



Gilbern Genie 1968

- 1. Säljstart för Fiat 600**
- 2. Test av Audi A6 Avant innan den blir eldriven**
- 3. Bisarrt snabba elbilen Rimac Nevera provkörd**
- 4. Apples lägger ner sin Tesla-dödare**
- 5. Europas biltillverkare ställer sig bakom fossilbilsförbudet 2035**
- 6. Toyotas vätgasbil reas ut med 410 000 kr i rabatt**
- 7. Tufft för Hedin Bil som gör förlust i Sverige**
- 8. Ny version av eldrivna mikrobilen Microlino Lite**
- 9. Tredje gången gillt**
- 10. För 25 år sedan på Talladega**
- 11. Renault 4 TL slapp avgasrening tack vare motorknep**
- 12. Gilbern Genie**
- 13. Mercedes-Benz 300 SC Coupe 1955**



1. Säljstart för Fiat 600 – så blir priset

Av John Sempill

Publicerad 2024-03-07

Uppdaterad 2024-03-07

Är du redo för "The Italian Upgrade"? Så kommunicerar Fiat sitt senaste tillskott, nämligen Fiat 600. En modell som erbjuds som elbil samt som mildhybrid.



Så vad är en italiensk uppgradering? Enligt Fiat innebär det här ett uttryck för den italienska skönheten och livsstilen – och vem kan inte låta sig förföras av tanken på stenbelagda passager och torg, omringade av byggnader från 1200- och 1300-talet? Mamma mia.

Nya Fiat 600 erbjuder större utrymmen och lastvolym än 500e, utökad räckvidd samt mildhybridteknik för dig som söker den flexibiliteten.

Vi börjar med 600 Hybrid. Under huven sitter en 1,2-liters T3-snurra med en effekt på 100 hästar och en sexväxlad dubbelkopplingslåda.

Inkapslad i växellådan finns en elmotor på 21 kW som är den perfekta assistenten vid krypkörning, parkering och körning på ovannämnda stenbelagda passager.

Vänder vi sedan blicken mot det eldrivna alternativet 600e, erbjuds i sin tur ett batterival om 54 kWh för en beräknad WLTP-räckvidd upp till 406 km. Totalt 156 hästar och framhjulsdraft står på menyn.

Mildhybriden 600 Hybrid erbjuds med utrustningsnivåerna Pop, Lounge och La Prima, medan eldrivna 600e erbjuds med paketen (RED) och La Prima.





Den eldrivna versionen anländer först hos svenska återförsäljare: under mars och april, medan 600 Hybrid levereras från och med juni.

Modell	Utrustningsnivå	Drivlina	Lanseringspris
600 Hybrid	Pop	1.2 T3 MHEV 100 hk DCT6	fr. 299 900 kr
600 Hybrid	Lounge	1.2 T3 MHEV 100 hk DCT6	fr. 314 900 kr
600 Hybrid	La Prima	1.2 T3 MHEV 100 hk DCT6	fr. 339 900 kr
600e	(RED)	54 kWh 156 hk FWD	fr. 424 900 kr
600e	La Prima	54 kWh 156 hk FWD	fr. 469 900 kr

Källa: Astara Sweden





2. Test: Innan Audi A6 Avant blir eldriven

2024-02-28 Text och foto Morten B. Bek

Den är stor, den är lyxig, och den är dyr. Den lilla uppdateringen som Audi har gett A6-familjen känns precis så – liten. Kanske för att pengarna har gått till den kommande eldrivna A6 E-Tron.



Det är lite förvirring i rösten hos den trevliga försäljaren hos Audi. Jag har åkt norrut för att låna en **A6 Avant** utrustad med en dieselmotor, vilket jag inser väcker en fråga hos försäljaren. Jag är dock förberedd, så jag svarar själv på frågan innan den kommer: "jag kommer att testa en stor diesebil, eftersom den fortfarande är outhärlig för vissa förare. För de tjänstebilsförare som fortfarande har friheten att välja diesel eftersom de kör många, många tusen kilometer per år är elbilen fortfarande ett lika bra alternativ till diesel som tåget är."

A6 Avant 40 TDI Prestige är en kombibil i stort format med en ganska blygsam 2-liters dieselmotor, framhjulsdrift och inget flashigt eller utmärkande. Bilen är så blygsam som en **A6 Avant** kan bli. Jag drar i handtaget, men bilen låses inte upp. Den har inte nyckellös upplåsning, men det finns tillgängligt. Framstolarna är manuellt justerbara och klädseln är mycket germansk: tätt vävd, svart som jorden och redo för tusentals kilometer.



En av de bästa med fyra cylindrar.

Facelift? Ja, jag kan se det, men om jag deltar i ett quiz om **A6s** facelift, är jag ute efter första omgången. Det är tydligt att grillen har fått nytt utseende med tredimensionella block (istället för kromade ränder), och även stötfångaren är uppdaterad. Det har hänt mer, men det är så blygsamt jämfört med vad Audi gav A4-familjen, där karosspaneler böjdes på nya sätt. **A6** fick inga nya former och jag undrar om pengarna sparades så att Audi kunde använda dem för den nya elektriska A6 E-Tron, som jag förväntar mig att vi kommer att se för första gången senare under 2024.

Få av A6-tjänstebilarna har sex cylindrar eller den mycket dyra läderklädseln. Det vanliga är, eller rättare sagt var, en beställning med fyra cylindrar och vad Audi har tvingats erbjuda som standardutrustning. Du får lite mer 2024 än du gjorde tidigare – digital instrumentering och parkeringsassistent är åtminstone standard.

Den kyllda 204 hk dieselmotorn startar med ett ryck och skakar sig till liv. Det chockar mig inte, och den behöver tid för att värmas upp, så jag ut på motorvägen. Med värmen blir dieselmotorn civiliserad och mjuk, och ingen fyrcylindrig diesel från BMW och Mercedes är så kultiverad. Dieselmotorn samspelar bättre med den automatiska dubbelkopplingsväxellådan än jag har upplevt tidigare, vilket är fantastiskt, men kommer sent med i relation till motorns storhetstid.

Vinden hotar den stora kombi

Det stormar på kusten, och min förväntan om ett stabilt godståg på motorvägen levs inte upp av den stora kombi från Audi. Är det vinterdäcken, eller är **A6 Avant** verkligen sådan att den snabbt kan knuffas från sida till sida, så att jag måste styra, styra och styra lite till? Jag är också besviken över hur mycket vindbrus Audi släpper in i kupén. Som om detta var en Q2 för 320.000 kronor och inte en av de finare modellerna.

Vad **A6 Avant** saknar i riktningstabilitet i blåsiga förhållanden, tar den igen i fjädringskomfort och styrning när det inte är så blåsigt. Fjädringen är neutral, stram men ändå förlåtande, och när den testas känns det som om karossen är en stor, solid bit metall. **A6 Avant** har en soliditet som är ovanlig. Många, många delar och fogar måste passa perfekt för att detta ska vara möjligt.

Det slår mig varje gång jag provkör en bil som inte är eldriven, hur lätta bilar med förbränningsmotorer kan vara. Här har vi en stor kombi med en tung dieselmotor och automatlåda, men den väger 365 kilo mindre än Q4 E-Tron 45. 204 hästkrafter och 400 Nm ur en dieselmotor är därför allt **A6 Avant** behöver. I alla fall om du glömmer att den finns tillgänglig med en 3-liters V6-diesel med 286 hästkrafter. Det är bäst att du gör det, för den är tyvärr mycket dyrare.



Inte heller för Audi står tiden stilla

A6 är den äldsta av den klassiska trion från Tyskland. BMW 5-serien och Mercedes E-klass är de andra två, och de är mer än bara lite yngre. De är nya och fräscha och båda kommer som nya modeller 2023. **A6** fyller sex år den här månaden, och faceliftet är så litet att det inte har någon större betydelse.

Det är inte dieselmotorn, designen eller köregenskaperna som avslöjar **A6** ålder. Det här är tre starka punkter för **A6** och **A6 Avant**, och det är egenskaper som har tjänat den väl sedan 2018. Ett av problemen är att plug-in hybriderna har ett mycket mindre batteri än det mycket stora som Mercedes har klämt in i den nya E-klassen, vilket gör att den kan köras över 100 kilometer på el. **A6 Avant** stannar mycket tidigare med sina 65 kilometer.

Efter sex år saknar A6-interiören helt enkelt den wow-faktor som krävs för att övertyga och förvåna. Skärmarna är små, och även om den nedre skärmen i mittkonsolen för luftkonditionering, sätesvärme, elektrisk bakruta, navigationssystemet och några andra saker aldrig har varit bekväma i sig, är den nu utdaterad nu när vi befinner oss i 2024.

Nästa **A6 Avant** är eldriven och jag är säker på att den kommer att bli vacker, mycket modernare i kupén än den gamla och en drömbil. Men även om den tar över A6-namnet är de inte redo att ge upp sin kombibil med förbränningsmotor. Den kommer att återuppstå som A7 Avant, så BMW och Mercedes kommer inte att kunna behålla den viktiga, men också krympande, delen av marknaden för sig själva.

SPECIFIKATIONER

Audi A6 Avant 40 TDI Prestige

Motor: R4, 1 968 cm³

Effekt: 204 hk/400 Nm

0-100 km/h: 8,1 sekunder

Topp hastighet : 241 km/h

Bränsleförbrukning: 17,9 km/l CO₂-utsläpp: 148 gram/km

Mått (L/V/H): 494/189/145 cm

Egen vikt: 1 780 kilo

Dragvikt: 2.000 kilo

Bagageutrymme: 565-1 680 liter

Redaktören byttil

Relaterade artiklar:



Nya Audi A6 är förfinad och förstärkt



Test: Audi Q8 e-tron Sportback med längre räckvidd



Är Audi SQ8 E-Tron med 503 hk är prisvärd?



Test: Mercedes-Benz GLA som laddhybrid är vettig för några få



3. Bizarrt snabba elbilen Rimac Nevera provkörd

Av Steve Sutcliffe Bearbetning John Argelander /// Foto Aston Parrott

Publicerad 2024-02-24 Uppdaterad 2024-02-23

1 904 hästar, 0–100 på 1,97 sekunder och en toppfart på 415 km/h – på papperet är Rimac Nevera helt sinnessjuk. Men hur är den att köra?



Man kan säga oerhört mycket om Rimac Nevera redan efter några hundra meter bakom ratten.

Inte hur bisarrt snabb den är eller hur mycket den ritar om kartan för hyperbilar (de insikterna kommer senare), utan istället hur välpolerad den är som produkt. Hur välbyggd den upplevs, hur härlig styrningen är, hur välkalibrerade gas- och bromspedalen känns, hur lätt man kommer i och ur den, hur tydligt man ser ut ur den, hur väldämpat den betar sig och hur raffinerad den känns i vardagliga hastigheter.

Redan efter tjugo sekunder märker man att Nevera betar sig perfekt för en bil av denna typ. Man märker också hur fenomenalt bra chassit är på att filtrera bort allt oönskat brus som händer under däcken.

Redan från de första ögonblicken känns Nevera som en produkt från en tillverkare som har finlipat sitt kunnande i årtionden, inte bara i några år.

Rimac Nevera är en helt ny hyperbil från vad som fortfarande är en i stort sett okänd biltillverkare som inte kommer från Tyskland, Italien eller England, utan från Kroatien.

Och om de första hundra meterna är nog för att göra en ordentligt förvånad är det ingenting jämfört med vad som komma skall – för när man låter den löpa fritt gör Nevera saker som ingen annan bil på denna jord kommer i närheten av. Och inte bara rakt fram utan även vid kurvtagning och under inbromsning. Bilen besitter egenskaper som får även den mest luttrade biltestare att klia sig i huvudet.

Så, vad är egentligen Nevera och hur kan det komma sig att den är så bra som den är?

Bilen är helt eldriven och består av en kolfibermonocoque med ett batteripaket på 120 kWh i golvet som ger en nästan perfekt 50/50-viktfördelning. Så även om Nevera väger modiga 2 150 kg, ligger kilona på bästa möjliga plats.



Batteripaketet (litium-mangan-nickel) består av 6 960 cylindriska, vätskekylda celler, och har en spänning på 730 volt. Kanske inte lika sextigt som en 6,5-liters V12 vars cylindrar är fodrade med unobtanium och som varvar till 9 000 r/min.

Vad som dock är sextigt är den effekt som drivlinan producerar, samt de olika metoder bilen använder för att överföra all denna energi till vägen.

Nevera har fyra elmotorer som var och en driver ett av de fyra hjulen. Enligt Rimac producerar de två motorerna fram till 598 hk och 559 Nm. Baktill är motorerna biffigare och producerar 1 306 hk och 1 801 Nm. Den sammanlagda summan anges till 1 904 hk och 2 360 Nm, vilket är helt galna siffror.

Växellådan baktill beskrivs som en "dubbel enkelväxlad" enhet, där två enväxlade lådor är monterade i ett och samma hus, mellan de två elmotorerna, vilket både låter och verkligen är ofattbart smart.

Likaså hjulupphängningarna, som vid en första anblick skulle kunna tyckas vara uppfriskande konventionella med dubbla asymmetriska triangellänkar runt om och elektroniskt justerbara dämpare. Men i verkligheten är de allt annat än konventionella.

Med upp till drygt 1 900 hästar under högerfoten är det lätt att förstå att fäste kan bli ett problem. Neveras överkomplexa ESP-system har kalibrerats av chefsingenjör Miroslav Zrnecvic, med fokus på att det ska fungera utomordentligt bra i praktiken.

Därför får man inte tillgång till den fulla effekten förrän vid ungefär 160 km/h, inte ens i Trackläget. Vill man ha all effekt måste man stänga av ESP-systemet, men det är inget man bör göra i all hast, tro oss.

När ESP är påslaget letar systemet ständigt efter bästa möjliga grepp för varje hjul, och tillåter allt från lite till en hel del hjulspinn beroende på vilket av de fem körlägena man valt. De är Range, Cruise, Sport, Track och Drift, varje läge ger en unik mappning för stöt-dämpare, gaspedal, ESP, styrning och aerodynamik.



En avstängd väg gav oss möjlighet att utforska Neveras prestanda. Körställningen är perfekt och runtomsikten bra. Handhavandet är intuitivt.

Aeropaketet – du har gissat rätt – är också avancerat och innehåller aktiva element fram, bak och längs bilens undersida. Ett antal hydrauliskt manövrerade vingar och kanaler jobbar automatiskt när bilen accelererar, bromsar och svänger, och allt styrs av samma potenta dator som överser ESP, stötdämpare, gaspedal, styrning, bromsar, you name it.

På tal om bromsar, Nevera har stora keramiska skivor med sexkolvsok på alla fyra hjul. Dessa styrs i första hand av elektronik (skulle "proppen gå" fungerar de mekaniskt, liksom styrningen, vilket är trevligt att veta) och är en integrerad del av bilens förmåga att regnerera kraft, så att få till en naturlig pedalkänsla var en utmaning.

Därför tog det också "seriöst j***a lång tid att få dem rätt" för Zrncevic och hans ingenjörer, men som med så många andra aspekter av Nevera är slutresultatet nyckeln till bilens uppfriskande analoga körkänsla.

Rimac Technology gör mycket jobb för bland annat Porsche (som äger 24 procent av Rimac), så ingenjörerna vet hur bra bromsar ska kännas, och de var fast beslutna att ge Nevera bra bromspedalkänsla, även med energiåtervinningen inkluderad.

Allt arbete har lönat sig, för Rimac Nevera bromsar, styr in, tar kurvor och accelererar som ingen annan bil som någonsin funnits.

Rent hastighetsmässigt förändrar den allt. Accelerationen är så brutal och omedelbar att när man golvar gasen för första gången kämpar hjärnan med att bearbeta vad som egentligen händer. Det känns faktiskt som om man har lämnat en stor del av sitt medvetande bakom sig.

Nevera är så ursinnigt snabb att den får en 1 600 hästar stark **Bugatti Chiron Super Sport** att verka slö. Vad som också händer är att nackmuskelnerna spänns när de försöker hålla huvudet upprätt, och man kan inte låta bli att bita ihop hårt – på samma sätt som man gör när man är på väg att krocka.

Men det allra sjukaste är att accelerationen inte avtar efter några sekunder, som den brukar göra i elbilar. Istället skjuter det på hårdare när ESP-systemet släpper på mer effekt från de fyra motorerna, vilket händer någonstans mellan 140 och 160 km/h beroende på underlag. **Då blir accelerationen ännu vildare** och ännu mer intensiv, och förblir så tills hastighets-begränsningen träder in vid 352 km/h (Rimac har klockat en obegränsad Nevera till 415 km/h, vilket officiellt gör den till den snabbaste elbilen i världen, men kunderna måste ha ett särskilt tillstånd för att prova sådana bedrifter).

Rimac hade lyckats stänga av ett vägavsnitt för denna provkörning, och bilen accelererar lika hårt i 290 km/h som den gör i 90. Det är helt galet.



Kvalitetsintrycket, ned till minsta reglage, är lika imponerande som fartresurserna.

Även från stillastående är siffrorna helt bisarra. Enligt Rimac tar 0–100 km/h 1,97 sekunder, och 0–160 km/h fyra sekunder blankt. En stående kvartsmile kommer och går på bara 8,6 sekunder och man når 300 km/h på under tio sekunder.

Saken är dock att hur berusande Neveras galna prestanda än är – man kommer troligen aldrig att vänja sig – så är köregenskaperna och känslan ännu mer imponerande. Man kan pressa bilen hårt genom en snabb kurva och känna genom sätena och ratten exakt hur mycket vridmoment som matas ut från varje hjul – det är helt underbart.

Och när man väljer körlägena Track eller Drift kan man till och med sladda lite om man vågar, eller bara tajta till framvagnen mot utgången av en kurva genom att ge gas snabbare och hårdare.

Nevera är allt annat än lynnig. Den är inställd för att ge maximalt grepp men också så mycket känsla genom styrning och säten som möjligt. Den känns lite som världens finaste BMW M3, men med fyra gånger mer av allt och mycket trevligare styrning på köpet.

Att tillverka en bil som är vansinnigt snabb är en sak, men att göra en som också bubblar av känsla och samtidigt betar sig så delikat, det är rent genialt. Och om man efter en hel dags körning kan ladda den från nästan noll till 100 procent på mindre än tjugo minuter, då börjar polletten trilla ned på riktigt.

Rimac har lyckats med allt, direkt från start, och det är minst lika extraordinärt som det som händer när man golvar gaspedalen för första gången.



Körläge Track och Drift gör bilen överraskande lekfull med tanke på de absurda kraftresurserna och den relativt höga vikten. Kul!

Med det sagt kommer såklart majoriteten av köparna att vilja ha en Nevera för dess prestanda. Inte för hur den är konstruerad, hur välbyggd den är eller ens hur den låter – för trots att det inte finns någon skönsjungande motor att lyssna på ger bilen en hel del härliga ljud ifrån sig. Ljud som bara blir starkare och mer spännande ju snabbare det går.

I slutändan är det inte Neveras apokalyptiska acceleration eller dess fantastiska bromsar, eller ens dess surrealistiska förmåga att distribuera kraften till vägen som är grejen. Det är istället hur underhållande den är att köra, vilket betyder att den är det bästa av två världar: ett oöverträffat prestandavansinne och en körkänsla som påminner om en klassisk sportbil.

Nevera är så mycket mer än bara ännu en sinnessjukt snabb elbil. Den är så trevlig på så många oväntade sätt att det känns som att den kunde ha skapats av Porsches GT-avdelning. Och jag hoppas innerligt att Rimac tar det på rätt sätt, för i vår värld blir det inte bättre än så.

TEKNISK INFO: Rimac Nevera

Motor: 2 x 220 kW fram, 2 x 480 kW bak, system-effekt 1 904 hk/2 360 Nm.

Mått: Vikt 2 150 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 1,97 sek, toppfart 415 km/h. **Pris:** 21,9 miljoner kronor (plus moms).

SUMMERING

Bäst: Hiskeliga prestanda och minst lika fina köregenskaper.

Sämst: Eldrivna hyperbilar är inte lätta (eller billiga!).



4. Apples nederlag – lägger ner sin Tesla-dödare

27 februari 2024, 20:31

Apple lägger ner sina försök att ta fram en egen elbil. Den enorma satsningen med 2000 anställda avbryts omedelbart. Techjätten har bränt 10-tals miljarder kronor i onödan.



Under ett helt decennium har Apple satsat på att ta upp konkurrensen med Tesla och lansera en egen elbil. Men på tisdagen ska de 2000 anställda i projektet ha fått det överraskande beskedet att hela satsningen läggs ner, [uppper Bloomberg](#). Apples COO Jeff Williams och vice vd Kevin Lynch meddelade personalen chockbeskedet.

Hela projektet släcks ner och många av de anställda i bilprojektet flyttas till Apples AI-division. Många bildesigners och fordonsingenjörer riskerar att bli arbetslösa om de inte kan omplacera sinom Apple.

Techjätten har jobbat på sin bil ända sedan 2014. Det skulle från början bli en självkörande historia som skulle konkurrera med Tesla, men istället blev det ingenting. Projektet tros ha kostat 10-tals miljarder kronor för Apple. Men när företaget insåg att det var omöjligt att skapa en självkörande bil var sagan all.

LÄS MER:

- [Apple blir biltillverkare: "Nästa nivå, som första...](#)
- [Musk: "Försökte sälja Tesla till Apple – de vägrade ta möte"](#)
- [VW:s enorma satsning: 2000 miljarder kronor – hit...](#)
- [Apple tar över alla skärmar i din bil – här är nya systemet](#)
- [Uppgifter: "Hyundai ska bygga Apples nya självkörande bil"](#)
- [Nu släpper Volvo senaste Apple-systemet i sina bilar](#)



Maths Nilsson



5. Europas biltillverkare ställer sig bakom fossilbilsförbudet 2035

Posted by Kristofer Rask februari 27, 2024

Under den pågående bilmässan i Genève klev Luca de Meo som är ordförande för bilbranschens branschorganisation ACEA upp på scenen. Budskapet var tydligt:



Luca de Meo intill konceptet Renault 4.

De europeiska biltillverkarna tänker inte utmana EU:s planerade försäljningsförbud av nya bilar med förbränningsmotorer från 2035.

– Vi bestrider inte 2035. Nu måste vi ta tag i det, sa Luca de Meo som också är VD för Renault: ”Som företagsledare, ska vi inte argumentera emot regelverket”.

Att leva upp till beslutet är möjligt men de rätta förutsättningarna måste skapas. Det inkluderar allt från större satsningar på infrastrukturen, men också andra incitament för att uppmuntra en bredare och snabbare övergång till elbilar.

Luca de Meo påpekar att fordonsindustrin redan har investerat miljarder i elektrifieringen och att välja något annat spår inte är något alternativ. Det skulle vara en katastrof för ”både bilindustrin och miljön” om utfasningen av förbränningsmotorn upphörde.



Kristofer Rask

6. Toyotas vätgasbil reas ut med 410 000 kr i rabatt

Av Maths Nilsson 29 februari 2024, 06:25

Nu ger Toyota tidernas rabatt på sin vätgasbil Toyota Mirai. Köpare får nu 410 000 kronor i rabatt – och kan dessutom tanka gratis i sex år.



Många hoppas på att vätgasbilar ska utvecklas och bli ett realistiskt alternativ till elbilar. Men i verkligheten går det trögt, både med nya bilar och tankställen. I Kalifornien har Shell stängt igen sju av sina 55 vätgasstationer. Det har fått Toyota att ha en sällan skådad rea på sin vätgasbil Toyota Mirai.

Bilen som in vanliga fall kostar 67 000 dollar, motsvarande 690 000 kronor, kan nu köpas för 37 000 dollar, motsvarande 380 000 kronor. Det är en rabatt på 410 000 kronor. Men inte nog med det. Dessutom erbjuder Toyota 15 000 dollar i gratis vätgas till köparna under de första sex åren de äger bilen, [uppper Kelley Blue Book](#).

Trots att [Toyota Mirai är en väldigt fin bil](#) som bara släpper ut vattenånga och har längre räckvidd än en elbil verkar det svårt att få fart på försäljningen. En stor orsak är den dåliga tillgången på tankställen som begränsar bilen. Som det ser ut nu har vätgasbilar små chanser att börja konkurrera med elbilar. Teknologin är annars välfungerande med en bränslecell som omvandlar vätgas till elektricitet.

LÄS MER:

- [Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai](#)
- [Toyota byter fokus: "Inte lyckats med vätgasbilar"](#)
- [Trots få elbilar – Toyota slår försäljningsrekord i år](#)
- [Toyotas vd sågar elbilslöften: "Tar längre tid än..."](#)
- [Toyota RAV4 laddhybrid återkallas i Sverige – kan få...](#)
- [Körförbud i tre månader på Toyotas nya elbil –...](#)

7. Tufft för Hedin Bil – gör förlust i Sverige

Av Maths Nilsson 27 februari 2024 kl 18:42

De tuffa tiderna slår nu mot bilhandelsjätten Hedin Automotive som är störst i Sverige. Bilhandeln i Norden gick med 141 miljoner kronor i förlust senaste kvartalet, varav Sverige backade med 44 miljoner. Men tack vare aktieförsäljning och vinster i Europa blev det positivt resultat för kvartalet på 139 miljoner kronor.



Hedin Automotive har de senaste åren vuxit till ett av Europas största företag inom bilhandel. Den tuffa konjunkturen med höga räntor och avvaktande privatkonsumtion slår nu mot bolagets siffror. [Hedins rapport för det fjärde kvartalet](#) visar ett rörelsevinsten föll med 65 procent till 139 miljoner kronor. När finansiella kostnader och intäkter räknats in blev det en förlust före skatt på 55 miljoner kronor.

Hedins räntekostnader stiger kraftigt på grund av ökad upplåning och höjda räntor och landade på 517 miljoner kronor under kvartal fyra. Resultatet räddas upp av realisationsvinster på 293 miljoner kronor från aktier som sålts och omvärderats i brittiska bilhandelsbolaget Pendragon PLC.

Den svenska bilmarknaden är för närvarande mycket svag, särskilt bland privatpersoner. Hedin gjorde en förlust på 44 miljoner i Sverige. Även i Norge och Finland blev det förlust med 18 respektive 79 miljoner kronor. Tack vare vinster ute i Europa klarade Hedin Automotive ett positivt rörelseresultat. För helåret 2023 gjorde Hedin Automotive en vinst efter finansiella poster på 880 miljoner kronor.

Enligt vd Anders Hedin ska bolaget nu fokusera på konsolidering av företag och marknader för att dra nytta av skalfördelar och stärka sin position.

– Vi arbetar intensivt med olika initiativ att integrera verksamheterna, öka volymerna och förbättra lönsamheten, skriver Anders Hedin i delårsrapporten.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Hedin gör miljonklipp på sprucken storaffär



Hedin Bil i ny storaffär – köper direkt av Mercedes



Bilias aktie rusar efter stark Q3-rapport



Så byggde Anders Hedin upp Sveriges största bilhandels-kedja



BMW säljer ut återförsäljare till svenske bilkungen



8. Microlino Lite - ny version av eldrivna mikrobilen

Av Bobby Green

2024-02-26 kl 16:00

Denna får 14-åringar i Europa köra.



Nu presenteras en ny version av Microlino på bilmässan i Genève. Den här har tillägget Lite och är anpassad så att man i Europa kan få köra den redan från 14 år. På vissa ställen får man faktiskt det och Lite får väl ses som en konkurrent till Citroëns Ami och Opel Rocks-e som är av samma mopedbils-koncept. Här är toppfarten bara 45 km/h och på en laddning ska man komma strax över tio mil. Effekten i elmotorn är tolv hästar och batteriet är på 5,5 kWh. Det finns även ett större batteri på 11 kWh som istället ger dig runt 18 mils räckvidd. Det finns två färger att välja mellan - Venice Blue eller Berlin Anthracite. Soltak är standard och det går in 230 liter i bagagerummet.

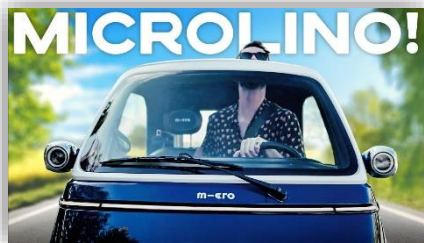
Något pris om man vill köpa "bilen" rakt av finns inte än men man kan leasa den för 169 dollar i månaden i fyra år om man betalar 25 procent i deposition. Vad den summan är på säger man dock inte heller just nu. Försäljningen drar igång någon gång nu i vår.

microlino-car.com





Bobby Green



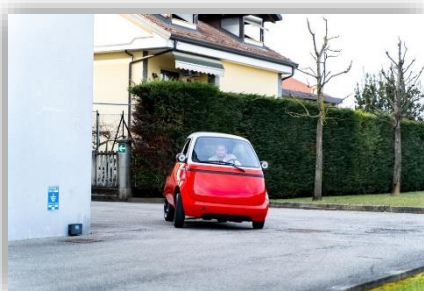
**Första Microlinon har levererats
Och Fully Charged har testat**



**Citroën visar liten gullig elbil som får köras av 14-åringar
Konceptet Ami har blivit verklighet**



**Opel släpper liten bil som får köras av 15-åringar
En version av Citroën Ami**



**Microlino är klara med sin första prototyp
Tillverkningen drar igång i september**



**Micro presenterar Microlino 2.0
Och elscootern Microletta**



**Artega har också byggt byggt en eldriven Isetta-kopia
Din för 17.995 euro**



**Kinesisk elbil med BMW 600-vibbar
Smart format för den som inte har bråttom**



**Eldrivna Isetta-kopian börjar tillverkas i vår
4.500 personer har redan beställt en**



**Retro-version av Citroën Ami
Har klassiska enkrade ratten**



**Fiat släpper Topolino med dörrar
Sötast i hela världen**



The Late Brake Show kör nya Citroën Ami Den lilla gulliga elbilen



Ark Zero - ny eldriven mikrobil Kostar 5995 pund



Luvly O - ny eldriven mikrobil från Sverige Släpps i år och kostar 100.000 kronor



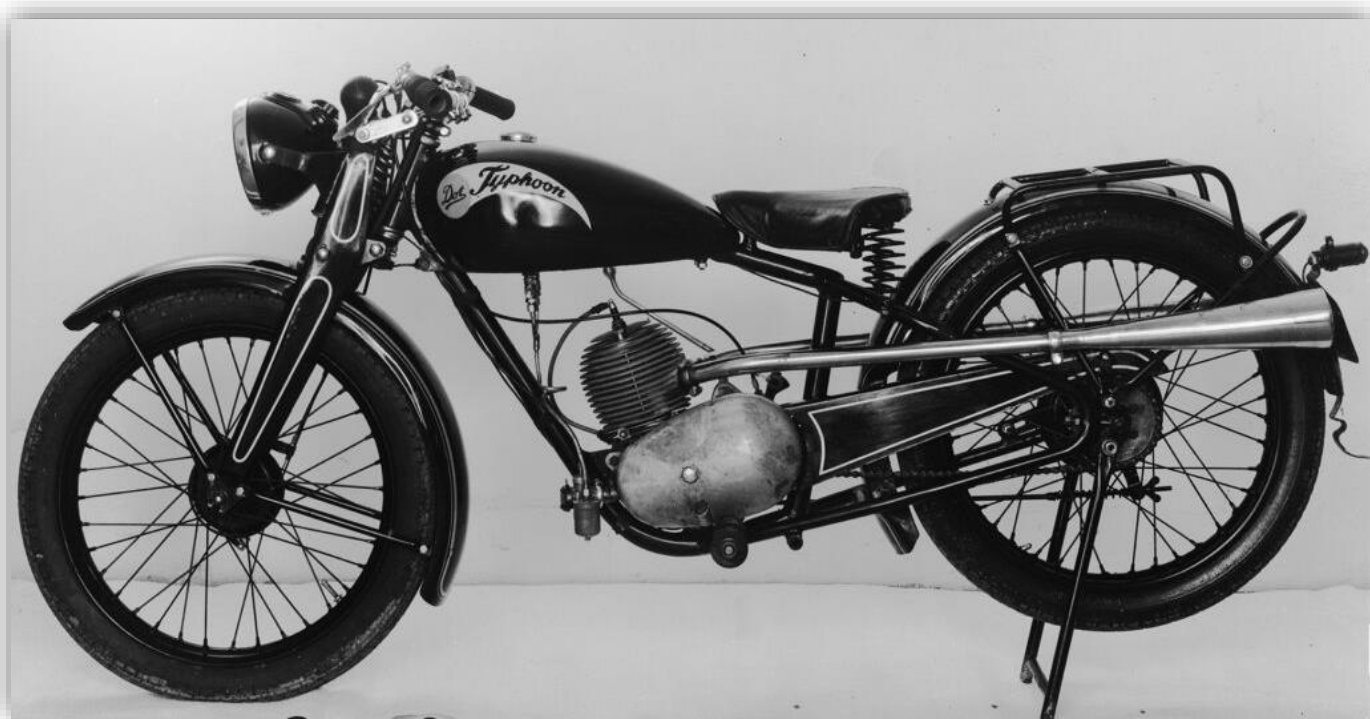
Silence S04 - en liten spansk elbil Har batterier man kan plocka ur

9. Tredje gången gillt, eller?

Av Anders Nordner

21 februari 2024

Göteborg har haft tre tillverkare av motorcyklar: Diamant, Union och Typhoon. Minst dåligt gick det för den senare.



Typhoon med Campusmotor i original där det syns hur förgasaren sitter framför motorn.

Göteborgs garage heter en programserie anordnad av Göteborgs Stadsmuseum. I februari var temat motorcykeltillverkaren Typhoon, som enligt vederhäftiga källor ska uttalas som tyfon på svenska – stavningen till trots.

Kvällens föreläsare var Claes Rydholm som hellre kallar sig intresserad av motorhistoria, som bilar och motorcyklar, än motorhistoriker. Och han berättade livfullt sagan om Typhoon, för en saga är det. Var det ett allvarligt menat försök att tjäna pengar på motorcykeltillverkningen eller låg det något annat bakom? Var Typhoon egentligen en blåsning?

Upphovsmannen hette Berl Gutenberg. Han började redan i tidig ålder att ägna sig åt affärer, ganska snart med Stockholm som bas. Det han kanske är mest känd för är den så kallade Husebyaffären efter vilken han blev dömd till drygt tre års straffarbete. Men det var efter hans motorcykeläventyr.

För att förstå Berl Gutenbergs intresse för motorcyklar får vi gå tillbaka i tiden.

År 1931 skapades något som kallades lättviktsmotorcykel. Den var en cykel försedd med motor som fick väga max 45 kg, varav motorn fick väga 20 kg. Detta fordon fick framföras utan körkort och utan att vara försäkrat, men var registrerat.



Två av Göteborgs Stadsmuseums fem Typhoon, båda utrustade med Folke Mannerstedts mindre lyckade Campusmotor.

År 1939 infördes krav på körkort. Då fanns det cirka 110 000 registrerade motorcyklar i Sverige och av dessa var cirka 70 000 lättviktsmotorcyklar. Vid andra världskrigets slut var antalet registrerade motorcyklar blott ett tusental. Där såg uppenbarligen affärsmannen Berl Gutenberg en potential och beslöt sig för att starta motorcykeltillverkning.

Var började han? Jo, med en motor. Men varken etablerade tillverkare som svenska JB, tyska Ilo, Sachs och DKW eller brittiska Villiers var goda nog för honom. Nej, istället vände han sig till den i Stockholm verksamme konsulterande ingenjören Folke Mannerstedt, som bidragit till Husqvarnas racingframgångar, och lät honom konstruera en motor.

Mannerstedt tog sig an uppgiften och konstruerade motorn som kom att kallas Campus. Och det var en udda motor.

När de flesta andra motorer var på 175, 198 eller 250 cc, valde Mannerstedt att bidra med en motor på 210 cc. Insuget var inte kolvstyrt, utan var till en början en roterande slid som komplicerade det hela med fler rörliga delar. Dessutom var cylinder och topp tillverkade i ett stycke i en mycket säregen form. Det sägs att Folke Mannerstedt på ålderns höst inte alls ville prata om Campusmotorn.

En annan knepig detalj var att förgasaren till en början satt framför cylindern, vilket enligt uppgift ska ha berott på att motorn även var avsedd för ett trehjuligt transportfordon från brittiska Dot. Det tvivlar Claes Rydholm på, eftersom transportfordonet som avsågs redan var utrustat med en mycket kapabel motor från Villiers.

Men bara en motor räcker ju inte. Det behövs en ram och lite andra detaljer också. Berl Gutenberg bodde i Stockholm och där hittade han både Folke Mannerstedt på Sturegatan och bröderna Östholm på Klara Norra Kyrkogata. De senare fick uppdraget att tillverka ramar, skärmfästen, tankar och andra detaljer som sedan transporterades till Göteborg för att sättas samman på övervakningen till Bil AB Tham på Friggagatan som vid den tidpunkten hade den västsvenska agenturen för Studebaker. Värt att notera är att Bil AB Tham var generalagent även för märken som belgiska Saroléa (som idag tillverkar elmotorcyklar), brittiska Scott (med vattenkylda motorer) och franska Terrot.



Varför Gutenberg förlade tillverkningen till Göteborg är höljt i dunkel. Kanske hade han affärer tillsammans med Tham?

De första motorcyklarna från Typhoon lämnade fabriken på andra våningen 1947. De var då lackerade i den för tiden ovanliga kulören gräddvit.

Typhoon får till en början en del hyggliga lovord i pressen, men motorn är inte riktigt bra och snart överges den roterande sliden till förmån för en traditionell lösning. Försäljningen går trots det trögt och något måste göras.

I samband med mc-utställningen "Motorcykeln mitt i seklet" i Göteborg 1950, som kanske var Sveriges första renodlade mc-mässa, presenterade Typhoon en uppdaterad version. Nu såg den ut som de flesta andra motorcyklarna och hade svårt att konkurrera med det 70-tal andra märken som fanns på marknaden. Att en Typhoon då vägde 85 kg gjorde inte saken enklare eftersom gränsen för lättviktare samma år ändrats till 75 kg.

Året därpå, 1951, kom så ett nytt försök då Typhoon TZ lanserades. Det var fortfarande bröderna Sjöholm som levererade ramar och annat, men nu hade Campusmotorn ersatts av en 200-kubiksmotor från Zündapp.

År 1951 blev för övrigt det bästa året någonsin för försäljning av motorcyklar i Sverige. Då såldes hela 55 500 tvåhjulningar i tillägg till de cirka 150 000 som var inregistrerade. En markant uppgång från 1945 års siffror.

Trots Zündappmotorerna och att Typhoon under en tid hade Göran "Sala" Norlén som testförare bar det sig inte. År 1954 var sagan all och Göteborgs stolthet, Svenska Motorcykelfabriken Typhoon, gick i graven. Då hade fabriken spottat ur sig cirka 300 motorcyklar. Göteborgs Stadsmuseum har fem exemplar, tre med Campusmotorn och två TZ-modeller.

De två andra tillverkarna då?

Diamant byggdes bara under åren 1938–1939 och med de nya reglerna för lätta motorcyklar 1939 gav företaget upp. Frågan är dock om det var en egen mc i ordets rätta bemärkelse då det i grunden var en Monarkhoj som Hilding Göransson satte motor och växellåda från DKW och klistrade Diamantetiketter på. Lite mer avancerad dekaltrimning således.

Av märket Union tillverkades bara en prototyp till den fyrtaktsmotorcykel som senare kom att tillverkas i Charlottenberg. Även denna motor var Folke Mannerstedt involverad i. Inte heller Union blev någon vidare succé.

Hur gick det för Bil AB Tham då? De tappade agenturen för Studebaker och fick istället agenturen för Lloyd. Sedan tynade företaget sakta bort. Vilket öde!

Klassiker

10. För 25 år sedan på Talladega

Publicerad 7 oktober 2011 (uppdaterad 7 oktober 2011)

Text Mårten Carlsson

Idag är det exakt 25 år sedan SAAB:s uppmärksammade rekordkörning på Talladega som gav eko världen över.



The Crazy Swedes kallade banpersonal och funktionärer det svenska gänget som kom till Alabama International Motor Speedway i Talladega i Oktober 1986.

Med sig hade dom tre helt vanliga SAAB 9000 Turbobilar som plockats rakt av bandet i Trollhättan och forslats över, med den tokiga idén att slå inte bara ett utan flera rekord med dessa på en av USA:s snabbaste ovalbanor.

Idén bakom The crazy Swedes spektakulära körning kom från Olle Granlund, ingenjör och projektledare hos SAAB, som ville visa upp nya 9000 modellens tillförlitlighet och han verkar inte tvekat en sekund på denna bils förträfflighet. För idén var att låta ett par bilar köra 10.000 mil dag och natt med gasen i botten, det var steg ett av planen. Två, att få igenom den totalt galna idén hos SAAB:s ledning och övriga sponsorer. Tre, att hitta ett gäng som var villigt att ställa upp på det hela.

Olle verkar inte saknat övertalningsförmåga för projektet fick klartecken och hösten 1986 åkte han, ett stort team mekaniker och ett 30-tal förare från SAAB över till Alabama och Talladega. Med i gänget hade Olle dessutom fått med sig rallyförarna Bertil Johansson och Kjell Olofsson, rallycrossmästarna Göran Johansson och Anders Norstedt, samt SAAB-legendaren Eric Carlsson "på taket"



*Bil #2, som idag återfinns på SAAB:s museum,
här utlånad till Custom Motor Show på Elmia, Jönköping.*

Den 7:e Oktober 1986 flaggades de tre bilarna iväg, för att gå i mål 20 dagar senare, då hade man kört slut 36 uppsättningar däck, gjort av med över 80000 liter bensin, och slagit flera av de rekord man var ute efter. Snabbaste bilen hade genomfört körningen med en snittfart på 213,299km/h inklusive alla depåstopp för tankning, förarbyten, service med mera.

Med detta hade man även slagit 19 internationella rekord enligt FIA:s reglemente för 2-liters motorer med överladdning samt två världsrekord. De sista gällde att man den 22:e oktober hade klarat 50000 miles med en snittfart på 213,868km/h och slutligen fyra dagar senare avverkat sträckan 10000 mil med snittfarten 213,299km/h.

Man slog inte av på takten vare sig på natten eller vid dålig väderlek, även vid ösregn hölls pedalen nere, och för att förarna inte skulle slappna av så hade bilarna försetts med en stor grön "feglampa" som sloknade tvärt om man lyfte det minsta på gasfoten. Trots detta skedde hela äventyret i princip helt utan incidenter.

De tre rekordbilarna finns kvar. Nummer ett står på Talladega International Speedway Museum. Bil nummer två står på Saabs museum i Trollhättan, och den tredje finns på Saab Automobile USA Heritage Collection i Sterling Heights, Michigan

Olle Granlund var sedermera projektledaren för 9000 modellens ersättare, 9-5, efter pensioneringen är han fortfarande märket troget och aktiv i föreningen SAABveteranerna.



*Olle Granlund tävlade även aktivt på 60-talet
samtidigt som han påbörjade sin ingejörsbana där.*

Rekordbilens dagbok

Förutom tankning (det gick åt 27 000 liter bensin per bil) och däckbyte (fram var 12:e och bak var 24:e timme) kan Bilsport redovisa alla de åtgärder som gjordes på den Saab 9000 Turbo som slog två absoluta världsrekord på Talladega-banan. Bilen hade rullat 2 000 km (första servicen) när "The Long Run" drog igång.

9140 km: Laddtrycket justeras (för lågt). Det tog fyra minuter.

9738 km: Kärvande solenoidventil till APC-boxen åtgärdas.

10546 km: Koll av bränslepumpen. Den sög luft så att motorn gick magert. Justering.

13360 km: Ny justering av bränslepumpen.

15177 km: Byte av bränslepump. För att spara tid byttes hela boxen där matarpumpen sitter.

21184 km: 2 000-milaservice (byte av olja, oljefilter, tändstift samt kontroll av växellådsolja, chassi, motorupphängning med mera).

42555 km: 4 000-milaservice (se 2 000-milaservice).

43000 km: Beslut om att dra ner från 50 till 45 varv mellan varje tankning.

53367 km: Byte av luftfilter (normal service). Tog två minuter.

62505 km: 6 000-milaservice (se 2 000-milaservice).

66948 km: Tändfördelare byttes beroende på misständning.

77745 km: Tändstift + APC—styrdon byttes (för högt laddtryck).

78520 km: Byte av bränsletrycksregulator.

79319 km: Hela cylinderblocket byttes (för att spara tid) på grund av bräns avgasventil (cylinder 3, ventil 5).

83484 km: 8 000-milaservice (se 2 000-milaservice). Tog sex minuter.

84701 km: Justering av laddtrycket. Tog fem minuter.

103500 km: Målgång! (borde ha varit 10200 om vägmätaren visat exakt rätt).

11. Renault 4 TL slapp avgasrening tack vare motorknep

Publicerad 2024-02-25 kl 06:30 Text Calle Carlquist

Bilar under en viss cylindervolym slapp avgasrening på 1970-talet, och Renault 4 TL var en av dem. 34 hästkrafter gav lama fartresurser.



Det är kanske mycket begärt att ViB-läsaren ska ha koll på hur svensk avgaslagstiftning såg ut 1977. Katalysatorer, hybriddrift, elbilar eller ens blyfri bensin, mycket lite av detta fanns för snart 50 år sedan.

Då som nu märktes ändå en oro för miljön och hur bilars avgaser påverkade den. "Avgasrecirkulation" var därför en form av rening som införts och påbjudits, en teknik som effektivt kväste topp-effekten i var och varannan bil och klädde in motorrummet i otaliga slangar och rör som ofta läckte eller behövdes dras åt. Lösningen fick dessutom åtskilliga motorer att kinka vid start, gå orent när de väl kommit i gång och ha alltför hög tomgång långt efter gasuppsläp.

Vän av ordning undrar nu vad detta har med den kycklinggula Renault 4 här nedan att göra? Jo, bilen var en av få som godkändes för försäljning utan någon form av avgasrening. Anledningen var att motorns cylindervolym inte nådde 800 cm³. Samma sak gällde för Volkswagen Polo som en tid såldes med en 771-kubikare på 34 hästkrafter, samma effekt som flera årgångar av den gamla Folkabubblan. Polo var ju en modern bil men marginellt snabbare än en moped och fick mycket kritik för detta. Renault 4-ägarna däremot hade sedan bilens debut 1961 vant sig vid lama fartresurser och föredrog helt andra värden här i världen.



Testet var infört i ViB sommaren 1977. Med bensinransoneringen i hyfsat färskt minne fanns i Sverige en pånyttfödd marknad för verkligt billiga, snåla bilar. För Renault var det enkelt att damma av sin trotjänare och köra ett varv till med lite reklam och några pigga nya karosser.

Under 1976 hade man krängt i väg 973 exemplar av veteranen i Sverige så än spratt Renault 4 av liv. Om bilen hade motor på 782 kubikcentimeter eller på 840 som tidigare brydde sig kunderna föga om, bara bilägandet var billigt. I konkurrensen fanns förutom Polo även Hundkojan (utmanare i ViB-testet), men även en särling som Skoda 120 "Estelle" gick att sälja, åtminstone tills Trafikmagasinet nesligen vurpade med bilen på bästa sändningstid i tv.

Att åren gått sedan Renault 4 debuterat framgick utan att skribenten Jan Ullén behövde ta till överord. "Medan andra billiga bilar försöker ge ett intryck av lyx tycks Renaults designers ha arbetat lika hårt på att få interiören så påver som möjligt. För inte kan väl råttbot under instrumentpanelen och alla vassa kanter i inredningen ha särskilt mycket med rationell tillverkning att göra. "Vidare:" Förarplatsen är ett skräckexempel på hur man kan krångla till möjligheterna till en säker manövrering av bilen."

Mängder av minusposter radades upp men det fanns också ljuspunkter, köregenskaperna till exempel: "När man ser en R4 kränga sig runt ett gathörn med karossen lutande som ett skepp i storm kan det vara svårt att tro på någon större körsäkerhet. Men R4 är förvånansvärt stabil på landsvägen, den håller kursen perfekt och är självupprätande inför sidvindstötar." Karosshöjden och rymligheten för fyra åkande med bagage fick också beröm, för att inte tala om framkomligheten på dåliga vägar och i snö.

Till slut var Ullén kluven inför den franska klassikern. "Även om Renault 4 hör till det entydigaste som finns i bilväg – bastransport – kan slutsatsen knappast bli entydig. En primitivism som nästan verkar ha blivit självändamål, en förarmiljö som inte borde ha godkänts vid typbesiktningen och prestanda som ligger långt under vad moderna småbilar ger." Allt detta för bara 22 950 kronor.



Calle Carlquist

12. Gilbern Genie

Skrivet av Ben Branch den 16 februari 2022 Lästid ca 5 minuter

En Sällsynt Produktionsbil Från Wales



Gilbern Genie är en av de mer kända bilarna från den enda walesiska biltillverkaren i historien – Gilbern Sports Cars Ltd. Gilbern grundades av en walesisk slaktare och hans vän, en tysk ingenjör som hade varit krigsfånge i England under andra världskriget, och valde att stanna kvar i Storbritannien efter kriget. Denna osannolika kombination skulle skapa en högt ansedd serie produktionsbilar, de första fordonen byggdes 1959 i ett skjul bakom slakteriet. Inom några få år hade företaget ställt ut sina fordon på de finaste bilmässorna i Storbritannien och producerat hundratals bilar.

Snabba fakta – Gilberns ande

- Det är osannolikt att någon annan biltillverkare i historien har grundats av en walesisk slaktare och en före detta tysk krigsfånge, men detta är ursprungshistorien om Gilbern – som är känt för att vara det enda företaget som någonsin byggt produktionsbilar i Wales.
- Gilbern grundades 1959 av slaktaren Giles Smith och den tyske ingenjören Bernard Friese. Företaget tog sitt namn från de första bokstäverna i vart och ett av deras förnamn – **G**iles Smith och **B**ernard Friese.
- Deras bilar använde stålchassi med en lätt glasfiberkaross, motorer, växellådor och andra delar kom till stor del från den brittiska bilindustrin, inklusive biltillverkare som MG, Austin-Healey och Ford.
- Gilbern Genie var den andra produktionsbilen från Gilbern, det är en mer exklusiv modell som drivs av antingen 3,0 liters Ford Essex V6 eller 2,5 liters versionen. Den byggdes mellan 1966 och 1969 och tillverkades i totalt 197 exemplar.



Den snyggt inredda interiören i denna restaurerade Genie från 1968 är ett bevis på kvaliteten på det arbete som de ursprungliga Gilbern-arbetarna lade ner i varje bil.

Gilbern – Det walesiska komponentbilsföretaget

Gilbern, som grundades av en slaktare och en tysk krigsfånge, skulle komma att bli den mest framgångsrika walesiska biltillverkaren i historien – med hjälp av det faktum att det också är den enda walesiska biltillverkaren i historien.

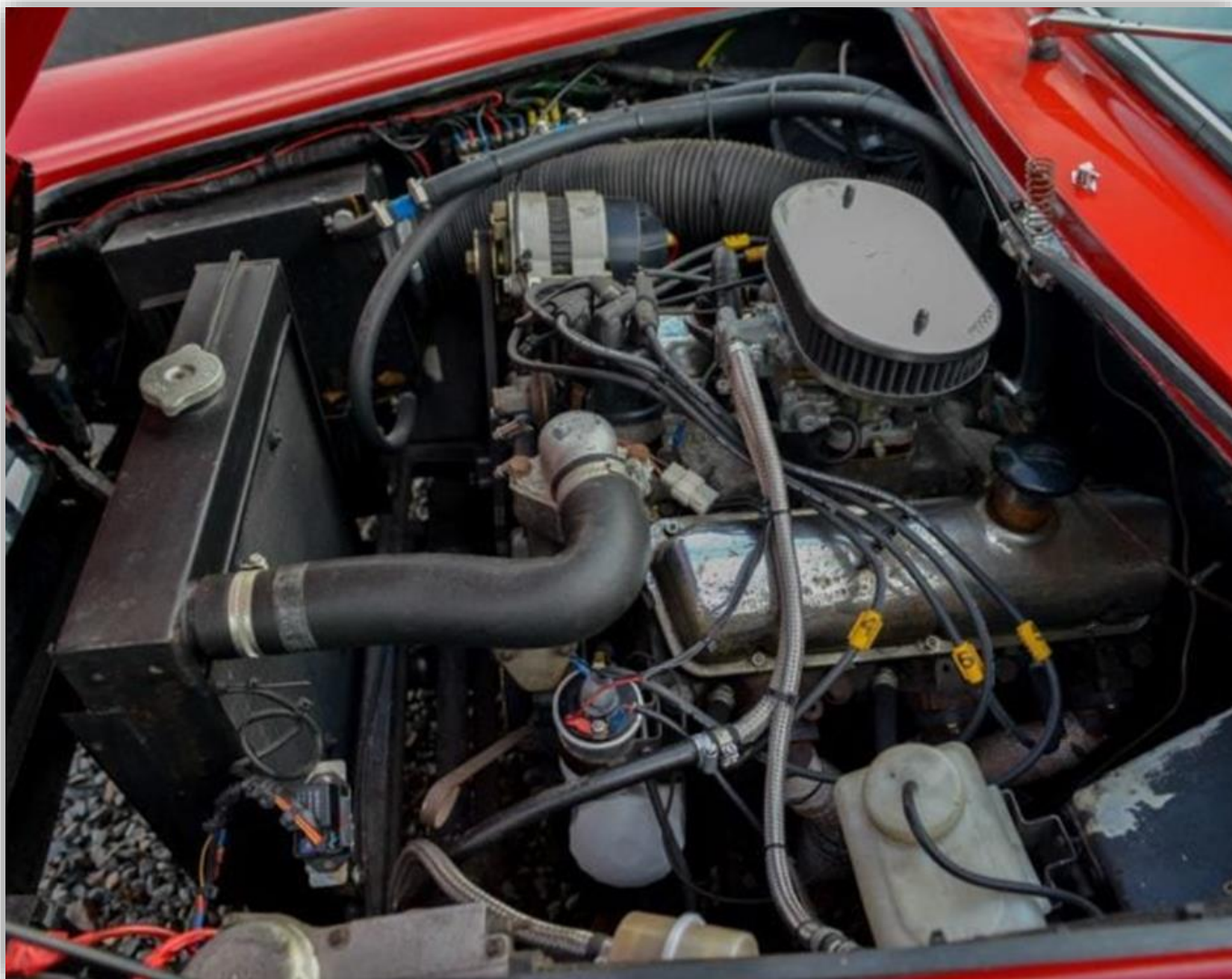
Moderna Gilbern-ägare ser med blida ögon på alla som kallar de fordon som byggs av företaget för "kitbilar", de föredrar termen "komponentbil" eftersom de tycker att den bättre beskriver den mer avancerade byggprocessen för varje ägarbyggd Gilbern.

Från och med Gilbern GT 1959 byggde företaget en serie komponentbilar som folk kunde köpa som byggsatser för att undvika inköpsskatten på en ny bil. Konstruktionerna använde alla ett stålchassi med en glasfiberkaross och en frontmonterad motor som skickade kraft till bakhjulen.

Motorer, växellådor, axlar, bromsar, fjädringskomponenter och många andra delar köptes in från större brittiska biltillverkare som MG, Austin-Healey och Ford. Detta bidrog till att hålla kostnaderna nere och det förenklade avsevärt anskaffningen av reservdelar för Gilbern-ägare.

Gilbern skulle komma att fortsätta sin verksamhet från 1959 till 1973 och sälja hundratals bilar i Storbritannien och några i Europa. Tack vare sina rostfria glasfiberkroppar har många överlevt till modern tid, de är nu mycket uppskattade tack vare sin sällsynthet och historiska unikheter – särskilt i Wales.

Gilbern kan snart inte längre vara den enda biltillverkaren i Wales historia – TVR, sportbilsbyggaren och den brittiska bilindustrins svarta får, håller för närvarande på att utrusta en fabrik i Wales för att bygga den nya **TVR Griffith** – en Ford Coyote V8-driven GT-bil med ett chassi designat av Gordon Murray.



Ford Essex 3,0 liters V6 monterades så långt bak som möjligt för optimal viktfordelning.

Gilbern-anden

Den **andra bilen** som släpptes av företaget var Gilbern Genie 1966. Detta var en betydligt mer raffinerad bil med bättre passform och finish och en betydligt kraftfullare motor – köparna kunde välja mellan 2,5- och 3,0-litersversionerna av Ford Essex V6.

Genie är byggd på ett fyrkantsröschassi av stål med semi-spaceframe, glasfiberkroppen limmas sedan och nitas **på** plats. När du beställde din Genie kunde du beställa antingen den 4-växlade eller den 4-växlade växellådan med överväxel och du hade möjlighet att välja elektriska fönsterhissar.

Det skedde vissa förändringar i fjädringen under Genie-produktionen, tidigare bilar hade fjädring som till stor del kom från MGB samt den bakre levande axeln, även om vissa bilar fick axeln från Austin-Healey 3000.

Med sina 2+2 sittplatser, gott om bagageutrymme och goda prestanda blev Gilbern Genie och dess närbesläktade efterträdare, Gilbern Invader, den mest sålda modellinjen i företagets historia – med sammanlagt 800 sålda enheter. Totalt såldes 197 Genies och 603 Invaders.

Av flera skäl skulle företaget gå i konkurs 1973, men den sista spiken i kistan var sannolikt oljekrisen 1973 som gjorde att pengar till sportbilar försvann globalt, vilket ledde till att ett antal biltillverkare och modellserier gick under.



Gilbern Genie från 1968 visas här

Bilen du ser här är ett exemplar från 1968 av Gilbern Genie, den köptes ursprungligen av en ägare i Dorset innan den återlämnades till walesisk ägo.

År 2009 restaurerades bilen helt och den levereras nu med en stor mapp med räkningar och kvitton, som dokumenterar tiden från ombyggnaden 2009 till idag. Bilen har också fått en fullständig motorrenovering och den har nu ett avgassystem i rostfritt stål.

Kvaliteten på bilen är genomgående listad som utmärkt, och tack vare 3,0-liters Ford Essex V6 under huven kommer den inte att ha några problem alls att hålla jämna steg med modern trafik.



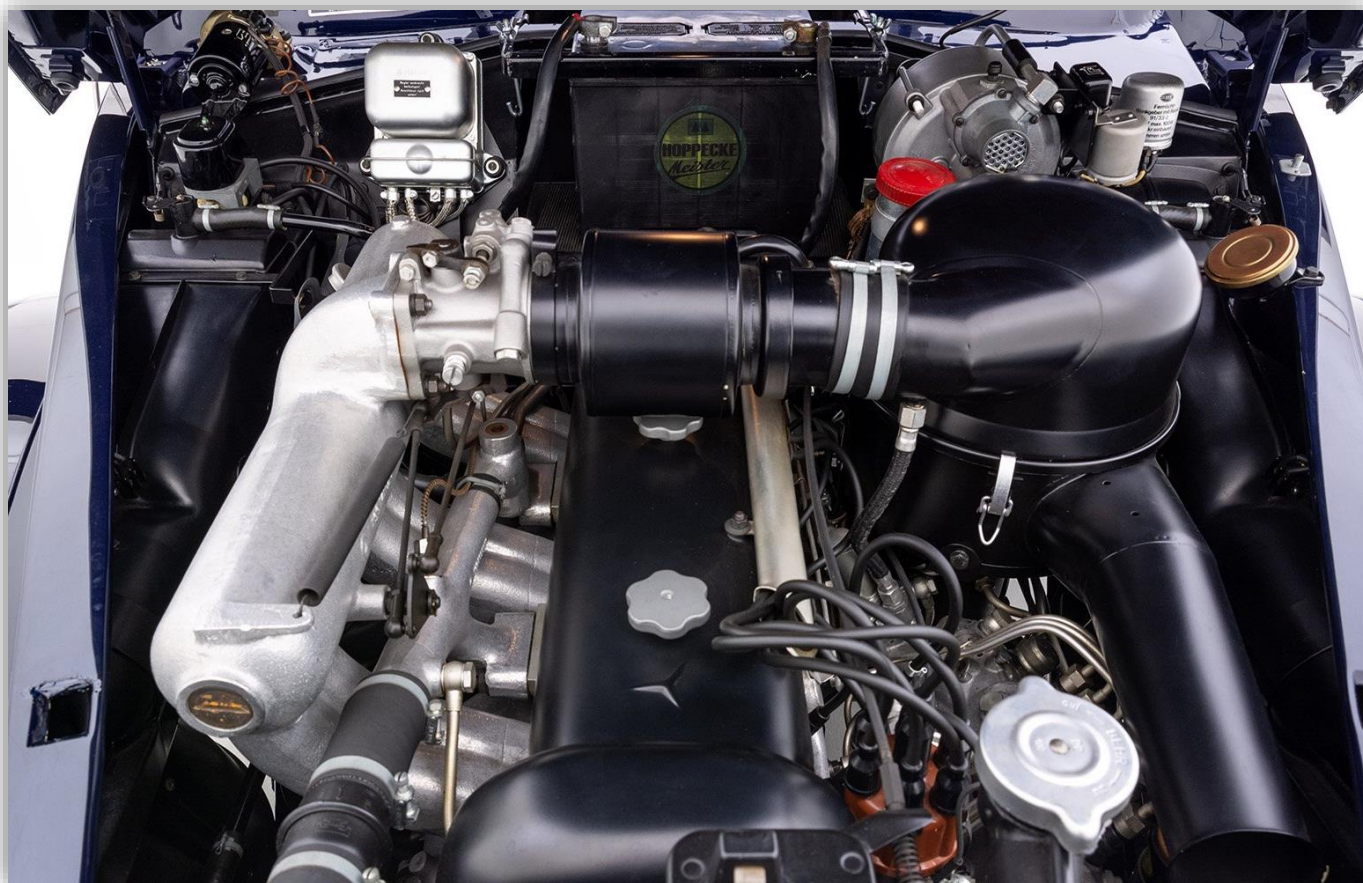
13. Mercedes-Benz 300 SC Coupe 1955



Den eleganta nya Mercedes-Benz 300 Sedan och den glamorösa fyradörrars Cabriolet D introducerades på den första IAA Frankfurt Motor Show 1951 och intog toppen av det berömda tyska märkets modellprogram. De 300 kallas snart informellt för "Adenauer" och fortsätter att vara oskiljaktigt förknippade med den tyske förbundskanslern Dr. Konrad Adenauer, den berömda politiska ledaren för Tysklands efterkrigstida "ekonomiska mirakel".

Den klassiska stilen, den begränsade produktionen och den handbyggda kvaliteten på 300 påminde om glamouren och exklusiviteten hos de härliga Mercedes-Benz-modellerna från förkrigstiden, men den markerade helt klart ett betydande steg framåt med sina rationella proportioner och moderna ingenjörskonst.





Baserat på en ny rörformad stålchassidesign, helt oberoende fjädring och en snart berömd 3,0-liters rak sexcylindrig motor, hade 300 också rik läderklädsel, oklanderligt färdiga trädetaljer och en juvelliknande instrumentbräda med omfattande och användbar instrumentering.

En produkt av oklanderlig kvalitet, alla överlevande exemplar av 300, 300 S och 300 Sc-linjen är med rätta eftertraktade av skarpsinniga samlare och märkesentusiaster idag. Alla 300 modeller tillverkades på den välrenommerade Mercedes-Benz-karossfabriken i Sindelfingen och var utrustade med omsorgsfullt monterade karosspaneler och handblyade kanter och sömmar, vilket gav exceptionell och uppenbar kvalitet. Ljusa detaljer tillverkades främst i mässing, monterades noggrant på varje kaross, togs bort och vackert förkromades före den slutliga installationen. Interiörerna kläddes i rikt träfanér, skars i bokmatchade symmetriska mönster och färdigställdes enligt kundens önskemål.

Den mekaniska utvecklingen av 300 gick snabbt framåt till att omfatta den uppgraderade 300 S med trippelförgasare eller "Super", internt benämnd "W188". 300 S skräddarsyddes för den välbärgade ägaren/föraren och erbjöds med ett urval av tre sportigare karossstilar (Coupe, Cabriolet och Roadster) på ett chassi med förkortad hjulbas. Den kraftfullare 300 Sc debuterade på Frankfurt-mässan i september 1955 som det ultimata uttrycket för serien, med en välkommen prestandaökning från Boschs sofistikerade mekaniska bränslein-sprutning. Den begränsade produktionen av 300 Sc var enormt dyr när den var ny och var bilvalet för många av den tidens rikaste köpare; Följaktligen byggdes bara 200 för hand totalt, inklusive denna 300 Sc från 1955, en av 98 coupéer som tillverkades.

Tillsammans med en kopia av sin fabriksutfärdade Wagenkarte (produktionsdatakort), var denna underbara 300 Sc Coupé fabriksfärdig i blå (kod DB320) färg över grå (kod 955) läderklädsel och utrustad med en Becker Mexico-radio, automatisk antenn och förseglade strålkastare.



Efter leverans till USA såldes 300 Sc ny i den passande glamorösa lokalen Los Angeles, Kalifornien. Som erbjuds fortsätter den att dra stor nytta av en äldre professionell restaurering utförd till concours-kvalitet av den avlidne Charles Brahm. Känd av många som "Mr. Mercedes", den respekterade märkesspecialisten från Irvine, Kalifornien, restaurerade nio 300Sc, och de räknas till de mest eftertraktade av de överlevande. Denna 300 Sc Coupé från 1955 har endast använts sparsamt och lätt mjukats upp sedan restaureringen slutfördes, men har ändå utmärkt krom och blanka detaljer och drar helt klart nytta av detaljer i motorrummet, underredet och interiören under det tidigare ägarskapet. Avgörande är att den behåller de ursprungliga chassi-, motor- och karosnumren som matchar Wagenkarte. Den visades senast i en privat samling och kommer att kräva en del mekanisk service och sortering innan den kan avnjutas till fullo på vägen. Denna ytterst sällsynta och övertygande, bränsleinsprutade Mercedes-Benz 300 Sc Coupé från 1955 är lika attraktiv och exklusiv idag som när den var ny, och exemplifierar efterkrigstidens tyska design- och ingenjörsskicklighet och handbyggda kvalitet som inte liknar någon annan bil i sitt slag.



MOTORNYTT



Roger Warolin