



*Checker Marathon Taxi Cab 1969*

1. Bygger världens största bilfartyg med otrolig kapacitet
2. Bästa oktobermånaden på tre år för Volvo Cars
3. BYD närmar sig Tesla med stormsteg
4. Tesla Model 2 ska byggas i Berlin
5. Tesla frias från omtalade dödsolyckan i Kina
6. IF Metall ger sig på Tesla Superchargers
7. Då kommer Toyotas elbilar med virtuell växellåda
8. Mercedes-AMG utvecklar elektrisk superbil
9. Skoda Enyaq går en rond mot Tesla
10. Nya Skoda Superb
11. Provkörning av Morgan Plus Six
12. Bilmärket Checker återuppstår
13. Nissan-chefen som flydde i en resväska blir nu vräkt
14. Shamrock var Irlands bildröm som floppade totalt
15. Världskändisarnas favoritbil den lyxiga Facel Vega
16. Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke

## 1. Bygger världens största bilfartyg – otrolig kapacitet

Av Maths Nilsson 3 november 2023, 15:00

Världens största fartyg för biltransporter har beställts av Hyundai Glovis. De beställer nu 12 fartyg som kommer att kunna transportera 10 800 bilar på en enda gång.



Behovet av biltransporter har ökat kraftigt med växande export från Kina. Just nu kommer det rapporter om sex månaders kö för att beställa transport med ett bilfartyg. För bara en vecka sedan meddelade svensk-norska Wallenius-Wilhelmsen att de beställt ett rekordstort fartyg med kapacitet för att frakta 9500 bilar.

Nu meddelar Hyundai Glovis att de beställt ett ännu större bilfartyg. Deras nya fartyg blir störst i världen med en kapacitet på 10 800 bilar ombord. Bygget kommer att göras av ett av koncernens bolag i Sydkorea och fartyget blir färdigt i september 2027. Kostnaden för fartygen ligger på 1,4 miljarder dollar. I dagsläget kan de största bilfartygen svälja 8500 bilar.



### **Maths Nilsson**

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

## 2. Bästa oktobermånaden på tre år för Volvo Cars

Publicerad 2023-11-03 kl 11:59 Text Magnus Kvandal

Försäljningen ökar för fjortonde månaden i rad.



**Volvo Cars** sålde 59 861 bilar under oktober. Det är en ökning med tio procent jämfört med samma månad förra året, och den högsta siffran för perioden på tre år.

Mellan januari och oktober sålde företaget 569 019 bilar, vilket är 18 procent fler jämfört med perioden 2022.

**Laddbara modeller** stod för 36 procent av den globala försäljningen under oktober. Elbilarna utgjorde knappt en femtedel, vilket är en ökning med 29 procent jämfört med förra året.

Märkets mest populära modeller är suvarna XC60 och XC40.

**Läs också:**



**Nyregistreringarna ökar – men elbilsandelen sjunker**

**Mer från vi bilägare:**



**Volvo siktar på lönsamhet före prisdumpningar**



**Toyotas massiva vinst: 44 000 kr per bil**



**Svalt intresse för JAC: "Vi skyndar långsamt"**

**Feber**

### 3. BYD närmar sig Tesla med stormsteg

Av Bobby Green 2023-11-03 kl 17:00

Kan passera försäljningsmässigt i år.



Den kinesiska biltillverkaren BYD släppte denna vecka sina försäljningsciffror och de fortsätter stadigt uppåt och närmar sig Teslas med stormsteg. I oktober sålde man totalt 301.095 bilar och av dessa var 165.505 elbilar och 135.590 var laddhybrider. Företagets elbilsförsäljning har ökat med 60 procent över året och under tredje kvartalet skeppades 432.000 elbilar iväg.

Teslas siffra samma period var 435.000. Så här nära har de båda aldrig varit varandra och det är nog bara en tidsfråga innan BYD passerar.

Tredje kvartalet förra året visade BYD siffrorna 258.610 och Tesla 365.923, så de har tagit ett rejält kliv upp.

För fjärde kvartalet förväntas BYD skeppa runt 490.000 elbilar och motsvarande förväntningar hos Tesla är 475.000. Om detta sker så är det första gången Tesla petas ner från elbilstronen under ett kvartal.

Ser man på hela året väntas dock Tesla ta hem förstaplatsen då totalen sägs uppgå till 1,8 miljoner bilar. För BYD är siffran istället 1,5 miljoner. De flesta av deras försäljningar sker dock i Kina, Tesla säljer över hela världen. Och Teslas bilar är dyrare än de BYD erbjuder.



**Bobby Green**



**Kinesiska biltillverkare kan äga 33 procent av marknaden 2030  
BYD på framfart**



**Kinesiska bilmärket BYD vill krossa de gamla rävarna  
"I believe the time has come for Chinese brands"**



**Tesla ska ha börjat bygga Model Y med BYD-batterier  
Är en del av konstruktionen**



**BYD vill bygga bilfabrik i Europa  
Kanske hamnar i Frankrike, Spanien eller Tyskland**



**BYD:s nya elbil är riktigt billig  
Första ut med nytt batteripack**

**Feber**

## 4. Tesla Model 2 ska byggas i Berlin

Av Roger Åberg 2023-11-04 kl 09:30

**Billigare Tesla byggs i Europa.**



Inte kommande Model 2Foto: Roger Åberg / FireflyAtt det kommer en billigare Tesla vet vi, om den kommer att heta Model 2 är däremot mycket osäkert men vi kallar den för det så länge. Vi vet också att bilen är på gång och att den kommer att byggas i Mexiko, men när den faktiskt kommer att presenteras och levereras är mycket oklart.

I veckan har Elon Musk varit på besök i fabriken utanför Berlin och rapporter från besöket säger att han är mycket nöjd med hur allt fungerar där. Han avslöjade också att den billigare modellen som är på gång kommer att byggas i Berlin, vilket är glädjande nyheter.

Dels är det glädjande för att två fabriker levererar fler bilar än en, men också för att det förhoppningsvis håller nere priset en del i Europa. För en Model X gör kostnaden för skeppningen från Mexiko till Sverige inte så stor skillnad, men för en bil som väntas ligga på runt 25.000 euro gör det skillnad.

När fabriken ska börja bygga bilar och om man kommer att bygga ut fabriken just för detta får vi återkomma till.



**Roger Åberg**



## 5. Tesla frias från omtalade dödsolyckan i Kina

Posted by Kristofer Rask november 3, 2023

Förra året fångades en skenande Tesla på film i kinesiska Guangdong. Den dramatiska videon visade hur en Tesla Model Y i hög fart kör på en väg samtidigt som den försöker undvika andra trafikanter. Det hela slutade dock olyckligt med två döda och flera skadade.



FILM: <https://youtu.be/DtWdE4ua9Q8>

Filmen fick stor spridning i sociala medier, eftersom hela händelsen var så väldokumenterad från övervakningskameror i området. Vem som var skyldig blev ett föremål för en teknisk utredning.

Föraren menade att hans Tesla Model Y skenade okontrollerat medan Tesla alltid hävdar att det inte var något fel på bilen. Nu är utredningen avslutad och Tesla frias från olyckan, [rapporterar Bloomberg](#).

– Ett teknisk undersökningsinstitut uteslöt möjligheten att olyckan orsakades av defekter i styr- eller bromssystemet, enligt rapporten, som citerade ett rättsdokument.



### 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. Strejken: IF Metall ger sig på Tesla Superchargers

Posted by Kristofer Rask november 7, 2023

Idag uttalade sig Tesla för första gången om strejken som IF Metall inlett mot företaget.



Tesla gjorde det klart för sig att man inte har några planer på att teckna ett kollektivavtal. Företaget menar att man idag har **likvärdiga eller bättre avtal utan kollektivavtalet**.

Det fick IF Metall att se rött och snabbt rada upp en ny rad stridsåtgärder mot Tesla. Först kom beskedet att LO-förbundet Fastighets kommer stoppa städningen i fyra av Teslas lokaler. Nu ansluter sig också elektriker anslutna till Elektrikerförbundet.

Det innebär att förbundets medlemmar inte kommer att utföra någon service eller reparationer av elanläggningar vid Teslas 12 verkstäder eller någon av Teslas 213 Superchargerstationer.

”Om något går sönder kommer ingen att laga det”, skriver förbundet.

– Det är självklart för Elektrikerna att stödja IF Metall genom att varsla om sympatiåtgärder för att stödja IF Metalls medlemmar på Tesla och värna om den svenska modellen. Tesla måste acceptera spelreglerna på svensk arbetsmarknad och i Sverige kör vi med kollektivavtal, säger Elektrikernas förhandlingschef Mikael Pettersson.

Sympatistrejken inleder Elektrikerna från och med 17 november 2023 klockan fem på morgonen.

Detta är en åtgärd som kan slå hårt mot alla Sveriges elbilister om laddinfrastrukturen går sönder och Tesla inte kan åtgärda det. Stora delar av Tesla Supercharger-nätverket är idag öppet för alla elbilister oavsett bilmärke och gör det möjligt att köra elbil över hela Sverige.



Kristofer Rask



## 7. Då kommer Toyotas elbilar med virtuell växellåda

Publicerad 2023-11-03

2026 lanserar Toyota en ny generation elbilar. Med det lovas både upp till dubbelt så lång räckvidd som idag tack vare bland annat nya batterier samt mer effektiv tillverkning och kanske lägre priser genom så kallad megagjutning.



Men det är inte allt som Toyota vill kunna erbjuda. Flera gånger under de senaste åren har den japanska tillverkaren antytt att de jobbar på en virtuell växellåda för elbilar. Något som de menar ska öka körkänslan hos eldrivna modeller från Toyota och Lexus.

Från brittiska [Autocar](#) kommer nu mer konkreta uppgifter kring tekniken, som ska ha varit under utveckling i tre års tid. Några olika växlar som hos dagens Porsche Taycan handlar det inte om. De olika växlingsstegen är programmerade med digital mjukvara, men det kommer finnas en kopplingspedal och så klart en växelspak eller paddlar på ratten.

Även en mätare för varvtal och ett syntetiskt motorljud ska vara en del av paketet. Allt för att simulera upplevelsen från en manuellt växlad fossilbil. Det innebär också att bilen accelererar olika beroende på vilken växel du kör på.

Om det är något som ska erbjudas hos alla Toyotas framtida elbilar är oklart. Mest troligt är att det kommer finnas som tillval i sportigare modeller och då kanske främst från Lexus.



Carl Undéhn

## 8. Mercedes-AMG utvecklar elektrisk superbil

Publicerat av Maths Nilsson 2 november 2023, 14:33

**Mercedes-AMG har börjat utvecklingen av den första renodlade elektriska sportbilen. Bilen kommer 2025 och får minst 1000 hästkrafter.**



Elektrifieringen har förflyttat gränserna för fartresurser, åtminstone när det gäller körning rakt fram. Mercedes har än så länge endast släppt AMG-versioner av sina familjebilar. Men om ett par år kommer den första renodlade sportbilen med AMG-märke, uppger Autocar.

AMG:s elbil byggs på en helt ny arkitektur som heter AMG.EA. Plattformen är specialutvecklad för låga sportbilar. Elmotorerna kommer att levereras av brittiska Yasa som köptes av Mercedes år 2021. Motorerna är extremt lätta i förhållande till effekten. Enligt Autocar ska två motorer som tillsammans väger 48 kg kunna lämna 1000 hästkrafter. Med fyra motorer blir effekten det dubbla.

– Vi ville ha en låg bil med bra hållning och bra funktionalitet med fyra dörrar. AMG.EA-plattformen tillåter detta. Vi gjorde många proportionella modeller för att få rätt form. Ytan är superslät – det finns inga överflödiga funktionslinjer alls. Du kommer att märka element från Vision EQXX. Aerodynamik på en bil som denna är mycket viktig, både minskning av luftmotstånd och nedåtkraft. Aktiv aerodynamik kommer att finnas på produktionsbilen. Vi har många olika idéer, säger xxx till Autocar.



**Maths Nilsson**



## 9. Skoda Enyaq går en rond mot Tesla

Uppdaterad: 03 nov. 2023

Publicerad: 03 nov. 2023

**Skoda ger inte Tesla en lugn stund. Nu kommer en uppdaterad version av storslagen Enyaq som direkt skitar in sig på Tesla Model Y.**



*Med uppdaterad mjukvara och längre räckvidd hoppas Skoda knapra in på Tesla Model Y:s försäljningsförsprång.*

Det var ett tag som **Ingemar Stenmark** faktiskt var helt outstanding. Det var som att det liksom inte fanns någon tvåa eller trea i backarna efter hans framfart. Trillade han inte så vann hann. Så överlägsen var denne slalomgigant.

**Tesla Model Y** har varit lite som Stenmark i sin kategori.

Den har legat etta på elbilstoppen länge, utan att direkt vara hotad av de som legat närmast under.

Men, som det ofta blir för en överlägsen ledare, konkurrenterna närmar sig så småningom. Det är ju alltid lättare att jaga än att behålla försprånget.

Till slut var konkurrenterna i kapp Stenmark och snart hoppas Skoda komma i kapp Teslas Model Y med sin uppdaterade variant av Skoda Enyaq.



### Flertal uppdateringar

Enyaq har redan uppdaterats ett antal gånger sedan den släpptes på marknaden 2020, och nu är det dags igen, [skriver företaget i ett pressmeddelande](#).

Den nya versionen heter Enyaq Solid Edition och kommer bland annat ha uppdaterad räckvidd. Den tvåhjulsdreven Enyaq kommer få en räckvidd på 56 mil medan den fyrehjulsdreven når 53,1 mil.

### Bättre laddeffekt

Skoda har också arbetat vidare med snabbbladdningseffekten som på nya Enyaq är förbättrad upp till 175 kW. På de lite mer utrustade modellerna kan du också ladda upp batteriet i förväg för att få en snabbare laddning.

Priset på nya Enyaq startar på 559 000 kronor och klättrar sedan uppåt med bland annat fyrehjulsdriften som kostar 40 000 kronor extra.

Läs också:

[Med Skoda på hal is i Norrland](#)

[Om historien bakom Skodas logotype](#)



**Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



## 10. Nya Skoda Superb – första bilderna släppta

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-11-03

Uppdaterad 2023-11-03

Den fjärde generationens Skoda Superb kommer som bensin, diesel och laddhybrid och blir bekvämare. Laddhybriden kommer 10 mil på el.



*Halvkombi eller kombi ... det är frågan.*

**Även om Skoda Superb alltid** har varit känt för generösa utrymmen har den fjärde generationen vuxit på flera led. Kombi har blivit 40 mm längre och mättar 4 902 mm. Halvkombi har vuxit ännu mer – hela 43 mm, till 4 912 mm. Detta gör att lastutrymmet vuxit till 690 liter (+ 30) respektive 645 liter (+ 20).

Höjden har ökat till 1 482 mm (+ 5) respektive 1 481 mm (+ 12). Det ger att takhöjden inuti ökat mellan 6 och 11 mm.

Bredden har faktiskt minskat med 15 mm för båda versionerna till 1 849 mm. Axelavståndet är oförändrat.

**Superb och nya Volkswagen Passat är utvecklade** tillsammans av Skoda och kommer att tillverkas i samma fabrik i Tjeckien. Det innebär bland annat att de kommer att dela motorer.

Nya Skoda Superb kommer som bensin, diesel och laddhybrid. Den lilla bensinmotorn på 1,5-liter och 150 hk får mildhybridteknik för att spara på dropparna.



*Kombin rymmer 690 liter med alla säten uppfällda och med hela baksätet nedfällt ryms drygt två kubikmeter last.*

**Laddhybriden använder samma** bensinmotor (föregångaren har en äldre 1,4-litersmotor), men i stället för mildhybridteknik finns ett rejält batteri på 25,7 kWh. Hur stark elmotorn är anger inte Skoda, men den sammanlagda systemeffekten är 204 hästkrafter. Räckvidden på el ska vara över 10 mil. Det går att ladda hemma med 11 kW och vid snabbladdare med 50 kW.

Bensin- och dieselmodellerna får 7-stegad DSG-automatväxellåda medan laddhybriden får en 6-stegad. Det erbjuds inga manuellt växlade versioner. Fyrhjulsdrift erbjuds både med bensin- och diesel, men inte för laddhybriden.

**Gemensamt för Superb och Passat** är och de nya adaptiva stötdämparna DCC Pro som reagerar snabbare och har större inställningsmöjligheter än tidigare version tack vare två-ventilsteknik.

Bensin	Effekt hästkrafter	Växellåda
1.5 TSI mHEV	150	7-stegad DSG
2.0 TSI	204	7-stegad DSG
2.0 TSI 4x4	265	7-stegad DSG
Diesel		
2.0 TDI	150	7-stegad DSG
2.0 TDI 4x4	193	7-stegad DSG
Laddhybrid		
1.5 TSI iV	204	6-stegad DSG



*Kombin blir storsäljaren, men det finns även en halvkombi.*

**Interiören domineras av en stor infotainmentskärm**, den större versionen är 13 tum. Skoda utlovar att det finns fysiska knappar för att styra infotainmentsystemet. Växelväljaren har flyttats till styrstången.

Förarassistans-systemen utökas med Turn Assist som ska varna för mötande trafik om man svänger in på en gata och Crossroad Assist som ska minska kollisionrisken i korsningar. Skoda har också vidareutvecklat Front Assist-systemet så att det bättre skyddar fotgängare. Antalet krockkuddar har utökats till tio.





*Växelväljare på rattstängan, fysiska rattar på mittkonsollen och stor infotaimentskärm är några av nyheterna.*



## Teknikens Värld

### 11. Provkörning av Morgan Plus Six

Publicerad: 05 nov 2023, kl 07:24

AI-verktygen tar över världen, Elon Musk ska landa på Mars, all världens information finns några musklick bort. Men så plötsligt, en bil som bryter mot tidsandan. Ett hopp såsådär 80 år tillbaka i tiden... eller är den det?



Säga vad man vill om Storbritannien, men det är ett land som håller på sina traditioner. I domstolarna sitter domarna ännu med peruker, i parlamentet huserar ännu lordarna i överhuset. Och hos en liten biltillverkare i Malvern i Worcestershire tillverkas bilar på samma sätt som de alltid tillverkats. Ända sedan 1910. Året då Henry Frederick Stanley **Morgan** grundade sin lilla bilfabrik.

Men det är ändå en sanning med modifikation. Formarna till skärmarna må vara samma alltsedan 1940-talet, och konstruktionen innehåller ännu askträ, så som den alltid gjort. Men samtidigt är också allting nytt. Sedan 2019 heter Morgans huvudägare Investindustrial, och är baserade i Italien. Samma år presenterades bilen vi nu har chansen att köra – Plus Six. Namnet ska skrivas just så, med bokstäver. Även det ett tecken på den moderna tiden. Den tidigare ramkonstruktionen är ersatt av en **självbärande aluminium-monocoque**, och hjulupphängningen är av modern individuell typ – runt om. Sliding pillars, no more. Motorn, ja, hela drivlinan, är hämtad från **BMW:s** lagerhyllor, och delas även med bland annat **Toyota Supra**. Och nytt för just i år har även en lång rad av den moderna tidens utrustning hittat in under skalet. Antispinn- och antisladdsystem, och krockkuddar. Vän av ordning noterar måhända att just krockkuddar funnits i en tidigare Morgan, när den vindögda **Aero 8** skulle typas in till USA. Det var dock en historisk parentes. Men även denna gång hägrar det stora landet i väster, när den brittiska hemmamarknaden brottas med ekonomiska svårigheter.



Väl på plats i sittbrunnen fortsätter den annorlunda upplevelsen. Utrymmet smalnar av från sidorna framåt, och följer karossformen. Vänsterfoten får inte riktigt plats bredvid de två pedalerna. Den upprätta vindrutan pryds av tre kromade torkare, och, ska det visa sig, gör inte heller så mycket för att stänga ute de omgivande sädesfälten. Framför rutan sträcker den välvda motorhuven (eller huvarna – de är två) ut sig. Att riktigt ha pejl på var bilen tar slut är svårt, och proportionerna ger en upplevelse man sällan har i dagens bilar. Man liksom svänger hela bilen framför sig, som att man kör omkring i Janne Långbens sko.

Även bakåt är sikten begränsad. Backspeglarna är mest prydnadsobjekt, som ger ett högst begränsat siktfält. Dessutom vibrerar de med bilens rörelser. Vägytan fortplantas otroligt direkt i bilen. Körningen är en väldigt närvarande upplevelse. Och även om det går att pressa en Morgan Plus Six på bana – vilket vi gjorde med just denna bil i [Bankalaset](#) tidigare i år – så är det så här, på en smal böljande landsväg en sommarkväll, som den gör sig allra bäst. Fartupplevelsen ges ändå av hur nära naturen, och vägbanan, man är. Allt detta är precis så som det ska vara. Det ingår i konceptet Morgan. Och har gjort så sedan länge. Men i upplevelsen finns även, precis som i bilens uppbyggnad och i företagets ägar- och ledarskap, påfallande nymodigheter. Saker som man medvetet och omedvetet snappar upp. Som när en modern bil råkar synas i bakgrunden i en film som ska utspela sig på 1920-talet. En anakronism. Och ibland mycket mer uppenbart än så när man sitter bakom ratten.

De 200 anställda hos företaget sätter samman runt 800 bilar per år. Till Sverige hittar ett 20-tal årligen, samtidigt som ytterst få faller ur registret. Med knappa tusentalet registrerade Morgan tillhör vi faktiskt bland de större marknaderna, sett till vår befolkning. Tillammans med, otippat nog, Malaysia. Mats Johansson vid svenska generalagenten British Auto, i Stenkullen utanför Göteborg, berättar att det händer att Morgans vd Massimo Fumarola – ja, han är också italienare – ringer och pratar ett tag. Undrar vad vi nordbor önskar oss dessa dagar där det ändå inte går att sälja något till brittena. De brukar förresten också vara ännu lite mer bakåtsträvande, de brittiska återförsäljarna. Kanske beror samspråkandet också på att de – generalagenten och vd:n – är ungefär jämgamla i bolaget.

British Auto blev svensk Morgan-agent så sent som till förra året. Samma år blev även Fumarola vd. Ja, ni hör. Allt är nytt. Men samtidigt lika småskaligt som vanligt. Och Morganfamiljen äger ännu en minoritetsandel, för att kunna säkerställa någon slags kontinuitet.



Åter till själva bilen, Plus Six. Nog är det en annorlunda upplevelse man bjuds på, redan från start. Undertecknad, sommarkvällen till ära klädd som sig bör – i tweed, behöver sträcka ut benet för att klättra in över de breda trösklarna. Den små dörrarna må förenkla insteget en aning, men ger ändå ett ytterst begränsat skydd mot omgivningen, en dryg tvärhand höga som de är. De hade absolut gått att kliva över. Helt platta är de också, och känslan av en småskalig brittisk biltillverkare finns definitivt där. De är inte helt olika något som skulle kunna byggts till ett sånt där hemmabyggt rundturståg som finns i vissa svenska sommarstäder.

Ratten i sig verkar komma från en lagerhylla av standardkomponenter, men är i sin runda form ändå rätt passande till bilen. Men känns inte spakarna för blinkers och torkare väldigt bekanta? Och rätt plastiga också? Jag frågar Mats Johansson, som dröjer på svaret. Han vet det förstås, men vågar inte avslöja. Spakarna, ja, hela rattkolumnen inklusive växel-paddlar, är hämtad från Peugeot/Citroën. (Man kan förledas att tänka att Morgans namn för sin nya bottenplatta – CX – även är en liten hommage till den franska komponentkällan, och den historiska Citroënmodellen med samma namn.) Ovan ratten är de analoga mätarna ackompanjerade av en 4,3-tumsskärm, som också för året fått bättre kontrast och skarpare grafik. Visst, fortfarande långt ifrån [Teslas](#) enorma mittkonsolsskärmar, men ändå en air av den samtida som andra delar av bilen så aktivt försöker distansera sig från. Allra mest påtaglig är dock kanske växellådan. Inte nog med att Plus Six endast, ja, endast, erbjuds med automatlåda. Växelväljaren är också skulpterad i kromplast och ser malplace-rad ut. Men så är den förstås också, likt hela drivlinan, hämtad från BMW. Från den nu ut-gående [5-serien](#), närmare bestämt.





Kort sagt så lyser den moderna tiden igenom. Även en sådan detalj som nyckeln, som har (en separat klump för) fjärrlås. Själva startproceduren är förresten lite omständlig, med att man först vrider nyckeln och sedan trycker på startknappen mitt på panelen. En knapp som också känns modern, även om den ser klassiskt rund och 'rätt' ut. Hela instrumentpanelen är förresten nydesignad för året, och känslan i sittbrunnen är kanske mest så som mer exklusiva båtar är tillverkade. Även exteriört finns det exempel där det moderna fått en viss överhand. Fälgarna är helt moderna, exempelvis, och strålkastarna är – även om de bor i runda insatser – försedda med fullt samtida lysdiodsinslag.

Inom bilvärlden finns begreppet 'resto-mod'. Att man tar en äldre modells kaross och bygger om helheten, från chassi till utrustning, till en modern standard. Mest känd i den världen är kanske kaliforniska **Singer**, som framgångsrikt gjort sig ett namn genom att låta klassiska **Porsche 911** genomgå nämnda behandling. Till dyra prislappar, men hög vill-hafaktor. Känslan som landar efter bekantskapen med Morgan Plus Six är att den tillhör samma kategori. Alltsedan den moderna tiden gjorde sitt intåg i Malvern 2019 är Morgan lite av en 'resto-mod'. Av sig själv. Kanske behövdes det för att fortsätta vara relevant. Samtidigt är bilen otroligt lättkörd, vilket kanske inte är så konstigt när hela drivlinan kommer från BMW. Och kanske har dagens Morgan blivit lite samma karaktär som undertecknad anammat just denna kväll. Med tweedkavaj och väst, men med en smartwatch kring handleden och en iPhone i fickan.

Vi parkerar och daggen börjar sänka sig. Jag tar av mig kavajen, och inser att jag nog trots allt inte är en Morgan-person för mer än en kväll. Men jag har all förståelse för dig som är. Det är en speciell upplevelse, och trots den moderniserade känslan är en Morgan alltjämt i sin helhetsupplevelse en bil från en annan tid – en anakronism – i dagens likriktade samhälle. Må det så förbli.



## MORGAN PLUS SIX

**Pris:** Från 1 200 000 kronor.

**Motor:** Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 11,0:1. Borrning/slag 82,0/94,6, cylindervolym 2 998 cm<sup>3</sup>. Max effekt 340 hk (250 kW) vid 5 000–6 500 r/min, max vridmoment 500 Nm vid 1 600–4 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

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

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

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum. Däck 235/35 R19.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 252, längd 391, bredd 175, höjd 128, spårvidd f/b 149/149. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 185, maxlast 265, max släpvagnsvikt 0. Tank 46. Bagagevolym (VDA-liter) 102 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 4,2 s, toppfart 267 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,77 l/mil. CO<sub>2</sub> 175 g/km.

**Garantier:** Nybil 1 år/2 000 mil.

**Skatt:** 12 310 kronor per år de första tre åren, därefter 1 768 kronor per år.



Erik Andrén



## Teknikens Värld

### 12. Bilmärket Checker återuppstår

PUBLICERAD 31 JAN 2017, KL 13:04

Checker Motors Corporation var en amerikansk biltillverkare i 60 år, en av de mer kända tack vare alla taxibilar i USA som bar på företagets emblem. Nu återuppstår märket.



Ingen kan ha undgått USA:s mest kända taxibilar av märket Checker, mest kända i gult med schackrutigt mönster på sidorna och på taket men som även fanns i andra färger. De rullar på sina håll än i dag och då framför allt modellen Marathon som var märkets sista innan bilproduktionen lades ned 1982. Företaget grundades 1922 i Michigan, närmare bestämt i Kalamazoo som ligger nästan exakt mittemellan Chicago och Detroit, av Morris Markin när det lilla, privata taxibolaget Checker Taxi slogs ihop med en karosffirma som ägdes av just Morris Markin.

Checkers företagsidé var att bygga praktiska, ekonomiska och framför allt hållbara bilar till det amerikanska folket. Att bilarna var hållbara råder det ingen tvekan om med tanke på mängden taxibilar som rullade år efter år. Ta en titt på annonsen här intill så får vi svart på vitt vad Checker ville lyfta fram för kunderna.

Men allting har ett slut, så även för Checker som 1982 tillverkade sin sista bil, en Marathon A11 (A11 stod för taxibil, A12 för vanlig personbil) i gräddvitt och grönt som numera står utställd på ett museum i hemstaden Kalamazoo. När Marathon lanserades 1960 hette de båda chassityperna A9 och A10 där A9 stod för taxibilar och A10 för personbilar.

Företaget levde dock vidare som underleverantör till framför allt General Motors genom att tillverka bland annat karosdelar. Finanskrisen som slog till i framför allt USA 2007 och 2008 slog hårt mot biltillverkarna, inte minst GM som beställde allt färre delar från Checker vars verksamhet blev allt mindre. I början av 2009 lämnade de in en ansökan om konkurs och januari 2010 upphörde företaget att existera.



Men som med så många andra gamla bilmärken är nu även Checker på väg att återuppstå. Enligt den nya ledningen ska de komma igång med biltillverkning igen och det redan under 2018. Tre modeller har de för avsikt att börja med – en sportpickup-crossover (märkligen benämning), en sedanpickup och en sexdörrars sedan för tolv passagerare, med andra ord en limousin. Alla kommer att påminna om Marathon A12.

– Vår utmaning är att ta en erkänd form och med hjälp av komponenter från lagerhyllan montera en färdig bil. Vi kanske inte har arvet från ursprungliga Checker, men DNA:t vi bygger vidare på här ger oss en stark framtid, säger nya Checkers chef Steve Contarino.

Checkers nya bilar, som vi ser i form av illustrationer här, ska byggas på en stålram och motorerna hämtas från GM och deras LS-serie, det vill säga V8-motorer. Även dieselmotorer ska erbjudas. Genom att bygga replikor i små volymer samt genom att använda motorer som redan är godkända av EPA kommer företaget undan billigt, bland annat genom att slippa krocktesta bilarna.

Bilarna kommer att vara utrustade med skivbromsar runt om och kuggstångsstyrning men också med nymodigheter som exempelvis LED-ljus.

Företagets mål är att kunna anställa mellan 50 och 100 personer som ska bygga bilarna för hand. Priset för en bil beräknas landa på mellan 400 000 och 500 000 kronor.



**Mattias Rabe**

### 13. Nissan-chef flydde i resväska – nu blir han vräkt

Publicerad av Maths Nilsson 6 november 2023 kl 06:55

Han flydde från Japan gömd i en resväska med en privatjet. I fyra år har Nissan-chefen Carlos Ghosn varit på flykt undan rättvisan i Libanon. Men nu har Ghosn blivit vräkt från sitt lyxhem värt 200 miljoner kronor.



Nissan-chefen Carlos Ghosn flydde undan rättvisan gömd i en resväska på ett privatplan. Ghosn var uppburen och hyllad chef för Nissan och Renault och en titan inom bilindustrin. Men 2018 greps han i Japan och anklagades för ekonomisk brottslighet. Han anklagades för att ha skott sig på Nissans bekostnad och förskingrat pengar. Enligt Ghosn var allt en komplot för att förhindra en fusion med Renault.

Carlos Ghosn hamnade i husarrest, men 2019 lyckades han fly gömd i en resväska ombord på ett privatjet. Planet landade i hans tidigare hemland Libanon, där Carlos Ghosn bott sedan dess, på flykt från lagens långa arm. Nu har det blivit nya problem och Carlos Ghosn och hans hustru riskerar att bli vräkta.

De måste utrymma sitt residens i den exklusiva stadsdelen Ashrafieh i Beirut, enligt ett domstolsbeslut. Carlos Ghosns nya hem har rosa väggar och är värt över 200 miljoner kronor. Huset ägs av företaget värdepappersföretaget Phoinos Investment, uppger AFP:s källor.

Carlos Ghosn har uppgett att företaget är kopplat till Nissan och att de ska ha köpt bostaden för att han skulle bo där. Men de som äger huset är av en helt annan mening och anklagar Carlos Ghosn för intrång. De har vänt sig till domstol för att återta egendomen och ogiltigförklara "den rättsliga grunden" för hans boende. En libanesisk domare har nu beslutat att han ska vräkas.



**Maths Nilsson**

## 14. Shamrock var Irlands bildröm – som floppade totalt

Publicerad 2023-11-05 kl 6:30

Text Calle Carlquist

### BACKSPEGELN

Irländska Shamrock blev inte riktigt den succé som bilens skapare, William Curtis, hoppades på.



**Lyss gott folk** till balladen om bilen som skulle få fart på republiken Irlands ekonomi och göra succé i bilens förlovade land USA.

DeLorean? Nix, den byggdes ju på Nordirland och det här gäller Irland som knappast är känt för någon bilproduktion alls, trots att Ford och Volkswagen haft fabriker här. Den första VW Typ 1 som byggdes utanför Tyskland kom faktiskt till i en fabrik i Irlands huvudstad Dublin.

**Sagan om Shamrock** (treklövern) och dess skapare William Curtis börjar med att amerikanen 25 år gammal återvänder till sina förfäders ö i mitten av 1950-talet. Han noterar skillnaden i välstånd mellan länderna och får en idé: Varför inte bygga en bilfabrik som ger folk jobb och inkomst här och amerikanerna en häftig pjäs att ratta över there?

Tillsammans med en kompanjon grundas Shamrock Motors Ltd och fabriksmark köps i Castleblayney i grevskapet Monaghan vid gränsen till Nordirland.



**Återstår att skapa** själva bilen, ett uppdrag som går till en Alvin "Spike" Rhiando, en itali-enare som ska ha kört speedway och racing. Eller om han är amerikan. Eller kanadensare. Om han nu inte är från London, rent av. Ingen tycks veta.

Rhiando skapar hur som helst en öppen bil med uttalat amerikanska linjer, fenor där bak och avtagbar hardtop. När den sitter på ser bilen ut som en fransk nunna iklädd sin cor-nette, det veckade vita huvuddoket.

**Shamrock saknar** sidorutor och skapelsen är inte mindre än 518 centimeter lång. Karos-sen består av glasfiber, framtidsmaterialet. Allt väl så långt, men undertill befinner sig tek-nik och chassi från en betydligt mindre bil, Austin A55. Det gör axelavståndet löjeväckande kort och överhängen löjeväckande långa.

Den fyrcylindriga stötstångsmotorn på blott 1,5 liter ger ynkliga 55 hk. Jämförelsen med den tänkta konkurrenten Ford Thunderbird haltar betänkligt från start. Än mer haltar bilen om den får punktering, ty det bakre hjulhuset är så ritat att bakhjulen inte kan demonteras med mindre än att bilen hissas upp och bakaxeln sänks ned.

**Curtis plan** att bygga 3 000 bilar 1959 och därefter 10 000 per år stupar magnifikt. Siff-rorna varierar men det blir 15–20 exemplar av Shamrock innan produktionen upphör och fabriken slår igen. Enligt legenden körs överblivna karosser och delar ut med båt till mitten av närbelägna Lough Muckno och sänks i dess mörka vatten, never more to be seen.

Åtta Shamrock återstår i dag för världen att njuta av, alla oskuldsfullt snövita utom en bil som en entusiastisk amerikan gärna visar upp varje år på Saint Patrick's Day den 17 mars. Den är grön, förstås.



Calle Carlquist



*En avtagbar hardtop gav ett visst skydd mot solen,  
men bristen på sidoglas innebar lite skydd mot vind och regn.*





## 15. Världskändisarnas favoritbil - lyxiga Facel Vega

Uppdaterad 04 nov. 2023 Publicerad 04 nov. 2023

Europas bilhistoria är fantastisk. Det är många tillverkare som varit med och format Europas bilkultur men som på grund av olika omständigheter inte finns kvar längre. Vi tar oss en titt på den franska juvelen Facel.



*I början av 60-talet var det Facel Vega som stod högst upp på världskändisarnas önskelista. Kanske 60-talets vackraste coupé.*

Vårt första nedslag i denna artikelserie gör vi i Frankrike. Där har vi främst relation med Renault, Peugeot och Citroën. Men det finns så många fler som fallit i glömska, exempelvis Simca, Panhard och Talbot.

De har alla präglat Europas bilindustri på olika sätt på och spelat en avgörande roll i utvecklingen av fransk bilkultur.

### **Facel – En skattkammare av proveniens, lyx och exklusivitet**

I skuggan av dessa mer kända tillverkare finns en annan fransk biltillverkare som bär på en skattkammare av design, lyx och exklusivitet – Facel Vega

### **Världskändisarna älskade Facel**

Facel Vega var kända för sin design, exklusivitet och saftiga prislapp. Kanske just därför har vi inte sett så många på de svenska vägarna.

Men på Rivieran under 50- och 60-talet kunde man hitta dom. Facel med modellen Facel Vega II var en av dåtiden vackraste bilar.

Designen och den exklusiva inredningen tillsammans med topp-prestanda från en V8 på 350-390 hästkrafter lockade flera av världens celebriteter.



*En riktig läckerbit. En Facel Vega från 1955.*

*Lägg därtill att det var en riktigt snabb coupé med en V8 från Chrysler under huven.*

### Bara kända ägare gav exklusiv status

**Pablo Picasso.** En av de mest hyllade konstnärerna i modern tid ägde en Facel Vega. **Ringo Starr** från Beatles, uppskattade även han den tidlösa designen.

Även kungligheter föll för Facel Vegas charm. Storbritanniens **drottning Elizabeth** och självklart även **Prinsessan av Monaco** körde Facel Vega vilket förstärkte märket som statussymbol.

Annars var det välbeställda kändisar som exempelvis **Joan Collins, Tony Curtis, Christian Dior, Joan Fontaine, Ava Gardner** (som hade tre stycken) **Herbert von Karajan** och **Danny Kaye** som ägde en Facel Vega.



*Facel Vega II från 1963. Av många ansedd som den vackraste bil som Frankrike producerat. Här på en utställning i Hampton Court Concourse 2020.*



*På 60-talet fick Facel Vega II rakare och med tidsenliga linjer.  
Kanske 60-talets vackraste coupé.*

### **Tre gånger så dyr som en Jaguar E-type**

Facel II var inget för normalt tjocka plånböcker. Det krävdes ännu mer.

Den var mycket dyr, betydligt dyrare än exempelvis en Aston Martin DB4 och nästan tre gånger så dyr som en Jaguar E-type.

Men hur började allt och vad hände med vackra Facel?



*Med dessa former är det lätt att förstå den uppståndelse modellen fick.*



*Det är nästan svårt att värja sig mot den vackra och exklusiva inredningen i en Facel. Det är lätt att förstå att många celebriteter uppskattade känslan att sitta bakom ratten här.*

### **En akronym blev Facel**

Facel, förkortning för "Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loir," föddes ur visionen hos en entreprenör och ingenjör vid namn **Jean Daninos (1906-2001)**.

Han fick efter ingenjör- och designutbildning anställning hos Citroen men startade sin egen verksamhet precis vid andra världskrigets utbrott 1939.

De producerades främst metalledar för flygplan. Efter kriget blev Facel underleverantör till fordonsindustrin där de designade och tillverkade karosser åt bl.a Simca, Ford och Bentley.

Men Jean Daninos hade större drömmar. Med sin bakgrund och designkompetens, såg han möjligheten att skapa ett eget extraordinärt bilvarumärke.

### **1954 slog Facel Vega ner som en bomb**

Året 1954 avtäckte Jean Daninos sin första egna lyxbil, Facel Vega. En modell som tog all uppmärksamhet på mässan 1954 och därefter snabbt etablerade sig som en symbol för prestanda och exklusivitet.

Facel Vega var en relativt lätt konstruktion som utrustades med amerikanska V8-motorer från i huvudsak Chrysler. Med 350 hk var det den lyxbil som hade bäst prestanda under i sin tidsepok.

De hade också en osviklig stil och design som få andra tillverkare kunde konkurrera med. Här möttes fransk elegans och amerikansk kraft i en harmoni som gjorde Facel Vega till en 50-talsikon.



*Här är den prototyp som presenterades 1954.*

### **Utveckling**

Facel Vega fortsatte att utvecklas. Den modellmodell som gjort störst avtryck i bilhistorien var Facel II, som gjorde sin entré 1961.

Den nya modellen var utrustad med en 6,3-liters V8-motor på nästan 400 hk. Det gav den vackra coupén en topphastighet på omkring 200 km/h.

Facel II var lika lyxig som komfortabel. Kombination av prestanda ifrån den ännu kraftigare motorn från Chrysler och bekvämlighet bidrog till att göra modellen till en av de mest attraktiva lyxbilarna i sin era.

### **Men vad hände med Facel?**

Precis när Facel verkade vara på väg mot sin glansperiod, stötte de på ekonomiska utmaningar.

Trots att de byggde en av dåtidens mest attraktiva bilar med en riktigt saftiga prislapp så lyckades inte Facel tjäna pengar på bilen.

Det som höll det egna bilmärket under armarna var den övriga legoproduktionen till andra bilmärken.

Man försökte sig på en mindre lättare modell med ett mer tillgängligt pris, den lilla Facellia med en egenbyggd 4-cylindrig motor.

En motor som gav dem stora problem och som bidrog till ännu mer till deras redan utsatta ekonomi.

De vände sig då till Volvo 1963 för att starta ett samarbete kring den tillförlitliga B18 motorn och växellådan från P1800.

Men det räckte inte hela vägen. 1964 togs beslutet att lägga ner den egna biltillverkningen.



*Förutom snygg exteriör design så var den exklusiva inredningen i toppklass. Här satsade Facel mycket på att konkurrera med framför allt Aston Martin och Bentley som var den främsta konkurrenten om de välbeställda köparna.*

### **Arvet från Facel**

Facels eftermäle inom bilvärlden är dock starkt. Deras bilar är nu sällsynta samlarobjekt och uppskattas av entusiaster över hela världen.

Är du sugen så kostar bilarna ännu mer idag än vad de gjorde som nya. Hittar man bra exemplar ligger de från 800 000 kronor upp till runt tre miljoner kronor.

Kombinationen av exklusiv fransk design och amerikansk kraft har lämnat ett varaktigt intryck på bilhistorien.



*På designen av Jean Daninos ser man tydliga influenser från Mercedes sportcoupeér från samma tidsera. De höga flyglarna och stående strålkastare. Men de bakre flyglarna med blinkers integrerat på toppen av flygeln blev ett unikt signum för tiden.*



*Två st Facel Vega Excellence. Facels fyradörrars exklusiva sedan från sent 50-tal. Den främre är den senare modellen medans den bakre är den äldre med skarpare fenorna på bakflyglarna.*



*Faceillia Cabriolet från 1961. Det finns faktiskt några som rullar i Europa med tillförlitliga B18 från Hisingen under motorhuven.*



**Mikael Gullström**  
Chefredaktör och ansvarig utgivare.

## Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke.

Namnet Ceirano har god klang i Italien, allt sedan den tid, då italienarna på allvar började att deltaga i tävlingar och själva fingo till stånd en tävling, som nog med rätta ansågs som en av de svåraste som avhållits i något land. Redan år 1908 var Jean Ceirano bland de främsta i Targa Florio-loppet, och senare lyckades han att vid flera svåra tävlingar hemföra segern. Men Ceirano var icke blott en skicklig förare utan även en god konstruktör, och år 1919 bildade han ett bolag för att tillverka vagnar, som buro hans namn.

Hans vagnar äro numera representerade i Sverige, och på grund av ett elegant utseende, en ekonomisk motor och goda egenskaper på vägen har märket redan fått en för våra förhållanden och vagnens pris god omsättning.

Den vagn, som den svenske representanten avser att konsentrera sig på, benämnes typ S 150 och har en 4-cylindrig motor med cylinderdimensionerna 65X110 mm, vilket ger en cylindervolym av i det allra närmaste 1½ liter. Ventilerna äro hängande, och varvtalet 3 200, varför en effekt av ungefär 35 hkr kan utvecklas. Kolvarna äro av en speciell aluminiumlegering, som gör den både lätta och slitstarka. I kolvmaterialet finner man delvis förklaringen både till den höga effekten och varvtalet. Motorn kan sägas vara en typisk italienare med rena, fina linjer och stor kompakt-het. Härtill bidrar att tändapparaten är sammanbyggd med generatoren, varför man i stället för tre elektriska aggregat får två. Den elektriska utrustningen är genomgående av boschfabrikat, vilket ju visar, att fabrikanten icke ser på utrustningsdetaljernas pris utan har kvaliteten för ögonen. Även förgasaren är en kvalitetsvara; den är nämligen av Zenith-fabrikat. Smörjningen av alla mera påfrestade lager sker medelst tryck, och den pump, som för oljan — i första hand genom den urborrade vevaxeln — till de olika ställena, är av kugghjulstyp. Kylvattnet bringas i cirkulation genom en centrifugalpump.

Kopplingen är av lamelltyp med ett antal lameller, och växellådan, som är sammanbyggd med motorn, har fyra hastigheter för gång framåt jämte backgång. Växelspaken ligger i vagnens mitt, och växlarerna låta införa sig utan det minsta buller. Kraftöverföringen är den vanliga, d. v. s. med kardan. Bromsarna äro alla anbragta på hjulen. Pedalen påverkar 4-hjulssystemet medan spaken verkar på bromsar å bakhjulen, Hjulen äro av Rudge Withworth typ. Dimensionerna äro 760X90 mm, men på dessa kunna olika ringar monteras, bl. a. ballongringar på 730X130 mm.

Hjulbasen är icke mindre än 2 600 mm, och spårvidden är 1 300 mm. Vagnens tyngdpunkt ligger mycket lågt, en sak, som gör sig särskilt märkbar vid körning i svängar, då den ligger anmärkningsvärt stadigt på vägen. Överkanten på det täckta karosseriet befinner sig endast något mer än 1 600 mm över marken, och detta har till en del sin förklaring därav, att kardanaxeln delvis är inbyggd i karosseriet. Fjädrarna äro långa, och dessutom finnas stötdämpare av speciell konstruktion vid alla fyra hjulen, vilka ger vagnen en mjuk gång även på dåliga vägar. Vid en företagen

provtur kördes på de sämsta tänkbara vägar med djupa hål i vägbanan, men vagnen gick i alla fall utan nämnvärda skakningar.

Karosseriarbetet är väl utfört, särskilt de täckta vagnarna ge ett elegant intryck. Tack vare en del träinlägg blir inredningen särskilt tilltalande, och man ser, att det är personer med god smak, som komponerat karosseriet.

Det har redan ovan antytts, att Ceirano är en ekonomisk vagn, och det är ju icke så mycket att undra över, då man betänker, att motorn icke är på mer än 1½ liter eller ungefär hälften av volymen på en genomsnittsamERICAN. Vikten är också låg. Det kompletta chassiet väger sålunda ej mer än 750 kg. Bensinåtgången håller sig också vid gott väglag nere i ungefär 0,7 liter per mil, och då bensintanken rymmer icke mindre än 40 liter kunna sålunda verkliga långfärder företagas, utan att bensinpåfyllningen behöver ske.

*J. N.*

# CEIRANO

försäljas genom generalagenten för Sverige  
A.-B. Stockholms Automobilimport,  
17 Kungsgatan, Stockholm.



*Ceirano 1926.*

## Ceirano

Ett lätt fordon byggt av Società Ceirano Automobili Torino (SCAT), det namn som togs av företaget kom till efter sammanslagningen med S.A. Giovanni Ceirano, ett annat företag av samma typ som grundades av de produktiva Ceirano-bröderna. Även känd som Ceiranina var de ursprungliga 150 utrustade med överliggande kamaxel i S-versionen för att förbättra dess prestanda. Fem serier producerades fram till 1931.

**Motor:** 4 cylindrig.  
**Volym:** 1458 cm<sup>3</sup>.  
**Effekt:** 35 hk/3000 rpm.  
**Toppfart:** 110 km/h.  
**Vikt:** 750 kg.



# Sluta trampa - sätt fart på cykeln med

**KÖRKORTSFRI  
SKATTEFRI**

Flink är nu körkorts- och skattefri!!! Med Flink på cykeln kommer Ni fortare fram, hinner utföra mer och förbrukar inga krafter. Flink — den nya folkmotorn — är marknadens mest pålitliga och ekonomiska ... Ni kan köra en hel mil för mindre än 10 öre! Flink driver direkt på hjulet utan kraftförlust och frikopplas helt med ett enkelt handgrepp. Denna metod är dominerande på kontinenten, där ca 75 % av alla cykelmotorer är byggda för rulldrift. Flink är stark — den drar upp till 250 kg och är därför också lämplig för tandem- och transportcyklar. Flink monteras på 45 minuter.

**395:-**

Vinax på  
St Eriks-  
mässan

## Flink

**är en luftkyld  
tvåtaktsmotor med:**

cylindervolym .. 43 ccm	bränsleblandning
cylinderdiameter 38 mm	bensin/olja 30:1
slaglängd ..... 38 mm	tanken rymmer .. 2 liter
kraftutveckling .. 0,8 hk	motorns vikt ..... 5 kg
varv per minut .... 3000	inkl. tank ..... 6,9 kg
marschfart .. ca 30 km/t.	tändning: BOSCH
bränsleåtgång 1,5 lit/10 mil	svänghjulmagnet

Godkänd som körkortsfri cykelmotor av  
Kungl. Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen.

**GABRIELSSON & CO HAB, MOTORAVD.  
LINNÉGATAN 39 B, STOCKHOLM**

Sänd mig prospekt och övriga uppgifter genom närmaste återförsäljare.

**Namn:** .....

**Adress:** .....

**Postadress:** ..... T.f.n 17



Roger Warolin