



Packard Twin Six model 905 Sport Phaeton 1932

- 1. Emily GT ska produceras i augusti**
- 2. Morgan och Pininfarina presenterar Midsummer**
- 3. BYD satsar på laddhybrider och ny pickup**
- 4. Nios nya elbil Onvo L60 med 1000 km räckvidd**
- 5. Ny Mini Cooper Electric**
- 6. Provkörning av BMW M3 CS**
- 7. Kinesisk biltillverkare slutar sälja sina bilar i Kina**
- 8. Elbilen Jeep Avenger prisdumpas med 120 000 kronor**
- 9. Fackets nya drag ska stoppa Teslas kryphål**
- 10. Tesla stäms för luftföroreningar**
- 11. Tesla får rätt att bygga ut i Berlin**
- 12. Så höga strafftullar planerar EU för elbilar från Kina**
- 13. Packard Twelve Coupe 1934**
- 14. Historien om Packard Motor Car Company**



1. Beskedet: Emily GT ska produceras i augusti – se repriserna från pressträffen

Posted by Kristofer Rask

maj 15, 2024

För ett år sedan överraskade NEVS att man i hemlighet hade utvecklat en helt ny elbil i Trollhättan, men överraskningen kom i samband med beskedet att NEVS skulle lägga ner sin verksamhet. Elbilsprojektet Emily GT skulle därför säljas vidare till någon som ville ta över och förverkliga elbilen.



Pressträffen: <https://youtu.be/YeuXow8aUP0>

I december kom nyheten att det libanesiska bolaget EV Electra köpt projektet. Men frågorna kring uppköpet har varit många sedan tillkännagivandet av affären i Göteborg. Företagets färgstarka ledare Jihad Muhammed har dessutom gjort flera utspel kring affärerna vilket stundtals kanske förvirrat ännu mer.

Många frågor har ställts av både journalister och Saabfantaster men svaren har varit få. Jihad har skylt på motgångar, att han blivit motarbetad av både Trollhättan stad och journalister. Granskningarna har varit tuffa och frågetecknen kring Jihads företag har varit många; och likväl även framtidsplanerna.

För att en gång för alla reda ut alla oklarheter bjöd Jihad Muhammed idag in till presskonferens. Där ville han svara kritikerna och berätta om planerna framåt. Visst blev det en rejäl skottsälva avfyrad till journalisterna och kritikerna under presskonferensen där Jihad gjorde det klart och tydligt att han inte vill beblanda sig med sådant folk.



Emily GT i Göteborg.

Om förverkligandet av Emily GT lovade Jihad mycket:

– Produktionen kommer att starta i augusti, vi kommer att leverera bilar i augusti. Några få kunder, några hundra bilar. Vi kommer att kunna tillverka 1500 bilar för Europas innan vi får alla certifieringar, ännu fler till Mellanöstern, sa Jihad.

Vidare berättar han att bilen kommer bli både lyxigare och ännu bättre utrustad än prototyperna som tagits fram i Trollhättan. Målet är att sälja bilen med ett startpris på 50 000 dollar och produktionen kommer att ske i Italien, i utkanterna av Turin vid en "historisk bilfabrik" som han nyligen förvärvat.

– Alla vill att vi ska misslyckas. Vänta bara och se vad vi gör, sa Jihad.

Nu blir det alltså att vänta till augusti. Många frågor är fortsatt obesvarade.



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.](#)



2. Morgan och Pininfarina presenterar Midsummer

Av Bobby Green

2024-05-16 kl 18:00

Handbyggd kaross i aluminium och massvis med trä.



FILM: <https://youtu.be/GjFX01nCXKE>

I höstas nämnde vi att de båda klassiska företaget Morgan och Pininfarina tillsammans skulle ta fram en roadster. Nu är den här och den heter Midsummer. Och det är en fantastisk härlig skapelse som blandar klassiska linjer med inslag av trä och en extremt ful växelspak.

Man har utgått från modellen Morgan Plus Six och sedan klätt denna med en kaross i handknackad aluminium. Varje panel ska ta över 250 timmar att ta fram och resultatet talar för sig själv. Under skalet finns en turbosexer från BMW, och det är den som är anledningen till växelspaken. Att de inte kunde få till något annat här som matchade mer med interiören tycker jag är synd, för den är verkligen en vagel i ögat. Det går inte att få bilen med manuell låda utan köparna får leva med det här ögonsåret. Träslaget är teak och det består totalt av över 400 lager som lamineras ihop. Stolarna och dörrsidorna är klädda med läder och de analoga instrumenten är speciellt framtagna för Midsummer. Det finns inget tak och endast två små vindrutor framför sittbrunnen.

Det här är den första produktionsmodellen som får Pininfarinas nya Fuoriserie-emblem, och det lär bli fler framöver. Endast 50 exemplar blir till, och trumvirvel, alla är redan tingade. Prislappen börjar på 200.000 pund. Publikpremiär är på Goodwood Festival of Speed i juli och tillverkningen ska dra igång senare i år.



Bobby Green



Morgan och Pininfarina ska bygga roadster tillsammans
Ska släppas nästa år



Morgan uppdaterar Plus Four
Förfinar några små detaljer



Morgan presenterar eldrivna trehjulingen XP-1
Ett projekt under utveckling

3. BYD satsar på laddhybrider och ny pickup

Publicerad 2024-05-16 kl 6:15 (uppdaterad 2024-05-16 kl 8:12) Text Erik Söderholm

När tillväxten för elbilsförsäljningen avtar väljer BYD att lansera nya laddhybrider. En av dem är en stor pickup.



Kinesiska BYD har främst fokuserat på elbilar när märket lanserats i Europa. Men när allt fler bilköpare nu **övertägar en hybrid** lägger koncernen om planerna – åtminstone till viss del.

BYD:s Europachef Michael Shu uppger att märket ska lansera laddhybrider, och enligt uppgift ska de bli lika dyra att köpa som vanliga bilar med bensinmotor från konkurrerande märken.

Först ut bland BYD:s laddhybrider blir suven Seal U som **nyligen börjat säljas med eldrift**. Som laddhybrid heter bilen BYD Seal U DM-i och får en elräckvidd på upp till 15 mil beroende på körcykel. Bilen finns i två varianter – med fram- eller fyrhjulsdrift – och bensinmotorn är på 1,5 liter.

Flera biltillverkare som tidigare uppgett att de ska fasa ut laddhybriderna säger nu i stället att de ska behållas och vidareutvecklas.

En annan nyhet från BYD är pickupmodellen Shark som snart börjar säljas globalt. Även den är en laddhybrid med en elräckvidd på omkring tio mil. Bensinmotorn är på 1,5 liter och bilen har även snabbbladdning av hybridbatteriet.

Marknaden för pickuper är lönsam och det är inte så underligt att BYD ger sig in även i den. Dessutom är det ont om pickuper med laddhybridteknik. Maximal släpvtikt blir 2,5 ton.

Hur lanseringen av laddhybriderna går återstår att se – det beror till stor del på om EU väljer att införa strafftullar på kinesiska bilar, och om de i så fall även gäller laddhybrider.



4. Premiär: Nios nya elbil Onvo L60 med 1000 km räckvidd – vill utmana Tesla

Posted by Kristofer Rask

maj 15, 2024

Kinesiska Nio har idag lanserat sitt nya bilmärket Onvo som ska rikta sig till en bredare massmarknad än premiummärket Nio.



Namnet Onvo betyder On Voyage (*På resa*) och ska lanseras globalt under den senare delen av 2024, där Europa väntas bli den första marknaden utanför Kina.

Den första modellen Onvo får namnet L60 och är en coupé-SUV som Nio under lanseringen jämförde med Tesla Model Y flera gånger om. Bakom designen står den tidigare Bentley och Skoda-designern Raul Pires som arbetat 20 år inom Volkswagen-koncernen.

Onvo L60 har en luftmotståndskoefficient på 0,229 och under lanseringen lyfte Onvo också fram att L60 är betydligt mer energieffektiv än Tesla Model Y. Det med en genomsnittlig förbrukning på 12,1 kWh/100 km (enligt CLTC-mätmetoden), medan Model Y når 12,5 kWh/100 km med samma mätmetod.

Onvo L60 kommer att erbjudas med tre olika batteristorlekar, och räckvidden för de olika batterierna enligt den generösa kinesiska körcykeln CLTC blir 555, 730 samt över 1000 kilometer.

Precis som Nio kommer även Onvos bilar kunna byta hela batteriet som alternativ till att ladda det med sladd. Onvo L60 kommer vara kompatibel med den tredje och fjärde generationen batteribytes-stationer från Nio.



FILM: <https://youtu.be/QTM3H7DW3sw>

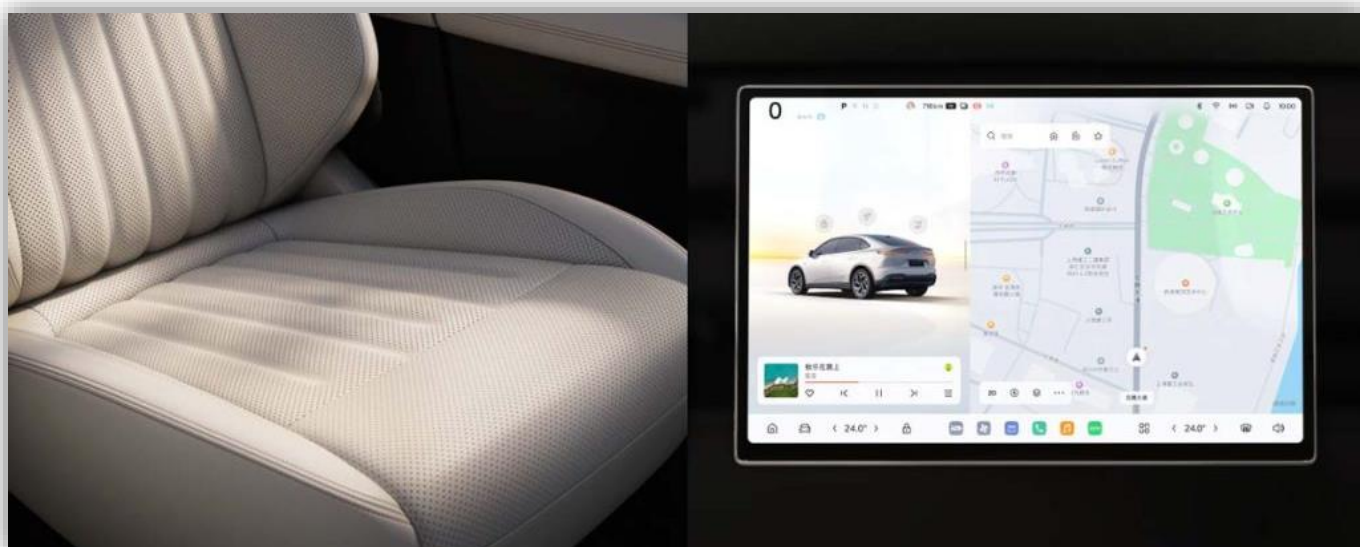


Storleksmässigt mäter den nya elbilen 4828 mm i längd, 1930 mm i bredd och 1616 mm på höjden och har en hjulbas på 2950 mm vilket innebär att den storleksmässigt matchar Tesla Model Y ganska väl.

I en video som Onvo släppt visar man däremot hur mycket rymligare L60 är än Model Y: De första leveranserna ska starta i Kina i september och även prismässigt ska man utmana Tesla. Priserna börjar på motsvarande 330 000 kronor (219 900 yuan) vilket är 45 000 kronor (30,000 yuan) lägre än Tesla Model Y i Kina.



Onvo var ganska sparsamma med att visa upp interiören. Men några detaljer får vi se. Bland annat kan sätena i bilen fällas i olika konfigurationer för att göra det möjligt att campa eller bjuda in till fikastunder.



Infotainmentsystemet har en 17,2-tums central pekskärm med en tunn ram på 5,35 mm. Gränssnittet för inte helt osökt tankarna till Teslas gränssnitt. L60 får också en headup-display och i baksätet finns en skärm på åtta tum. I kupén finns en skonsam klädsel som agerar antibakteriellt och som dessutom ska "vara hudvänlig och icke-allergiframkallande".

Onvo kommer att säljas både i ett bakhjulsdrivet utförande och med fyrhjulsdraft. Under lanseringen presenterades däremot ingen information kopplad till prestandan i övrigt. Det kommer vid ett senare tillfälle.



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 åkturen: Ny Mini Cooper Electric

Av redaktören bytbil.com 2024-05-15 Text Simon Hallenslev

Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som var inbjudna till Barcelona av Mini Danmark.



Det var svårt att inte tycka om den tidigare fjärde generationens **Mini Cooper**. Även om den elektriska varianten var utrustad med något som bäst beskrivs som ett skruvdragarbatteri, erbjöd den körglädje så länge resan varade (vilket inte var speciellt länge). Med den femte generationen skrotar Mini det undermåliga batteriet till förmån för två nya batteripaket som ger längre räckvidd. Dessutom lovar Mini att körglädjen i nya Cooper är intakt, om inte förbättrad, vilket är ett stort löfte eftersom batteripaketen kommer med en besk smak i munnen i form av ett högre pris. Håller de sitt löfte? Det tar jag reda på när jag testar nya elektriska **Mini Cooper SE**.

Vad har jag att jobba med?

Nya **Mini Cooper** kommer med två batteripaket i varianterna E och SE, på 40,7 kWh respektive 54,2 kWh. **Mini Cooper E** drivs med 184 hk på framaxeln och klarar 305 km på en laddning, medan **Mini Cooper SE** har lite mer av allt med 218 hk och en räckvidd på 402 km. Det är den senare varianten som testas i Katalonien.

Det är lätt att avskräckas till en början av den extra vikt som de nya batteripaketen för med sig. Jämfört med föregångaren väger nya **Mini Cooper** mellan 175 och 240 kg mer med en total vikt på 1 615 kg för Cooper E och 1 680 kg för Cooper SE. Lyckligtvis finns det även betryggande läsning på specifikationsbladet. Nya **Mini Cooper** är både bredare och kortare än sin föregångare med längre axelavstånd och därmed kortare överhäng. Det betyder att hjulen har skjutits ännu längre ut i sina respektive hörn, vilket bäddar för körglädje.



Nya **Mini Cooper** mäter 385 cm på längden, 175 cm på bredden och 146 cm på höjden. Bagageutrymmet är fortfarande snålt och rymmer samma 210 liter som föregångaren samt 800 liter med nedfällsäten. Som en slutlig fotnot kan jag glädja dem som är oroliga för batterierna med att nya **Mini Cooper** även kommer med förbränningsmotorer. Det blir två bensindrivna varianter med antingen 154 eller 204 hk, men mer information om dem får vi inte vid denna elektriska lansering.

Hur kör den?

Mini håller vad de lovar. Ett par timmar på katalanska landsvägar är i alla fall tillräckligt för att ge mig ro i sinnet, och det är den mer muskulösa uppsynen som gör det. Tillsammans med en bredare hjulvidd kan **Mini Cooper SE** också beställas med 20 mm bredare däck än föregångaren, så det finns 225 mm kontakt med asfalten. Det större batteriets placering säkerställer också en låg tyngdpunkt, och med hjulen monterade i bilens yttersta hörn är det ett säkert recept på körglädje. Fjädringen är uppenbart inställd för att det ska vara kul att köra och korresponderar väl med styrsystemet, som är tungt och precist.

De slingriga landsvägarna utanför Barcelona är ambitiöst skyltade för 90 km/h, och även om jag anstränger mig stöter jag inte på någon kurva som utmanar balansen i Mini Cooper. Nya elektriska Cooper är faktiskt rätt samarbetsvillig över ojämnheter och ljudnivån upplever jag som ganska låg på motorvägen i 120 km/h. För ännu roligare körupplevelse kan man välja Gokart-körläge, som ger snabbare ratt- och gasrespons, stänger av stabilitetskontrollen och sänder ett futuristiskt ljud genom högtalarna. Det är ett av totalt sju körlägen, där man också kan välja minimalistiskt eller ett retro, där ljudet ska efterlikna det i en original Morris Mini-Minor. Skärmen får även en matchande design.

Hur är kupén?

Minimalistisk och modern. Den runda skärmen på 24 cm i diameter stjal inledningsvis uppmärksamheten. Den är inte bara cool för att den är rund, utan även för att den är klar och färgstark, har bra upplösning samt utrustad med ett härligt operativsystem. Mini Operating System 9 är likt BMW iDrive men lite mer lekfullt och lite mindre tekniskt komplicerat.



Den runda skärmen är standard och innehåller all information, inklusive hastighetsmätaren. Till skillnad från Tesla Model 3 och Volvo EX30 kommer **Mini Cooper** även med en head-up display. Utöver den runda skärmen upplevs resten av kupén också som modern. Under skärmen finns en rad knappar för växelval, start/stopp och val av körlägen. Testbilen är utrustad med mönstrad textil på instrumentbrädan och dörrsidorna, som tillsammans med de övriga mönstren är trevligt att både se och ta på.

Det kan låta avancerat, men från ett bredare perspektiv kommer man att se att nya **Mini Cooper** är byggd med mer minimalism i åtanke. Ta till exempel dörrsidorna, som jämfört med föregångaren har betydligt färre krumelurer och komponenter. I fjärde generationen var dörrsidan sammansatt av 30 olika komponenter. Nu är det sex.

Svenska priser och utrustning

I urvalet av varianter och utrustningskombinationer måste man vara på tårna för att hänga med. Det är faktiskt riktigt svårt att få grepp om. **Mini Cooper** finns i fyra olika varianter som kallas Essential, Classic, Favoured och John Cooper Works. Var och en av dessa finns dessutom med två utrustningskombinationer med standard- och hög utrustningsnivå. Dessa kallas Basis, X-Small, Small, Medium, Large och X-Large. **Mini Cooper E** och **SE Essential** startar på 384 900 kr respektive 431 900 kr. Det är lockpriser som ska få folk till återförsäljaren. Här saknas saker som head-up display, Apple CarPlay och Android Auto samt sätesvärme. Sistnämnda kan köpas till tillsammans med bland annat trådlös laddning i ett XS-paket för 16 000 kr.

Den gyllene kombinationen finns i **Mini Cooper Classic**, där E startar från 441 100 kr och SE från 503 400 kr. Här får man utrustning som 2-zons klimatanläggning, backkamera med parkeringsassistent, Android Auto och Apple CarPlay, digital nyckel, samt sätes- och rattvärme.



Adaptiv farthållare måste köpas till i ett X-Large-paket för 73 400 kr för Cooper E och 100 600 kr för Cooper SE och kommer med extra godsaker som 360 graders kamera och Harman Kardon-ljudsystem.

Sedan fortsätter förvirringen. Cooper Favoured kommer med lite mer utrustning i två paket, och detsamma gör John Cooper Works, som ovanpå det får sporttrim, sportbromsar och lättmetallfälgar. I dessa kombinationer kan priset snabbt dra iväg en del.

Fortsatt karaktärsfull

Det var inte så att föregångaren saknade karaktär. Den saknade istället användbarhet i batteripaket och räckvidd, vilket nya **Mini Cooper** nu har fått. Den har även blivit modernade med iögonfallande smart teknologi och spännande material i en cool kupé. Allt detta har lagts till helt utan att skada karaktären. Den elektriska **Mini Cooper** har snarare fått mer karaktär och kan som kan ge vilken förare som helst ett leende på läpparna. Jag ser fram emot att se den på gatan.

Mini Cooper SE Favoured Large

Motor: Elmotor (fram)

Effekt: 218 hk / 330 Nm

0-100 km/h: 6,7 sek.

Toppfart: 170 km/h

Batteristorlek: 54,2 kWh

Förbrukning: 14,1 kWh/100 kilometer

Räckvidd: 405 kilometer

Max. laddningskapacitet: 95 kW

Mått (L/B/H): 385/175/146 cm

Vikt: 1 680 kilo

Bagageutrymmesvolym: 210/800 liter

Pris: Från 517 100 kr (Cooper 2E finns från 384 900 kr)

Relaterade artiklar:



Nya Mini Electric kommer i två versioner



Mini Cooper S med V8-motor – förvandlas till en raket



Klart: Elektrisk cabriolet från Mini ska serietillverkas

Teknikens Värld

6. Provkörning av BMW M3 CS

Publicerad 15 maj 2024 kl 18.22

Specialversionen av en specialversion. BMW M3 CS lockar med lägre vikt, mer effekt och begränsad upplaga till det facila priset av 1 550 000 kronor. Vi kör dyrgripen på både bana och väg.



Man kan tycka vad man vill om den där fronten, men den sitter i alla fall på en ytterst kompetent bil. Gott om kolfiberdetaljer.

Solen bakar racerbanan Gelleråsen på ett hänsynslöst sätt. Värmen pressar sig upp emot +30° och asfalten är långt mycket varmare än så. Trots att vår **BMW M3 CS** är vit känner jag hur värmen strålar från bilen där den står i depån.

Detaljerna, i vad som verkar vara klarlackad kolfiber, står i bjärt kontrast mot det vita och det är inga tvivel – bilen målar upp en bild av prestanda redan vid stillastående. Mer prestanda, ska tilläggas. BMW M3 Competition, som CS-versionen bygger på, är knappast känd som en långsam eller sävlig typ. Men det här är mer. De gigantiska njurarna har sin röda omfattning och hela utseendet är taget från **M4 CSL**, eller från racingsidan av BMW Motorsport för den delen. Det skickar signaler om prestanda som samtidigt måste infrias. Därmed är den stora frågan självklar – är M3 CS lika het som den vill ge sken av att vara?



DET HÄR ÄR NYTT

Starkare

Motorn med internbeteckningen S58 har nu samma effektuttag som M4 CSL. Alltså 550 hästar och 650 Nm.

Lättare

Ingen stor bantningskur, men 20 kg lättare än M3 Competition tack vare bland annat skalstolar samt huv och tak i kolfiberförstärkt plast.

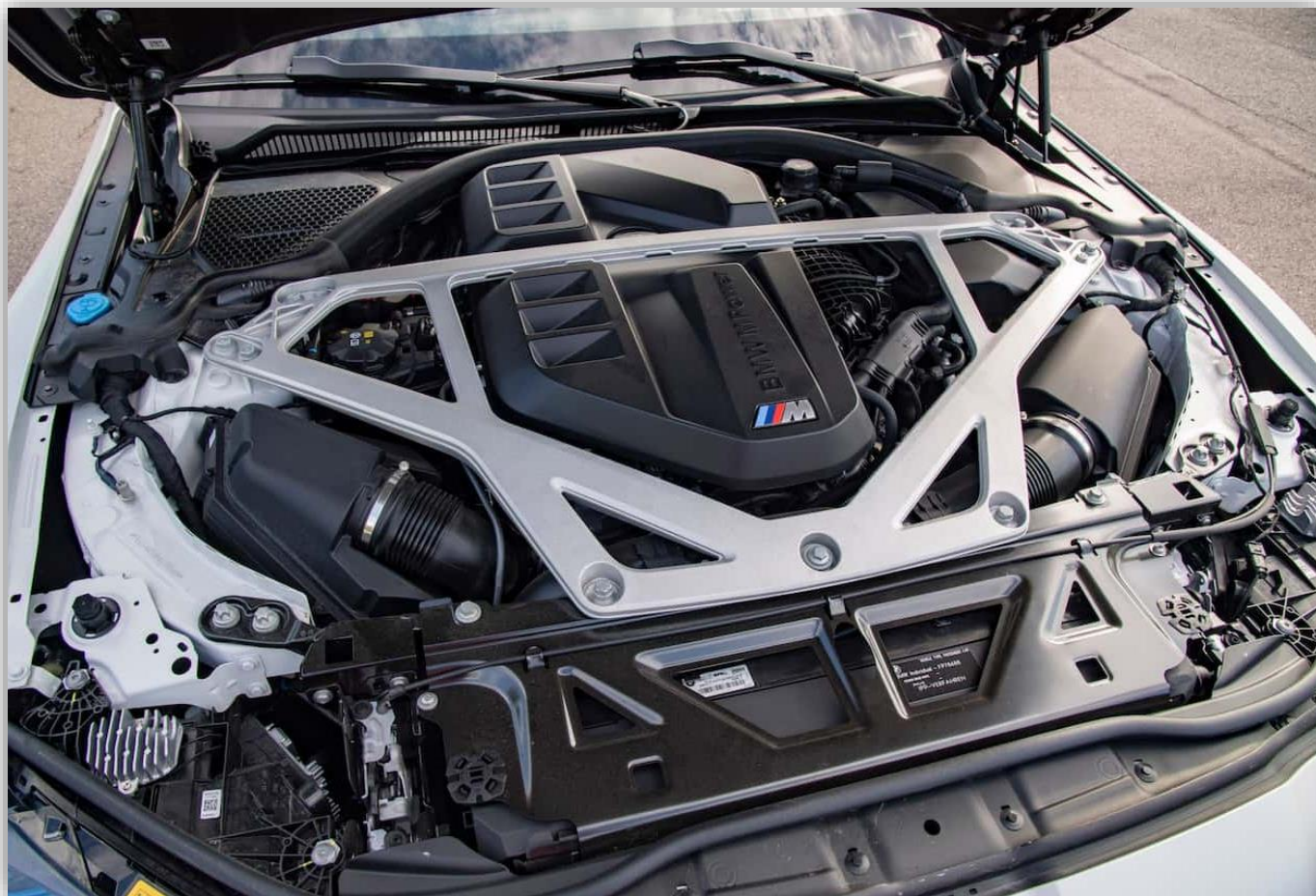
Snabbare

Acceleration 0-100 km/h på 3,4 sekunder och toppfart på 302 km/h.

Jag öppnar dörren, tröskeln har sin aluminiumdekor med M3 CS inskrivet tillsammans med de klassiska M-färgerna. Säg vad man vill, men snyggt är det. Stilrent. Klassiskt.

Jag tar plats i en kolfiberskalstol, samma typ som sitter i M4 CSL och som hjälper M3 CS att kapa 20 kg i vikt jämfört med **M3 Competition**. Vid en första anblick ser stolarna extrema ut och innan kroppen har hamnat hela vägen ner och tillrätta i sätet är stolen stenhård med den där märkliga upphöjda delen i mitten av dynans framkant.





Så snart jag kommer tillrätta försvinner allt det kantiga, hårda och märkliga. Missförstå inte, stolen är hård med massivt sidostöd men den erbjuder trots det mycket bra komfort. Den är skön att sitta i, avslappnad och spänd på samma gång.

Händerna landar direkt på den alcantaraklädda ratten, som har röd markering för raktfram-läget. Återigen en motorsportkoppling och den tjocka ratten är skön. Paddlar bakom ratten och de röda M-knapparna alldeles framför. Jag har redan programmerat in min profil under vänstra M1-knappen, byggt min inställning. Motor, styrning och bromsar i Sport Plus, chassi på Sport, antisladdsystem avstängt, bakhjulsdrift valt samt tre steg av tio på traction control. Just det, högsta hastighet är också vald till den åttaväxlade M Steptronic-lådan. Men vi kommer att börja med fyrhjulsdriften aktiverad.

Ett tryck på mittkonsolens röda startknapp får S58-motorn under huven att hoppa igång med ett skönt ljud. Bakre ljuddämpare i titan hos CS-versionen. Plus en rak sexcylindrig motor på tre liter med dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder, dubbla turboaggregat och all den kunskap vad gäller aktiv ventiljustering, insprutningsstyrning, tändstyrning och allt annat som BMW:s M-avdelning lärt sig under de dryga 50 år de existerat. Toppeffekten 550 hästkrafter levereras enligt BMW vid 6 250 r/min, max vrid 650 Nm mellan 2 750–5 500 r/min och maximalt varvtal är 7 200 r/min. Samma effektuttag som i M4 CSL med andra ord, vilken inte gjorde oss besvikna. Snarare tvärtom. I detalj vad som krävts för att höja effekten från 510 till 550 hästkrafter? Höjt maximalt turbotryck från 1,7 till 2,1 bar samt ändrad programmering av motorns styrsystem. I folkmun även omnämnt som en klassisk chiptrimning.

Banan ligger öde, vi åker ut. Växellådan i manuellt läge, däcken är än så länge ljumma. De där BMW-märkta (med stjärna) standardmonterade Michelin Pilot Sport Cup 2-däcken. Alltså gatlegala racingdäck. Det här kan bli riktigt bra.



Första varvet uppvärmning. Lägre tempo, bilen svarar bra. Höjer tempot en del inför varv två och märker hur understyrningen ibland ger sig tillkänna. Det börjar gå snabbt och jag hinner inte ha full koll på däcktrycket, men känslan i bilen i övrigt säger att vi bör ligga hyfsat rätt. Men jag vill mer och jag tror att bilen vill mer, så efter ytterligare några varv åker vi in i depå och utvärderar samtidigt som M1 aktiveras. Med bakhjulsdrift.

Lämnar depån och redan i första kurvan känns skillnad. Icke drivande framhjul och den bakre aktiva M differentialen gör nu stordåd. Balansen i bilen blir bättre, den reagerar snabbare och vill vara med och rotera sig själv in i kurva i större utsträckning än med fyrhjulsdriften aktiverad. Må hända kanske bilen går snabbare som fyrhjulsdreven, men upplevelsen är bättre i tvåhjulsdrevet utförande.

Styrningen är skarp och kommunikativ, men med den sista lilla känslan bortfiltrerad. Inget konstigt, så brukar det vara hos BMW – men mer känsla är bevarad i M3 CS än hos M3 Competition. Mycket mer, vilket dels beror på däcken och dels på aggressivare hjulvinklar samt CS-unika inställningar av adaptiva M-stötdämpningen.

Små ratt rörelser ger direkt reaktion från framvagnen och bilen känns rakt igenom fastare än M3 Competition. Byter riktning snabbare, men blir inte stirrig för det. Balans blir ledordet.

I den snabba högern upp mot Ejes och inbromsningen märks att bilen har en tjänstevikt på 1 840 kg, men det märks mindre än väntat. Återigen överraskar balansen på ett positivt sätt. Rakt igenom överraskar M3 CS positivt. Vad kan bli bättre? Tja, lägg på 99 000 kronor för keramiska bromsskivor och lägg undan 50 000 kronor för nya däck om du tänker åka mycket bana. Per år alltså.

Vi lämnar [Gelleråsen Arena](#) för de underbara vägarna alldeles norr om banan. Lika enkelt som det var att köra M3 CS snabbt på bana, lika smidig är den i trafiken. Visst är chassissetningen fast och det finns mer komfortabla bilar att transportera sig i, men det här är ingen kaos eller kris. Snarare tvärtom. M3 CS går rakt och fint på vägen, trots att däcken alldeles nyss piskades runt banan. Ljudnivån blir ett härligt tillägg, men nivån är lägre sedan ljudventilerna i systemet stängts i och med valet av komfort.

Så, vad blir utfallet? Är den värd pengarna? Jag tror ärligt talat att det där kommer att bli en ickefråga – de som verkligen vill ha en CS och har möjligheten att köpa kommer göra just det. Köpa. För egen del hoppas jag bara att de även använder bilen som det var tänkt, för det är den värd. Härmed utser jag BMW M3 CS 2023 till den bästa M3 jag någonsin kört.

LINUS PRÖJTZ: BÄSTA M-BILARNA JAG KÖRT

BMW M3 CSL 2003

CSL hade förvisso bara 17 hästar extra jämfört med en vanlig E46 M3, men den där bilen skrek sig in i mitt motorhjärta. Högvarvig rak sexa utan turbo på 360 hästar med en luftbox i kolfiber som hjälpte till att ge ett rent magiskt insugsljud. Hela bilen var råbarkad och underbar, jag körde den i stort sett dygnet runt, veckan runt under testet.

BMW 3,0/3,5 CSL 1972/1975

Rune Tobiassons SM-vinnare från 1975, sponsrad av Västkuststugan och för alltid inskriven i svensk racinghistoria. Att få möjligheten att köra den på Knutstorp var stort, men inte lika stort som upplevelsen i sig. Rak sexa med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Känns det igen? Ljudet och kraften, rakt in i evigheten.

BMW M3 E30

Enda M3-generationen som hittills tagits fram för att homologera mer ändamålsenliga delar till motorsportavdelningen. Rak fyra på 2,3 liter, med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder, som är byggd för att varvas. Underbart välbalanserad bil, ett sylvasst tävlingsinstrument i rätt händer. Varvtal bortom 10 000 r/min var inte ovanligt i tävlingstrim och effektuttag uppemot 380 hästar under säsongen 1992. Ljudet var magiskt och framgångarna monumentala.

BMW M3 CS

Pris: 1 550 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 9,3:1. Borrning/slag 84,0/90,0, cylindervolym 2 993 cm³. Max effekt 550 hk (404 kW) vid 6 250 r/min, max vridmoment 650 Nm vid 2 750–5 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 12,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum fram, 10,5 tum bak. Däck 275/35 ZR19 fram, 285/30 ZR20 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 286, längd 480, bredd 192, höjd 144, spårvidd f/b 162/161. Markfrigång 12. Tjänstevikt 1 840, maxlast 405, max släpvagnsvikt 0. Tank 59. Baga-gevolym (VDA-liter) 480–1510 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,4 s, toppfart 302 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,04 l/mil. CO₂ 232 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 19 834 kronor per år de första tre åren, därefter 3 022 kronor per år.

Rivaler:**BMW M5 CS**

Värsta konkurrenten? M5 CS är ett slagskepp av rang med 4,4-liters V8 på 625 hästar och övriga prestanda som matchar effekten.

Pris: Cirka 1 500 000 kronor.

**Tesla Model S Plaid**

Hysteriskt mycket mer effekt och mycket snabbare rakt fram – men trots det en konkurrent. Allra mest med Track Pack. **Pris:** 1 729 860 kronor.

**Linus Pröjtz****Provkörning av BMW M3 CSL****Provkörning av BMW M3 E30**



7. Kinesisk biltillverkare slutar sälja sina bilar i Kina

Bobby Green 2024-05-15 kl 20:20

För mycket konkurrens i hemlandet



I början av 2022 började den kinesiska biltillverkaren Aion att sälja en modell här i Sverige, suven U5. Har ni sett något exemplar ute på vägarna? Inte jag heller. Och det går rätt så knackigt för tillverkaren överallt, något vi skrev om för två månader sedan. Nu tar man även beslutet att sluta sälja sina bilar i hemlandet Kina eftersom konkurrensen där är för stor. Istället ska man lägga allt krut på Europa. Aion har redan ett kontor i Tyskland och det är också där man kommer att lägga största fokuset från nu, med modellerna U5 och U6. Det pratas även om att en ny instegs-SUV med billigare prislapp är på gång. Det är dock inte aktuellt att flytta tillverkningen från Kina till Europa.

Framtidsplanen inkluderar att expandera till Mellanöstern, att ta fram högerstyrda bilar för Storbritannien och även att försöka på den amerikanska marknaden.

carscoops.com



Bobby Green



**Kinesiska elbilstillverkaren Aion letar investerare
Går knackigt**



**Eldrivna suven Aion U5 kostar från 429.990 kronor
Går att privatleasa för 3900 kronor i månaden**



**Kinesiska Aion elbilar kommer till Sverige
Suven U5 börjar säljas i januari**



8. Elbilen Jeep Avenger prisdumpas med 120 000 kronor

Posted by Kristofer Rask maj 16, 2024

Under de senaste månaderna har vi kunnat se ganska rejäla prissänkningar på flera elbilar. Nu är det Jeep som står för nästa sådana, det med eldrivna Avenger.



Genom ett tillfälligt kampanjpris sänks priset på den högst utrustade Summit-versionen med hela 120 000 kronor.

Det innebär att den kompakta stadssuven Avenger Summit nu kostar från 399 900 kronor, istället för 519 900 kronor skriver [tekniksajten Feber](#).

Avenger levererar en räckvidd på 400 km från ett batteri på 54 kWh. Motorn driver framhjulena och producerar 116 kW (156 hk). Snabbladdning från 20 till 80 procent ska ta 24 minuter. Om specifikationerna låter bekanta så är det för att modellen delar plattform med Peugeot e-2008, Opel Mokka-e och Alfa Romeo Junior.

Bonusvideo från när jag kollade in Jeep Avenger hösten 2022:

<https://youtu.be/80j4QKjWCgA>



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).

9. Fackets nya drag ska stoppa Teslas kryphål

Av Maths Nilsson 15 maj 2024 kl 05:25

Nu gör fackförbundet Seko ett nytt försök att sätta stopp för Teslas nybilsleveranser. En utökad postblockad ska täppa till Teslas kryphål. – Tesla gör nu allt för att kringgå våra sympatiåtgärder och då svarar vi med att täppa till den möjligheten, säger Sekos förbundsordförande, Gabriella Lavecchia.



Fackförbundet Seko har försökt stoppa Tesla från att få registrerings skyltar till sina nya bilar ända sedan november. De har slutat dela ut posten till Tesla för att de inte ska få skyltar. Det har inte lyckats, då Tesla hittat flera kryphål för att få skyltar. Bland annat har de ställt skyltarna till andra adresser med filialkontor. De utökade blockaden börjar 24 maj.

Men nu utvidgar Seko strejken för att stätta stopp för kryphålen, en nyhet Sveriges Radio var först med. Nu ska all post blockeras till alla adresser som Tesla i Sverige är registrerade med hos Transportstyrelsen.

– IF Metalls kamp är även vår kamp. Genom att vägra förhålla sig till spelreglerna här i Sverige så försöker Tesla skaffa sig konkurrensfördelar genom att ge arbetarna sämre löner och villkor än de skulle haft med ett kollektivavtal, säger Gabriella Lavecchia.

LÄS MER:

- [Tesla hittade kryphål – så får köpare ut reg-plåtar](#)
- [Strejken stoppar post och paket till Tesla i Sverige](#)
- [Teslas nya drag: Levererar bilar utan reg-skyltar](#)
- [Teslas motattack: Stämmer svenska staten och Postnord](#)
- [Tesla får rätt – kan använda kryphål för regplåtar](#)
- [Teslas delseger: Får ut sina registrerings skyltar](#)



10. Tesla stäms för luftföroreningar

Uppdaterad 15 maj 2024

Publicerad 15 maj 2024

Elon Musk är åter i hetluften sedan hans Tesla nu stäms för luftföroreningar vid fabriken i Kalifornien. Enligt miljöorganisationen som står bakom stämningen har elbilsjätten brutit mot miljölagarna hundratals gånger.



Teslas fabrik i Fremont lever inte upp till delstatens miljölagar.

Elbilar i all sin ära, men det innebär inte att Tesla inte står för utsläpp.

Det hävdar miljöorganisationen Environmental Democracy Project som under måndagen stämde elbilsjätten vid den federala domstolen i San Francisco.

Släpper ut skadliga luftföroreningar

Stämningen rör monteringsfabriken i Fremont, Kalifornien, där Tesla ska ha brutit mot lagen "hundratals gånger sedan januari 2021, genom att släppa ut skadliga föroreningar i området kring fabriken", [enligt CNBC](#).

Det är inte första gången **Elon Musks** bolag hamnar i blåsväder när det gäller föroreningar. Trots att Musk vill måla upp en bild av att Tesla är likhetstecken med inga utsläpp ser läget inte ut så vid bolagets fabrik.

För två år sedan dömdes Tesla av den federala miljöskyddsmyndigheten Environmental Protection Agency att betala 275 000 dollar för skadliga utsläpp vid fabriken i Kalifornien.

Kritik väller in

Det har samtidigt kommit kritik från många andra håll i delstaten mot Teslas anläggningar och bristen på att hantera miljöfarligt avfall. Bilden ser likadan ut i Tyskland. Protester har riktats mot Teslas fabriksbygge i en skog utanför Berlin.

Satsar hellre på AI

Varken Tesla eller Elon Musk har hittills kommenterat den senaste stämningen, men det står klart att Musk på sistone hellre har tankarna inställda på AI och självkörande bilar – än på farliga luftpartiklar vid en fabrik.

Kritik, särskilt om den kommer från miljöorganisationer, har Tesla-bossen inte mycket till övers för.

Han har på sistone hånat klimataktivister på plattformen X och kallat dem "kommunister".

Läs även:



Laddångest hos Tesla: Räcker 500 miljoner? Dagens PS



Hyrde Tesla – krävs på 3 000 för bensin. Dagens PS



Facket lägger in ny växel mot Tesla – V kräver ny lag. Dagens PS



Johan Augustin

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

11. Trots protester – Tesla får rätt att bygga ut i Berlin

Av Maths Nilsson 17 maj 2024 kl 05:35

Trots demonstrationer och kravaller vid fabriken. Tesla får nu rätt att bygga ut sin Giga-factory i Grünheide utanför Berlin. Kommunfullmäktige i Grünheide röstade för utbyggnad och körde över miljöaktivisterna.



Demonstrationer med ett 50-tal deltagare pågick utanför kommunfullmäktiges möte när Teslas expansion röstades igenom. Tesla får nu rätt att bygga ut fabriken, bland annat med en godsstation och stora logistikområden. Enligt politikerna ska det minska trafiken runt Grünheide, medan miljöaktivisterna ser risker med utbyggnaden, [uppger Tagesschau](#).

Trädkojorna som byggts av aktivister i skogarna runt Teslas fabrik får dock stå kvar tills vidare. Där har förvaltningsdomstolen i Berlin-Brandenburg avslagit ett klagomål som gör att Tesla inte får avverka så mycket skog som de vill.

Elon Musk har tidigare sagt att Tesla ska producera en ny mindre bilmodell i fabriken. Just nu tycks Grünheide-fabriken tillverka bilar på lägre takt än tidigare, och Tesla har sagt upp 100-tals tillfälligt anställda från fabriken i sitt omskrivna sparpaket.

LÄS MER:

- [Nej till Teslas expansion i tysk folkomröstning](#)
- [Elon Musk besöker Berlin-fabrik efter brandattack](#)
- [Demonstranter försökte storma Teslas fabrik](#)
- [Tesla har startat tillverkningen i Giga Berlin igen](#)
- [Demonstrationer för och emot Tesla i Tyskland](#)
- [Uppgifter: "Tesla får starta sin fabrik i Berlin..."](#)



Maths Nilsson



12. Så höga strafftullar planerar EU för elbilar från Kina

16 maj 2024

Från USA kom i veckan nyheten att importtullen på elbilar tillverkade i Kina höjs från dagens 25 till 100 procent. Även tullen för batterier och komponenter för det från Kina höjs från 7,5 till 25 procent. Genom det vill landets regering skydda och stärka den inhemska industrin.



Beslutet har ökat pressen på EU i frågan kring importen av elbilar från Kina. De beläggs idag med en tull på 10 procent, men redan nu i sommar kan det komma att höjas till 30 procent. Det uppger Valdis Dombrovskis, ledamot för handel i EU-kommissionen, till sajten Politico.

Förra året inledde kommissionen en undersökning för att ta reda på om kinatillverkade elbilar drar nytta av statliga subventioner. Något som då skulle innebära konkurrens på orättvisa villkor när de säljs här.

Det har sedan dess talats om möjligheten att införa strafftullar, men något officiellt beslut har ännu inte fattats. Exakt hur en ökning skulle påverka priset på bilar tillverkade i Kina är oklart. Förutom tull påverkas slutpriset av en rad faktorer som transportkostnader. Säkert är i alla fall att det inte bara är bilar från kinesiska märken som påverkas. Bland annat Tesla, Polestar, Volvo, BMW och andra bygger elbilar i Kina som säljs i Europa.

Det och oron för ett handelskrig med Kina har gjort att frågan om strafftullar splittrar bilindustrin. Mercedes svenske chef Ola Källenius har till exempel uppmanat till att i stället sänka tullarna på elbilar från Kina.

– Jag är av motsatt åsikt, jag tycker att vi ska göra tvärtom: ta de tullar vi har och sänk dem. Det är så marknadsekonomin fungerar. Låt konkurrensen styra, sa han i en intervju med Financial Times.



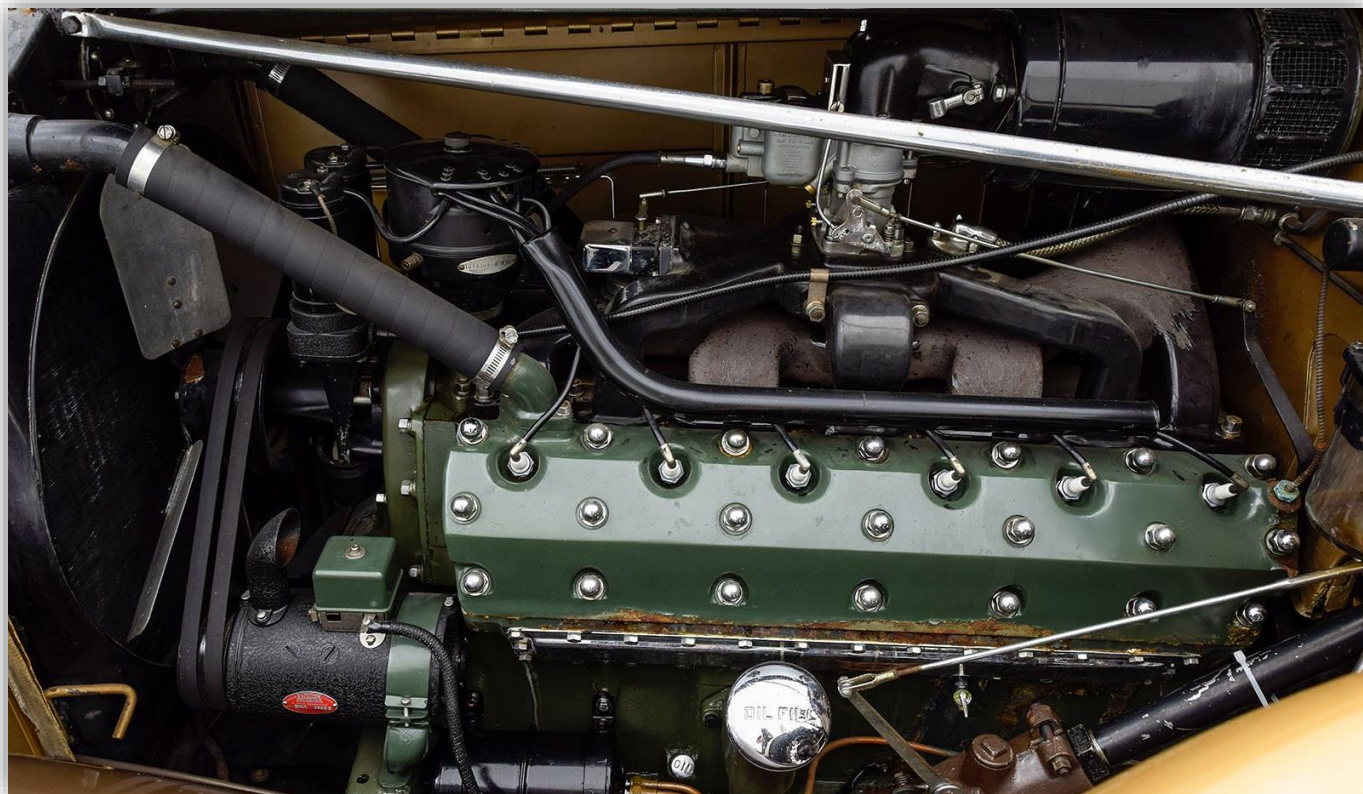
Carl Undéhn

13. Packard Twelve Coupe 1934

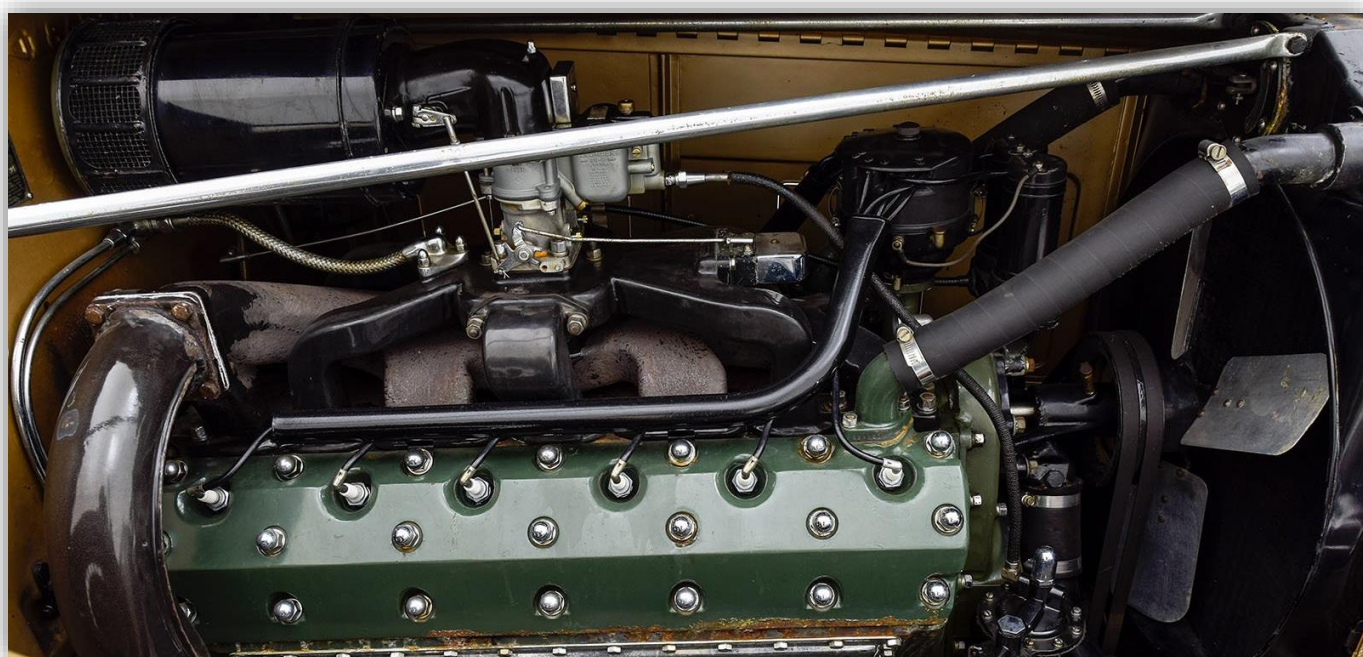


Packards banbrytande 11:e serie introducerades för första gången för världen den 21 augusti 1933. Den 11:e serien, som anses vara ett högvattenmärke för Classic Era Packard-bilar, var bland de sista av de traditionellt utformade Packard-bilarna innan strömlinjeformade trender började påverka företagets designportfölj. Graciös och kurvig räknas den 11:e serien till de vackraste av alla amerikanska förkrigsmodeller.





I enlighet med traditionen fungerade Standard Eight som instegsmodell i sortimentet, följt av Super Eight med sin extra kraft, trim och lyxigare karossalternativ. Högst upp i sortimentet låg den prestigefyllda och exklusiva Twelve, som hade döpts om från den tidigare "Twin Six". Packards magnifika 445,5 kubiktum V12 med sidventil levererade 160 hästkrafter med turbinliknande jämnhet och i praktiskt taget tystnad. Tillsammans med Packards typiskt utsökta byggkvalitet hade den en helt synkroniserad 3-växlad manuell växellåda, vakuumassisterad koppling, justerbar lastarmsfjädring och vakuumassisterade fyrhjulsbromsar. Packard 11:e serien är vackert konstruerad och byggd och är en äkta förarbil med en obesvärad kvalitet som motsäger dess storlek. Packards totala produktion 1934 uppgick till cirka 8 000 fordon, men endast 960 av dem lämnade fabriken i Detroit utrustade med den dyra och prestigefyllda tolvcyindrigen motorn.





Som vanligt erbjöd Packard sina kunder ett till synes oändligt utbud av standard-, special-katalog- eller helanpassade karosser. Köparna av de tolv hade inte mindre än tjugofyra olika chassi- och karosskombinationer tillgängliga för dem 1934. Tre hjulbaser erbjöds, modell 1106 på 134 tum, 1107 på 141 tum och den ultimata 146-tums 1108. Karosserna varierade från sportiga till formella, diskreta till extravaganta. 1107-738 skulle ha återfunnits i det övre mellanregistret, en elegant men diskret två/fyrsitsig coupé på chassit med 141-tums hjulbas. Denna stiliga bil är en av de mest sällsynta av de 11^p serier, eftersom många av originalen har offrats för att skapa cabrioletter. Idag finns ett fåtal äkta coupéer bevarade intakta.

Vår Packard från 1934 är en av cirka 8 kända överlevande exemplar av den tolvcyndriga modellen 1107-738 med två och fyra passagerare. Denna härliga Packard presenterar med en välförtjänt patina och sliten charm. Enligt uppgifter från tidigare ägare upptäcktes den på 1950-talet i Illinois och restaurerades sedan i början av 1960-talet. Den fick ett CCCA National First Prize kort efter det och finns med i Ed Blends inflytelserika bok *"The Magnificent Packard: Twelve of Nineteen Thirty Four"*. Många år senare köptes denna bil av den kända Packard-restauratören och experten Marc Ohm, som fann att den var i anmärkningsvärt korrekt skick och behöll många av de originaldelar som så ofta försvinner. Han städade upp bilen, servade den efter behov och njöt av den på flera CCCA CARavan-turer innan han slutligen sålde den vidare till en annan Packard-samlare 1999, som sedan dess har behållit bilen i sin omfattande samling av betydande Packards.

Vår avsändare rapporterar att detta är en utmärkt körbil som inte har behövt mycket mer än grundläggande underhåll under de nästan 20 år han har ägt och njutit av den. Den finns fortfarande kvar med sin restaurering från 1960-talet, och även om den tvåfärgade brons/bruna färgen visar omfattande sprickor och brister, behåller den en viss charm och attraktionskraft i sin patina.



Karosspanelerna är i gott skick och ser väl inriktade ut med dörrar som stängs med be- tryggande soliditet. Den står stolt på vägen, med målade trådhjul prydda med korrekta Packard Twive-navkapslar och blackwall-däck. Kromlisterna är kompletta och i gott skick överlag, med raka stötfångare med Packards unika vibrationsdämpare, Depress Beam- strålkastare av rätt typ och en Goddess of Speed-maskot ovanpå kylaren. Karossen har också dubbla sidomonterade reservhjul med sällsynta originalmetallkåpor och ett hopfäll- bart bagagerumsställ.

Interiören är klädd i brunt läder som är behagligt inkört, vilket visar ett visst slitage på det yttre bolstret på förarsidan, men är i presentabelt och gott skick. Mattorna, dörrpanelerna och innertaket är utmärkta och visar att bilen har njutits av men blivit ordentligt omhän- dertagen i händerna på sina nuvarande och tidigare ägare. Originalinstrumenten är klara och i snyggt skick, liksom reglage och omkopplare. Funktionerna inkluderar dubbla vaku- umtorkare, justerbar fjädringskontroll, Bijur-chassismörjssystem, öppningsbar vindruta och öppningsbart bakglas för att samtala med mullrande sätespassagerare.

Packards 11:e serie är en av de bäst körande bilarna under den amerikanska klassiska eran, och det här exemplaret lever upp till den förväntningen. Avsändaren rapporterar att han har njutit av bilen på vägen i många år, använt den regelbundet och sett till att den har hållits i mekaniskt toppskick; förvara den i en klimatkontrollerad anläggning när den inte används. Stromberg-förgasaren har nyligen byggts om och bilen går mycket bra, med den karakteristiska mjukhet och kraft som förväntas av den legendariska Packard 445,5 Cubic Inch V12:an. Det relativt rena och välordnade underredet bidrar ytterligare till den välskötta karaktären.

Ensiffrig överlevnadsgrad placerar denna Packard 1107 Coupé i exklusivt sällskap. Kärleks- fullt omhändertagen av märkesexperter, förblir denna sällsynta och viktiga bil lämpad för touring och vardagsnjutning samtidigt som den är en utmärkt kandidat för en kosmetisk restaurering för att återställa den till sin ursprungliga klassiska era-glamour.





14. Historien om Packard Motor Car Company

Publicerad av Adriana Razmerita 5-2022

Låt oss ta en titt tillbaka på en av Amerikas mest uppskattade biltillverkare, Packard Motor Car Company.



Packard Twin Six 4k 1932

I amerikansk bilhistoria är frasen "Fråga mannen som äger en" en av de mest kända. När man frågade om en Packard var detta det typiska svaret. Förutom att vara snygg och kraftfull var bilarna från detta märke också pålitliga. **Packard-äventyret började 1898** när maskiningenjören James Ward Packard förvärvade en Winton. Företagets framgång berodde till stor del på dess noggrannhet och kreativitet.

Winton-bilarna var bra bilar, men den som Packard köpte hade många problem. Efter att ha återlämnat bilen till Winton gömde Packard inte sin avsky mot situationen. Winton uppmanade Packard att komma med en bättre bil. Därför började James Packard och hans bror, William Dowd Packard, arbeta på en bil direkt. Deras första bil, en encylindrig bil, levererades ett år senare.

"Ohio Automobile Company" var företagets förnamn när det började tillverkas 1899. När företaget flyttade från Warren, Ohio till Detroit, Michigan 1903, döptes det om till Packard Motor Car Company. Det fanns inga tecken på att sakta ner brödernas strävan efter perfektion och excellens. För det mesta visade de hållbarheten hos sina fordon genom att ta första plats i tillförlitlighetstester över landet.



De slutade inte där. Fler och bättre fordon tillverkades av dem i stadig takt. De designade sina bilar för att konkurrera med världens mest spektakulära premiumbilar. Och naturligtvis var fordonen också dyrare än de som tillverkades av andra företag. Landhastighetsrekordet sattes av en Packard 1919. Ralph De Palmas 12-cylindriga Packard flög genom Daytona Beachs sanddyner i 149 miles per timme (240 km/tim). Denna anmärkningsvärda prestation framhävde Packard-bilens överlägsenhet.

Med början av första världskriget, Packard vände sitt fokus till utvecklingen av marin- och flygmotorer. Detta upprätthöll företaget lönsamt under hela kriget. Trots den stora depressionen och världskriget förblev Packard i spetsen för biltillverkning. Packard försökte konkurrera på en större marknad i början av 1940-talet genom att utveckla Clipper, ett fordon konstruerat för ökad produktion men till ett reducerat pris.

Clipper-karosserna byggdes av Briggs Manufacturing Company. När produktionen startade verkade priset som Briggs Manufacturing Company hade sagt till Packard vara för lågt, så priset höjdes, vilket tvingade Packard att bära den extra kostnaden. Packard kunde ha producerat kropparna för mindre pengar om han hade gjort det. Ändå sålde Clipper-serien exceptionellt bra och överträffade Cadillac och LaSalle.

Bilarna var attraktiva, långvariga och utsökta. Howard "Dutch" Darrin utvecklade fordonets kaross, som vilade ovanpå 120-chassit. Packard 120 var företagets första bil som kostade mindre än 1 000 dollar. Målet var att öka försäljningen och öka tillverkningen. Clippers åttacylindriga motor hade sexton ventiler och kunde producera 125 hästkrafter, vilket var ganska mycket för tiden. Clipper-serien var mycket eftertraktad på grund av sin **futuristiska kropp, eleganta interiör och bra prestanda**.

I februari 1942 beordrade den amerikanska regeringen alla bilföretag att stoppa tillverkningen och fokusera sina ansträngningar på krigsrelaterade projekt. Packard började tillverka flygplan och marinmotorer, samt ambulanser och militärfordon. Under kriget producerade Packard-fabriken totalt nästan 60 000 motorer. Packard återupptog biltillverkningen efter krigsslutet 1945.

Det tjänade 33 miljoner dollar från försäljning av motorfordon och militärfordon, varav 2 miljoner dollar gick till renoveringar och uppgraderingar av sina anläggningar. Packards ekonomi var i toppform. Under tiden var majoriteten av bildelarna före kriget i dåligt skick. De hade förvarats i lager för att skapa utrymme för teknik som används vid design och tillverkning av militära fordon. Dessa lagringsanläggningar utsattes ofta för elementen. Utrustning och förnödenheter måste ersättas som en följd av detta.



Det var Packards beslut att bara fokusera på Clipper-serien när biltillverkningen påbörjades. Packard utvecklade Clipper Six 2100 och 2103 1946, liksom Super Clipper 2103 och Custom Super Clipper 2106. År 1947 introducerades Super Eight och Custom cabrioletter. Packard debuterade den 23:e serien åtta och Deluxe åtta senare 1949.

För tiden var Clippers otroligt originella och ovanliga. De hade ett bensintanklarm som visslade när bränslet injicerades och stannade först när tanken var fylld. Genom att hålla dem utom synhåll gav fotbrädorna och dörrgångjärnen bilen ett mer polerat utseende. Clipper var också ganska bred. Detta resulterade i mer inre utrymme för passagerare och förbättrad kurvstabilitet vid höga hastigheter.

Gradvis började fordonsförsäljningen falla i slutet av 1940-talet och fortsatte under hela 1950-talet. James Nance utsågs till president och general manager för Packard 1952. **Företaget samarbetade med det mycket större Studebaker Corporation** 1954 i hopp om att sänka tillverkningskostnaderna. För Packard kan dessutom Studebakers bredare återförsäljarnätverk vara en fördel.

Men det hjälpte inte, och Packard led när försäljningen av Studebaker-modeller föll snabbt. Som ett resultat avbröts Packards produktionsverksamhet i Detroit 1956 av James Nance. Trots att företaget fortsatte att konstruera bilar i South Bend, Indiana, fram till 1958, betraktas den sista modellen som byggdes den 25 juni 1956 som den sista riktiga Packard. National Packard **Museum i Warren, Ohio**, är nu det officiella museet för grundandet av Packard Motor Car Company samt Packard Electric Company. Dess uppdrag är att hedra och bevara Packards bidrag till transport- och industrihistoria.





Daytona Roadster.

BESLÄKTAD: 10 Saker Som Alla Glömde Bort Packard Panther-



Toppen Av Amerikansk Lyx.

BESLÄKTAD: Dessa Packards Bevisar Att Varumärket Var

Adriana är en ung bilentusiast som gillar allt som har med bilar att göra. När det gäller bilar har hon inga problem att prata om dem i timmar i sträck. Hennes passion för bilar växte bara efter att hon började arbeta som bilskrubent för



Roger Warolin