



EMW 327 Sport Cabriolet 1953

- 1. Stäng ute världen i nya Volvo EX90**
- 2. Maxus eldrivna pickup får dra 3,5 ton**
- 3. Renault Master H2-Tech med vätgasdrift**
- 4. Eldriven lastbil utses till Årets lastbil 2025**
- 5. EMW 327-2 Sport Cabriolet**
- 6. Hudson Commodore**
- 7. Volvo, en ny personbil av svenskt fabrikat**
- 8. Därför heter första Volvon Jakob.**
- 9. Volvo från 1928 på auktion**
- 10. Fredagsfilmen**



1. Första åkturen: Stäng ute världen i nya Volvo EX90

Av redaktören bytbil.com 2024-09-13 Text Morten Bek

Det är helt tyst i den stora Volvo EX90, och den imponerar under den första provkörningen i Kalifornien med hög komfortnivå och en snygg interiör.



Den 5 juni rullade den första **Volvo EX90** av bandet i Charleston i den amerikanska delstaten South Carolina. Volvo hade gärna sett att det datumet låg tidigare på året, men produktionsstarten sköts upp för att få ordning på lösa trådar. Programvarurelaterade trådar (bland annat). Volvo hade allvarliga barnsjukdomar med lilla **EX30**, när den kom ut på marknaden, så det är bättre att vara på den säkra sidan. Jag upptäcker ändå ett par småsaker som indikerar pågående arbete i en av de **EX90** som Volvo har tagit med till södra Kalifornien för att jag och andra motorjournalister ska få ett första intryck bakom ratten.

Det kommer till en början inget ljud från det stora Bowers & Wilkins-systemet med 25 högtalare, och även om instrumentpanelen visar att jag snällt blinkar när jag ska svänga, är det helt tyst. Den stora 14,5-tums-peksskärmen, snyggt integrerad och skarp, reagerar inte på alla tryck. Efter en snabb sväng in på en parkeringsplats vid Starbucks, där bilen står låst ett ögonblick, gör ljudet comeback. De tröga reaktionerna försvinner dock inte, men de märks inte alls av i ett annat exemplar av **EX90** som jag också hinner testa under vistelsen. För att vara rättvis måste jag säga att dessa bilar är tidiga exemplar, och eftersom vi lever i en tid av trådlösa uppdateringar, kommer **EX90** naturligtvis att finjusteras innan de första exemplaren når kunderna.



En amerikan i Europa

EX90 tar inte upp mycket plats på de fyra- och femfiliga motorvägarna i Kalifornien. En 504 centimeter Volvo är inte en särskilt stor SUV i USA, och Jeep Grand Wagoneer och **Cadillac Escalade ESV** får en att tänka att det måste finnas en större Volvo än **EX90**. Längden gör att **EX90** är en av få elbilar i sin klass som kan utrustas med sju säten, om man inte nöjer sig med fyra säten för full lyx, fem säten för optimalt bagageutrymme eller sex säten fördelade på tre rader.

En stor SUV skulle inte ha varit mitt första val för en ny elektrisk Volvo. Det hade varit en EX60 i en kategori där försäljningen och kundbasen i Europa är mycket större än för en bil så stor som EX90. EX60 är dock självklart under utveckling. Jag hoppas att EX60 kommer med samma filosofi för komfort och välbefinnande som **EX90** har, för den nya toppmodellen är verkligen värd att använda som mall för mindre modeller hos Volvo.

Exceptionell tystnad

Om en biltillverkare litar på att fjädringen i en ny bilmodell är i toppklass, kan tillverkaren tryggt presentera bilen för journalister på amerikanska vägar. Då måste även chassit vara riktigt, riktigt välbyggt. Asfalten i USA är ofta lika grov som ett rivjärn, och håll på motorvägen kan vara stora nog att svälja en liten bil. Jag kör Ultra-versionen av **EX90**, vilket är ett krav för att få Twin Motor Performance med 517 hästkrafter, som överträffar basmodellens nuvarande 408 hästkrafter. Luftfjädring är standardutrustning på Ultra, och standardfjälgarna kommer vara 21 tum till skillnad från testbilens 22-tum.

EX90 är obehagligt tung med en tjänstevikt på upp till nästan 2 800 kilo. Med den vikten kunde det ha gått åt båda hållen. Men som tur är går den åt det mycket, mycket bekväma hållet. I en **EX90** med luftfjädring slipper man den ömtålighet och lätta nervositet som märks av i en Mercedes. Och vad som är ännu bättre är att fyrhjulsdriften, neutraliteten och en bättre styrning än i någon annan Volvo gör SUV:en förutsägbar och lätt att köra genom de kaliforniska bergen.



Först tänker jag inte på det, men efter en timmes körning på dålig asfalt och med pickuper med så bullriga avgassystem att de aldrig skulle få köra i EU, inser jag att tystnaden i **EX90** är ovanlig. Det kan faktiskt verka överraskande, eftersom **EX90** inte har den strömlinjeformade designen som vi känner igen från **EQS SUV**, så vinden borde ta ett fastare grepp om **EX90**. Men den är helt, helt tyst. Volvo har skapat ett rum som känns helt isolerat från världen utanför.

Fin ullklädsel

Volvo var först med, eller åtminstone bland de absolut första, att introducera en klädsel gjord av ull. Eller delvis av ull, eftersom Tailored Woolblend Zinc är tillverkat av 30 procent ull och 70 procent återvunnen polyester. Det är ljust, fint, speciellt, bekvämt och ett material som är värt varenda krona. Woolblend-klädseln sträcker sig självklart även till den tredje sätesraden. På den bakre raden är det också tillräckligt ljust, men det är trångt även för en vuxen av genomsnittlig längd. Jag är dock inte besviken, för hur ofta fyller man egentligen en SUV med sju vuxna personer?

Den ulliga klädseln är ett av de få tillval som **EX90** erbjuds med. Om du vill ha tio sidor med tillval måste du istället besöka Mercedes. Det är ett indirekt sätt att säga att alla **EX90**-versioner kommer med en omfattande standardutrustning. 20 tums aluminiumfälgar, automatisk klimatkontroll med fyra zoner, panoramaglastak, eljusterbara framsäten med minnesfunktion, rattvärme, Bose-ljudsystem med 14 högtalare, trådlös smartphone-laddning och eljusterbar ratt. Endast 360-graders kamera saknas i basmodellen Plus. Den adaptiva luftfjädringen är standard i Ultra-versionen, men måste väljas till i Plus.

En skärmbaserad förarmiljö

Den eljusterbara ratten kräver Tesla-trick för att justeras. Det gör även sidospeglarna, klimatanläggningen, körlägen och så vidare. Vissa funktioner, som körlägen, är gömda långt in i menyerna, men eftersom skärmen är stor, är det enkelt att justera klimatet. Vissa funktioner på menyerna längst ner på skärmen förändras beroende på bilens hastighet. Till exempel dyker AWD Performance-läget, där permanent fyrhjulsdraft och snabbare tillgång till de 517 hästkrafterna finns, först upp som ett alternativ när **EX90** kommit upp i hastighet.



Efter den lägre materialkvaliteten i **EX30** – som Volvo ursäktar med att bilen är ”billig” – är det en glädje att se att toppmodellen har fått en rejäl uppgradering med metallinlägg, stabilitet och digital instrumentering bakom ratten. Den är liten men bred och kan visa antingen Google Maps, bilens omgivning med andra bilar i leksaksformat, eller helt enkelt bara hastighet och räckvidd. Från **EX30** och de billiga hyllorna hos Volkswagen kommer en förenkling som är ganska dum: fönsterhissarna i bakdörrarna kan styras från förardörren, men endast genom att byta funktion för knapparna till de främre elhissarna. Här måste man träffa ett litet fält med direkt osynliga symboler. Körsäkerheten lider av sådana småsaker.

Volvo har dock prioriterat säkerheten i **EX90** mer än för någon tidigare modell. Det säger inte lite. På taket, precis vid vindrutan, sitter en klump som ser ut som en släckt taxiskylt. Det är LiDAR-systemet som skannar ett flera hundra meter brett område framför bilen. Än så länge har det ingen direkt funktion, men LiDAR ska komplettera övriga sensorer, radar och kameror som driver de många, många assistans- och säkerhetssystemen.

Mycket pengar

Volvo EX90 börjar på 997 000 kronor. Möjligheten att sälja en SUV i miljonklassen är förstås begränsad, men efterfrågan finns uppenbarligen baserat på alla Audi Q8 E-tron och BMW ix som kör runt på gatorna. Men varken Q8 E-Tron eller ix finns med sju säten, och **Mercedes EQS SUV** är en extremt dyr bil i jämförelse med EX90. Den enda direkta konkurrenten är **Kia EV9**, som också är den bil som mest liknar **EX90**. Den är betydligt billigare, men här kan man diskutera varumärken och märkeslojalitet, och det tänker jag inte träka ut någon med här.



EX90 Twin Motor Plus med 408 hästkrafter, fyrhjulsdraft, ett stort batteri på 111 kWh (räckvidd upp till 613 kilometer) och nära på komplett utrustning kostar 997 000 kronor. Det kommer även, vid ett ännu okänt tillfälle, en EX90 med färre hästkrafter och bakhjulsdraft, vilket sänker grundprisnivån. Performance-versionen med 517 hästkrafter och Ultra-utrustning, som har 21-tumsfälgar, matrix-LED-strålkastare, 360-graders kamera, luftfjädring och dörrar med soft close, kostar 150 000 mer, medan basversionen med 408 hästkrafter kombinerat med Ultra-utrustningsnivå kostar cirka 1 085 000 kronor. Den skulle jag inte välja, utan hellre utrusta Plus-versionen med luftfjädring, 360-graders kamera och 21-tumsfälgar.

Om nästa bil ska vara en stor elbil, borde du unna dig att prova den nya **EX90**. Designen är kanske konservativ, men det som döljer sig under karossen är värt att uppleva.

SPECIFIKATIONER

Volvo EX90 Twin Motor Performance Ultra

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 517 hk / 910 Nm

0-100 km/h: 4,9 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Förbrukning: Ej angivet

Räckvidd: 613 kilometer

Batterikapacitet: 111 kWh (107 kWh användbart)

Laddkapacitet: 250 kW

Mått (L/B/H): 504/196/174 cm

Tjänstevikt: 2 780 kilo

Dragvikt: 2 200 kilo

Bagageutrymme: 377-2 107 liter

Pris: 1 139 000 kr (EX90 finns från 997 000 kr)



Relaterade artiklar:



Första åkten: Drömresa i nya VW California



Därför blir du åksjuk i elbilen



Första åkten: VW ID.3 GTX är riktigt sportig



2. Maxus eldrivna pickup får dra 3,5 ton och lastar 236 liter under huven

Posted by Kristofer Rask september 16, 2024

I förra veckan kom de första detaljerna om Maxus nya eldrivna pickup eTerron 9. Nu har pick-upen presenterats i sin helhet i samband med den pågående transportbilmässan IAA Transportation i Hannover.



Den eldrivna pick-upen blir betydligt mer kraftfull pick-up än den tidigare lanserade el-pick-upen Maxus T90. eTerron 9 får exempelvis två uppsättningar motorer med en total systemeffekt på 325 kW (442 hk). Den främre motorn levererar 125 kW (170 hk) medan den bakre motorn ger 200 kW (272 hk). Genom ett avancerat driftsystem blir pick-upen fyrhjulsdreven för alla typer av underlag.

Systemet kallas för ATS (All-Terrain System) och består av flera förinställda körlägen från "Normal" till "Mud" och "Sand", samt anpassningsbara inställningar för styrning, motoreffekt, stabilitetskontroll, energiåtervinning och luftfjädringens höjd. Det ska säkerställa att pick-upen klarar alla typer av underlag så optimalt som möjligt.

Maxus eTerron 9 har ett batteri på 102 kWh vilket sägs leverera upp till 430 kilometer i räckvidd enligt WLTP. Snabbladdning är lite mer blygsam med en maximal effekt på 115 kW och ett snabbladdningsintervall som avverkas från 20 till 80 procent på 40 minuter.

Imponerar gör däremot den stora frunken framtill på hela 236 liter. Det medan lastbädden bak kan uttökas till 2,4 meter när baklämmen sänkts. Både frunken och baklämmen är elektriskt öppningsbara. eTerron 9 får också en imponerande dragkapacitet på upp till 3,5 ton.

Andra praktiska funktioner är Vehicle to Load (V2L) som kan göra pick-upen till en mobil powerbank. Genom flera 2,2 kW och ett 6,6 kW-uttag är det möjligt att driva alla tänkbara elektriska apparater. En justerbar luftfjädring justerar också bilen under färd för att minska luftmotståndet och ökar räckvidden, samtidigt gör den också lastning och lossningen enklare i ett särskilt Easy Load-läge som sänker lastutrymmet med 60 millimeter.



Maxus är kortfattade om interiören men talar om säten i premiumkomfort med mjukt läder, ett åttavägs justerbart förarsäte med ventilation och massagefunktion. Kupén har inte mindre än 20 förvaringsutrymmen.

– Europa är avgörande för Maxus och SAIC Groups globala tillväxt. Efter vår framgångsrika lansering i en av världens mest krävande marknader, är vi nu redo att intensifiera vårt ledarskap inom hållbar mobilitet med nya modeller. eTerraon 9 är den första i vår nya produktserie, kommenterar Petter Nordesjö, vd för Maxus Sverige.

Pickupen kommer att finnas tillgänglig för köp från och med fjärde kvartalet i år. Ytterligare information om priser och lansering kommer att meddelas vid ett senare tillfälle.





Kristofer Rask

3. Renault Master H2-Tech med vätgasdrift

Av Heidi Bodensjö Publicerad 2024-09-16 13:00

Renault introducerar en helt ny Master H2-Tech-prototyp vid IAA Transportation-mässan i Hannover. Denna vätgasdrivna version kompletterar sortimentet som redan innehåller el- och dieselmotorer. Renault Masters multienergiplattform integrerar vätgasarkitekturen utan att dra ner på någon av styrkorna hos Master.



Renault Master H2-Tech Prototyp.

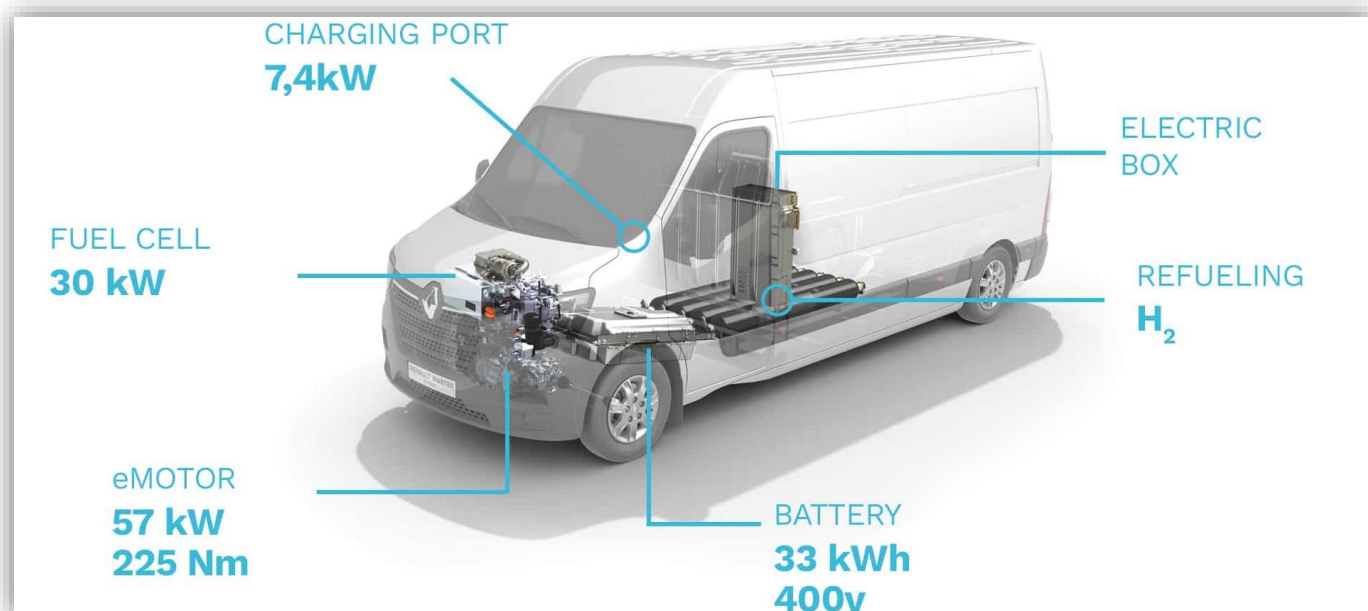
Nya Renault Master är det enda fordonet i sin klass tillverkat i Frankrike med multienergiplattform (förbränning, el och vätgas) och alla karossvianter tillverkas på samma löpande band vid Batilly-fabriken nära Metz. Motorer, växellådor och batterier tillverkas i Frankrike och 84 procent av leverantörerna är baserade i Frankrike.

Medan förbrännings- och elversionerna redan finns på marknaden, kommer nya Renault Master att marknadsföras i en vätgas H2-Tech-version 2025.

Världspremiären av Master H2-Tech Prototype presenterar funktionerna i denna nya nollutsläppsversion av Master utvecklad av Hyvia, ett samriskföretag mellan Renault Group och Plug dedikerat till vätgastransporter. Renault har under de senaste 15 åren närmast sig vätgaslösningar.

Vätgasversionen har designats för att erbjuda konstant drifttillgänglighet och tillförlitlighet vid intensiv användning av yrkesproffs.

Med, enligt Renault, längst räckvidd i sitt segment, 70 mil WLTP-autonomi, oavsett väderförhållanden och en laddningstid på 5 minuter, menar Renault att fordonet visar sin status som det nya riktmärket oavsett vilken energislag man väljer.



Renault ser den nya Renault Master H2-Tech-prototypen som en banbrytande innovation som erbjuder tillförlitlighet och prestanda tack vare en vätgasarkitektur som är helt integrerad i fordonsplattformen redan från designstadiet vilket bevarar både lastutrymme och nyttolasten.

Modellen har utvecklats av Hyvia under mer än tre år baserat på återkoppling från kunderna om de två första H2-Tech-versionerna, tillgängliga sedan 2023.

Den nya generationens Dual Power (batteri- och bränslecellsenergiarkitektur) är energieffektiv och erbjuder en räckvidd på upp till 70 mil med ett integrerat multimediasystem för optimerad hantering av räckvidd och H2-förbrukning.

Den framtida Renault Master H2-Tech kommer att marknadsföras av Renault och kommer att dra nytta av ett nätverk av specialiserade H2-Tech-återförsäljare som är utbildade i utmaningarna med vätgas för försäljning och eftermarknad av denna nya version. Fordonet kommer att vara helt integrerat i Renaults kommersiella fordonsortiment.

Renault Master H2-Tech kommer även fortsättningsvis att drivas av Hyvias H2-expertis som bygger på dess förmåga att initiera, utveckla och stödja H2-ekosystem med heltäckande erbjudande av vätgasbilar, H2-stationer, leverans av fossilfri vätgas och finansieringslösningar.



Det här är nya Renault Master



Renault visar skåpbilen Master med vätgasdrift



4. Eldriven lastbil utses till Årets lastbil 2025

Publicerad av John Sempill 2024-09-17 Uppdaterad 2024-09-17

Även på den tunga sidan sker en klar teknikväxling. International Truck of the Year 2025 har utsetts och utmärkelsen går till en bekant och eldriven tysk.



Karin Rådström, blivande vd för Daimler Truck, tar emot pris för International Truck of the Year 2025.

Juryn består av 24 lastbilsjournalister med ordförande Gianenrico Griffini i spetsen. Vinnare blev den eldrivna lastbilen **Mercedes-Benz eActros 600**.

– Mercedes-Benz Lastbilar har från grunden designat eActros 600 som en elektrisk lastbil, sammanfattar Gianenrico Griffini under prisutdelningen på IAA-mässan i Hannover.

– Resultatet är en toppmodern batterielektrisk lastbil som är skickligt anpassat för en rad olika fjärrtransporttillämpningar.

Så utses vinnaren

Utmärkelsen går till en lastbil som har lanserats under de senaste tolv månaderna och bedöms utifrån teknisk innovation, komfort, säkerhet, körbarhet, energieffektivitet, miljöavtryck och total ägandekostnad.

– Vi är stolta och glada över att juryn har valt vår eActros 600 som "International Truck of the Year 2025", kommenterar Karin Rådström, blivande vd för Daimler Truck, enligt ett [pressmeddelande](#).

– **Nästan alla jurymedlemmar** har redan provkört eActros 600 på vägar runt om i Europa – så de fick möjlighet att personligen uppleva lastbilens prestanda. Idag är en stolt dag för de team som har arbetat så hårt de senaste åren för att göra denna lastbil till en marknadsledare.



*Årets lastbil blir även denna gång eldriven.
Förra året tog Volvo Lastvagnar hem titeln med Volvo FH Electric.*

Punkter i urval där Mercedes-Benz eActross 600 imponerade på juryn var kring aerodynamiken runt den nya ProCabin-hytten samt den vibrationsfria arbetsmiljön tack vare den elektriska drivlinan.

Mercedes-Benz eActross 600 erbjuder en räckvidd upp till 50 mil med ett 600 kWh-batteri, med en totalvikt upp till 40 ton.



Årets lastbil har utsetts – den är eldriven



Mercedes-Benz testar 1 000 kW-laddning



5. EMW 327-2 Sport Cabriolet 1954

Orörd överlevare, sensationell!



Fram till 1945 byggdes BMW-bilar inte i München, utan i Eisenach, Thüringen. Eftersom produktionsanläggningarna inte drabbades av någon större förstörelse under andra världskriget återutgavs ett antal förkrigsfordon redan 1945. Av licensskäl användes dock inte namnet BMW längre, och modellerna kallades nu EMW (Eisenacher Motoren Werke). Modell 327-2 var nästan helt identisk med BMW 327 från 1939 och karosserna tillverkades huvudsakligen i det nybildade VEB IFA Karosseriewerk Dresden, tidigare Gläser. Denna modell fanns som cabriolet och i en mindre upplaga även som coupé.



Vårt fordon är i ett otroligt originalskick, redo att användas! På 34 år har vi aldrig haft något liknande.

Det är en av de sena 327-2 cabrioleterna, av vilka endast 505 byggdes.

Trots sin ålder på 66 år har denna EMW aldrig restaurerats. Interiören är sensationellt bevarad i första läder och även suffletten är fortfarande den första!



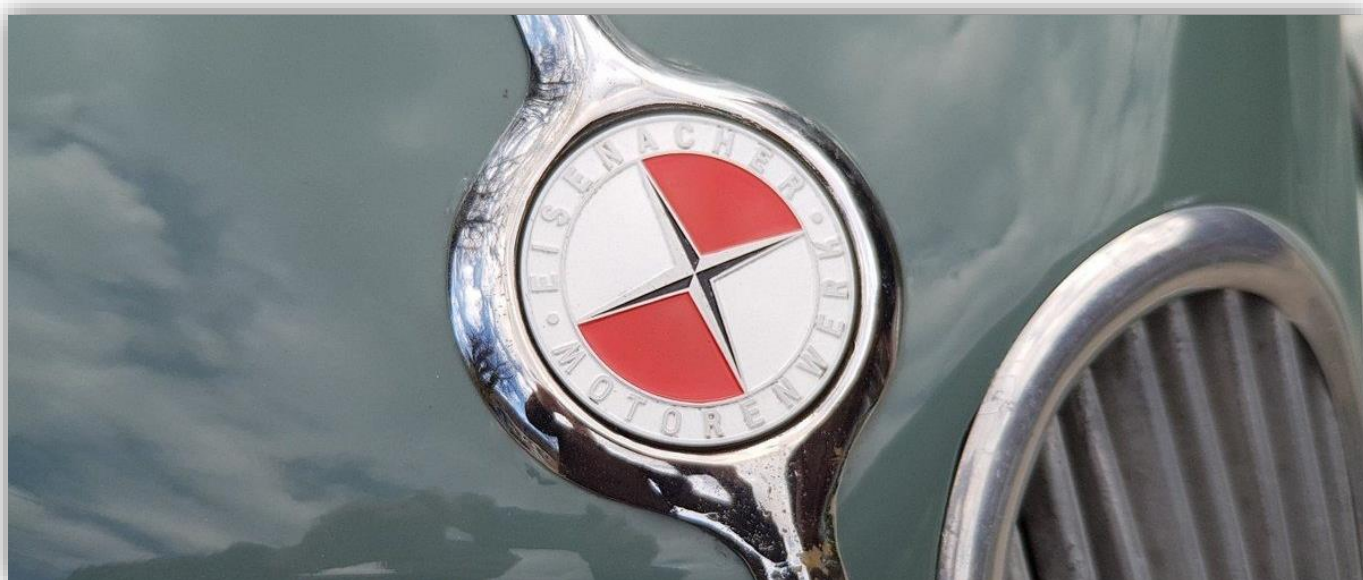


En vacker, oåterkallelig patina omger den här bilen i varje detalj, och mekanikern säkerställer obegränsad operativ beredskap genom konstant underhåll och revisionsarbete.

EMW levererades till Schweiz 1954. Senare fick den en ägare i Belgien varifrån den såldes till en nederländsk privatsamling. Genom en tysk återförsäljare kom bilen i besittning av en samlare i Hamburg för cirka 10 år sedan, som tog exemplarisk hand om bevarandet av detta sällsynta tillstånd.

Under de sista åren var den permanent registrerad och kördes endast i fint väder. Nyligen fick den en ny service och ny MOT.

Pris på förfrågan.





6. Hudson Commodore 1949



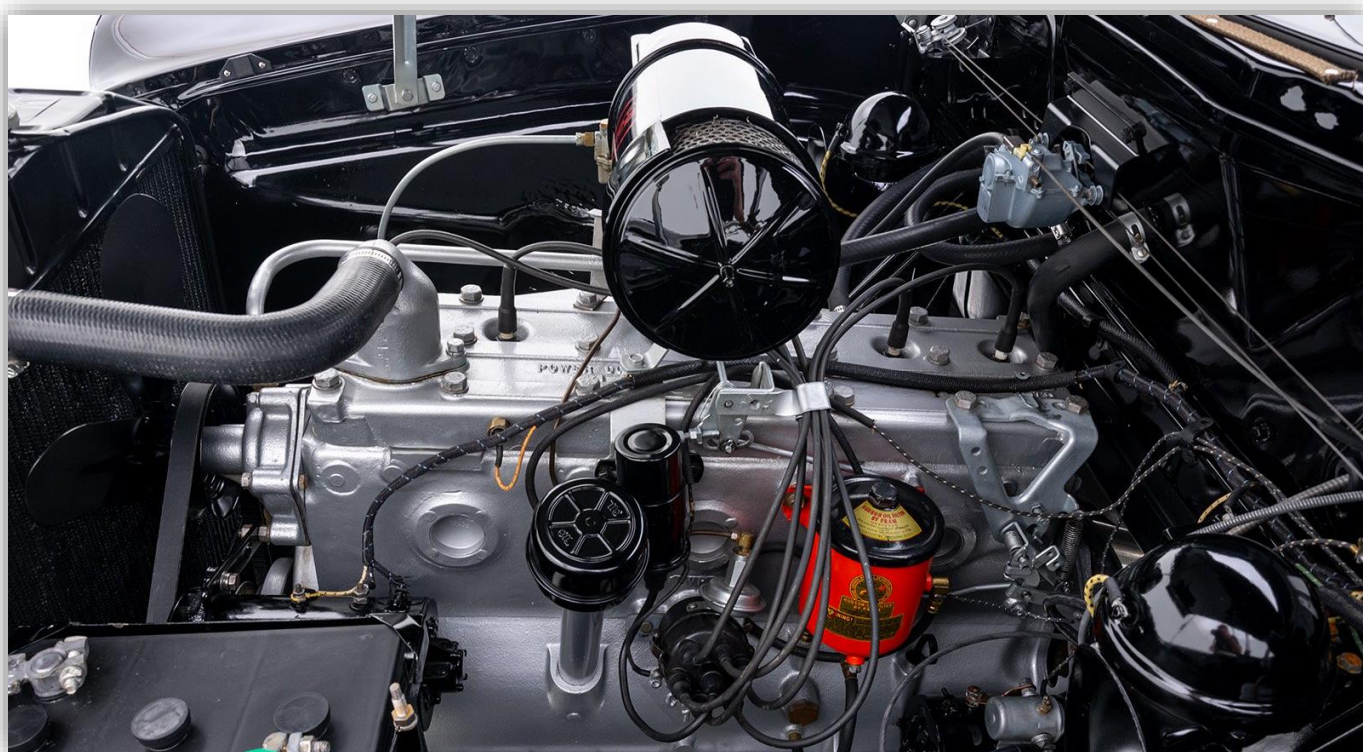
Hudson Motor Car Company är en av få oberoende biltillverkare som lyckades överleva både den ekonomiska katastrofen under den stora depressionen och produktionsmoratoriet under andra världskriget. Sedan starten 1909 har Hudsons utbud av genomtänkt konstruerade, högkvalitativa mellanprisbilar gett företaget en oerhört lojal kundbas som hållit dem uppe genom svåra tider. När Ford, GM och Chrysler växte och konsoliderade sina grepp på marknaden kände oberoende tillverkare som Hudson, Studebaker och Nash pressen och var tvungna att göra allt de kunde för att sticka ut på en överbefolkad marknad.

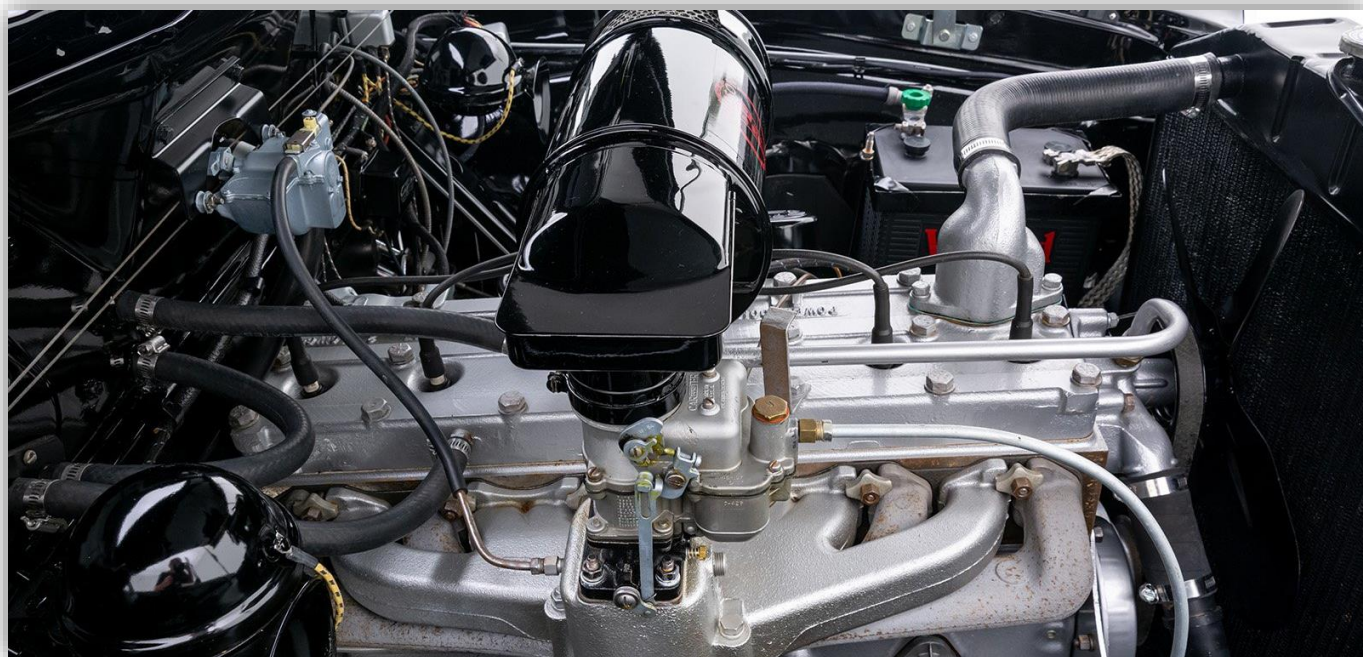
Precis som praktiskt taget alla andra tillverkare hade gjort, rusade Hudson tillbaka till marknaden 1946 med en hastigt ansiktslyftad version av deras förkrigserbjudande. Till 1948 års modell presenterade Hudson en revolutionerande ny efterkrigsdesign, långt före Ford och GM.





Den nya Hudson Super Six/Commodore baserades på en helt ny plattform och hade en avancerad unibody-konstruktion, underbar design och speciellt avstämd fjädring för att optimera väghållningen. Frank Springs rena och aerodynamiska design var ljusår före en samtida Ford, Chevrolet eller Studebaker. Hudson liknade inget annat på vägen; Elegant och avskalad, med graciösa linjer och en låg, bred hållning. Hudson uppnådde en jämförelsevis låg körhöjd genom den varumärkesskyddade "Monobuilt"-konstruktionen, som införlivade en omkretsram i karossen. Designen gjorde det möjligt för konstruktörerna att sänka våningarna, vilket gav bilen smeknamnet "step-down". Hudson Commodore var lätt och robust och erbjöd överlägsen komfort jämfört med nästan alla fordon i sin klass.





Hudsons serie av beprövade raka sexcylindriga och åttacylindriga motorer med L-huvud fördes över med revideringar av den nya Commodore. Kraftfulla och praktiskt taget skott-säkra, dessa var de motorer som valdes under de tidiga dagarna av Grand National Stock Car-racing i södern. Den låga tyngdpunkten och den låga vikten gav bilarna exceptionell prestanda och hantering, och få sedaner kunde röra dem på banan eller vägen. Step-Down Hudsons var långt före sin tid, och de har förtjänat en stolt ställning som en efterkrigstidens designikon.

Denna Commodore Six sedan från 1949 är en av de finaste restaurerade Step-Down Hudsons vi någonsin har stött på. Enligt den tidigare ägaren tillhörde denna bil en mångårig Hudson Club-medlem från Tennessee som haft bilen sedan 1970-talet. Tack vare år av underhåll och skötsel var Commodore i anmärkningsvärt solidt och originalskick när den hittade sin nästa och senaste ägare. Kort efter att ha förvärvat den nya ägaren gav den nya ägaren Penn-Dutch Restorations i uppdrag att utföra en omfattande restaurering utan kostnader, färdigställd till en standard som sällan ses på fyradörrars Hudsons från den här tiden. Färdig i klassiskt svart över en grå kläde och läderinredning, visar denna enastående Hudson höga nivåer av passform och finishkvalitet. Karosinriktningen är utmärkt, med suveräna raka paneler och underbar lack. Alla karossbeslag och trim är exceptionella, med plätering av concours-kvalitet på stötfångare, galler och lister.

Commodore Six var ett steg upp från Super Six när det gäller lyx och utrustning. Den här bilen har en finish som är trogen periodens fabriksstandard, med grå paneler i kläde och läderklädda säten, vilket var ett tillgängligt fabriksalternativ på den exklusiva Commodore. För att vara en mellanprisbil är Commodore ganska lyxig och erbjuder generösa säten, inbyggda fotstöd bak och omfattande trädetaljer på instrumentbrädan och dörrkåporna. Baksätesspassagerarna kan också njuta av ett nedfällbart armstöd och öppningsbara baklyktor.

Den här bilen har en fabriksradio, värmare och till och med en dispenser för kromvävnad under instrumentbrädan. Den 3-växlade manuella växellådan med pelarväxling gör det möjligt att ha tre breda säten fram, med generöst benutrymme för alla passagerare. Tack vare den styva strukturen och den väl avstämda fjädringen är Commodore en fröjd att köra, med exceptionell komfort och förfining för sin klass.



De högkvalitativa detaljerna fortsätter under huven, med den ursprungliga 262 kubiktum inline-sexan som presenteras i fin ordning med utmärkt färg, korrekta beslag och hårdvara och tidsenliga dekaler och etiketter. Som en del av restaureringen fick den nummermat-chande motorn en fullständig nedmontering och ombyggnad till fabrikk-specifikationerna. Underredet är väl detaljerat och visar vissa tecken på lätt användning på vägen samtidigt som det är mycket rent och välordnat. Målet med restaureringen var att ha en bil som presterar lika bra som den ser ut, så ingen detalj förbisågs i processen.

Efter restaureringen fick denna Hudson med rätta både AACA Junior- och Senior-utmärkelser och har fått varma mottaganden vid Hudson Club-evenemang. Denna Commodore skulle utan tvekan vara ett välkommet tillskott till alla concours-evenemang, eftersom vi sällan ser sedaner så utsökt restaurerade. Försäljningen av denna Hudson Commodore representerar en sällsynt möjlighet att förvärva en ikon för efterkrigstidens amerikanska design, som praktiskt taget inte behöver något att njuta av för turné eller show.



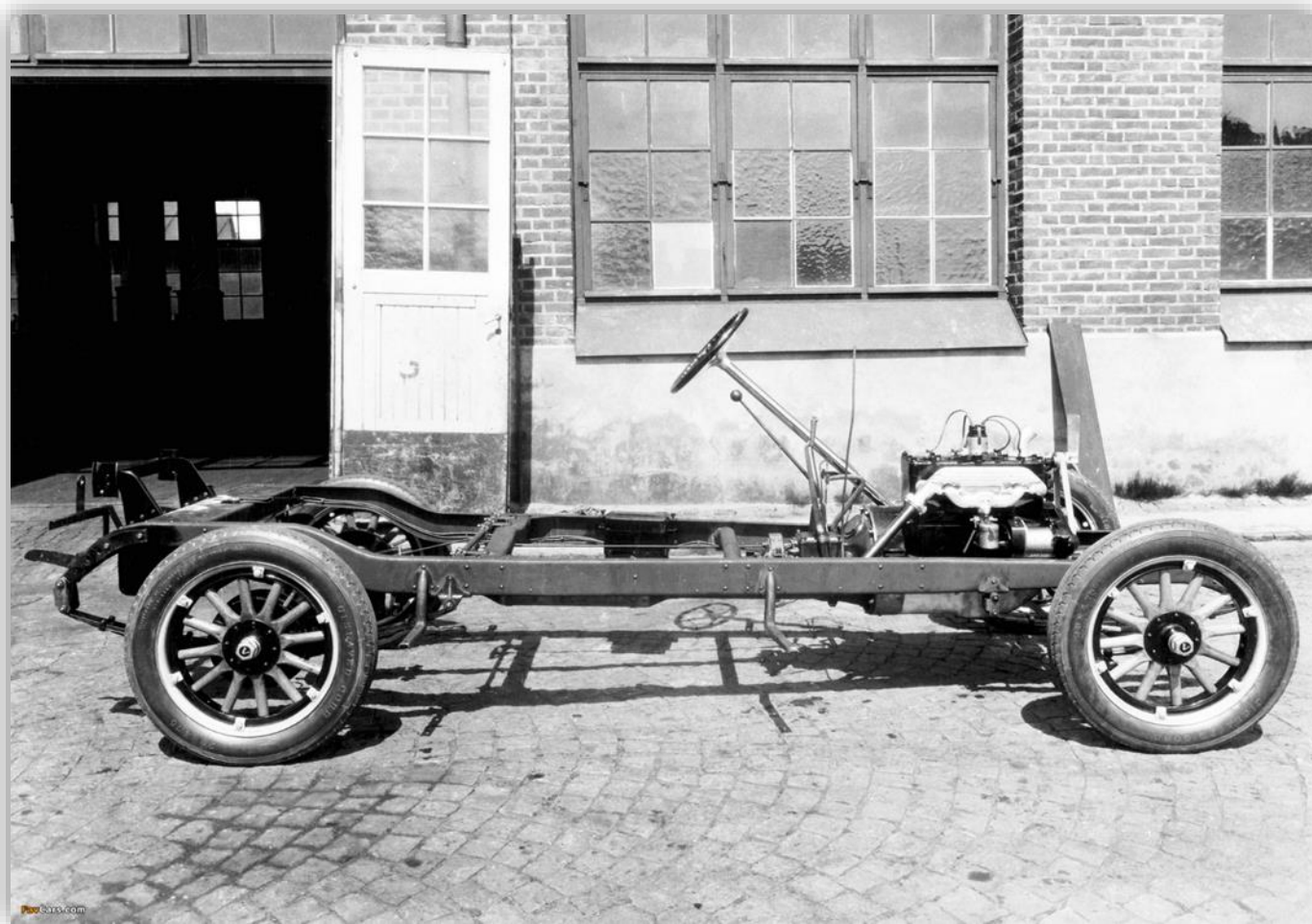
7. Volvo, en ny personbil av svenskt fabrikat.

I Januariumret av MOTOR-NYTT påpekades i den inledande artikeln, att de rykten, som cirkulerat om att en svensk personbil vore under utexperimenterande, icke som så många trodde voro en produkt av vissa tidningsmäns livliga fantasi, utan att det låg något reelt bakom dem. Och vi nämnde då också, att de, som arbetade på saken, önskade att få vagnen klar, innan några uppgifter om densamma lämnades. Redan vid denna tid voro emellertid de första provvagnarna färdiga, och då detta skrives äro de flesta av provseriens tio vagnar tillverkade.

Den nya vagnen, som kommer att försäljas under namnet Volvo, är frukten av flera framstående svenska ingenjörers arbete, och åtskilliga av våra förnämsta företag inom järn- och stålindustrin ha bidragit vid framställandet av de olika delarna till vagnen. Motorn har sålunda byggts vid Pentaverken i Skövde, och Svenska Kullagerfabriken i Göteborg har tillverkat kopplingen och växellådan samt kugghjulen och kullagren till densamma. Denna fabrik har också framställt de kul- och rullager som i övrigt förekomma i vagnen, och det kan nämnas att dylika lager har använts i största möjliga utsträckning. Samma fabrik har också tillverkat kardanhjulen, vilka sedan inmonterats i bakaxeln vid Bofors, där axeln kommit till. Här har också ramen pressats och framaxeln samt fjädrarna tillverkats. De olika delarna ha monterats på hos Nya Aktiebolaget Galco i Stockholm, och karosseriet har byggts hos Freyschuss vagnfabrik, efter ritningar uppgjorda av konstnären Mas-Olle.

Motorn i den helsvenska vagnen är 4.cyl. och med dimensionerna 75 x 110 mm. för resp. diameter och slaglängd. Detta ger en cylindervolym av 1 940 kbcm. Eller sålunda just under 2 liter. Vid normalt varvtal — 2 000 varv i minuten — utvecklar motorn mellan 25 och 30 hkr. Ventilerna äro stående och placerade på samma sida av motorn samt givetvis inbyggda. Vevaxeln är lagrad på tre ställen i breda glidlager.

Kylningen är av termisofontyp med mycket grova rör ledande till och från cylindrarnas kylmantlar. Fläktremmens justeringsanordning är värd ett särskilt omnämnande. Remmen spänns med tillhjälp av en skruvbult. Bulten drages till med en vanlig skruvnyckel, sedan ett par muttrar, som hålla fläktfästet, lossats något, varvid avståndet mellan de båda remskivorna förlänges. Kylaren är byggd av Hermanssons metallfabrik i Stockholm; den har ramen och kylelementet skilda åt, varför en reparation av den ena delen icke berör den andra. Tändapparaten och övriga elektriska aggregat äro av Bosch-fabrikat och likaså signalhornet. Förgasaren är en Solex, av vertikal typ, som sitter alldeles inpå inloppsröret vilket är sammangjutet med avloppsröret för att bidra till bensenblandningens förgasande; bensenåtgången har visat sig så låg som 0,9 liter per mil. Bensintanken är belägen under torpedhuven med själva intaget under motorhuven. Mellan tanken och förgasaren finnes en bensenrenare. Båda äro lätt åtkomliga för rengöring och tillsyn.



FILM: <https://youtu.be/hCQIM9R3P7w>.

Motor, koppling och växellåda äro sammanförda till ett enda aggregat; kopplingen är av en-lamellsystemet, och lamellen är klädd på båda sidor med ferodo. Alldeles bakom växellådan ligger handbromsen, vilken spänns ut genom tre olika fjädrar varför den alltid väl frigöres från bromstrumman, då spaken släpps upp. Kardan-axeln är försedd med två knutar av hardetyp, och bakaxeln är av half-floating typ.

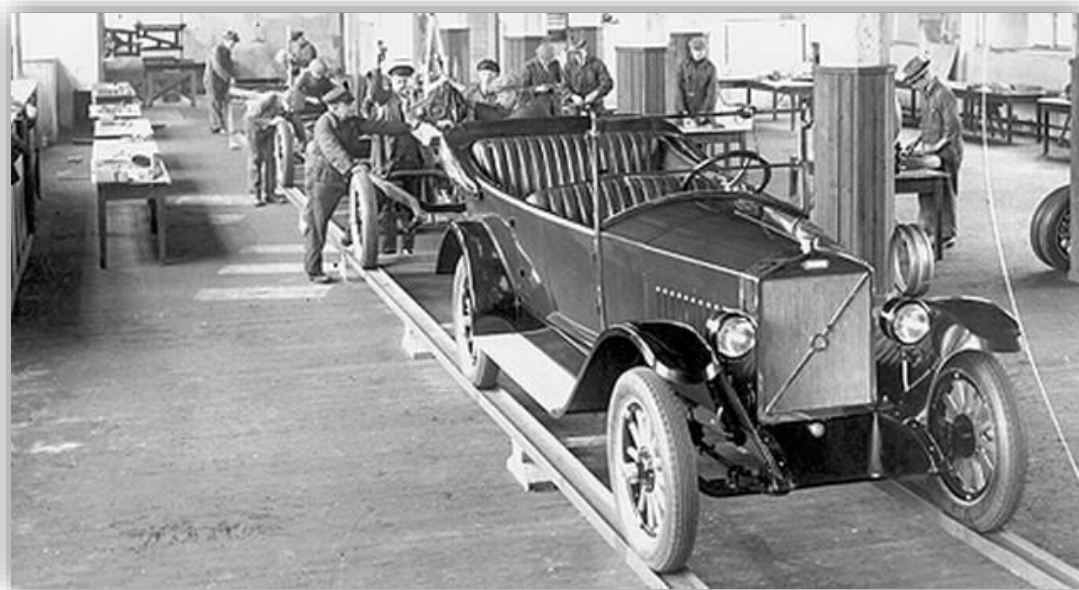
Vagnen i sin helhet gör ett tilltalande intryck, och stänkskärmar äro av en typ, som påminner om vissa europeiska sportvagnar. De bidra också till att ge vagnen ett utseende, som åtskilligt avviker från det alldagliga. En provkörning ger vid handen, att motorn accelererar bra, och då den är kraftig i förhållande till vagnens vikt, som är ungefär 950 kg., kunna de flesta backar tagas på högsta växeln. Vagnen kommer lätt upp i den i vårt land tillåtna maximifarten, och om man så vill kunna betydligt högre hastigheter uppnås. Växlingen är sådan, att en hastighet av ända upp till 90 km. kan uppnås; härvid gör motorn 3 000 varv. Den lågt belägna tyngdpunkten gör att vagnen ligger bra på vägen, och tack vare detta och en särdeles behaglig styrordning kunna även rätt svåra kurvor tagas med en avsevärd fart. Vid körningen lägger man snart märke till den kraft, med vilken bromsarna verka, men de taga ändock mjukt. Alldeles särskilt gäller detta om den på kraftöverföringen verkande handbromsen. Även vid stor fart kunde vagnen stannas på en relativt kort distans, utan att den allra minsta huggning eller något gnissel kunde förmärkas.

J. N.

8. Därför heter första Volvon Jakob.

Fredrik Karlsson 2013-10-30 kl 09:20.

Den 14 april 1927 rullar den första serietillverkade Volvobilen ut från Lundbyfabriken i Göteborg. Det är ett historiskt ögonblick för svensk bilproduktion.



Svenska kullagerfabriken hade ett stort överskott av kullager efter 1920-talets ekonomiska kris och ett nytt bolag bildades för att använda lagren i egen produktion. Företaget fick överta varunamnet på en tidigare serie kullager, Volvo.

Några pionjärer var visserligen före men här tog svensk bilindustri form på allvar med serieproducerade bilar.

Gustaf Larson konstruerade den första Volvon. Det var han och Assar Gabrielsson som lade grunden till serietillverkningen.

Den första modellen var en ÖV4, vilket stod för Öppen vagn 4 cylindrar. Bilen hade 28 hästkrafter och en toppfart på 90 kilometer i timmen. Volvo rekommenderade dock inte att man körde fortare än 60 kilometer i timmen.

Modellen kom att kallas Jakob. Det beror på att en förseriebil, som tillverkades i tio exemplar, blev klar då Jakob hade namnsdag.

Den öppna femsitsiga bilen hade fyra dörrar, var klädd med plåt på en stomme av ask och rödbok och hade klädsel av läder.

Civilingenjör Jan G Smith låg bakom den mekaniska konstruktionen. Motorn tillverkades på Pentaverken i Skövde. Väckellådan gjordes av Köpings Mekaniska Verkstad och chassidetaljerna av Bofors.

Då bilen introducerades kostade den 4 800 kronor, vilket i 2011 års penningvärde motsvarade 129 230 kronor.

Televerket var bland de första kunderna med en stor beställning.

Lundbyfabriken hade omkring 60 anställda som byggde fem bilar per dag. Volvo ÖV4 tillverkades i totalt 996 exemplar.

9. Rena tidskapseln – Volvo från 1928 på auktion

Av Andreas Jemn 17 september 2024 kl 10:26

Ett rullande museum går under klubban på auktion. En äkta Volvo PV4 från 1928 och en av de första 100 bilarna som tillverkades i Sverige. Därför är det inte konstigt att priset springer iväg.



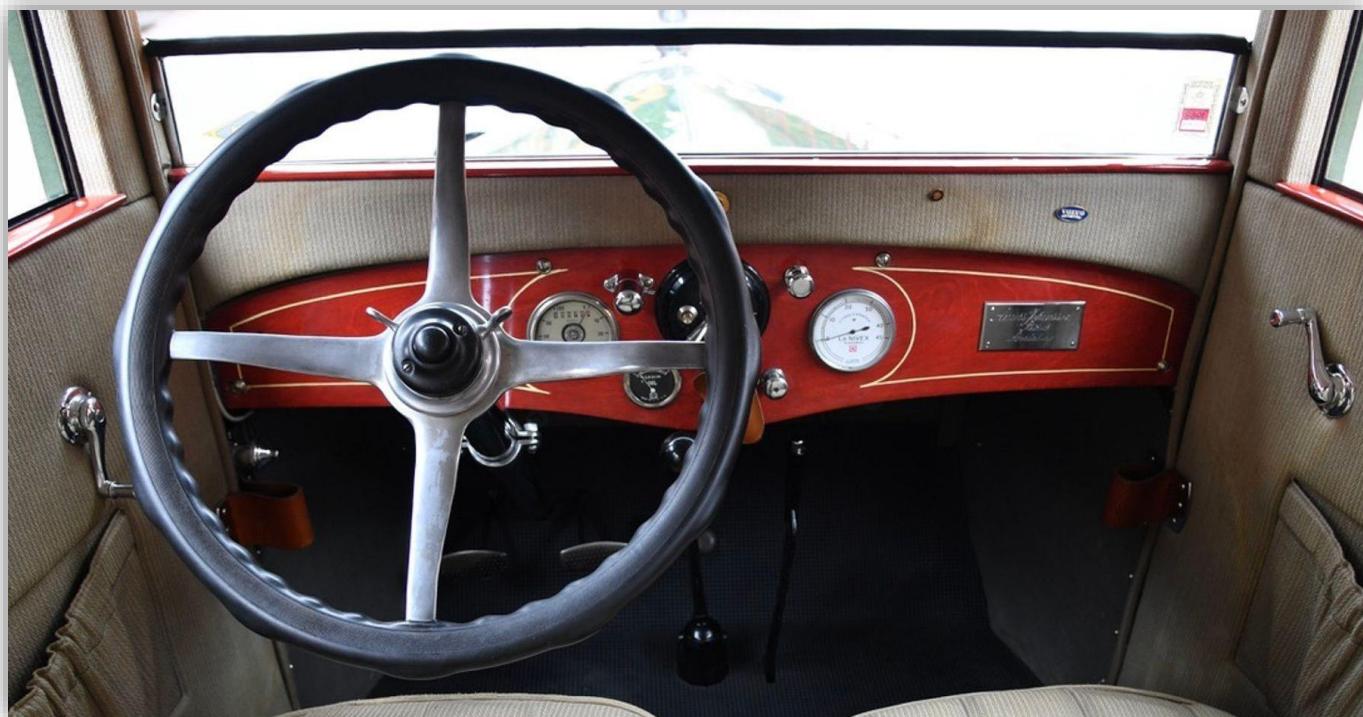
FILM: <https://youtu.be/Dp9qMBTkGJ8>

Påskhelgen 1927 firades med pompa och ståt i ångbåtsstaden Göteborg. Enligt tidningsnotiserna drog det in friska vårvindar från havet när folk gick man ur huse för att vara med när det skrevs svensk bilhistoria.

Den här dagen rullades de första hundra Volvobilarna ut från fabriken. Folkmassan trängdes, landshövdingen höll tal och pressen slickade i sig alla detaljer av den här makalösa nymodigheten som skulle ta det eftersatta Sverige in i framtiden.

Volvo ÖV4 som den hette egentligen, eller Volvo öppen vagn med fyra cylindrar, tillverkades bara i en liten upplaga. Det var bara ett startskott över den makalösa berättelse som det svenska bilmärket stod i faggorna för att förverkliga.

Den här bilen som nu säljs på auktion lottades ut genom det populära Hantverkslotteriet. Ett lottospel som inrättades redan 1867 och blev dåtidens eget Bingolotto. Vinnaren var lantbrukaren August Johansson i Vikbolandet, Östergötland. Men han fick den inte hemlevererad förrän året därpå, eftersom hans äldsta son då tog körkort.



Det här var blott den andra bilen i bygden, varpå den också tilldrog sig mycket uppmärksamhet. Dessutom var den ute på en rad eskapader. En gång krockade Johansson med länsman under en stadstur och en annan gång råkade han köra den rakt ner i Siljan under en semester. Bilen var nämligen ett praktiskt semesterfordon, eftersom det gick att bädda den.

Den här bilen var lite av ett allmängods i Vikbolandet. Det här var ett annat tidevarv och på den tiden hjälpte folk varandra. Varpå August lät grannarna köra runt i den efter eget kynne. Det var också en av anledningarna till att bilen var mycket nedgången vid försäljningen 1968.

Volvon innan den otroligt skickliga renoveringen som nuvarande ägare gjorde redan på 1960-talet.

Den nuvarande ägaren var bara 20 år gammal när han köpte bilen. Han renoverade den till nyskick och fick hjälp av mamma att sy klädseln. Efter mycket hårt arbete var den snart ute på vägarna igen och ägaren, som bor i Åtvidaberg, har hållit den lika perfekt i alla år. En gång skjutsade han till och med den legendariska Volvoingenjören Carl Sågvall, som var med vid byggandet.

Men nu har han efter en 55-årig kärleksaffär med sin ungdomsflamma bestämt sig för att gå vidare, den här underbara bilen ligger ute till [auktion hos Bilwebauctions](#), sista dagen är på torsdag och bilen värderas till uppemot en miljon kronor.



Andreas Jemn

10. Fredagsfilmen: Trafikmagasinet testar Saab 92

Av Jim Lundberg 31 maj 2024

Var hittar man reservhjulet och var är bagageluckan? Se inslaget ur Trafikmagasinet från 1991.



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

