



*Volvo Duett*

- 1. Audi RS 3 ger ifrån sig ett sista femcylindrigt vrål**
- 2. Premiär för Zeekr 7X**
- 3. Så gick Volvo från XC90 till eldrivna EX90**
- 4. BMW utökar stor återkallelse för bromsfel**
- 5. Fem Volvomodeller uppdateras för otillåtna utsläpp**
- 6. Eldrivna Opel Frontera kostar samma som fossildrivna**
- 7. Hedin blöder 5 miljoner om dagen**
- 8. Ättling som tar upp kampen ska återta Chrysler och Dodge**
- 9. AC Frua**
- 10. Grattis Daytona**
- 11. Volvo Duett**
- 12. Volvo Duett blev mer användbar för varje år**



## 1. Audi RS 3 ger ifrån sig ett sista femcylindrigt vrål

Av redaktören @bytbil.com 2024-08-30 Text Morten Bek

Det är bara i en RS 3 man kan njuta av ljudet och känslan från en 2,5 liter stor femcylindrig motor. Som en sista hyllning har RS 3 uppgraderats med en mer aggressiv design och bättre köregenskaper.



Den femcylindriga motorn har i årtionden varit ett hemligt recept på fulländad charm. Vid ett tillfälle som silkeslen tjänare i **Audi 100**, vid ett annat tillfälle som dieselmotor i **Volkswagen Transporter**, vid ett tredje som en delikatess i **Volkswagen Bora V5**. Men mest känd är den femcylindriga motorn för sin framträdande roll i Audis minsta RS-modeller. **Audi** är de enda som har vidareutvecklat R5 och fortfarande använder den. Den har tidigare spridit sitt charmiga ljud från **RS Q3** och **TT RS**, men nu är det bara **RS 3** som återstår.

Det är ett motoräventyr som troligen inte varar många år till. Så det är en perfekt hyllning till den femcylindriga 2,5-liters bensinmotorn med turbo att **RS 3** har förbättrats för en segeromgång. Det finns ingen extra kraft från motorn, för med 400 hästkrafter och 500 Nm finns det inget behov av något extra. 0-100 km/h sker också nu på 3,8 sekunder. Så de stora förbättringarna för segeromgången finns främst i köregenskaperna. **Audi Sport** har genom åren skapat jubel med sin femcylindriga motor – och besvikelse med begränsade köregenskaper. Den faceliftade RS 3 erbjuder dynamiska förbättringar som ska hedra motorn.

### Snabb runt banan

Bara för att det fortfarande är samma 400 hästkrafter och samma 0-100 km/h på 3,8 sekunder, betyder det inte att RS 3 inte har blivit snabbare. Frank Stippler från Audi Sportteamet har nämligen kört runt Nürburgring Nordschleife, där han i den förbättrade RS 3 har satt nytt rekord för bilar i klassen (som vi antar inkluderar bland annat VW Golf R, BMW M240i, Honda Civic Type R, Hyundai i30 N och Mercedes-AMG A 45 S).



Med en varvtid på 7 minuter och 33,123 sekunder är **RS 3** nu den snabbaste kompakta modellen på den tyska banan. Med nya däck särskilt utvecklade för **RS 3** till vidareutveckling av de adaptiva stöddämparna och nya algoritmer för den fullt variabla kraftfördelningen, ska den senaste **RS 3** vara mer intensiv, precis och snabbare genom kurvorna.

### **Ett större vrål än tidigare**

Audi Sport har hittat några knep för att förstärka ljudet från den unika femcylindriga motorn. I körinställningarna RS Performance och RS Torque Rear (den senare är bra för kontrollerade sladdar) är avgasventilen öppen under längre tid. Mellan 2 200 och 3 500 varv/min ger motorn ett tydligare och tyngre ljud, oavsett vilket körprogram du väljer.

Det är sällan någon pratar om doften i en ny bil. Men Audi använder det som en berättelse om kvaliteten i **RS 3** och det arbete som lagts ner på interiören. Inte så konstigt, eftersom A3-familjen har fått kritik för sin sterila interiör med material som inte alltid levde upp till den läckra föregångarens.

Audi använder cirka 200 element i RS 3-interiören, och för att säkerställa samstämmigheten av dofter, exempelvis från olika lädertyper, tyg och plast, har alla material testats med hjälp av en värmekammare och en analys av luften från kammaren. Fem kemister har luktat sig igenom RS 3-materialen och säkerställt att den doftar precis som en bil från Audi ska. Det finns nya material och nya paket, nya färger och nya inlägg. Matt kolfiber finns till instrumentpanelen, och ratten är ny med den senaste Audi-logotypen. Instrumentpanelen innehåller nu en mer framträdande varvräknare, och som tidigare finns det gott om möjligheter att visa status för motorn, fyrhjulsdriften och mycket annat. **RS 3** finns som hatchback och som sedan.



**Relaterade artiklar:**



**Test: Innan Audi A6 Avant blir eldriven**



**Audi TT RS får superbilsprestanda**



**BILDSPECIAL: Audis nya giftiga busbil RS Q3**



**Audi leker med siffrorna: A4 blir till A5**

## 2. Premiär för Zeekr 7X – här är nya elbilen

Publicerad 2024-08-30 kl 9:00 (uppdaterad 2024-08-30 kl 9:20) Text Erik Söderholm

Zeekr siktar på Tesla Model Y med nya suv-modellen 7X. Den får snabb laddning och två olika batteripaket.



Zeekr som är syskonmärke med Volvo i Geelykoncernen har hittills visat upp **kompaktsuven X** och den **större modellen 001**.

Nu kommer nykomlingen Zeekr 7X, en suv-modell som utmanar bland andra Tesla Model Y och bygger på koncernens så kallade SEA-plattform som är framtagen för elbilar.





Zeekr 7X får 800-voltsteknik för snabb laddning, gott om förvaringsfack och rejält bagageutrymme på 616 liter. Köparna kan välja mellan ett LFP-batteri på 75 kWh eller ett NMC-batteri på 100 kW. Räckvidden enligt den europeiska WLTP-körcykeln är inte officiell ännu.

**Modellen kommer** med bak- eller fyrhjulsdrift och ska som snabbast klara 0–100 km/tim på 3,8 sekunder. Interiören har en liggande pekskärm, få fysiska knappar och ventilerade stolar både fram och bak.

Priserna är inte fastställda. I Kina börjar leveranserna i slutet av september och på övriga marknader ska köparna få leverans av sin bil ”inom ett år”, enligt Zeekr.



Erik Söderholm

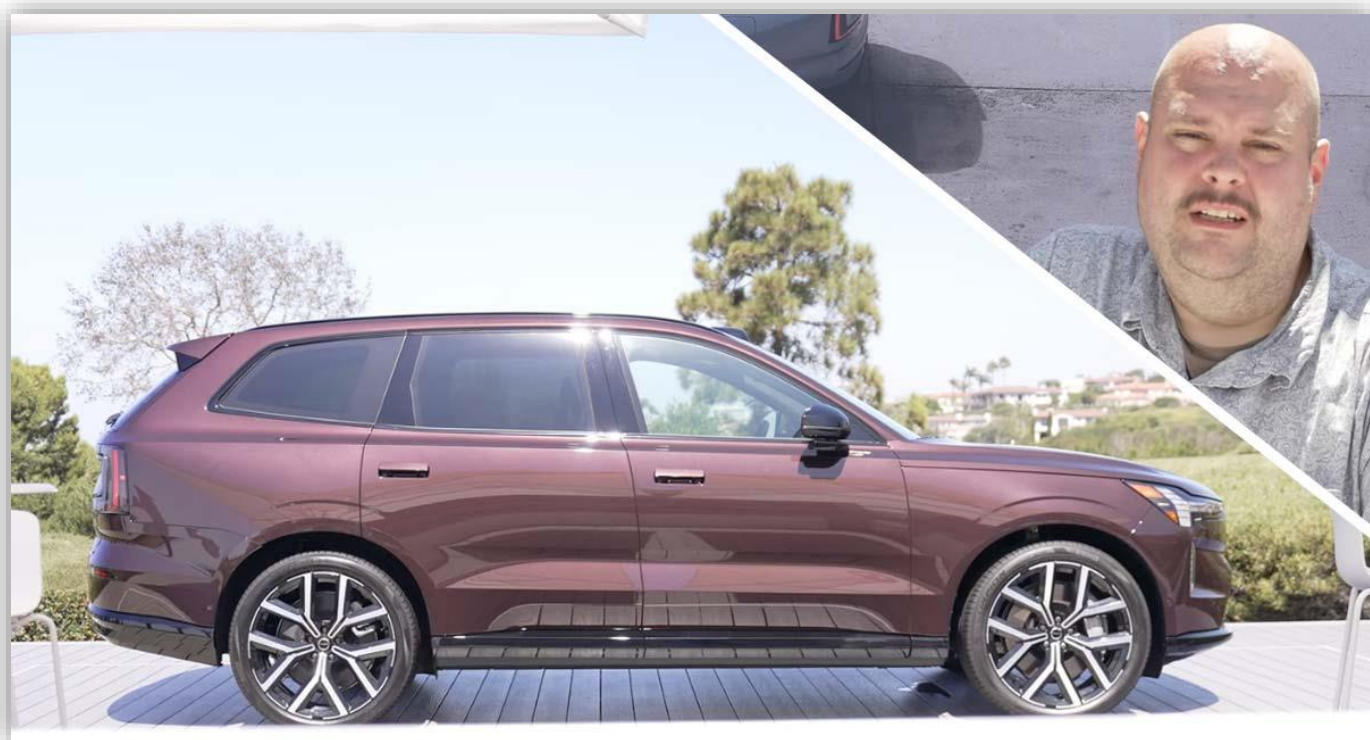


### 3. Så gick Volvo från XC90 till eldrivna EX90

Posted by Kristofer Rask

augusti 30, 2024

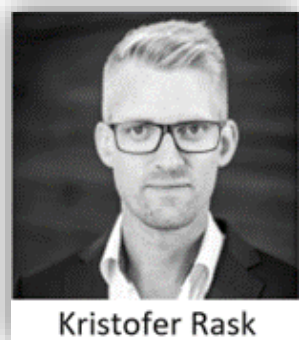
Peter Esse har varit och kollat in nya elbilen Volvo EX90. Nu presenterar han i en video historien bakom modellen med sju sittplatser och hur det hela började.



FILM: <https://youtu.be/zjxRNnHmCp4>

Resan började redan för 25 år sedan med en helt annan sju-sitsig Volvo som definierade ett helt segment.

– Vi går tillbaka till året 1999 där ett gäng Volvo-chefer flög hela vägen från Göteborg till Arizona och Volvos testbana i USA. De skulle ta beslut om vilken design de skulle satsa på. Volvo skulle efter ett par försök äntligen ta fram en stor SUV, inleder Peter Esse.



Kristofer Rask

#### 4. BMW utökar stor återkallelse för bromsfel

Publicerad 2024-08-30 kl 12:52 (uppdaterad 2024-08-30 kl 12:57) Text Erik Söderholm

**Ett signalfel i bromssystemet gör att ägare till flera populära BMW-modeller kan behöva åka in till verkstaden.**



**Tidigare i år gick BMW ut med en [stor återkallelse för flera populära modeller](#).** Ett signalfel kunde leda till att bilens bromssystem går in i felsäkert läge.

Men problemet upptäcktes i ännu fler bilar än de omfattades av den första återkallelsen. Därför utökas nu återkallelsen, och BMW har dessutom utvecklat en särskild mjukvara som kan varna föraren om felet uppstår. Bilen behöver i så fall tas in på verkstad där komponenter i bromssystemet byts ut.

Enligt BMW finns ingen risk för att bilen blir helt utan bromsar, men inbromsningen kan kräva mer kraft och stoppsträckan kan bli längre. Även antisladdsystem och de låsningsfria bromsarna kan påverkas.

#### **Hundratusentals drabbade**

**Återkallelsen omfattar** i nuläget 10 000 svenska bilar, enligt märkets kommunikationschef Carl Lindwall.

”Det inkluderar både bilar som redan levereras till kunder och bilar som ännu inte levererats”, uppger BMW i ett uttalande till Vi Bilägare.

Globalt omfattas hundratusentals bilar varav flera modeller också säljstoppats hos återförsäljarna. I USA kan 278 000 bilar vara drabbade och i Tyskland 175 000.

Bland modellerna som omfattas finns nya 5-serien samt X1 och X3.

**Mer från Vi Bilägare:**



**BMW återkallar igen – så många svenska bilar drabbas**



**Styrproblem i BMW kan leda till allvarliga olyckor**



**Vattenläckage kan ge allvarliga elfel**



## 5. Fem Volvomodeller uppdateras för otillåtna utsläpp

Publicerad 2024-08-29 kl 8:35 (uppdaterad 2024-08-30 15:39)

Text Erik Söderholm

**Flera populära Volvomodeller måste få ny mjukvara för att klara utsläppskraven.**



**Många bilmärken** har gått ut med återkallelser de senaste åren för att bilarna haft för höga utsläpp. Nu har samma problem drabbat Volvo Cars, kan Vi Bilägare avslöja.

Totalt omfattas fem Volvomodeller av en ny återkallelse som innebär att bilägarna behöver åka till verkstaden. Bilarna har för höga utsläpp av kväveoxider och klarar därmed inte lagkraven. De ska uppdateras med ny mjukvara.

Bilarna som omfattas är Volvo S90, V90 och V90 Cross Country byggda mellan 30 april 2018 och 23 augusti 2020, samt suvarna XC60 och XC90 byggda mellan 13 november 2017 och 12 maj 2019.

**”Det krävs åtgärder för att bilarna fortsatt ska klara lagkraven”**

**Det är den nederländska myndigheten RDW** som upptäckt att bilarna har för höga utsläpp.

– Återkallelsen gäller bilar som ingår i samma modellfamilj eftersom de alla har samma dieselmotor, säger Thérèse de Vroomen på RDW:s kommunikationsavdelning till Vi Bilägare.



*V90 Cross Country är en av Volvomodellerna som omfattas av mjukvaruuppdateringen.*

RDW gör ibland stickprover av bilar som är typgodkända av myndigheten och har tagits i trafik. Det var under ett av dessa utsläppsprover som det visade sig att bilarna inte klarar lagkraven.

– Efter en detaljerad utredning tillsammans med Volvo Cars beslutade vi att det krävs åtgärder för att bilarna fortsatt ska klara lagkraven. Volvo ska rulla ut en mjukvaruuppdatering som verifieras av oss för dessa bilar, säger Thérèse de Vroomen.

Hur långt över utsläppsgränsen låg bilarna under testkörningarna?

– Vi delger inte de uppgifterna i nuläget.

### **Irriterar luftvägarna**

**Uppdateringen bekräftas** av Magnus Holst på Volvo Cars kommunikationsavdelning.

– Vi har varit i kontakt med RDW avseende detta och även om vi planerar att lansera en relaterad mjukvaruuppdatering på vissa bilar har ingen sådan åtgärd vidtagits än, säger han.

Mer information kommer när uppdateringen är klar.

– För att ha full transparens gentemot våra kunder kommenterar eller spekulerar vi inte kring detaljerna innan dess.

I Sverige kan uppemot 4 000 bilar omfattas av uppdateringen.

Enligt återkallelsen är det utsläppen av kväveoxider (NOx) som är för höga. Kväveoxider är giftiga och irriterar luftvägarna och slemhinnorna. Det var för höga utsläpp av kväveoxider som ledde till Volkswagens dieselskandal.



Erik Söderholm

**Mer från Vi Bilägare:**



**Risk för oljeläckage i över 58 000 Volvobilar**



**Volvos största återkallelse någonsin: Över två miljoner bilar**



**Volvo EX30 uppdateras för att fixa skärmbugg**

**Feber**

## 6. Eldrivna Opel Frontera kostar samma som fossildrivna

Av Bobby Green

2024-08-30 kl 11:40

Det är ju bra.



Nya Opel (eller Vauxhall beroende på var man befinner sig) Frontera erbjuds för första gången med eldrift. Nu har försäljningen av bilen dragit igång i Storbritannien och lite överraskande så kostar den eldrivna samma som versionen med förbränningsmotor. Frånpriset ligger på 23.495 pund och det här lär vara första gången hybriderna och den eldrivna varianten kostar lika mycket. Prislappen är också runt 3500 pund lägre än vad en MG4 kostar. Eldrivna Frontera har elmotor på 115 hästar, batteripack på 44 kWh och räckvidd på 30 mil. Nästa år kommer en version med längre räckvidd som istället ska ta sig upp till 40 mil.



Bobby Green

## 7. Jätteförlust för Hedin – blöder 5 miljoner om dagen

Av Maths Nilsson 30 augusti 2024 kl 18:26

Bilhandelskedjan Hedin Mobility blöder. Förlusten för andra kvartalet blev 487 miljoner kronor. Den svenska bilhandeln förlorade 104 miljoner kronor. Ett stort sparprogram ska nu rädda Hedin ur det svåra läget. – Stora prisjusteringar på elbilar har belastat vårt resultat med signifikanta nedskrivningar och förluster, skriver vd:n och huvudägaren Anders Hedin.



Hedin Mobility Group AB släppte **sitt resultat för andra kvartalet på fredagkvällen**. Det är mycket tuffa tider för bilhandelskedjan som blivit en av Europas allra största aktörer. Förra årets vinst har vänts till en storförlust. När de höga räntekostnaderna är betalda förlorade Hedin 487 miljoner kronor under det andra kvartalet. Förlusten motsvarar över fem miljoner om dagen.

Allra störst blev förlusten inom försäljning och service i Sverige, 104 miljoner kronor på ett kvartal. Orsakerna till de stora förlusterna är sämre efterfrågan på bilar, i synnerhet elbilar. Dessutom har värdeminskning på elbilar slagit hårt mot resultatet. Serviceverksamheten går bättre än tidigare och räddar en del av den tuffa situationen. Hittills i år är förlusten för Hedin 718 miljoner.

Hedin säljer och importerar bland annat BYD, Hongqi och MG.

– Marknaden har under det andra kvartalet varit fortsatt präglad av försiktighet. Vi ser en svagare efterfrågan på de flesta av våra marknader, i synnerhet vad gäller eldrivna fordon där den europeiska marknaden är komplex och där stora prisjusteringar på elbilar har belastat vårt resultat med signifikanta nedskrivningar och förluster. Effekten är att vi ser en

minskad omsättning inom både Retail och Distribution, framför allt inom nybilsförsäljningen, skriver vd Anders Hedin.

Nu ska Hedin genomföra ett stort sparprogram som ska ta bolaget ur det svåra läget. Programmet har redan inletts.

– Programmet börjar ge resultat under andra halvåret. Vi räknar med att spara ungefär 1 miljard kronor per år när det är fullt genomfört, vilket förväntas ske under 2025. Effektiviseringarna är också ett sätt att realisera de skalfördelar och synergieffekter som de senaste årens höga förvärvstakt har medfört. Det är vår bedömning att marknaden har nått en stabiliseringspunkt under andra kvartalet och vi tror framgent på bättre marginaler i kombination med en minskande kostnadsbas, skriver Anders Hedin.

Hedin är även importör och återförsäljare för Ford, Renault och Dacia.

Att döma av Hedin Automotives kassaflödesanalys är det även en utmanande situation för koncernens likviditet. Kassaflödet blev negativt med 304 miljoner kronor, trots att checkräkningskrediterna utökades med 588 miljoner. Vid kvartalets utgång fanns det 853 miljoner i kassan. Soliditeten minskade till 14 procent, trots att goodwill och kundrelationer är värderade till 4,2 miljarder kronor.

Hedin Automotive hoppas nu att den sänkta räntan ska öka försäljningen och ge företaget ny vind i seglen mot ljusare tider.

– Vi ser en fortsatt positiv utveckling i försäljningen jämfört med föregående år. I slutet av augusti fattade Riksbanken beslut om en sänkning av styrräntan. Med förväntningarna på ytterligare räntesänkningar i kombination med lägre inflationsprognoser ser vi positivt på en successiv förbättring av konjunkturen och efterfrågan under det andra halvåret, skriver Anders Hedin.

### **Fakta Hedin Automotive Group**

Koncernen har fler än 12 500 medarbetare och verksamhet i 14 länder är Hedin Mobility Group en av Europas största mobilitetsleverantörer. Under 2023 uppgick nettoomsättningen till 81,7 miljarder kronor och koncernen sålde över 218 000 fordon. Verksamheten består av tre områden. Hedin är importör/distributör för BYD, Dodge och RAM, Ford och Ford F-150, Hongqi, INEOS Grenadier, MG samt Renault, Dacia och Alpine. Inom Retail säljer Hedin över 40 olika bilmärken. Och inom Mobility solutions säljer företaget olika leasing- och mobilitetstjänster. Vd och grundare är Anders Hedin som också är majoritetsägare i bolaget. Fastighetsinvesteraren Erik Selin är en annan stor delägare i Hedin.

### **LÄS MER:**

- [Hedin gör miljonklipp på sprucken storaffär](#)
- [Hedins nya storsatsning: Bilauktioner i hela EU](#)
- [Tufft för Hedin Bil – gör förlust i Sverige](#)
- [Hedin säljer sitt BYD-bolag – till BYD](#)
- [Brakförlust för Hedin – bilhandeln i Sverige blöder](#)
- [Hedin i ny miljardstrid om brittisk bilhandlarjätte](#)





## 8. Ättling tar upp kampen – ska återta Chrysler och Dodge

Uppdaterad 30 augusti 2024

Publicerad 30 augusti 2024

**Chrysler-arvtagaren Frank Rhodes vill ta tillbaka Chrysler och Dodge från Stellantis och återge dem amerikanskt ägande och glans.**



*Kan ättlingen skaka liv i gamla Dodgen och Chrysler? Han verkar i alla fall tro det själv.*

**Walter P. Chryslers** barnbarnsbarn, **Frank Rhodes**, har ett förslag till **Stellantis** vd **Carlos Tavares**. Han vill se en "smidig och lönsam exit" för de legendariska märkena **Chrysler** och **Dodge**.

I ett **öppet brev till Tavares** argumenterar Rhodes för att han, genom ett nybildat bolag med "framtidinriktad" ledning, är redo att ta över dessa ikoniska varumärken.

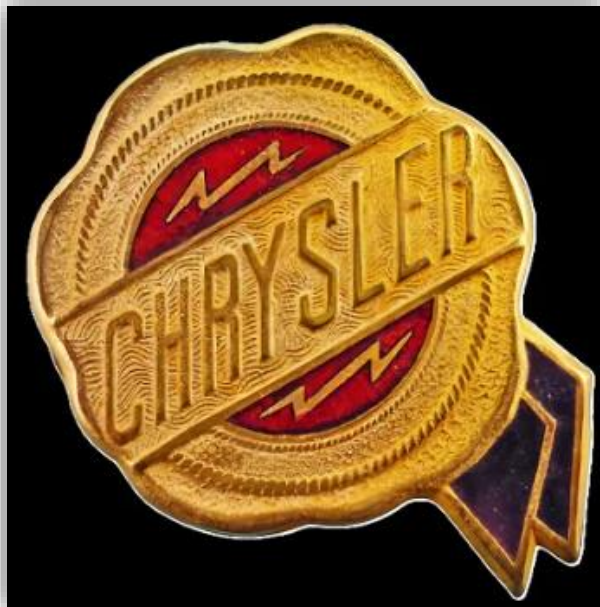
Enligt honom har den europeiska ägaren låtit Chrysler och Dodge förfalla, och nu är det dags att återge dem deras forna glans.

### **En chans för Stellantis att lämna med värdighet**

Rhodes påstår att Stellantis har tappat intresset för att behålla de här amerikanska märkena. Han tror att företaget redan försöker smyga sig ur ägandet utan att skapa för mycket uppmärksamhet eller råka på fackliga problem.

"Min plan skulle ge Stellantis en värdig och lönsam utväg", skriver Rhodes.

Han ser en framtid där jobben räddas, fler anställs, och varumärkena får nytt liv.



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

Han drömmer om ett stolt amerikanskt ägande där både anställda, leverantörer och fans ser fram emot nya och spännande bilmodeller – inte de gamla och tråkiga bilar som Chrysler och Dodge har i dag.

#### **Framtiden för Chrysler och Dodge**

Det är däremot osäkert om Rhodes faktiskt har de pengar som behövs för att genomföra ett så stort köp. Dessutom är det oklart om Stellantis ens vill sälja de amerikanska varumärkena som Tavares har haft ansvar för sedan sammanslagningen av Fiat Chrysler Automobiles och PSA Group 2021.

I en YouTube-video delar Rhodes sin vision för Chrysler-märkets återuppståndelse, särskilt inför märkets 100-årsjubileum nästa år.

“Jag är väldigt stolt över vad det här företaget har åstadkommit, och jag vill inte se det försvinna”, säger han.

“Vi måste behålla våra amerikanska varumärken här.”

Rhodes har tidigare försökt stoppa sammanslagningen som skapade Stellantis och kämpade för att rädda Chrysler 300 från att läggas ner. Han köpte till och med den sista 300C-modellen som tillverkades 2023.

I brevet till Tavares, publicerat på [MoparInsiders.com](https://moparinsiders.com), medger han att han ibland varit en “nagel i ögat” på Stellantis-ledningen. Trots det äger han bara en “symbolisk andel” i företaget.

**Läs mer: [Krav på Stellantis vd att avgå. Dagens PS.](#)**



Åsa Wallenrud

## 9. AC Frua - Cobra i finkostym

Publicerad 2024-07-25 kl 7:30 Text Mårten Carlsson

På sextioalet blev AC cars i England i princip underleverantörer till Shelby borta i USA. Man behövde en ny egen modell igen.



Carroll Shelby hade exakt rätt timing när han kontaktade AC med frågan om dom kunde göra ett chassi för att sätta en V8 i.

Man hade fått ett bekymmer då Bristol som levererade motorerna för deras sportbil Ace nu slutade bygga egna motorer.

Så Shelbys förslag kom som en skänk från ovan, göra ett V8 chassi till en Ace - inga problem.

Och så föddes den legendariska Shelby Cobra. AC gjorde chassi och karosser som skeppades över till Shelby som tryckte ner V8 och drivlina. Motorerna växte och Cobra mk.III gjordes för Fords stora 427" 'Sideoiler'

Nu fann sig AC cars vara i princip enbart underleverantörer till Ford och Shelby, och återförsäljare för desamma - Man sålde färdiga Shelby Cobra i Europa, en märklig situation.

Man ville ha en egen modell att identifiera sig med, med elegans och prestanda så som AC Greyhound hade varit.

Chassin hade man men det behövdes en snygg kaross till dom - så man kontaktade Pietro Frua i Italien.

Hösten 1965 visades prototypen till en ny AC upp på Earls Court - AC 427 som gjordes på ett förlängt Cobra mk.III chassi.

Produktionen började så sakteliga under 1966. På ett tidigt stadium åkte 427:an ut, det var en dyr och törstig pjäs som egentligen var en racemotor. Istället tog man den snällare Ford 428" som ändå gav nästan samma effekt. Med c:a 350 hästkrafter låg man i toppen av effektiviteten tillsammans med Lamborghini Miura. Den kallades omväxlande för AC 428 eller AC Frua, bastarden blev aldrig riktigt döpt.



*AC 428 Frua Coupé 1972*

AC 428 hade en kraftig ram i i både rör och fyrkantsprofil, stumt och stöddigt för att ta kraften av den stora V8:an - plus stålkaross. Det gjorde det till en ganska tung bil.

0-100 gick ändå på raska 6,2 sekunder och en toppfart runt 240km/h, i paritet med Aston Martin DB6. Det gjorde dock inte priset - den kostade över 1000 pund mer än DB6!

Eller som två Jaguar E-type och ändå få pengar över till en ny Vauxhall Cresta och en hel del bensin

AC 428 hade en del barnsjukdomar som säkert skulle kunnat fixas - om man hade haft råd och tid. Trots ett saftigt pris blev det inte mycket över i kassan hos AC.



AC 428.



AC 429.

Hos Frua tog man dock uppgiften på allvar att modernisera och förbättra 428:an. Bland annat tog man fram ett fyrsitsigt förslag 1969 - det var i och för sig en design man hade fått över som Monteverdi inte hade nappat på.

Den kallades 429, för man satte Fords nya stora FE-bigblock i den. Som annars fanns i Thunderbird och Mustang Boss 429.

Men AC hade inte råd med detta äventyr heller, så det byggdes bara en enda AC 429.



1972 kom Frua ännu med ett förslag, ett lite modernare utseende på 428:an, men det blev inget av med det heller. Året efter försvann AC 428 från sortimentet - då hade det gjorts 49 coupéer och 29 cabrioletter plus tre specialbilar dit 429:an och modellen ovan räknas.

## 10. Grattis Daytona!

Publicerad 11 september

Idag gratulerar vi Daytona! Om du heter Dagny eller Helny önskar vi även dig en trevlig namnsdag.



*Dodge Daytona 1987–91*

Daytona Beach är en ort i Florida, USA, med dryga 60 000 invånare. 1948 kördes den första NASCAR-tävlingen på stranden och då hade det länge slagits hastighetsrekord där.

Daytona International Speedway är ovalbanan där varje år legendariska Daytona 500 hålls och så har man ju varje år Daytona Bike Week så klart, med uppåt 500 000 besökare.

Denna ganska lilla ort inspirerade flera tillverkare att namnge en bilmodell efter den.

**Studebaker** behövde i början en lite sportigare variant av kompaktmodellen Lark, och lösningen blev Lark Daytona 1962. Namnet levde sedan vidare ända till det bittra slutet för Studebaker 1966.

**Dodge** som på 1960-talet framgångsrikt mer eller mindre officiellt tävlade inom bilsporter som dragracing och ovalbaneracing behövde en modell med lågt luftmotstånd som framför allt kunde tillåta högre toppfart på just ovalbanorna.

Dodge Daytona och sedermera även systerbilen Plymouth Superbird blev svaret. Med en långt utdragen noskon och en utflyttad bakruta för att slimma karossen, och med en bakre vinge av aldrig tidigare skådat slag på en personbil var man på god väg mot målet. Dodge Charger användes som utgångspunkt och 1969 byggdes 505 Dodge Daytona för gatbruk för att kunna homologisera modellen för tävlingsbruk. Passformen på frontdelen var inte över sig bra men vilken profil bilen fick och vem hann med att detaljstudera en bil som redan stillastående såg ut att rusa fram!?



*Studebaker Daytona i sin sista kostym, 1966.  
De två sista åren tillverkades Studebaker i Kanada.*

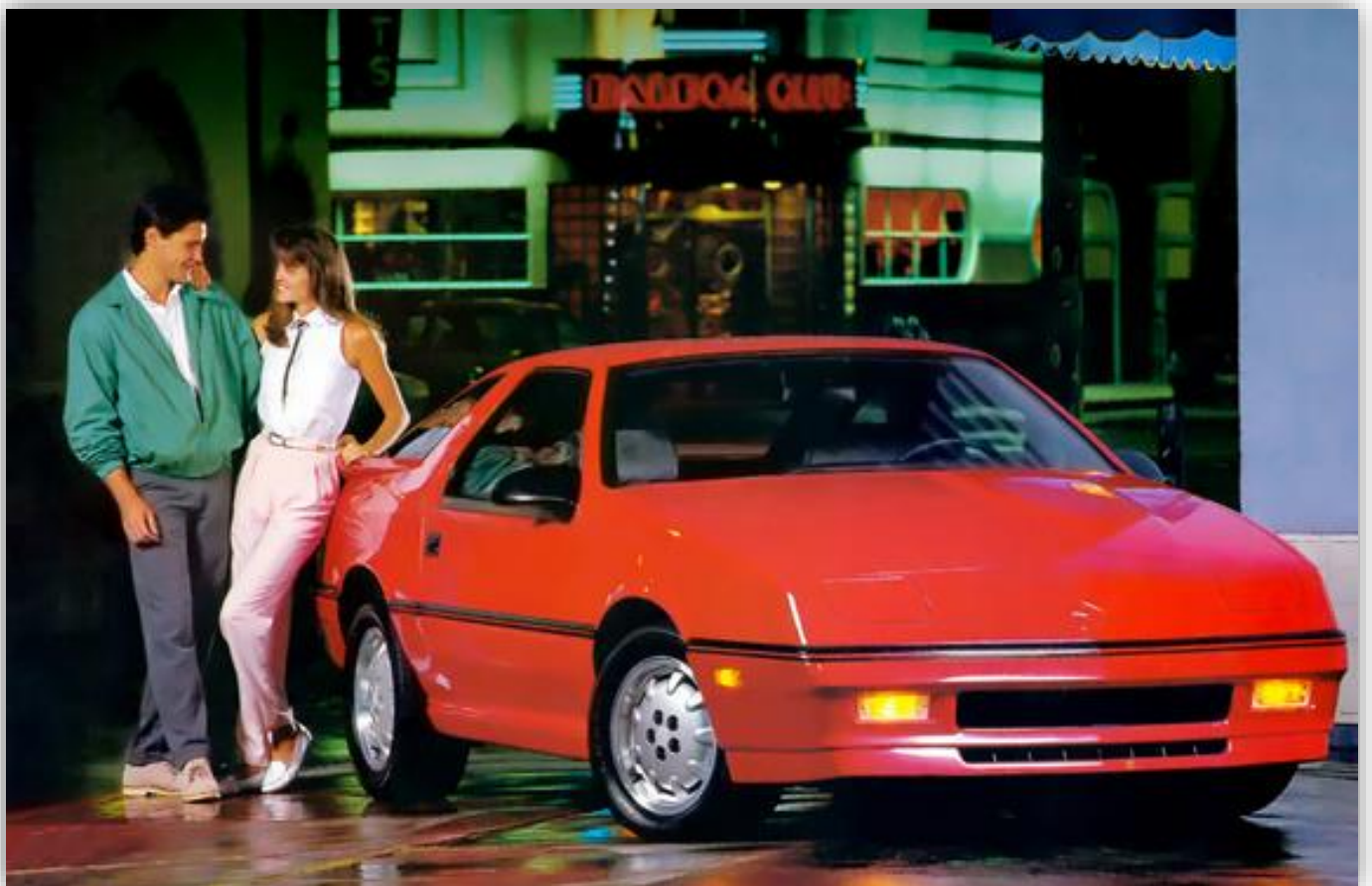
Även Ferrari hade en modell som åtminstone i folkmun kom att kallas Daytona. Ferrari 275 Berlinetta tillverkades mellan 1968-1974. Berlinetta talade om att bilen var avsedd att tävlas med om ägaren hade den ambitionen. Att Ferrari 1967 vunnit just Daytonas 24-timmarslopp anses vara orsaken till denna modells smeknamn. Ferrari Daytona.



*Sponsorsdekaler, större hjul och karossen lägre mot marken var det som utvändigt skilde en Daytona för tävlingsbruk mot en gatlegal. Dodge Daytona tillverkades endast 1969.*



*Daytonas återkomst 1984 blev väl inget vidare tyckte nog de som kände till originalet. Nya Daytona var framhjulsdriven och tillverkades på Chryslers G-plattform. Bilen var snarlik men aningen större än Mitsubishi Starion/Dodge Conquest. Motorerna var oftast fyrcylindriga och turboladdade men även en V6 från Mitsubishi letade sig ner i motorrummet.*



*Denna 1988 bär de drag som uppdaterats året innan.  
En liten uppmjukning bara.*



*Sista årsmodellen 1993 tog sig ut på detta viset.  
Ganska generösa överhäng såväl fram som bak vilket var ganska vanligt för tiden.*



*Ferrari 365 GTB/4 kallades aldrig officiellt för Daytona. Den presenterades 1968, året efter att Ferrari tagit hem första, andra och tredje plats i 24-timmarsloppet på Daytona. Det var med sin frontmonterade motor en konventionell konstruktion jämfört med konkurrenten Lamborghini Miura som hade mittmonterad V12. Det har inte hindrat den från att bli en superklassiker.*

## 11. Volvo Duett firar 70 – idén kom till av en slump

Av Maths Nilsson 31 oktober 2023 kl 18:47

En legendarisk bilmodell och arbetshäst fyller 70 år i år. Volvo Duett startade Volvos starka kombitraktion – tack vare 1500 osålda chassin som råkat bli över. – Bygg en egen skåpvagn! blev Volvo-chefen Assar Gabrielssons order.



**Volvo överväger om de ska fortsätta med sina kombibilar** när allt fler kunder vill köpa SUV:ar. Nyheten kom ganska exakt 70 år efter att Volvo premiärvisade sin allra första kombi eller herrgårdsvagn; Duetten. Bilen hade premiär den 3 juli 1953. Nu när Volvo ska lansera sin MPV **EM90 jämför de den själva med klassikern Duett**.

Men historien om den riktiga klassiska Duetten började med att Volvo kom med PV444 1944. Modellen som skulle lyfta företaget från en liten lokal tillverkare till att bli en världsspelare. 1947 kom produktionen av personbilarna igång på allvar. Många efterfrågade också transportbilar.

Volvos lösning blev att 1949 börja tillverka det rambyggda varubilschassit 445 med motorhuv och skärmar direkt från PV:n. Den lilla toppventilaren på 1,4 liter och 40 hk räckte bra till för de kortare distributionskörningar det oftast handlade om.

Bilarna var också växlade så lågt att de passade bäst i tätortstrafik, sämre på längre sträckor på landsväg. Mekanik och utrustning kom helt från PV men bakaxeln hade bladfydrar.

445 levererades till kunderna som körbart chassi men utan påbyggnad bakom förarplatsen. För det fanns det nästan 30 olika karosseriföretag i Sverige vid den här tiden som var sosselsatta med att göra olika slags påbyggnader för Volvo-chassier. Det handlade främst om skåpvagnar och flakbilar men också några få cabrioletter byggdes samt det som vi idag känner som herrgårdsvagnar.



*Den kanske mest ikoniska av alla Duetter, Televerkaren, i sin distinkta orange kulör. Verket beställde Duetter in i det sista och de var i trafik långt in på 1970-talet.*

Men Volvo mättade marknaden och stod snart med 1500 osåld chassier som ingen ville köpa.

– Bygg en egen skåpvagn! blev Volvo-chefen Assar Gabrielssons order och så föddes Duetten-modellen – Volvos första egna moderna skåp- och herrgårdsvagn.

Volvo-ingenjören Erik Skoog och hans lilla team utgick från 445-chassiet, konstruerade en helstålskaross som var lämplig för både gods- och personbefordran, beställde de nödvändiga verktygen och kunde den fjärde juli 1953 leverera den första färdiga Duetten, beteckning PV445 DH, till beställaren, chefen själv Assar Gabrielsson.

Utvecklingsarbetet med Duetten ägde till största delen rum i Olofström, intill Volvos pressverk, och även karosserna gjordes där samt i de intilliggande orterna Karlshamn och Mörrum. Slutmonteringen ägde rum i Volvos Lundby-fabrik.

Med Duetten som grund kunde Volvo nu erbjuda både enkla skåpvagnar för rent kommersiellt bruk och även lite lyxigare personmodeller med sikte på familj snarare än företag, även om tanken var att bilen skulle tjäna både till vardags och på fritiden. Den fick därmed det vitsiga namnet Duetten som betecknade att den var två bilar i en. Eller BILÉN som är TVÅ, som det hette i broschyren

Även Duetten, i sina olika serier, kunde levereras i chassiform som föregångaren men med tiden blev detta allt mer sällsynt. De praktiska Duetterna i sina olika standardversioner, med eller utan glasade karosidor, tillfredsställde de flesta smärre och medelstora varuvagnsbehov. De olika typerna klassificerades enligt beteckningarna Leveranschassi, Herrgårdsvagn, Skåpvagn, Personherrgårdsvagn samt 210 Duetten.

Duetten kom att bli en verklig Volvo-legend och idag är den en av de mer populära Volvo-modellerna för renoverare och samlare. Duetten var en riktig arbetshäst, tålig med snudd på outslitlig och hade charm. Det finns faktiskt fortfarande Duetter i dagligt bruk, både privat och hos småföretag.



*Volvo PV445 Duett, 1958.*

Duettens modellbeteckning var först 445 (som föregångarens) med tilläggsbokstäver beroende på utförande. Den hette 445 från starten 1953 fram till den genomgripande förändringen 1960 då modellen bytte namn till 210 och fick då bl a hel vindruta och fyrväxlad låda. B18-motorn infördes två år senare. Volvo Duett var den sista rambyggda Volvo-bilen och behöll livet igenom sitt utseende av sent 1940-tal trots flera moderniseringar under skalet.

Det sista året Duetten tillverkades, 1969, infördes krocktestkrav i Sverige. Volvo insåg att Duetten, vars grundkonstruktion daterade sig över tjugo år tillbaka i tiden, inte skulle komma att klara dessa krockkrav, och valde att exportera alla exemplar utom ett.

Denna den sista Duetten, med chassinummer 97299, mörkblå med ljusbrun vinylklädsel, står på Volvo Museum. Den sammanlagda produktionen nådde alltså strax över 97.000 bilar av alla typerna och inklusive leveranschassier blev totalsiffran 101.492.

#### LÄS MER:

- [Budstrid om Volvo Duett i nyskick](#)
- [Siffrorna avslöjar: Så få kombibilar har Volvo sålt i år](#)
- [Ovanlig Amazon Sport-kombi med gangsterkeps på auktion](#)
- [Volvo börjar tillverka nya elbilen EX30 i Europa](#)
- [Avslöjad: Första bilderna på superlyxiga Volvo EM90](#)
- [Rendering: Så kan Volvos nya lyxbuss EM90 se ut](#)



Maths Nilsson



*Med Volvos leveranschassi kunde karossmakare bygga vad som efterfrågades. Pickuper var inte ovanliga. Notera att grillen på Duetten har fem ribbor. PV:n hade bara fyra.*



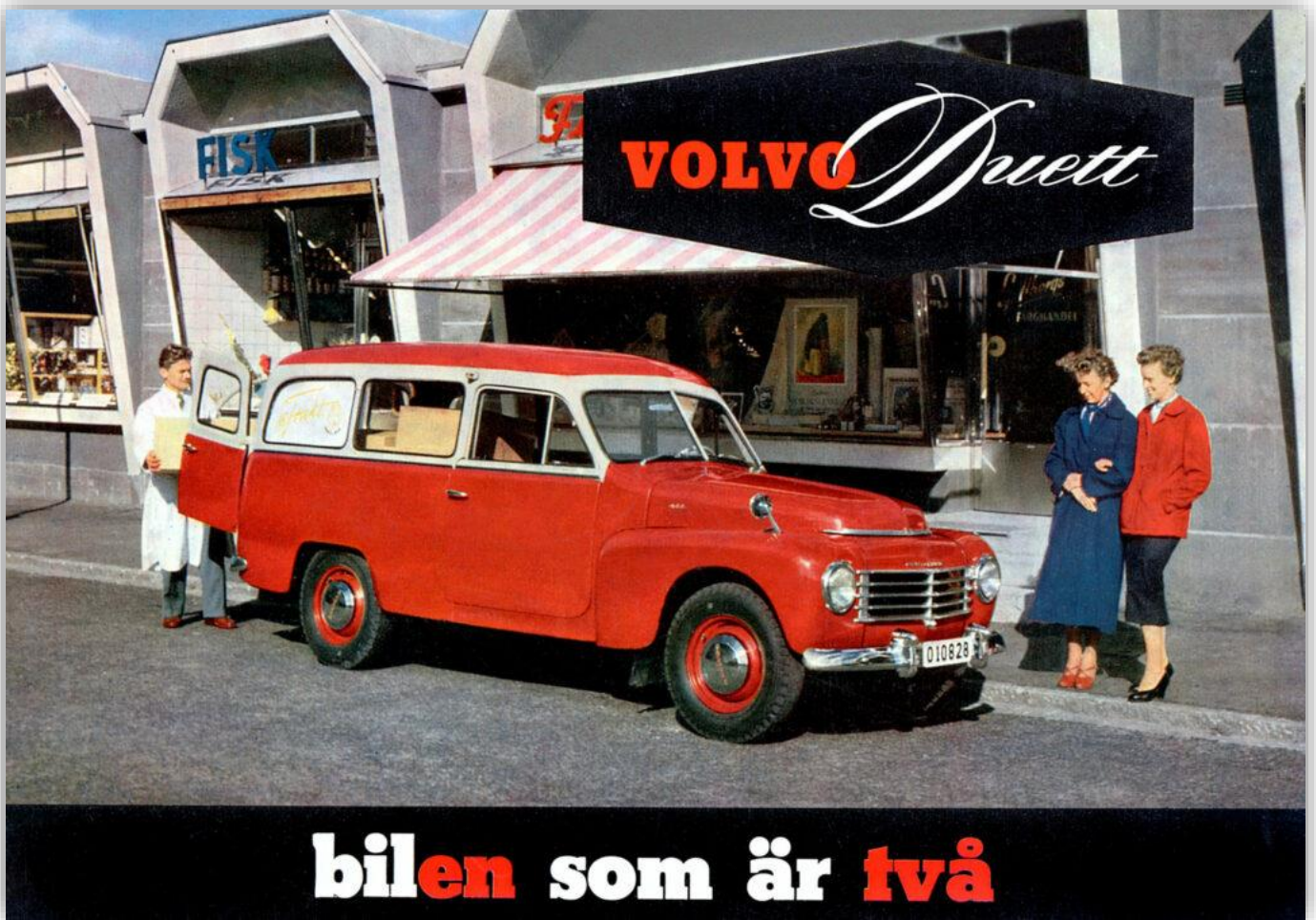
*Till synes omätlig när det gäller lastförmåga.*



*Flera av karossmakarna, exempelvis Grip, valde att montera löstagbara bakskrmar på sina skåpmodeller. De bakre sidorutorna skiljer sig från Volvos egen version.*



*Tidig modell som fått en hel drös dekorlister och kaxig gangsterkeps.*



*Tvåfärg var standard på B16-Duetter, med kontrastfärgen som en remsa längs de glasade partierna.*



## 12. Volvo Duett blev mer användbar för varje år

Publicerad 2024-09-03 kl 6:05. Text Carl Legelius.

Hur många husrenoveringar har inte räddats av en knäande Duett? Hur många semesterplaner har inte blivit verklighet tack vare tillgången till firmans arbets-Volvo? Hur många brådstörtade pryldräddningar har inte retts upp med hjälp av den tålige kamraten med dubbla bakdörrar?



*Världens bästa Volvo bjuder in till en duett.  
Stäm in i refrängen och upptäck en helt ny harmoni i livet.*

Allt började 1949 när Volvo inledde produktionen av leveranschassin med front och drivlina från personbilen PV 444A. Behovet av smidiga och transportvagnar var stort och man hoppades på efterfrågan därefter. Tanken var att återförsäljaren tillsammans med externa karosstillverkare skulle tillverka påbyggnader efter kundens önskemål.

**PV:ns mekanik** placerades på en rejäl kryssförstärkt ram, bakaxeln fick lägre utväxling och hängdes upp i halvelliptiska bladfjädrar. Fronten fick en extra kromribba nedtill för att dölja att fronten var högre än PV:ns.

En rad olika karossmakare skapade skåpbilar, pickuper och även några cabrioletter med leveranschassiet som utgångspunkt. De första åren gick försäljningen lysande men 1952 hade Volvo 1 500 osålda chassin i lager och idén att bygga en egen kaross föddes.

Namnet Duett anspelade givetvis på att det var fråga om två bilar i en. En vagn som klarade både arbete och fritid. Ingenjörsbeteckningen lyder PV 445 och från 1960 när Duetten fick PV 544:s hela vindruta och instrumentpanel är det P 210 som gäller.

Skillnaderna mellan årsmodellerna är ganska små, rent generellt kan man säga att Duett blev mer och mer användbar för varje år som gick. De tidiga bilarna med tvåfärgad kaross och inredning i 1940-talsstil är kanske charmigast, men de var extremt lågt växlade och i princip omöjliga att marscha mer än 70–80 km/tim med.



*Oömt och okomplicerat, Duettens väsen speglas tydligt i inredningen.  
I denna -67:a härskar originalskicket.*





*Volvo PV445 Valbo Cab 1950*

## **VOLVO P 210 DUETT 1967**

**Nypris:** 15 750 kronor.

**Motor:** Fyrcylindrig rak med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 778 cm<sup>3</sup>. Max effekt 75 hk DIN (85 hk SAE) vid 4 700 v/min. Max vridmoment 143 Nm vid 2 300 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad, helsynkroniserad ma-nuell låda.

**Mått:** L 440/B 160/H 168 cm. Vikt 1 200 kg. Tank 35 l.

**Fjädring/hjulställ:** Ram. Skruvfjädring fram, bladfjädrar bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak stel axel. Dubbelverkande stötdämpare.

**Bromsar:** Trummor fram och bak.

**Fartresurser:** Toppfart 140 km/tim. Acc 0–100 km/tim 17 s.

**Förbrukning:** 1,2 l/mil blandad körning.

### **LIVSCYKELN**

**1949** Leveranschassi PV 445 A med motor, växellåda, front och torpedvägg från PV 444. Beställaren får fixa en lämplig påbyggnad.

**1953** PV 445 DH, Duett, levereras. PV 445 DS med täckt skåp och utan baksäte lanseras.

**1955** PV 445 PH, personherrgårdsvagn, kommer.

**1956** Den femribbade grillen (PV har fyra) ersätts med en gallergrill.

**1957** Ny grill igen, med ett gyllene V placerat i mitten.

**1958** Större och rektangulära bakljus, nya knappar och reglage.

**1960** Äntligen hel ruta, 544:ans ratt och instrumentpanel och fyrväxlad låda. Beteckningen lyder nu P210.

**1962** B18-motor med 75 hk SAE och 12-volts elsystem.

**1964** Nya fälgar med ovala kylhål och mindre navkapslar.

**1966** B18-motorn får 10 SAE-hästar till, totalt 85, tack vare ny Strombergförgasare.

**1968** är sista årsmodellen i Sverige.

**1969** Den sista Duetten lämnar bandet i Lundbyfabriken på Hisingen. 101 492 Duetter blev det, inklusive leveranschassin.



Roger Warolin