



Kaiser Darrin 1954

- 1. Renault Symbioz äntrar scénen**
- 2. TWR Supercat**
- 3. Ferrari presenterar det nya flaggskeppet 12Cilindri**
- 4. Tillverkningen av eldrivna Lancia Ypsilon har startat**
- 5. Nya Dacia Duster får toppbetyg**
- 6. BMW M 35i vs Cupra Formentor VZ**
- 7. Tesla kräver pengar för att låsa upp dold räckvidd**
- 8. Nissan Ariya reas ut på kampanj**
- 9. Vad gäller kring godkänd LED-konvertering**
- 10. Spricka inom VW-koncernen om e-bränslen**
- 11. Porsche ska köra racingliga med eFuels**
- 12. BMW slopar klassisk bokstav i modellnamnen**
- 13. Nytt slag mot Tesla i fackbråket**
- 14. Teslas aktiekurs är fristående från verkligheten**
- 15. Spyker D12 Peking-to-Paris var en SUV långt före sin tid**
- 16. Chevrolet Bel Air cabriolet 1957**
- 17. Kaiser Darrin**



1. Världspremiär: Renault Symbioz äntrar scéner

Av John Sempill Publicerad 2024-05-02 Uppdaterad 2024-05-02

Renault Symbioz är namnet på en ny familjebil från den franska tillverkaren som har gett oss moderna klassiker som Espace och Scénic. Detta menas bli den "nya klassikern".



FILM: <https://youtu.be/XEX0FVhmH5o>

Den skulle kunna beskrivas som en symbios av innovativ design, tilltagna utrymmen och mångsidighet. I alla fall enligt Renaults [marknadsavdelning](#).

Vidare beskrivs nya Symbioz som en naturlig fortsättning på något som såg sin början på 1990-talet. Nämligen "revolutionen av familjebilsmarknaden" i och med Espace och Scénic.





Här råder en anpassningsbar interiör, en kompakt men ändå rymlig bil för sin storlek, körhjälpmedel i överflöd och ett bagageutrymme på upp till 624 liter.



Drivlinan är av typen E-Tech hybrid, god för 145 hästar. Mer än så kan vi inte bjuda på då pressmaterialet är relativt begränsat. Dock är nya Renault Symbol utrustad med panoramatak med det spännande namnet Solarbay.

Pris framgår inte, däremot sker lansering till hösten 2024. Juste, plats för sju erbjuder den också enligt den internationella [pressreleasen](#).



2. TWR Supercat: en 600 hk kolfiberåteruppställning av Jaguar XJS

Publicerad: 30 april 2024 Uppdaterad: 30 april 2024

TWR är tillbaka med Supercat 'Super-GT' Superladdad V12:a och manuell växellåda.



Visa alla Jaguar XJS Recensioner

- ▶ TWR är tillbaka med Supercat 'Super-GT'
- ▶ Superladdad V12:a och manuell växellåda
- ▶ Design av @the_kyza och Magnus Walker

Namnen TWR och Jaguar går ihop som bröd och sylt - så det verkar helt lämpligt att återuppfinnandet av den förstnämnda som en "konstruktör av skräddarsydda bilar" börjar med denna TWR Supercat, som är baserad på [Jaguar XJS](#). Jaguars grand tourer, som fyller 50 år 2025, har alltid varit särpräglad. Men Supercat är något annat.

Klädd i en grundligt omarbetad kolfiberkaross och driven av en kompressormatad V12:a som lovar "mer än 600 hk", är Supercat den nya TWR:s första försök att ta en del av den välbärgade restomod-marknaden. Dess utseende är spektakulärt, men om det också ser lite ut som något du skulle se på sociala medier, digitalt skapat av ett geni med en dator, ja, det finns en anledning till det också...

Vi behöver lite bakgrund här

Det [nya TWR](#) har grundats av Fergus Walkinshaw – son till Tom Walkinshaw, TW i det ursprungliga namnet (R:et står för Racing) – och affärspartneren John Kane. Det är en "separat enhet" till det ursprungliga TWR, som byggde upp ett legendariskt namn för sig själv och utvecklade racing- och prestandabilar på 1980- och 1990-talen.

Mycket av den legenden kom i samband med Jaguar, särskilt [XJR-9](#) och XJR-15 Le Mans-bilarna. Även om det fanns samtida TWR-versioner av XJS som också tävlade, hyllar Supercats begränsade upplaga på 88 exemplar XJR-9:s Le Mans-seger 1988. TWR-namnet kan också vara känt för sin racingkoppling till andra märken, mest känd är [Volvo 850 Estate touring car](#).



Företagets återupppfinning som skapare av moderniserade klassiker har inte kommit över en natt. Supercat-projektet har pågått i nästan tre år och TWR:s team består av "en grupp tekniska och operativa talanger från de mest berömda namnen inom motorsport och utveckling av prestandabilar. Detta inkluderar: McLaren, Ferrari, Porsche, Williams, Mercedes F1 och Renault F1.

Dessutom: "Design-, konstruktions- och utvecklingsprogrammet för Supercat-serien sätter standarden för alla framtida TWR-produkter och produktionsserier. Utvecklingen av detta projekt startade för mer än två år sedan och har tagit hundratusentals timmar att komma till sitt nuvarande produktionsklara tillstånd."

Dessa timmar har ägnats åt att finslipa aerodynamik, hållbarhet och dynamik på testbanor över hela världen.

Några fler detaljer om TWR Supercat själv?

Några. TWR beskriver den som en "Super-GT", men det finns inte mycket djup i informationen om den kompressormatade V12:an eller några chassiförändringar under skalet. En manuell växellåda har bekräftats.

Utöver detta är allt vi egentligen har just nu Fergus Walkinshaws ord, som säger: "Vi kan inte vänta på att kunderna ska få uppleva den mest kraftfulla, dynamiska och känslomässiga frammaningen av en brittisk ikon som har revolutionerats från grunden för att vara redo för dem som kräver att bli uppkopplade till de bilar de kör, oavsett om det är på banan eller vägen. Detta är TWR:s sätt och kommer att definiera detta och alla framtida projekt vi åtar oss."

Men kanske beror det på att TWR i det här skedet vill att vi ska fokusera på designen, vilket verkligen är mycket slående. Dessa kolfiberpaneler gör Supercat lättare och starkare än XJS som donerar sitt skelett, och den övergripande utvecklingen av kroppen sägs ha tagit "tiotusentals timmar".

Vem designade TWR Supercat?

För att understryka 2000-talets modernism i detta projekt är fordonsdesignern ingen mindre än Khyzyl Saleem – någon som kanske är mer känd för vissa läsare genom sitt sociala mediehandtag, [@the_kyza](#) – medan **Magnus Walker**, känd från den laglösa Porsche, nämns som designkonsult.



Saleem är en självlärd konceptkonstnär med en enorm katalog av renderingar av modifierade fordon. Han är känd som någon med en bestämd stil och uppenbar talang, och hans design har tagit sig in i den verkliga världen i flera år, och Supercat är nu det ultimata uttrycket för denna övergång.

Supercat kommer inte att vara för alla, men det finns säkert gott om bensinfantaster där ute som kommer att få den.

Hur mycket kostar det – och vilka är rivalerna?

Grundpriset för en TWR Supercat är 225 000 pund – men det är före skatt och personalisering. Brittiska köpare kommer att betala uppemot 270 000 pund innan de börjar välja färg, klädsel och standardutrustning. TWR kommer att avslöja den "fundamentalt omarbetade interiören" när bilen gör sin "dynamiska debut" sommaren 2024.

Från det skulle vi gissa att det förmodligen kommer att vara på [Goodwood Festival of Speed](#).

Användningen av "re-imagined" där är mildt underhållande, eftersom TWR på sociala medier har sagt att "detta inte är någon 'nytolkning' eller 'modern tolkning' av en Jaguar XJS. Det är en TWR rakt igenom."

Vi får vänta på fler tekniska detaljer för att se om det finns något fundamentalt annorlunda som stöder det påståendet, men för tillfället är det svårt att inte göra jämförelser med [Singer](#) - och alla de andra omarbetade Porsche 911-handlarna. De som letar efter något annat än upplevelsen med bakmonterad motor är knappast heller underbetjänade. Tänk till exempel på [Cyan Racing P1800](#), eller bilarna som skapades av [Alfaholics](#) och [Frontline](#), eller E-Type-scenen som leddes av [Eagle](#) – kanske till och med [Aston Martin Valour](#). Ändå är det kul att se något annorlunda. Och Supercat är verkligen det. Orderboken är öppen nu.



CJ Hubbard

Chef för Bauer Digital Automotive Hub och tidigare biträdande redaktör för CAR. Väggestare, organisatör, reporter och professionell entusiast som sätter föraren i första rummet

Teknikens Värld

3. Ferrari presenterar 12Cilindri – nya flaggskeppet

Publicerad 3 maj 2024 kl 11.57

Ferrari 812 Superfast har, efter sju år, gjort sitt. Arvtagaren i sportbilstillverkarens V12-program heter 12Cilindri. Modellen kombinerar former från förr med V12:an än mer uppumpad. En annan detalj som har pumpats upp är prislappen.



Ferrari 12Cilindri i coupéutförande. En Spider-version släpps också.

Som namnet tydliggör är det en ny V12-modell som Ferrari i dag presenterar. 12Cilindri är förstås italienska för "12 cylindrar". Motorn på 6,5 liter, det vill säga volym som i utgående **812 Superfast**, är varken överladdad (ingen turbo, ingen kompressor) eller elektrifierad. En klassisk sugmotor, helt enkelt.





Motorn har över 20 år på nacken. Från början, när den gjorde entré i Ferrari Enzo, var den på 6,0 liter. För 15 år sedan växte den till 6,3 liter, ett utförande vi såg i bland annat **GTC4Lusso** och **F12berlinetta**. Det var i samband med 812 Superfast som 6,5 liter tog vid och alltså gällande volym även i dag.

V12-motorn med torrsump och 65 grader mellan cylinderbankarna ger 830 hästkrafter vid 9 250 r/min och 678 newtonmeter vid 7 250 r/min. Hästkrafterna är 30 fler än i 812 Superfast, men maxvridet är 40 newtonmeter lägre. Effekten i förhållande till motorvolymen är 128 hästkrafter per liter.

Varvtalsstoppet ligger på 9 500 r/min.





Ferrari 12Cilindri har en torrsvikt på 1 560 kilo (Spider 1 620 kilo). De italienska ingenjörerna har därmed kapat 70 kilo jämfört med vikten hos 812 Superfast. Viktfördelningen är 48,4 procent över framaxeln och 51,6 procent över bakaxeln (Spidern har lite mer vikt fram). Det är en viss förskjutning bakåt jämfört med 812 Superfast. Men motorn är fortfarande "mittmonterad" med tyngdpunkten strax bakom framaxeln.





0-100 km/h går på 2,9 sekunder, det vill säga samma siffra som den officiella för 812 Superfast – trots viktnedskningen och att den åttaväxlade dubbelkopplingslådan sägs växla 30 procent snabbare än den sjuväxlade i föregångaren. Spider-versionen behöver ytterligare 0,05 sekunder på sig för att nå 100 km/h.

Toppfarten anges till över 340 km/h.

0-200 km/h går på under 7,9 sekunder (Spider 8,2 s) medan inbromsning från 100 till 0 km/h går på endast 31,4 meter. Från 200 km/h till stillastående behöver en 122 meter lång bromssträcka.

Designen följer det senaste vi sett från Ferrari men är mer tillspetsat för att efterlikna äldre modeller, inte minst, som Ferrari själva skriver, Gran Turismo-bilarna från 1950- och 1960-talen.

Det första som slog övertäcknad var frontens utförande. Det svarta partiet mellan huv och stötfångare är en tydlig vink till tidigare 1970-talets Ferrari Daytona, den version med "plexiglasrand" i fronten. När vi ändå är inne på Daytona – missa inte [Linus Pröjtz provkörning av Ferrari Daytona Competizione](#).

Ferrari 12Cilindri är, som väntat, inte billig, speciellt inte med tanke på vår svaga krona. 4,6 miljoner kronor börjar coupéversionen på. 12Cilindri Spider börjar på strax under 5,1 miljoner kronor.



Mattias Rabe



[Ferrari 12Cilindri gallerier](#)



4. Tillverkningen av eldrivna Lancia Ypsilon har startat

Posted by Kristofer Rask

maj 2, 2024

Italien blir först ut när Lancia nu öppnar orderböckerna till sin första elbil Lancia Ypsilon.



I Italien får den ett pris på 34 900 euro, eller 29 900 euro vid inbyte av en fossilbil med en Euro 4-klassning eller lägre.

Samtidigt berättar den italienska biltillverkaren att man nu också rullar igång produktionslinorna. Ypsilon tillverkas sida vid sida med koncernsyskonen Peugeot e-208 och Opel Corsa Electric i Zaragoza, Spanien.

Lancia Ypsilon delar teknik med de två syskonmodellerna och har ett batteri på 51 kWh vilket enligt WLTP ger en räckvidd på 403 kilometer. Framåt drivs bilen av en motor på 115 kW (156 hk). Batteriet kan laddas från 20 till 80 procent på 24 minuter vid snabbladdning.

Som det ser ut nu finns Sverige inte med i lanseringsplanerna. Efter lanseringen i Italien står Belgien och Nederländerna på tur senare i år och under nästa år ska Ypsilon komma till Frankrike, Spanien och Tyskland.



En interiör med fokus på lyx.



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.](#)

5. Första testerna: Nya Dacia Duster får toppbetyg

Av William Karlsson

2 maj 2024 kl 20:31

Nya modellen Dacia Duster är här med tuffare design och större kaross, men även prislappen har växt till sig. Men bilen hyllas i första testerna och får 4,5 stjärnor av 5 möjliga av flera tidningar. – Utan tvivel är detta den mest avancerade, bekväma och kompetenta Duster hittills, skriver Daily Mail.



Innehåll i denna artikel:

- [Autocar recension Dacia Duster](#)
- [Auto Express recension av Dacia Duster](#)
- [Thisismoney recension av Dacia Duster](#)
- [Top Gears recension av Dacia Duster](#)
- [Blicks recension av Dacia Duster](#)

Detta är den tredje versionen av Dacia Duster som länge varit flaggskeppet för det rumänska Renault-dotterbolaget. Den första modellen var lika stor som en Nissan Qashqai, men som de flesta bilarna har Duster växt med åren. Bilen har en storlek som passar de flesta familjer och priset lär landa på strax över 200 000 kronor, vilket är en ökning, men fortfarande billigare än konkurrenterna.

Hybridversionen av bilen har en 1,2-liters fyrcylindrig motor med en automatisk växellåda. Den nya versionen har även en Renault CMF-B-plattform som även används för Renault Clio och Captur. Bilen är även bredare och lägre än modellen som den nu ersätter. De svenska priserna för nya Duster är inte släppta ännu.

Autocar recension Dacia Duster

Autocar är Europas största motortidning och ger Dacia Duster 4,5 stjärnor av 5 möjliga. De hyllar framförallt bilens pris som sticker ut jämfört med konkurrenterna.

– I slutet av dagen är den här bilen minst lika bra som en Hyundai Kona samtidigt som den kostar några tusen pund mindre. Och det är svårt att argumentera mot, skriver Autocar.

Auto Express recension av Dacia Duster

Auto Express är en brittisk biltidning som hade sin första utgivning 1988. De ger Dacia Duster 4,5 stjärnor av 5 möjliga. De menar precis som tidigare recensent att priset är det bästa med bilen.

– Tack och lov förblir den senaste Dacia Duster trogen märkets principer, med ett starkt fokus på prisvärd bilism. Det kanske inte är den mest raffinerade eller lyxiga SUV som finns, men det finns en ärlighet i produkten som gör den lätt att njuta av, skriver tidningen.

Thisismoney recension av Dacia Duster

Thisismoney är en brittisk finanstidning som också fått prova på Dacia Duster tredje generation. De ger inget betyg i sin recension men hyllar bilen överlag åt det positiva hållet.

– Utan tvivel är detta den mest avancerade, bekväma och kompetenta Duster hittills. Från utbudet av drivlinor som erbjuds till dess förbättrade hanteringsdynamik, interiörkvalitet, tysthet och stil, Dacias familje-SUV har tagit ett betydande steg för 2024, skriver Daily Mails ekonomisajt.

Top Gears recension av Dacia Duster

Top Gear är en av de stora brittiska drakarna inom motorjournalistik och har också testat Dacia Duster. De ger modellen 9 av 10 i betyg. De menar att Duster är en av bilvärldens riktiga fynd.

– Duster är lätt att använda och designad för verkligheten. Den är rymlig för sin storlek och full av finurlig förvaring. Prestandan är tillräcklig, körningen smidig och hanteringen intuitiv, skriver motortidningen.

Blicks recension av Dacia Duster

Blick är en schweizisk tidning. De ger inte heller något betyg på modellen och sticker ut med sin recension då de menar att Duster inte längre är ett fynd prismässigt.

– När det gäller kompromisser kan ingen lura schweizarna. Detta gynnar lokala kunder med nya Duster: När vi köper en bil älskar vi både fyrhjulsdrift och automatisk växellåda. Båda är inte tillgängliga tillsammans i Duster, skriver tidningen.



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



6. Jämförelse BMW M 35i vs Cupra Formentor VZ

04.05.2024

Jämförelsetest BMW M 35i Xdrive vs. Cupra Formentor VZ.



De är starka, de är roliga, de är snabba. Samtidigt "kompakt" med alla lämpliga tillbehör: praktisk att hantera, familjevänlig och användbar i vardagen, läcker att titta på på uppfarten. Sådana aktiva SUV:er är populära ändå. Vi drar slutsatsen: hästkraftspotenta SUV:er som **BMW_X1** M35i och **Cupra Formentor** VZ är 2020-talets GTI:er. Förresten: På 300 hk (**BMW**) och 310 hk (**Cupra**) ger de två förmodligen också rätt dos körglädje. Det är svårt att tro vilken av de två snabba kompakterna som nu vrålar av mer pappa-atlet-själ. Men AUTO BILD-jämförelsen med poäng klagör vilken tillverkare som kommer att låta den snabbare, bättre, billigare och modernare bilen rulla av monteringsbandet.

När det gäller multimedia har BMW vad som krävs

Det senare ser vi främst i det faktum att den är utrustad med multimedia och körhjälp. Här ligger BMW:n något före, dess system verkar modernare och är mer omfattande. M35i erbjuder redan en komplett smartphone-länk och en head-up-display från fabriken. En augmented reality-funktion finns också tillgänglig mot en extra kostnad. I synnerhet anser vi att röststyrningssystemet (känns som dubbel vokabulär), den smidiga anslutningen via smartphone och kontrollkvaliteten på körfältsvägledningen är mer komplett och mogen än i Cupra.

Mycket av BMW:s lyx ligger i dyra paket

Resten av utrustningen talar för Cupra. För grundpriset på 52 790 euro finns även stolsvärme och en tredje klimatzon med automatisk temperaturreglering för baksätet. Bara för dessa "extrafunktioner" måste du betala extra för den redan betydligt dyrare BMW:n (inte tillgänglig under 63 500), resten av den moderna utrustningen i M35i finns i kostnadsintensiva paket (t.ex. M Sport package pro, innovation package). Testbilen, inklusive 20-tumsdäck och M-compound bromssystem, kostar hela 72 290 euro. BMW:n sätter knappast det hela i perspektiv, även med de lägre driftkostnaderna: underhålls- och bränslekostnaderna är högre med Cupra (Formentor dricker nästan en liter mer Super-Plus-bensin per 100 kilometer).

Cupra spurtar marginellt bättre

Förresten, vi är nästan moraliskt accepterande av denna extra konsumtion. Eftersom skillnaden matchar skillnaden i hastighet. Cupra erbjuder ett avgörande scoop mer sprintglädje än BMW. Den lättare Formentor sprintar upp till 100 km/h, fem tiondelar av en sekund snabbare än BMW:n. Upp till toppfarten 250 km/h (elektroniskt begränsad) ger spanjoren inte upp denna fördel. Samtidigt verkar motorn i VZ mer uthållig, justerar sitt högsta vridmoment – båda typerna klämmer hela 400 Newtonmeter till fyrhjulsdriften – över ett bredare varvtalsområde Verfügung.Au och tvålitersmotorn i Cupra känns mer kantig och alert, därmed mer lämpad för värmekarakteristiken. Även när du växlar ner manuellt via rattpaddlarna verkar TSI mer girig än 35i, rullar växlar ner en våning med mer varvtalsökning, höjer varvtalsnivån mer livligt.

Båda 2.0:orna körs behagligt raffinerade

BMW:s raka fyra är verkligen ingen lam kille. I sportigt körläge gör den till och med lika mycket spektakel som Cupras ivrigt muttrande och nästan femcylindriga mullrande TSI, som drar kraftigt under turbodragkraften. Men det mjuka, mjukt filtrerade, lugna och lugna startbeteendet från stillastående ger M-Machine något mycket mer hämmat. När det gäller smidighet kan de två skaka hand – det är fantastiskt hur sammetslena 300 hk kan brumma från en fyrcylindrig motor under halvbelastning. Samtidigt är BMW:n ännu tystare än Cupra Formentor, som väser oväntat fridfullt mot horisonten.

Formentorn är mer aktiv

Cupra uppvisar också liknande (vardagliga) sätt när det gäller hantering. Tack vare den multijusterbara stötdämpningen (anpassningsbar i 15 nivåer!) klarar den balansgången mellan mjukt och skarpt bättre än den kortslagiga, kantiga BMW:n. Särskilt eftersom X1 som M35i kör på hårda 20-tumshjul och följaktligen omvandlar varje asfaltärr till rejäla stötar. I Formentors chassi försvinner sådana skador i asfalten ganska obemärkt. Å andra sidan låter sig spanjoren skjutas genom kurvor och riktningsförändringar ännu mer lekfullt och ger efter för centrifugalkrafter med mindre lutning. Speciellt eftersom Cupra, precis som en framhjulsdreven bil, reagerar på lastförändringar med små bakrutetorkare. Detta är inte ett stressigt ögonblick, utan snarare en dynamisk uppkäftighet som passar den här typen av bil perfekt. I samma situationer bygger den felfritt säkra BMW:n upp ett högt mekaniskt grepp (vilket för övrigt också ger den utmärkta bromssträckor), men samtidigt verkar X1 nervös och inte särskilt exakt. I slutändan är det framför allt sportigare förare som känner sig mer bekväma i Formentor och får mer känslighet.

Dessutom är det bättre att sitta i Cupra. Dess skålade Supersport-säten (en del av läderpaketet för 3 125 € Cup) ser inte bara himmelska ut med sina ryggskal i "kolfiber", de guidar, stöder och bär också föraren enligt Supersport-metoden. I X1 erbjuder sätena, som är smalare i vingområdet, elektrisk justering av bolsteret. Dessa kinder är dock utformade för att vara mer flexibla i strukturen än på VZ, och leder på motsvarande sätt mer slappt. Förarens axlar ska också hållas ännu hårdare av ryggstöden. Oroa dig inte: fåtöljerna är bekväma. Men BMW:n saknar den intima kopplingen mellan komfort och dynamik – som VZ skapar. Båda är höga och snabba. Cupran kan vara gladare.



Jan Horn



7. Nissan Ariya reas ut på kampanj, från 464 500 kronor

Posted by Kristofer Rask maj 2, 2024

Bilmarknaden är pressad och under våren har vi sett flera stora prissänkningar på elbilar.



Nissan spanner nu bågen och rear under maj och juni ut sin elbil Nissa Ariya. Med en rabatt på 50 000 kronor och ett treårigt serviceavtal på köpet blir nu Ariya riktigt bra pris-satt.

Efter prissänkningen blir Nissan Ariya dessutom billigare än landskollegan [Toyota bZ4X](#) som nyligen också prissänktes rejält i Sverige, det med hela 80 000 kronor. Ariya hamnar också under Tesla Model Y som storleksmässigt är en jämförbar konkurrent.

Basmodellen av Nissan Ariya kostar nu från 463 500 kronor. Det gäller då den framhjulsdrevenna Ariya med ett batteri på 63 kWh med en räckvidd på 404 kilometer och en motor på 160 kW.

Med ett större batteri på 87 kWh får den framhjulsdrevenna Ariya en räckvidd på 531 kilometer. Den drivs framåt av en motor på 178 kW. Priserna med kampanjrabatten startar då på 522 000 kronor.

Variant	Ord. pris	Rabatt	Kampanjpris
Ariya 63 kWh 2WD	513 500 kr	50 000 kr	463 500 kr
Ariya 87 kWh 2WD	572 500 kr	50 000 kr	522 500 kr
Ariya 87 kWh 4WD e-4ORCE	633 200 kr	50 000 kr	583 200 kr

8. Vad gäller kring godkänd LED-konvertering?

Publicerad 2024-05-04 kl 5:00 Text Erik Rönnblom



Fråga: Jag läste i Vi Bilägare att det varit vissa problem med att få LED-lampor, som ersatt halogen, [godkända för en del bilägare](#). Självt har jag varit på besiktning med min bil och de nya LED-lamporna monterade. Det var inga problem men jag hade för säkerhets skull med de papper som Philips har för utskrift om lamporna. Där finns också ett typgodkännande från Transportstyrelsen. Nu behövde jag inte visa dem men det var ändå med en viss lättnad som jag lämnade besiktningen med ett godkännande. På sikt ska väl ändå kommunikationen nå fram till besiktningsbolagen om vad som gäller?

Anders Mattsson

Svar: Ja, ändringar av regler i efterhand kan ta lite tid. Numera har såväl Osram som Philips färdiga paketslösningar för de bilar och strålkastare som är godkända för ett byte från halogen till LED. Det finns också en steg för steg-anvisning om hur man ska gå tillväga. Det första man måste göra är att kontrollera tillverkarens "kompatibilitetslista" och jämföra med den egna bilens godkännandenummer. Därefter skriver man ut det godkännande som tillhandahålls av tillverkaren av lampan. Tillsammans med LED-satsen kommer ett klistermärke att montera på baksidan av strålkastaren eller i motorrummet, därefter följer man monteringsanvisningen eller låter sin verkstad sköta konverteringen.



Erik Rönnblom

9. Spricka inom VW-koncernen om e-bränslen

Publicerad 2024-05-02 kl 6:35

Text Erik Söderholm

Skoda har gjort en U-sväng om e-bränslen, men koncernsyskonet Volkswagen säger fortfarande blankt nej.



Många biltillverkare gick ut med storslagna elbilsplaner för några år sedan. Men lågkonjunkturen har fått flera av dem att tveka om elbilsplanerna för framtiden.

EU:s förbud mot att sälja **nya bilar med förbränningsmotorer** från 2035 innebär att de europeiska biltillverkarna kommer behöva gå över till eldrift – eller till att använda e-bränslen, enligt ett undantag som **Tyskland fick till i sista stund**.

Skodachefen Klaus Zellmer säger nu att efterfrågan på elbilar är lägre ju längre söderut du kommer i Europa, och att e-bränslen kan vara ett bra alternativ.

– Vi skulle minska koldioxidutsläppen mycket mer i dag om vi också tänkte i banorna av e-bränslen eller biobränslen, säger han i en intervju med **Automobilwoche**.

Även koncernsyskonen Audi och Porsche tror på e-bränslen, men det gör inte "huvudmärket" Volkswagen.

– Det representerar ett fullständigt slöseri på energi, sa Thomas Schäfer, chef för Volkswagens personbilsdivision, **så sent som i mars**.

I sin tidigare roll som chef för Skoda hade Thomas Schäfer samma åsikt.

– Det finns inget rimligare än batterier, sa han i april 2022.



Skoda ska fortsätta bygga bilar med förbränningsmotorer även efter 2035, för marknader utanför EU.

VAD ÄR E-BRÄNSLEN?

- Elektrobränslen, eller e-bränslen, är ett samlingsnamn för olika typer av lågutsläpps-substitut för fossila drivmedel som kan användas i vanliga förbränningsmotorer.
- Drivmedlen tillverkas syntetiskt genom att kombinera vätgas med koldioxid, vilket ger antingen metanol eller kolväteprodukter som bensin och diesel.
- De kan produceras av koldioxid som fångats in från atmosfären eller från industriella processer, samt av vätgas som kommer från förnybara källor. Om drivmedlen tillverkas på det här sättet skulle de i princip bli klimatneutrala, eftersom de koldioxidutsläpp som orsakas vid förbränning motsvarar den mängd som fångades in när bränslet tillverkades.
- Tekniken har kritiserats från flera håll för att vara ineffektiv och dyr. Energiförlusterna vid produktion och användning är mycket stora – endast omkring en tiondel av energin som går åt vid tillverkning når hela vägen fram till fram till bilens hjul. För en elbil är motsvarande siffra över 70 procent.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Skoda struntar i laddhybrider – tre elbilar på gång



Skoda ändrar ton om avgasbilar och laddhybrider



Inga e-bränslen hos Volkswagen: "Slöseri med energi"



10. Porsche ska köra racingliga med eFuels

Roger Åberg 2024-05-02 kl 11:40

Bensin är ute ur tanken.



Porsche satsar stort på syntetiska drivmedel, alltså "bensin" som inte är gjord på olja. Nu säger Porsche att årets upplaga av Porsche Mobil 1 Supercup helt kommer att köras på eFuels, tidigare har man kunnat använda det om man velat men nu är det bara eFuels som ska gå att tanka.

32 bilar är med i cupen som rullar över åtta race. Totalt räknar man med att 50.000 liter grön soppa kommer att gå åt. Man säger att drivmedlet "potentiellt" är "nästan" klimatneutral. Vilket man ändå ska ha cred för, det är många som tummar på det där och säger att det är klimat neutralt när det inte är det.

Bränslet tillverkas vid en testfabrik i Haru Oni-fabriken i Chile.



Roger Åberg

[Porsche inleder tillverkningen av syntetiskt bränsle i Chile](#)

[Porsche investerar 75 miljoner dollar i e-bränsleföretag
Syntetiskt bränsle ska börja tillverkas i år](#)

11. BMW slopar klassisk bokstav i modellnamnen

Publicerad 2024-05-02 kl 19:15 Text Erik Söderholm

BMW gör om i modellnamnen för de bensindrivna modellerna för att undvika ihopblandning med elbilarna.



BMW:s modeller med bensinmotorer har i flera årtionden haft ett litet "i" efter sin modellbeteckning. Det signalerade förr att bilen hade bränsleinsprutning.

Men nu är risken att bilköparna blandar ihop bensindrift och eldrift, enligt BMW, som därför gör om systemet. För en person som inte är bilintresserad är det till exempel inte självklart att en BMW i5 är eldriven medan en 520i är bensindriven.

Bernd Körber som är chef för BMW:s varumärke och produktutbud säger i en intervju med [BMW Blog](#) att bokstaven "i" både använts för eldrift och för "innovation".

Konkurrenten Audi ska också [göra om modellnamnen](#). Där försvinner sifferbeteckningen som skulle indikera hur stark bilen är.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:

[Audi gör om igen: Nu försvinner motorsiffran](#)

[Audi och BMW gör om modellnamnen för elbilar](#)

12. Tesla kräver pengar för att låsa upp dold räckvidd

Av Maths Nilsson 4 maj 2024, 19:00

Nu avslöjar Elon Musk att Tesla sålt den billigaste modellen Tesla Model Y med låst dold räckvidd. Bilen har egentligen 64-96 km längre räckvidd än vad köparna fått. Nu är planen att ta betalt av ägarna för att låsa upp den fulla räckvidden. Trots att de redan betalat för hela bilen.



Tesla Model Y RWD är den billigaste versionen av världens mest sålda bilmodell. I Sverige kostar den 554 170 kronor att köpa med en räckvidd på 455 km enligt WLTP-normen. Nu visar det sig att Tesla sålt bilen utan att ge ägarna den fulla räckvidden. Istället har de låst 64-96 km i en dold reserv i batteriet som köparna aldrig kan utnyttja.

Ägarna trodde kanske att de ägde hela sin bil, och att de köpt och betalat för allt på bilen inklusive batteriet. Men så var alltså inte fallet. Tesla verkar hela tiden ha haft en dold plan med att låsa räckvidden och inte ge hela bilens kapacitet till ägarna. För **nu avslöjar Elon Musk på X** att Tesla kommer att låta ägare betala för att låsa upp den dolda räckvidden i batteriet de redan köpt.

– ”260 mile”-räckvidden Model Y som byggts under de senaste månaderna har faktiskt mer räckvidd som kan låsas upp för \$1500 till \$2000 (vinner 40 till 60 miles av räckvidd), beroende på vilka battericeller du har, skriver Musk på X.

I kilometer räknat betyder det att ägarna kan få cirka 55 miles räckvidd istället för 45,5 mil som bilen såldes med om de betalar upp till 22 000 kronor. Tesla ska nu bara få olika myndighetsgodkännanden för att låsa upp längre räckvidd. Många tycker troligen att det är kontroversiellt att Tesla först tagit betalt för bilen, men i hemlighet behållit omkring 20 procent av batteriet som en dold reserv med en listig plan för att tjäna mer pengar.

För något år sedan fick **BMW hård kritik när de planerade att lägga sätes- och rattvärme bakom en betalvägg** trots att delarna redan satt i bilen och kräva ett månadsabonnemang för 95 kronor för ägare som inte ville frysa. Tesla löper stor risk för liknande kritik för att de inte berättade att bilarna såldes med begränsad räckvidd och att du inte köpt hela batteriet du betalade för.

LÄS MER:



Teslas plötsliga giv: Rear ut räckviddsmonster till lågpris



Tesla släpper ny version av Sveriges mest sålda bil



Ny billigare modell från Tesla – räckvidden sänks...

Tesla Model Y billigare än Model 3 i USA

Normannens trumfkort: Personlig garanti från Elon Musk

Nu har de första Tesla Model 3 från Kina har kommit...



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. Nytt slag mot Tesla i fackbråket

Publicerad 2024-05-03 kl 13:41 (uppdaterad 2024-05-03 kl 14:06) Text Magnus Kvandal

Sveriges största fackförbund ger sig in i konflikten.



Fackförbundet Unionen varslar om en blockad mot Tesla. Det framgår av ett [pressmeddelande](#).

Om konflikten inte är löst innan den 14 maj kommer Unionen att stoppa allt arbete som företaget Dekra Industrial gör åt Tesla. Detta innefattar besiktning av utrustning på verkstäderna.

– Det här kommer ytterligare försvåra verksamheten för Tesla, säger Unionens förhandlingschef Martin Wästfelt.

IF Metall inledde sin [strejk mot Tesla](#) den 27 oktober förra året. Sedan dess har flera andra fackförbund anslutit sig till konflikten.

Metall kräver att Tesla ska teckna kollektivavtal för företagets verkstadsanställda i Sverige, något biltillverkaren inte går med på.



Magnus Kvandal



14. Teslas aktiekurs "fristående från verkligheten"

Uppdaterad 04 maj 2024 Publicerad 04 maj 2024

Det går inget vidare med elbilarna, ändå har Teslas aktiekurs rusat sedan kvartalsrapporten där Elon Musk återigen var optimist. Hur går det ihop?



Elon Musks karisma har fått Teslas aktie att lyfta igen. Men är det välförtjänt?

Den 23 april presenterade **Elon Musk** Teslas senaste kvartalsrapport, och sedan dess är elbilstillverkarens aktie upp 24 procent.

Så ordningen är återställd? Nja, inte riktigt om man får tro amerikansk affärsmedia och motortidningarnas rapportering.

Bloomberg skriver om Teslas vinstmultipel, där priset på aktien jämförs med vinsten per aktie. Priset på Teslas aktie är 63 gånger de förväntade framtida vinsterna, vilket ekonomisajten jämför med de bolag som gått starkast under AI-boomen det senaste året, Microsoft och Nvidia. Samma jämförelsetal för dessa jättebolag är 30 respektive 33.

Dubbelt så dyr som Nvidia

Den stora skillnaden förutom det dubbla priset är att för Microsoft och Nvidia så stiger fortsatt vinsterna, för Tesla går vinsterna åt andra hållet då efterfrågan på elbilar sjunker.

Den senaste tidens återhämtning i Teslas aktie handlar inte om själva kvartalsrapporten, den var en besvikelse för både Elon Musk och investerarna med tanke på de fallande vinsterna. Men under sin presentation lyckades den excentriske vd:n charma marknaden med tal om AI, självkörande bilar i Kina och nya modeller.

Teslas aktiekurs mer än elbilar

På fredagen steg Teslas aktiekurs 1,8 procent, som en del av en bredare uppgång på marknaden. Men det är inte alla som köper Elon Musks narrativ.

“Musk har alltid velat att Tesla ska ses som mer än en elbilstillverkare, men det fungerar när det finns tillväxt i kärnverksamheten”, säger **David Mazza**, vd på Roundhill Investments till Bloomberg.



Elon Musk pratade för ett år sen om en framtid med 20 miljoner Tesla-bilar per år. Nu faller försäljningen och ser ut att landa på knappt 2 miljoner för året.

“När din kärnverksamhet minskar, är den berättelsen mycket svårare, vilket är anledningen till att jag tror att multipeln just nu är fristående från verkligheten, och aktien är inte billig trots att den har fallit mycket i år.”

Skulle göra 20 miljoner bilar om året

Även inom nischad motormedia får Elon Musks optimism mothugg.

“Vad i helvete händer på Tesla? Massavsked, Musks offentliga utbrott och tidigare annonserade planer som ligger på sophögen”, [skriver Autocar](#). Och det bara i rubrik och nedtryckare på ett reportage som går igenom hur det lät med Elon Musks planer för ett år sedan, jämfört med i dag.

Kortfattat så blev det inte riktigt som Musk tänkt sig. Då öppnades dörrarna till “Gigafabriken” i Texas, och Musk talade om en framtid där Tesla dominerade marknaden och gjorde 20 miljoner elbilar om året, det skulle bli fler fabriker bland annat i Mexiko.

Strejk riskerar att smutskasta image

Ett år senare: Baserat på senaste kvartalsrapporten kommer Tesla landa på under två miljoner producerade elbilar i år. Några nya fabriker ser det inte ut att bli än på ett tag och på de nuvarande har personal fått sluta, gällande självkörande bilar är budskapet fortfarande “snart”, och många av de chefer som var med och lyftes fram av Elon Musk på presentationen i Texas för ett år sedan har fått lämna bolaget.

Och då har vi ännu inte ens nämnt en störande strejk i lilla Sverige, som skapar stor huvudvärk för Tesla då IF Metall har rejält med pengar samtidigt som amerikanska och tyska fackförbund noga tittar på. Det är inte heller något vidare för bolagets rykte.

“Företagets tillvägagångssätt riskerar att smutskasta dess image i en region i spetsen för den gröna omställningen”, [skriver Bloomberg](#).

Läs även: [Sveriges största fackförbund ger sig in i matchen mot Tesla](#)

Läs även: [Sågningen: Tesla absolut inte självkörande](#)



Daniel Jacobs

15. Spyker D12 Peking-to-Paris var en SUV långt före sin tid

Av Ryan Hirons

3 maj 2024

Det verkar som om alla tillverkare vill ha en del av SUV:n med sluttande tak nuförtiden, men Spyker satte nästan en i produktion för nästan två decennier sedan



Välj en stor biltillverkare, bokstavligen vilken du vill. När du har gjort det kan du ta en titt på dess nuvarande utbud av bilar och vi garanterar att du med största sannolikhet kommer att upptäcka att den erbjuder en "coupé-SUV".

Bortsett från den hemska terminologin är nästan alla med i spelet att sätta sluttande tak på sina stora, pråliga crossovers nuförtiden till den grad att man undrar när det kommer att bli omodernt igen. Den trenden kom dock igång på allvar först i slutet av 2010-talet – och en oväntad tillverkare var mycket nära att ligga långt före kurvan.





För er som inte är intresserade av supernischade europeiska sportbilstillverkare är **Spyker** ett holländskt företag som gjort sig ett namn för den bisarra men helt underbara sportbilen C8. Med lite relativ framgång från den bilen i bagaget övervägde Spyker att vidga sina vyer och presenterade sitt nästa steg på bilsalongen i Genève 2006.

Detta avslöjades som D12 Peking-to-Paris, namngiven som sådan av två skäl. "Peking-to-Paris"-biten hänvisar till ett uthållighetslopp från 1907 från Kina till Frankrike, med "D12" som hänvisar till motorn - en 6,0-liters Volkswagen W12.

Trots att det var en crossover med sluttande tak långt innan de ens fanns i de bilköpande massornas medvetande, såg den fortfarande mycket ut som en C8 - ända ner till den quiltade läderinteriören med det underbara exponerade växellänkaget. Den hade dock några egna egenheter, bland annat självmordsdörrar.

Den hade ett ordentligt 4x4 fyrhjulsdriftssystem och en sexväxlad manuell växellåda, som 500 hk från W12 skickades igenom. Den kunde spricka 0-62 mph på fem sekunder trots att den vägde 1 850 kg - en siffra som inte verkar så illa nu, men för 2006 var det något alldeles extra.

Detta var inte bara ett koncept för vad Spyker kunde göra, det var en uppvisning av vad de planerade att göra. Enligt tillverkaren tog den "långt över" 100 beställningar strax efter avslöjandet i Genève.

För en framgångssaga skulle detta vara den del där vi berättar att Spyker byggde varenda en av dessa bilar och efter det gick in i en era av enorm framgång. Om det hade hänt skulle vi förmodligen inte skriva den här artikeln.

Istället tog saker och ting en vändning till det sämre för Spyker. Det hade inget direkt att göra med D12, utan snarare en rad andra dåliga ekonomiska beslut.

Först och främst spenderade man en förmögenhet på att köpa Minardi F1-teamet, döpte om det till Spyker och dök sedan upp till tävlingar. Det är allt som kan sägas om det, egentligen. Den såldes så småningom 2008 till den indiske affärsmannen Vijay Mallya, som döpte om den till Force India (och som sedan dess har bytt namn ett par gånger innan den blev **Aston Martin**), med en förlust på 20 miljoner euro.

Sedan, 2010, var det framgångsrikt i sitt långvariga bud att köpa **Saab** från General Motors för 394 miljoner dollar - 74 miljoner dollar av det i kontanter och 320 miljoner dollar i företagsaktier. Det var inte ens innan året var slut som Saabs kassa tog slut, vilket ledde till konkursen 2011.



Det var 2010 som D12, som fortfarande inte var närmare att byggas, blev D8, som såg likadan ut men nu med avsikten att använda en Koenigsegg 5,0-liters V8. Det blev aldrig av, och Spyker tog så småningom itu med sina egna konkursfrågor och bestämde sig för att stanna kvar i sin bana av nischade men vackra sportbilar.

Om den hade hamnat i produktion, skulle Spyker D12 ha förändrat SUV-historien? Förmodligen inte, kanske i bästa fall bli en intressant fotnot för journalister att nämna i "coupé-SUV"-recensioner framöver. Ändå är det synd att världen aldrig fick reda på det säkert.



Ryan Hiron

Ryan började med motorjournalistik 2017 med Press Association och testade hundratals fordon från superminis till sportbilar (och alla SUV:er däremellan), innan han gick över till carwow i början av 2021. Där skulle han bidra till YouTube-kanalens framgång med att nå över åtta miljoner prenumeranter och flera videor med flera miljoner visningar.

Ryan landar på Car Throttle som nyhets- och funktionsredaktör 2023 och hans dagliga uppgifter inkluderar att hålla dig uppdaterad med de senaste nyheterna i bilvärlden och skapa några av våra skraddarsydda längre läsningar - plus att stämna in med sina åsikter om de senaste bilarna som testas.

När han inte skriver bilar hittar du Ryan som låtsas köra dem på simmen eller leker med radiostyrda bilar. Han skyller på Gran Turismo för att vara besatt av allt som har med JDM att göra och att priserna på Skyline håller honom vaken om nätterna. Han vägrar att sälja sin Suzuki Swift Sport, trots att han ständigt stirrar på EP3 Civic Type Rs i annonserna.

Om det inte finns någon motor inblandad beror det oftast på fotboll, spelningar eller till och med lite bakning då och då.

16. Chevrolet Bel Air cabriolet 1957



Chevrolet från 1957 kan lätt hävdas vara en typisk amerikansk ikon. Även om Ford kan ha sålt bättre än Chevrolet 1957, har tidens tand visat att Chevrolet är den mer erkända och gynnsamma bilen. Kanske var det så GM:s chefsstylist Clare MacKichan och hans team kunde binda samman kurvor och vinklar för att bilda ett futuristiskt stridsflygplan på hjul, med imitationsliknande torn i huven och vassa stjärtfenor baktill. 1957 avslutades tri-five, Chevys och General Motors skapade ett mästerverk för finalen.





Det mästerverket var 1957 års Chevrolet Bel-Air, den högsta utrustningsnivån i sortimentet och den här bilen är ett fantastiskt exempel. Denna fantastiskt restaurerade Bel-Air Convertible är helt enkelt en av de finaste vi någonsin har sett. De korsade flaggorna på framskärmarna på denna Sierra Gold-skönhet berättar att den är utrustad med den valfria 283/283 solid lifter bränsleinsprutade V-8 och treväxlad manuell växellåda, Chevys toppmotor- och transmissionskombination som erbjöds 1957. Med en branschpremiär på en hästkraft per kubiktum slagvolym var "fuelie" 283 ci V8 en av de mest kraftfulla på den tiden. Den utformades av de legendariska ingenjörerna Zora Arkus-Duntov och Ed Cole och kunde uppnå den bedriften med hjälp av ett mekaniskt bränsleinsprutningsystem med kontinuerlig port i Rochester.





Några andra mekaniska uppgraderingar, som solida lyftare och en "Duntov"-kam, hjälpte också motorn att nå topphästkrafter. "Fuelie"-motorn lade till 500 dollar till prislappen,

Den här bilen byggdes på monteringsfabriken i Lansing, Michigan, och har genomgått en noggrann restaurering till concours-standarder, vilket framgår av att den har vunnit både ett Antique Automobile Club of America National First Junior och Senior-pris, som stolt visas upp på grillen. Färdig i sin ursprungliga färgkombination av kod 805 Sierra Gold över kod 681 Koppar/Beige vinyl, med en korrekt beige pinpoint sufflett, är kombinationen slående. Kromade navkapslar med hjulspinnercenter klär upp varje hjul, och baktill har bagageutrymmet den sällsynta tredelade däcklocksklädseln i aluminium installerad, ett återförsäljaralternativ på den tiden samt dubbla antenner. Inuti den helt restaurerade bagageluckan finns ett reservdäck med uppsatta instruktioner om hur man använder den medföljande domkraften och byter däck.

Det är bilar som denna som ledde till 1974 års marknadsföringskampanj, lika amerikansk som "varmkorv, baseball, äppelpaj och Chevrolet". Denna underbara Chevrolet Bel-Air cabriolet från 1957, med den sällsynta bränsleinsprutningen och den fantastiska Sierra Gold-finishen, kommer lätt att vända på huvudet av goda skäl vart den än går.



17. Kaiser Darrin – "En Bortglömd Amerikansk Sportbil"

Lästid ca 7 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 6 april 2023

Kaiser Darrin från 1954 som du ser här är nummer 281 av de 435 som tillverkades, det var en innovativ bil med en lätt glasfiberkaross, dörrar som gled fram i framskärmarna och elegant styling som var utformad för att konkurrera med de populära europeiska sportbilarna på den tiden.



Kaiser Darrin baserades på Kaiser Henry J-plattformen och drevs av Willys F-head inline-six med en slagvolym på 161 kubiktum (2,6 liter) och cirka 90 hk. Detta innebär att även om Kaiser Darrin är sällsynt är det ofta ganska enkelt att hitta reservdelar.

Snabba fakta – Kejsaren Darrin

- År 1952 gav Kaiser-Frazer Corporation, grundat av Henry J. Kaiser och Joseph W. Frazer, Darrin i uppdrag att skapa en sportbil för att konkurrera med de populära europeiska sportbilarna på marknaden. Målet var att höja företagets profil inom marknadssegmentet sportbilar.
- Darrin var en känd amerikansk bildesigner Howard "Dutch" Darrin, som tidigare hade arbetat med lyxbilstillverkare som Rolls-Royce, Hispano-Suiza och Packard. Darrin var känd för sin innovativa designkänsla och expertis inom lyxbilar.
- Kaiser Darrin 161 hade en glasfiberkaross, bara den andra amerikanska produktionsbilen som använde materialet. Dessutom hade den innovativa skjutdörrar som försvann in i framskärmen, en Landau-sufflett med tre lägen och en distinkt grill.
- Kaiser Darrin presenterades officiellt 1953, men produktionsförseningar och ekonomiska svårigheter hos Kaiser-Frazer Corporation innebar att de första modellerna inte tillverkades förrän 1954. Bilen såldes bara i ett år, med totalt 435 tillverkade och betydligt färre som överlever idag.



FILM: <https://youtu.be/9XMvdNn7G3U>

Howard "Dutch" Darrin

Howard "Dutch" Darrin var en framstående amerikansk bildesigner som hade gjort sig ett namn genom sitt arbete med europeiska lyxbilstillverkare som Rolls-Royce, Hispano-Suiza och Packard.

Videon ovan: Det här avsnittet av "Deep Dive" av Petersen Automotive Museum täcker Kaiser Darrins historia, och det ger en utmärkt tillbakablick på modellens historia.

Darrin föddes 1897 och började sin karriär som flygplanskonstruktör innan han övergick till bildesign på 1920-talet och arbetade i Paris tillsammans med den amerikanske designern Thomas L. Hibbard, tillsammans bildade de två männen karosserifirman Hibbard & Darrin 1923. Darrins innovativa designkänsla och ett rykte om att producera lyxbilar gav honom snabbt erkännande i branschen.

Innan andra världskriget bröt ut återvände Darrin till USA och etablerade sin egen karosserifirma på Sunset Boulevard i Hollywood. Han arbetade snart under kontrakt med Packard på några av de mest inflytelserika av företagets konstruktioner under 1930- och 1940-talen, inklusive både Packard 120 och Packard Clipper.

The Kaiser-Frazer Corporation

Kaiser-Frazer Corporation grundades 1945 av den amerikanske industrimannen Henry J. Kaiser och bilchefen Joseph W. Frazer. Företaget siktade på att konkurrera med de tre stora inom den amerikanska bilindustrin: General Motors, Ford och Chrysler.

Under andra världskriget hade Kaiser korrekt förutspått att det skulle bli en enorm boom i efterfrågan på prisvärda bilar efter konflikten. Under kriget hade den stora majoriteten av den civila biltillverkningen lagts ner och omfokuserats på att bygga fordon och vapen för kriget – så det var näst intill omöjligt att köpa en ny bil förrän efter 1945.



Teamet på Kaiser-Frazer arbetade med att skapa en prisvärd bil som lätt kunde massproduceras, när kriget tog slut gick den i produktion och den åtnjöt en stark tidig försäljning, hjälpt av det faktum att många av de stora biltillverkarna gick tillbaka till att erbjuda sina förkrigskonstruktioner.

Även om Kaiser-Frazer upplevde vissa inledande framgångar, började de ekonomiska utmaningarna snart hopa sig. Denna miljö lade grunden för introduktionen av Kaiser Darrin, som var avsedd att höja företagets profil på sportbilsmarknaden.

Kejsar Darrins ankomst

1952 utvecklade Darrin bilen som skulle bli känd som Kaiser Darrin i hemlighet, utan att berätta för någon på Kaiser-Frazer Corporation. Han ansåg att Kaiser Henry J sedan förtjänade en mycket mer attraktiv kaross än den hade fått, och bestämde sig för att bevisa det.

När han hade prototypen färdig, byggd på en Kaiser Henry J-plattform men med en lätt glasfiberkaross visade han den för Henry J. Kaiser, chefen för Kaiser Motors, som absolut hatade den.

Som tur var hade Kaiser med sig, hon tog honom åt sidan och sa något i stil med:

"Det här är det vackraste jag någonsin sett. Jag förstår inte varför du inte är i branschen för att bygga sportbilar. Jag tror inte att det kommer att finnas många bilföretag som inte kommer att ge sig in i sportbilsbranschen efter att ha sett den här bilen."

Detta fick Kaiser att ändra sig, och han gav grönt ljus till projektet för produktion i hopp om att det skulle ge företaget ett fordon som kunde konkurrera med de europeiska sportbilar som sålde bra i USA, som **Jaguar XK120**.

Darrins innovativa design hade en lätt glasfiberkaross, en nyhet för en amerikansk bil vid den tiden (med undantag för vissa små företag som Devin), och en unik skjutdörrsmekanism som gjorde att dörrarna kunde försvinna in i framskärmen.

1953 visades **Chevrolet Corvette** för första gången för världen, exakt två månader efter att Kaiser Darrin hade presenterats, i vissa avseenden stal den Kaiser Darrins åska och den blev den första massproducerade sportbilen med glasfiberkaross i USA.



Kaiser Darrin hade officiellt debuterat 1953, men produktionsförseningar och ekonomiska utmaningar innebar att de första modellerna inte rullade av monteringsbandet förrän 1954, ett år efter Corvette. Trots sin innovativa design och tidiga entusiasm mötte Kaiser Darrin hård konkurrens från bilar som Corvette och sportbilarna från de mer etablerade europeiska märkena.

Kaiser Darrin 161, uppkallad efter sin sexcylindriga Willys sexcylindriga motor med F-huvud på 161 kubiktum, hade ett slående utseende med en låg profil, lång huv och en elegant design som skilde den från sina samtida.

Förutom de innovativa skjutdörrarna hade Darrin andra nya funktioner, som en Tre-läges Landau sufflett och en grill som inte liknade något annat i produktionen.

Kaiser-Frazer Corporation kämpade ekonomiskt under 1950-talet, och 1954 slogs företaget samman med Willys-Overland för att bilda Willys Motors, Inc. Det nybildade företaget valde att fokusera på det mer lönsamma varumärket Jeep, vilket innebar slutet för Kaiser Darrin. I slutändan tillverkades endast 435 enheter, vilket gör den till en av de mest sällsynta amerikanska sportbilarna som byggdes under Jet Age-eran.

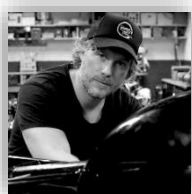
Även om [Kaiser Darrin](#) hade en kortlivad produktion, lever dess arv vidare som ett unikt stycke amerikansk bilhistoria. Darrins glasfiberkaross, skjutdörrar och eleganta design lämnade ett outplånligt avtryck på sportbilsmarknaden, och vissa element inspirerade senare andra biltillverkare.

Kaiser Darrin från 1954 visas här

Bilen du ser här är det 281:a exemplaret av de 435 som tillverkades, den är färdig i rött med trådhjul och tidsenliga vita väggdäck, med en svart fällbar sufflett och en svart interiör.

Som man kan förvänta sig finns det en Willys F-head inline-sexa under huven med en slagvolym på 161 kubiktum (2,6 liter), vilket ger cirka 90 hk.

Kraften skickas tillbaka genom en 3-växlad manuell växellåda med överväxel och bilen åker på individuell framhjulsupphängning med länkar och spolar, en levande axel bak med halvelliptiska bladfjädrar och trumbromsar i alla fyra hörnen.



Ben Branch

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom den alternativa och vintage motorsektorn, med över en miljon månatliga läsare från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



Roger Warolin