



*Volvo 264 TE 1977-1981*

- 1. Nytt flaggskepp från DS**
- 2. BMW Skytop är märkets snyggaste modell på länge**
- 3. IM Motors pressar upp sin Sverigeaktuella elbil L6 till 308 km/h**
- 4. Wankelmotorn snurrar igen i Mazda MX-30 R-EV**
- 5. Provkörning av Mini Countryman SE ALL4**
- 6. Räddningstjänst tvingas dra Tesla till Kronofogden**
- 7. Tesla skrotar mål på 20 miljoner sålda bilar år 2030**
- 8. Bilhandeln blöder i Sverige**
- 9. Nu kan du beställa Scania's självkörande gruvlastbilar**
- 10. Superlativens elcykel med pris i nivå med en Tesla**
- 11. Provkörning av Volvo 264 TE**
- 12. Buick Roadmaster**



## 1. Nytt flaggskepp från DS för att hämta inspiration från världens coolaste bil

Av Steve Fowler

Publicerad 15 maj 2024

Den ikoniska Citroën DS röstades fram som världens coolaste bil av våra läsare och nu siktar DS på samma framgång med sitt nya premiumflaggskepp.



Det franska premiummärket **DS** överväger planer på att återuppfinna sig självt genom att lansera en radikal ny **lyxlimousin**, kan Auto Express avslöja. DS-chefen Olivier François avslöjade exklusivt för oss att en aerofokuserad hyllning till den ikoniska **sextiotalsmodellen Citroën DS** kan vara på gång.

Trots att DS sitter i toppen av en Stellantis-familj som inkluderar **Vauxhall, Peugeot, Citroën, Alfa Romeo** och **Jeep** har DS kämpat för att få fotfäste i premiumsegmentet. Företaget har kämpat mot en obevklig anstormning av nya eller reviderade modeller från etablerade tyska märken som **BMW, Mercedes** och **Audi**, samt **Tesla** och en återuppståndna **Volvo**.

DS har dock byggt upp en distinkt line-up som inte har mycket gemensamt med sina mer vanliga syskon, förutom sin plattform och drivlineteknik. "DS håller på att bli elektrisk", berättade François. "Jag tror att det är en bra tid för DS eftersom vi är det enda nya varumärket med ett arv. Inte ett arv med ett DNA, men med en stamtavla. Det är mycket intressant. Vi kan göra skillnad."



François tror att han kan skapa klarare luft mellan Citroën och DS genom att luta sig mot företagets rika historia och arv. Vår exklusiva bild visar hur ett framtida DS-flagskepp skulle kunna se ut, med en liknande svept stil som sin berömda föregångare men moderniserad för den elektriska tidsåldern.

Fronten har en välbekant smalspårsgrill som flankeras av den senaste LED-belysnings-tekniken. Vi förväntar oss att DS kommer att använda detta för att implementera en igenkännbar ljussignatur för varselljus, möjligen i linje med den som finns på den befintliga **DS 9**.

"Det finns några bilar i bilhistorien som har blivit ikoniska eftersom de är extremt aerodynamiska", berättade François. "[Storbritannien] må ha **Jaguar E-Type**, men säkert var DS på sextio- och sjuttiotalen precis det. De hade en otroligt ikonisk look, en ikonisk design som alla kände igen, alla älskar och alla minns.

"Om vi kan knyta an till detta design-DNA kan vi ha den snyggaste och, ännu viktigare, den mest meningsfulla aerodesignade elbilen i en värld av nya märken där vi själva är ett nytt varumärke. Men vi har ett väldigt etablerat DNA, säger han.

Som François har föreslagit är det aerodynamiken som kommer att vara nyckeln till den här bilens attraktionskraft, med massor av utjämnade kanter och en låg taklinje som smalnar av bakåt. Det finns till och med en möjlighet att DS kan välja att täcka bakhjulen för att göra den nya DS så hal som möjligt - precis som originalet gjorde på sextiotalet.

"Den rena DS ska vara stor, dyr och fantastisk", sa han till oss. "Alla kommer att vara kära. Vi kan göra de sensuella, kurviga, extremt inspirerande bilarna som är mycket aerodynamiska och mycket franska – konsten att resa. Snart ska jag visa dig."

DS måste skapa sitt nya flagskepp med hjälp av den teknik som finns tillgänglig i Stellantis-stallet. Att vara ett av halomärkena kommer dock att ge den tillgång till det största och bästa kitet som erbjuds inom gruppen – inklusive den senaste STLA Large-plattformen, plus batterier som klarar mer än 400 miles räckvidd. Snabbladdning kommer att vara nyckeln till bilens attraktionskraft som ett val för långdistans-, executive- eller tjänstebilar, och vi förväntar oss att den nya DS-sedanen kommer att använda en 800-voltsarkitektur som tillåter 10-80 procent påfyllning på mindre än 20 minuter.

"Jag tar alla dessa ingredienser för att se vad vi kan göra med det vi har, vilka plattformar vi har, uppenbarligen", säger François. – Men det är väldigt, väldigt spännande. Vi kommer att ha en räckvidd på över 700 kilometer, och DS kommer att vara en av de allra första att introducera detta batteri, som är helt perfekt. Det kostar, men DS är premium, så det är helt okej."

Mercedes EQS recension: framtidens bil är HÄR

DS:s ingenjörsteam kan också komma att implementera en moderniserad version av den ursprungliga DS:s hydrauliska fjädringssystem – vilket ytterligare understryker den gamla bilens moderna inflytande. "Jag älskar fortfarande idén med den hydrauliska fjädringen", berättar François. – Inte bara för att gå ner när man kör, utan för att gå upp för att underlätta instigning. Jag menar, folk älskar **SUV:ar** nu för det."

Stellantis har redan bekräftat att STLA Large också kommer att ligga till grund för en rad Jeep-, Alfa Romeo- och **Maserati-modeller**. Gruppen hävdar att denna teknik "har potential att leverera acceleration på 0-100 kmh [62 mph] i tvåsekundersintervallet."

Även om de största batterierna och kraftfullare motorerna kommer att begränsas till de övre nivåerna i DS-sortimentet, hoppas François att designspråket och DNA:t kommer att filtreras ner till de mer prisvärda erbjudandena. Detta kommer möjligen att ge upphov till en rad kompakta, familjevänliga SUV:er och till och med en konkurrent till den mycket älskade **MINI** hatchback, vilket återskapar den framgång som det franska märket hade med sin **DS 3** hatchback i början av 2010-talet.

"Vi insåg att vi kan utöka den här designen, det nya språket, till mindre bilar", säger François. "De kommer inte att se exakt ut som originalet [DS], men det är en gen som inte är svår att överföra till olika kategorier av bilar."

Tidsramen för Olivier François nya toppmodell är oklar, även om Stellantis tidigare har lovat åtta fordonslanseringar på STLA Large mellan 2024 och 2026. Det betyder att vi kan få se den nya bilen – åtminstone i konceptform – inom de närmaste 12 månaderna. Och kanske betecknande nog infaller 70-årsjubileet av den ursprungliga DS 19:s debut 2025.



Steve Fowler



Coola bilar: de 25 coolaste bilarna i världen

## 2. BMW Skytop – märkets snyggaste modell på länge

Av Maths Nilsson 25 maj 2024 kl 10:21

BMW visar upp en av sina vackraste bilar på länge. BMW Concept Skytop är inspirerad av de klassiska modellerna BMW Z8 Roadster och BMW 503.



BMW visar upp en unik konceptbil under Concorso d'Eleganza Villa d'Este vid Comosjön i Italien. Concept Skytop är en tvåsitsig cabriolet i ett exemplar som är inspirerad av märkets mest ikoniska öppna modeller, Z8 Roadster och BMW 503.

Referenserna till BMW Z8 Roadstern har valts med omsorg, uppger BMW. Det handlar framförallt om listen som sträcker sig från motorhuven, genom interiören, till en aluminiumlist placerad på bakluckan. BMW meddelar också att bilen har märkets mest kraftfulla V8-motor. Med detta syftar de troligen på den kungliga V8:an på 625 hästkrafter från M8 Competition.



### Maths Nilsson

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





### 3. IM Motors pressar upp sin Sverigeaktuella elbil L6 till 308 km/h

Posted by Kristofer Rask maj 24, 2024

Nästa år kommer det nya elbilmärket IM Motors till Sverige. Märket som ingår i samma koncern som MG kommer hit med hjälp av Hedin Bil och först ut är sedanen IM L6. Bilen innebär ett tekniksprång när det gäller både batterier, motorer och teknik lovar tillverkaren.



FILM: [https://youtu.be/rNcTT\\_IgWPE](https://youtu.be/rNcTT_IgWPE)

Under våren har IM Motors visat upp den ena stuntsen efter den andra för att lyfta fram L6:ans förmågor. Nu får vi se när IM Motors tar upp L6 till dess toppfart som är hela 308 km/h.

Tidigare har vi bland annat fått se när IM L6 utför ett så kallat älgtest. Både **med förare i över 90 km/h** men också **helt utan förare**. L6 har fyrhjulstyrning och ett så kallat "digitalt chassit" som ska göra det möjligt att genomföra en mängd manövrar som "utmanar fysikens lagar".

I Kina har L6 **lanserats med ett semi-solid state-batteri** med en kapacitet på hela 130 kWh vilket ska ge en räckvidd på över 1000 km (CLTC) och klara laddeffekter på upp till 400 kW vilket ska ge 400 kilometer körsträcka på 12 minuter. Bilen kommer erbjudas både med bakhjulsdrift med en motor och en fyrhjuldriven variant med två motorer. Den förstnämnda ska ge en motoreffekt på 216 kW (289 hk) och den senare hela 589 kW (776 hk).

– Elbilarna från IM ska ha ett tydligt fokus på avancerad teknik i bland annat körassistans, intelligenta och uppkopplade tjänster för förare samt innovativa elmotorer, skriver Hedin MG Sweden AB i ett utskick. Den svenska lanseringen kommer ske under 2025.

#### 4. Wankelmotorn snurrar igen i Mazda MX-30 R-EV

Publicerad 13 januari 2023 Text Fredrik Diits Vikström

En laddhybrid som ingen annan – med wankelmotor som alstrar ström. Mazda MX-30 R-EV är försenad men snart här.



Den nya modellen från Mazda kan vara 2023 års mest annorlunda bilnyhet. Med MX-30 R-EV gör nämligen wankelmotorn comeback.

Wankeln var framtidens motor på 1960-talet, utvecklad av tyska ingenjören Felix Wankel och licensierad av NSU, som sålde rättigheterna till flera tillverkare. Mazda var en som napade och den enda som fortsatte att satsa på tekniken och gjorde den pålitlig.





**Till skillnad från** traditionella motorer med kolvar som rör sig fram och tillbaka arbetade wankelmotorn med en roterande skiva i förbränningsrummet. De rörliga delarna var få och snurrade åt samma håll. Motorn blev därmed välbalanserad och både storlek och vikt kunde hållas nere. Till nackdelarna hörde hög olje- och bränsleförbrukning och lågt vridmoment.

Tekniken verkade gå i graven med sportbilen Mazda RX-8 som slutade att tillverkas 2012 – men nu är alltså rotationsmotorn tillbaka och i en helt ny roll.

I Mazda MX-30 R-EV fungerar wankelmotorn som räckviddsförlängare. Uppgiften är att driva en generator och alstra ström, som i sin tur kan ladda batteriet på 17,8 kWh och driva elmotorn på 170 hästkrafter (127 kW).

**Med fulladdat batteri** ska bilen kunna gå 8,5 mil på el men sedan kan wankeln träda in och ihop med bensintank på 50 liter blir räckvidden betydligt längre. Exakt hur lång den blir framgår inte.

Wankelmotorn är enskivig, har en volym på endast 830 kubik och ger 75 hästkrafter (55 kW). Tätningarna runt rotorn ska vara bättre än tidigare och enligt Mazda ge hög driftsäkerhet.

Framåt sommaren 2023 lanseras bilen i Sverige, ett år senare än tänkt, och den kommer att säljas jämte den helt eldrivna MX-30 som har samma kaross och samma bakhängda halvdörrar.





**Fredrik Diits Vikström**

**Mer från vi bilägare:**



**Tuffare regler för laddhybrider på gång**



**Hur mycket drar egentligen laddhybriden?**



**Mazdas wankelmotor kommer tillbaka – i elbilen**

## Teknikens Värld

### 5. Provkörning av Mini Countryman SE ALL4

Publicerad 25 maj 2024 kl 07.21

Elbilsprestandan skrämmer ingen av de storsatsande konkurrenterna och priserna är fortfarande i högsta laget för de mer välutrustade bilarna. Men äntligen har Mini fått till en spännande och rolig inredning och instrumentering som verkligen sticker ut på rätt sätt.



*Countryman är störst i Mini-familjen med en längd på närmare 4,5 meter.*

I lite drygt 20 år har **BMW** byggt och utvecklat sin moderna tolkning av klassiska **Mini** och sedan 2010 byggs den lite större varianten **Countryman** som komplement till modellen som bara heter Mini samt till **Clubman** och värstingen **John Cooper Works**. Nu ska hela Mini ställas om och senast 2030 ska alla nya Mini-bilar som lanseras vara eldrivna. Andra generationens eldrivlina monteras nu i både **Mini Cooper** och Mini Countryman.

Båda modellerna kommer i två versioner: **E** och SE ALL4, där den senare har två elmotorer och fyrhjulsdraft. Batteriet är detsamma i båda modellerna med en användbar energilagringsskapacitet på 64,6 kWh. Snabbladdningen varierar och snabbast laddas Countryman SE ALL4 med en effekt på upp till 130 kW. AC-laddning är 11 eller 22 kW. Beroende på version är räckvidden mellan 30 och 40 mil blandad WLTP-körning.



*Den stora OLED-skärmen dominerar instrumenteringen.*

## DET HÄR ÄR NYTT

### OLED

En ny rund OLED-skärm pryder inredningen och arbetar med ett nytt operativsystem för fler, snabbare och snyggare digitala tjänster.

### Design

En helt ny design där Countryman kännetecknas av en tydlig C-stolpe som ändras beroende på modellvariant.

### Eldrift

För första gången får Countryman en eldrivlina.

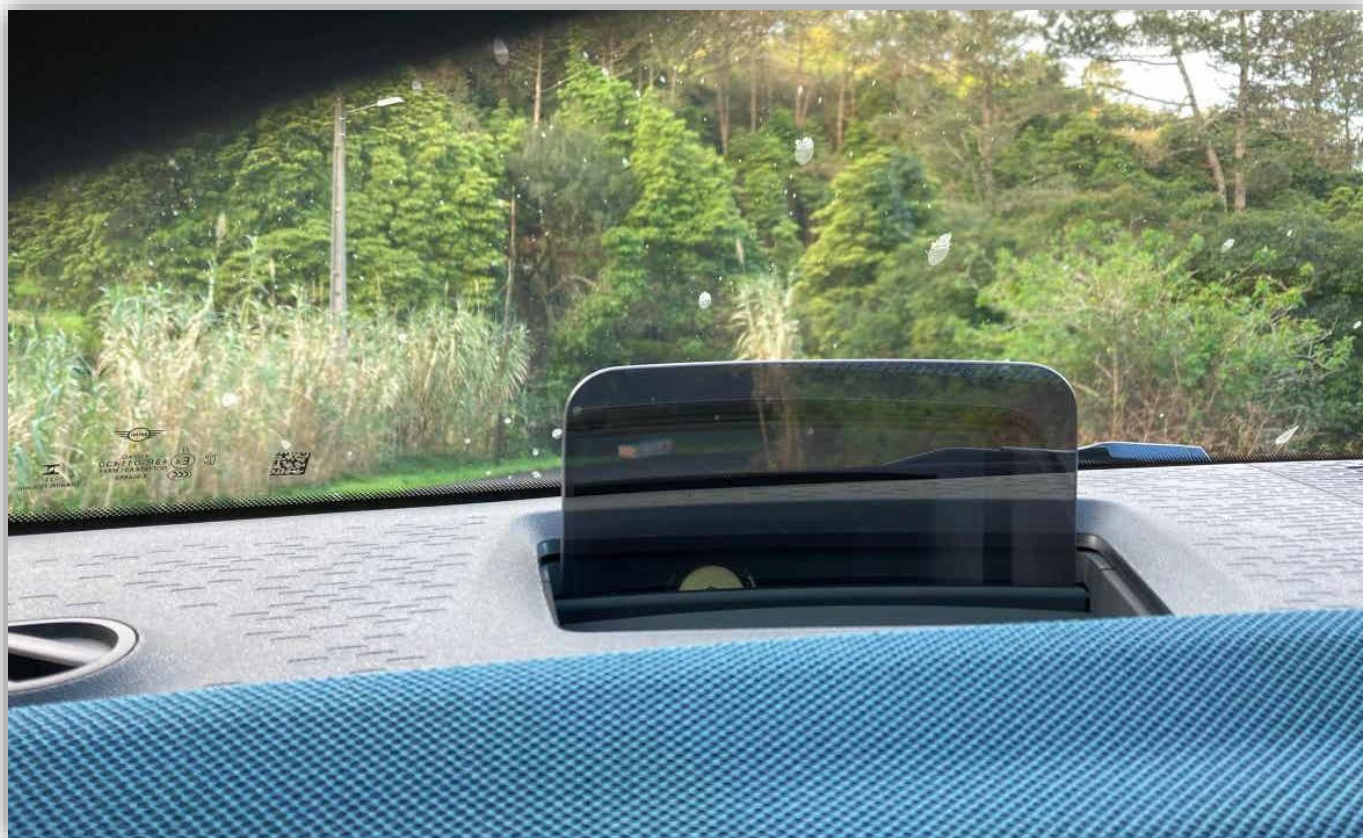
### Mjukare

Inredningen är mjukare med mer textilier.

Det är alltså inte för att få bästa möjliga elbilsprestanda som bilköparna ska välja en eldriven Mini. Det är heller inte för att den är billigast. Den billigaste fyrhjulsdrivna Countryman kostar från 529 400 kronor, den dyraste varianten heter John Cooper Works Trim och kostar hela 627 900 kronor.

Mini har en inte helt lättbegriplig prislista med olika paket som tillval till de olika modellvarianterna. Till dyra JCW kan du köpa till ett XL-paket för 136 000 kronor. Då är vi uppe i totalt 722 600 kronor (egentligen blir 627 900 kronor plus 136 000 kronor 763 900 kronor men jag sa ju att Minis bilkonfigurator inte är lätt att begripa). Bandbredden på prislistan är alltså cirka 200 000 kronor vilket rimmar illa med allt prat om att förenkla bilköpet för kunden. Mini har precis som många andra svårt att verkligen dra ner på antalet varianter.

Bra saker i XL-paketet är panoramaglastak, avancerad adaptiv farthållare, en kamera i kupén som du kan använda från appen och alltså ta bild på hunden i kupén när du inte är i bilen. XL-paketet innehåller också 360-kamera vilket vissa tycker är bra vid till exempel fickparkering.



*Head up-display gör att vi inte behöver titta åt höger för att se den mest nödvändiga informationen.*

Minis lilla digitala maskot Spike ger ifrån sig ett litet jubel när jag väljer körläget Go-Kart. Skärmen och interiörbelysningen slår om till rött och från högtalarna hörs ett litet ettrigt motorljud. Nu ska det bli åka av på småvägarna norr om Cascais. I alla år har vi fått höra att Mini "är som att köra en gokart", vilket i sig är en marknadsföringslogan som Mini dragit stor nytta av – ibland oförtjänt. Men nya Mini Countryman har en snabb och följsam styrning, bilen kränger inte i kurvorna och det är lätt att få bilen att gå dit jag vill. Jag tar sikte på en skärningspunkt i en kurva och bilen kör dit utan problem. Styrningen är inte fjäderlätt men inte heller tung. Lägg händerna på ratten och arbeta lugnt och metodiskt så kommer du snabbt överens med din Mini.

Med Go-Kart-läget vässas responsen från gaspedalen och har du valt frekvensstyrd dämpning som tillval anpassas även den. Motsatsen till Go-Kart är Green Mode där gaspedalen i stället anpassas för att spara energi och energiåtervinningen blir mer märkbar vid inbromsningar. Alla de olika körlägena, eller Experience Modes som Mini kallar dem, ackompanjeras av egen grafik i den stora displayen, en egen färg och ett eget ljud.

Med en hjulbas på 2,69 meter, konventionell chassiteknik, en total uteffekt från de två elmotorerna på 313 hästkrafter, fyrhjulsdraft har inte Mini hittat någon ny magisk formel. Men det märks att de har lagt tid på att trimma in de olika komponenterna och de olika inställningarna. Allt fungerar som det ska och det är inga negativa överraskningar. Det kan låta enkelt men det är långt ifrån alla tillverkare som får till en bil med en så bred palett av köregenskaper, från snällt klimatvänligt till sportigt, utan att falla ur ramen någonstans.

Go-Kart-läget är kul en stund men det konstgjorda motorljudet blir lite irriterande i längden. Mini Countryman trivs allra bäst i komfortläget och på 17-tumshjulen som också maximerar räckvidden.



*När vi skjuter fram baksätet och rätar upp ryggstöden får det plats stora väskor.*

Det är under den mer avslappnade körningen som Mini Countryman kommer till sin rätt. Det finns ett visst vindbrus från A-stolpen och väg ljudet finns där i bakgrunden. Men även här har Mini arbetat för att få bort materialet. Sittpositionen vid ratten är bekväm och det går att se bra åt alla håll, den breda C-stolpen till trots. Den avslappnade stämningen lever vidare i den mjuka och varma interiören. Där Mini tidigare använt hårda material och svart pianolack är det nu mjukt med runda former och mer textilier. Planlösningen är öppen och ljus och alla förvaringsfack är enkla att komma åt.

OLED-skärmen är hela 24 centimeter i diameter och både snabb och lätt att manövrera. Mini använder ett androidbaserat operativsystem och har anpassat skärmens gränssnitt till hur vi är vana vid att använda en smartphone. Därför går det lätt att förstå logiken och svepa åt rätt håll för att hitta rätt meny. Till den digitala upplevelsen i bilen kommer en app och flera digitala tjänster. I appen kan du kommunicera med bilen och den vägen kan du få en egen bakgrundsbild till OLED-skärmen. Smart och i tiden.

Under bildskärmen finns raden med knappar kvar från tidigare Mini-generationer men de har gjorts om för att få en mjukare form. Framför ratten är det däremot rent sånär som på en liten skärm för head up-display. Snyggt och trevligt. Under ratten löper en linje som delar in instrumenteringen i två nivåer. Ovanför linjen är alla reglage stående, under linjen är de liggande.

Countryman är störst i den nya Mini-familjen och du kan välja om du vill ha benutrymme i baksätet eller mer plats längst bak för bagage. Andra stolsraden är flyttbar i längsled 13 centimeter och baksätets ryggstöd kan vinklas upp till 12 grader. VDA-måttet för bagageutrymmet är 460 liter med baksätet intakt och hela 1 450 liter med nedfällda bakre ryggstöd. I baksätet är det bredare än tidigare och de extra 2,5 centimeterna gör det möjligt att sitta tre personer bak.



Nya Countryman är också ett bevis för att en bil inte behöver se ut som en **Mercedes EQS** eller en **Hyundai Ioniq 6** för att få lågt luftmotstånd. Tack vare specialdesignade fälgar med stora ekrar, rena och släta ytor och lagomt runda former har luftmotståndsvärdet sänkts från 0,31 till 0,26. Okej, det är inte på EQS-nivå, **Mercedes** har nått ner till 0,20, men det är ändå imponerande att designavdelningen lyckats så bra med den uppräta formen.

C-stolpen är helt ny och varje modellvariant får en egen design på utrymmet mellan bakdörr och baklucka. Idén bakom designen av C-stolpen är att få bilen att se kortare och mer upprätt ut. Baklyktorna har placerats i hörnet på bilen för att få den att se bredare ut bakifrån. Grillen är förstås också ny och numera formad som en oktagon. LED-lyktorna och grillen ger Countryman ett tydligt eget ansikte och ett vänligt mottagande. En bred midja på bilen skiljer nederdel från ovandel och taket målas i en egen färg för att förstärka kontrasterna. Väljer du till panoramaglastak blir interiören ljusare och trevligare.

Vi ber Spike sänka volymen och kör vidare. På växellådan finns ett b-läge som ger mesta möjliga energiåtervinning vid inbromsningar. Men enpedalsläget passar Mini Countryman väldigt illa då körningen lätt blir för ryckig.

Med paketet Driving Assistant Professional kan Countryman fås att göra omkörningar på egen hand men förstås bara i länder där det är tillåtet. Det finns också en kökörningsassistent som klarar hastigheter upp till 60 km/h. Flera förarassistanssystem är standard men utbyggda funktioner i Driving Assistant Plus och Driving Assistant Professional. Men är det värt att lägga mer pengar på tydligare ryck i ratten när du närmar dig mittlinjen? Nej, troligen inte. Det finns också en Trailer Assist som ska hjälpa till att backa med släp och Parking View hjälper dig att hitta rätt parkeringsficka. Bra hjälpmedel? Kanske, men för det mesta inget som är värt att lägga pengar på.

Countryman ska byggas i BMW-gruppens fabrik i Leipzig. Där ersätter Mini Countryman bland annat BMW:s i3. I fabriken byggs också **BMW:s 1-serie** och **2-serie Active Tourer** samt Gran Coupe. Fabriken klarar av att bygga modellerna med såväl eldrivlina som bensinmotorer och laddhybrider. Mini Cooper Electric byggs i Kina medan Mini Cooper byggs i England.

Vi har vaskat fram två rivaler som framför allt tilltalar de som vill ha något annorlunda. Mini Countryman är också en tydlig rival till **Volvo EX30** och **Kia Niro EV**.

**MINI COUNTRYMAN SE ALL4****Pris:** Från 529 900 kronor.**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 190 hk (140 kW), vridmoment 247 Nm. Bakre elmotor, max effekt 190 hk (140 kW), vridmoment 247 Nm. Max systemeffekt 313 hk (230 kW), sammanlagt vridmoment 494 Nm. Batteri 66,5 kWh varav 64,6 kWh användbart. Ladd-effekt AC/DC 11 kW/130 kW.**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 14,7 meter.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 205/65 R17.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 269, längd 445, bredd 184, höjd 164, spårvidd f/b 159/159. Markfrigång 17,1. Tjänstevikt 2 145, maxlast 570, max släpvagnsvikt 1 200. Bagage-volym (VDA-liter) 460–1450 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 5,6 s, toppfart 180 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,85 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 399 km.**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.**Rivaler****Cupra Born 58 kWh**

Precis som Mini ett val för den som inte vill göra som alla andra och köpa en ID.3. Med e-Boost blir prestandan helt jämförbar med Countryman.

**Pris:** 508 900 kronor.**Renault Megane E-Tech 60 kWh**

Även det här en bil för den som kör lite åt andra hållet. Tydligt egen design och framför allt en annan interiörupplevelse. Säljs just nu till ett kampanjpris på 439 900 kronor.

**Pris:** 464 900 kronor.**Jan-Erik Berggren**

## 6. Räddningstjänst tvingas dra Tesla till Kronofogden

Av Maths Nilsson 25 maj 2024 kl 06:44

Tesla jagas återigen av Kronofogden i Sverige. En ny granskning som Carup gjort visar att 14 nya skuldfall gått till Kronofogden de senaste veckorna. Räddningstjänsten i Stor-Göteborg och två kommuner hör till de som inte fått betalt av Tesla trots krav och påminnelser. Totalt har nu Tesla haft 378 ärenden hos Kronofogden på tre år.



**Carup avslöjade nyligen att Teslas svenska bolag TM Sweden AB** jagades av Kronofogden och hade miljonbelopp i obetalda fordringar. Bland annat hade bolaget struntat att betala sin hyra på 1,9 miljoner för huvudkontoret och verkstaden i Upplands Väsby. Även Blocket och Assistanskåren hörde till de som inte fått betalt av världens största elbilstillverkare och som skickat sina fakturor med betalningsförelägganden till Kronofogden.

Knappt tre veckor senare har Tesla betalat merparten av de 15 ärenden som då fanns hos Kronofogden med betalningsföreläggande, visar en ny granskning som Carup har gjort. Men Teslas skuldkaos fortsätter. Nu har 14 nya skuldärenden skickats in till Kronofogden av leverantörer som inte fått betalt av Tesla. Bland fordringsägarna finns två svenska kommuner. Varken Uppsala kommun eller Norrköpings kommun har fått betalt av Tesla. Skulden till Uppsala kommun är 14 053 kronor, medan Tesla är skyldiga 1 718 kronor till Norrköpings kommun.

Räddningstjänsten i Stor-Göteborg har förgäves försökt få betalt av Tesla i Sverige. Nu går de till Kronofogden. Tesla har 378 registrerade ärenden hos Kronofogden. Trygg-Hansa, Uppsala kommun och Norrköpings kommun hör till de som nyligen skickat in betalningsförelägganden till Kronofogden.



Räddningstjänsten i Stor-Göteborg hör också till dem som tvingats vända sig till Kronofogden för att få Tesla att betala. De har en faktura på 12 159 kronor som Tesla vägrat att betala trots flertalet påminnelser och inkassokrav. Inte heller försäkringsbolaget Trygg-Hansa har fått betalt för alla sina fakturor till Tesla. De kräver nu sin samarbetspartner på 6411 kronor via Kronofogden. Totalt har Tesla 14 aktuella fall med betalningsförelägganden hos Kronofogden.

Att ett så stort företag som Tesla har så stora problem att betala är ovanligt och brukar i vanliga fall tyda på stora ekonomiska problem. På tre år har nu Tesla haft 378 ärenden hos Kronofogden. Tesla har på kort tid blivit Sveriges sjätte största bilmärke och Tesla Model Y var Sveriges mest sålda bilmodell förra året.

Tesla Model Y är Sveriges mest sålda bilmodell och Tesla Sveriges sjätte största bilmärken på nybilar.

I det här fallet beror det stora antalet ärenden hos Kronofogden knappast på ekonomiska problem då bolaget TM Sweden gjort över 200 miljoner kronor i vinster de senaste åren. Tesla betalar de flesta av ärendena hos Kronofogden innan det blir ett utslag av ansökningar om betalningsförelägganden, och undviker på så sätt utmätning av tillgångar.

Betalningskaoset har pågått länge, men nu finns det risk att det kan bli ännu värre. Fackförbundet Seko som organiserar anställda på Postnord och Seko har tidigare blockerat utdelning av all post till Teslas arbetsplatser under IF Metalls strejk mot Tesla. De utökar nu sin blockad och ska även stoppa även stoppa alla brev och paket till de ytterligare adresser som Tesla har registrerat hos Transportstyrelsen.

#### LÄS MER:

- [Tesla jagas av Kronofogden – skyldiga miljoner](#)
- [Carup avslöjar: Nevs jagas av Kronofogden för miljonskulder](#)
- [Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA](#)
- [Trots strejken – Tesla får ut fler bilar i Sverige](#)
- [Svensk pensionsjätte protesterar mot Tesla](#)
- [Nytt bakslag: Tesla får inga skyltar från Postnord](#)

## 7. Tesla skrotar mål på 20 miljoner sålda bilar år 2030

24 maj 2024

Tesla har på kort tid vuxit till inte bara världens största tillverkare av elbilar utan en av de största tillverkarna generellt.



Målet har varit att varje år öka försäljningen med 50 procent. Utöver det har Teslas chef Elon Musk sagt att de från 2030 vill sälja 20 miljoner bilar om året, något som skulle göra Tesla större än jättar som Volkswagen och Toyota.

Något som inte längre ser ut att vara ett mål som Tesla håller fast vid. För när företaget nu släpper sin årliga **“Impact Report”** för 2023, en djupgående rapport på 160 sidor som beskriver Teslas klimatpåverkan, saknas det. I tidigare års rapporter har målet med att sälja 20 miljoner bilar år 2030 däremot funnits med.

De senaste månaderna har det kommit flera tecken på att Tesla lägger om sin strategi för att satsa stort på självkörande bilar. Den 8:e augusti i år har Elon Musk lovat visa Teslas självkörande robotaxi, en bil som det ryktas om kommer sakna både pedaler och ratt. Med ökat fokus på den har arbetet med den utlovade billigare elbilen som ofta kallas Model 2 lagts om. I stället för att bygga den med ny tillverkningsteknik för att pressa priset ska Model 2 tillverkas i befintliga fabriker med nuvarande teknik. Något som kan göra att den lanseras tidigare än planerat, men då med ett högre pris än de 25.000 dollar som Model 2 har väntats komma att kosta.

Vad som däremot hittas i rapporten är att Tesla genom sina elbilar har undvikit utsläpp av 20 miljoner ton koldioxid under 2023. Det går också att läsa att Tesla minskat mängden

vatten som behövs vid tillverkningen av sina bilar till 2,48 kubikmeter. Det jämförs med vad Tesla säger är standarden inom bilindustrin som uppgår till 3,37 kubikmeter vatten per tillverkad bil.

Just vattenförbrukningen är något som varit ett konfliktämne vid Teslas fabrik utanför Berlin. Miljögrupper har anklagat Tesla för att använda för mycket av regionens grundvatten. Rapporter visar däremot att annan industri i regionen använder betydligt mer vatten.



**Carl Undéhn**

### **Relaterat innehåll:**



### **Grönt ljus för utvidning av Tesla Giga Berlin 17 maj 2024**



### **Uppgift: därför sparkades Supercharger-teamet 16 maj 2024**



### **Utökat varsel ska helt stoppa registreringskylltar till Tesla 15 maj 2024**



### **Besked kring Superchargers: "tusentals NYA laddare i år" 14 maj 2024**



## 8. Bilhandeln blöder i Sverige – jätten back 100 miljoner på ett kvartal

Uppdaterad: 25 maj 2024 Publicerad: 25 maj 2024

På fredagen lämnade Hedin Mobility Group, som är en av bilmarknadens största spelare i Sverige, sin kvartalsrapport. Det gick inget vidare – bilhandeln blöder.



*Bilhandeln går trögt i Sverige, visar Hedins kvartalsrapport.*

Höga räntor och pressade priser från tillverkarna slår mot återförsäljarna i bilhandeln. “Efterfrågan på både nya och begagnade elbilar har gått ned, och flera tillverkare har sänkt sina priser på nya elbilar, vilket påverkar marginalerna på ineliggande lager såväl som återköpsåtaganden på privatleasing negativ”, skriver vd:n Anders Hedin.

Omsättningen ökade visserligen med 32 procent till 23,6 miljarder kronor för koncernen som helhet, drivet av förvärv. Förlusten blev 278 miljoner kronor för det första kvartalet.

Bolaget har 330 anläggningar i 12 länder och säljer bilar från över 40 varumärken och har 12 500 anställda.

“Resultatförsämringen beror på minskade marginaler i bilförsäljningen. Efterfrågan på både nya och begagnade elbilar har gått ned, och flera tillverkare har sänkt sina priser på nya elbilar, vilket påverkar marginalerna på ineliggande lager såväl som återköpsåtaganden på privatleasing negativ”, skriver Hedin i kvartalsrapporten.

Allra sämst går det i Sverige, där förlusten blev 100 miljoner det första kvartalet. I Finland gick koncernen back 55 miljoner, men siffrorna i Belgien, Luxemburg och Nederländerna var bättre.



Läs även: [Därför blir våra bilar allt äldre](#)



Läs även: [Vägen till en bra begagnad bil – fem favoriter](#)



Läs även: [Konkurs för stor bilhandlare: Nu auktioneras konkursboet bort](#)



Daniel Jacobs



## 9. Nu kan du beställa Scantias självkörande gruvlastbilar

Av Bobby Green torsdag 23 maj 2024 kl 16:20

Ska vara i drift 2026.



Nu öppnar Scania möjligheten att beställa deras gruvlastbilar som kan köra helt själva. Initialt handlar det om en 40-tons tippbil men framöver ska det även släppas en 50-tonnare. Man drar igång försäljningen först för gruvor i Australien och målet är att de första leveranserna ska ske någon gång 2026. Efter Australien siktar man på Latinamerika.

Peter Hafmar som är Vice President and Head of Autonomous Solutions på Scania säger följande:

"Övergången från forskning och utveckling till lansering av en kommersiell produkt är en viktig milstolpe för oss och för autonoma tunga transporter i allmänhet. Det är den mest avancerade produkt som Scania hittills har lanserat på marknaden. En annan fördel med vår lösning är att den gör det möjligt för gruvföretag att snabbare ta nästa steg mot en utsläppsfri verksamhet. Det är enklare att elektrifiera verksamheten med Scantias självkörande lastbilar jämfört med traditionella tunga lastbilar. Det är förmodligen det mest ambitiösa forsknings- och utvecklingsprojekt vi hittills har gjort tillsammans med en kund, och jag är mycket nöjd med resultatet. Tack vare alla rigorösa kontroller och många tester på plats har vi kunnat utveckla en optimal autonom transportlösning för gruvor."



**Bobby Green**



**Scanias eldrivna lastbilar säljer för dåligt  
EU-beslut kan avgöra deras framtid**



**Nu har Scania invigt sin batterimontering  
I Södertälje**



**Volvo tar bort säkerhetsföraren i kommersiell gruvdrift  
Första företaget i branschen som gör detta**



**GM och Komatsu har vätgasdriven gruvdumper på gång  
Prototyp ska visas 2025**



## 10. Superlativens elcykel: Pris i nivå med en Tesla

Av Manuel Bauer Publicerad 13 maj 2024

En bra elcykel kan kosta flera tusen euro. Modellen "Herzog" från raffineringsföretaget Caviar kommer dock sannolikt att få även välbärgade cykelfantaster att kippa efter andan.



Även ägare av en konventionell elcykel har praktiskt taget ingenstans att parkera sin cykel utan rädsla för stöld. De elektrifierade cyklarna är extremt populära bland tjuvar på grund av deras stiliga värde och höga efterfrågan. Hur oroliga måste köpare av "Herzog"-modellen vara? I sin ursprungliga form bär elcykeln beteckningen "Cross 3rd Gen" och kommer från biltillverkaren **Porsche (Porsche)**. Även utan ytterligare modifieringar kostar den stolta 10 000 euro. Produktraffinaderiet Caviar erbjuder den nu i en kraftigt **förnyad version för otroliga 41 000 euro**.

### En elcykeldröm gjord av guld

Det som genomsnittskonsumerten inte ens vill betala för en elbil rinner ut i en elcykel belagd med 18 karats guld. För orientering: För 40 990 euro kan du redan få Teslas **Modell 3**. För att göra ramar, ekrar och **Fälgar** För att få den att glänsa i den gyllene ädelmetalllooken var experter från smyckesindustrin tvungna att göra ett noggrant detaljarbete i fyra månader, enligt Caviar. Medan Caviar Herzog är på den högsta nivån på utsidan, verkar den tekniska utrustningen ganska måttlig jämfört med priset. Den extra dragkraften kommer från en Shimano-motor. Den får sin kraft från ett batteri på 504 wattimmar som inte är alltför generöst. Många elcyklar i mellanklassen erbjuder redan mer kapacitet.



### **iPhone gratis**

Men köpare av ett sådant skrytobjekt är förmodligen inte intresserade av sortimentet ändå. Elcykeln, som är begränsad till nio enheter, är mer benägen att utnyttja sin existens som ett samlarobjekt i ett utställningsrum än på gatan. Cykeln kommer trots allt med en iPhone i matchande Porsche-design gratis som en bonus. Bara den har ett värde på över 7.000 euro. Det är här Caviars verkliga expertis ligger. Under de senaste åren har företaget upprepade gånger väckt uppståndelse med extravagant raffinerade versioner av populära smartphones. Försäljningen av Caviar Herzog inklusive Apples mobiltelefon kommer att starta i början av 2025. Så du har fortfarande tillräckligt med tid för att skrapa ihop den nödvändiga förändringen.

## Teknikens Värld

### 11. Provkörning av Volvo 264 TE

Publicerad 09 feb 2020 kl 17:30

För en exklusiv skara var den vardag, för andra en ouppnåelig dröm. Vi kör den östtyska partitoppens tjänstebil Volvo 264 TE och försöker ta reda på hur livet var för DDR:s Top Executives.



Cirka två mil nordost om Berlin ligger den lilla orten Wandlitz naturskönt belägen. I Wandlitz finns ett avskilt bostadsområde kallat Waldsiedlung. För de allra flesta är Waldsiedlung bättre känt som Volvograd. Det är inte ett korrekturfel och Volvograd är inte heller systerort med ryska Volgograd. Förklaringen till det svensk klingande smeknamnet är lika enkel som osannolik.



*Benutrymmet längst bak är inte så bra som man kan tro och att ta sig in dit kräver en mindre gymnastikövning.*



*Den svenska förarmiljön för de östtyska chaufförerna var avskalad och funktionell. Här ser allt ut som i en vanlig 264.*

Erling Carlsson i Vinslöv är en Volvo-samlare av rang. Genom Erlings garage/museum har de flesta av de mest unika och svårfångade Volvo-modeller passerat. Några har förts vidare till andra Volvo-entusiaster, andra har blivit kvar. En av dem som fortfarande tas om hand av Erling är en mörkblå 264 TE. Det går inte riktigt att bli klok på hur den ser ut. Sedd rakt fram- eller bakifrån ser den ut som en helt vanlig Volvo 264 eller 265. Men ta ett steg snett åt sidan så uppenbarar sig en långdragen kaross med statsmannamässig pondus med åtskilliga meter kromlister, stora bakdörrar och krusiga gardiner i baksätet. Det är vad som skiljer TE-modellen från de vanliga bilarna.

TE utläses Top Executive, och det är precis vad det handlar om – en bil för den högsta ledningen. I dag finns det en Volvo 264 TE i Vinslöv, under 1980-talet fanns de överallt i Waldsiedlung, eller Volvograd som sagt, som stadsdelen kom att skämtsamt kallas av kringboende. Här höll den högsta ledningen till, de högsta partifunktionärerna i Östtysklands socialistiska enhetsparti (SED). Bland dem Erich Honecker. Waldsiedlung bevakades hårt och omgavs av en tät skogsremsa. De långdragna Volvo-bilarna gick i skytteltrafik in och ut ur området, förbi vaktornen och de otaliga vaktposterna.

264 TE togs fram med den italienska marknaden i åtanke och det var designhuset Bertone som stod för omvandlingen från 264 till 264 TE fram till 1982 då Yngve Nilssons i Laholm tog över. Nilssons i Laholm lär ha gnuggat händerna och jublat över drömordern från DDR. Det var nämligen de som sålde bilarna. Volvo specialbyggde bilar med förstärkta chassin som skickades till Laholm där de kapades itu och byggdes upp igen, med 70 centimeter längre axelavstånd och mer lyx. 1984 kom det till och med en specialorder på två så kallade Landauleter, ytterligare förlängda och cabriolettak över baksätet – skräddarsytt för att man ska kunna inta stående vinkposition vid offentliga tillställningar.



*De två fällbara stolarna i mitten användes helst bara i nödfall.*

Av totalt 335 byggda bilar såldes 125 till Östtyskland. Exakt hur det kom sig att den östtyska politbyråns pampar valde att köpa in ett stort antal Volvo 264 TE, byggda och sålda av Bertone och senare Yngve Nilssons Karosseri AB i Laholm, är inte helt klarlagt. Men vad hade de för val? Erich Honecker med kollegor kunde ju knappast låta sig skjutas runt i västtyska, eller gud förbjude amerikanska, limousiner. Det logiska valet för kommunistdiktaturen hade förstås varit sovjetiska ZIL men den metallpråmen, med V8 på sju liter som drack fyra liter milen och hade en vändradie på drygt 15 meter var nog inte så lockande. Dessutom var den svenska bilen ett mer neutralt, men ändå socialistiskt val.

Rent utseendemässigt är det lätt att förstå varför 264 TE gillades av DDR. Liksom på 240- och 260-bilarna är formgivningen strikt, avskalad och befriad från västerländska krusiduller. Det finns inte mycket som kan distrahera en upptagen partitopp. Lyxutrustningen är tillräcklig, inte mer. Likt i en familjebuss ryms tre stolsrader, men i den mittersta vill ingen sitta. De enda som sitter riktigt bra är de två längst bak. Eftersom framstolarna har fått extra tjock stoppning sitter man alldeles för högt och får nackstödet i axelhöjd.

Nej, det är förstås där bak man ska sitta och det gör man gärna länge, helst med mittenraden nedfälld till en fotpall. För det är först när man kan lägga upp fötterna på fotpalen/mittstolen som det blir riktigt bekvämt. Benutrymmet längst bak är inte så bra som man kan tro och att ta sig in dit kräver en mindre gymnastikövning. Väl där finns läslampa på fjäderarm, fluffiga gardiner som skyddar mot insyn, elfönsterhissar och ett stort mittarmstöd med inbyggd telefon. Mest påtaglig är dock känslan av att sitta i ett akvarium. Hela inredningen, från golv till tak, är nämligen klädd i knallblå plysch. Den enda detaljen som bryter av det blåa är de vackra dörrhandtagen i flätat brunt läder. Lite besvikna måste de ändå ha blivit när de fick sin leverans av TE-bilarna.



*Wedberg får arbetsro i velourhavet. Vid nybeställning kunde man välja mellan blå eller grå klädsel. Läslampan fungerar än, men avger mer värme än ljus.*

Exakt hur lång och bred den genomsnittlige DDR-pampen var finns det väl knappast någon siffra på men det är svårt att tänka sig att de kunde sitta riktigt bra längst bak i 264 TE. De bakersta stolarna är smala eftersom de är intryckta mellan hjulhusen och takhöjden räcker bara precis till. Baksätena i de cirka 1 000 244 DLS som importerades 1977, och köptes av välbeställda östtyskar, bör ha varit minst lika bekväma.

Honecker och hans medsvurna levde utan tvekan ett privilegierat liv i DDR. De var de enda som kunde provsmaka den västerländska, förbjudna frukten. Lyckliga var de som hade råd och möjlighet att beställa en Trabant, ännu lyckligare var de som faktiskt fick sin Trabant levererad. Men riktigt överlyckliga var de som hade råd att köpa 244 DLS som blev den första västtillverkade bil att säljas på den östtyska marknaden. Volvo-fabriken i Kalmar byggde en laddning på 1 000 bilar av årsmodell 1977. Alla såldes i Östberlin. En 244 DLS kostade ungefär fem gånger så mycket som en Trabant. Det var alltså en bil för societeten runt partitoppen, de som fick lov att tjäna pengar.



## Erling Carlsson

**Ägaren** är en av landets mesta Volvo-samlare. Erling har räddat, renoverat och vårdat ett flertal av de ovanligaste Volvo-modellerna.

För några år sedan hittade Erling Carlsson en TE till salu i Tyskland och slog till. I dag ingår den i Erlings privata Volvo-samling och får komma ut på kortare vardagskörningar och åka till Volvo-träffar med jämna mellanrum. Den har gått cirka 20 000 mil är till synes i skick som ny, allting fungerar. Till och med de små läslamporna i baksätet lyser, om än svagt. TE-ombyggnaden påverkade inte drivlinan. Till skillnad från de sovjetiska ledarna hade DDR-topparna inte bråttom. V6-motorn (B27E) är lika trivsamt, mjukt och trött som i övriga 260-bilar och tillsammans med den treväxlade automatlådan blir komforten hög. Men fort går det inte. Inte heller snålt. Så länge de inte utsattes för någon attack borde Stasi-chaufförerna ha haft en trivsamt arbetsplats.

Just i dag, en solig sensommardag i södra Sverige, är det svårt att sätta sig in i hur det var att leva och arbeta i SED-partiets toppskikt, trots att det här är en av de bilar som faktiskt användes dagligen som transportmedel i Östtyskland på 1980-talet. Att baksätetskomforten brister må så vara, de hade förmodligen värre saker att bekymra sig för. Ett högst obekräftat, men likväl fantasieggande, rykte säger att inte ens Honecker och de andra potentaterna slapp undan Stasis övervakning. TE-bilarna lär ha varit fullproppade med gömda mikrofoner som hörde vartenda ord som sades bland den djuphavsblåa plyschen.



*De enda lyxutsmäckningarna i en annars funktionalistisk interiör.*



*Volvo 264 TE är sedan länge tagen ur tjänst och får inte medverka i några statsbesök längre. Men hållningen består och än kan den flagga stolt.*

### **Volvoverken i Kalmar**

Efter nedläggningen av Kalmar Verkstad köpte Volvo markområdet för 1 krona och byggde en helt ny bilfabrik på området. Den moderna fabriken invigdes 1974 och sysselsatte omkring 1 000 anställda. Här byggdes främst lyxmodellerna 164, 264, 760 och 960 men även vanliga 740 och 940 liksom "östtyska" 244 DLS. På Volvoverken frångick man det traditionella löpande bandet och tillämpade en teknik där bilarna flyttades på batteridrivna vagnar som styrdes av slingor i golvet mellan arbetsstationerna. Fabriken stängdes 1994 då 482 739 bilar hade tillverkats.

### **VOLVO 264 TE 1979**

**Ursprungligt pris:** Okänt. Uppskattat pris (2015): Cirka 250 000 kronor.

**Motor:** Bensin, 6-cylindrig V-motor. Cylindervolym 2 664 cm<sup>3</sup>. Max effekt 148 hk vid 5 700 r/min, max vridmoment 218 Nm vid 3 000 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn fram, bakhjulsdrift, 3-växlad automatlåda.

**Hjul:** Fälgbredd 5,5 tum. Däck 185 SR14.

**Mått/vikt:** Axelavstånd 334, längd 558, bredd 171, höjd 143, spårvidd f/b 143/136. Tjänstevikt 1 635, maxlast 545. Tank 60 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h i. u. Toppfart 175 km/h.

**Bränsleförbrukning:** i. u.



**ERIK WEDBERG**

## 12. Buick Roadmaster 1946

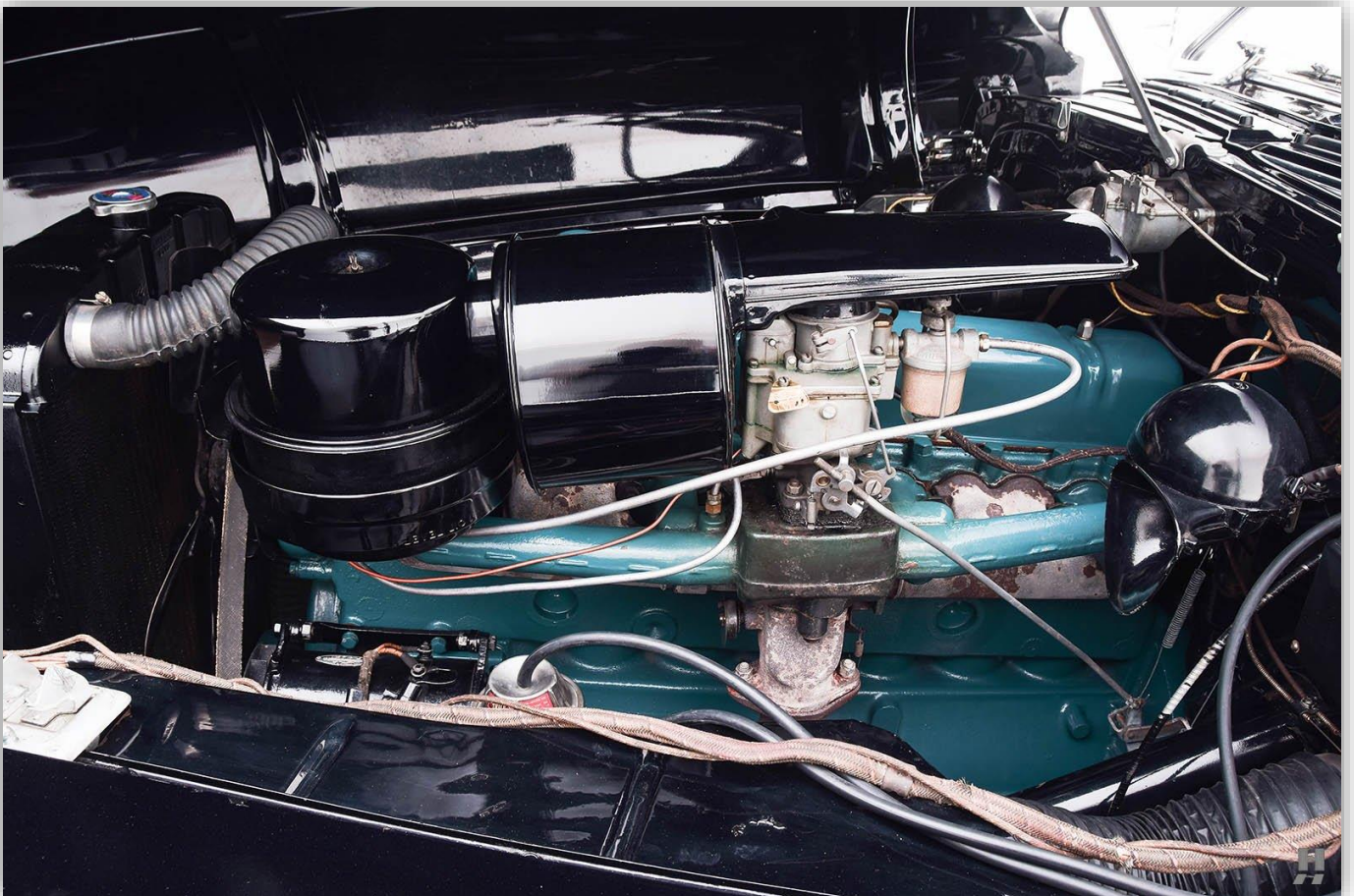


Buicks flaggskepp Roadmaster har länge varit synonymt med lyx och stil. Sedan starten 1936 har den varit ledande inom stil och funktioner i Buick-serien, och från 41 år och framåt var den Buicks främsta produkt. Den var en klar konkurrent till Cadillac när det gällde prestanda och utrustning, men Buick underskred sitt syskon med en betydande prismarginal. I slutet av 1941, inför det kommande modellåret 1942, hade Buick gjort om hela sitt sortiment avsevärt och Roadmaster skulle ge en presentation av Harley Earls vision för 1940-talet; En modern maskin som var lägre, bredare och längre än sin föregångare, med vackert integrerade stänkskärmar och en signaturlandad grill. Naturligtvis satte den amerikanska inblandningen i andra världskriget ett abrupt slut på bilproduktionen 1942, så bara en handfull bilar levererades innan produktionen övergick till militärfordon. Ivriga köpare skulle behöva vänta minst tre år innan de skulle få se en ny bil rulla ut från en amerikansk fabrik.





Få av dessa ivriga köpare väntade längre på sin nya Buick Roadmaster än Erhardt H. Kraft från New Braunfels, Texas. Som Kraft förklarade i ett brev till en senare ägare av sin Buick Roadmaster, lade han en beställning och en deposition hos Krueger Motor Company 1941 på en ny 1942 års modell, bara för att få andra världskrigets utbrott att försena leveransen, eftersom Buicks produktionsanläggning snabbt omvandlades till krigsproduktion. Över fyra år hade gått när Kraft på julafton 1945 fick ett samtal från Krueger Motor Company som informerade honom om att hans "nya bil äntligen hade anlänt" och att den ovanligt tålmodige affärsmannen från New Braunfels faktiskt hade fått ränta på sin deposition under den tiden! Herr Kraft blev säkert förvånad eftersom han under krigets gång helt hade glömt bort att han beställde en ny Buick 1941!





Historien fortsätter med att Erhardt Kraft förklarar: "Herr Krueger frågade om han kunde ha bilen på golvet i sin utställningslokal, eftersom det var julafton 1945 och min Buick var den första Roadmaster som företaget hade fått sedan krigsslutet. Han ville att andra skulle få njuta av bilen eftersom det inte hade funnits några fina bilar som denna under hela kriget. Jag körde hem bilen den 2 januari 1946 för första gången."

Hur underbart är det inte att föreställa sig att se denna otroligt snygga, vackert inredda Buick Sedanet från 1946 precis vid nyårsskiftet för första gången, och efter så många år av krig. Enligt uppgift köpte Kraft bilen till sin fru, men hon lärde sig aldrig att köra, så det var bara hennes man som körde den på enstaka semestrar och till kyrkan på söndagar. Som sådan samlade den på sig mycket få mil och förblev i enastående skick. Den förvärvades så småningom flera decennier senare av Texas-samlaren David Taylor, som är välkänd bland entusiaster för att samla utmärkta original Buicks från denna tid. Därefter var den en del av flera välkända samlingar i sydvästra USA, bland annat Sterling McCalls museum i Round Top, Texas. Tack och lov uppskattade varje efterföljande ägare denna fina Buicks originalitet och tog hand om den kärleksfullt, och den visar bara 4 734 mil från ny.

Idag är detta exemplar med fantastisk låg körsträcka i underbart skick. Någon gång i bilens historia "moderniserades" bilen, med en grill och ett emblem på motorhuven från 1947, en huvprydnad från 1948, en "Roadmaster"-skrift från 1948 på framskärmarna, 1948 års back-up-ljus och en ratt från 1947. Även om den inte längre är 100 % original är bilen fortfarande underbar, med en äldre omlackering i sin ursprungliga Carlsblad-svarta färg och har gynnats av en viss omplätering av kromet. Den överdådiga Harley Earl-skrivna Roadmaster Sedanet är en av de mest eftertraktade karossstilarna från perioden. Den kombinerar på ett mästerligt sätt lyxiga, svepande kurvor med en sportighet i den avsmalnande bakkdelen och den låga taklinjen. Mycket önskvärda eftermarknadstillbehör inkluderar ett solskydd, dubbla ytterspeglar, en spotlight och en ljusramp med dubbla dimljus. På vägen sitter bilen stolt som den ska; Kör på en uppsättning breda whitewall-däck med ordentliga originalnavkapslar.



Otroligt nog behåller denna Roadmaster sin fina ursprungliga Gray Bedford Heather-klädsel, som presenteras i mycket gott skick, liksom dess ursprungliga fönsterglas, tidigare nämnda tillbehör och till och med fabriken avgassystem och ljuddämpare! Instrumentbrädan är särskilt magnifik, med en varm och inbjudande patina till dess finish, enastående originalinstrument och fint detaljerade originalrattar och omkopplare.

Under den karakteristiska sidohängda huven finns den ursprungliga 320 kubiktum "Fireball" raka åttacylindriga ventilen i huvudet som producerade 144 hk under perioden. Med tanke på att de 4 734 milen starkt tros vara original, är det troligt att hon fortfarande kommer ganska nära den siffran. Motorn ser också underbar ut, presenterad i korrekt original Buick Blue med den djärva "FIREBALL"-grafiken på ventilkåpan. Vissa slangar, klämmor och kopplingar har bytts ut under årens lopp för att vara funktionella, men det övergripande utseendet är ett välskött och mycket originellt exemplar.

Eftersom bilen har fått några modifieringar från originalet är den inte en utställningsvinnare, men herr och fru Krafts underbara Roadmaster kan skryta med en rik och underhållande historia och noggrant långsiktigt underhåll i betydande samlingar, och är lika trevlig att köra idag som den var på bara den andra dagen av 1946 i New Braunfels, Texas.

För mer information om hur du hittar en klassisk Buick Roadmaster Sedanet till salu eller om vårt samlarbilssändningsprogram, kontakta oss idag. Vi är här för att hjälpa dig.





**Roger Warolin**