



Woods Mobilette Cyclecar

- 1. Första test av Volvo EX90**
- 2. Det här är den nya extra långa Aston Martin Vanquish**
- 3. Nya AC Cobra som coupé**
- 4. Hyundai ska få ner kostnaderna på elbilar med nytt supersäkert batteri**
- 5. Ny unik vätgasmotor slår rekord i verkningsgrad**
- 6. BMW utökar stor återkallelse för bromsfel**
- 7. Kollaps för nya bilar i Sverige**
- 8. Czinger knep Koenigseggs rekord**
- 9. Motala först ut med elbussar i både stads- och landsbygdstrafik**
- 10. Grattis Sprint**
- 11. Bristol 404**
- 12. Grattis Volvo PV 444 80 år**
- 13. Woods Mobilette Cyclecar**
- 14. Fredagsfilmen**

1. Första test av Volvo EX90 – drabbades av buggar

Av Maths Nilsson

2 september 2024 kl 14:39

Allra första recensionen av Volvos nya flaggskepp EX90 har nu publicerats. Volvo bjöd journalister från hela världen till lyxiga Newport Beach i Kalifornien. Men bilen var inte helt klar, enligt första provkörningen. – Medan vissa funktioner saknades i EX90, fungerade andra helt enkelt inte korrekt, åtminstone på vår testbil, [skriver Ars Technica](#).



[Volvo har bjudit både svenska och utländska journalister till fashionabla badorten Newport Beach i Kalifornien](#). Till skillnad från de flesta andra tidningar deklarerar amerikanska tekniksajten Ars Technica tydligt och transparent längst upp i artikeln att Volvo har betalat för deras resa. "Volvo tillhandahöll flyg från Washington till Orange County och boende så att Ars kunde köra EX90", uppger tidningen. Testet togs dock ner efter knappt ett dygn då medier skrivit på ett avtal om att ännu inte publicera det. Så troligen hade Ars Technica varit lite snabba i vändningarna, [men det kan läsas i sin helhet via Google](#).

Volvo EX90 är företagets dyraste bil någonsin med ett startpris på 997 000 kronor. Det handlar om en helt elektrisk bil som går att få med sex eller sju sittplatser. Den fyrhjulsdrivna versionen har 408 hästkrafter eller 517 hästkrafter i Performance-version. Designen påminner starkt om gamla XC90, åtminstone i profil. En Lidarsensor på taket för tankarna till en Londontaxi, enligt Ars Technica som ändå gillade de proportionerliga formerna.

Bilen är rejält tung och väger över 2800 kg, men luftfjädringen maskerar den höga vikten, enligt den första provkörningen.

– De adaptiva luftfjädrarna gjorde mycket för att dölja denna SUV:s avsevärda tjänstevikt. Och åkqualiteten var särskilt bra, särskilt vid motorvägshastigheter. Nackdelen var att karoskontroll över låghastighetshinder som gropar, vägbyggnadsplåtar och så vidare inte var så bra. Rörelser från sida till sida skulle kunna kontrolleras bättre för att stoppa sätesstöden från att utföra slag på dina njurar, [skriver Ars Technica](#).



Trots vikten har Performance-modellen av Volvo EX90 en acceleration upp till 100 km/h på 4,9 sekunder.

– Den första biten av gaspådraget ger mycket vridmoment till hjulen, och om du har passagerare med på resan kommer deras bakhuvud att lära känna nackstöden ganska intimt. Det märks dock att bilen inte är helt färdig. **Den kommer utan 10 funktioner till de första köparna efter stora problem med IT-utvecklingen**, och det är inte den färdiga bilen som testades i Kalifornien.

– Som det tyvärr blivit alltför vanligt vid första körningar är de EX90 vi testade inte riktigt slutprodukten. Det är ett mycket avancerat fordon, med de senaste och mest kraftfulla bildatorerna från Nvidia och Qualcomm som styr allt från fordonssäkerhet till infotainment, uppger Ars Technica.

Bland annat har Volvo stängt av Apple Car Play, lidar och flera förarassistanssystem. Bilen klarar inte heller dubbelriktad laddning i dagsläget. Men tyvärr hade Ars Technica dessutom fått ett måndagsexemplar av EX90 där bilens datorer strulade, trots inaktiverade funktioner.

– Medan vissa funktioner saknades i EX90, fungerade andra helt enkelt inte korrekt, åtminstone inte på vår testbil. Volvo har gått över till en telefonnyckel för EX90, som använder ultrabredband (som Apples AirTags) för att upptäcka närheten till sin ägare (det finns också ett NFC-kort som backup). Tyvärr hade vår EX90 problem med att upptäcka närvaron av telefonen och vägrade vid ett tillfälle att starta, vilket krävde att en tekniker bröt ut en bärbar dator för att ge den instruktioner, skriver Ars Technica.



De rapporterar också om "gremlins" i elektroniken när det gäller körassistenten, de kapacitiva sensorerna på ratten och vid ett tillfälle tror de att luftfjädringen fick bilen att doppa nosen vid ett trafikljus. Men kanske handlade det om ett måndagsexemplar, då andra journalister verkade ha fått testbilar som fungerade bättre.

– Förmodligen kommer dessa buggar att vara borta när kundleveranserna börjar någon gång under fjärde kvartalet i år.

Ska man tro Ars Technica blir **Polestar 3** den kanske värsta konkurrenten till Volvo EX90. Båda bilarna bygger på samma tekniska plattform som kallas SPA2. Den tredje sätesraden är dock väldigt trång. Den som inte behöver sju platser bör överväga Polestar 3, som är mycket roligare att köra och åtskilligt billigare, enligt den som provkörde.

LÄS MER:

- [Så bjuder Volvo svenska biltestare på dyr USA-resa](#)
- [Läsare rasar mot lyxiga bjudresor: "Man häpnar"](#)
- [Volvo Cars samarbetar med Tesla – byter alla kontakter i USA](#)
- [Snål detalj ger kritik till Volvos nya miljonbil](#)
- [Volvo EX90 försenas – har drabbats av mjukvaruproblem](#)
- [Efter förseningen: Första Volvo EX90 tillverkad](#)



Maths Nilsson



2. Det här är den nya extra långa Aston Martin Vanquish

Av Ollie Kew

Publicerad 2 september 2024

Den mest kraftfulla produktions-AM någonsin.



Ett av de största namnen i bilvärlden har återvänt, knuten till den mest kraftfulla serietillverkade Aston Martin som någonsin tillverkats. Tja, inte bokstavligen. Det står faktiskt inte ordet "Vanquish" någonstans på karossen på Astons nya flaggskepp med dubbelturbo V12. De satsar på stylumen och lämnar dig inte i några tvivel.

Om man talar metriska så utvecklar nya Aston Vanquish 835 hästkrafter och 1000 Nm. Och om du är mer intresserad av kejsrerliga enheter är de inte mindre imponerande: 824 hk och 737 lb ft bara genom bakhjulen gör att Vanquish går från 0-62 mph på 3,2 sekunder (0-100 km/h på 3,3) och den är inställd på en topphastighet på 214 mph. Ännu ett rekord för en produktion Aston. För att gå snabbare behöver du en begränsad upplaga som **Victor**, en **Valkyrie** eller ett pilotcertifikat.

Aston har haft för avsikt att göra sina tre bilar med frontmotor - **Vantage**, **DB12** och denna toppbil på 300 000 pund - till de mest kraftfulla maskinerna i sin klass. För att få skrytträttheter jämfört med **Ferrari 12 Cilindri** med 820 hk har 5,2-liters V12:an ett starkare block, topplock, vevaxel och ventilstyrning. Turboaggregaten snurrar friare och Aston säger att man har uppfunnit något som kallas "Boost Reserve" för att ge den snabba svar.



Kort sagt, turbon överladdar för det mesta och det extra laddtrycket "lagras" tills föraren plattar ut gasen. Det låter ganska knepigt, och även om den naturligt aspirerade Ferrarin kommer att varva högre, har Aston fler omkörningar. Borde vara ett intressant dragrace ...

Samtidigt insisterade Aston Martins designavdelning på att hjulbasen var utsträckt i namn av klassiska GT-proportioner med lång motorhuv. Därför har de lagt till 80 mm mellan framaxeln och A-stolpen. Det finns oljetankers på de sju haven där fören ligger närmare bryggan.

Tydligt spänd av den gnagande sanningen att de två senaste DBS:erna har sett för mycket ut som de DB-bilar de baserades på, delar den nya Vanquish inte någon kaross med en DB12.

Motorhuvorna är längre och rymmer snedstreck inspirerade av flankerna på Aston Martins F1-bil. Den främre grillen är 13 procent större än DBS Superleggeras, eftersom motorn behöver mer kylning än en labrador i en värmebölja. Längs sidan blöder den nya sidoventilen med "pil och båge" in i den helt skraddarsydd dörren. Och runt ryggen finns det en skuren svans med en platta av kol som kallas "skölden". Bakljus med flera stavar är **Valour-inspirerade**, och det finns nu en ankstjärtspoiler och diffusor som gör samma arbete som den gamla DBS:ens ventilerade bagagelucka för att hålla den glänsande sidan uppåt i 200mph+. Endast Vantage-strålkastarna verkar ha lånats från en annan Aston.

Hjulen är angelägna om att minska den ofjädrade vikten och undviker den "spindelvävsdesign" som vi har sett på de senaste Astons för en smidd fälg. Keramiska bromsar är standard och sparar 27 kg jämfört med stålproppar. Och du får skraddarsydda däck med en liten "AML"-kod på sidoväggen som har utvecklats för att fungera med den långa hjulbasen, den elektroniska differentialen... och 824 hk. Lycka till dem.

Invändigt är den en strikt tvåsitsig bil, med ett stort fjäderbensstag i kolfiber som bor i vad som skulle vara meningslöst trånga baksäten. Aston säger att tack vare detta, fjäderben under motorhuvorna och stag på underredet är Vanquish 75 procent styvare i kroppen än **DBS 770 Ultimate** - en bra plattform för Bilsteins adaptiva dämpare att gå till jobbet.



På tal om hantering är den påstådda torrvikten med alla de lättaste alternativen 1 774 kg – alltså cirka 1,9 ton redo att rulla. Mer än sin italienska rival, men mindre än en Bentley. Ingenjörerna säger att hela bilen har ställts in för att ge sitt bästa i standardläget "GT", men att det finns sportigare inställningar om föraren vill ha en styvare inställning.

Allt detta justeras via pekskärmen inuti. Den och förarens instrumentdisplay är bekanta från andra nyare (kraftigt förbättrade) Aston-kupéer, men för Vanquish finns det en nedlagd mittkonsol som är rik på taktila ställverk och detaljer som exponerade skruvhuvuden för att ge en mer "skräddarsydd" känsla.

Den har också ett stort glastak som standard utan persienner – en nyans håller ute 94 procent av solens strålar, säger Aston. Kul fakta: taket var tänkt att vara "dimbart" men ingen glasleverantör i världen kunde leverera en tonad version som uppfyllde designteamets krav på krökning. Och att räta ut det skulle ha rubbat utseendet. Om du föredrar den lättaste möjliga specifikationen kan du få taket i kolfiber.

Med manuell växling nu reserverad för miljontals upplagor som Valiant och Valour, behåller Vanquish den ärevördiga åttavväxlade automatlådan, med en ny mjukvarukarta för snabbare växlingar. Vi blir också lovade en ny styrkarta och en omtrimmad ESP.

Och det kommer också att vara relativt sällsynt: Aston säger att produktionen inte kommer att begränsas till mer än 1 000 exemplar per år, för att hålla V12 exklusiv. Den kommer att anlända till kunderna senare i år, i en mycket omstridd ultra-GT-klass, tillsammans med Ferrari 12 Cilindri och den nya laddhybriden **Bentley Continental GT**.

Aston är den mäktigaste – men är den den vackraste?



Ollie Kew

BILSPORT

3. Nya AC Cobra som coupé

Publicerad 2024-09-02 kl 07:36

Text Emanuel Gylling

AC Cars är som bekant igång igen, och det senaste de släpper ifrån sig är bilder på helt nya AC Cobra GT Coupé.



Bilen bygger på samma plattform som AC Cobra GT Roadster, och kommer att tillverkas med två motoralternativ: V8 med eller utan kompressor på 730 respektive 456 hk. Utöver detta kommer en banfokuserad värsting i Clubsport Edition på 810 hk.



Ollie Kew





4. Hyundai ska få ner kostnaderna på elbilar med nytt supersäkert batteri

Posted by Kristofer Rask

augusti 31, 2024

Hyundai har i samband med en dag för investerare släppt en hel del detaljer om planerna framåt.



Den sydkoreanska biltillverkaren är övertygad om att de helelektriska elbilarna kommer att ta över marknaden till 2030. Planen är att lansera 21 elbilar fram till dess.

Hyundai ska erbjuda ett komplett sortiment av elbilar, från prisvärda elbilar till lyxiga och högpresterande modeller. För att nå dit måste Hyundai få ner kostnaderna på elbilar och det kommer man göra genom att erbjuda billigare batterier.

Hyundai har ett dedikerat team som arbetar med att förbättra batteriprestanda för att säkerställa att elbilar kan bli prisvärda, säkra och lätta att underhålla, förklarade man under investerardagen.

Forskningen inkluderar allt från att påskynda utvecklingen av solid-statebatterier för ett bli en ledare på det som spås bli nästa generations batteriteknologi. Men forskningen inkluderar också användandet av fler batterityper.

Utöver dagens prestanda-NCM-batterier och lågprisbatterier av typen LFP håller Hyundai också på att utveckla ett nytt, och mer prisvärt batteri av NCM-typ. Detta ska förbättras till den grad att det ska vara möjligt att användas som ett prisvärt isteg likt dagens LFP-batterier. Målet är att förädla tekniken för att öka batteriprestandan och energitätheten med minst 20 procent till 2030.

För att ytterligare pressa priserna på elbilar kommer Hyundai också börja bygga elbilar baserade på en cell-to-vehicle-struktur. Det innebär att batteriet blir en integrerad del av fordonskroppen. Det kommer att göra bilen både lättare och billigare, och den viktbesparingen ger i sin tur bättre effektivitet och mer prestanda.

Hyundai har också som mål att säkerställa att batterierna i elbilar blir ännu säkrare och göra det omöjligt för batterierna att börja brinna okontrollerbart genom att förhindra värmeöverföring mellan battericellerna. Detta är teknik som Hyundai redan utvecklat och planerar att sätta i produktion med start 2026 tillsammans med en kylteknik som kan kväva lågor inuti batteriet.



Kristofer Rask



BYD visar eldriven halvkombi – Seal 06 GT är framtagen för Europa
augusti 30, 2024

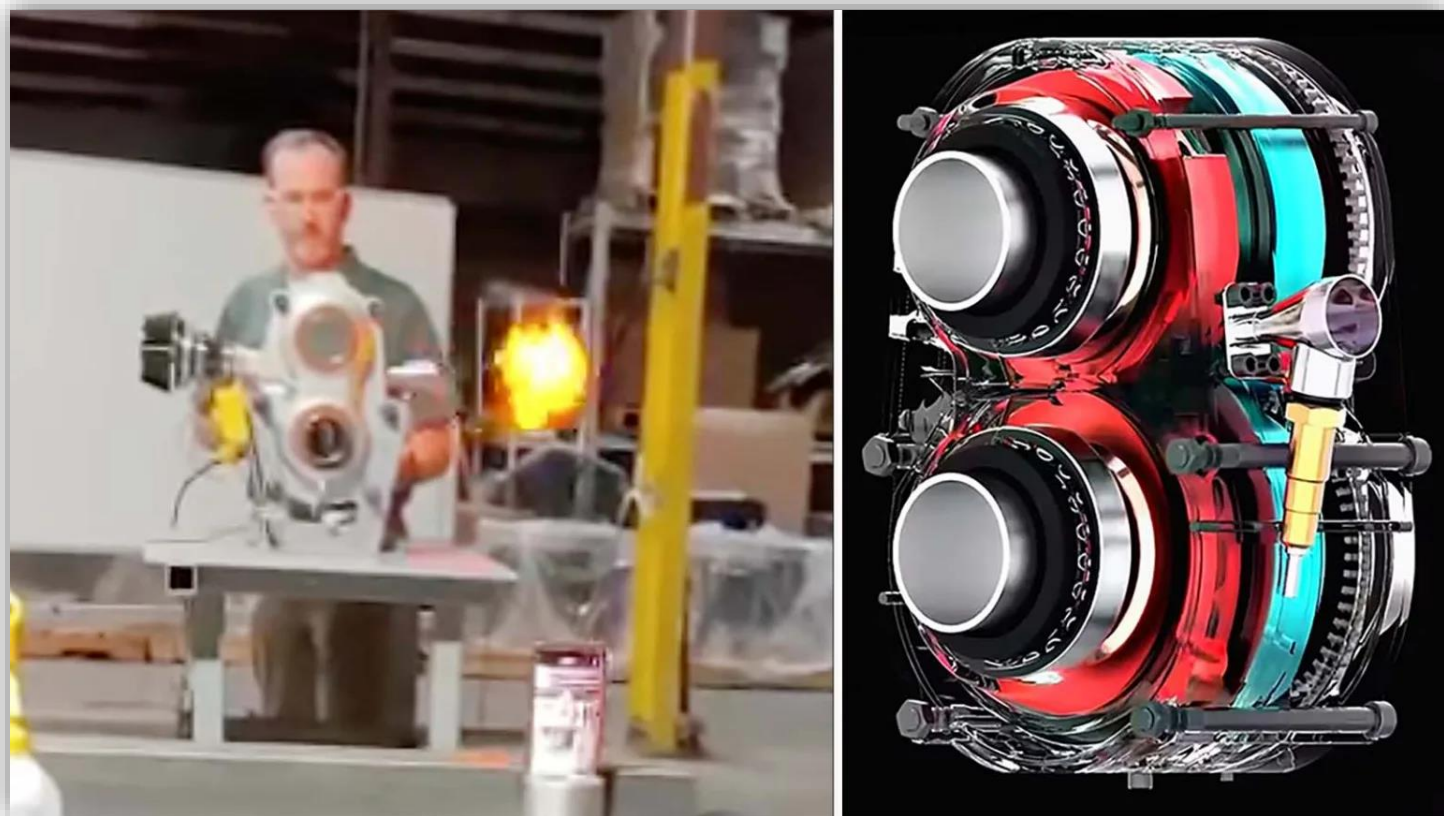


Den inte så italienska elbilen Alfa Romeo Junior vinner designpris
augusti 30, 2024

5. Ny unik vätgasmotor slår rekord i verkningsgrad

Av William Karlsson 31 augusti 2024 kl 16:33

Amerikanska ingenjörer har tagit fram en ny vätgasmotor som slår nytt rekord i verkningsgrad. H2 Starfire-motorn som den kallas har lyckats uppnå en effektivitet på 60 procent. Förbränningen sker utan kolvar i den unika motorn som ser ut som en åtta.



I dag har de allra mest avancerade förbränningsmotorerna en maximal verkningsgrad på 40 till 41 procent och en del dieselmotorer lyckats uppnå 50 procent. Detta innebär att ungefär hälften av all energi försvinner. Men några ingenjörer i USA från företaget **Astron Aerospace** har nu lyckats ta fram en ny typ av vätgasmotor som ska ha en verkningsgrad på 60 procent.

Motorn kallas för H2 Starfire och är en utvecklad version av Omega 1-motorn som samma ingenjörer var med och tog fram. Den nyare varianten ska ha reducerat antalet komponenter från 114 till 82. Men det som främst gjort det möjligt för amerikanerna att uppnå en sådan hög effektivitet har att göra med motorns form som går att likna vid en åtta och som fungerar utan kolvar. I filmen nedan får du en bra uppfattning om hur den förbränningen av vätgasen går till.

Totalt sett väger vätgasmotorn 16 kg och ska kunna producera 160 hästkrafter. På tomgång går den i 1 000 rpm och vid en maximal effekt kan den uppnå 25 000 rpm. Enligt de amerikanska ingenjörerna ska deras H2 Starfire-motor kunna fungera både för bilar, flyg och fartyg i framtiden. Dessutom ska den kunna monteras i block med flera enheter och på det sätt kunna uppnå ännu högre hästkrafter.

MOTORNYTT

Enligt ingenjörerna finns det inget friktionsmotstånd inuti motorn, vilket tar bort behovet av smörjning och kylning. Det är bara lagren och kugghjulen som kommer behöva olja för smörjning. Innan företaget kan massproducera sin vätgasmotor måste den testas att monteras på olika fordon i olika förhållanden. Men enligt ingenjörerna själva har de redan nu löst flera tillförlitlighetsproblem så att deras bygge ska vara förberett för att bli mer hållbart över tid. Ljudet från motorn påminner om motorcykelmotor.



FILM: <https://youtu.be/0yNzfFnRarU>



FILM: <https://www.youtube.com/shorts/8LJa8IM2aCo?feature=share>

LÄS MER:

- [Milstolpe: Ny diesel slår rekord i verkningsgrad](#)
- [Svenska solceller slår rekord: Tunnast i världen](#)
- [Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift](#)
- [Tog fram tvåtakts V4-motor som går på vätgas](#)
- [Tyska forskare har uppfunnit kvantmekanisk motor](#)
- [Ny elmotor utan magneter kan revolutionera elbilar](#)



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

6. 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.



Erik Söderholm

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

7. Kollaps för nya bilar i Sverige – elbilar rasar mest

Av Maths Nilsson

2 september 2024 kl 10:31

Trots sänkt ränta – svenska nybilsregistreringen kollapsade i augusti. Marknaden föll ihop med 20 procent. Elbilarna föll ännu mer: Minus 31 procent. Storsäljaren **VW ID.4** tappade 73 procent.



Nybilsmarknaden visar ett oroväckande ras i augusti och nu är det tufft för många i den svenska bilbranschen. Bara 19 036 nya bilar registrerades, ett ras med 20 procent. Elbilarna hade det ännu motigare och var tredje ny elbil försvann jämfört med förra året.

Trots sänkt ränta och priskrig på elbilar har rusningen till bilhallarna uteblivit. Och nu är bidrag från regeringen avgörande om man ska tro branschorganisationen Mobility Sweden.

– Nedgången för samtliga fordonsslag har negativ påverkan på flottans förnyelse och gör det svårare att nå klimatmålen. Regeringens budget blir avgörande för att vända trenden, säger Sofia Linder, chefsekonom hos Mobility Sweden.

Den överlägset mest nyregistrerade nybilen blev Tesla Model Y, som var dubbelt så populär som tvåan **Volvo XC60**. Båda modellerna tappade dock mot förra året. En av få vinnare är nya trean Volvo V60 som ökade med 29 procent. Tidigare bästsäljaren Volkswagen ID.4 tappade 73 procent i augusti.

LÄS MER:



Ras för nya laddhybrider i Sverige – elbilsökningen...



Minskad andel nya elbilar i Sverige: "Oroande"



Rekordhög andel nya elbilar i Sverige – trots iskall marknad



Kris för bilhandeln – nattsvart prognos för 2024



Tesla större i Sverige än flera märken tillsammans



Ras för nya elbilar i Sverige – bensin ökar igen

Feber

8. Czinger knep Koenigseggs rekord

Av Bobby Green 2024-09-02 kl 16:00

Med elva hundradelar.



FILM: <https://youtu.be/4oayVpH-1Dw>

För några veckor sedan satte Koenigsegg nytt rekord på racerbanan Laguna Seca med modellen Jesko. Tiden 1:24.86 reggades och allt var kalas. Fast nu är det istället amerikanska Czinger som firar eftersom det snott åt sig rekordet med tiden 1:24.75. Ynka elva hundradelar snabbare alltså, men snabbast vinner.

Bilen som kördes var en 21C och bakom ratten satt Joel Miller. Under skalet finns en V8:a på 2,88 liter som varvar 11.000 och som är parad med tre små elmotorer. Effekten ligger på 1267 hästar och bilen väger in på 1250 kilo.

prnewswire.com



Bobby Green



**Koenigsegg Jesko sätter nytt rekord på Laguna Seca
Attackerade den klassiska racerbanan**



**Czinger 21C ny rekordhållare på Circuit of the Americas
Sex sekunder snabbare än en McLaren**



**Czinger hävdar att 21C är snabbare än Koenigsegg Regera
Från 0-400-0**



**Top Gear provkör Czinger 21C
Galet snabb**



**Czinger 21C - ny hyperbil med hybrid-teknik
Från Kalifornien**



9. Motala först ut med elbussar i både stads- och landsbygdstrafik

Posted by Kristofer Rask september 2, 2024

Östgötatrafiken berättar nu att man tar ett steg för en hållbarare och tystare kollektivtrafik i Östergötland.



En ny elbuss i landsbygdstrafiken i Skänninge.

Nu är all stads- och landsbygdstrafiken i och runt Motala helt eldriven. Något som bidrar till en bättre miljö i regionen på flera plan.

– I och med de nya bussarna och den nya depån i Motala blir den allmänna kollektivtrafiken i sex av Östergötlands 13 kommuner nu helt eldriven. Det är ett stort och viktigt steg för att nå vår målsättning att halvera kollektivtrafikens klimatpåverkan i Östergötland till år 2030, säger Jimmy Johansson, trafikchef på Östgötatrafiken.

Östgötatrafiken lyfter fram de nya elbusarna som är mer energieffektiva än bussar med förbränningsmotorer och bidrar till att de lokala utsläppen minskar. Dessutom är det tystare vilket ger en lugnare och mer trivsamt stadsmiljö.

Totalt handlar det om 40 nya bussar som trafikerar Motala samt Mjölby, Ödeshög, Boxholm, Vadstena och Ydre kommun.



Kristofer Rask

10. Grattis Sprint!

Publicerad 13 september

Jo vi vet att det är Sture som har namnsdag i dag men enligt Klassikerkalender ska även Sprint firas, så det gör vi. Men för all del, grattis även Sture!



Sprint, eller varför inte spurt, är ett ofta förekommande uttryck inom idrottsvärlden. Alla vet att en sprinter är det snabbaste som finns så varför inte använda epitetet inom bilvärlden då!? Därför har Opel gjort det, Alfa Romeo och flera andra.



Pontiac var bland de första att använda Sprint som beteckning för en bilmodell tänkt att sticka ut. John Z Delorean såg till att Pontiac utvecklade amerikans första serietillverkade raka sexa med överliggande kamaxel. Med denna aluminiummotor var Pontiac även först att använda en kamdrivning med gummirem. Motorn var på 230 kubiktum och 165 hk och placerades i Pontiac Tempest Le Mans Sprint OHC 6. Under 1966-68 såldes modellen men nådde inte den framgång som förväntats. En motor av europeiskt snitt var inte något som lockade medelamerikanen. Pontiac provade även på att stoppa ner samma motor i nya Firebird mellan 1967-68 och kallade även den versionen Sprint.



Om Opel ärvde namnet Sprint från koncernsyskonet Pontiac är väl ingen som minns längre men 1968 togs det upp till Opel Rekord C. Med 1,9 liters motorn försedd med dubbla Weberförgasare och trimmad till 106 DIN-hästar på kupémodellen, föll det sig naturligt att kalla den Sprint. När samma motor pressades ner i Kadett B fick även den heta Sprint. Rekord Sprint fanns mellan 1968-71 och Kadett Rallye Sprint mellan 1970-73 och den sistnämnda var verkligt framgångsrik i de svenska rallyskogarna. Den gula bilen längst fram är så nära en bild på en Kadett Rallye Sprint vi kan komma denna gång.



Triumph anammade också Sprint att kröna sin snabbaste version av familjebilen Dolomite. 2-litersmotorn med 16 ventiler lämnade 129 hk mot 92 hk i originalversionen. Tuffare fälgar och några stripes visade att det var en Sprint.



Alfa Romeo Giulietta Sprint 1961.

Alfa Romeo har använt tillnamnet Sprint på flera modeller, från 1950-talet och framåt. Giulietta Sprint och Giulia Sprint var vackra coupéer och i september 1976 visades ytterligare en sportbil av det mindre slaget med namnet Sprint, Alfasud Sprint. Precis som sedanversion som lanserats 1971 hade den boxermotor, framhjulsdraft och fenomenalt roliga köregenskaper. Den ärtiga karossen var signerad Giugietto Giugiaro och all mekanik var hämtad från vanliga Alfasud. Senare kom modellen att heta bara Sprint och den fick leva ända till slutet på 1980-talet.



Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint Speciale 101 (1962–1965).

11. Bilar som tiden glömde: Bristol 404

Av Richard Dredge 26 juni 2023

Välj ett nummer – vilket nummer som helst – mellan 400 och 412, och Bristol byggde en bil med det numret. Utanför Bristols kretsar är de flesta av dem nu bortglömda, och att räkna ut vad som är vad är nästan omöjligt för många entusiaster, men de flesta av de tidigare modellerna tillverkades i hundratals. Det finns dock en som går emot den trenden, och det är 404.



Bristol Cars växte fram ur Bristol Aeroplane Company, som grundades 1910 av Sir George White, som Bristol and Colonial Aeroplane Company. Under första världskriget blomstrade företaget och tillverkade flygplan för militära tillämpningar, men när fientligheterna upphörde var White tvungen att hitta kontrakt för att hålla sin arbetsstyrka sysselsatt, så han startade företag för att tillverka karosser för bilar och bussar. Saker och ting tickade på fram till början av andra världskriget, och White visste att den här gången när freden återvände ville han tillverka sina egna bilar, och det enklaste sättet att göra det var att ta över ett befintligt företag.

I maj 1945, när krigsslutet tillkännagavs, började White förhandla om att ta över Frazer Nash, och en ny fabrik byggdes i Filton, Bristol. Den första bilen från Bristol presenterades på Genèvealongen våren 1947, men vid det laget hade White blivit osams med familjen Aldington som ägde Frazer Nash, och det slutade med att Bristol fick nöja sig med sin vindbedrägliga 400 coupé som hade en BMW-härledd 2,0-liters sexcylindrig motor. Bristol visste att om man utvecklade en helt ny bil från grunden skulle den gå i konkurs och lånade därför olika delar från BMW 326 (chassi), 327 (kaross) och 328 (motor).

Med en prislapp på 2373 pund var 400 alldeles för dyr för de flesta, men den använde flygplansteknik i sin konstruktion och det var en sportig lyxbil, så den var alltid tänkt att vara exklusiv. Strax efter att 400 presenterades höjde regeringen inköps skatten på bilar över 1000 pund från 33 % till 66 %, vilket gjorde den mycket dyrare - och därmed exklusiv - än till och med Bristol hade föreställt sig.



401 från 1948 var en mycket rymligare coupé som skulle komma att bli Bristols mest sålda modell, medan cabrioletversionen, 402, är bland de mest sällsynta med bara 23 tillverkade exemplar. 403:an var en uppdaterad 401:a som började säljas 1953, samma år som 404:an också dök upp. Introduktionen av 404 var en överraskning för många, eftersom det var en sportcoupé med kort hjulbas snarare än en fullstor GT, vilket är vad Bristol hade producerat fram till denna punkt.

Borta var den traditionella njuren i BMW-stil, ersatt av ett öppet luftintag, och det fanns rudimentära fenor baktill; Prototypen hade haft en central fena av aerodynamiska skäl, men Bristol visste att kunderna skulle rasa mot idén om en bil som såg ännu mer ut som ett flygplan. 404 introducerade också idén om uppfällbara paneler i framskärmarna, bakom vilka batteriet och reservhjulet kunde inrymmas – en idé som Bristol behöll i årtionden.

Innan 404:an kom var Bristols tänkta att vara rymliga och praktiska, med ett stort bagageutrymme och gott om kabinutrymme. Men 404 vände upp och ner på detta, utan något bagageutrymme alls och bara ett par små nedfällbara baksäten för bagage. Det var dock aldrig meningen att det praktiska skulle stå i förgrunden; Bristol skar av 18 tum från 404:ans hjulbas för att göra den mycket kvickare och snabbare, tack vare en tjänstevikt på bara 2290 lb (1040 kg), vilket var en rejäl 498 lb (226 kg) mindre än den samtida 403. 404:ans chassi användes för övrigt även i [Arnolt-Bristol](#), som kom bara några veckor senare.

Precis som sina föregångare använde 404 en 2,0-liters rak sexa från BMW, men för första gången fanns det ett avgasgrenrör med stor borring för lättare andning, plus ett höjt kompressionsförhållande för att öka kraften något. Utrustad med en trio Solex-förgasare var motorn klassad till 105 hk i standardutförande, eller för den som ville ha lite extra pepp fanns en kryddigare kamaxel tillgänglig för att lyfta kraften till 125 hk.



Med kuggstångsstyrning var 404:an fantastisk att köra på öde vägar, och den roliga kvoten ökade ytterligare genom införandet av en mycket smidigare växling jämfört med tidigare Bristols; En fyrväxlad manuell växellåda fanns på alla 404:or. Med 12-tums trumbromsar fram och 11-tum bak (även om skivor snart blev ett alternativ och dessa monterades på de flesta 404:or) fanns det gott om bromskraft också.

Bristen på praktiska egenskaper avskräckte utan tvekan vissa potentiella köpare, men det största hindret för försäljningen var det höga priset. Med 3330 pund (1955) kostade Bristol dubbelt så mycket som en Jaguar XK140 coupé med fast huvud eller AC 2-liters sedan, den kostade 2100 pund mer än en 2,5-liters Riley Pathfinder, och det var samma pris som en Lagonda 3-liters sportsedan. Avgörande var att den också kostade 600 pund mer än den större och mer praktiska 403-sedanen. I teorin var det ett klassiskt fall av "less is more", men 404:an accelererade och betedde sig som ingen Bristol någonsin gjort upp till den punkten, och med sin topphastighet på 105 mph var den också snabb. Men 404:an var utom räckhåll för de flesta, och Bristol lade ner den 1955 efter att bara 51 hade tillverkats.



Klassiker**12. Grattis Volvo PV 444 - 80 år!**

Publicerad 2024-09-01 kl 14:30 Text Fredrik Nyblad

I september 1944 presenterades Volvo PV 444 i Stockholm. Det dröjde dock till 1947 innan tillverkningen kom igång. Vi kör ett av de först tillverkade exemplaren!



FILM: <https://youtu.be/GtjcSaeTE20>

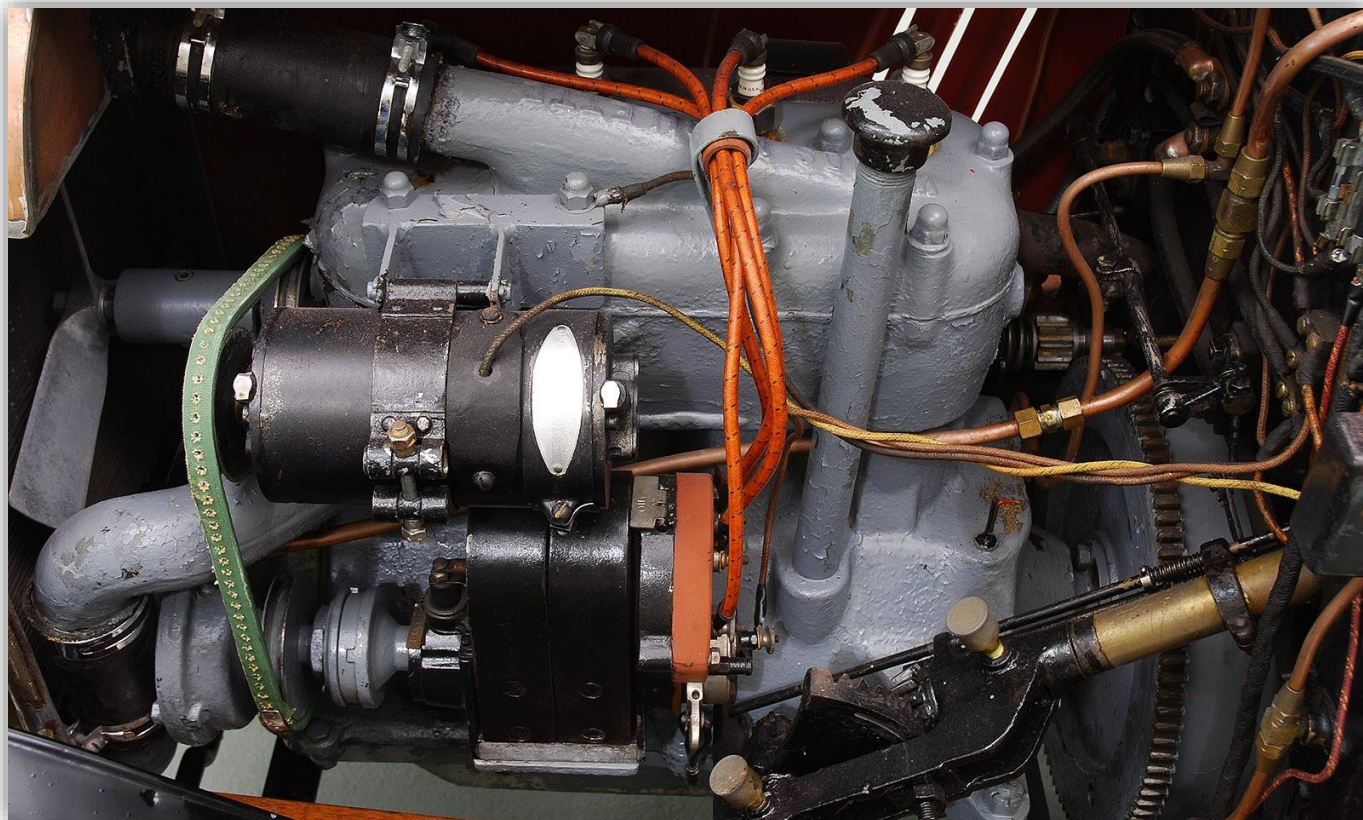


13. Woods Mobilette Cyclecar 1915

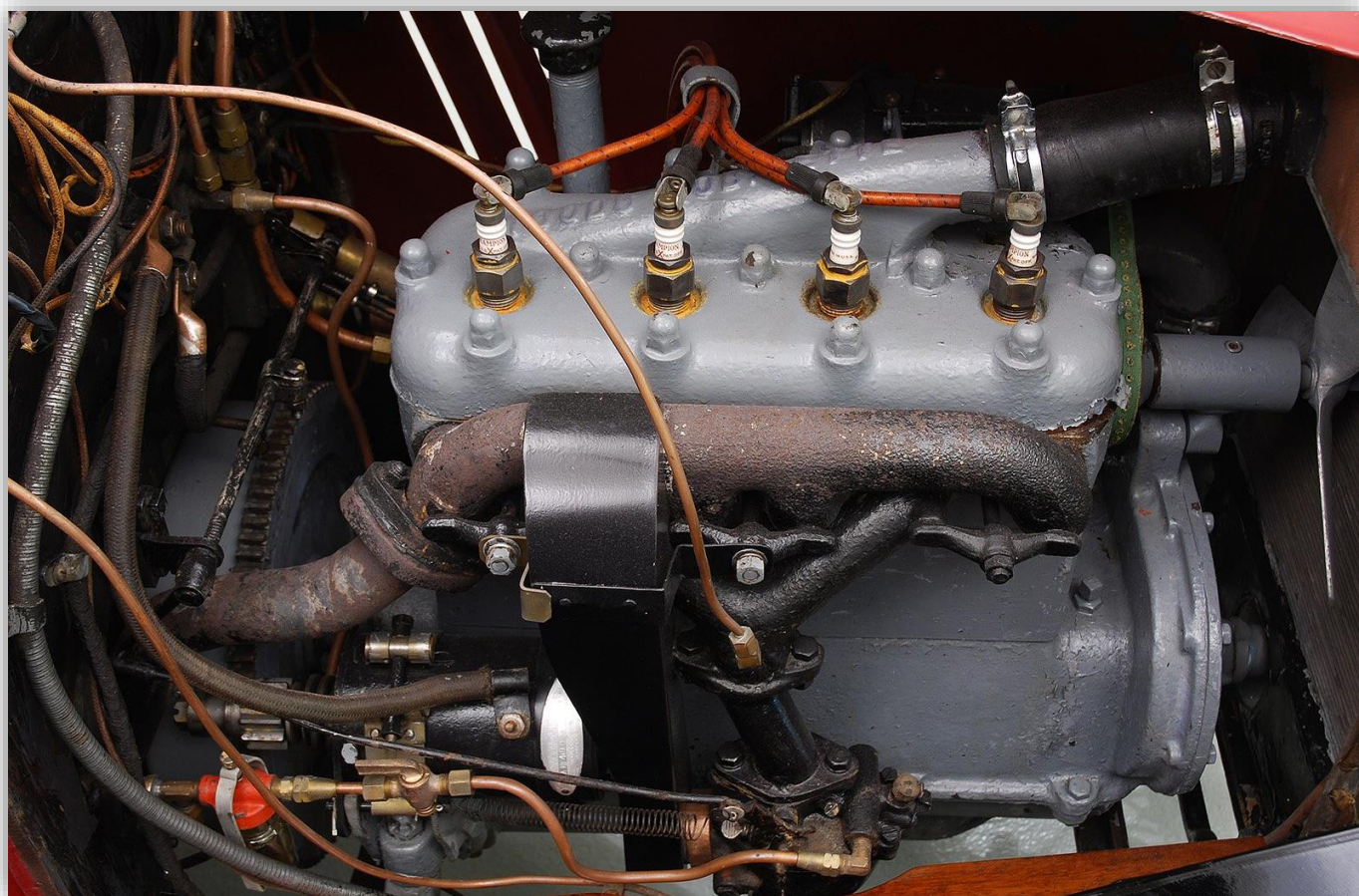


Under de första åren av 1900-talet var bilar övervägande stora, lyxiga fordon byggda och utrustade för rika, äventyrliga tidiga användare. Några få fantasifulla själar föreställde sig dock bilen som en mobilitet för massorna. Den mest kände är Henry Ford, men han utmanades under några år av uppfinnare som Francis A. Woods som uppskattade mobilitet i en mer urban miljö där vägarna var bättre och storleken var underordnad effektiviteten.





Woods Mobilette var en av de mer fantasifulla skapelserna. Driven av en liten 4-cylindrig radmotor på 12 ALAM hästkrafter med avancerade funktioner som en 2-växlad transaxel, byggdes Woods Mobilette i serie från 1913 till 1916. Förutom den avancerade drivlinan hade Woods Mobilette en smal spårvidd, blygsam markfrigång och en kompakt tvåsitsig kaross, perfekt för ett par i överbelastade stadsmiljöer.





Woods hävdade en gång i tiden att 1 000 fordon tillverkades per månad, men överlevnadssiffrorna kan inte styrka påståendet. Charmig, liten och tilltalande, Woods Mobilette är en ögonblicksbild av en annan väg som amerikanska bilar kanske skulle ha tagit.

Denna Woods Mobilette från 1913, bil #1010, är det äldsta exemplet på en förmodligen oöverträffad samling från alla tre åren av Woods Mobilette-produktion. Den kommer från en samling i North Carolina där den ägdes i många år och har den förskjutna tvåsitsiga roadsterkarosskonfigurationen. Presenterad i grönt med en guldfärgad karosslinje och gröna trådhjul, Firestone halkfria däck och en enda kåpa monterad mässingsacetylen lampa med kåpa, är den klädd i grått med en brun tygtopp och är den tidigaste av de tre exemplen som erbjuds som en samling, i princip hela historien om Woods Mobilette i ett svep. Det är en restaurering som vunnit AACA National First Prix. Tolv ALAM-hästkrafter kanske inte verkar så mycket, men i ett fordon på 950 pund (med passagerare) kommer dess prestanda att generera 20 hk Fords.

Cykelbilar drevs av motorer med **en encylindrig** eller **V-twin-konfiguration** (eller ibland en **fycylindrig** motor), som ofta var luftkylda. Ibland användes **motorcykelmotorer**, och då användes även motorcykelns växellåda.

Alla cykelbilar var tvungna att ha kopplingar och variabla växlar. Detta krav kan uppfyllas även genom de enklaste anordningarna, t.ex. möjligheten att skjuta remmen på remskivan för att fungera som en koppling, och att variera remskivans diameter för att ändra utväxlingen. Metoder som **remdrift** eller **kedjedrift** användes för att överföra kraft till drivhjulet /drivhjulen ofta till endast ett hjul, så att ingen **differential** behövdes.

Karosserna var lätta och erbjöd ibland minimalt väderskydd eller komfortfunktioner.

Ökningen av cykelbilar var en direkt följd av sänkt beskattning av både registrering och årslicenser för lätta bilar med små motorer. Den 14 december 1912, vid ett möte med Federation Internationale des Clubs Moto Cycliste, beslutades det formellt att det skulle finnas en internationell klassificering av cykelbilar som skulle accepteras av Storbritannien, Kanada, USA, Frankrike, Nederländerna, Belgien, Italien, Österrike och Tyskland. Som ett resultat av detta möte definierades följande klasser av cykelbilar:

Klass	Max. vikt	Max. slagvolym	Min. däcksektion
Stor	350 kg (772 lb)	1100 cc (67 kubiktum)	60 mm (2,4 tum)
Liten	150 kg (331 lb)	750 cc (46 cu in)	55 mm (2,2 tum)



14. Fredagsfilmen: Starta och köra en T-Ford

Av Jim Lundberg

12 juli 2024

Det är mycket att hålla reda på när man ska köra en T-Ford från 1915!



Det är mycket att hålla reda på när man ska köra en T-Ford från 1915!

FILM: <https://youtu.be/UwAhcBt0ycA>



Roger Warolin