



Saab Lancia 600 1980–89.

- 1. Därför stoppar trafikskolor Teslas nya bilar**
- 2. Facket toppar all sophämtning för Musk**
- 3. Partnerskapet minskar mellan Renault och Nissan**
- 4. Ford vill ha samarbete med Tesla igen**
- 5. En kompakt eldriven Toyota redo 2024**
- 6. GM vill återerövra Europa**
- 7. Rhino RR01 en ny kitcar från Litauen**
- 8. Citroën Berlingo uppdaterat för 2024**
- 9. Nytt superdäck med inbyggda snökedjor**
- 10. Så mycket kommer en liter e-bensin att kosta**
- 11. Bilkungen Anders Hedin tar över hela Ford i Finland**
- 12. Koenigsegg får medalj för lysande innovationer**
- 13. Saab 9-5 Sportcombi**
- 14. Alfasud var rolig och intressant men dödsdömd**
- 15. Saab-Lancian ligger som en tapet på vägen**
- 16. Renault Typ DP Kupé-Chaufför 1913**

1. Därför stoppar körskolor Teslas nya bilar

Av Maths Nilsson 13 december 2023, 10:35

Teslas bilar nobbas nu av körskolor. Orsaken är att nya modeller av Tesla saknar blinkersspak. – Jag testade Model 3, och märkte att jag tappade både fokus och riktning i rondeller. Det är inte direkt livsfarligt, men man riskerar att både köra på trottoarkanter och andra bilar om det är två körfält, säger Hansen Øyen på Harstads trafikskola i Norge till [Motor.no](https://www.motor.no).



Allt fler körskoleelever väljer att endast ta körkort med automatlåda. Det har gjort att många körskolor köper in fler bilar med automatlåda, och många har också börjat gå över till elbilar. Harstads trafikskola i Norge hade planerat att köpa in Teslas bilar – men väljer nu att avstå efter att märket slopat blinkersspaken på nya uppdaterade Model 3 och två andra modeller.

– Många av mina kollegor har dagens Model Y som övningsbil, och de är nöjda med både bilen och servicen. Jag var verkligen inställd på en Tesla, säger Hansen Øyen till [Motor.no](https://www.motor.no).

Hittills har blinkersspaken tagits bort på tre av fyra Teslamodeller: Model 3, Model S och Model X. Istället blinkar föraren med två knappar som sitter i ratten. Model Y har än så länge blinkersspak, men snart kommer en uppdaterad version som sägs sakna blinkersspak. Enligt körläraren Hansen Øyen riskerar oerfarna körskoleelever att köra på både trottoarkanter och andra bilister när det är två körfält i rondeller.

Tre av fyra nya Teslamodeller saknar blinkersspak, något som fått körlärare att gå i taket.



Hansen Øyen tog upp frågan i ett norskt forum med 3000 körlärare, där nästan alla var kritiska till att blinkerrspaken ersatts med knappar i ratten. Framförallt är knapparna i ratten svåra att använda i rondeller. Om en elev skulle misslyckas med att blinka ut från en rondell med en Tesla så skulle de kuggas av Statens Vegvesen i Norge.

– Det är lika avgörande att blinka ut ur en rondell på ett körprov, som när man kör i trafiken. Att inte kunna ge tecken, för att bidra till att kunna interagera med andra trafikanter för säker körning för alla, är inte tillfredsställande. Det kan vara en grund för farliga trafiksituationer, och kan bötfällas som ett brott mot trafikreglerna, säger Lars-Inge Haslie, senior rådgivare på Statens Vegvesen till [Motor.no](#).

LÄS MER:

- [Svenska storföretag stoppar inköp av Teslas bilar](#)
- [Tesla öppnar sina snabbbladdare för andra bilar – blir störst...](#)
- [Teslas jättetapp till Volkswagen ID.3 – ner 76 procent i...](#)
- [Därför dumpar hyrbilsföretaget sina Tesla-bilar](#)
- [Tesla rear ut sina bilar – jätterabatt och gratis laddning i...](#)
- [David slog Goliat – så blev Tesla mer värt än Toyota](#)



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. Fackets julklapp till Musk: Stoppar all sophämtning

Av Maths Nilsson 13 december 2023, 14:11

Elon Musk kan ha fått sin mest ovälkomna julklapp. Svenska Transportarbetareförbundet stoppar all sophämtning hos Tesla i Sverige. Åtgärden träder i kraft på julaftonens morgon.



Teslastrejken har nu pågått i mer än sex veckor och någon julefrid tycks inte stå för dörren. IF Metall har nu bett Transportarbetareförbundet om ytterligare sympatiåtgärder. Teslas servicetekniker riskerar nu att få fira hjul bland sopor. All sophämtning och avfallshantering stoppas från Teslas verkstäder i Sverige.

Sopstrejken börjar på julaftonens morgon, klockan 00.01.

– Den här typen av sympatiåtgärder är väldigt ovanliga. Nu tar vi till dem för att försvara tryggheten med kollektivavtal och den svenska arbetsmarknadsmodellen. Tesla kan inte nonchalera normen på svensk arbetsmarknad, säger Tommy Wreeth, Transports förbundsordförande.

Sympatiåtgärden gäller tills vidare till dess att IF Metall och TM Sweden AB träffat kollektivavtal eller att Svenska Transportarbetareförbundet återkallar sympatiåtgärden helt eller delvis. Arbetsgivare som försöker kringgå blockaden kommer att utsättas för omfattande stridsåtgärder efter varsel, uppger Transportarbetareförbundet.

LÄS MER:

- [Order från Elon Musk: Träffa inte avtal i Sverige](#)
- [Därför är Elon Musk chanslös mot svensk strejk](#)
- [Tesla nobbar facket igen: "Det blir inget avtal"](#)
- [Strejken stoppar post och paket till Tesla i Sverige](#)
- [Strejk hos Tesla idag: "Kommer inte ge oss"](#)
- [Därför kan strejken få Tesla att lämna Sverige helt](#)



3. Partnerskapet minskar mellan Renault och Nissan

Uppdaterad 12 dec. 2023 Publicerad 12 dec. 2023

Franska Renault tar en nedskrivning på 1,5 euro när en första andel på 5 procent nu säljs i en planerad större avyttring i japanska Nissan.



Jean-Dominique Senard, styrelseordförande för Renault Group.

Efter en långvarig fordonsallians med Nissan ska Renault minska sin andel till 15 procent från cirka 43 procent genom en serie aktieförsäljningar.

Renault gör en förlust på en 1,5 miljarder euro i samband med den nu aktuella och första andelsförsäljningen i Nissan.

Allt enligt [Reuters](#) som berättar att biljättarna kom överens i juli efter månader av förhandlingar om att strukturera om alliansen.

Syftet var att göra partnerskapet "mer pragmatiskt och smidigt".

Nissan köper aktierna av Renault

Renaults aktie föll 0,2 procent i den tidiga handeln på tisdagen på Parisbörsen på beskedet om att avyttringen i Nissan nu påbörjas, men aktien steg initialt i börstarten.

Nissan har i ett uttalande sagt att bolaget går med på att förvärva de aktier som den franska biltillverkaren säljer genom att utnyttja en förköpsrätt. Därefter är planen att annullera de förvärvade aktierna.

Den japanska biltillverkaren sa att förvärvskostnaden kommer att uppgå till uppskattningsvis 119,95 miljarder yen men att transaktionen finansieras med företagets nettokassa.

Enligt Nissan sker affären "i linje med Nissans åtagande att förbättra aktieägarnas avkastning och kapitaleffektivitet", uppger Reuters.

Läs mer här: [Renault och Nissan förändrar samarbete Dagens PS](#)

Och här: [Alliansen Renault och Nissan ska omformas Dagens PS](#)



4. Efter nya Cybertruck-tekniken: Ford vill samarbete med Tesla igen

Posted by Kristofer Rask december 8, 2023

Med lanseringen av Tesla Cybertruck valde Tesla att frångå den etablerade 12-voltsstandarderna på lågspänningssystemet i bilen. Istället använder man sig av en 48-voltslösning. Fördelarna är många och bland annat har Cybertruck betydligt mindre kablage än dagens moderna bilar.



I sin sedvanliga öppenhetliga anda blev det också känt att Tesla skickade dokumentationen på 48-systemet till ledningen hos konkurrenterna. Något som nu Fords VD Jim Farley bekräftar:

– De skojade inte. Vi fick dokumentet idag, daterat den 5 december. Tack, Elon Musk. Bra för branschen, skriver Jim Farley på plattformen X.

Elon Musk hälsade glatt tillbaka och Jim Farley fortsatte konversationen med att Teslas lösning liknar den som Ford också arbetat med till sin nästa generationens elbilsplattform. Han öppnade också upp för ett fortsatt samarbete:

– Det var fantastiskt att läsa dokumentet och inse att vårt nästa generations team har varit inne på ett liknande spår. Låt oss arbeta tillsammans för att också hjälpa leverantörsledet att ställa om till framtiden med 48 volt, skriver Jim Farley.

Fords nästa generationen elbilar ska komma runt 2026. På den amerikanska marknaden kommer man bland annat att lansera en ny eldriven pickup och en större suv med tre sätesrader.

Det skulle inte vara det första betydande samarbetet mellan Ford och Tesla. I våras presenterade duon att **Ford skulle ta till sig Teslas amerikanska laddningsstandard NACS** i Nordamerika. Det innebär att Fords framtida elbilar i regionen kommer att få samma laddningskontakt som Tesla använder. Följdefekten av det samarbetet blev att i princip samtliga stora biltillverkare valde **att hoppa på standarden** i Nordamerika.



5. En kompakt eldriven Toyota - redo 2024

Av redaktören bytbil 2023-12-12

Text Morten B. Bek

En kompakt SUV blir den minsta elbilen från Toyota, och den kommer att finnas på marknaden 2024 med ett urval av två batteristorlekar – och med möjlighet till fyrhjulsdraft.



Ketchupeffekten: Först kommer ingenting, sen kommer lite grann – och till slut väller det ut. Det är en mycket bra illustration av hur **Toyota** ser på elbilar. Under många år hände ingenting – eftersom endast hybridbilar var relevanta, trodde **Toyota** – och slutligen 2022 lanserades **BZ4X** som den första elbilen från **Toyota**.

Under de kommande åren kommer äntligen mer att hända. Den stora skvätten ketchup kommer äntligen ur Toyotaflaskan. Minst fem nya elbilar kommer att finnas på marknaden i Europa 2026, med den första redo för leverans 2024.

De första bilderna visar en konceptbil, men om vi känner **Toyota** rätt så är Urban SUV Concept inte långt ifrån den kompakta elbil som kommer att presenteras 2024. Den helt nya modellen kommer att konkurrera med en kommande elversion av bland annat **Opel Crossland** och **Peugeot E-2008**.



Ska vi kalla den BZ2X?

Urban SUV Concept kommer förmodligen inte att få behålla mycket av sitt namn när den byts till sitt produktionsklara format nästa år, och om namnen hos **Toyota** ska vara vettiga bör den nya elbilen heta något i närheten av **BZ4X**.

Precis som **BZ4X** är Urban SUV Concept en crossover, och du kommer också att kunna välja mellan framhjulsdraft och fyrhjulsdraft. Modellens namn är naturligtvis avsett att indikera att den nya modellen har mer kompakta mått – med en längd på 430 cm kommer den att vara större än **Yaris Cross** (418 cm), mycket mindre än **BZ4X** (469 cm) och ungefär lika stor som MG ZE EV och exakt lika lång som **Peugeot E-2008**.

I en kompakt elbil får du vanligtvis antingen framhjulsdraft eller bakhjulsdraft. Fyrhjulsdraft är ett ovanligt alternativ, och det är ett smart drag av Toyota att erbjuda det. Med fyrhjulsdraft kommer den kompakta Toyotan att ha en elmotor fram och en elmotor bak, och om Toyota följer BZ4X:s design kommer fyrhjulsdraften inte att skilja sig avsevärt från framhjulsdraften när det gäller motoreffekt. Du får en bil med bättre grepp, men inte nödvändigtvis en kraftfullare bil.

BZ2X, eller vad den nu kommer att heta, är inte riktigt som BZ4X när det kommer till batteriet. BZ4X finns tillgänglig med en batteristorlek – den nya modellen kommer att erbjudas med två batteristorlekar. Hur långt på en laddning? Det vet vi inte förrän 2024.



Relaterade artiklar:



Toyota har tillverkat 300 miljoner bilar



Mercedes CLA Concept - kompakt eldriven lyxbil med över 750 km räckvidd



Nya Toyota Land Cruiser i retrostil



Toyota Century är som en japansk Bentley Bentayga

Teknikens Värld

6. GM vill återerövra Europa

Publicerad 11 dec 2023, kl 18:01

Det är sex år sedan General Motors lämnade Europa. Nu är de tillbaka igen, den här gången med en ny strategi och den stora och exklusiva elbilen Cadillac Lyriq som dragplåster.



Alla Lyriq som kommer till Europa är utrustade med 21-tumshjul och Brembo-bromsar. Batteriet är på 102 kWh.

General Motors har inte haft det lätt i Europa. Deras närvaro har kantats av problemfyllda allianser och satsningar som sällan fallit väl ut. Fiaskot med **Saab** är det som är mest känt för oss svenskar. När **Spyker** tog över 2010 var det starten på en smärtsam utförsbacke som slutade i konkurs och nedläggning av märket. 2017 sålde GM de sista spillrorna av det då haltande **Opel** till **PSA** och lämnade Europa helt.

Men skam den som ger sig. När bilmarknaden ritas om så kraftigt som den har gjort de senaste åren vore man dum om man inte tog chansen. Om kineserna kan slå sig in på nya marknader med sina elbilar så kan väl amerikanerna. Det är åtminstone vad General Motors europachef Jaclyn McQuaid, på tillfälligt besök i Sverige, hoppas.

Mitt i Kungsträdgården i Stockholm har GM smält upp ett showroom med Cadillacs nya modell Lyriq, smakfullt upplyst och med snygg röd metalliclack.

Lyriq är en bjässe, den är fem meter lång och har en hjulbas på över tre meter. Intrycket är imponerande och den ser betydligt större ut i verkligheten än på bild. Utseendemässigt sticker den ut med sin stora grill i form av ett Cadillac-emblem och sin avlånga form.



De svepande linjerna går ända bak till en uppsättning baklampor som ser ut som hockeyklubbor och dyker sedan ner i en sluttande linje där vindflödet hjälper till att stöta bort regn från bakrutan. Från sidan ser bilen ut som en boxigare **Lotus Eletre**, en blandning av en fyrdörrars sportcoupé och en hatchback. Handtagen fälls ut när man närmar sig bilen och man välkomnas av ljus som hjälper till att lysa upp när det är mörkt ute.

Inuti känns Lyriq rymlig och luftig. Jag sitter bekvämt i förarstolen och har även gott om plats i baksätet placerad "bakom mig själv". Från förarplatsen har man god uppsikt över en 33 tum stor och avlång tryckskärm som sveper från framför ratten och åt höger ovanför mittkonsolen. Mycket av funktionaliteten kan styras från skärmen men det finns fortfarande gott om fysiska knappar, något som framför allt äldre förare vill ha kvar i bilarna. Materialvalen känns påkostade och det spontana intrycket är positivt.

En spännande detalj med Lyriq är att den är utrustad med brusreduceringsteknik som delvis eliminerar däck- och vägljud inne i kupén. Man kan dessutom ställa nivåerna på den artificiella ljudet som enligt lag måste höras i och utanför bilen när man krypkör. Tack för det.

I USA kan man köpa till Cadillacs självkörningsteknik Super Cruise som är på level 2. Det betyder att man kan släppa ratten men inte uppmärksamheten. GM förhandlar just nu med EU om att ta den tekniken till Lyriq i Europa, men det är inte klart om eller när den kommer.

All försäljning sker via hemsidan direkt till kunder utan mellanhänder och Hedin Bil är servicepartner i Sverige. Vill man provköra kan man boka tid på något av de fyra showroom som finns i Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala. Priset för Lyriq startar på 906 700 kronor om man vill köpa men GM har också ett leasingerbjudande på 36 månader med en månadskostnad på 16 980 kronor. Då ingår en körsträcka på 1 000 mil och 500 kWh gratis laddning per år. Det är alltså alltså inte tal om någon billig bil, men den är heller inte ohemult dyr med tanke på specifikationerna och prisnivåerna överlag i premiumsegmentet.



Jag frågar Jaclyn McQuaid om tajmingen för lanseringen möjligtvis kunde varit bättre med tanke på den geopolitiska oron, de höga räntorna och rekordinflationen.

– Visst finns det bekymmer i världen nu, men vi tror på vår produkt och vi har en kundbas som vi tror kommer att vara intresserade av Lyriq så vi väljer att lansera nu.

Är det svårt att ta sig in på den europeiska marknaden och konkurrera?

– Det finns utmaningar överallt i världen, men vi väljer att se utmaningar som möjligheter och vi vet att Lyriq kan konkurrera med både utseende och teknik.

Vad ska få folk att välja Cadillac Lyriq framför mer etablerade europiska bilmodeller?

– För det första för det ikoniska Cadillac-utseendet. Det här är ett märke som har funnits i mer än 120 år och även om utseendet på bilarna har förändrats så har vi alltid bevarat lyxen och de uppseendeväckande formerna. För det andra för de rymliga innerutrymmena, komforten, materialvalen och körupplevelsen som vi tagit till en ny nivå. Och för det tredje tekniken och innovationerna med vår helt nya Ultium-plattform (motor- och batteriarkitektur) som vi byggt från grunden.

Blir Lyriq en försäljningsframgång i Sverige och Europa kan vi förvänta oss fler kommande modeller från GM. Inga skulle bli mer lyriska över det än GM själva.



Per-Erik Sundström

Feber

7. Rhino RR01 - ny kitcar från Litauen

Av Bobby Green 2023-12-12 kl 17:00

Bygg ihop själv hemma



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

Rhino Racing är ett företag från Litauen som nu har börjat erbjuda kitcaren RR01. Den här köper man som en byggsats och snickrar sedan ihop själv. Det finns flera olika val för hur man kan få bilen men grunden är ett rullande chassi med kaross. För detta får man betala 35.000 euro (innan skatt) och får då ett monocoque-chassi med bur, ställbar fjädring och en glasfiberkaross. Paketet ska kunna husera alla möjliga olika motorer och växellådor men Rhino säljer även ett sånt paket om man vill. Det kostar 37.500 euro (innan skatt) och för den pengan får man Audis V10:a på 5,2 liter som ska vara helt genomgången med nya prylar parat med en sekventiell växellåda med rakskurna drev.

Bilen är troligtvis inget för någon som aldrig hållit i ett spärrskåp tidigare men man ska kunna få ihop den "without requiring extensive technical knowledge" enligt företaget.





Bobby Green



8. Citroën Berlingo uppdaterat för 2024

Posted by Kristofer Rask december 12, 2023

Kommer bara finnas som elbil.



Citroën har gett sin eldrivna familjelastare Citroën e-Berlingo en uppdatering inför 2024. Målet har varit att ge modellen ett mer modernt uttryck samtidigt som man också förbättrar upplevelsen och prestandan.



MOTORNYTT

Men det nya modellåret har e-Berlingo fått en utökad räckvidd. Genom ett nytt LFP-batteri på 50 kWh ska den nu klara upp till 320 kilometer (WLTP) på en laddning. En ökning med 20 procent mot den tidigare generationen.

När det kommer till snabbladdning så är det möjligt att ladda e-Berlingo från 0 till 80 procent på 30 minuter vid 100 kW. AC-laddning på 7,4 kW är standard, men 11 kW 3-fas finns som tillval.



Stolskonfigurationerna är många och den andra stolsraden får tre individuella och skjutbara säten. Dessutom finns en förlängd version av Berlingo med tre stolsrader. Passagerarstolen i framsätet kan fällas helt och hållet för att utöka lastlängden.



I bagaget lastar e-Berlingo 775 liter upp till stolsryggens överkant och hela 4000 liter om alla sätena fälls. Bilen har hela 27 förvaringsfack utspridda i kupén. Ett av facken är den bakre takboxen, kallad för Modutop som erbjuder smidig och smart förvaring för mindre föremål.



Även förarmiljön har fått en uppdatering inför det nya året. En 10-tums pekskärm står i fokus för bilens förbättrade infotainmentsystem och inkluderar navigering, media och stöd för Apple CarPlay och Android Auto.

Med uppdateringen inför 2024 är det första gången som Berlingo bara erbjuds som elbil. Citroën har ännu inte kommunicerat de svenska priserna.



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.](#)

9. Nytt superdäck – med inbyggda snökedjor

Av Maths Nilsson 11 december 2023, 16:25

De påhittiga ingenjörerna hos Kia och Hyundai har kommit på ett nytt hjul med utfällbara snökedjor. Snart slipper du sätta på snökedjor eller kan köra dubbfritt. Istället faller du ut speciella greppspår med ett knapptryck.



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

Nyligen berättade Carup att Kia och Hyundais ingenjörer hade kommit på ett nytt hjul till elbilar med inbyggd planetväxel. Nu har de uppfinningsrika ingenjörerna i Korea slagit till igen. Den här gången är det fälg och däck med inbyggda spår som faller ut greppbyglar. Det gör att du kan skippa snökedjor eller dubb.

När det inte är halt väglag fälls byglarna in i däcket, som tack vare detta ser ut som en slicad pizza. Blir det halka fälls byglarna ut med ett enkelt knapptryck. Kia och Hyundai har nu tagit patent på innovationen och överväger att sätta den i massproduktion.

–En dag kommer den här tekniken att bli verklighet på våra modeller. Den här innovationen återspeglar vårt engagemang för att omvandla avancerad teknologi till praktiska lösningar, uppger ingenjörerna hos Kia och Hyundai.

LÄS MER:

- [Kia och Hyundai återupptäcker hjulet till elbilar](#)
- [Hyundai Ioniq 6 fick 37 446 förbeställningar på ett dygn](#)
- [Goodyears nya superdäck ska hålla i 50 000 mil](#)
- [Tjuvar slog till mot Tesla – plundrade nya bilar på dyra hjul](#)
- [Livsfarliga i nytt test – Volvo borde stoppa...](#)
- [Hyundais jättesatsning på elbilar – med nytt namn](#)



Maths Nilsson

10. Så mycket kommer en liter e-bensin att kosta

Av Maths Nilsson

12 december 2023, 15:16

Från 2035 kommer EU endast att tillåta att nya bilar med förbränningsmotorer körs på e-bränslen. Undantaget kom till efter mycket bråk med den tyska bilindustrin. Nu är priset på en liter e-bränsle känt – och det blir troligen inte billigt att köra förbränningsbil.



Från början var det tänkt att EU skulle förbjuda alla bilar med förbränningsmotorer från 2035. Men efter att den tyska bilindustrin och Tysklands regering ingripit blev det ett undantag för nya bilar som körs enbart på e-bränslen.

Planen är att bränslet ska tillverkas med grön energi och genom att fånga upp koldioxid från atmosfären. Bränslet framställs genom så kallad elektrolys där vatten och koldioxid från luften förenas genom att elektrisk energi tillförs. De flesta befintliga bilar kommer att kunna köras på e-bensin, det är heller ingen större skillnad i effektivitet jämfört med fossil bensin.

Att fylla tanken med e-bensin ser ut att bli en dyr historia.



Redan nu är Porsche i gång med en pilotanläggning i Chile. Nu rapporterar tyska [Autobild](#) om att priset just nu ser ut att hamna omkring 4,50 euro per liter, motsvarande 50 kronor för en liter e-bensin. Att fylla tanken i en ny bil från 2035 kan därmed gå på över 3 000 kronor.

Miljöorganisationen T&E spår att priset kan gå ner till 2,80 euro per liter, drygt 30 kronor, redan 2030. Men det låter relativt osannolikt med tanke på att ingen produktionskapacitet finns uppbyggd. Det är också en öppen fråga hur e-bränslet ska beskattas. Lobbyföreningen eFuel Alliance tror att ett literpris ner mot 1,45 till 2,24 euro skulle kunna bli möjligt – men först år 2050.



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. Bilkungen Anders Hedin tar över hela Ford i Finland

Av Maths Nilsson12

december 2023, 16:56

Hedin Mobility Group gör ytterligare en storaffär. Nu tar bilhandelsjätten över hela Fords verksamhet i Finland.



Bilkungen Anders Hedins imperium Hedin Mobility Group fortsätter att växa kraftigt och presenterar ytterligare en storaffär idag. Hedin och Ford Motor Company har undertecknat ett icke-bindande samförståndsavtal om att Hedin tar över Fords nationella försäljningsbolag i Finland.

Affären innebär att Hedin Mobility Group tar över hela verksamheten med import och distribution av Fords personbilar, lätta nyttofordon samt reservdelar och tillbehör på den finska marknaden. Sedan tidigare har Hedin tagit över all import och distribution av Ford i Sverige. Affären innebär att Hedin tar en allt tydligare position importör och distributör med egen detaljhandelsverksamhet.

Ford F-150 är en av bilmodellerna som Hedin Mobility Group importerar och distribuerar. Koncernen är nu importör och/eller distributör för tio fordonstillverkare i flera länder runt om i Europa. Hedin Mobility Group är -ven en Ford-återförsäljare i Sverige, Finland och Nederländerna med totalt 44 försäljningsställen. I Finland har Hedin Ford-återförsäljare i Helsingfors, Raisio, Esbo, Borgå, Varkaus och Björneborg med en andel på 23 % av Fords försäljning i landet.



Ford F-150 är en av bilmodellerna som Hedin Mobility Group importerar och distribuerar.

– Vi är stolta över att fördjupa vårt befintliga partnerskap med Ford Motor Company och ser fram emot att ytterligare investera i Fords varumärke – en av de största i vår koncernportfölj. Att säkerställa varumärkesupplevelsen för befintliga och nya kunder i hela det finska Ford-nätverket är kärnan i detta samarbete, och vi kommer att dra nytta av vår erfarenhet som distributör på flera marknader och vår lokala kunskap om detaljhandelsmarknaden för att underlätta fortsatta framgångar för Ford inom Finland, säger Anders Hedin i ett pressmeddelande.

– Hedin Mobility Group är en mycket erfaren fordonsimportör och distributör över hela regionen, inklusive den framgångsrika importen och distributionen av Fords varumärke i Sverige sedan 2021. Vi är övertygade om att de kommer att skapa rätt ram för Fords framtida utveckling och framgång i Finland, säger Jon Williams, General Manager för Ford Blue, Ford i Europa.

LÄS MER:

- [Hedin i ny miljardstrid om brittisk bilhandlarjätte](#)
- [Hedin ger upp striden om bilhandlarjätte](#)
- [BMW säljer ut återförsäljare till svenske bilkungen](#)
- [Så byggde Anders Hedin upp Sveriges största bilhandels-kedja](#)
- [Bilkungen köper upp sista resterna av Saab från regeringen](#)
- [Succébilen Ford Bronco kommer till Europa](#)



Maths Nilsson

12. Koenigsegg får medalj – för lysande innovationer

Av Maths Nilsson

11 december 2023, 11:03

Här får Christian von Koenigsegg motta ett av motorsportvärldens finaste priser. Han belönas med FIA:s innovationsmedalj för livstidsprestationer och bidrag till fordonsteknik. Samtidigt lovar han att Koenigsegg ska delta i racing. – Vi är väldigt exalterade över möjligheten för framtiden att tävla i GT-racing, säger Christian von Koenigsegg från scenen.



I helgen hölls FIA:s stora prispala i Baku i Azerbajddzjan. Såväl F1-världsmästaren Max Verstappen, rallycross-mästaren Johan Kristoffersson, som Christian von Koenigsegg fick ta emot priser. Christian von Koenigsegg prisades av FIA-presidenten Mohammed Ben Sulayem med FIA:s innovationsmedalj för livstidsprestationer och bidrag till fordonsteknik. Samtidigt passade Ben Sulayem på att kupa och bjuda in Koenigsegg till GT Racing.

– Du uppfinnar saker som direktdrift och elektriska ventiler, men det här är en medalj vi inte ger honom för ingenting. Vi kommer att ta ett löfte från honom att han ska delta i GT-loppen, sade Ben Sulayem.

Christian von Koenigsegg var inte sen och svara och bekräftade att de kommer att delta med den **klassiska racerbilen Koenigsegg CCGT i historisk GT-racing**. Bilen visades nyligen upp på Gotland Ring. Strax efter Koenigsegg fick Max Verstappen ta emot FIA:s Formel 1 World Championship for Drivers-trofén för tredje gången efter sin otroliga rekordsäsong som resulterade i totalt 19 vinster på 22 lopp som hölls i år.



FILM: https://youtu.be/m9_3PtaSGsQ

– Jag tänkte förstås aldrig på att försöka slå alla dessa rekord, jag försökte bara göra det bästa jag kunde varje enskild tävlingshelg och njuta av det också. Den här typen av stora ögonblick inträffar inte så ofta, säger Max Verstappen som slog ett 71 år gammalt rekord med den högsta andelen loppvinster under en säsong.

Även svenska världsmästaren Johan Kristoffersson hedrades i Baku. Han fick ta emot hederspriset för sin sjätte världsmästartitel i rallycross. Under säsongen tog han också sin 40:e seger i karriären. Kristoffersson hyllade teamet bakom honom.

LÄS MER:

- [Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk](#)
- [Koenigsegg får prestigepreis: "Gör det omöjliga möjligt"](#)
- [Koenigsegg avslöjar: Så blir vår nya elbil](#)
- [Koenigsegg Jesko vinner Top Gears pris: "Vi är så glada!"](#)
- [Koenigsegg: Därför vägrar vi att bygga elbilar](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)



Maths Nilsson

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



13. PROV: Saab 9-5 Sportcombi 2012

Av Alrik Söderlind Foto Magnus Fröderberg

Publicerad: 2023-12-07

Uppdaterad: 2023-12-07

Det är tio år sedan Saab gick i konkurs. Vi har kört en av drygt 30 tillverkade exemplar av Saab 9-5 SportCombi årsmodell 2012. Hade den kunnat rädda Saab?



En bjässe på fem meter, men axelavståndet är inte lika gigantiskt: 2,83 meter. Takutrymmet bak har tjänat på kombikarossen. Det kommer en film från provkörningen på vår Youtubekanal – in och titta!

VAD ÄR NYTT? Nytt och nytt...

Scenen är Saabs vårsalong i Nacka Strand utanför Stockholm den 4 april 2011. Jan-Åke Johnsson (vd) och Victor Muller håller hov. Det är bland annat premiär för helt nya 9-5 SportCombi och man visar också upp den futuristiska Phoenix och 9-4X – samt en cabrioletversion kallad Independence day Edition.

Saabförsäljningen har ökat nio månader i följd. Den viktigaste nya modellen är givetvis 9-5 SportCombi. Instegspriset är 295 000 kronor och siktet inställt på att utmana Volvo på företagarmarknaden – ”även om Audi A6 är bilen som vi jämför oss med”.

Victor Muller kallar turerna i medierna under föregående vecka för en ”Small glitch”.

– Folk glömmer så snabbt bort allt bra vi gjort. Vi har en fantastisk fabrik, bra aktieägare, en bra relation till den svenska regeringen och aldrig någonsin i Saabs historia har vi haft ett så brett och bra produktprogram som nu.



Smart design gör att glashuset ser ut att hänga ihop.

Saab har dock förlorat två miljarder under det föregående året och man medger att det har varit ebb i kassan, men Jan-Åke förklarar för mig: "Vi jobbar med att stärka vår kapitalstruktur. Vi kommer att korrigera situationen inom kort. Det rör sig om bidrag från våra ägare, operativa förbättringar och kreditmöjligheter."

Hur det gick vet vi alla. Någon månad senare betyder obetalda räkningar till underleverantörer att det aldrig blir en riktig produktion av 9-5 SportCombi.

Under resten av året kämpar Victor Muller med att hitta nya affärsupplägg, det ena snillrikare än det andra.

Men den 19 december 2011 begärde sig Saab i konkurs. General Motors stoppade alla upplivningsförsök, man ville lägga ner, slippa nedläggningskostnader och ville inte få konkurrens från Kina. Samtidigt undvek den svenska regeringen att ta upp fighten för Saab.

Några månader före den berömda vårsalongen var jag på besök i Trollhättan för att "under radarn" titta på den nya kombimodellen. Den stod i ett ljudlaboratorium, och var precis vad de svenska storkombikunderna väntade på.

Maximal lastlängd med nedfällt baksäte är imponerande 1,92 meter och under lastgolvet finns det en 65 mm djup låda med slätt golv. Lastgolvet går dessutom att vinkla i tre steg och som tillval var det tänkt att man skulle kunna beställa en vattentät insats för exempelvis blöta träningskläder samt en lastuppdelare som skulle monteras i det U-formade spåret i golvet.

Vidare skulle bilen få fjärrmanövrerad öppning av bakluckan, i olika höjder, så att inte luckan skulle slå i ett lågt garagetak.

Fyra lastöglor, flera sidofack och ett 12-voltsuttag är standard. Lägg till ett mycket bekvämt baksäte – som inte bara erbjuder rejält med plats på alla ledder, dynan är lång och mjuk med en tendens till sittgrop som håller kroppen på plats.

Det är inte svårt att tänka sig hur stort Saabbegäret måste ha varit.

Volvo erbjöd på den tiden "Mondeogeneration" två av **Volvo V70**, som visades redan 2007 och levde till 2016. Förutom att den var ålderstigen hade den också ett relativt trångt baksäte.



Analoga instrument och många knappar. Trivsamt!

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Det är en spännande tidsresa att sätta sig i en i princip ny bil, som är elva år gammal. Vägmätaren visar på 10 640 kilometer och bilen köpte av Combitech, ett företag inom den militära Saabkoncernen, men numera disponeras den av Saab Car Museum.

Riktiga analoga instrument med grön belysning och en lite knasig "badrumsvågshastighetsmätare" där hastigheten "rullas fram" inuti den riktiga med nål. Varvräknaren är stor och det är nästan så att jag glömt bort att de fanns, nu när det mest är elbilar som vi testar.

ESP-systemet kan enkelt kopplas ur med hjälp av en knapp, det var mycket diskussioner om detta i dåtidens tester. Byggkvaliteten känns "ärlig och rejäl" men inte "Audifyr" och mittpanelen med uppfriskande många knappar har i 9-5 SportCombi fått en matt plastfolie som ska ge mer premiumkänsla.

Det kan nog stämma, det var ju över tio år sedan jag körde "nya" Saab 9-5, fast då i sedanversion.

Navigationen är vad navigatorer var för tio år sedan, den är helt okej för sin tid. Bra är att körhänvisningarna kan synas i hastighetsmätarhuset.

De främre stolarna är mycket bekväma även om de är lite små. Vår bil har en dieselmotor på 2,0 liter som kommer från Fiat och ger 190 hk och 400 Nm. Startknappen bredvid den manuella växellådan sätter fart på knattrandet som inte är så farligt som jag hade förväntat mig, men högre än i de bästa på den tiden.

Motorn kräver varv för att vakna till liv, runt 4 000 känns den livlig och växellådan är trevlig.

Förutom denna diesel fanns det en svagare på 160 hk, en fyrcylindrig tvåliters bensinare på 220 hk samt en bensin-V6 på 2,8 liter som gav 300 hk.

GM ville inte att Saab skulle sälja starkare versioner, vilket smidigt löstes via trimfirman Hirsch som lätt ökade effekten i de fyrcylindriga bensinarna till 260 hk och V6:an till 330 hk.



Den skarpögde noterar Spykerskjortan, dagen till ära. Rymligt och bekvämt.

Bilen vi kör har det lite mer påkostade chassit med en H-länk på bakaxeln, som ger bättre komfort. Som tillval fanns även sportchassi och ett adaptivt chassi med tre inställningar: komfort, intelligent och sport.

Fjädringen känns bra utan att vara fluffigt härlig, då skulle man nog ha slagit till på det adaptiva chassit. Ljudnivån är helt okej, men nog är dagens bilar tystare.

Det som imponerar är hur välbalanserad den här över två ton tunga gamla bilen är att köra. Styrningen har fin skärpa och fyrhjulsdriften betyder att det inte finns något moment i ratten vid gaspådrag.

In i kurvor känns den mycket mindre än sina fem meter, med mycket mer kontroll än vad föregångaren med namnet 9-5 kunde erbjuda. Testlaget tyckte till och med att sedanversionen hade det spänstigaste chassit i klassen!

Tänk om man vintern 2011 hade suttit bakom ratten i denna bil, med en Saab-Salomon Crossmaxtakbox på taket på väg till fjälls. Fyrhjulsdraft, en snål och stark diesel och massvis med utrymmen. Mycket hetare än så skulle man inte ha kunnat vara i bilvärlden just då...



Saabs modellprogram 2011. Dock kryddad med konceptbilen Phoenix, som kanske...



Vad Saabingenjörerna så länge vägrade bygga, en rymlig kombi!

NÖRDFAKTA. Den 24 november 2009 rullade den första förseriebilen av nya 9-5 i sedanutförande fram längs produktionslinan i Trollhättan. Två år senare var det dags för den för svenska marknaden ännu viktigare kombiversionen.

Av sedanversionen tillverkades det drygt 11 000 exemplar, men av SportCombiversionen lär det endast ha byggts 20 förseriebilar samt 13 stycken på den riktiga linan. Utöver dessa sägs det att det har byggts ett antal testbilar i Rüsselsheim.

Hur många som finns i livet just nu vet nog ingen. Men på Saabmuseet står två stycken, bland hundratalet andra fantastiska bilar.

Plattformen delade Saab 9-5 med exempelvis Opel Insignia och Chevrolet Impala, den så kallade Global Epsilon Plattform – som Saabingenjörerna tweakade efter eget huvud.

Det byggdes också prototyper av en halvkombiversion samt en lätt höjd XC-version – den skulle ha sålt bra! Men dessa prototyper sägs vara skrotade.

BORDE JAG KÖPA EN? Det är en väldigt bra fråga, som förstås måste besvaras med ett ja. Youtubekanalerna Marcus & Manuelas Saab Channel har en video där man visar bilder på 24 exemplar som bevisligen överlevde krocktester och annat. Det har också konverterats några sedanbilar, till SportCombiversionen.

Men sitter man på the real deal har man en unik bil. I skrivande stund är ingen av dessa till salu på de sajter som vi sökt. Sedanversionen går däremot rätt lätt att få tag på från runt 150 000 kronor.

Så till sist frågan om Saab 9-5 SportCombi hade kunnat rädda Saab. Ödets grymma ironi såg till att Saab under sin 74-åriga levnadshistoria hade de absolut bästa bilarna och det bredaste modellprogrammet i samma stund som konkursen kom.

Visst hade Saab fortfarande lite problem med sitt utbud, som att diesel och fyrhjulsdraft inte gick att få i 9-3, och att 9-4X inte hade någon diesel. Å andra sidan fanns ett kontrakt om att köpa motorer från BMW som borde ha kunnat hjälpa till. Planer fanns.



Tänk så mycket engagemang, kärlek, energi och pengar som hade plöjts ner i de nya modellerna. Allt utvecklingsarbete var gjort, plåtpressarna väntade, fabriken stod på tomgång.

Den lilla suven 9-4X var riktigt trevlig och hade man tryckt ner en dieselmotor i den hade succén varit given. 9-5 SportCombi hade sålt riktigt bra på den svenska marknaden, men förmodligen inte lika bra som 9-4X globalt.

Runt hörnet väntade en nyutvecklad 9-3 på Phoenixplattformen och Saabs kluriga tekniker arbetade för fullt med flera hybridsystem, bland annat en elmotor på bakaxeln, som vi provkörde.

Hur bra 9-5 SportCombi än var 2011 hade den inte räckt till för att rädda Saab, för det hade det behövts en välsignelse från GM och kanske lite stöttning från den svenska staten...

TEKNISKA DATA

SAAB 9-5 SPORTCOMBI MY12

MOTOR: R4, turbo, diesel, 1 956 cm³, 190 hk vid 4 000 r/min, 400 Nm vid 750 r/min. 6-växlad manuell låda, fyrhjulsdraft.

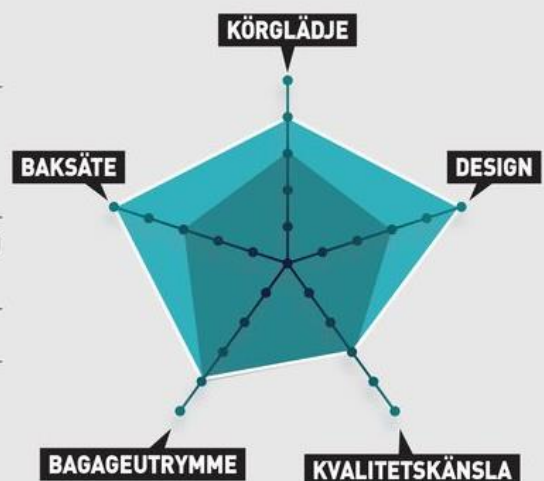
KAROSS: L/b/h 5 010/1 868/1 484 mm. Axelavstånd 2 837 mm. Bagagevolym 575–1 600 l. Tjänstevikt 2 090 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h ca 8,8 sek. Toppfart ca 230 km/h. Förbrukning 6,0 l/100 km. CO₂ 139 g/km.

PRIS: Såldes aldrig. Aktuell alltid!

PERSONLIGHET

■ SAAB 9-5 SPORTCOMBI MY12
■ VOLVO V70 GEN 2



SUMMERING

BÄST: Extremt ovanlig! Design, köregenskaper, styrning, baksäte, bagageutrymme.

SÄMST: Extremt ovanlig! Detaljkvalitetskänslan inte i topp.



14. Alfasud var rolig och intressant – men dödsdömd

Publicerad 2023-12-10 kl 6:30

Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Alfasud var en av de tre mest tekniskt intressanta bilar som dök upp under 1970-talet, enligt Calle Carlquist.



Ni får ursäkta om ni läst följande mening av denne skribent i något tidigare sammanhang, men den är fortfarande sann: 1970-talets tekniskt sett mest intressanta småbilar – oavsett deras övriga fel och förtjänster – hette Volvo 343, Citroën GS och Alfasud.

Volvon hade sin remdrift och De Dionbakvagn, Citroën sin form, sin instrumentering och sin fjädring och i Alfasud fanns i kompakt format allt som tillfredsställde en bilentusiast: boxermotorn, de centralt placerade skivbromsarna, linjeföringen, namnet och så de enastående köregenskaperna.

De flesta vet att Alfasudproduktionen startade 1971 som en statlig satsning för att ge det fattiga södra Italien en injektion. Österrikaren Rudolf Hruska var projektledare och fabriken placerades i Pomigliano d'Arco, strax nordost om Neapel.

Anställningssuget var enormt, 120 000 personer sökte de 16 000 jobb regeringens pengar hade skakat fram för att få fart på Alfasud.



Alfa Romeo Alfasud Ti Green Cloverleaf 901 (1982–1983).

För bilens nätta, karaktäristiska former stod förstas Giorgetto Giugiaro. Man behövde knappt ändra ett streck på dem under Alfasuds levnad till 1983. Strax före slutet, 1982, kom äntligen den halvkombilucka bak som nog borde ha funnits från början. Drygt 893 000 exemplar byggdes av grundmodellen och drygt 121 000 exemplar av den snygga Sprint som levde 1976-89.

Den slanka tvådörrarskombin Giardinetta utvecklades ur tvådörrarsmodellen Alfasud TI (debut 1973). Giardinetta hade på italienskt manér elegant trägolv i lastutrymmet och svalde det mesta, men byggdes i bara knappt 6 000 exemplar 1975-82.

I Vi Bilägare 7/1981 testades Alfasud 1,5 GL – ännu med den lilla bagageluckan – mot tre tuffa konkurrenter: Saab-Lancia 600 GLS, Honda Civic 1300 och Mazda 323 SDX. Alfa kostade 41 900 kronor, Saab-Lancia hela 47 900, Honda 37 400 och Mazda 42 200.

”En bil för entusiaster” löd slutomdömet, sedan Alfasud fått högsta betyget fem för Kör-egenskaper och fyra för Förarplats och Prestanda. ”Även om konkurrenterna har utvecklats sedan den här modellens debut är den viktigaste skillnaden att det känns sportigare i en Alfasud. En bil med egen stil har fått en ny chans”.

Modellens beramade (och ständigt omtjatade) rostproblem förbigicks i en bisats: ”Om vi antar att rostproblemen är ur världen – det bör de vara med de insatser som gjorts – så bör vi också kunna räkna med att andrahandsvärdet blir lite bättre än tidigare.”

Det kanske det blev men Alfasud var dödsdömd i alla fall och ersattes av Alfa Romeo 33 under 1983.



Calle Carlquist

15. Saab Lancia 600 var en monumental flopp

Av Marcus Berggren 13 April 2023

Saab Lancia 600 är ett resultat av ett udda samarbete mellan den svenska Wallenberg- och den italienska Agnelli-familjen. Trots dess unicitet, blev bilen ingen framgångssaga.



Saab Lancia 600 GLS var ingen vidare kommersiell succé, men den var häftig.

Bilen såldes endast under tre år på den svenska marknaden, och även om tanken av en Saab-Lancia-produkt lär få vilken entusiast som helst att rysa – på gott och ont – blev det tyvärr ingen succé. [Det har Saab Planet rapporterat om.](#)

Inte den enda bilen

De svenska och italienska märkena delar flera andra bilar, men Saab Lancia 600 – även kallad bara Saab 600, och **Saab-Lancia 600** var bokstavligt talat en Lancia Delta med ett annat emblem på bakluckan.

Lancia Delta utvecklades i sin tur på Fiat Ritmo-plattformen.

Det bör dock tilläggas att det fanns några små kosmetiska skillnader mellan en Lancia Delta och en 600.

Det är endast baktill som dessa skillnader existerar.

På instegsmodellen, GLS, var bakluckans nedre kant karossfärgad medan den på den mer välutrustade GLE-modellen var målad i svart.



GLE-modellen hade en baklucka som svart nedtill.

Men det är inte allt

Modellbeteckningen skiljer sig naturligtvis också. På vänster sida på bakluckan står det "Saab Lancia" medan det på höger sida står 600 GLS eller GLE, beroende på utrustningsnivå.

Emblemen är svarta med text i aluminium på GLS-modellen, medan GLE-modellen får svart text.

För den svenska marknaden fick bilarna även vindrutetorkare för framlyktorna, vilket var ett lagkrav på den tiden.

Det fanns även en lista med extrautrustning som inte fanns på den italienska marknaden. Ett exempel är solgardin för bakrutan, och en annan variation av den främre stötfångaren.

Ingen kommersiell succé

Saab-Lancia 600 lanserades för den svenska, danska, och norska marknaden 1980. Bilen tillverkades i Chivasso tillsammans med Lancia Delta.

Medan GLS-modellen erbjöds under tre års tid, gick den mer välutrustade GLE-modellen bara att köpa under ett års tid.

Det tog inte lång tid innan det svenska klimatet ställde till det för de Italien-byggda Saabarna.

En rostburk av rang

Saab-Lancia 600 hade en förmåga att rosta bort, vilket i det (inte så) långa loppet ledde till att väldigt många bilar skrotats sedan länge.

Det tros att omkring 2 000 bilar såldes under bilens tre år på marknaden, och i dag finns det bara 60 kvar i Sverige, i varierande skick.

Svenska polisen körde 600 under en kort period, men på grund av rostproblem var de inte särskilt långvariga.

En Saab-Lancia 600 i gott skick – inte minst i GLE-utförande – är således ruskigt ovanlig.



Modellen som hade rostproblem såg ut som en Lancia Delta från alla håll och kanter.

Läs även: [Okänd Saab-skatt hittad.](#)

Läs även: [Till salu – den ovanligaste Saaben någonsin.](#)

Läs även: [38 bilar som delar namn.](#)



Marcus Berggren



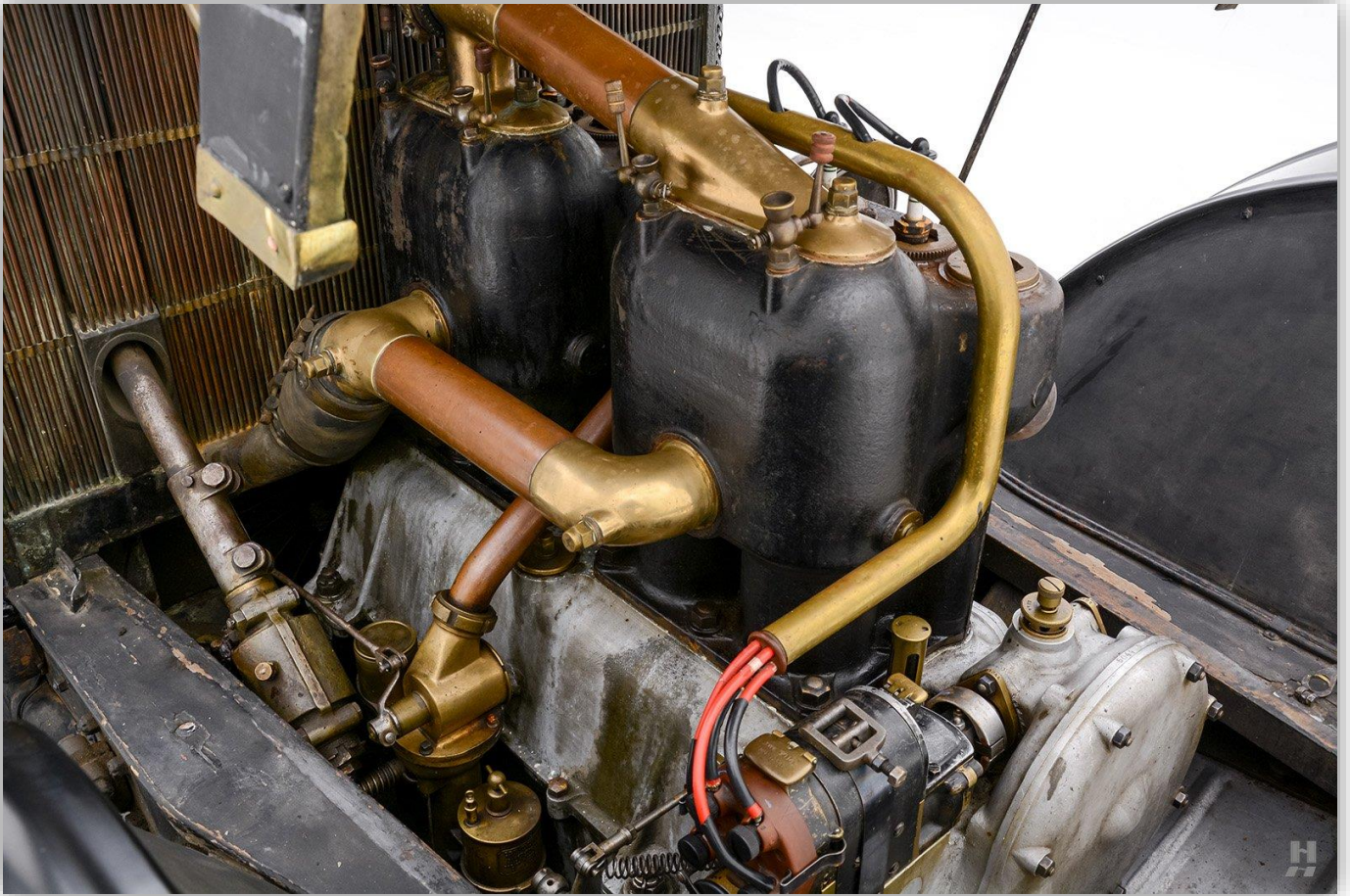
16. Renault Typ DP Kupé-Chaufför 1913



Renault Company grundades 1899 som Société Renault Frères av bröderna Renault. Den första bilen, en Voiturette ICV, hade byggts och sålts i december 1898.

Bröderna Renault – Louis, Marcel och Fernand – bestämde sig för att deras rykte kunde byggas upp genom motorsport och deltog i många europeiska tävlingar. Både Louis och Marcel Renault tävlade. Marcel omkom dock i loppet Paris-Madrid 1903 och även om företaget fortsatte att delta i kapplöpning tävlade Louis aldrig igen. Fernand gick i pension 1906. Trots att bröderna inte deltog i racing, kördes Renaults racerbilar framgångsrikt av några av de mest kända europeiska racerförarna i början av 1900-talet. Deras segrar var många, bland annat en seger med en Renault AK 90CV som kördes av Ferenc Szisz som var den vinnande bilen i det första Grand Prix-loppet någonsin 1906.





År 1907 byggdes och marknadsfördes Renaults bilar framgångsrikt över hela världen. Företaget hade distributörer i alla större länder och städer. I USA var Renaults distributörer i New York, Boston och Los Angeles. William K. Vanderbilt var en av de första amerikanerna som köpte en Renault, som han tävlade med vid ett av de tidiga Vanderbilt Cup-loppen på Long Island, New York.





En av Renaults flaggskeppsmodeller före första världskriget, denna fantastiska Type 22/24 HP Coupé-Chauffeur köptes 1913 av en familj som behöll obrutet ägande i över 100 år! Otroligt nog bär bilen fortfarande sin ursprungliga mörkgröna färg, med endast skärmarna som har målats om för länge sedan. På samma sätt har interiören aldrig klätts om. Bevarandet av denna bil är anmärkningsvärt. Det är ett bevis på de ursprungliga ägarna och deras familj, inte bara att bilen överlevde alls, utan att uppskatta den i över ett sekel och hålla den i ett så underbart skick.

Som så många lyxbilar från tonåren till slutet av 1930-talet byggdes toppmodellerna Renault i chassiform och levererades till en oberoende karossbyggare för att utrustas med en kaross som ägaren själv valde.

I det här fallet byggdes Coupe-Chauffeur-karossen (stadsbil) av trä av Renaudin et Besson i Paris. Interiören är klädd i mörkgrönt och är klädd med svart läderklädsel med knappuftning för både chauffören och passagerarna. Grönt damasttyg och fläta bidrog till elegansen i kupén, som också var utrustad med sådana genomtänkta tillbehör som en läderklädd konsol som innehöll en vägmätare i mässing, spegel, anteckningsbok, penna och flaskor för bläck. Bilen utrustades också med en glasavdelare som separerade de två facken och ett kommunikationssystem där passagerarna kunde prata med föraren. En stor innovation på den tiden var att montera elektriskt ljus i personbilen, även om acetylenlampor i mässing användes för all utomhusbelysning. Den ursprungliga köparen litade inte på att elektriska armaturer inte skulle sätta eld på bilen, utan valde istället den "säkrare" öppna lågan på acetylenlamporna!

Den fyrcylindriga sidventilmotorn på 22/24 hästkrafter har en cylindervolym på 5 027 cc och har cylindrarna gjutna i par med en treväxlad manuell växellåda som skickar kraften till bakhjulen. Utrustad med solida axlar fram och bak, med trumbromsar monterade på bakhjulen.

Ägd i 105 år av tre generationer av samma familj och med alla kännetecken för elegans och hantverk som definierar tiden före första världskriget, och en nivå av patinering som bara kan uppnås över ett sekel. Tack vare deras ansträngningar är det nu ett magnifikt stycke bilhistoria, lämplig för bevarandeklassutmärkelser i prestigefyllda concours-evenemang över hela världen.

MOTORNYTT

Renault Typ DP Kupé-Chaufför var den förnämsta bilmodellen under sin tid. RW



Roger Warolin