



Opel GT

- 1. Hyper-elbilen Yangwang U9 siktar på rekord**
- 2. Test av uppdaterade Skoda Kamiq**
- 3. Nytt batteri från Zeekr kan laddas på tio minuter**
- 4. 90 procent billigare elbilsbatterier**
- 5. EU-tullar sänker import av kinesiska elbilar**
- 6. Indiska Ola Electric visar eldriven motorcykel för 10 000 kronor**
- 7. Opels långkörare Rekord**
- 8. Opel GT**
- 9. Grattis Commander**
- 10. Riley 9 Brooklands**



1. Hyper-elbilen Yangwang U9 siktar på rekord

Posted by Kristofer Rask augusti 16, 2024

Testar toppfarten och leker på Nürburgring.



FILM: https://youtu.be/b3uFM_aoH8c

Kinesiska biltillverkaren BYD lanserade förra året det nya bilmärke Yangwang som ska fokusera på lyx och prestanda. En av modellerna är den eldrivna sportbilen Yangwang U9 som verkligen tänjer på gränserna med sina fyra elektriska motorer.

Målet är att utmana de europeiska hyperbilarna och ta marknadsandelar genom att vara tidigt ute med en eldriven sådan. Bland annat lockar man med ett lågt pris. U9 kostar motsvarande 2,5 miljoner kronor i Kina, vilket kan jämföras med kroatiska Rimac Nevera som kostar runt 20 miljoner kronor.

Yangwang U9 har fyra stycken motorer på 240 kW som tillsammans producerar 960 kW (1287 hk). Bilen ska klara 0 till 100 km/h på 2,36 sekunder. Toppfarten har tidigare angetts till över 300 km/h – men i en uppvisning får vi nu se hur snabb U9 egentligen är:

Yangwang U9 nådde en toppfart på 375,12 km/h vilket inte gör den till den snabbaste serieproducerade elbilen, eftersom Rimac Nevera med en toppfart på 412 km/h kniper den titeln.

Ingenjörerna ligger däremot inte på latsidan. Just nu är man i Tyskland och testar Yangwang U9 på Nurburgring där Rimac just nu innehar [banrekordet för en elbil](#). Det förarbetet går att se här: <https://youtu.be/GHxOWHAqEOE>.



2. Test: Uppdaterade Skoda Kamiq är anonym men perfekt för vardagen

Redaktören bytbil.com 2024-08-16 Text & foto Jacob Dalby

Det kanske är så att Kamiq inte är den bil som sticker ut mest. Men även om den är konventionell, erbjuder den det du behöver i vardagen.



Det gäller att vara på tårna för att hänga med i konkurrenslandet bland små SUV:ar. En bilklass som innehåller så många aktörer att man måste sticka ut för att inte bli bortglömd i mängden. Hos Skoda heter den minsta SUV:en **Kamiq**, och den är lillasyster till de större **Karoq** och **Kodiaq**. Och **Kamiq** har precis fått ett facelift som ska hjälpa den att hålla sig relevant bland de otaliga konkurrenterna. Inom den egna koncernen konkurrerar **Kamiq** mot **VW T-Cross** och **Seat Arona**. Dessutom finns även **Ford Puma**, **Peugeot 2008**, **Renault Captur** och inte minst den populära **Toyota Yaris Cross** på slagfältet.

Kamiq är en av de modeller som lätt blir bortglömda i trängseln. Men nu ska ett facelift se till att modellen står upp mot resten av fältet.

Vad är nytt?

Utifrån kan man se faceliftet på en bredare grill med en något annorlunda form. LED-varselljus högst upp på fronten och de (bredare) strålkastarna har blivit smalare. **Kamiq** kan nu även köpas med adaptiva matrix-LED-strålkastare. Bak är förändringarna svårare att upptäcka, eftersom formen på bakljusen inte har ändrats. På bakpartiet är det stötfångaren och reflexerna som avslöjar den faceliftade modellen. Interiören har inte genomgått några större förändringar, men det finns ändå viktiga nyheter. Digital instrumentpanel med 8-tumsskärm och infotainment med 8,25-tums pekskärm är nu standard i alla versioner av **Kamiq**. Material med mindre klimatavtryck har också flyttat in i **Kamiq**. Återvunna material används till klädseln – golvmattorna och dörrpanelerna är tillverkade av fibrer från bland annat hampväxter.



Hur sticker Kamiq ut?

Skoda har ett ess i rockärmen, som särskilt betyder mycket för barnfamiljer: Utrymme! Jämfört med de två jämförbara modellerna från samma bilkoncern, Seat Arona och Volkswagen T-Cross, är **Kamiq** en betydligt längre bil. Trots detta kostar **Kamiq** mindre än dem. Samtidigt briljerar Skoda med att "urholka" karossen för att ge gott om plats, så att man får väldigt mycket användbart utrymme i **Kamiq**. Bagageutrymmet på 400 liter (upp till 1 395 liter om man är en eller två i bilen) är både stort och genomtänkt med de vanliga detaljerna från Skoda. Det finns så mycket utrymme i den tjeckiska SUV:en att den utan problem kan jämföras med större bilar. Bilar som i princip är helt jämförbara, till exempel Hyundai Kona och Mazda CX-3, känns som små mikrobilar vid sidan av **Kamiq**.

Hur kör den?

Motorprogrammet sträcker sig från den 3-cylindriga 1-liters TSI-motorn med 95 hk, där man får nöja sig med en 5-växlad manuell växellåda. För att få större utväxling måste man välja varianten av samma motor med 115 hk, och här finns också möjlighet att välja en 7-växlad automatisk dubbelkopplingslåda (DSG). Den är standard med modellprogrammets mest avancerade och starkaste motor med 150 hk, 1,5 TSI. Det finns ingen mildhybrid, hybrid eller plug-in hybrid i programmet.





Testbilen är med 115 hk och 7-växlad DSG. Det är långt ifrån en sprinter, men kraften räcker fint. **Kamiq** är nämligen varken inställd för att vara lekfull eller för att vinna trafikljusdueller. Däremot är den bekväm på de 16-tums fälgarna som är standard. Den kränger inte för mycket och styrningen är lagom tung. Den är lätt att överblicka och hantera, även om det skulle vara diverse störningar från andra personer i bilen och är överlag lätt och överskådlig att ha att göra med under färd. Kom ihåg att 115 hk funkar bra för bilens storlek – se därför upp med att välja den minsta motorvarianten med 95 hk, som nog blir lite för klen.

Finns det fortfarande plastdealjer?

Det gör det, men här i den faceliftade modellen är det mindre, och tillsammans med de nya materialen på instrumentpanelen är det faktiskt ganska bekvämt i kupén. Det är svårt att argumentera för varför man skulle välja en T-Cross istället. Inte minst tack vare de fysiska knapparna för att justera klimatanläggningen, som är betydligt trevligare att använda än touchknapparna i en T-Cross. Den stora 8,25-tums skärmen är standard på alla utrustningsnivåer och fungerar intuitivt och snabbt. Den 8-tums digitala instrumenteringen är också standard med faceliftet och kan ställas in i flera olika skärmbilder, som passar dina preferenser.

Kvadratisk, praktisk, bra

Designen är inte särskilt iögonfallande, den styr inte särskilt sportigt, men den är bekväm och det finns gott om utrymme, vilket gör den till en riktigt trevlig samarbetspartner i vardagstrafiken. Det kanske är så att Kamiq är konventionell och smälter in med allt annat i gatubilden, men som en liten SUV erbjuder den många av de kvaliteter som gör den lätt och bekväm att leva med i vardagen.



SPECIFIKATIONER

Skoda Kamiq Selection

Motor: Bensin, R3, 999 ccm

Effekt: 115 hk / 200 Nm

0-100 km/h: 10,2 sekunder

Toppfart: 195 km/h

Bränsleförbrukning: 5,7 l/100 km

Mått (L/B/H): 424/179/156 cm

Tjänstevikt: 1 254 kilo

Dragvikt: 1 200 kilo

Bagageutrymme: 400 liter

Pris: Från 272 900 kronor



Relaterade artiklar



Test: Hyundai i30 Kombi gör ett bra jobb på långresan



Test: Ge nya Suzuki Swift lite tid innan du ratar den



Test: XPeng P7 uppdaterad för Europa



Test: Mercedes-Benz CLE Coupé – en skönhet med kompromisser

3. Nytt batteri från Zeekr kan laddas på tio minuter

Publicerad 15 aug 2024 kl 11.10

Ett nytt superbatteri från Zeekr kan laddas från tio till 80 procent på tio minuter. Och kanske ännu mer imponerande är laddkapaciteten i kyla då batteriet laddas på en halvtimme.



Det är ett nytt litiumjärnfosfatbatteri (LFP) som [Zeekr](#) placerat i nya modellen 007. Batteriet har framför allt bra laddkapacitet och Zeekr meddelar att batteriet kan laddas 10-80 procent på tio och en halv minut i en Zeekr V3-laddstation. Geely, Zeekrs ägare, har utvecklat flera olika batterier de senaste åren i ett projekt som kallas "Golden Battery". Med en laddeffekt på 500 kW (kilowatt) har det tidigare nämnts laddtider på 15-20 minuter men nu har alltså Zeekr lyckats förbättra det ytterligare.

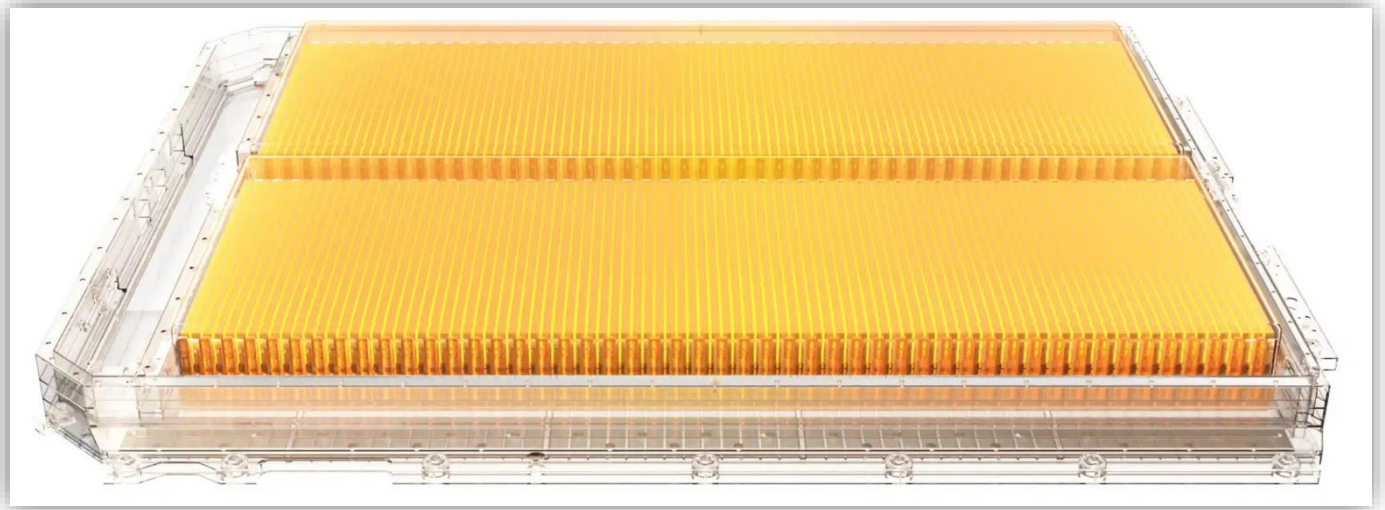
Zeekr har också gjort mätningar i sträng kyla och i minus tio grader klarade batteriet att laddas 10-80 procent på 30 minuter. Det är vanligt att elbilsbatteriet har betydligt sämre prestanda i kallt väder och att framför allt laddtiderna ökar betydligt.

Kan hamna i Volvo

Zeekr ska placera det nya batteriet i nya sedanen 007 som ska börja säljas på vissa marknader redan i höst.

Det är oklart om och när det nya batteriet även placeras i modeller från Zeekrs systemmärken Geely, [Smart](#), [Volvo](#), [Polestar](#), [Lynk & Co](#), [Lotus](#) och [LEVC](#).

Vi har tidigare avslöjat att Zeekr planerar att börja [bygga bilar i Europa](#) för att undvika EU:s nya strafftullar och att Zeekr då framför allt kikar på Geelys anläggningar i bland annat Belgien, Storbritannien och Sverige.



Nej, det är ingen bikaka utan Zeekrs nya batteri.



*Zeekrs nya sedan 007 är först ut med nya superbatteriet.
Leveranser av nya modellen inleds nästa vecka (v34).*

LÄS MER:

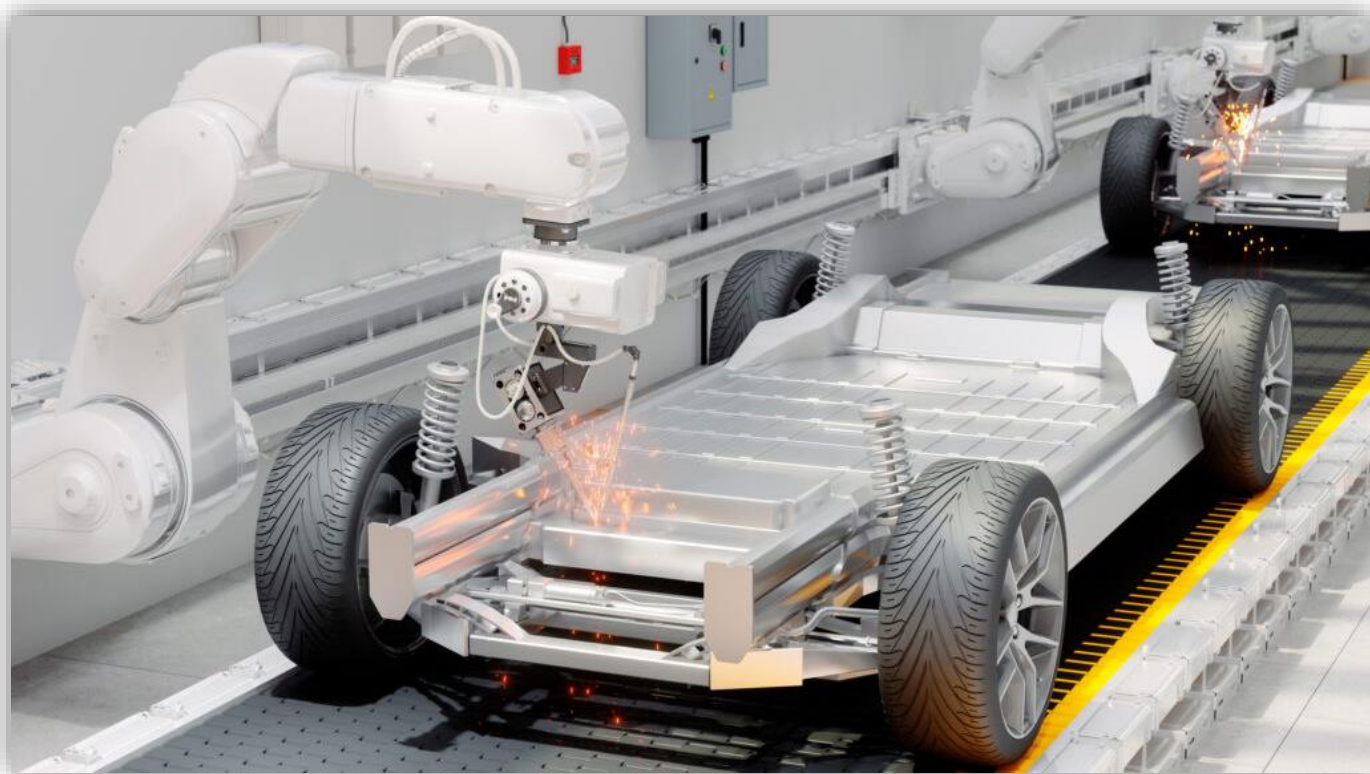
- [Geely släpper tåligt batteri med lång livslängd](#)
- [Polestar visar extrem snabbladdning: 10-80 procent på 10 minuter](#)



4. 90 procent billigare elbilsbatterier – fortsatt prisnedgång

Publicerad av Magnus Fröderberg 2024-08-15 Uppdaterad 2024-08-15

Priset för elbilsbatterier har sjunkit dramatiskt och de fortsätter att bli billigare.



Batterierna får allt högre energitäthet och lägre pris.

Det amerikanska Energidepartementets avdelning för fordonsforskning har undersökt prisutvecklingen för batterier till elbilar och konstaterar att de sjunkit 90 procent i pris på 15 år, mellan åren 2008 och 2023.

Priserna på litiumjonbattericeller har sjunkit från cirka 14 915 kronor per kWh år 2008, till endast 1 464 kronor per kWh år 2023.

Sänkningen har gjort elbilen mer konkurrenskraftig i pris och mer attraktiv i och med att räckvidden ökat.

Ett stort skäl är att energitätheten ökat, det vill säga att man kan lagra mer energi i samma batteristorlek.

I dagsläget är det svårt för många svenska hushåll att räkna hem en elbil då klimatbonusen försvunnit och räntorna stuckit i höjden samtidigt som drivmedelspriserna sjunkit.

Men den fortsatt positiva utvecklingen av batteriernas pris och kapacitet kommer att göra att vi närmar oss brytpunkten där en ny elbil blir en bättre affär än en ny bil med förbränningsmotor.

Vi vet också att **drivmedelspriserna kommer att stiga** när EU inför ett nytt system för utsläppsrätter som gör det dyrare att släppa ut koldioxid.



5. EU-tullar sänker import av kinesiska elbilar

Uppdaterad 16 augusti 2024 Publicerad 16 augusti 2024

Kinas elbilar bromsas av nya EU-tullar, registreringarna rasade med 45 procent i juli efter att importavgifter höjts till 48 procent.



Tullarna har varit effektiva. Nu återstår att se hur resten av året kommer te sig.

EU:s nya tullar har definitivt satt stopp för kinesisktillverkade elbilar. I juli minskade antalet registrerade elbilar från kinesiska tillverkare som **BYD** och **MG** med hela 45 procent jämfört med juni.

Detta enligt färskta siffror från Dataforce, via [Automotive News Europe](#), som samlat in data från 16 EU-länder.

Snabb leverans innan tullarna slog till

Orsaken? Många kinesiska biltillverkare skyndade på leveranserna i juni för att hinna få ut sina elbilar till återförsäljare innan tullarna började gälla den 5 juli. Enligt **Matthias Schmidt**, oberoende fordonsanalytiker, rensade de kinesiska tillverkarna sina lager i juni för att undvika de nya avgifterna.

Högre tullar – skärpt konkurrens

De provisoriska tullarna har nu höjt importavgifterna till uppemot 48 procent. Syftet är tydligt: EU vill skydda sina egna tillverkare från kinesiska konkurrenter som får stora statliga subventioner, särskilt inom batteriteknologi.

Samtidigt har de politiska spänningarna mellan **EU och Kina ökat, och Peking hotar nu med motåtgärder.**

Starkare ambitioner trots motgångar

Trots dessa nya hinder visar juli-siffrorna att de kinesiska tillverkarna fortfarande har siktet inställt på att expandera i Europa. Även om de kinesiska varumärkena såg en kraftig nedgång, var den inte långt ifrån den generella nedgången på 36 procent i elbilsförsäljningen i de bevakade EU-länderna.

Ökad marknadsandel trots utmaningar

Från nästan noll 2019 har märken som MG och BYD snabbt ökat sin marknadsandel. I juli stod de för 8,5 procent av EU:s elbilsmarknad, en ökning från 7,4 procent året innan.

BYD ökade sin försäljning i de 16 länderna trefaldigt jämfört med förra året. Samtidigt minskade MG:s försäljning med 20 procent och Polestar noterade en nedgång på 42 procent.

Strategier för att hantera högre avgifter

BYD satsar hårt på Europa, trots de nya tullarna. De har nyligen expanderat till Polen och visar att de är beredda att hantera de ökade avgifterna.

Samtidigt bygger de en ny fabrik i Ungern för att stärka sin position ytterligare. De nya tullarna, som infördes efter att EU utrett kinesiska statliga subventioner, har även höjt importavgifterna för andra kinesiska bilmärken.

Framtiden för kinesiska bilar i Europa

EU:s beslut att införa tullar kommer samtidigt som elbilsmarknaden tappar fart globalt, vilket sätter extra press på biltillverkarna. Nu står EU inför utmaningen att balansera mellan att skydda jobb och att nå sitt mål att fasa ut fossilbilar till 2035.

I Tyskland rasade de kinesiska bilmärkenas andel av nyregistreringarna från 13 procent i juni till 8 procent i juli. Frankrike såg en liknande trend. Men i Storbritannien, som inte är med i EU, ökar de kinesiska bilmärkena istället sin närvaro.

Partnerskap och framtid

För att möta konkurrensen har europeiska tillverkare som **Volkswagen Group** och **Stellantis** börjat samarbeta med kinesiska motsvarigheter.

Målet? Att sänka kostnaderna och förbli konkurrenskraftiga. Samtidigt planerar kinesiska biltillverkare att snabba på sina planer för att börja montera elbilar direkt i Europa.

Trots utmaningarna ser BYD ut att kunna absorbera de nya tullarna och fortsätta sin expansion.

“Det handlar om uthållighet,” säger Schmidt.

“Om de vill lyckas i Europa måste de fortsätta att vara närvarande.”



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



6. Indiska Ola Electric visar eldriven motorcykel för 10 000 kronor

Posted by Kristofer Rask augusti 16, 2024

Ola Electric har på kort tid blivit Indiens största tillverkare av eldrivna mopeder. Genom en aggressiv plan med fokus på högpresterande, tekniskt fokuserade mopeder och genom att tillverka de flesta komponenterna själva har Ola kallats för Indiens svar på Tesla.



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

Idag tillkännagav Ola Electric att man också kommer att börja tillverka eldrivna motorcyklar. Ola hävdar att Roadster ska erbjuda upp till 248 kilometer i räckvidd från ett batteri på 6 kWh, har en motoreffekt på 13 kW och en toppfart på 126 km/h. Man skryter med att det är Indiens snabbaste eldrivna motorcykel, eftersom den klarar 0 till 40 km/h på 2,6 sekunder.

Roadster har en hel del avancerade funktioner som brake-by-wire-teknik för säker precisionsinbromsning, en autohold-funktion för stopp i backar och ett ABS-system som ska göra kurvtagningar säkrare. Här finns också ett förarassistanssystem med kollisionsvarnare i stadstrafik.

Motorcykeln är också utrustad alarmfunktioner som sabotagevarning och ett eCall som automatiskt larmar räddningstjänsten vid olyckor. En pekskärm på 6,8" innehåller allt från instrumentering till underhållning i form av streamingtjänster. Bland bekvämligheter nämns bland annat en ventilerad sittdyna med kylning.

I Indien kostar Ola Roadster från motsvarande 10 000 kronor, men då med det minsta batteriet på 2,5 kWh som sägs ge en räckvidd på 117 kilometer. Kundleveranserna ska starta innan slutet på detta året.

7. Opels långkörare Rekord

Publicerad 2024-08-18

kl 6:30

Text Calle Carlquist

Det var med en minst sagt udda annons som svenska Opel försökte sälja de sista årsmodellerna av långköraren Rekord innan Omega tog över.



Opels evergreen Rekord hade hängt med ända sedan 1953 men med en annons från 1984 började modellen närma sig slutet av sin levnads bana. Hösten 1986 visades efterträdaren Omega.

Rekord CD var en mycket välutrustad toppversion med flott plyschklädsel, elhissar, sollucka, centrallås, läderklädd ratt etc. – det mesta en kräsen 1980-talsbilist kunde kräva. Karossen kändes fortfarande fräsch efter en omfattande revision mellan 1982 och 1983 års modeller. Motorn på 110 hk var välkänd i mängder av Opelbilar och gav pigg respons till ganska hög förbrukning.

Annonsens sceneriet är märkligt. En kvinna i vad som ser ut som en yvig tennisdress från 1920-talet står med kikare i hand. Ett stycke bort blickar en man på en balkong melankoliskt i fjärran och in från höger kommer – en hästpolospelare? Perfekt ansade häckar inramar det hela och i blickfånget svänger Rekord CD förföriskt ut sin snygga främre navkapsel mot betraktaren. Lusläsaren ser ett retligt stavfel i texten: "Opels erkänt höga kvalitet".

Konstig illustration eller ej, nog var Rekord E i denna utgåva en värdig final för en modell som länge återfanns i varje bostadskvarter, på varje landsväg, i varje korsning i vårt land?



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



"En av sin tids mest lyckade coupémodeller"



70-talsbilen där du kunde köpa "trim över disk"



Opel Commodore var vinyltaksbilarnas vinyltaksbil

8. Bilar som tiden glömde: Opel GT

Av Richard Dredge 9 februari 2024 4 min läsning.

Opel hade ett problem i mitten av 1960-talet: Bilarna var obotligt tråkiga. Visst, företaget var långt ifrån unikt i detta avseende, men till skillnad från många av sina rivaler bestämde sig Opel för att göra något åt det, och det var att injicera lite sex appeal i sortimentet.



De första tecknen på Opels ambitioner sågs på bilsalongen i Frankfurt 1965, då företaget presenterade en experimentell coupé. Den här raka sportern, som helt enkelt kallades "GT", var inget annat än en banal Kadett undertill (om än med en Rekord-motor), men **f.d. Corvette-konstruktör** Clare MacKichan gjorde ett bra jobb med att komma på linjerna för Opels första tvåsitsiga sportbil sedan 1924.

Trots ständiga förnekanden planerade Opel hela tiden att skapa en **produktionsversion av GT**, men den höll krutet torrt i flera år och hävdade att GT inte var något annat än en utställningsbil. Alla antog dock att konceptet skulle nå produktion i någon form, förmodligen med en glasfiberkaross, så det var ingen överraskning när GT:n 1968 dök upp på scenen i stålkaross, ett år innan Fords Capri gjorde detsamma. Medan Capri blev en omedelbar klassiker och höll i tre generationer under en 17-årig produktionsperiod, dödades GT efter bara fem år, och den är nu i stort sett bortglömd.

Tänkt att vara en sportbil för den yngre föraren, och marknadsförd med sloganen "Den första gemensamma sportbilen", **Opel GT** Kunde beställas med en 1078cc motor som tryckte ut bara 67hk. Men få valde denna väg. Istället valde de flesta 1897cc-alternativet som gav en marginellt mer lockande 89 hk. Även med denna motor var GT inget eldklot; Den kom till 60 mph/96 kph från stillastående i en skugga under 10 sekunder och toppade på 112 mph/180 kph.



Interiören har skålade säten, runda instrument och en treekrad ratt.

Fram fanns det individuell fjädring, medan infällbara lampor (som svängdes på plats) förstärkte bilens sportiga meriter. Golvplattan, motorn, växellådan, bromsarna och fjädringen togs alla från Kadett eller Rekord, och medan 1,1-litersutgåvorna hade mindre bromsstrum-mor bak och en lägre slutväxel, hade båda modellerna identisk kaross och trim. Standard-priset var en fyrväxlad manuell växellåda, men **1,9-liters GT-motorer** kunde beställas med treväxlad automatlåda istället.



1,9L-motorn gav 89 hk.



Så fort GT:n började säljas blev den en succé. Opel hade planerat att bygga 60 bilar per dag, men produktionen fördubblades snabbt, vilket var lättare sagt än gjort. Det parisiska företaget Chausson tillverkade karosserna, medan Brissonneau & Lotz, också baserat i Paris, fick i uppdrag att ta hand om karosstrimning och målning. När GT visade sig vara en sådan succé var Opel tvunget att hjälpa till genom att även färdigställa bilar i fabriken i Bochum, Tyskland.

En del av anledningen till GT:s tidiga framgång var dess tillgänglighet i USA, där den såldes via Buick-återförsäljare. Skillnaderna på temat var små mellan federala och europeiska variationer. Bilar med USA-specifikation saknade till exempel vanligtvis krängningshämmare och uppvärmd bakruta. Europeiska bilar kunde utrustas med radio, treväxlad automatlåda, dimljus och en backspegel på passagerarsidan, men på båda sidor av Atlanten fanns en ZF-differential med begränsad slirning - inte för att många köpare betalade extra för en.

Även om GT fakturerades som en 2+2:a var baksätet inte en plats där någon skulle vilja tillbringa en betydande mängd tid. Vid en knuff kunde man nätt och jämt klämma in en passagerare i sidled, bakom framsätena med hög rygg, och som om det inte vore nog fanns det ingen bagagelucka eller baklucka. Istället var man tvungen att mata in allt bagage i bagageutrymmet via baksätet. Det var inte så att det fanns så mycket bärkraft i alla fall; Reservhjulet tog upp det mesta av det tillgängliga utrymmet.

När *Motor* testade GT:n i mars 1969 konstaterade skribenten Paul Frére: "GT:n är extremt väluppfostrad och borde göra mycket för att ändra den allmänna opinionen om Opels trafiksäkerhet. Med radialdäck, bra viktfordelning och ganska styva fjädrar är både väghållning och väghållning utmärkt. I snabbare kurvor är bilen nästan helt neutral och kurvtagningshastigheterna ganska höga. Den lätta och mycket positiva kuggstångsstyrningen skapar tillsammans en bil som är extremt behaglig och trevlig att köra."

Försäljningen flöt på ganska bra till en början, men 1971 hade efterfrågan börjat avta. I ett försök att öka intresset introducerade Opel den billigare GT/J, med förenklad instrumentering, trim och exteriöra ljuslister. Den kom bara i 1,9-litersform, 1,1-litersmotorn hade konserverats vid det här laget på grund av bristande efterfrågan. GT/J hjälpte till att öka försäljningen något, men dagarna för Opels prisvärda sportbil var räknade.



Hårdare amerikanska krockregler ledde till GT:s nedläggning 1973. det var inte värt det för GM att konstruera bilen för att passera, eftersom försäljningen hade saktat ner till en rännil. Av de 103 463 GT som byggdes var den överlägset mest sällsynta 1100, med bara 3573 tillverkade exemplar. GT/J var den näst mest sällsynta, med 10 760 byggda, medan 1900 GT stod för huvuddelen av produktionen, med 89 130 som rullade av produktionslinjerna. Bara 148 av dessa kom till Storbritannien.

Det var dock inte slutet för GT-märket, eftersom det återupplivades 2007 för en helt ny modell som skulle säljas i USA som Pontiac Solstice och Saturn Sky. Precis som den ursprungliga GT:n byggdes alla dessa bilar av andra generationen med vänsterstyrning, men andra gången tillverkades bara 7519 exemplar, i en produktionsserie som varade fram till 2010. GM skulle återuppliva GT-namnet ännu en gång på ett koncept från 2016, men nu när Opel är en del av Stellantis verkar ankomsten av en GT Mk3 högst osannolik.



9. Grattis Commander!

Publicerad 30 augusti.

I dag när Albert och Albertina har namnsdag firar vi Commander!



Kommendör heter det på svenska. En militär rang någonstans i mitten av hierarkin, använd inom flottan och flyget. Vi pratar Commander. Studebaker Commander men även Jeep Commander.



Studebaker Commander Regal De Luxe Coupe 1947

Vi börjar med Studebaker Commander 1947 även om Studebaker använt Commander som beteckning för en av sina bilmodeller sedan 1920-talet utom 1936 och 1959-63.



1950 års version hade samma grundkaross men med propellergrill.



Studebaker Commander Coupe 1951



1954 hade Studebakers fantastiskt moderna nya kaross funnits ett år. En lång och låg maskin som kunde erbjuda en kraftfull V8. Att Studebaker från början varit tillverkare av hästkärror gick knappast att gissa sig till. Raymond Loewy designade såväl föregångaren Starlight Club Coupe som 1953 års "Fashion Academy Award" prisvinnande modell.



Commander var en mellanmodell i Studebakers utbud och fanns även som fyradörrars som denna från 1958. Loewys design var oftast perfekt direkt i början men får ändå anses att den förvanskades med varje årsmodellens ändringar.



1966 var det slut med Studebaker. De sista årsmodellerna hade denna kantiga design. En kompaktmodell som inte fann tillräckligt med köpare.



2006 introducerade Jeep en ny modell kallad Commander. En mellanstor suv med V6-motor men även med Hemimotorn om det skulle behövas.

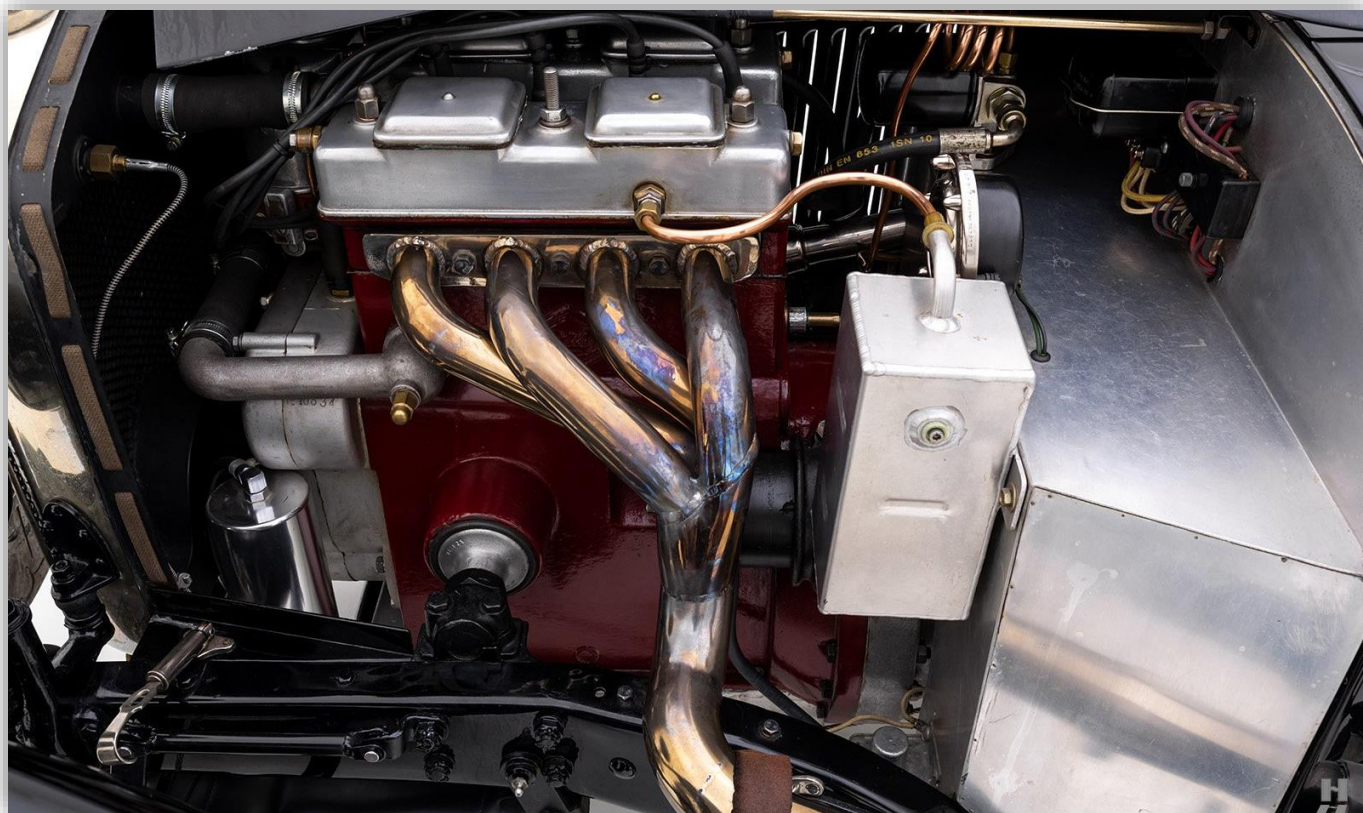
10. Riley 9 Brooklands 1930



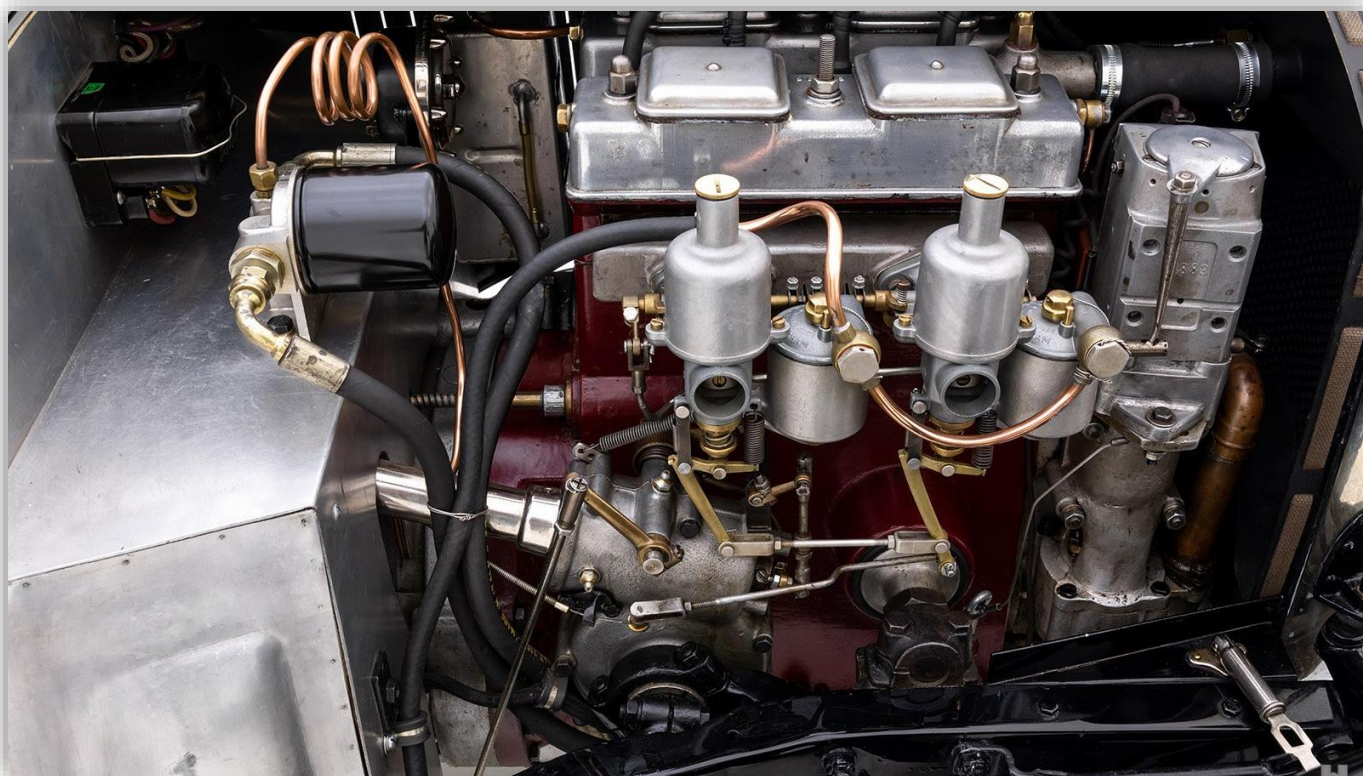
Riley Motor ligger i hjärtat av den brittiska bilindustrin i Coventry och blev ett av de mest respekterade av de engelska sportmärkena, särskilt under 1920- och 1930-talen.

Liksom många banbrytande bilföretag började Riley i cykelbranschen. År 1898 byggde Riley motoriserade cyklar och en Riley motordriven trehjuling satte det första banrekordet 1899. De första Riley-bilarna var cykelbilar med liten slagvolym som använde motorer som outsourcades från De Dion Bouton eller Motor Manufacturing Co (MMC), båda vanliga leverantörer till den tidiga bilhandeln.





År 1903 tillverkade Riley sina egna motorer och dess fordon växte stadigt i storlek och produktion. Riley är ett innovativt företag som tillverkade de första avtagbara hjulen och den första växellådan med konstant ingrepp. Riley fulländade konsten att tillverka tråderhjul och byggde fälgar på kontrakt för Rolls-Royce, Panhard, Mercedes och Hispano-Suiza och andra prestigefyllda bilföretag. Verksamheten var så framgångsrik att hjulbygget hotade att dränka Rileys bilverksamhet. För att hålla saker och ting flytande etablerade Riley ett separat företag för att hantera hjulen, vilket gjorde det möjligt för bilproduktionen att fortsätta utan distraktioner.





År 1926 introducerade Percy Riley den fyrcylindriga motorn på 1087 cc och 9 hästkrafter. Det var en genial konstruktion, med dubbla kugghjuldrivna kamaxlar och halvsfäriska förbränningskammare med tvärström. Motorn såg i alla avseenden ut som en överliggande kamaxelenhet; Kammarna var dock monterade högt upp i blocket och manövrerade stötstänger och vippor för de 90-graders lutande ventilerna. Motorn blev ett kännetecken för Rileys bilar, med olika utvecklingar av designen som drev Riley-modellerna fram till 1957 och trimmade versioner som motiverade Donald Healeys snabba och mycket framgångsrika sportbilar på 1940-talet. Till och med den stora W.O. Bentley räknades bland ägarna till den fantastiska Riley 9.

Riley 9-chassit erbjöds i olika stilar och utrustningsnivåer, inklusive en stilig stängd sport-sedan, en öppen tourer med tygkaross och den eleganta Brooklands boat-tail runabout roadster. Tidstypisk litteratur beskrev Brooklands som "lika lämpad för tävlingsarbete som för daglig användning, och är mycket uppskattad av bilisten som vill ha mer än medelshastighet, förmåga att klättra uppför backar, acceleration och trafiksäkerhet." Riley 9 visade sig vara en formidabel konkurrent, med en litania av tävlingsvinster, rekord och toppresultat i prestigefyllda evenemang i Storbritannien, Europa, Australien och Amerika.

Här erbjuds chassi 8046, ett välkänt tidigt Riley 9 racingchassi med en rik och fascinerande historia som hjälpte till att cementera legenden om denna berömda modell.

Chassit byggdes 1929 och Riley Works överlämnade chassit till Thomson & Taylor, det respekterade ingenjörsföretaget för racerbilar som var baserat på den legendariska Brooklands-banan. Deras många projekt inkluderade konstruktion och omdesign av Malcolm Campbells *Blue Bird* (1931 och 1933), den ikoniska Napier-Railton och den 400 mph Railton Mobil Special.



Thomson & Taylor modifierade chassit till Rileys specifikationer och returnerade det till fabriken där det färdigställdes, stämplat "8046" och parades ihop med en Works racingmotor och en lätt aluminiumkaross. Det tros vara den första Riley 9 av detta slag som byggdes enligt Brooklands specifikationer. Den 14 juni 1930 registrerades 8046 som GJ 18 och levererades till Whitney Straight, en käck äventyrare, krigshjälte och racerförare.

Whitney Straight föddes i New York City 1912 och var medlem av den framstående Whitney-familjen, vars härstamning bestod av många inflytelserika namn, inklusive uppfinnaren Eli Whitney. Straight var fascinerad av att flyga från en ung ålder och samlade på sig mer än 60 solotimmar innan han var tillräckligt gammal för att lagligt inneha ett pilotcertifikat. När han bodde i England som student vid Cambridge University fick Straight veta att han inte kunde ha en bil, så han kringgick reglerna genom att ta med sig ett flygplan.

Straight köpte sin första racerbil – denna Riley Brooklands, GJ 18. Han tog en rad pallplatser med sin Riley på Shelsley Walsh och olika B.A.R.C. och Southport Motor Club-möten. Fotografier och resultat från denna period finns i filen. Senare flyttade han in i en Maserati och vann många tävlingar och bergsklättringar innan han gick med i RAF 1939 och överlevde kriget som en högt dekorerad flygare.

År 1938 köpte Miss Diana Carpenter GJ 18 för 85 pund och noterade att bilen var exakt som Straight hade tävlat med den, komplett med sin stiliserade logotyp på skäken. Hon sålde den senare till Brian Steadman, som gav den till den legendariske motorjournalisten Denis Jenkinson. "Jenks" tävlade i GJ 18 och skildrade sina äventyr med att köra och modifiera bilen på sidorna i Autocar i början av 1940-talet, av vilka kopior finns arkiverade.

Efterföljande ägare är väldokumenterade via den brittiska vägbooken och V5C-dokumentet i den omfattande historikfilen. Med början 2005, medan Greg Johnson tog hand om den, utfördes en omfattande restaurering för att återställa bilen till hur Whitney Straight hade kört den. Johnson gav J. Wilkinson & Son Coach Builders i Derby i uppdrag att ta hand om arbetet. Fakturor och korrespondens noterar att den bakre delen av karossen behölls i original, även om delar av den främre delen krävde ombyggnad. Dessutom ångrades några av de modifieringar som gjorts av Jenks, och den tidsenliga drivlinan (som tros vara monterad av Jenks) sågs över. GJ 18 drivs av en tidsenlig 1087 c.c. inline-fyra, utrustad med Rileys dubbla cam-in-block-design och 90-graders ventilarrangemang. Motorn byggdes om till Works Racing spec 2004 med nya vevar, stänger, kolvar, omprofilerade kammar och mycket mer.



Efter restaureringen återvände GJ 18 till banan och kördes entusiastiskt vid Le Mans Classic och 2009 års Monterey Historics. Den är FIVA-registrerad och har ett MSA Historic Technical Passport, vilket garanterar behörighet för en mängd olika historiska motorevenemang, från Le Mans till Mille Miglia. Den presenteras i vackert skick, med sin låga, spinkiga kaross som ger intryck av hastighet även när den står stilla. Restaureringskvaliteten är uppenbar i hela bilen, från den underbara svarta lacken till den rika mörkröda läderklädseln och det autentiskt detaljerade motorrummet.

Tack vare tidigare ägares ansträngningar åtföljs GJ 18 av omfattande dokumentation, restaureringsfotografier, periodfoton, fabrikslitteratur, korrespondens och register. Det finns också en inventerad cache med originalreservdelar som behållits av tidigare ägare och omsorgsfullt bevarats under restaureringen.

GJ 18 är inte bara ett slående exempel på en sofistikerad brittisk sportbil från förkrigstiden, utan den har också en fascinerande historia i händerna på lika fascinerande karaktärer. Med snygg prestanda och fantastiskt utseende kommer den säkert att ge sin nästa förvaltare överdimensionerad glädje var han eller hon än väljer att njuta av den.

