsprutning. Volym 2 664 cm³. Max effekt 141 hk (104 kW) vid 5 700 v/min. Max vridmoment 216 Nm vid 3 000 v/min.**Kraftöverföring:** Motor fram, bakhjulsdrift, treväxlad automatlåda, golvspak.**Mått:** L 488/B 172/H 137 cm.**Tjänstevikt:** 1 470 kg.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärarmar, Panhardstag.**Styrning:** Kuggstång. 3,5 rattvarv. Vändcirkel 9,8 m.**Bromsar:** Skivor fram och bak, servo.**Fartresurser:** Toppfart 175 km/tim. Acc 0–100 km/tim på 11 s.**LIVSCYKELN****1974** 264 DL och GL har den nyutvecklade V6:an i lättmetall på 2,7 l.**1975** Sjusitsiga limousinen 264 TE.**1976** Volvos första sexcylindriga kombi finns bara som 265 DL. För den nordamerikanska marknaden har modell 262 GL tagits fram.**1977** Volvo fyller 50 år, vilket firas med en jubileumsversion: 244 DL (på exportmarknader fanns en 264). Ny modellversion är 264 GLE.**1977** 262C premiärvisas. Nu läggs den vanliga tvådörrarsversionen ner efter bara 3 329 exemplar.**1979.** De första åren fanns 262C i silvermetallic/svart vinyltak. Nu också i guldmetallic utan vinyltak.**1980** 262C får två nya färger: svart och ljusblå metallic. Silver med vinyltak slopas. Även 244 GLT finns i en version med B27E på 141 hk.**1981** 200-serien får mindre stötfångare, nya strålkastare, nya baklampor och ny instrumentpanel. 260-modellerna får också en uppdaterad motor. Efter 6 622 exemplar läggs 262C ner.**1982** Tillverkningen av 264 läggs ner. Totalt byggdes 132 390 exemplar av den sexcylindriga sedanen.**1984** Tre år efter att modellen utgått bygger Yngve Nilssons Karosserifabrik de sista två 264 TE i landauletversion. Totalt byggdes 335 stycken 264 TE.**1985** De sista 265-bilarna byggs. Totalt har 177 402 exemplar byggts av de olika 260-versionerna.**Calle Carlquist**

19. Grattis Borgward Isabella!

Publicerad 30 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag har Isabella namnsdag och det firar Klassiker genom att uppmärksamma Borgward Isabella.



Borgward Isabella 1958.

Det finns åtskilliga bilmärken man gärna skulle se nedlagda. Ssang-Yong till exempel. Men det finns ännu fler som hade förtjänat ett bättre öde än att bara försvunna ut i de bilhistoriska kulisserna. Borgward är ett typiskt sådant märke. Snyggt namn till att börja med, speciellt i kombination det somriga "Isabella".

"Sommarens bilsensation som blivit höstens schlager" stod det i reklamen. Det var på tal om att **"hon dansade en sommar"** som en del påstod om den nya Borgward Isabella.

En del barnsjukdomar hade hon kanske den första sommaren 1954 men det var en mycket modern bil som Carl FW Borgward konstruerat. Att hela fabriken fick stänga 1961 kunde inte Isabella rå för, det berodde mest på Carls vidlyftiga affärer.

Den första helt nya tyska bilen efter kriget var Borgward Hansa 1500 som presenterades i mars 1949. Fabriken ägare, teknologie doktor Carl FW Borgward, hade själv konstruerat den. Formgivningen var kopierad av amerikanska Kaiser och mekaniken avancerad med separatfjädring runt om och en nykonstruerad toppventilmotor.



Att Isabella ännu ger ett så modernt intryck beror på proportionerna med låg höjd och bred spårvidd. Här en TS 1959.

Projektet att utveckla en ersättare för Hansa 1500 och dess senare variant 1800 fick kodnamnet Isabella. När den nya bilen visades i juni 1954 stod det ännu Hansa 1500 i nosen men redan i den första broschyren kallades den bara Borgward Isabella. Carl FW Borgward hade nu slutgiltigt ersatt det gamla märkesnamnet Hansa med sitt eget namn.

Carl FW Borgward var snabb, till 1954 hann han planka den helt nya lösningen med hjälpram för motor och främre hjulupphängning från Mercedes-Benz 180 som visats i juli 1953. Isabellas motor på 60 DIN-hästar var delvis nykonstruerad men hade kvar det ovanliga insuget från topplockets ovansida med förgasaren tronande på ventilkåpan.

Redan 1955 kom Isabella TS med ytterligare 15 DIN-hästkrafter och mycket mera krom. Om den som blev omkörd missade TS-emblemet på bakluckan fanns alltid de kromade bakljusen att lägga märke till på den dyrare och snabbare versionen. Isabella hade bra kurvgenskaper med tendens till överstyrning. Det satt ju trots allt en pendelaxel bak.

I Europa skapades på 1950-talet en kombi ofta genom att man glasade en skåpbil. Isabella var en av de första stationsvagnarna som var tydligt personbilsbaserad men så långt som att lansera en TS-version vågade man inte. Kombi kom 1955 men bilden visar utförandet från 1959 med de då nya bakljusen.

Att Isabella ännu ger ett så modernt intryck beror på proportionerna med låg höjd och bred spårvidd. På bilden en -57:a vilket man kan se på att grillen saknar rutmönstret från de första åren. Positionslyktorna ligger ovanpå framskärmarna som på Mercedes 220, alltså är det den dyrare TS-modellen.

Carl FW Borgward var tekniker snarare än affärsman. Finanserna räckte inte riktigt för hans många projekt. Staden Bremen gick in för att rädda verksamheten men det blev ändå likvidation 1961.



Borgward Isabella Combi 1959.

Tur för Audi och BMW som nog inte varit där de är idag om Borgward varit kvar i leken. Totalt tillverkades i Bremen 202 682 Isabella varav omkring 40 procent var TS och 18 procent Kombi.

Isabella var modern när den kom med individuell fjädring och 1954 monterades motorpaketet i en genomtänkt hjälpram.



Borgward Isabella Coupé 1958.



TS hade 15 extra hästar och kromade bakljus. Pendelbakaxel gav komfort och en aning mer spänning i kurvorna.



Formen var i takt med tiden och det tekniska innehållet var det heller inget fel på. Men vad hjälpte det? Både Kaiser och Borgward var snart ute ur leken. Vi lyfter hatten och beklagar det inträffade.

20. Paige's 1927 års modeller.

Paige räknas till Amerikas äldre fabriker och är snart ett 20-tal år gammal. Den hör till de firmor, som fått arbeta i lugn och ro utan inre störningar. Praktiskt taget har bolaget samma ledning nu som alltifrån fabriken start. En betydande del av tillverkningen går på export, och i likhet med vad som är regel i dylika fall, framställer firman flera chassityper. Om man räknar alla de olika karosserityperna, kommer man upp till ett tjugotal. Tre av chassierna äro försedda med 6-cylindriga motorer och ett har en rak åtta. Cylinderdimensionerna äro på de 6-cylindriga $2\frac{7}{8}$ " X $4\frac{3}{4}$ ", $3\frac{1}{4}$ " X 5" samt $3\frac{3}{8}$ " X 5" eller i meteriskt mått resp. 73 X 121, 83 X 127 och 86 X 127 mm. Den 8-cylindriga motorn har dimensionerna $3\frac{1}{4}$ " X $4\frac{1}{2}$ " eller 83 X 114 mm.

De vagnar, som huvudsakligen försäljas i Sverige, äro modellerna 6-45 och 6-75, men även den mellersta modellen av de 6-cylindriga vagnarna, modell 6-65, har dock också den funnit en hel del avnämare. Här nedan skola vi litet mera i detalj beskriva den 6-cylindriga vagn, som har cylinderdimensionerna $2\frac{7}{8}$ " X $4\frac{1}{4}$ ".

Även vid en helt kort provfärd med vagnen lägger man märke till tre egenskaper: en kraftig tystgående notor, en utmärkt fjädring samt en rymlighet vid förarsätet, som man endast ser vid ett fåtal vagnar med den hjulbas, som modellen 6-45 har. Och skulle man av någon händelse behöva bromsa upp vagnen, finner man en fjärde egenskap, som varje motorman sätter värde på, nämligen mjuka, men kraftigt och snabbt verkande bromsar.

Söker man klargöra för sig orsakerna till de olika egenskaperna hos vagnen och börjar med en okulärbesiktning, får man genast klart för sig, att fjädringen helt enkelt måste vara god, ty alla fjädrarna äro långa och dessutom finnas stötdämpare på varje fjäder. Orsaken till motorns fina gång och goda acceleration är att söka i de lätta kolvarna samt en omsorgsfull utbalansering av vevaxeln. Till den tysta gången bidrager frånvaron av alla draglänkar till bromsarna, en tyst kedja för transmissionerna samt bakaxelns konstruktion. Transmissionskedjan är för övrigt lätt att justera, och smörjningen av densamma är väl genomförd.

Motorn har stående ventiler; smörjningen tillföres de olika ställen under tryck medelst kugghjulspump, och vattencirkulationen ombesörjes av en pump, som sitter på samma axel som fläkten och drives av en rem. Tändningen är av batterityp med avbrytaren placerad längre fram på motorns högra sida. Förgasaren är försedd med en luftrenare av centrifugaltyp och så konstruerad, att det avskilda dammet på några ögonblick kan avlägsnas. Motorn utvecklar fulla 45 hkr.

Kopplingen är av en-lamell-typ och den drivna lamellens obetydliga vikt gör det lätt att utföra växlingen fullkomligt ljudlöst. Växellådan har tre hastigheter för gång framåt samt en för back. Kraftöverföringen sker medelst kardan, och bakaxeln är av »half-floting»-typ.

Det har redan nämnt, att bromsarna taga mjukt men kraftigt. De äro av hydraulisk typ – system Lockheed – varför några leder, som behöva smörjning, icke förekomma, ej heller finnas några draglänkar, som tarva justering. Allt vad som behöver iakttagas är att tillse, att nog med vätska finnes i den lilla behållare, som sitter på instrumentbrädan under huven. Men den får icke *fyllas* med vanlig olja. Som många tro, utan man måste använda en blandning av ricinolja och sprit.

Fjädrarna äro såsom redan nämnts långa, bakfjädrarna sålunda hela 54" eller 1 372 mm. samt framfjädrarna 36" eller 914 mm. Hjulen äro av artillerityp, men tallriks-hjul kunna också erhållas mot en mindre tilläggsavgift. På cabriolettypen ingå dock dylika hjul i standardutrustningen. Ringarna äro av ballongtyp samt av dimensionerna 30 X 5.25".

Paige lägger särskilt an på täckta vagnskorgar, och icke mindre än ftra av de fem karosserier, som byggas på chassiet 6–45, äro täckta. Gemensamt för alla dessa karosserier är en särdeles gedigen utrustning i alla avseenden. Klädseln är av god kvalitet, dynornas lutning väl avvägd och frjädringen i desamma utmärkt.

Generalagent i Sverige för Paige är firman Sven Du Riets i Norrköping, som har ett välförsett reservdelslager. Representant för Stockholm och Norrland är automobilfirma G. Hanngren i Stockholm.

J. N



Paige 6-45 Roadster Cabriolet 1927



21. Tävlade med Volvo 850 – TWR återuppstår i ny form

Av Maths Nilsson 24 oktober 2023, 06:38

Legendariska racingstallet och teknikföretaget TWR återuppstår. TWR fick stor uppmärksamhet i Sverige när de tävlade med Volvo 850 och tillverkade Volvo C70. Nu ska TWR tillverka nya skräddarsydda sportbilar.



Tom Walkinshaw Racing startade som ett racingsstall 1976 och blev även känt under förkortningen TWR. Allra mest kända i Sverige är kanske racingversionerna av Volvo 850 och Volvo S40. TWR ägde också Volvo Cars Uddevallafabrik och tillverkade C70 – men bolagen gick skilda vägar. Grundaren Tom Walkinshaw avled 2010, 64 år gammal.

Nu kommer nyheten om att företaget återuppstår i regi av sonen Fergus Walkinshaw. Under måndagen skickades ett [pressmeddelande](#) ut som avslöjar att företaget redan arbetar på nya projekt. Det ska handla om en skräddarsydd prestandabil.

Rickard Rydell var en av förarna som rattade TWR:s Volvo 850 i BTCC när det begav sig.
Foto: Volvo Cars

Inriktningen denna gång tycks vara mer mot egna bilar än att hjälpa andra tillverkare. Så någon ny racer-Volvo kan vi troligen inte vänta oss. Företaget ska specialisera sig på analoga upplevelser i en tid av allt mer datoriserade bilar med eldrift.

– Denna nya generation av TWR är först och främst ett ingenjersföretag som kommer att tillverka bilar, snarare än en biltillverkare som gör ingenjörsarbete. Vi siktar på att bygga verkligt imponerande och innovativa bilar, utan begränsningar av regelböckerna och stilkraven från originaltillverkare, säger Fergus Walkinshaw.

TWR var högst delaktiga i framtagandet av Jaguar XJ220, då världens snabbaste bil. TWR har släppt denna teaserbild på den kommande bilen.



Rickard Rydell var en av förarna som rattade TWR:s Volvo 850 i BTCC när det begav sig.

Volvos samarbete med TWR inleddes 1994 när Volvo 850 debuterade i British Touring Car Championship, BTCC. Två Volvo 850 herrgårdsvagnar stod plötsligt på startlinjen i mästerskapet. En av förarna var Rickard Rydell. Bilarna hade Volvofemmor på 290 hästkrafter som var tillbakaflyttade och en sexstegad sekventiell låda. Säsongen 1995 byttes de ut mot Volvo 850 sedan.

Under en period ägde TWR Volvo Cars fabrik i Uddevalla där TWR tillverkade Volvo C70 och sedermera Renault Clio V6. Samarbetet upphörde efter att TWR efter en konflikt under flera veckor vägrade leverera färdigmonterade C70-bilar. Genom åren har TWR även tagit fram racingversioner av Mazda RX-7, Jaguar XJ-S och Holden Commodore. TWR är också kända för att ha spelat en nyckelroll i utveckling och tillverkning av Jaguars superbil XJ220, på sin tid världens snabbaste bil.

– Vi har sökt igenom prestanda- och motorsportens ingenjörsvärldar för att sätta ihop ett otroligt talangfullt tekniskt team, inklusive några medlemmar som var en del av det ursprungliga TWR, vilket bara bidrar till vår djupa kunskap och expertis. Det är från denna bas som TWR kan driva framåt för en ljus ny framtid, säger Fergus Walkinshaw.



TWR var högst delaktiga i framtagandet av Jaguar XJ220, då världens snabbaste bil.



Maths Nilsson



Roger Warolin