



*ZIS 110 (1946-1956)*

1. Nio öppnar Power Swap Station nummer 2000
2. Tesla låter ägare av gamla Teslor flytta gratisladdningen till nya bilar
3. Köp en Rimac och ladda gratis hos Ionity
4. Hongqi toksänker priset i Danmark
5. Att satsa på elbilar har varit en framgångssaga för Porsche
6. Honda Sustaina-C
7. Subaru presenterar elbilen Sport Mobility
8. Så ska Toyotas nya pickup utmana Ford
9. Honda Prelude återupplivas som elbil
10. Bygger nya Golf VR6 med 550 hästkrafter
11. Zeekr vill slå fartrekord med Kimi Räikkönen
12. Så mycket kostar Zeekr 001 FR
13. Lucid Air under nio sekunder på 402 meter
14. Provkörning av HMC Classic
15. Dubbdäcksäsongen kan förlängas
16. Scantias eldrivna lastbil i produktion
17. Kultmoppen Velosolex
18. Volvo 740 i paragrafversion
19. ZIS 110
20. Ett besök i en modern tändstiftfabrik i Lidköping
21. Självremsande tändstift



## 1. Nio öppnar Power Swap Station nummer 2 000

Posted by Kristofer Rask oktober 28, 2023

Den kinesiska elbilstillverkaren Nio har idag sju Power Swap-stationer i Sverige där förare av Nios elbilar kan byta batteriet, som ett alternativ till att ladda med sladd. I slutet av november öppnar den åttonde stationen i Malmö.



Totalt finns det idag 27 stationer i Europa, fördelade över Danmark, Tyskland, Nederländerna, Norge och Sverige. I Kina finns det betydligt fler, och med de 27 stationerna i Europa inräknade har Nio precis invigt station nummer 2000.

Nio kan uppvisa på imponerande volymer. Sedan den första stationen invigdes har Nio totalt utfört 31 miljoner batteribyten.

– Vi är stolta över att ha utfört nästan 31 miljoner batteribyte för våra användare. Det motsvarar nästan 60 000 batteribyten per dag i genomsnitt, vilket innebär att en NIO lämnar en Power Swap Station med ett helt laddat batteri varje 1,4:e sekund, säger Dr. Fei Shen, Senior Vice President för NIO Power.

Rekorddagen var den 5 oktober i år, då Nio på en dag utförde 78 233 batteribyten. Nios tredje generation batteribytesstation klarar att göra 408 batteribyten per dag.



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 2. Tesla låter ägare av gamla Teslor flytta gratisladdningen till nya bilar

Posted by Kristofer Rask oktober 28, 2023

Fram till mitten av januari 2017 skickade Tesla med obegränsad gratis snabbladdning med sina bilar.



*Äldre Tesla med fejkgrill.*

Erbjudandet gällde bilens livslängd ut och därför finns det idag många äldre Tesla Model S och Model X som laddar helt gratis vid Tesla Superchargers.

Det har varit ett attraktivt erbjudande som gör att många av de tidigaste ägarna håller hårt i sina bilar och att de som säljs på begagnatmarknaden är oerhört attraktiva. Genom en tillfällig kampanj låter Tesla nu ägarna av dessa bilarna flytta över gratisladdningen till en helt ny bil.

– Under en begränsad tid kan du föra över din gratis obegränsade Supercharging från ditt nuvarande fordon till din nyköpta eller leaseade Model S, Model X eller Model Y. Erbjudandet gäller den som tar emot sin nya Tesla innan årsskiftet, skriver Tesla till innehavare av de gratisladdande Teslorna.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

### 3. Erbjudande: Köp en Rimac – ladda gratis hos Ionity

Publicerad 2023-10-24

En gång i tiden kunde den som köpte en Tesla också ladda gratis på tillverkarens laddnätverk med Superchargers. I ett samarbete mellan kroatiska Rimac och laddnätverket Ionity införs nu ett något liknande erbjudande.



Den som äger ett exemplar av Rimacs eldrivna supersportbil Nevera kan ladda gratis hos Ionity under åtta år.

I sammanhanget kan det vara värt att nämna att priset för en Rimac Nevera ligger på omkring 20 miljoner kronor. Modellen ska dessutom endast byggas i 150 exemplar, så om du är sugen på att ladda gratis är det inte läge att vänta för länge på att lägga en beställning.

Trots att Ionity har snabbladdare med en effekt på 350 kW drar det inte nytta av Neveras fulla kapacitet. Bilen kan nämligen ladda med hela 500 kW. Vid en Ionityladdare ska det gå att fylla det stora batteriet på 120 kWh från 0 till 80 procent på 25 minuter.

Rimac Nevera har en räckvidd på 49 mil, men det är framförallt prestandan när det kommer till hastighet som får modellen att sticka ut. Med en elmotor vid varje hjul bjuder bilen på 1.914 hästkrafter och ett vridmoment på 2.360 Nm.

0 – 100 km/h tar endast 1,85 sekunder och den officiella toppfarten är 352 km/h. Med ett "High Speed Mode" aktiverat har en av Rimacs testförare däremot lyckats pressa upp Nevera i hela 412 km/h.

I våras lyckades Rimac Nevera också slå [23 hastighetsrekord på en dag](#) och i augusti slog bilen rekord på Nürburgring med det [snabbaste varvet någonsin för en elbil](#).



Carl Undéhn

**Feber**

#### 4. Hongqi toksänker priset i Danmark

Publicerat av Roger Åberg 2023-10-27 kl 13:00

Men är ändå dyrare än i Sverige.



Vi har tidigare rapporterat om att Hongqi har toksänkt priset här i Sverige. Trots det verkar det som att de allra flesta bilarna som är registrerade här i Sverige fortfarande står hos handlare. 58 bilar har sålts till kund än så länge, när de prissänkte hade man sålt 45 bilar så de verkar inte flyga ut från bilhandlarna.

Nu sänker man priset även i Danmark, där priset har varit smått galet. Som mest sänker man priset med 405.010 DKK, vilket i svenska kronor blir ungefär 640.000 kronor. Om man tog hiskeligt betalt här i Sverige är det inget mot vad de tog (och tar) i Danmark. Exklusiveversionen kostar i Sverige 899.000 kronor, denna kostade i Danmark 1.060.000 DKK (1.675.000 SEK) innan prissänkningen och denna kostar nu 649.990 DKK (1.025.000 SEK). I Danmark sålde man även en version som kallas Exclusive+, denna kostade innan prissänkningen 1.200.000 DKK (1.895.000 SEK) och efter prissänkningen 799.990 DKK (1.260.000 SEK).

Vi får se om det gör att försäljningen kommer igång.



**Roger Åberg**

**Hongqi E-HS9 rabatteras med hundratusentals kronor. Verkar ändå inte säljas**

**Första Hongqin har levererats i Sverige**



## 5. Att satsa på elbilar har varit en framgångssaga för Porsche

Posted by Kristofer Rask oktober 27, 2023

**Porsche visade på en stark tillväxt under årets första nio månader, noterar Porsche i en delrapport för året. Leveranserna till kunder ökade med 9,6 procent till totalt 242 722 fordon. Det samtidigt som man ser en betydligt bättre vinstmarginal.**



En av de största framgångarna är Porsche Taycan. Den eldrivna modellen ökade med 11 procent under årets första nio månader jämfört med ifjol. Det till totalt 27 855 enheter vilket motsvarar 11,5 procent av märkets totala försäljning.

– Taycan är och kommer att fortsätta vara en framgångssaga, berättar Lutz Meschke, styrelseledamot för ekonomi och IT. Förväntningen var att sälja 20 000 Taycan årligen. En prognos som Taycan redan nu överträffat med stor marginal.

– Vi har alltid varit väldigt tydliga att vi kommer att slå våra förväntningar. Det trots tuffa förutsättningar i leveranskedjan och de lokala säljregionerna där intresset för elbilar kan variera kraftigt, tillägger Meschke.

Porsches ordförande Oliver Blume tillägger: – Vi drar nytta av en robust positionering i viktiga globala regioner. Vi har sett en tillväxt över genomsnittet i Europa och Nordamerika såväl som i "Overseas and Emerging Markets"-regionen. Till skillnad från nischade lyx-tillverkare drar vi nytta av skalningseffekter inom Porsche och kostnadsfördelar tack vare samarbetet med Volkswagen Group, säger Blume.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 6. Honda Sustaina-C – en hållbar minsting

Publicerad av John Sempill

2023-10-27

Uppdaterad 2023-10-27

Flera spännande koncept har presenterats vid Japan Mobility Show, inte minst av Honda. Honda Sustaina-C är en spännande bil med en cirkulär produktionsteknik.



*Hela den bakre rutan tillverkas i harts. Med hjälp av LED-teknik ska man kunna meddela medtrafikanter om sin tacksamhet när man blivit insläppt från påfarten.*

**Honda har definitivt** inte legat på latsidan och har förutom presentationen av den eventuella återkomsten av **Honda Prelude**, visat elbilen Honda Sustaina-C.

Visst finns det likheter med elbilen **Honda e**, som på sätt och vis är en "andlig efterträdare" till första generations **Honda Civic**. Honda Sustaina-C är emellertid ett framtidskoncept.

**Honda Sustaina-C** är en bil som visar vad som är möjligt vad gäller hållbarhet utifrån en alltmer begränsad tillgång till råvaror och materialresurser.

Produktionskonceptet bygger på en cirkulär användning av olika material, som kan "befria från ramarna som presenteras av begränsade tillgångar".

Karossens paneler tillverkas av återvunnet harts. Till och med den bakre "rutan". Hartsets egenskaper tillåter en "smartphone"-liknande bakruta där baklyktor och diverse meddelanden projiceras med LED-teknik.



- Den etos kring **nyttillverkning** av bilar som representeras genom Sustaina-C Concept, erbjuder en myriad av sätt att nöja sig med, skriver Honda i en pressrelease.
- Detta genom att flytta om färggranna paneler tillverkade i hållbara material efter användarens smak och tycke, samt att göra kommunikation roligare genom nya och lättare tekniker.



**Feber**

## 7. Subaru presenterar elbilen Sport Mobility

Publicerad av Bobby Green

ons. 25 okt 2023, 17:00

Nästa BRZ?



FILM: <https://youtu.be/r6flOnW9pB8?t=282>

Till Japan Mobility Show tog Subaru bland annat med sig bilen vi ser här. Det är en eldriven sak som tillverkaren kallar för Sport Mobility och det skulle kunna vara en förhandsvisning av nästa upplaga av sportbilen BRZ. Subaru säger för nu bara att det här är "The evolution of Subaru Sport" så något lär det nog bli av det hela i framtiden i alla fall. Vad som finns under skalet är oklart.

Vad tycker ni om designen? Är detta hållet Subaru ska gå i framtiden?

[motor1.com](https://www.motor1.com)



**Bobby Green**



## 8. Så ska Toyotas nya pickup utmana Ford

Uppdaterad 27 okt. 2023 Publicerad 28 okt. 2023

Snacket har gått länge – ska Toyota låta elektrifiera sina pickuper? Nu har svaret kommit i en helt ny egenutvecklad pickup, laddad med el och kraft.



*I skymundan och utan att göra något väsen av sig, stod Toyotas nya elektriska pickup-koncept. En potent bil med många roliga nydanade lösningar.*

Under de senaste tre åren har ett hemligt projekt pågått bakom lyckta dörrar på Toyotas utvecklingsavdelning Toyota's Caltex Design Research Center i Kalifornien.

När omvärlden har undrat hur den japanska biltillverkaren ska möta efterfrågan på el-drivna pickuper, har Toyota i smyg jobbat fram svaret.

På den nyligen avslutade Japan Mobility Show stod den plötsligt där, lite i skymundan mellan elektriska familjebilar, sportbilar och citybilar.

### **Maveric – se upp**

Toyota EPU Concept är den döpt till, där EPU helt enkelt står för Electric Pickup.

Bilen är framtagen som en direkt konkurrent till marknadens storsäljare Ford Maveric och har därför mått och vikter lagda precis över motståndarens spelkort.

“Vi har velat ta fram en bil som inte ser ut som en leksak, utan som en riktigt kapabel och robust produkt”, säger **Kevin Hunter**, som styr över framtagandet av den nya pickisen.



*Förarplatsen andas lite rymdskepp – eller Formel 1-bil om du hellre vill det.  
Med fyrkantig ratt och stora displayer andas den framtid.*

### Smart flak

Teamet bakom bilen har lagt ned extra tankemöda på flaket som kan förlängas, genom att du fäller ned lämmen och sedan fäller upp insidan som en ny akterdel.

Även väggen in till coupén kan öppnas så att du allt som allt kan lasta upp till 3,5 metersplank skyddat på flaket.

Bilen är dock ännu så länge bara en konceptbil.

Nu ska moderbolaget i Japan se vilka reaktioner marknaden får på bilen, hur den tas emot av journalister och om köpkraften finns hos kunderna.

Först därefter tas beslutet om denna kompetenta utmanare till bland annat upphaussade Tesla Cybertruck ska bli verklighet.

### Läs mer:

[Om Toyota EPU Concept här](#)

[Då får Tokyo självkörande taxibilar](#)



### Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



*Det är verkligen en fullmatad pickup med en extremt lång hjulbas och ordentlig bredd över axlarna.*



*Höga flak-kanter och dessutom möjlighet att förlänga flaket både framåt och bakåt, gör konceptbilen riktigt intressant för den som behöver plats där bak.*

## Teknikens Värld

### 9. Honda Prelude återupplivas – som elbil

Publicerad 25 okt 2023, kl 18:14

Japan Mobility Show 2023 är i full gång och även Honda vill visa upp vad de har i sin pipeline, de går tillbaka till rötterna och återupplivar det gamla modellnamnet Prelude.



**Honda** Prelude såg dagens ljus för första gången 1978 i form av en tvådörrars sportcoupé, den hängde med i fem generationer och las till slut på hyllan 2001. Som sina syskon **Accord**, Ballade, Concerto, **Jazz** och Quint (Quintet) finns det en tydlig koppling till musik i modellnamnet. här i Sverige kanske vi mest känner igen Accord och Jazz medan övriga inte är så välkända då de var ämnade för andra marknader.

Men tillbaka till Japan Mobility Show, tidigare Tokyo Motor Show, där Hondas vd Toshihiro Mibe under en presskonferens i dag presenterade en kommande elektrisk variant av Prelude. Alltså en tvådörrars sportcoupé som ska ta med körglädjen in i den elektrifierade framtiden enligt Toshihiro Mibe.

Det här är det vi får hålla till godo med så länge, inga fler bilder eller mer info om vad som finns under skalet och när den kommer sättas i produktion. Men Toshihiro Mibe hälsar att vi ska hålla förväntningarna höga inför kommande Prelude.



**Patrik Lindgren**

## 10. Bygger nya Golf VR6 med 550 hästkrafter

Producerat av Maths Nilsson 30 oktober 2023, 07:01

Volkswagens VR6-motor har blivit legendarisk. Nu går det att få en modern Golf med en VR6-turbo på 550 hästkrafter.



Enligt vissa är VR6 den bäst motorn Volkswagen har producerat någonsin. Den anorlunda konstruktionen med bara 10,5-15 mellan cylinderbankerna gör att motorn endast använder ett topplock. Det gör motorn väldigt kompakt och sällsynt lämplig för trimning. Men redan 2009 försvann motorn från Volkswagen Golf R32.

Nu börjar motorn att nyproduceras och kan sättas i nästan nya Golfar. Kanadensiska HPA Motorsports har lyckats komma över 50 nya VR6-motorer och erbjuder sig att installera dem i helt moderna Golfar.

Den nygamla VR6-motorn är på 2,5-liter och är turboladdade och modifierade på flera sätt. Resultatet är en effekt på 550 hästkrafter, vilket gör Golf 7 till en mycket snabb bil med VR6-motor. Än så länge går motorn bara att få ihop med DSG-låda, då den manuella lådan inte klarar effekten. Men någon billig konvertering är det inte, enbart motorbytet lär gå på närmare en halv miljon kronor.



### Maths Nilsson

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

## 11. Zeekr vill slå fartrekord med Kimi Räikkönen

Publicerat av Maths Nilsson 27 oktober 2023, 16:29

Zeekr planerar att slå rekord med nya Zeekr 001 FR som utvecklats i Göteborg. Till sin hjälp har de kallat in Formel 1-mästaren Kimi Räikkönen. Han ska utmana Tesla Model S Plaid om banrekordet på Nürburgring.



Vilken är världens snabbaste elbil med fyra dörrar? Tesla Model S Plaid har banrekordet på Nürburgring och Lucid Air Sapphire har kört snabbast på en kvartsmil, "the quarter mile", med hjälp av "The Stig". Nu vill även Göteborgsutvecklade Zeekr 001 FR med 1 265 hästkrafter ha ett ord med i laget.

Bilen sägs ha en toppfart på 283 km/h och ska klara 0-100 km/h på bara 2,07 sekunder. Vad bilen går för på en racerbana får vi förhoppningsvis veta snart. Zeekr har anställt Kimi Räikkönen som blev Formel 1-världsmästare 2007.

Tesla Model S Plaid har just nu varvrekordet på Nürburgring för fyradörrars elbilar med 7 minuter och 25 sekunder. Med fler hästkrafter och en F1-världsmästare till sin hjälp är det inte otroligt att Zeekr kan utmana Tesla. Sedan vill säkert Porsche ha ett ord med i laget med sin nya Taycan Turbo S.



### Maths Nilsson

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



## 12. 1 265 hästkrafter – så mycket kostar Zeekr 001 FR

Publicerad 2023-10-30

Med shooting brake-modellen 001 och kompaktsuven X har kinesiska Zeekr börjat sälja två modeller på svenska marknaden. Ytterligare sju modeller ska vara på gång.



För att visa vad det unga företaget kan – Zeekr grundades så sent som 2021 av Volvos ägare Geely – visades tidigare i år prestandaversionen Zeekr 001 FR upp.

Nu har den också fått en prislapp. I alla fall i Kina, där den kostar från 769.000 yuan vilket motsvarar omkring 1,17 miljoner svenska kronor. Med tanke på att Zeekr 001 FR presenterades med de kaxiga orden "Plaid är tråkigt" är Tesla Model S Plaid det naturliga valet att jämföra med.

Den kostar i Sverige från 1.354.170 kronor. Men en direkt prisjämförelse blir svår innan vi fått ett svenskt pris på Zeekr 001 FR. Det kommer vi nog heller aldrig få. Zeekr 001 FR ska byggas i endast 99 exemplar och det ser ut som att den endast kommer säljas på hemmamarknaden Kina.

Men tillbaka till jämförelsen. Med 1.265 hästkrafter slår Zeekr 001 FR i alla fall på den fronten Tesla Model S Paid med sina 1.020 hästkrafter. 0-100 km/h gör Model S Paid ändå snabbare på 2,1 sekunder jämfört med 2,7 sekunder med Zeekr 001 FR. Även toppfarten är med 322 km/h högre hos Tesla. Zeekr 001 FR klarar "bara" 280 km/h.



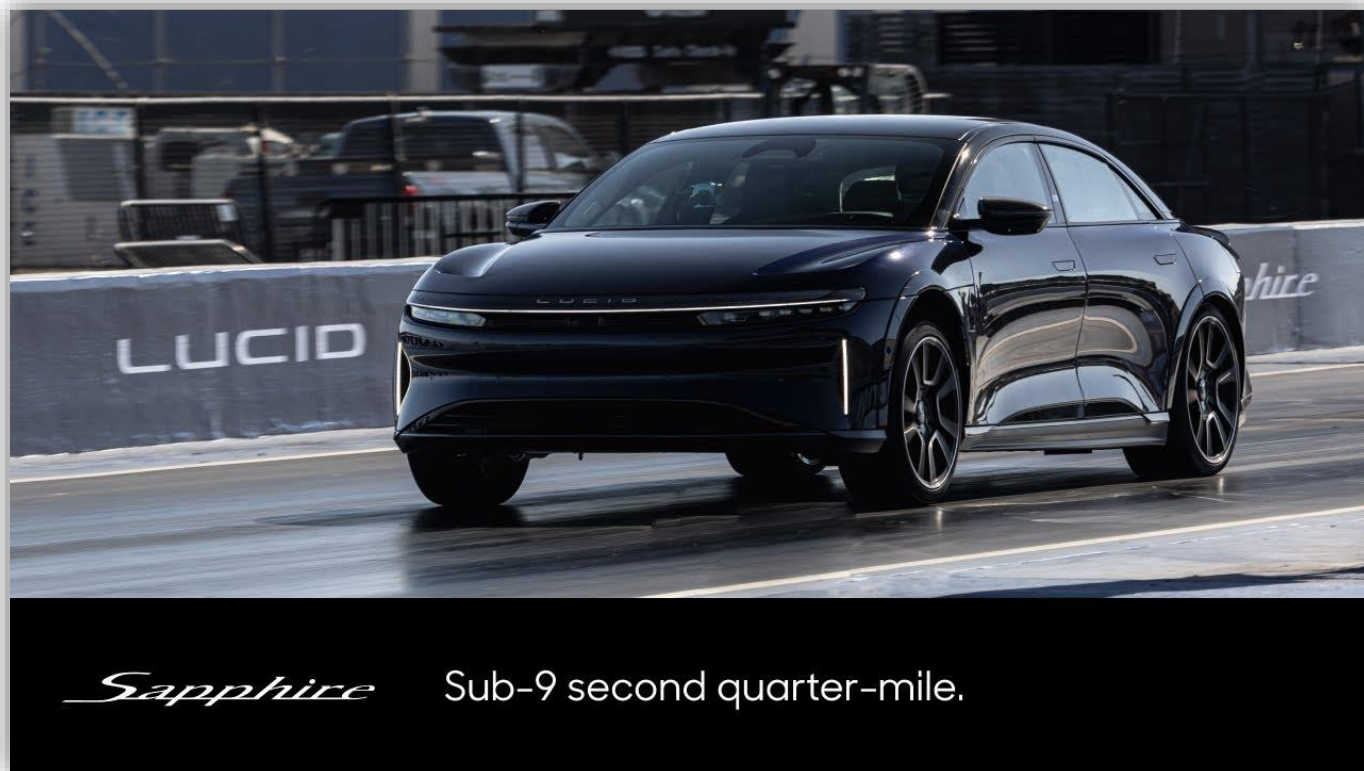
Carl Undéhn



### 13. Lucid Air under nio sekunder på 402 meter

Publicerat av Bobby Green 2023-10-27 kl 09:40

Snabb!



FILM: <https://youtu.be/ZkxRXh06HgM>

Med Ben Collins (gamla The Stig) bakom ratten har Lucid Air Sapphire nu satt en riktigt bra tid på 402 meter. 8,989 sekunder stannade klockan på och det är riktigt kvickt. Ben tog även ut bilen på Sonoma Raceway vilket ni kan se här nedan.

Air Sapphire har tre elmotorer som tillsammans genererar 920 kW/1 251 hästar och den ska klara 0-96 km/h på 1,89 sekunder. Toppfarten anges till 330 km/h. Prislappen börjar på 249 000 dollar.



FILM: <https://youtu.be/xOhtUzKrl0E>



**Bobby Green**



**Lucid Air Sapphire klår Tesla Model S Plaid med 0,01 sekunder  
Snabbast vinner!**



**Lucid presenterar vassare version av elbilen Air  
Sapphire gör 0-100 km/h på under två sekunder**



**Lucid har billigare modell på gång  
Som ska utmana Tesla Model 3 och Y**

## Teknikens Värld

### 14. Provkörning av HMC Classic

Publicerad: 29 okt 2023, kl 04:32

Originalen skapade legender, kopiorna finns överallt. Nu har en svensk tillverkare baxat sin egen tolkning hela vägen genom EU:s typgodkännande. Därmed kan man sälja nyckelfärdiga, fabriksbyggda bilar till hugade spekulanter inom hela EU.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/en-svenskbyggd-legend-vikor-hmc-classic/?cmpEnabled=true>

Katten sägs ha nio liv, en myt som möjligen härrör från det gamla Egypten med sina faraoner och pyramider. Och katter. Egyptierna levde i tron att katter bar på magi, kapabla att skänka sina ägare lycka.

Precis som Carroll Shelby's **AC Cobra**. Den bär på magi, kapabel att skänka sin ägare lycka. Och ska man räkna hur många liv den har räcker inte nio. När teknikerna i Thames Ditton höllde ner en Windsor-åtta från Ford i en stackars AC Ace hände någonting som får vuxna människor att skälva ända in i mörket än i dag.

Redan på sin tid splittrades Cobra-tillverkningen i två, där **Carroll Shelby** fram till 1967 byggde allt mer svällande och övermotoriserade maskiner hemma i USA, medan AC Cars i England inte slutade skruva ihop sin AC 289 Sports förrän 1969.

Sedan dess har mängden mer eller mindre trogna kopior fullständigt översvämmat marknaden. Shelby har förstås poppat upp med jämna mellanrum med nyttillverkade bilar och under olika ägare mellan konkurserna har AC Cars gjort detsamma. Men den stora massan har tillverkats på hembyggda rammar och glasfiberkarosser, runt om i världen. Nio liv? Snarare hundra.

Så är det än i dag och det är inte svårt att förstå. Få bilar har genom historien haft en sådan utstrålning som AC Cobra. Men om man vill ha en behöver man bygga den själv, åtminstone i Sverige, och registrera som amatörbyggt fordon.



## DET HÄR ÄR NYTT

### Svensk

Vi har fått en helt ny bilfabrik, vid sidan av Volvo Cars och Koenigsegg, och den är belägen utanför Vadstena.

### EU-godkänd

Homemadecars, eller HMC, har skaffat sig ett komplett EU-typgodkännande för modellen Classic.

### Sportbil med V8

Okej, det i sig är väl ingen nyhet. Men det är uppfriskande att sådana fortfarande tillverkas.

Eller, så har det varit fram tills nu. I Vadstena vid Vätterns strand bor Thomas Kümmerling och på tomten håller han på att anlägga en liten bilfabrik. Där ska han och hans team serietillverka HMC Classic, en sportbil med vad man skulle kunna säga är tydlig inspiration hämtad från AC Cobra (Thomas vill inte kalla den för kopia eller replika). Allt med fullt typgodkännande från EU.

Du hörde rätt. HMC, eller Handmadecars, har genomgått hela homologeringsförfarandet för att få lov att serietillverka bilar i volymer om upp till 1 500 bilar om året. Därmed sällar man sig till de två andra svenska biltillverkarna, Volvo Cars och Koenigsegg Automotive. HMC är på riktigt.





*LT1 är en beteckning som har prytt tre olika generationer small-blockmotorer.*

Samtidigt är man ett litet familjeföretag med biltillverkningen i dotterns ridhus. För all del, det är inget dåligt ridhus och förmodligen väldigt välanpassat för precis den här sortens handbyggda bilar det handlar om. Allt började med en förfrågan om ett enskilt godkännande.

– Jag gick i pension 2017 och hade väl ingenting att göra när två killar kom med en idé. De visste att jag var i bilbranschen och de ville bygga en AC Cobra för ett enskilt godkännande, berättar Thomas Kümmerling när vi ses.

Men det visade sig att det enskilda godkännandet var komplicerat nog för att motivera ett helt EU-certifikat, om man nu är fritidsforskare med goda fastighetsutrymmen. I grunden är HMC Classic en sydafrikansk Cobra-replika från Backdraft Racing som främst säljer halvfärdiga kit utan motor och låda till den nordamerikanska marknaden.

Det Thomas gjorde, var att färdigställa hela paketet med en LT1-motor från **Chevrolet Corvette**, en sexväxlad Tremeclåda, och sedan anpassa allting så att det skulle passa EU:s regelverk. Visst låter det lätt?

Det är det inte. EU-certifieringen är ett elddop och det är mycket få biltillverkare som utan mycket stora resurser lyckats ta sig igenom det. Varenda aspekt av bilen nagelfars och hela processen har tagit flera år att ta sig igenom. Den 6 december 2022 fick man det efterlängta certifikatet.

Vi promenerar genom verkstaden, en mindre byggnad där biltillverkningen pågår i väntan på att den stora monteringshallen ska stå klar. Här står ett par tomma karosser och ett naket chassi. Ramkonstruktionen ger ett gediget intryck, det är rejäla dimensioner på de längs- och tvärgående balkar som utgör stommen.



*Den svenska prototypen till vänster, en Sydafrikabyggd tävlingsbil till höger.*

Framvagnens fjäderben med hubbar och bromsar kommer från **BMW M3** av generation E36, alltså från 1990-talet, och från samma bil tar man hela bakvagnsbryggan med multi-länkaxel, differential och allt. Styrväxeln kommer från **Toyota Corolla**. Här och var pekar Thomas på anpassningar man gjort för Europa, som bältesinfästningar, störtbågar i ordentliga dimensioner och en rad andra säkerhetsdetaljer. Vad det verkar, genomtänkta.

Inte minst har man konstruerat ett helt nytt och tämligen omfattande elsystem, en rejäl härva som ska försörja varenda varningslampa som det europeiska godkännandet kräver. Motor och låda köps nya i kartong från USA, en Chevrolet LT1 small-block av samma typ som satt i förra generationen Chevrolet Corvette och lådan är en sexväxlad Tremec med tvåskivig koppling, en kombination som inte är alldeles ovanlig i sammanhang som dessa.

Axelavståndet är kort, lådan upptar en stor del av bredden i sittbrunnen och kardanaxeln mellan lådan och diffen är bara någon decimeter lång. Växelspaken lutar starkt framåt för att man ska nå den och stolarna pekar lite snett utåt på grund av den breda mittkonsolen. Så var det när det begav sig, och så är det också nu.

Märkligt nog är det ingenting man märker när man sätter sig bakom ratten. Stolarna kommer från Recaro och kläs om i Sverige med svenskt läder och de är alldeles lagom bekväma. Däremot är det trångt för fötterna och pedalstället sitter förskjutet långt till vänster. Ska man vila kopplingsfoten får man stoppa in den under pedalen.

Detaljerna i interiören känns tidstypiska och omsorgsfullt utförda. Ratten avslöjar att det inte handlar om en sextiotalsprodukt, i stället för en Moto-Lita med träkrans har HMC Classic en liten skinnklädd kringla som uppfyller EU:s säkerhetskrav.

Motorn vaknar med dämpad röst. De synliga avgasrören utanpå trösklarna är bara för syns skull, avgaserna mynnar ut där bak ur fyra ytterligare utblås. Så klart är även det en eftergift för certifieringen, men det resulterar i att avgasljudet är i princip obefintligt.



Ettan går i med ett klick och kopplingen svarar distinkt utan att vara tungtrampad. Arm-  
bågen passar perfekt på dörrkanten och att lufsa runt på låga varv, med V8:ns vrid, på  
Östgötaslätten är en njutning. Att plocka mellan lådans steg är en njutning, slagen är korta  
och krispiga.

Styrningen löper lätt, faktiskt lite för lätt, och man får ratta rätt friskt. Utväxlingen är av  
det långsamma slaget. På så sätt är den i och för sig som bilar var förr i tiden, men ihop  
med den kraftiga servoverkan blir det lite underligt.

Så vadå? Att köra den känns som att köra en riktig bil, en sammanhållen helhet med viss  
charm. Finishen är långt från garagebyggenas hafsighet, samtidigt som det finns en en-  
kelhet, en mekanisk närhet, som inte finns i moderna bilar.

Nu mumlar den 6,2 liter stora V8:n otåligt på att jag ska låta den få löpa fritt. Jag växlar  
ner och trycker fullt. Motorn drar starkt, utan någon särskild momenttopp och utan att  
göra något vidare väsen av sig. Den är effektiv och accelerationen suger i magen, men  
kraftleveransen är mer vänlig än charmig. Köper man en bil av den här typen bör man  
kanske fundera på om det går att kringgå EU:s tanke om ljudbegränsning. Och kanske vässa  
kammarna lite.



*Thomas Kümmerling – Grundare och vd, Handmadecars.*

### 3 FRÅGOR

#### **Hur funkar det med upphovsrätten, får man bygga bilar som ser ut som AC Cobra?**

– Det har varit många frågor om det, och det har vi stött och blött. Vi bygger inte en AC Cobra, vi bygger en replika av en Backdraft Racing-bil. Ingenting stämmer om du skulle jämföra den här med en originalbil, det skiljer i längd, bredd, höjd och allting, för att inte tala om själva setupen. Så det är helt annorlunda.

#### **Vad har du för bakgrund, för att kunna ro det här i land?**

– Jag är entreprenör. Jag har drivit företag i Stockholm i 40 år, bilverkstäder, entreprenadmaskiner, hyrbilsföretag, men avslutade mina entreprenörskap 2017 för att pensionera mig. Men så kom de här killarna och berättade om det här projektet. Det var väl min dröm, jag gick ju ändå bara här och lallade och klippte gräs om dagarna. Sedan trodde man väl att det skulle vara lite enklare, inte minst med myndigheterna. Men så kom corona och krig och lågkonjunktur. Men nu är vi i alla fall klara. Så nu är man bilfabrikör.

#### **Vad är nästa steg?**

– Vi har haft över 200 intressenter på bilen, men vi har ju ingen bil att sälja, inte än. Så vi duckar lite grann just nu. Men genvägen har varit enormt och kanske 90 procent av förfrågningarna kommer från södra Europa. Vi håller på att göra setup för svetsning och glasfiberarbetet, vi har fått hem allt material om två månader. Inom fem år kanske vi kan takta någonstans runt 300 bil, det beror ju på marknaden. Nu står vi och väger på om vi ska gå via agenter eller om vi ska sälja bilarna själva och vi har kanske åtta–tio återförsäljare som ansöker om att få bli dealers.

Nu är det ändå inte en trackdaybil vi talar om, utan mer en mysig glidare för halvhögt landsvägstempo över slättlandskapet. Då gör den sig som allra bäst, särskilt med kromad armbåge. Fjädringen är avslappnat satt och chassit är inte, i ärlighetens namn, det mest vridstyva. Över ojämnheter märks en skakning, ett karossdaller som är typiskt för bilar på den här typen av konstruktion med separat ram. Om inte annat blir det rätt blåsig i högre fart.

Men resurserna finns. Motorn skottar på bra och balansen i bilen finns där. Här finns till och med ett riktigt värmepaket, för de där lite råa höstkvällarna.

Problemet med att sitta bakom ratten är att man inte får se utsidan. När vi kommer tillbaka kliver jag ur och går ett par extra varv runt bilen. Lackens lyster är avgrundsdjup. Karosspringorna är väl inpassade. Detaljerna sitter där de ska. Hela uppenbarelsen är ett konstverk och formerna ger en känsla av spända muskler.

Så det är som det alltid har varit. Det här är någonting som får vuxna människor att skälva ända in i mörket, än i dag.



**HMC CLASSIC**

**Motor:** Bensin. 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 1 lågt liggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Kompression 11,5:1. Borrning/slag 103,3/92,0, cylindervolym 6.162 cm<sup>3</sup>. Max effekt 460 hk (338 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 626 Nm vid 4 600 r/min.

**Kraftöverföring:** Motor fram, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Hydraulisk servo. Vändcirkel i.u.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 245/30 R18 fram, 275/40 R18 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 235, längd 388, bredd 185, höjd 120, spårvidd f/b i.u./ i.u.. Markfrigång i.u. Tjänstevikt ca 1 450, maxlast i.u., max släpvagnsvikt 0. Tank i.u.. Bagagevolym (VDA-liter) i.u.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h i.u., toppfart i.u.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,26 l/mil. CO<sub>2</sub> 283 g/km.

Garantier: i.u.

**Skatt:** 26 566 kronor per år de första tre åren, därefter 4 144 kronor per år.

**Rivaler****Caterham Seven 340**

Inte samma svällande former, men samma typ av EU-typcertifikat. Inte lika mycket motor, inte lika mycket vikt. Fantastisk körupplevelse.

**Pris:** 46 895 euro plus skatter.

**Cobra-replika på Blocket**

På andrahandsmarknaden finns en uppsjö av Cobra-replikor. De kan variera i skick från riktigt dåliga till riktigt bra. Kräver undersökning.

**Pris:** Precis vad som helst.



**Daniel Östlund**



*Störtbågarna är inte bara för syns skull. De är tillverkade av rejält gods.  
Bältena är fästa i bågen.*



*Karossen är av glasfiber, fälgarna har centrumbult som lossas med blyklubba.*



*Varenda knapp, varenda varningslampa är certifierad enligt EU:s reglemente.*





*Tanklocket är, som sig bör, ett litet konstverk utfört i aluminium.*



*Fyra utblås där bak. Motorljudet är dämpat, det är mest det mekaniska som hörs.*



## 15. Regeringen: Dubbdäcksäsongen kan förlängas

Publicerad av John Sempill 2023-10-27 Uppdaterad: 2023-10-27

En förlängning av den tillåtna tiden för användning av dubbdäck utreds nu av Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen.



*En förlängning av skiftessäsongen utreds av Transportstyrelsen.*

**Däcksäsongen står för dörren** – däckverkstäderna går varma nu när vi ska in och byta från sommarsulor till vintergummi.

Men innan vi ens hunnit lossa på muttrarna meddelar regeringen att man nu utreder den tillåtna tiden för användning av dubbdäck på våren.

Det som regeringen har gett i uppdrag åt Transportstyrelsen är att utreda skiftessäsongen under våren. En förlängning med två veckor utreds, vilket ska minska pressen på bilägare samt däckverkstäder.

– **Det är viktigt att** de som använder dubbdäck har rimliga förutsättningar att göra ett planerat och säkert byte av däcken, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson, enligt [regeringens pressmeddelande](#) som släpptes under torsdagen.

– Som reglerna ser ut i dag har bilister en begränsad tid på sig att byta däck på våren, vilket också sätter press på verkstäder som genomför en stor del av alla däckbyten.

En fråga som också tas i beaktning är om reglerna ska anpassas beroende på geografiskt läge i Sverige.

**Men någon ändring** blir det inte förrän tidigast 2025. Resultatet av granskningen redovisas senast den 6 augusti 2024. Ingen stress än, med andra ord.



## 16. Scantias eldrivna lastbil i produktion – klarar 370 kilometer med 40 ton

Posted by Kristofer Rask

oktober 30, 2023

Scania har inlett produktionen av en ny generation eldrivna lastbilar i Södertälje.



Scania producerar nu lastbilar med R- eller S-seriehytter som ska klara tågvikter på upp till 64 ton.

– Att kunna köra emissionsfritt är inte längre en exklusiv möjlighet för en utvald grupp. Vårt erbjudande täcker in ett brett spann av applikationer och kundbehov. Samtidigt erbjuder vi tjänster som bidrar till att sänka trösklarna och öppna upp för en transformation till fossilfria transporter för många, säger Fredrik Allard, Senior Vice President och chef för e-mobilitet inom Scania.

Scantias nya batterielektriska lastbilar för regional drift ska klara upp till 370 kilometer i räckvidd när lastbilen är lastad med 40 ton. Genom snabbbladdning på upp till 375 kW kan lastbilen alltid snabbt komma ut på vägarna igen. Dessutom introducerar Scania nya rekordhöga motoreffekter på upp till 400 eller 450 kW beroende på konfiguration.

– Förutom renodlad fjärrtrafik är det få kunder idag som inte kan få vad de behöver ur ett operationell perspektiv. Det finns fortfarande applikationer som är mindre troligt att elektrifieras omgående. Men många kunder kommer att bli förvånade när de upptäcker vad de här elfordonen är kapabla till och hur effektiva de är ihop med våra digitala tjänster, säger Fredrik Allard.

Scania vidhåller dock att räckvidden kommer att variera beroende på faktorer som vikt, driftstyp, väder, körstil och så vidare. Som ett exempel lyfter man fram en lastväxlare på 27 ton som väntas ha en verklig räckvidd på runt 350 kilometer från ett batteri på 624 kWh.

På 45 minuter kan den ladda på med runt 200 extra kilometer i räckvidd vid en 350 kW-laddare. Men även vid en laddare med en maximal effekt på 150 kW är det möjligt att fylla på med runt 10 mil i timmen hos en lastbil som förbrukar 1,3 kWh/km.

Elektrifieringen kommer att kräva en viss omlärning från åkerier och chaufförer. Framför allt bör man släppa den föråldrade tanken om hur tankningen gått till.

– Många av oss är fast i dieseltänket, det att man alltid går från 10% till 100% när man tankar. Med batterifordon behöver man ställa om och i stället ladda för den sträcka man faktiskt behöver. Har du 12 mil till laddaren hemma på åkeriet är det så mycket plus lite marginal man laddar. Det är onödigt att ladda fullt varje gång, säger Fredrik Allard.

### **Banbrytande batteriet**

Scania använder battericeller från den svenska tillverkaren Northvolt med ett fossilt avtryck motsvarande en tredjedel av jämförbara batteriet i branschen. Batterierna har en kapacitet att driva fordonen i 150 000 mil.

Dessutom kan batterierna i Scantias lastbilar alltid laddas till 100 procent, utan någon nämnvärd risk för degradering. De har dessutom en rak laddkurva, vilket betyder att laddeffekten är jämn genom hela laddningsprocessen. Det ger mer förutsägbara laddtider.

– Vi tror att frågetecknen kring laddning kommer att rätas ut i takt med att användarna lär sig mer om hur batterier fungerar i praktiken. När vi analyserar operationella data från våra uppkopplade fordon blir det ofta uppenbart att en majoritet av våra kunder kan få all räckvidd de behöver. Lastväxlare och andra lastbilsbaserade applikationer kör ofta mindre än 20 mil om dagen när de används i urbana miljöer, avslutar Fredrik Allard.



### **Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 17. Kultmoppen Velosolex

Anders Wallerius. 2006-05-09 23:00

När den franska mopeden Velosolex introducerades i Sverige av Nymans cykelfabrik kostade den 675 kronor.



Trots sönderbombade fabriker och brist på råvaror tog det inte lång tid efter krigsslutet innan en ny typ av smarta och billiga färdmedel rullade ut från de franska verkstäderna. På bil- och cykelmässan i Paris 1946 sågs Velosolexen, "cykeln som går av sig själv", för första gången.

Cykeln med hjälpmotor blev ett enkelt och billigt transportmedel i det sargade Frankrike. Från Solex förgasarfabrik spred den sig snart över hela världen. Under glansperi-oden, 1952 till 1971, såldes 1.000 Velosolex om dagen. Totalt hann det bli över åtta miljoner.

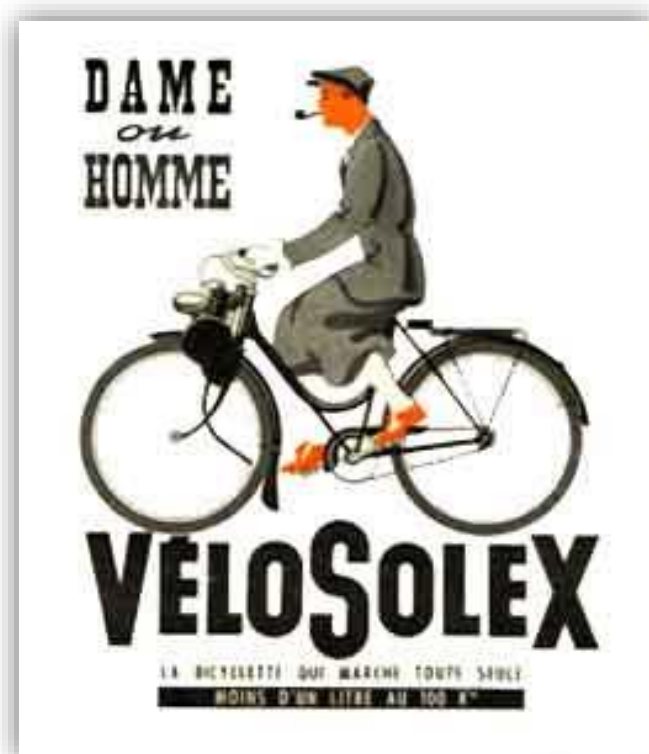
Den första svensksålda Velosolexen levererades av Nymans cykelfabrik i Uppsala 1951 till ett pris av 675 kronor. I reklamen kunde läsas att "Velosolex är en cykel med sex" och att "man kan åka en hel mil för en driftskostnad av endast fem öre", vilket syftade på att en liter stanken räckte i tio mil.

Många bud kryssade sig fram genom 1950-talets tilltagande stockholmstrafik på Velosolex. Tidningarnas Telegrambyrå hade ett flertal flinka Velosolexryttare, och många av drakarnas fotografer tog sig fram på samma sätt. Även fotografernas allt i allo, kamerareparatören Werner Donne hos Molanders, hade en. (Det var han som hjälpte Lennart Nilsson att ta närbilder av naturen.)



I en artikel klagade han dock över att Velosolexen var i svagaste laget; resorna mellan förorten och staden krävde högre fart än ynka 25 knyck. Men 1952 beskrev tidningen Teknik för alla hur man kunde "trimma upp motorn närmare 80 km-strecket bland annat genom att variera brytarspetsarnas avstånd".

Hela motorpaketet var monterat på framgaffeln och kraften överfördes med en liten rulle till framhjulet. I folkmun kallades den ibland för "hängpung" eftersom svänghjulet hängde ned på ena sidan framdäcket och bensintanken på den andra. Motorn gick för jämn på full gas och för att stanna trycktes "pysen" in, varvid kompressionen försvann.



## 18. Volvo 740 i "paragrafversion" – trött och seg men bekväm

Publicerad 2023-10-29 6:30

Text Calle Carlquist

Nu börjar beståndet av Volvos klassiska modell sina så sakta.



En vit Volvo 740 GL snabbparkerad utanför Riksskatteverkets huvudkontor. Svårare var det inte att få till en öppningsbild till testet i Vi Bilägare nummer 21/1984. Rubriken "Paragrafbil med egen profil" förstärktes av tre underliggande fotografier av karaktären "mug shots" på brottslingar i USA.

Textens inledning betonade att den här versionen kommit till för att få in en 740-variant i dåvarande förmånsklass tre så att tjänstebilsförare skulle komma undan skattemässigt.

**Hur ofta har inte** det argumentet gällt svenska bilmodeller? Förhoppningen att 740 GL skulle hamna under 90 000 kronor i pris kom dock på skam; det blev 91 500 till slut.

Nog var den en märkvärdighet för snart 40 år sedan, modellen som skulle ersätta evighetsmaskinen Volvo 240 i säljlistans topp och parkera där under överskådlig tid.

**Drygt två år tidigare**, i mars 1982, hade Volvo 760 GLE debuterat, följd av den snarlika men fyrcylindriga 740 GLE där lyxattributen kokats ned. Den dubbla dekorranden längs karossen försvann, de blanka hjulhuslisterna och de blanka ribborna i grillen också. Dörrhandtagen gjordes svarta, däcken fick högre profil, effekten i den fyrcylindriga B23E-motorn var 129 hästkrafter.



*Volvo 740 1984-1992.*

GL-versionen i sin tur var snarlik 740 GLE till det yttre men hade enkelförgasare, inte insprutning, och enklare klädsel.

**Motorerna i både** 740 GLE och GL var nya inför 1985 och av så kallad lågfriktionstyp för att spara bränsle. Det skulle också den höga utväxlingen göra. Testskribenten Björn Svallner var rätt sval inför resultatet: "Den nya motorn, som är på 110 hästar (det var 112 i sanningens namn, red:s anm.), känns emellertid alltför trött för att vi ska vara nöjda." Utväxlingen var anpassad för jämn landsvägsfart snarare än segdragning och det gällde att växla ned till fyran eller trean i omkörningarna.

Förbrukningen låg i alla fall en halv deciliter under den för Volvo 240 med samma motor men lägre utväxling. Servostyrning var extra på testbilen och krävde 3,5 rattvarv mellan fulla hjulutslag, mot 4,3 i den servolösa 240. Serviceintervallet var bara 1 000 mil men det var Volvo inte ensamt om på den här tiden.

**Instrumenten hade** förstås sin speciella belysning bakifrån som clou. Mätare, siffror och symboler lystes upp av "den senaste ljusledartekniken" och förarmiljön som helhet fick mycket beröm av Svallner. Det fick också stolarna: "Man sitter bra även efter sex-sju timmar bakom ratten".

Efter att ha varit lika vanliga som björkar längs vägkanterna börjar beståndet av Volvo 740 GL att sina så sakteliga, särskilt av de tidigaste exemplaren med det snirkliga utförandet av emblemet "740 GL" på bakluckan. Till 1986 års modell ersattes det av ett striktare, mer fyrkantigt. Totalt byggdes 1 009 395 exemplar av Volvo 740 åren 1984–92.

**Nu kanske du undrar** var den vita, nästan fabriksnya Volvo 740 GL på bilderna finns år 2020? Inte alls, lyder svaret. Bilen är skrotad och BLN699 framsläpar numera sina dagar som just – släpvagn.



**Calle Carlquist**



## 19. ZIS 110 1946/1956

Av Ruben Audiman Mellaerts den 16 april 2020 Ändrat datum: 29 december 2020

Vid stora militärparader i östblocket under det kalla kriget kördes auktoritära ledare runt stora torg i stora bilar, ofta konvertibler, i stor stil. Dessa paradbilar var stora och imponerande, så idealiska för sådana tillfällen. Propagandabilderna som nådde väst övertygade många människor om att den mystiska bilen i fråga var en gammal Packard men ingenting kunde ha varit längre från sanningen.



*ZIS 110 1946.*

Som du kommer att se utvecklades och tillverkades denna bil, ZIS 110, i Sovjetunionen med 1942 Packard som modell. För att återställa och utveckla det stora landet efter oktoberrevolutionen 1917 behövdes ett ordentligt nätverk av vägar och en pålitlig flotta av lastbilar och militära fordon. Privatbilar sågs inte som viktiga. Och efterfrågan var begränsad eftersom vanliga människor inte hade köpkraft att förvärva ens små bilar i årtionden framöver.

Vad som behövdes var dock stora prestigefyllda fordon för den politiska eliten. Josef Stalin (1878-1953), Sovjetunionens diktator, hade haft Packard-bilar sedan tjugotalet som sitt favorittransportmedel.

Stalin hade tillgång till inte mindre än sju Packards, varav en var en gåva från president Roosevelt. Dessa Packards var eleganta, imponerande och pålitliga, precis vad som behövdes i ett land utan ett tätt vägnät. Packard sågs utan tvekan som det perfekta exemplet när ett fordon av nationell prestige skulle produceras, ett djärvt beslut som Stalin måste ha tagit medan landet var fullt upptaget med att bekämpa Tyskland efter invasionen av Hitler 1939.



På något sätt lyckades samma fabriker som hade tillverkat lastbilar och militära fordon designa och producera en helt ny produkt, ZIS 110 som först sattes på vägen 1945. Bilen användes allmänt i hela det dåvarande östblocket och exempel gavs till ledare för andra kommunistländer, inklusive Mao Tse Tung, Kim Il-sung, Fidel Castro, Ho Chi Minh och andra. Det var inte förrän efter Berlinmurens fall och Sovjetunionens kollaps som några bilar nådde västra halvklotet.

En sådan bil finns i Sverige, och det är den enda i landet. Den stolta ägaren Johan Berg har en lång och fascinerande historia att berätta. Vid restaureringen av en mycket ned-gången 1937 Packard 120 cabriolet coupé, utvecklade Johan Berg ett stort intresse för Packard-fordon. Hans Packard tillverkades ursprungligen i Kanada och såldes ny av Leonard Williams Ltd i Storbritannien, som RHD, som han sedan konverterat till LHD för att bättre passa svensk trafik. Johan äger också en 1955 Packard Clipper Panama och några sällsynta och unika Volvobilar.

När han för många år sedan råkade få upp ögonen för en ZIS 110 i Finland blev han genast intresserad och började leta efter ett liknande fordon som färdades genom Ryssland och Baltikum. Bilarna han såg var antingen i dåligt skick eller inte till salu. Till slut lyckades han hitta en bil i Tallinn och lyckades få det exporttillstånd som krävdes. När bilen anlände till Sverige och restaureringen påbörjades visade det sig att bilen tidigare hade råkat ut för en olycka som hade vridit ramen. Mycket arbete krävdes för att få ordning på det och för att göra resten av detta enorma fordon. Bilen är nu klar, efter många års dedikerat arbete, förutom interiören som fortfarande behöver göras.

**"TOTALT TILLVERKADES 2083 BILAR, VARAV CIRKA 200 FORTFARANDE FINNS KVAR, MED CIRKA 100 I KÖRBART SKICK. FÄRRE ÄN 10 BILAR FINNS I VÄST."**

Johan har en ganska stor profil i Sverige när det gäller ishockey, genom att han driver en specialiserad sportbutik som säljer all utrustning som spelarna behöver, särskilt skridskor. Bland hans stamkunder finns några ryssar, med vilka han har byggt relationer som har visat sig vara ovärderliga för att etablera kontakter i Ryssland för hans sökning efter delar och information om ZIS-fordonet. Som ett resultat är Johan ganska auktoritet på allt som rör ZIS, efter att ha samlat en hög med litteratur och foton och byggt ett nätverk av användbara kontakter. Johan har verkligen njutit av restaureringen av bilen och de många

människor han har träffat under sina resor och ansträngningar med att hitta delar, samtidigt som han besökt verkstäder, skrotupplag och till och med bilmuseer, av vilka det finns många i Ryssland och Baltikum.

Med den information som han har kunnat montera genom åren har Johan dokumentation som förklarar hur Stalin lyckades skapa sitt eget prestigefyllda fordon. Johan har kommit över ett unikt litet häfte med fotografier som beskriver starten av detta projekt. Det som hände var att Sovjet på något sätt lyckades få tag på åtta amerikansktilverkade bilar, alla relaterade till modellåret 1942, bestående av:

- 1 två exempel på Buick Limited
- 2 två Cadillac Fleetwoods
- 3 två Packard 180s med en LeBaron kropp
- 4 plus, äntligen, två Packard Clippers.

Man tror att bilarna anlände sent på året, genom Turkiet. Dessa bilar måste ha tagits isär så att de sovjetiska ingenjörerna kunde lära av amerikansk bilbyggnadspraxis.

Mätningar gjordes, material undersöktes och hänsyn togs till design och konstruktion av ett nytt prestigefyllt fordon för Sovjetunionen. Komponenter kopierades helt enkelt inte bara, eftersom förändringar och förbättringar ofta gjordes.

**"ATT SITTA I FÖRARSÄTET GER EN DISTINKT KÄNSLA AV ATT VARA I EN PACKARD."**

Johan har kunnat konstatera att ett amerikanskt restaureringsföretag fann att den sovjettilverkade förgasaren till ZIS 110 var tillverkad av material av bättre kvalitet än den ursprungliga Carter-förgasaren som användes som mall. Fordonet som utvecklades under åren 1943-1945 var en blandning av dessa amerikanska bilar som hade fungerat som modeller. Den främsta inspirationen var dock Packard, särskilt när det gäller kroppens form, som till och med testades i en vindtunnel. Kromarbetet på ZIS 110 är mycket likt Packard, men inte identiskt. Bilens baksida påverkas tydligt av Cadillac.

Standard ZIS 110 är en 600 cm lång, sju-sitsig limousine, 196 cm bred och 1,73 m hög, med en tjänstevikt på 2575 kg. Sedan fanns det andra versioner; 110B och 110V var öppna fyrdörrars konvertibler som användes för parader och 110C var en ambulans. Mer specialiserade versioner gjordes också, inklusive ZIS 115 som var ett tungt pansarfordon. Endast 30 av dessa tillverkades, vägde in på 5,3 ton, med den allra första som levererades till Stalin 1948. Två bilar var till och med utrustade med 4WD. Dessa fordon var alla reserverade för den politiska ledningen, även om några välanvända fordon senare hamnade som taxibilar.

Totalt tillverkades 2083 bilar, varav cirka 200 fortfarande finns kvar, med cirka 100 i körbart skick. Färre än 10 bilar finns i väst. Produktionen varade från 1945 till 1958 i ett enormt fabrikskomplex utanför Moskva som sysselsatte mer än 60 000 arbetare, även tillverkade lastbilar, bussar och militära fordon. Fabriksområdet var så stort att två interna spårvagnslinjer och två busslinjer var i drift för att transportera arbetskraften. För mätningar använde Packard tum, men ZIS 110 använde en blandning av tum, millimeter och ibland något däremellan! »

Motorblocket, som är en detaljerad kopia av det som monterades på Packard, tillverkades i millimeter och var något längre. Många inre delar, som vatten- och oljepumpar, kan inte lätt skiljas från Packard eftersom de är utbytbara. Många originaldelar kopierades i detalj; en original växellåda, kombinerad med en överväxel, från Packard passar lätt på ZIS och tvärtom. Bromssystemets komponenter tillverkas i tum medan gängorna är i millimeter.



*ZIS 110 Cabriolet 1946 – 1958.*

Motorn i ZIS 110 är en rak åtta, med sidoventiler, 6005cc i storlek (Packard var 5833cc), borring och slaglängd är 90 x 118mm, vilket ger 145 hästkrafter. Kompressionen är låg vid 6,85: 1, med hänsyn till det lågoktaniga bränslet som var tillgängligt vid den tiden. Växellådan har tre hastigheter med rattstångsväxling. Den tunga bilen förbrukar inte mindre än 2,3 liter över 10 km; Det är ungefär 10 mpg, med en 80-liters bränsletank.

Karosspanelerna på ZIS 110 gjordes för hand. Varje skärm framtill är gjord av fyra olika delar, svetsade ihop, medan Packard förlitar sig på ett enda stycke, pressat i en maskin. Det är uppenbart att tillverkningen av bilen krävde mycket manuellt arbete och arbete, vilket vid den tiden var billigt i Ryssland. Fordonets identifieringsnummer är inte i följd och det finns luckor i sekvensen. Kanske var tanken att kunna visa att det tillverkades fler fordon än vad som faktiskt var fallet.

Att sitta i förarsätet ger en distinkt känsla av att vara i en Packard. Instrumenten använder normala siffror medan bokstäverna är i det kyrilliska alfabetet - därför ser ZIS ut som "3NC" på kyrilliska. Även klockan ser väldigt lik den som finns i Packard. När ZIS 110 först dök upp 1945 var det förvånande att se att sovjeterna kunde producera ett så imponerande fordon, strax efter krigets slut, även om likheten med Packard var uppenbar. Produktionen av 1942 Packard Super Eight 160/180-modellerna hade slutat plötsligt när amerikanerna gick in i andra världskriget, efter attacken mot Pearl Harbor i början av december 1941. Liksom de andra amerikanska biltillverkarna började Packard Motor Car Company sedan producera militär utrustning för kriget.

Men detta resulterade inte i att Packard-verktygen såldes, donerades eller flyttades till Ryssland så att produktionen kunde fortsätta där. I motsats till vad även vissa erkända bilhistoriker har hävdad, tillverkades ZIS 110 definitivt INTE med överflödiga Packard-verktyg. Inga dokument har hittats i Detroit, Washington eller Moskva som kan bekräfta en sådan affär mellan de två länderna. Sammanfattningsvis är bilen som ofta har setts som en Packard inget annat än en handbyggd produkt från före detta Sovjetunionen, som kombinerar (bland annat) stylingfunktioner hos två mycket olika prestigefyllda amerikanska bilar.



*ZIS 110B 1949–57 ZIS-110.*

**Tillverkare:** Fabrik som heter Stalin

**Tillverkningsår:** 1952

**Motor:** 6002 cc

**Effekt:** 140 hk

**Prestanda:** 140 km/h

**Land:** SOVJETUNIONEN

**Pris nytt:** 32 000 RUB (1956)

Utlånad av: NSP



#### YTTERLIGARE INFORMATION:

- **År:** 1946
- **Kaross:** Sedan
- **Cd/CX:** 0,46
- **Typ:** Bensin
- **Batteri:** 6 volt
- **Motor:** 6,0-liters
- ZIS-110 L8
- **Tankning:** Förgasare
- **Aspirera:** Naturligt
- **Effekt:** 145bhp @ 3800rpm
- **Vridmoment:** 311lb ft @ 1900rpm
- **Kör:** RWD
- **Transmission:** Manuell 3-spd
- **Vikt:** 2,575 kg (5,677 lb)
- **Ekonomi:** 10mpg
- **Hastighet:** 87mph
- **0-60mph:** 19,0sek
- **Pris:** £ 85.500
- **Typ:** Bensin
- **Aspirera:** Naturligt
- **Effekt:** 145bhp @ 3800rpm
- **Vridmoment:** 311lb ft @ 1900rpm
- **Kör:** RWD
- **Trnsms:** Manuell 3-spd
- **Vikt:** 2,575 kg (5,677 lb)
- **Ekonomi:** 10mpg
- **Hastighet:** 87mph
- **0-60mph:** 19,0sek
- **Pris:** £ 85.500
- **Typ:** Bensin

### Ett besök i en modern tändstiftfabrik.

Det kan ju tyckas som om en svensk tillverkning av tändstift omöjligen skulle kunna betala sig. Tändstiftsfabriken i Lidköping, officiellt A. B. Lidköpings Viking-sågar, är emellertid ett slående bevis på motsatsen. Fabriken, som anlades endast för ett par år sedan, är redan uppe i en tillverkning av 100 000 tändstift om året, och större delen av dessa omsätts i Sverige.

Det som gjort Viking-tändstiftet till en lättsåld artikel är nog i första hand dess konstruktion, som tillåter särtagning och därmed också rengöring med största lätthet. Men det faktum att vissa delar kunna utbytas, har givetvis också bidragit till framgången. Många motorägare, som äro nödsakade att se på slanten, sätta stort värde på de ovannämnda egenskaperna, och då dessutom Viking-tändstiftets kvalitet obestridligen är god, kan man förstå, varför det på så kort tid som ett par år kunnat slå igenom.

Tillverkningen sker efter de mest moderna principer. De olika delarna göras i revolverssvarvar med ända till 8 instrument. För att taga ett exempel må nämnas, att själva ytterhylsan går in i automaten som en sexkantig stålstång. Det ena instrumentet efter det andra bearbetar sedan automatiskt stålstången; den borrar, gängas och faconeras på olika sätt, varefter det sista instrumentet slutligen sticker av hylsan, som faller ned i en låda. Den mutter, som sammanhåller hylsan och isoleringen, tillverkas på ett liknande sätt, fast den automaten har 7 instrument i st. f. åtta. Spindelelektroden i tändstiftets mitt och den elektrod, som är fästad på hylsan, göras också i precisionsmaskiner, varför varje del passar absolut.

Det är en massa procedurer de olika delarna till ett tändstift få genomgå, innan de bliva klara att sättas ihop. En del skola slipas, spår skola uppstickas, hylsor och muttrar skola blåanolpas etc. etc. Men allt går med samma rivande fart tack vare väl genomförda tillverkningsmaskiner.

Även sammansättningen sker huvudsakligen med maskin. Däremot sker all prövning för hand, och tändstiftets egen konstruktör sköter själv den saken. Vid tändstiftfabrikation går det ofta så till, att några stift tagas ur högen och prövas, men här göras inga stickprov, utan vartenda tändstift provas, både för täthet och tändförmåga. Och varje minsta lilla fel på ett tändstift gör, att det obenhörligt kasseras. I denna ytterligt noggranna undersökning och avprovning har man förklaringen till att varje stift är förstklassigt. Det finns inga ojämna tändstift bland dessa, utan vart och ett fungerar absolut.

Betecknande för kvaliteten är resultatet av de prov, som anställs vid Husqvarna för att utröna tändstiftets lämplighet för fabriken motorcyklar. Den ingenjör, som fick ta hand om avprovningen, trodde knappast att något bättre stift än det man förut använt stode att uppleta, men han hade icke hållit på länge med att prova Viking-stiftet, förrän han var på det klara med, att detta var överlägset.

Fast fabriken är övertygad om, att det tändstift som nu tillverkas, är i allo förstklassigt, vilar man inte på sina lagrar, utan ständiga experiment göras för att få fram något ändå bättre. Vi torde också snart kunna framlägga resultatet av detta arbete.

# VIKING TÄNDSTIFTET

är

## SVENSK KVALITETSVARA

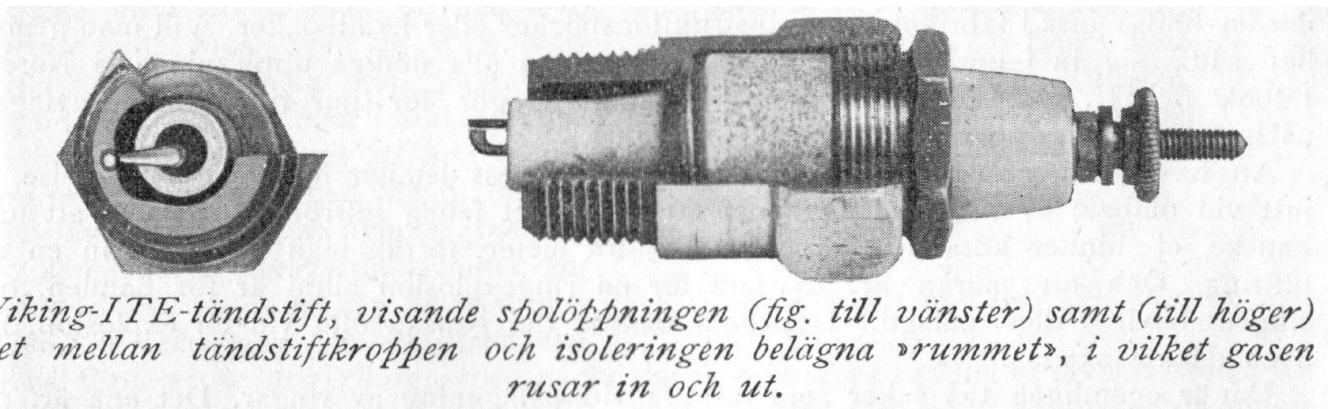
Viking tändstiftet är särtagbart, varför det är lätt att rengöra.  
Alla delar äro dessutom utbytbara.

## Självremsande tändstift.

Snart sagt otaliga äro de patent, som under detta århundrade uttagits på tändstift. Det kan därför kanske tyckas som en så enkel sak som detta aggregat redan för länge sedan skulle vara så »genomexprementerat», att inga som helst ytterligare ändringar av något värde kunna göras, men så är det icke. Då och då kommer en nyhet fram, visserligen oftast i samband med tillverkningen. Någon egentlig nyhet av betydelse för tändningen i och för sig ser numera sällan dagen.

En svensk mekaniker, K. J. Isaksson, Stockholm, har nu lyckats utexperimentera ett tändstift, som verkligen besitter sådana egenskaper, som åtminstone i någon mån avvika från de hittills vanliga. Detta tändstift, som kallas »System Isaksson-Tillquist», går under namnet självremsande, och det ligger verkligen något bakom den benämningen, ty de försök, som gjorts, ha med all önskvärd tydlighet visat, att exempelvis en väl riklig smörjning knappast har någon inverkan på stiftet. Under förhållanden, då stift av annat fabrikat »sotat igen» på kort stund har detta stift visat sig kumma gå utan mankemang en relativt lång tid.

Ett närmare studium av Isakssons konstruktion ger vid handen, att resultatet bör gå i den riktning, som uppfinnaren antyder. Stiftets självremsande förmåga har nåtts på så sätt att den del, som sitter inskruvad i cylinderkroppen, är utformad så, att den avslutas med en slags ringformad fläns, som går så att säga utefter periferien på tändstiftskroppen. På det ställe, där kontaktspetsarna sitta, är emellertid »botten» delvis borttagen. Därigenom uppstår en öppning, genom vilken gasen vid kompressionen rusar in i stiftet för att sedan vid förbränningen åter rusa ut. Det är denna i olika riktningar växelvis gående gasström, som håller spetsarna rena.



*Viking-ITE-tändstift, visande spolöppningen (fig. till vänster) samt (till höger) det mellan tändstiftskroppen och isoleringen belägna »rummet», i vilket gasen rusar in och ut.*

Detta patent har inköpts av firma Lidköpings Vikingsågar, vilken fabrik, såsom redan förut nämnts i annat sammanhang, bedriver en ganska omfattande tillverkning av tändstift. Om konstruktionen håller, vad försöken lovat, skulle vi tro, att omsättningen snart kommer att ökas betydligt, ty vad man eftersträvat under många år är just ett tändstift, som alltid håller sig rent.

Många andra konstruktioner ha för övrigt försökts för att nå samma mål. Man har ju tändstift med spindelelektroden rörlig, så att den kunnat ställas in i olika lägen. Man har vidare gjort tändstift, som kunna rengöras utifrån vid spindelelektrodens kringvridning o. s. v.

I detta sammanhang må nämnas, att Viking-fabriken nu fått en annan ny typ tändstift färdig, med vars utexperimenterade man varit sysselsatt ganska lång tid. Detta tändstift är egentligen avsett för flygmaskiner, vid vilka en så stor kompression råder, att vanligt isoleringsmaterial i regel ganska snart förstöres, och elektroderna lätt råka i olag på grund av det väldiga trycket i cylindrarna. Därför har detta stift försetts med glimmerisolering i stället för den vanliga av ett slags porslin. Av utseendet att dömma är glimmerisoleringt synnerligen homogen, och detta är så mycket mera glädjande, som den använda glimmern är av svenskt ursprung, nämligen från Bohuslän.

## MOTORNYTT

Om de resultat, som nåtts med »flygtändstift», hålla sig i fortsättningen, torde det ej vara uteslutet, att svenska arméns och flottans flygmaskinmotorer hädanefter komma att förses med stift av svensk tillverkning och uteslutande svensk råvara. Även vid dessa tändstift är den »självrensande» principen tillämpade, ehuru öppningen för den in- och utströmmande gasen är ej ens hälften så stor som den, vilken visas på bilden ovan.

# VIKING-ITE

svenskt, självrensande tändstift.  
Tillverkare:

A.-B. Lidköpings Vikingsågar, Lidköping

Försäljes bl. a. av Hugo-Tillquist Maskinagentur, Stockholm.

# VIKING

**VIKING ITE** (Självrensande)      **VIKING RACER STIFT**  
för högkomprimerade motorer.  
(Glimmerisolerade)

© Gamlas Skyltar

## VÄRLDENS BÄSTA



**Roger Warolin**