



Opel Kadett B 1965–1973

- 1. Biltillverkarna tappar 60 000 kr på varje såld elbil**
- 2. USA ger efter och skjuter upp elbilsplaner**
- 3. Bilmärket Seat räddas från nedläggning**
- 4. Nu är Audi A3 också en crossover**
- 5. Isländsk bilfabrik öppnar i Sverige**
- 6. Vi har kollat in nya Volkswagen ID. Buzz GTX**
- 7. Världens minst miljövänliga bil är älskad av kändisar**
- 8. Kaffe ger piggare vätgasbilar**
- 9. Opel Kadett B 1965–1973**
- 10. Opel 14/38 PS Double-Phaeton 1918**

1. Biltillverkarna tappar 60 000 kr på varje såld elbil

Publicerad 2024-03-22 kl 6:55 Text Erik Söderholm

På den amerikanska marknaden går biltillverkarna i genomsnitt över 60 000 kronor back för varje såld elbil, enligt en rapport från Boston Consulting Group.



Biltillverkarna förlorar i genomsnitt över 62 000 kronor på en elbil som säljs för 520 000 kronor efter subventioner. Det visar en [genomgång av konsultfirman BCG](#) som baseras på amerikanska siffror.

Elbilarna är alltså än så länge en förlustaffär för biltillverkarna, eftersom utvecklingen och omställningen kostar enorma belopp.

Värre är att biltillverkarna bara kommer kunna minska förlusten till hälften – drygt 30 000 kronor – genom att strömlinjeforma sin egen verksamhet. Resten beror på andra faktorer och där kan biltillverkarna behöva statligt stöd för att undvika snedvriden konkurrens från Kina, enligt BCG:s rapport.

”Att minska gapet mellan kostnad och lönsamhet kommer kräva hjälp utifrån – genom aggressivare effektiviseringsprogram, ytterligare allmänt stöd eller båda delarna. Politikerna kan överväga att koppla finansiella incitament till räckvidd eller effektivitet”, föreslår konsultfirman.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Nio tappar 190 000 kronor på varje såld bil



Fisker tappar två chefer – och 880 000 kr per bil



Brakförlust för Xpeng – förlorar 200 000 kr per bil



Tufft för Polestar – tappar 190 000 kr per bil

2. USA ger efter – skjuter upp elbilsplaner

Publicerad 2024-03-21 kl 10:01 (uppdaterad 2024-03-21 kl 10:10) Text Erik Söderholm

USA ska skärpa utsläppsreglerna för nya bilar. Men förslaget blir inte lika tufft som planerat.



Utsläppsreglerna för nya bilar ska skärpas i USA. Tanken är att snabba på omställningen till elbilar.

Men det nya förslaget som nu presenteras blir inte alls lika skarpt som förslaget som lades fram förra året. Biltillverkarna behöver inte öka elbilsförsäljningen drastiskt förrän efter 2030, skriver [Washington Post](#).

En annan nyhet är att biltillverkarna också kan tillgodoräkna sig laddhybrider för att sänka utsläppssiffran, och inte bara elbilar.

Även med det nya förslaget uppger miljömyndigheten EPA att 7,2 miljarder ton koldioxid hindras från att släppas ut. Dessutom ska utsläppen av partiklar och kväveoxider regleras.

Att biltillverkarna nu får mer tid på sig att ställa om till eldrift får förstås beröm av biltillverkarnas branschorganisation, och även av det stora fackförbundet för bilarbetare, UAW, som tidigare inte ville ge sitt stöd åt Joe Bidens presidentkampanj på grund av oro för hur elbilsomställningen skulle påverka förbundets medlemmar.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Elbilarna fortsätter backa – men bensinbilarna ökar



Skoda ändrar ton om avgasbilar och laddhybrider



”Förbudet mot förbränningsmotorn var fel beslut”

3. Bilmärket Seat räddas från nedläggning

Av Maths Nilsson

22 mars 2024 kl 13:59

Bilmärket Seat var dödsdömt och skulle läggas ner. Men nu ändrar sig företaget och låter Seat leva vidare. – När det kommer till Seat lovar jag dig att det bästa fortfarande inte har kommit, säger vd Wayne Griffiths.



Bilmärket Seat har tagit mycket stryk av lanseringen av det nya märket Cupra. Så till den milda grad att Seat-koncernen till slut bestämde sig för att lägga ner Seat och bara satsa på Cupra. Anledningen var att Cupra sålde bättre och att det gick att ta högre priser för det nya hippare bilmärket. Seat skulle inte släppa några elbilar och förvandlas till en mobilitetstjänst.

Men nu backar man och låter Seat leva vidare, något de tillkännager långt ner i pressmeddelandet årsredovisningen som kom häromdagen. Seat meddelar att de kommer med uppfräschade modeller av Ibiza, Leon, Arona och Ateca. Terraco verkar dock ha fått dödsstöten.

Seat får leva vidare tillsammans med nya märket Cupra.

– Vi vill få tillbaka Seat-varumärket där det hör hemma och fortsätta den tvåsiffriga tillväxten från förra året med nya investeringar i märket och dess modeller. Vi tittar också på vad vi kan leverera i den elektriska världen under Seat-varumärket, säger vd Wayne Griffiths.

Cupra satsar främst på elbilar i framtiden. Kanske är det konsumenternas skepsis till elbilar som har gjort att Seat gör en helomvändning. Samtidigt meddelar de också att Cupra ska introduceras i USA med en elektrisk Formentor och en större elektrisk crossover.



Seat får leva vidare tillsammans med nya märket Cupra.

LÄS MER:

- [Efter dödförklaringen: Seat kan få leva som märke](#)
- [VW-chefen dödförklarar bilmärket Seat: "Cupra är framtiden"](#)
- [Officiellt: Seat går i graven som bilmärke efter 80 år](#)
- [Seat visar upp prestandaversion av elbilen: Här är...](#)
- [Seat Terraco e-Hybrid – nya laddbara stor-SUV:en...](#)
- [Cupra kommer med två nya elbilar: Tavascan och UrbanRebel](#)



Maths Nilsson

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



4. Nu är Audi A3 också en crossover

Av redaktören bytbil.com 2024-03-21 Text Morten Bek Foto PR

2024 års facelift för Audi A3 blir ett lyft i dubbel bemärkelse. Bilen, som får namnet A3 Allstreet, höjs nämligen några centimeter över marken och får en en crossover-look.



Det finns en version av **Audi A1** som är lyft högre över vägen och har svart plast på skärmkanterna och längs sidan. Det är **A1 Allstreet**, tidigare känd som **A1 Citycarver**. Därför är den nya **A3 Allstreet** inte helt tagen ur luften. Det nyligen presenterade faceliftet av A3-familjen introducerar en crossover-liknande version av **A3**, eftersom **A1 Allstreet** till viss grad har blivit en framgång.

Den fjärde och senaste generationen **A3** fyller fyra år i år, och faceliftet är därför väntat. Det sammanfaller också perfekt med det faktum att de relaterade modellerna från **Skoda** och **VW**, det vill säga **Octavia** och **Golf**, fick facelift tidigare i år. Det enda som saknas är en uppgradering av **Seat/Cupra Leon**, men det kommer nog inte dröja länge innan det sker.

Allstreet-uppdateringen av **A3** ger en förändring om vad man får med en av Audis Q-modeller. Den upphöjda kombimodellen är totalt tre centimeter högre än en vanlig **A3**, och det är en kombination av 1,5 cm högre fjädring och större hjul som gör att den står högre. Runt om är det omålad svart plast (Manhattan Grey på stötfångarna), så att stötfångarkanterna, sidotrösklarna och stötfångarna är täckta.

För att matcha köregenskaperna med den förändrade tyngdpunkten har **A3 Allstreet** en modifierad fjädring, med stötdämpare och fjädrar som kalibrerats annorlunda. Samma sak kan sägas om bilens grill: den är större än på den vanliga **A3** och sträcker sig längre upp mot motorhuven. För att höja **A3 Allstreet** lite mer, och för att uppfylla alla crossover-kraven, har bilen takräcken som standard.



Standardversionerna av **A3** kombi och **A3** sedan har fått ett nytt utseende med en ny grill som är bredare och inte alls lika hög som tidigare. Avståndet mellan grillens topp och motorhuven är större, vilket syns tydligt på det förnyade Audi-emblemet som sitter mellan den övre panelen och grillen.

Strålkastarna är en historia i sig. På **A3** är designen på LED-varselljusen som är integrerade i strålkastarna inte fast. I infotainmentsystemet kan du välja mellan fyra "ljussignaturer", vilket innebär att de 24 LED-pixlarna i toppen av strålkastarna kan ändra mönster, eftersom inte alla behöver vara påslagna samtidigt.

Du måste titta noga för att se förändringar i A3:s interiör, men det finns en hel del enligt Audi själva. Två olika tyginlägg på instrumentpanelen, omdesignade luftmunstycken och växelväljare, och stämningsbelysningen har gjorts mer festlig. Det, tillsammans med det främre armstödet, har gjorts till standardutrustning.





Vid introduktionen senare i vår kommer A3 Allstreet finnas tillgänglig med två olika motorer: 35 TFSI är bensinversionen med en 1,5-litersmotor med 150 hk, och 35 TDI är en 2-litersdiesel med 150 hk. Fler motorer, inklusive en plug-in hybrid, kommer att introduceras 2024, och toppmodellerna **S3** och **RS3** kommer också få facelift. I synnerhet **S3** kommer att få en betydande uppgradering för att göra den mer dynamisk.

Teknikens Värld

5. Isländsk "bilfabrik" öppnar i Sverige

Publicerad 21 mar 2024 kl 09:49

Island må inte tillhöra de mest välbekanta bilbyggarnationerna, men ett företag som har nått internationell framgång är Arctic Trucks. Nu öppnar man sin andra produktionsenhet utanför önationen – och startar verksamhet i Göteborg.



Nej, tänker du på länder med biltillverkning så kommer förmodligen inte Island vara det första du tänker på. Och kanske kan man inte heller kalla Arctic Trucks för en renodlad bilfabrik, utan snarare bilförädling i varierande kraftig grad. Men faktum är att företaget – som specialiserat sig på att bygga (om) suvar och pickuper till extremvarianter - har fått rejält internationellt erkännande.

Företagets bilar har använts i en lång rad polarexpeditioner – så mycket som 35 större expeditioner till Sydpolen samt världens första bilresa till magnetiska Nordpolen. Det sistnämnda i en kraftigt modifierad Toyota Hilux, tillsammans med brittiska TV-programmet Top Gear med programledarna Jeremy Clarkson och James May som del i expeditionen.

Hemma på Island används Arctic Trucks bilar ofta för utfärder på glaciärer och på det sparsamt befolkade inlandets vägnät. Bilarna med ballongdäck, rejäl markfrigång, snorkel och andra attribut är inte en ovanlig syn på öns vägnät. Här i Sverige är det främst Isuzu som företaget har jobbat med, och även om måhända inte modifieringarna är lika kraftiga som vissa av företagets skapelser, har man levererat nära hundratalet D-Max i Arctic Trucks-utförande, kallade AT33 och AT35.

Sedan verksamheten på Island startade 1990 har bolagets anläggning strax utanför Reykjavik kompletterats med en produktionsanläggning i Norge, startad 1998. Över 4 000 fordon har byggts om sedan starten. Och nu är alltså bolagets andra anläggning på fastland-Europa under uppstart – i Göteborg.



Arctic Trucks bilar används ofta vid expeditioner, här på Grönland.

Bolaget blir en underavdelning till den norska verksamheten och Alexander Ljungdahl är rekryterad som VD. Ljungdahl var tidigare involverad i Stockholmsföretaget Overland Group, som gör bepansrade bilar till polis och säkerhetstjänst.

Verksamheten i Göteborg kommer förutom ombyggnad av bilar även innefatta lager och e-handel av komponenter. Vi låter oss gissa att det inte inledningsvis handlar om de mest avancerade av Arctic Trucks skapelser.



Den något mer beskedliga Arctic Trucks-varianten av Isuzu D-Max, kallad AT44, säljs redan i Sverige, men byggs i dag om i Norge



Erik Andrén



6. Vi har kollat in nya Volkswagen ID. Buzz GTX

Roger Åberg 2024-03-21 kl 11:40

Fotbollslagsfraktarracer!



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

Volkswagen fortsätter att leverera GTX-versioner av sina ID-bilar och nu är samlingen nästan komplett när man levererar en sportigare, och fyrhjulsdreven, version av sin ID. Buzz. Det är väl kanske tveksamt om speciellt många har velat ha en ID. Buzz med supersportbilsprestanda, men lite mer tryck mår den inte alls dåligt av.

I GTX-utförande så får den två elmotorer och något som är välkommet i Sverige – fyrhjulsdrift! Den bakre motorn är på 286 hästar och den känner vi igen från andra ID-modeller av senare snitt. Motorn fram är på 109 hästar och tillsammans levererar de 340 hästar. Borde räkna för den här bilen kan man tycka. 0 till 100 km/h går på 6,5 sekunder och det gäller för båda versionerna som kommer.

Utseendet tycker jag är alldeles lagom busigt. Det märks att det är en GTX-version utan att bilen för den sakens skull blir tramsig. Den går att få med en eller två kulörer, personligen har jag lite svårt att bestämma mig för vilken som är bäst. Den vanliga versionen ska helt klart ha duolacken, men här är det inte riktigt lika självklart.

För det kommer en kort och en lång version även av GTX. Det som skiljer är så klart längden och att de kommer med fem, sex respektive sju sittplatser, men även batteriet och laddning skiljer. Den kortare versionen kommer med ett batteri på 79 kWh och den laddar med 185 kW. Den långa versionen får ett batteri på 86 kWh och den laddar i 200 kW.

Den stora skärmen har vuxit från 12 till 12,9 tum och systemet är det nya och uppdaterade. Kontrollerna under skärmen är numera bakgrundsbelysta. Växelväljaren har också flyttat från den lilla skärmen framför föraren till en egen spak vid ratten.

Överlag är inredningen väldigt trevlig, den lite barnsliga stilen med glada färger som hittas i den vanliga är som bortblåst. Inte lika roligt kanske, men mognare. Metallinlägg på instrumentbräda, trevliga materialval på stolar och sånt ger faktiskt en lite mognare känsla.



ID. Buzz har fått ett nytt panoramasoltak som är det största hittills i en Volkswagen. Det mäter 1,54x0,93 meter och är på 1,5 kvadrat. Detta har ingen täckgardin utan man kan istället elektroniskt ställa in så att det antingen är transparent eller icke genomskinligt.

Den korta versionen lastar 1121 liter med sätena uppfällda och 2123 liter med baksätet nerfällt. Den långa versionen får bara plats med 306 liter när alla säten är uppfällda, som ni ser på bilden nedan är det knappt tillräckligt för att trycka in mig. Men fäller man den tredje raden så får man plats med 1340 liter och fäller man båda raderna får man plats med 2469 liter.

Dragvikten har ökat och den korta får nu dra 1800 kilo när släpet är bromsat. Den långa får dra lite mindre, 1600 kilo. Tidigare var detta 1000 kilo för båda versionerna, så en rätt stor ökning.

Bilen som jag kollade på är inte riktigt, riktigt färdig men ska vara väldigt nära produktion.

Uppdatering

Inga priser är färdiga ännu, men billigt lär det inte bli. Räkna med ett från-pris på ungefär 715.000 kronor.



Roger Åberg



7. Världens minst miljövänliga bil: Älskad av kändisar

Uppdaterad 18 mars 2024

Publicerad 18 mars 2024

Mercedes G-Wagen är på allas läppar för tillfället. Kändisarna är som tokiga över suven, även de som vill lyfta fram hållbarhet som något viktigt. Problemet är bara att monstret är allt annat än grönt.



G-Wagen är en suv som hamnar högt på listan hos kändisarna men längst ner när det gäller hållbarhet.

Vissa kändisar vill synas och ett bra sätt att göra det på är att glänsa i en Mercedes G-Wagen.

Modellen är en självklarhet för namn som **Britney Spears**, **Khloe Kardashian** och **Sylvester Stallone**.

För en skådis som har spelat både **Rambo** och **Rocky** på vita duken krävs även ett muskelpaket under huden. Det får Stallone med sin AMG G63, eller G-Wagen, som har en sällsynt grön färg, tillverkad just för honom.

Grönt tänk går även hem hos Terminator-skådisen och den tidigare guvernören i Kalifornien, **Arnold Schwarzenegger**, som arbetar hårt med miljölagar i delstaten.

Hans skräddarsydda G-Wagen går givetvis på el, [skriver Cartoq](#).

Miljöboven G-Wagen

Problemet är bara att de tunga suvarna, även de som går på el, inte är ett dugg hållbara. Faktum är att en ny rapport visar att G-Wagon är världens minst miljövänliga bil.

Värstingen på listan är alltså det tyska muskelpaketet. Detta enligt organisationen American Council for an Energy-Efficient Economy (ACEEE) som årligen listar de minst energieffektiva fordonen du kan köpa 2024 i sin "Meanest List", [berättar Robb Report](#).

Funkar inte med hållbarhetstänket

I USA och även på andra håll gäller ofta ju större bil desto bättre. Det går dock inte hand-i-hand med dagens hållbarhetstänk, vilket gjort att SUV-industrin fått skäll från olika håll för att fortsätta att utveckla nya dunderpaket.

Stora bilar gör att man syns mer och det är definitivt något som en annan kändis, **Kim Kardashian West**, vill göra.

Nyligen besökte hon sin syster **Kylie Jenners** hus i sin nya neonfärgade G-Wagen.

Jenner äger även hon en G-Wagen och visade sin syster hur man använder en pall för att ta sig upp i monsteråket, [enligt Wonderwall](#).

Läs även:



Födelsedagsversion av Mercedes G-wagen. Dagens PS



Nya Mercedes – tar lyx till nästa nivå. Dagens PS



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien. Lång erfarenhet av resereportage.

8. Ny forskning: Kaffe ger piggare vätagasbilar

Av William Karlsson

22 mars 2024 kl 16:28

Japanska forskare har kommit fram till att bränsleceller gynnas av koffeinintag. Upp-täckten säkerställer en stor effektivitetsökning. Det finns även ekonomiska uppsidor med nya koffeinteorin.



Det är inte bara människor som gynnas av koffeinintag, även bränsleceller verkar göra det. Forskare vid ett japanskt universitetet i Chiba har hittat ett sätt att öka effektiviteten hos bränsleceller med hjälp av koffein. Upptäckten löser ett dyrt problem som funnits tidigare.

I bränslecellerna alstras elektrisk ström när väte och syre reagerar och bildar vatten. En platinakatalysator gör att denna reaktion går snabbare och att mer elektricitet genereras. Kruxet med denna metod är att vattnet reagerar med platinan och skapar ett lager platinahydroxid som minskar katalysatorns effekt. Vilket i sin tur gör att bränslecellens effektivitet minskar. Enda sättet att lösa detta är att använda mer platina, som kostar mycket.

Koffein verkar vara lösningen. När platinaelektroder sänktes ner i en elektrolyt som innehåller koffein skyddar koffeinet platinan från vattnet. Anledningen till att det fungerar är för att platinaatomerna då blir inriktade på elektrodytan.

När dessa förbättrade bränsleceller kommer ut på marknaden är inte säkerhetsställt. Hitills har koffeinets positiva effekter på bränslecellseffektiviteten bara bevisats i laboratorier. Än så länge har det inte gjorts några praktiska tester, så det kan dröja innan teknologin blir verklighet.

Klassiker

9. Opel Kadett B 1965–1973

Publicerad 2023-09-29 kl 07:00 Text Björn Meyer

Inga tuffa fartränder, inga hastighetshetsande bilder – när Opel Kadett B hunnit till ålderns höst var det familj, förnuft och frisk fritid som skulle locka till köp av minstringen i programmet.



Det är redigt, trevligt och sakligt i 1973 års broschyr – ja, någon liten tveksam släng kanske copywritern smög in på marknadsavdelningens inrådan. Om "...bagageutrymmet bak slukar lätt en stor familjs hela semesterbagage" kanske man kan diskutera. Å andra sidan släpade inte den genomsnittliga barnfamiljen omkring på lika många prylar då som nu...

I augusti skulle avlösningen komma och under de följande åren fyllde Opel på med en rad tuffa karossvarianter; den utgående modellen hade ju gjort väl ifrån sig i tävlingssammanhang och det skulle inte bli sämre med den nya bilen. Men i skarven mellan de två höll man mest ställningarna. Valuta för pengarna, säkerhet, komfort och... ja, motorstyrka om Opel får säga det själv. Allt är relativt.



Visst råder svärta på instrument-panelen, ja i hela inredningen, men det är harmoniskt i linjerna. Opel redovisar hur bilen ser ut, sakligt, utan att smälla på med tuffa fartbilder och exklusiva miljöer. Sympatiskt.

Men även om det går lite brett i någon språklig kurva skiner faktiskt ärligheten igenom. Kanske är det storbilslandet Sverige som förvillar omdömet; tänker man sig in i preferenserna i andra europeiska länder blir Kadett som familjebil genast rimligare.

Sprängskisser, neutrala bilder på hjulupphängningar och motor samt måttangivelser visar att Opel tar upplysningsuppdraget på allvar. Så här ser instrumentpanelen ut, så ser det ut i skuffen, här har du sätena. Det vi får se i stora bilder är vardagligt och trovärdigt, även om medel-Müller i landet Opel nog är lite mer bildskön än oss vanliga dödliga – och har bättre pli på sina välartade barn.

Två motorer fanns att välja mellan, en på 1,1 liter och en på 1,2. Med den större följde till exempel krängningshämmare, elektrisk klocka, cigarettändare och ställbara ryggstöd (man tackar!) och du kunde få nackstöd, mot tillägg. Sollucka och varvräknare gick att specialbeställa till samtliga modeller, men det är inget Opel gör någon stor sak av. Däremot slår man upp automatlådan med kraft, men då krävs att man köper 1200-motorn. "Du förlorar ett minimum av Kadetts normala toppfart och acceleration. Och förbrukar en aning mer bensin. Det är allt."



"Allt är bra här i baksätet! Farsan kör som en gud så jag behöver inte sitta bältad!"

Fördelarna som Opel räknar upp är dock flera: alltid växling vid rätt varvtal, skonande för motor och kraftöverföring och så är det ju bekvämt, praktiskt taget ryckfritt. Och säkert: "Då kan du ägna hela uppmärksamheten åt trafiken."

Kadett Caravan får ett eget uppslag och bland andra en bild på ett gapande stort bagageutrymme, med baksätet nedfällt. Som gjort för veckohandeln, tvillingbarnvagnen eller till och med en gummibåt. Säger man i alla fall. Och passar på att tipsa om att Caravan dessutom är lämplig i jobbet. 157 centimeters möjlig lastlängd är inte fy skam!

Visst har flera av bilarna på bilderna lite extrautrustning, men inte alla. Särskilt hjulhuslisterna lyfter Kadetten rejält och framhäver den välskulpterade formen. I alla fall då, när bilarna var nya, broschyrkrispiga – och listerna fortfarande hade sin glans och var fria från dörruppslag eller strykningar mot omedgörliga parkeringshuspelare.

Strax innan millennieskiftet kom Skoda med fiffiga reklamsloganen "En bil för nuftiga människor". Den kan ingen ta ifrån dem men undrar om inte Opel redan på sjuttioalet gjorde broschyren för just de människorna. Det är klart att man kan förlora sig i tuffa Manta, större Ascona eller till exempel de svängiga coupéerna under Rekord- och Commodoreflagg. Mer. Fränare. Uppåt på statusskalan. Men broschyren för Kadett funkar. Behöver man egentligen mer? Den är ju snygg, har trots sin enkelhet nog så många detaljer att fastna för. Och som motvikt till dagens överlastade bilar är den nuftigt befriande.

OPEL KADETT 1973

Kaross: Tvådörrars självbärande sedan- eller kombi.

Mekanik: Frontmonterad, längsplacerad fyrcylindrig vätskekyld motor, 1 078 (1 196) cm³, 50 (60) hk DIN. Fyrväxlad manuell låda med golvspak, bakhjulsdrift. Kuggstångsstyrning. Fram tvärgående bladfyäder och undre länkarmar, teleskopstötdämpare, (krängningshämmare). Bak stel axel i längsgående bärmarmar, skruvfjädrar, (krängningshämmare), teleskopstötdämpare. Trumbromsar (skivor fram, trummor bak). Plåtfälg bredd 4 tum (4,5), däck 6.00x12 (155x13).

Mått: Axelavstånd 214,6 cm. Längd/bredd/höjd 410,5/157,3/140 cm. Tjänstevikt 860-920 kg.

Prestanda: Toppfart 136 (145) km/h, acc 0-100: 19 (16,4) s.

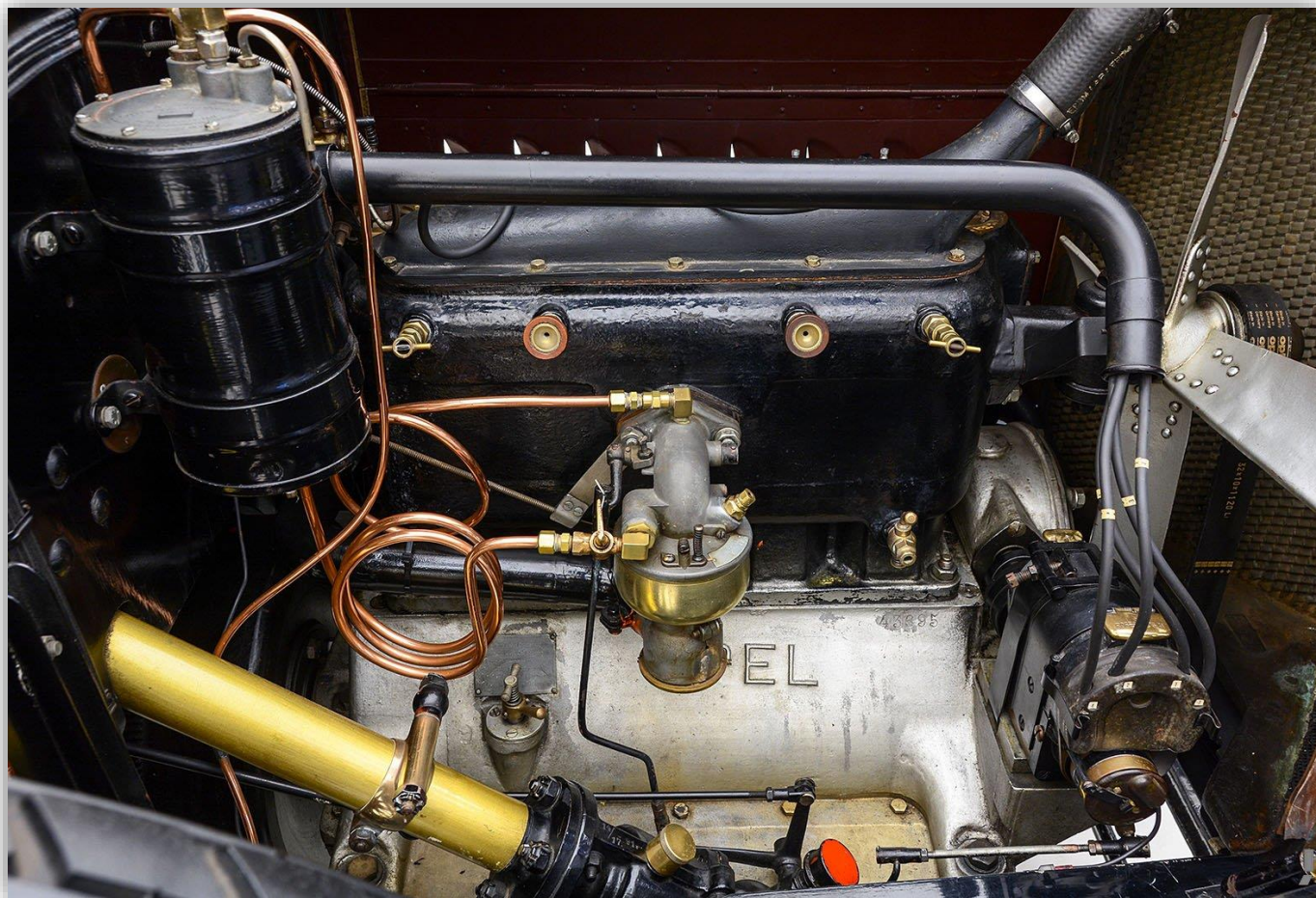
Nypris: Från 15 700 kr.

10. Opel 14/38 PS Double-Phaeton 1918



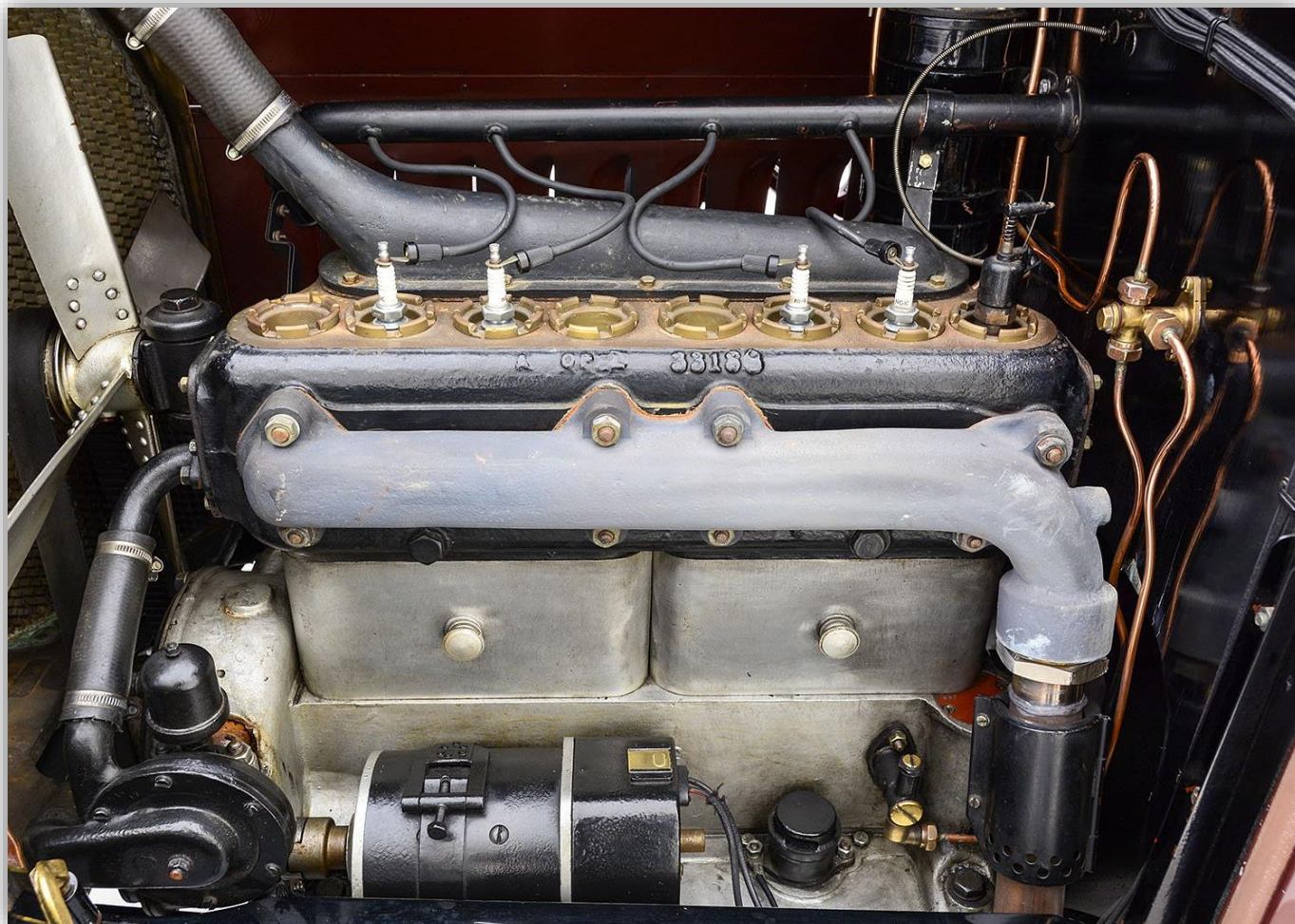
Som en av Tysklands äldsta biltillverkare känner de flesta entusiaster till Opel för dess långvariga samarbete med General Motors. Företaget blev ett dotterbolag till GM på 1920-talet, men dess rötter går tillbaka till slutet av 1800-talet, först med symaskiner och senare expanderade till cykelproduktion. De byggde sin första bil 1899 och ingick så småningom ett partnerskap med Automobiles Darracq för att producera bilar på licens, genom att kombinera Darracq-chassin och motorer med Opel-byggda karosser. År 1907 producerade Opel sin första kompletta egen design, som visade sig vara en populär säljare och beseglade företagets framtid inom bilbranschen.





Opelfabrikerna drabbades av stora skador under första världskriget och franska styrkor ockuperade fabriken mot slutet av konflikten. Materialbrist gjorde det svårt att återuppta produktionen, men civila fordon sipprade långsamt ut, och 1919 hade Opel sex modeller som sträckte sig från en 1,5-liters fyrcylindrig till en gigantisk sexcylindrig tourer med en cylindervolym på 7,8 liter. I mitten satt 14/38 hk och började tillverkas 1913. Denna lyxiga och sportiga bil hade en 38 hästkrafter, 3 450 cc inline-fyra med ett aluminiumlegeringsblock och gjutjärnshuvud, fyrväxlad manuell växellåda med konkoppling och en axeldriven bakaxel för smidig och raffinerad drift. Av de olika karosser som fanns tillgängliga var den så kallade Double Phaeton lätt den mest attraktiva och distinkta och var ganska avancerad med tyska karosseristandarder på den tiden. Med sin omvända svansbehandling och en stor sufflett som satt i jämnhöjd med karosslinjen såg den mer italiensk än teutonisk ut. De totala produktionssiffrorna är okända, men det finns mycket få kända överlevande av denna fascinerande och lyxiga tyska standardvagn från mässingseran.

Här visas troligen den enda Opel 14/38 PS på amerikanska stränder och är ett av bara en handfull kända exemplar i världen. Denna vackra bil har den mycket attraktiva original Double Phaeton-karosseren och är föremål för en högkvalitativ restaurering till concours-standarder. Enligt den tidigare ägaren är detta en av de enda, om inte den enda, Opel typ 14/38 som levererades till en civil 1918. Den hittade tidigt till Sverige, kanske som ny, och blev kvar där under större delen av sitt liv. Opeln användes på vägarna fram till 1939 då andra världskrigets utbrott tvingade den att dra sig tillbaka från sin tjänst. 1998 upptäckte Eric Löfberg den stora Opeln i norra Sverige, i tysthet undandömd där ägarna lämnade den sex decennier tidigare. Efter att ha bärgat den från sin viloplats sålde Löfberg Opeln till Ernst-August Bremer, en tysk entusiast som, efter att ha insett bilens betydelse, beställde en fullständig restaurering till originalspecifikationen.



Bilder från projektet visar att bilen överlevde sin långa slummer anmärkningsvärt komplett och intakt, vilket gör jobbet med att bevara dess ursprungliga funktioner så mycket enklare. År 2003 sålde Fredrika Bremer den nyrenoverade Opeln till dess senaste ägare. Den nya USA-baserade ägaren var en god vän till Bremer och innehavare av en omfattande samling av historiskt betydelsefulla tyska fordon. Den nya ägaren beställde ytterligare sorterings- och restaureringsarbeten för att förbereda bilen för concours och touring. Han och hans fru visade den i många evenemang, bland annat Pebble Beach Concours d'Elegance 2004. Längs vägen höll de den mäktiga Opeln i starkt kör- och körskick och njöt av den regelbundet.

14/38 presenteras i sina ursprungliga vinröda färger med svarta vingar och chassi och är en slående och imponerande maskin. Från den stora spetsen (V-formad kylare) till de dubbla enkelsidiga reservdelarna och vinklade bakpartiet utstrålar denna underbara Opel en fantastisk närvaro. Under den två år långa restaureringen använde Bremer och hans team traditionella tekniker och material för att säkerställa noggrannhet, och gick så långt som att spåra upp en av de sista kvarvarande hantverkarna som kunde applicera den speciella lackfinishen för hand. Lackkvaliteten är fortfarande utmärkt, och under åren sedan restaureringen har den fått en tilltalande karaktär som passar vanlig njutning.

Interiören är lika väl presenterad, med svart läder i tidstypisk stil med massor av mäsingsdetaljer. Framsätena är skålformade, medan ett par fällbara operasäten kompletterar det rymliga baksätet. Runt om är lädret i utmärkt skick och visar en lätt karaktär från användning och njutning. Ovanligt för en stor touringbil från den här eran är att suffletten fälls in i en brunn bakom sätena, som avslutas med ett svart bagagerumsskydd för ett distinkt elegant utseende.



De entusiastiska tidigare ägarna sparade inte på krutet för att se till att Opeln förblev i toppskick, och en generös bunt kvitton dokumenterar underhållet. De senaste arbetena inkluderade en ombyggd förgasare och en fullständig översyn av bakaxeln, inklusive en ny växelsats. För att få en tillförlitlig gång har konatorerna uppdaterat konkopplingen med modernt friktionsmaterial i stället för originallädret. I övrigt är motorn och drivlinan i rätt originalspecifikation och behagligt detaljerade för en autentisk presentation.

Med sin kraftfulla fyrcylindriga motor och rymliga utrymmen är denna Opel 14/38 ett utmärkt val för touring, medan dess sällsynthet och skarpa presentation skulle göra den till en publikfriande deltagare i regionala concours och klubbssammankomster. Både entusias-ter från mässingstiden och tyska bilsamlare kommer säkert att tycka att denna attraktiva och sällsynta Opel är en mycket förtjusande motor.



Roger Warolin