



Peugeot 504 1968-1983.

- 1. Vi har kört Volkswagen ID.7 Tourer GTX**
- 2. Välkommen Lamborghini Temerario**
- 3. Alpinas nya missil på 3 ton klarar 290 km/h**
- 4. Det här är den sportigaste Maybachen hittills**
- 5. ID. Buzz blir billigare och dyrare men kan dra 1,8 ton**
- 6. Chalmers närmare lösning för vätgasfordon**
- 7. Northvolt flyttar framtidens batteriutveckling till Sverige**
- 8. Porsche räddar krisande batteritillverkaren Varta**
- 9. Flixbus utökar tester med eldrivna bussar mellan städer**
- 10. Peugeot 504 är en rättfram fransos som byggdes i nästan 40 år**
- 11. Sunbeam Tiger**



1. Vi har kört Volkswagen ID.7 Tourer GTX

Av Roger Åberg

2024-08-20 kl 18:10

Precis lagom bra på det mesta!



Nu är den äntligen här! Bilen som är en elbil, en kombi och dessutom fyrhjulsdreven. Dessutom snygg och med rimlig prestanda. Volkswagen ID.7 Tourer är i sin GTX-version inte utmanande eller magisk på något sätt, men alldeles lagom bra på en massa saker. Och prislappen är riktigt bra.

Med det sagt är den inte låg, en GTX kostar 699.900 kronor. Inte småpotatis direkt. Men jämfört med vad man får är det en riktigt bra paketering som Volkswagen i Sverige har jobbat hårt för att få till. När jag kollade in bilen första gången trodde jag att prislappen skulle hamna på en bit över 760.000 kronor...

Den kvalificerade gissningen hade jag sannerligen fel på, och det är inte för att jag är så dålig på att räkna baklänges utan för att Volkswagen i Sverige är duktiga på att förhandla. De vill verkligen att denna ska sälja bra här. När nu dessutom Audi presenterat A6 Avant som börjar på 160.000 kronor mer än ID.7 GTX, vilket är alldeles för mycket, så lär det här bli tjänstebilvalet.

Det du kommer att vilja fundera på i utrustningslistan är exteriörpaket plus som ger dig panoramatak och adaptivt chassi för 14.000 kronor samt dragkrok för 13.600 kronor. Annars finns det faktiskt typ ingenting att lägga till, så det är en välutrustad pjäs med bland annat massage i stolarna fram.



FILM: <https://youtu.be/JB85XJBquE>

Bilen har vuxit på mig sedan jag såg den första gången, då var jag lite negativ till att man inte gjort bagaget större, men jag tror målgruppen för den här bilen mer uppskattar ett riktigt bra baksäte. För det här är bilen för alla som kanske borde köpa en Tesla Model Y men som vill ha något som är lite lyxigare och härligare att ha och göra med.

Faktum är att Teslan slår Folkan på infotainmentsystemet och bagageutrymme, men rätt mycket annat är väldigt lika, nu jämför vi med Model Y Long Range AWD. Volkswagen levererar dessutom lite längre räckvidd, lite snabbare laddning, ungefär samma acceleration och framförallt en betydligt trevligare bil att köra. För jag hade tagit en ID.7 framför en Model Y alla dagar i veckan om jag kör längre sträckor än till skolan och affären. Med det sagt så ska du inte förvänta dig något roligt. Bilen må heta GTX, men det är ingen GTI och ingen busbil, långt därifrån. Tvärtom är ID.7 GTX rätt trist att köra, men skön, lugn och trygg. Den internationella presskörningen av ID.7 Tourer var faktiskt här i Sverige, på vägar runt omkring Stockholm. Jag älskar min hemstad, men det är inte fullt av vägar där man får pressa en bil tills dess yttersta. Men det är på sätt och vis lugnt, för jag tror inte att kunderna kommer att göra det heller. Och det är inte syftet. Istället är det här en bil som ser från ut på uppfarten och som i lugn och ro fraktar familjen upp till skidsemestern eller runt på bilsemestern.

Jag stör mig fortfarande på att systemet i bilen har ett färgschema som bättre passar på ett rejv än i en vettig familjebil. Jag stör mig fortfarande på att systemet är lite vimsigt. Men det blir sakta men säkert bättre och även om Volkswagen kanske inte däckar mig med deras elbilsutveckling så blir det ständigt bättre. ID.7 Tourer GTX får betyg väl godkänt med andra ord, utan att vara unikt bra på någonting. Men det är just det som är dess styrka, att den är jämnbra på det mesta. Lagom, helt enkelt.



FILM: <https://youtu.be/ZZj1uKsvAMo>



Roger Åberg



2. Välkommen Lamborghini Temerario – utan drag eller tredje rad

Av John Sempill

Foto Lamborghini

Publicerad 2024-08-16

Uppdaterad 2024-08-16

Arvtagaren till Huracan är här: Lamborghini Temerario. Den får en hybriddrivlina med dubbelturbo-V8, jobbigt många hästkrafter och en minst lika jobbig 0–100 km/h-tid.



Ny men med bekanta linjer. Nya Lamborghini Temerario tar "stora designmässiga kliv" mot framtiden. Så menar i alla fall Mitja Borkert, chefsdesigner hos Automobili Lamborghini.

– **Temerario är en genuin "fuoriclasse"**: en bil i en annan liga, en extraordinär och innovativ bil ur såväl teknisk som stilistisk synpunkt, **säger Stephan Winkelmann**, styrelseordförande och vd hos Automobili Lamborghini.

– Varje ny Lamborghini måste överträffa sin föregångare vad gäller prestanda, samtidigt som den är mer hållbar ur miljösynpunkt. Med Temerario har vi nått ett skede i vår elektrifieringsstrategi enligt vår Direzione Cor Tauri-plan: vi blir det första lyxbilmärket att erbjuda ett komplett hybridutbud.



Dubbelturbo-V8:an är synlig genom motorkåpan. Det är sedan gammalt.

På tal om prestanda mäktar nya Lamborghini Temerario med 920 CV (eller 907 hk) 0–100 km/ på 2,7 sekunder (lika kvickt som **Porsche 911 Turbo 50 Years**) och en toppfart på 343 km/h.

Motorpaketet består av en fyraliters-V8 och tre så kallade axialflödesmotorer – ofta kallad pannkaksmotor – som väger 15,5 kg styck. Två av dessa är placerade på framaxeln medan den tredje integreras med V8-motorn.



Här menar Lamborghini att man har "skapat en balans mellan digitala och fysiska upplevelser".



Batteriet är paketerat i bilens kardantunnel och har en kapacitet om 3,8 kWh. En åttastegad, tvärställd låda återfinns sedermera bakom V8-enheten.

– Vårt koncept med att integrera tre elmotorer med en förbränningsmotor säkerställer omedelbar acceleration, vridmomentstyrning och energiåtervinning, säger Rouven Mohr, teknisk chef hos Lamborghini.

Trots två färre cylindrar än hos **Lamborghini Huracan** utlovas ett mäktigt motorvrål.

Lamborghini har enligt pressreleasen "investerat en betydande mängd tekniskt arbete" för att utveckla en "omisskännelig ljudupplevelse". Det låter bra. Åtminstone på papperet.

Pris har emellertid inte kommunicerats. Däremot är tjänstevikten för nya Lamborghini Temerario 1 690 kg, om det skulle vara till någon tröst.

3. Alpinas nya missil på 3 ton klarar 290 km/h

Av Erik Aspegren 17 augusti 2024 kl 18:40

XB7 Manufaktur är det senaste tillskottet i Alpinas fartfyllda produktportfölj. Den 3 ton tunga [SUV](#):en kombinerar överflödigt lyx med en topphastighet i superbilsklass. Som en svanesång visar Alpina upp bilen som kan bli den sista i sitt slag.



En bil som kombinerar överflödigt lyx och komfort med enorm hastighet kallas ofta för Autobahn-kryssare. Den här bilen stämmer exakt in på beskrivningen, den tre ton tunga XB7:an har läder så långt ögat kan nå och en topphastighet på 290 km/h.

BMW tillverkar ingen M-version av X7, så Alpina XB7 är det självklara valet för den som vill ha modellen i prestandautförande. Nu har en ny version kommit, kallad Manufaktur, men är den verkligen ny?

De maffiga 23-tumsfälgarna i spegelblankt aluminium är nu [standard](#) för Alpina XB7 Manufaktur. Den berömda Alpina-stripen finns i silver eller svart. Det finns också fem nya mycket eleganta färger. Interiörmässigt kan man få det att se ut i princip som man själv vill. För 26 500 euro får man Lavalina-läder som kan väljas i vilken färg som helst. Lavalina-läder används även av Rolls-Royce i deras modeller.

Ur teknisk synvinkel förblir allt detsamma. XB7 Manufaktur har en 4,4-liters V8 baserad på S63B44-motorn. Den ger 621 hk och 800 Nm. Det betyder att monstret på 2 770 kg går från 0 till 100 km/h på 4,2 sekunder. Finns det tillräckligt med utrymme på Autobahn kan du nå 290 km/h.



Alpina XB7 Manufaktur är alltså en vanlig XB7 med fler färger och större fälgar. Dessutom har den tidigare, "vanliga" XB7 försvunnit vilket gör Manufaktur till instegsmodellen. Varför då byta namn på en i princip identisk bil?

Nyligen gjorde Alpina en liknande sak med Alpina B3 GT som ersattes av den vanliga B3. Alpina säger det inte själva, men modellerna som företaget för närvarande bygger kommer så småningom att fasas ut, utan efterföljare. Detta har redan drabbat B5 och B7 som inte längre finns att köpa av Alpina.

Grundet till detta ligger i att BMW:s kraftfullare motorer numera använder hybridteknik, något som Alpina inte använder sig av. Kanske håller Alpina därför på att dö ut som företag, om man inte på något sätt ändrar strategi. Eftersom XB7 kanske närmar sig sitt slut, vill Alpina antagligen avsluta modellen med ett namn som skiljer sig från de tidigare årsmodellerna.



Lavalina-läder är samma leverantör som Rolls-Royce använder.



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW. Nås på erik.aspegren@carup.se

Feber

4. Det här är den sportigaste Maybachen hittills

Av Bobby Green 2024-08-19 kl 18:00

En SL med plats för två.



FILM: <https://youtu.be/qGsrkiw3xl4>

Nu rullas Mercedes-Maybach ut SL 680 Monogram Series. Det är en SL med tvåtonslack som bara har plats för två och Maybachs sportigaste modell hittills. Insidan kläs i vitt nappa-läder och allt osar lyxigaste lyx. Grillen är givetvis belyst och på huven sitter en stjärna och Maybach-märket sitter istället i grillens kromsarg. Under huven finns en V8:a på 4,0 liter med dubbla turbo som ger 585 hästar. Drivningen sker på alla fyra hjulen, 0-100 km/h ska gå på 4,1 sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 260 km/h. SL 63, som har samma motor och effekt, gör 0-100 km/h på 3,6 och toppar hela 315 km/h. Så Maybachen måste vara duktigt laddad med tunga lyxprylar eller så har man bara gjort den lite mer återhållsam från 0-100. Ingenjörerna har i alla fall gjort den lite mjukare med andra motorkuddar och ett tystare avgassystem. Den har även lite snällare fjädringskomfort. Insidan har även mer isolering för en mysigare upplevelse.

Vad man får betala framgår inte just nu. De första leveranserna i Europa ska dra igång nästa vår. mynewsdesk.com



Bobby Green





**Mercedes presenterar första modellen i Mythos-serien
No roof no problem**



**Nu börjar vassaste versionen av Mercedes-AMG SL säljas
Blir din för 2.480.000 kronor**



**Mercedes släpper ny version av sin GT
Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ är det långa namnet**



**Mercedes visar ny värsting-version av AMG GT
Är snabbare än en AMG One**



5. ID. Buzz blir billigare och dyrare – kan dra 1,8 ton

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-08-20 Uppdaterad 2024-08-20

Volkswagen breddar ID. Buzz-serien med två billigare snikversioner och en kraftfull fyrhjuldriven modell som får dra 1,8 ton.



De fyrhjuldrivna versionerna av ID. Buzz får dra 1,8 ton.

I september kommer de två nya insteagsmodellerna ID. Buzz Pure och ID. Buzz Freestyle som båda har ett mindre batteri på 59 kWh och 170 hästkrafter. Priserna börjar på 50 000 euro.

Den som behöver längre räckvidd, fyrhjuldrift och 1,8 tons dragförmåga kan i stället välja ID. Buzz GTX eller ID. Buzz Cargo 4Motion.

De säljs med lång eller kort hjulbas och batteri på 79 eller 86 kWh netto. Systemeffekten är 340 hästkrafter.

Försäljningen av de fyrhjuldrivna versionerna har redan dragit i gång. Priserna för GTX-versionen börjar på omkring 73 000 euro.

Läs även:

[VW ID. Buzz GTX – fyrhjuldrift och 340 hästar](#)

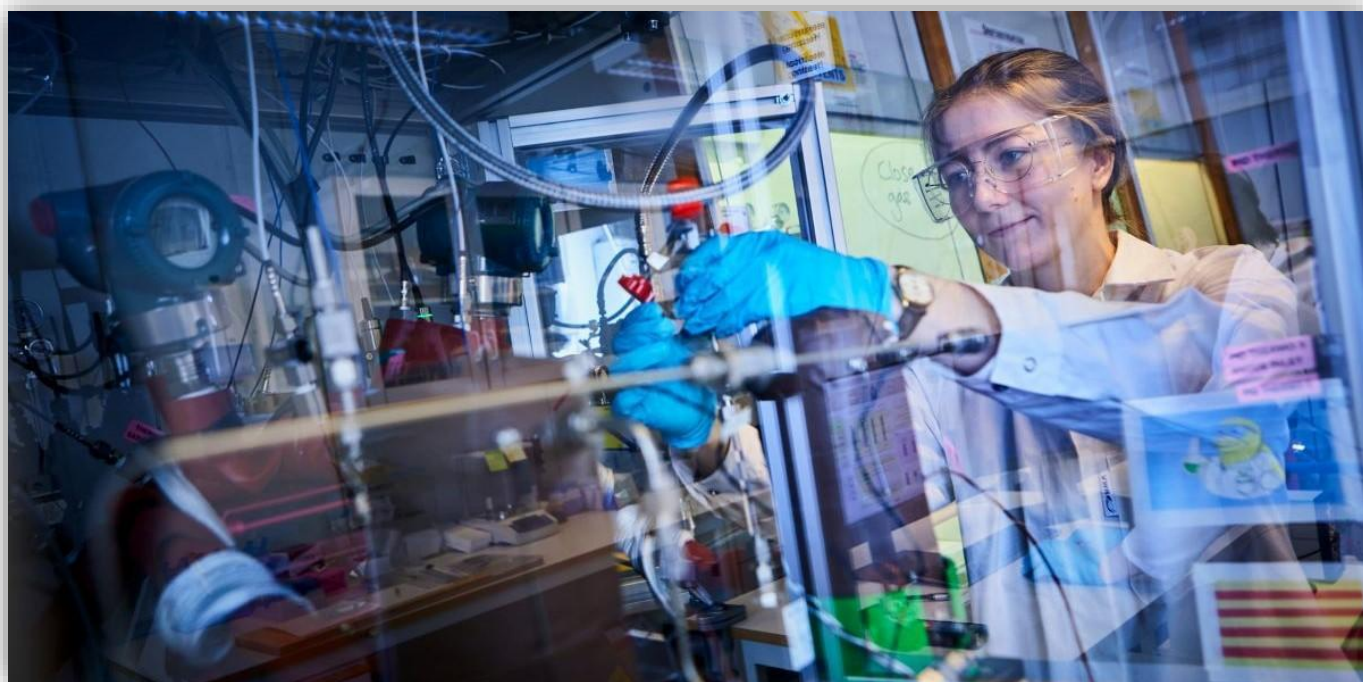
[Så blir priset för Volkswagen ID.3 GTX – säljstart nu](#)



6. Chalmers: Lösningen för vätgasfordon

Uppdaterad 14 augusti 2024 Publicerad 14 augusti 2024

Effektivare och mer långlivade bränsleceller behövs för att tunga vätgasfordon ska bli ett alternativ. Nu tar Chalmers oss närmare målet.



Linnéa Strandberg i labbet där forskarna byggt ett kontrollsystem för att övervaka bränslecellen.

Vätgas är ett alternativt drivmedel som blir allt vanligare för tunga fordon. Vätgasdrivna fordon avger endast vattenånga som avgas.

Om vätgasen framställs via förnybar energi är det ett drivmedel helt fritt från koldioxidutsläpp.

Till skillnad från batteridrivna fordon behöver vätgasfordon heller inte belasta elnätet, eftersom vätgas kan produceras när elen är billig och sedan lagras.

Som du hör ligger det ett "men" i luften här. Det kommer nu.

Vissa typer av vätgasdrivna fordon använder bränsleceller. Men de begränsas av relativt kort livslängd. Det är det problem som Chalmers forskare tar sig an i en ny [studie](#).

"Viktigt steg"

Forskarna har utvecklat en innovativ metod för att studera och förstå hur delar av bränslecellen bryts ner vid användning.

"Det är ett viktigt steg framåt för att kunna optimera och kommersialisera bränslecellerna", skriver Chalmers.

Man gör det genom att följa en specifik partikel i bränslecellen under användning.

Forskarna har monterat isär bränslecellen med jämna mellanrum och har sedan kunnat följa hur katodelektroden bryts ned på specifika områden under användningen.

”Överraskande”

”Man har tidigare utgått från att en bränslecells prestanda skulle påverkas av att plockas isär och studeras på det sätt vi har gjort, men det visade sig att det antagandet inte stämmer, vilket är överraskande. Därmed har vi kunnat studera bränslecellen under användning”, säger forskningsledaren **Björn Wickman**, docent vid Chalmers.

Hans forskargrupp har kunnat utforska hur materialet i bränslecellen bryts ned på både nano- och mikronivå, och exakt när och var nedbrytningen sker.

Det ger värdefull information inför utvecklandet av nya och förbättrade bränsleceller med längre livslängd, påpekar man.

”Från att man tidigare bara tittat på hur bränslecellen åldrats efter användning, har vi nu kunnat titta in i mitten av skeendet”, säger doktoranden **Linnéa Strandberg**.

Viktigaste målen

USA:s energidepartement har pekat ut just förbättrad livslängd för bränsleceller som ett av de viktigaste målen att nå innan bränslecellsdrivna värtgasfordon blir kommersiellt framgångsrika.

”Vi har nu lagt en grund som man kan bygga vidare på för utvecklandet av bättre bränsleceller. Metoden kommer framöver att användas för att utveckla och studera nya material som kan ge bränslecellen en längre livslängd”, säger Björn Wickman.

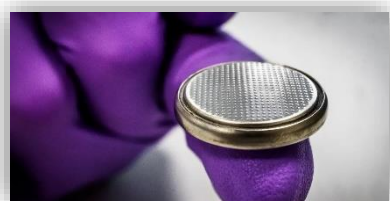


Reporter på Dagens PS med gedigen bakgrund som bland annat bevakar privatekonomi.

Läs mer:



De skapar framtidens batteri med ny teknologi.



Nytt svenskt batteri ska ladda världen.



7. Northvolt flyttar framtidens batteriutveckling till Sverige

Posted by Kristofer Rask augusti 20, 2024

Northvolt tillkännager idag att man flyttar utvecklingen av sin nästa generations litium-metallbatteriteknologi från Kalifornien till sitt forsknings- och utvecklingscenter vid Northvolt Labs i Västerås.



Anledningen till flytten är att Northvolt vill samla utvecklingen kring cellteknologier med litiumjon, natriumjon och litiummetall till en och samma plats.

På så sätt kan man dra nytta och synergier och tillhörande kompetens som finns samlad i Västerås. Fram tills nu har Northvolt utvecklat litium-metallbatteriteknik genom det helägda dotterbolaget Cuberg som förvärvades 2021.

– Att sammanföra litiumjon-, natriumjon- och litiummetallteknologier under ett tak på Northvolt Labs skapar en unik miljö för korsinnovation och accelererad utveckling. Genom att centralisera våra ansträngningar är vi bättre rustade att leverera nästa generations energilösningar för att möta de växande kraven från den globala marknaden, kommenterar Sami Haikala, Northvolt Chief Development Officer.

De anställda vid Cuberg har uppmanats att söka lediga tjänster vid Northvolt Labs i Västerås, Northvolt Ett i Skellefteå eller Northvolt North America i Kanada.



Kristofer Rask

8. Porsche räddar krisande batteritillverkaren Varta

Av Maths Nilsson 18 augusti 2024, 08:30

Konkurshotade batteritillverkaren Varta är på väg att räddas. Sportbilstillverkaren Porsche går in i Varta för att säkra sina hybridbatterier. Tillsammans med huvudägare och banker har Porsche kommit överens om att strukturera om Varta. Alla mindre aktieägare förlorar sina pengar.



För några veckor sedan kom nyheten om att klassiska batteritillverkaren Varta är på väg att gå omkull efter en akut skuldkris. Det handlar om den delen av Varta som tillverkar konsumentbatterier för elektronik och batterier till el- och hybridbilar. Varta behövde minst en miljard för att överleva.

Nu kliver sportbilstillverkaren Porsche in i Varta och räddar batteritillverkaren, [uppper Frankfurter Allgemeine Zeitung](#). Tillsammans med huvudägaren och kreditfonder har Porsche tagit fram en räddningsplan för Varta. Alla mindre aktieägare förlorar sina investeringar i börsnoterade Varta.

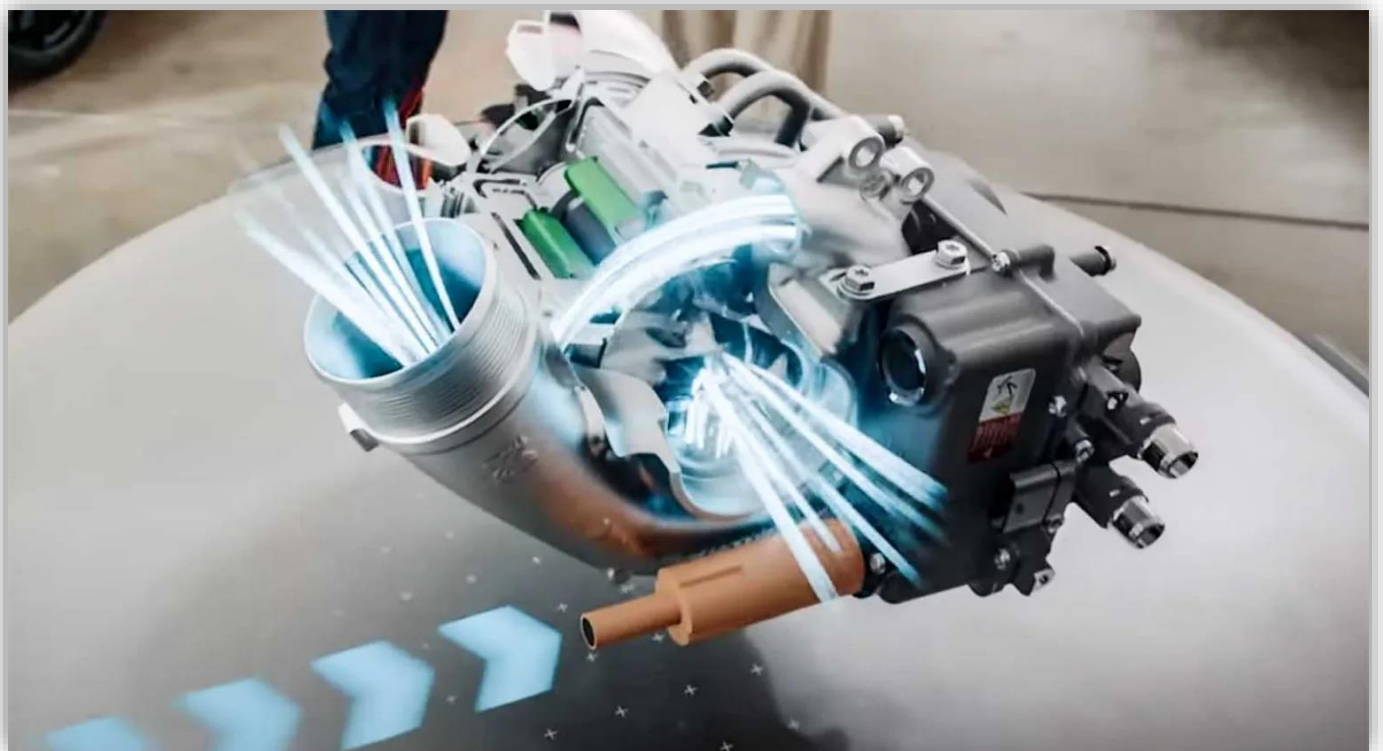
Vartas V4Drive-celler spelar en nyckelroll för att eliminera turbofördröjning i 911 Hybrid. Porsche ska tillsammans med huvudägaren Michael Tojner och banker ge Varta ett lån på 100 miljoner euro. Det innebär att finansieringen ska vara säkrad till 2027. Tidigare borgenärer tvingas skriva ner sina fordringar med 60 procent.

– Trots de nuvarande ekonomiska utmaningarna erbjuder företaget stor potential att göra Europas battericellsforskning och produktion mer oberoende av asiatiska leverantörer. Tillsammans med Porsche vill vi bidra till detta, säger delägaren Michael Tojner.



*Vartas battericeller används i nya hybridbilen 911 GTS.
Nu räddar Porsche Varta från konkurs.*

För Porsche var räddningen extra viktig. Varta levererar nya högpresterande celler kallade V4Drive till batteriet i nya hybriden Porsche 911 GTS. Om Varta gått under hade sportbilstillverkaren stått utan batteri till den första hybridmodellen av 911.



Vartas V4Drive-celler spelar en nyckelroll för att eliminera turbofördröjning i 911 Hybrid.



Maths Nilsson

LÄS MER:



Blodbad i batterijätten – konkurs hotar



Trots akut energikris – Porsche ska börsnoteras för...



Porsche Europas mest värdefulla biltillverkare – körde om VW



Jätteras för Porsche i Kina – nu är handlare arga



Volvos ägare försökte köpa Aston Martin – snuvade av...



Ny analys: Volvo Cars utklassar Porsche – på börsen

9. Flixbus utökar tester med eldrivna bussar mellan städer

Av Carl Undéhn 19 augusti 2024

Bussbolaget Flixbus har nu inlett tester med att köra en ny sträcka i Storbritannien med eldriven resebuss. Resenärer kan nu åka med eldrift från London till Cambridge tio mil norr om den brittiska huvudstaden.



Det är den tredje linjen i Storbritannien som Flixbus nu testar att trafikera med eldriven buss. Tidigare i år började företaget köra från London och Bristol till Newport i Wales med elbuss under fyra månader. I alla fallen handlar det om bussar från kinesiska Yutong, men olika versioner. För linjerna från London och Bristol till Newport används modellen Yutong TCe12, med plats för upp till 46 passagerare och ett batteripaket med LFP-celler på 282 kWh för en räckvidd på 32 mil. Sträckan från London till Newport är 22 mil, från Bristol till Newport endast 5 mil.

För den nya teststräckan mellan London och Cambridge på omkring 10 mil används den större modellen Yutong Gte14 som har plats för 59 passagerare. Den mäter nästan 14 meter på längden och har ett vätskeskytt batteripaket med LFP-celler som som går att få med en kapacitet på 563 eller 621 kWh. Det ska kunna laddas med upp till 300 kW och räckvidden anges till över 48 mil. Med det ska bussen klara två vändor tur och retur dagligen mellan London och Cambridge utan att ladda.

Flixbus kör ännu inga eldrivna bussar på sina linjer i Sverige. Men förutom Storbritannien har företaget testat elbussar i Tyskland och Portugal tidigare.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Stockholm storsatsar på elbussar i lokaltrafiken 18 mar 2024



Endast eldrivna bussar i Lund från nästa vecka 16 aug 2023



Elbussar tar över i Skånetrafiken 4 feb 2020

10. Peugeot 504: Rättfram fransos som byggdes i nästan 40 år

Publicerad 18 april 2022 Text Carl Legelius

Peugeot 504 är glad i tilltalet, komfortabel och rättfram byggd. Årets Bil 1969 tillverkades i nästan 40 år.



Medan landsmännen hos Renault och Citroën lanserade nya och avantgardistiska bilar satsade Peugeot vid samma tid på kontinuitet.

Men trots att 504 varken hade framhjulsdraft, halvkombilucka eller gashydraulisk fjädring blev den Årets Bil 1969. Den var helt enkelt en bra bil, utan konstigheter.

Fjädringen är mjuk liksom de bekväma stolarna. Dessutom är det en riktigt snygg bil, formgiven precis som föregångaren 404 av italienska Pininfarina.

Grundkonceptet med bakhjulsdraft, längsmonterad motor och fjäderben fram kom från 404. I 504 var den stela bakaxeln utbytt mot en delad upphängning av samma typ som i Mercedes och BMW och det ökade förstås komforten och följsamheten. Skivor även bak och fullt bäddbar inredning var också något att skryta med. Från början fanns bara en motor på 1,8 liter som med förgasare gav 82 hk och med Kugelfischer insprutning 90 hk.

Till 1971 växte motorn till två liter som i förgasarversion gav 93 hk DIN och det förbättrade fartresurserna en hel del. Samtidigt kom en diesel på 2,1 liter och 65 hk. Den tog 26 sekunder på sig till 100 km/tim men gick att köra väldigt billigt.



PEUGEOT



Detta är en -71:a med ljusblå inredning med metallicglänsande detaljer.



Nackstöden kan gömmas i stolarna när de inte behövs, baksätet är mjukt och brett.



Kort efter berlinen presenterats kom våren 1969 en cabriolet och en coupé, även de ritade av Pininfarina och försedda med insprutningsmotorn, senare med V6. 1971 lanserades en tokrymlig kombi som även gick att få sjuitsig och 1979 kom en praktisk pickup.

I Sverige såldes 504 till 1982, de sista åren i allt färre antal och mest i kombiutförande. I Frankrike tillverkades 504 i personbilsutförande till 1983. Men sedan fortsatte modellen byggas på licens på en rad olika platser i världen; Kina, Argentina, Kenya och Nigeria. Sista 504:an sattes ihop så sent som i november 2006, mer än 38 år efter lanseringen! Då hade runt 3,7 miljoner exemplar producerats.

PEUGEOT 504 1973

Nypris: 24 500 kronor.

Motor: Rak fyra, stötstänger, två ventiler per cylinder. Tvåportsförgasare. Vattenkyllning. Volym 1 971 cm³. Max effekt 93 hk DIN vid 5 200 r/min. Max vridmoment 160 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda alt. tre-steps automat. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 274 cm. L 450/B 169/H 147 cm.

Tjänstevikt: 1 290 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram fjäderben, bak individuell med bakåtriktade länkar. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 159 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 14,4 s.

Förbrukning: 1,11 l/mil.

LIVSCYKELN

1968 504 lanseras. 1,8-litersmotor med förgasare eller insprutning. Rattväxel.

1969 kommer 504 Coupé och Cabriolet med helt egna karosser. Finns endast med den insprutade 1,8-litersmotorn.

1971 Starkare tvålitersmotor kompletterar 1,8-motorn. Två dieselmotorer på 1,9 resp. 2,1 l kommer också. 504 Break och Familiare börjar säljas, med enorma utrymmen.

1972 504 Injection döps om till 504TI. Taklucka, varvräknare och 104 hk. Sedanmodellerna får golvväxel.

MOTORNYTT

1973 504L (light) med stel bakaxel, rattväxel och lilla motorn.

1974 lanseras Coupén och Cabrioleten med V6-motor, samma maskin som i bl a Volvo 264 på 136 hk DIN.

1975 heter huvudmodellen 504 GL. Infällda dörrhandtag.

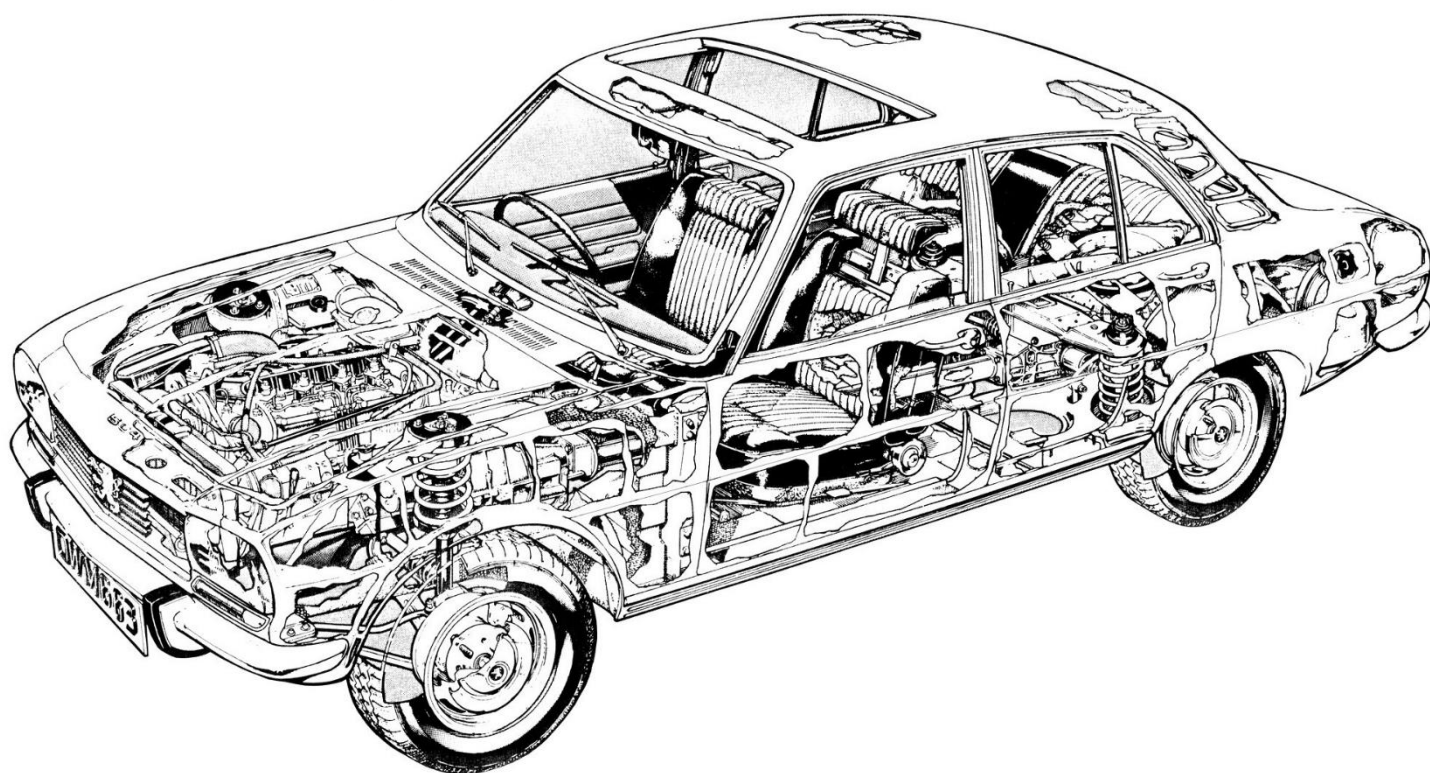
1977 Ny grill.

1979 Pickupversionen lanseras.

1980 Cabriolet och Coupé får ytterligare en facelift med stötfångarna i plast, digitalklocka med mera.

1982 Dangel SA lanserar fyrhjulsdrivna, höjda versioner av pick-upen och kombi.

1983 Produktionen läggs ned i Frankrike.



Peugeot 504 Break 1970–83.

11. Sunbeam Tiger Cabriolet 1967



Sunbeam har varit en del av Storbritanniens Rootes Group sedan 1935 och har varit ett separat märke och har ofta byggt särskilt attraktiva, om än ibland idiosynkratiska bilar, långt in på 1960-talet. Dess ursprungliga Alpine, byggd under Sunbeam-Talbot-skölden, var en tvåsitsig bil som byggdes fram till 1955.





Den efterträddes sedan 1959 av en ny Alpine med välproportionerad och modern strömlinjeformad kaross som hade blygsamma fenor i bakskärmarna. Kraften kom från 91 och senare 97 kubiktum stötstångsventilfyror på 83 och 86 hästkrafter. Med ett pris på 2 000 dollar var det ett attraktivt alternativ till MG och TR, men 1964 blev Sunbeam mer ambitiös och övertalade Carroll Shelby att släppa en Ford V-8 i Alpine för att skapa Sunbeam Tiger. Den korta hjulbasen Tiger (86 tum), som först erbjöds med en Ford på 164 hästkrafter och 260 kubiktum, visade sig vara en mäktig bil och har välförtjänt fått en lojal och entusiastisk skara anhängare bland dem som uppskattar den vinnande kombinationen av amerikansk råstyrka och ett kvickt engelskt chassi.





Denna Sunbeam Tiger från 1967 är en mycket korrekt bil på 260 kubiktum i mörk metallisk blå med svart interiör och svart sufflett. Den har också Minator åttaekrade lättmetallfälgar, Pirelli-däck, en tråkantad ratt, vacker instrumentpanel i valnöt och radio. En relativt ny restaurering, den är väl sorterad mekaniskt och fortfarande tillräckligt vacker för att visas. Till skillnad från många tigrar har den här bilen restaurerats och hållits med äkthet i åtanke. Den har inte modifierats med utrustning med överdriven prestanda, och den har inte heller körts hårt och ställts undan våt.

En äkta, korrekt 260 Tiger, detta vackra exemplar ber om att avnjutas, och med små block Cobras som betingar astronomiska priser, kommer den behändigt att erbjuda spänningen med amerikansk V-8-prestanda i ett Shelby American-utvecklat chassi för en bråkdel av kostnaden.





Roger Warolin