



Opel Diplomat V8 Coupé 1965

1. Mazda MX-5 Miata 2025
2. Polestars sexiga 6:a försenas
3. Xpeng Land hangarfartyg med "flygande bil" på väg mot 2026
4. Allt fler uppvaktar elbilstillverkaren Rivian
5. Mercedes lack ger elbilar 2 000 mil extra räckvidd
6. Nya elbilen Opel Grandland lanseras i Sverige
7. De grönaste bilarna
8. Är Elon Musk Teslas största fiende just nu
9. Är Elon Musk Teslas grundare?
10. Koenigseggs nya supersatsning
11. Wiesmann MF4 GT
12. Opel Diplomat V8 Coupé
13. Chrysler 300 blev starten på muskelbilsepoken
14. AJS 350cc Modell 16 1965

1. Mazda MX-5 Miata 2025 35-årsjubileumsutgåva

Författad av Billy Rehbock 24 jan. 2025

Den retroinspirerade specialutgåvan kan vara en av de bästa versionerna av den lätta roadstern.



En elektrifierad **Mazda MX-5 Miata** är, som vi säger här på **MotorTrend**, **InEVitable** (Oundviklig). Även om Mazda inte har hållit sina avsikter att **fylla sin signatursportbil med elektroner** som en hemlighet, är tanken på att en av marknadens sista kvarvarande förar-fokuserade roadsters skulle förlora sin renhet som bara bensin en bitterljuv tanke. Å ena sidan måste Mazda göra vad de kan för att se till att Miata är relevant – och uppfyller utsläppskraven – för en framtida generation av entusiaster. Å andra sidan kommer vi att sörja förlusten av en bil som har bibehållit sin lätta renhet i skymningen av förbränningseran.

Känner du dig nostalgisk än? Mazda är det verkligen, eftersom man firar tre och ett halvt decennium av sin framgångsrika och mycket älskade sportbil med sin senaste jubileumsutgåva "AE". Miata-fans hänvisar ofta till dessa jubileumsmodeller med deras årsnummer, följt av akronymen "AE" - det har funnits 1 AE (en festlig förstaårsjubileumsutgåva), 10 AE och andra för 20-, **25-** och **30-årsjubileumsutgåvorna** av modellen.

Den senaste jubileumsutgåvan, 2025 Mazda MX-5 Miata 35th Anniversary Edition, presenterades på Rolex 24 i Daytona och representerar det platoniska idealet för top-down-bilism. Loppet är också en passande bakgrund för tillfället; Miata har spelat en avgörande roll för att främja motorsport på gräsrotsnivå och har tagit ett steg upp i den professionella racingvärlden med Mazda MX-5 Cup.

Till skillnad från de avskalade och lättade MX-5 Cup-bilarna fokuserar 35-årsjubileumsbilens på en mer överdådig inställning till körning under bar himmel. Mazda snodde sin Artisan Red **Metallic-färg från sitt SUV-flaggskepp, den treradiga CX-90**. Nyansen kräver en finish i tre lager och gnistrar med en mörkare lyster än Soul Red som användes när **ND-generationens MX-5 Miata först kom**.



Andra exteriöra accenter inkluderar en färgmatchad spoiler, specialutgåvor av 17-tums-fälgar och 35-årsjubileumsemler som visar roadsterns produktionsnummer. En solbränd manuellt fällbar sufflett påminner om ett alternativ som har varit tillgängligt till och från sedan den första generationen NA MX-5 Miata.

Säten i tan-nappaläder med präglade 35-årsjubileumslogotyper matchar taket och fullbordar specialmodellens retroinspirerade färgsättning. (Under den första och andra generationen av Miata hade specialversionerna ofta bruna tak och interiörer, förutom mer sällsynta röda och blå alternativ.) De bruna elementen sträcker sig från strax under den svarta instrumentbrädan och de övre dörrpanelerna i Artisan Red Metallic ner till heltäckningsmattorna och golvmattorna, som också får 35-årsjubileumsmärken. Mazda dekorerar området runt AC-ventilerna i samma färg för att få in mer av exteriören i kupén. Du kan ta med dig Miatas solbrända godhet till en medföljande nyckelbricka i nappaläder.

Andra aspekter av 2025 Mazda MX-5 Miata 35-årsjubileum bör vara bekanta för fans av roadstern. En sexväxlad manuell växellåda är den exklusiva växellådan i kombination med sportbilens 2,0-liters fyrcylindriga motor, som utvecklar 181 hk och ett vridmoment på 151 lb-ft. 35-årsjubileumsmodellen är baserad på standardbilens Grand Touring-utrustning, och som sådan får den alla samma prestandafunktioner, inklusive främre stötdämpartorn, sportinställd fjädring med Bilstein-dämpare, ett spårorienterat dynamiskt stabilitetskontrollsystem och en differential med begränsad slirning.

Annan standardteknik som delas med MX-5 Miata Grand Touring inkluderar automatisk luftkonditionering, en ramlös automatiskt avbländande backspegel, uppvärmda säten och navigering. Det finns också mer aktiv säkerhetsteknik, med funktioner som ett adaptivt framljussystem, automatiskt helljus och igenkänning av trafikskyltar. Andra standardfunktioner inkluderar en ljudinstallation med nio högtalare från Bose, trådlös Apple CarPlay och Android Auto samt satellitradio.



Med en jämn balans mellan sportig hårdvara och lyxiga utstyrselar kapslar MX-5 Miata 35th Anniversary Edition in fyra generationer av Mazdas roadster-arv. I ett försök att trumma upp exklusiviteten kommer bara 300 modeller att erbjudas till köp. Priset börjar på 37 435 dollar och inkluderar en speciell ägarupplevelse för kunder som har turen att få tag på en av dessa begränsade MX-5-konvertibler.

Även om eran av Miatas elektrifiering ännu inte har kommit, kan inbitna entusiaster njuta av vad som nästan säkert är den sista generationen av MX-5 med enbart bensin med den ytterst välutrustade 35-årsjubileumsutgåvan. Vi kan bara hoppas att den fantastiskt utformade och roterande konceptbilen Iconic SP kommer att bära frukt som **nästa generation Mazda MX-5 Miata**.



Billy Rehbocks passion för bilar började med hans pappas Volkswagen Jetta GLX, hans mammas Cabriolet och hans egen Hot Wheels-samling. Han har en examen från USC och en Master of Science i journalistik och är biträdande redaktör för MotorTrend Buyer's Guide och täcker allt från sportbilar till stadsjeepar.



2. Polestars sexiga 6:a försenas

Bobby Green 2025-01-24 kl 09:00

Den som väntar på något gott...



I mars 2022 presenterade Polestar **konceptbilen O2**. I augusti samma år stod det klart att den skulle tillverkas i form av Polestar 6. Man sa då att tillverkningen skulle dra igång 2026. Men nu får vi reda på att det inte alls blir så, och att 6:an försenas. Hur länge är dock oklart, men det kommer att bli till någon gång efter 2027 i alla fall. Istället kommer man att lägga krutet på suven 7 som blir den första som inte tillverkas i Kina. Den ska komma någon gång 2027 och har alltså högre prio än 6:an. Nu närmast är dock 5:an som ska lanseras i år.

Polestar 6 får ett 800-voltsystem, dubbla elmotorer, ska göra 0-100 km/h på 3,2 sekunder, toppa 250 km/h och ha en räckvidd på över 60 mil. drive.com.au





**Vi har kollat in Polestar O2!
Och pratat med designchefen Maximilian Missoni**



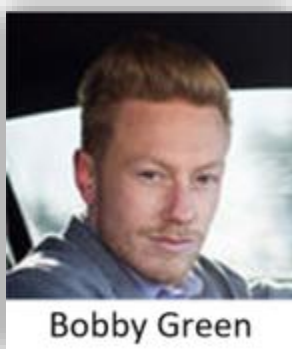
**Det här är Polestar Concept BST!
Snyggaste bilen i år?**



**Vi har tittat närmare på Polestar Synergy
Och kommande Polestar 5 och 6**



**Polestar ska bli lönsamma i år
Modellen 5 snart här**



Bobby Green

3. Xpeng landhangarfartyg med "flygande bil" på väg mot 2026

Av James Attwood den 23 januari 2025 3 minuters läsning

Sexhjuligt "moderskepp" med elektrisk drivlina med räckviddsförlängare används för att transportera hopfällbara flygplan med sex rotor



Flygplanet fälls ihop och lastas automatiskt in i den bakre delen av "moderskeppet"

Det radikala [Xpeng AeroHT Land Aircraft Carrier](#) – en sexhjulig off-truck med en inbyggd modulär "flygande bil" – är på väg att börja massproduceras 2026 efter att ha gjort sin offentliga debut nyligen.

Både bilen och det kompakta flygplanet eVTOL (electric vertical take-off and landing) visades nyligen upp på teknikmässan CES i Las Vegas.

Dess tillverkare, Xpeng AeroHT, ett dotterbolag till den brittiska kinesiska elbilstillverkaren [Xpeng Motors](#), sa att de redan hade fått mer än 3000 "avsiktsbeställningar".

Landhangarfartyget tillkännagavs i januari 2024 och flygplanet har nu genomfört sina första testflygningar i Kina och fått sitt typcertifieringsgodkännande – ett viktigt steg mot att det ska få genomföra offentliga flygningar.

"Det här kommer att tilltala flera olika typer av kunder", säger Wang Tan, medgrundare och chefsdesigner på Xpeng AeroHT, till Autocar.

"Det finns människor som gillar att köra i terräng, och det här fordonet har en sexhjulinställning och en differentialspärr som ger det verklig terrängförmåga.

– Det kommer också att ge en annan dimension för människor som flyger. Jag är pilot och varje gång jag vill flyga måste jag åka till flygplatsen, och om jag har en egen helikopter kan jag behöva en släpvagn. Det gör det hela väldigt svårt, men med det här kan jag ta med mig min eVTOL var som helst."



*Moderskeppet använder en drivlina som förlänger räckvidden
och som påstås ge mer än 620 mils räckvidd*

"Moderskeppet" EV har till stor del utvecklats av Xpeng Motors på uppdrag av Xpeng AeroHT. Den är cirka 5,5 meter lång och 2,0 meter bred, vilket Tan hävdade gör att den får plats på "vanliga" parkeringsplatser.

Den har en slående design, med en bluff i fronten och ett sluttande baktak, tillsammans med "självordsdörrar" bak för att skapa en stor central öppning.

Även om Xpeng AeroHT ännu inte har gett fullständiga tekniska detaljer, har man sagt att lastbilen kommer att använda en EV-drivlina med räckviddsförlängare som ger den en sammanlagd räckvidd på över 620 miles enligt den kinesiska testcykeln.

Flygplanet fälls ihop och kan automatiskt lastas in i och lossas från lastbilens bakre del.

Det är en design med sex rotorerna och en tvåsitsig cockpit som använder kolfiber i stor utsträckning för att spara vikt.

Tan förklarade att flygplanets form till stor del bestämdes av lastbilens dimensioner.

"Vi var tvungna att följa funktionen", säger han. "Vi behövde den för att göra den kompakt när den var hopfälld så att det fanns plats för passagerare i lastbilen, och det fanns gränser för lastbilens storlek så att den fick plats på vägen."

För närvarande tar det cirka fyra minuter för flygplanet att fällas ut från lastbilen, men Tan sade att "målet vi försöker uppnå är tre minuter". Han tillägger: "Vi har nästan 100 ingenjörer som bara arbetar med dockningssystemet."

Tan sa att det fortfarande är ett par års arbete kvar, men att utvecklingen är på rätt spår för att de första leveranserna ska börja någon gång under 2026.

Priset är fortfarande obekräftat, men Tan sa att det kommer att vara "mindre än 300 000 dollar", vilket är högre än hans första uppskattning förra året.



Den kommer först att lanseras i Kina, där den har kommit längre när det gäller att säkra de nödvändiga godkännandena från väg- och luftmyndigheter, men Tan sa att intresset är globalt. Han nämnde en safariresearrangör som ett företag som hade gjort ett antal bokningar.



James Attwood

James är biträdande redaktör för Autocar och har mer än 20 års erfarenhet av att arbeta med fordons- och motorsportjournalistik. Han har haft sin nuvarande roll sedan september 2024 och hjälper till att leda Autocars funktioner och nya avsnitt, samtidigt som han regelbundet intervjuar några av de största namnen i branschen. Åh, och han hjälpte en gång till att göra Volkswagen currywurst. Verkligen.

Innan han kom till Autocar 2017 tillbringade James mer än ett decennium som motorsportjournalist och arbetade på Autosport, autosport.com, F1 Racing och Motorsport News, där han täckte allt från klubbbrally till internationella evenemang på toppnivå. Han tillbringade också 18 månader med att driva Move Electric, Haymarkets e-mobilitetstitel, där han utvecklade kunskap om marknaderna för e-cyklar och e-scootrar.



4. Allt fler uppvaktar elbilstillverkaren Rivian

Posted by Kristofer Rask

januari 26, 2025



Rivian R2 med takbox.

Den amerikanska elbilstillverkaren Rivian inledde förra året ett samarbete med Volkswagen Group. Den tyska biljätten lockades helt enkelt av Rivians förmåga att tillverka bra fordonsplattformar och mjukvara till elbilar.

Samarbetet har inneburit en rejäl påfyllning i Rivians kassa, samtidigt som de också kan ta del av VW-gruppens stora inköpsorganisation. Men det är inte bara Volkswagen Group som lockas av Rivians teknik och mjukvara.

– Jag kan säga att många andra tillverkare knackar på vår dörr, berättar Rivians mjukvaruchef Wassym Bensaid i en intervju med [Reuters](#). ”Det finns en efterfrågan”, tillägger han.

För Rivians del söker man samarbeten som kommer göra det möjligt för Rivian att utveckla och börja producera sin nästa elbil Rivian R2. Den ska lanseras under 2026 och beskrivs som märkets första massmarknadsmodell. Det är även Rivians första modell som ska lanseras i Sverige under 2027.

– Det är uppenbart att andra tillverkare pratar med oss, och vi försöker ta reda på hur vi kan dra nytta av det i framtiden. Vilken annan tillverkare som helst som vill ta ett teknologiskt språng kan idag se ett samarbete som en av de viktigaste möjligheterna för en sådan utveckling, tillägger han.

Bensaid ville däremot inte avslöja vilka andra biltillverkare det är som uppvaktar Rivian.

Teknikens Värld

5. Mercedes lack ger elbilar 2 000 mil extra räckvidd

Publicerad av Mattias Rabe 10 dec 2024 kl 11.21

Mercedes forskar på olika tekniker som kan komma att hamna i framtida bilar. En av teknikerna är en billack med inbyggda solceller som kan ge en räckviddsökning på uppemot 2 000 mil per år.



Mercedes konceptbil Vision EQXX och till höger företagets "solcellsfärg".

Tänk dig en framtid där du behöver uppsöka en laddstolpe betydligt mer sällan än i dag. Det forskas på en rad olika områden för att det ska bli verklighet. Vanligaste forskningen är batteritekniken och då främst att få fram batterier med större energiinnehåll än vad vi är vana vid. Men det finns också andra spår att ta och ett av dem är solceller.

Mercedes-Benz Innovations & Future Technologies

SOLAR COATING GENERATES ELECTRICAL ENERGY

The principle

The entire car body is coated with **photovoltaic paint** which generates electrical energy. The energy can be used immediately for driving or is stored in the battery when the vehicle is stationary.

Very effective: **efficiency of over 20 %**

Extremely light: **50 g/m²**

A completely new type of nanoparticle-based paint allows **94 % of the sun's energy** to pass through to the solar coating.

The solar coating is located between the body panel and the coloured paint.

Extremely thin: **5 micrometers**

FILM: https://youtu.be/_siq2dFU0Ns

Mercedes-Benz Innovations & Future Technologies

MORE RANGE WITH SOLAR COATING

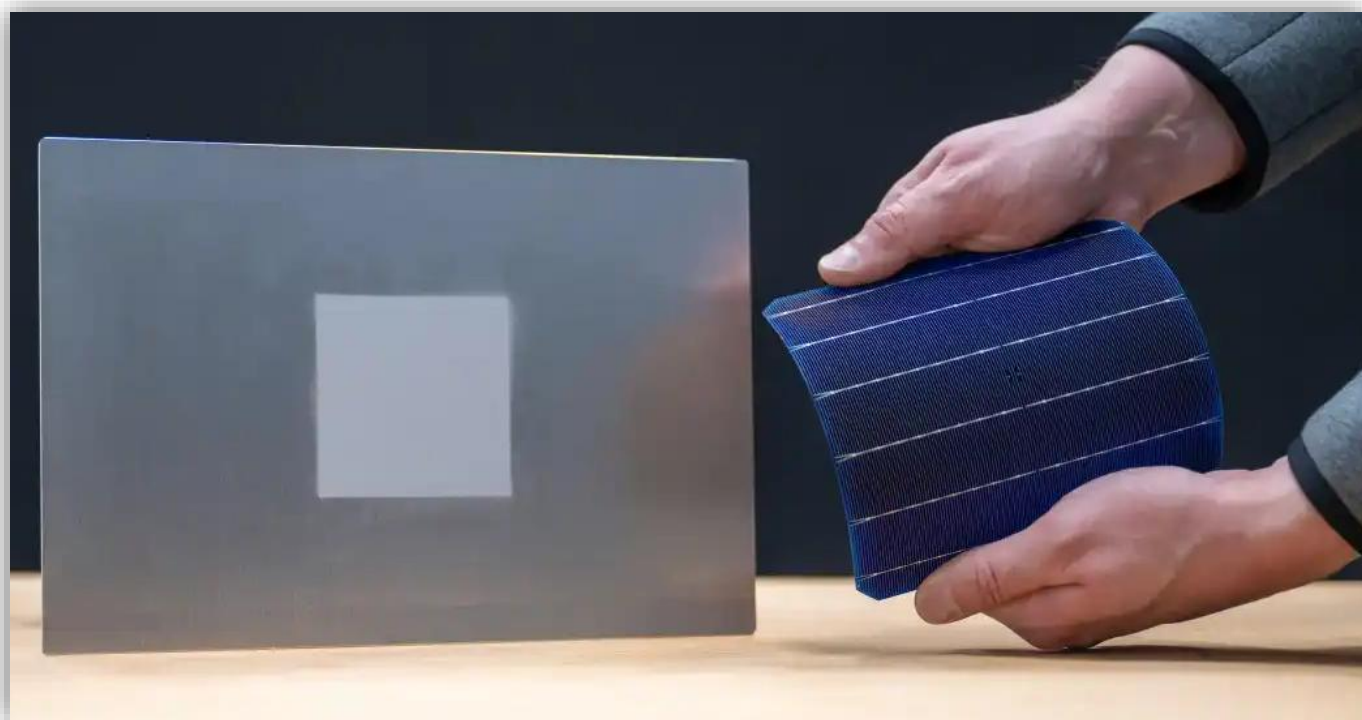


Mercedes har tittat på hur solcellstekniken kan integreras i framtida bilar och deras ingenjörer har framställt vad de kallar för solcellsfärg.

Det kan låta som hokus pokus, ungefär som när rutorna målas på schackbräderna i Tomteverkstaden på julafton strax efter klockan 15. Men det är betydligt enklare än så.

På en bils kaross appliceras "solcellsmassan" som beskrivs som en sömlös pasta. Den är extremt tunn, endast fem mikrometer tjock. Det är detsamma som 0,005 millimeter, eller en tiondel av det tunnaste av hårstrån. Vikten är också låg – 50 gram per kvadratmeter.

Ovanpå solcellsmassan placeras en nanopartikelbaserad färg som släpper igenom 94 procent av solens energi som sedan direkt kan driva en elmotor eller lagras i ett batteri.



Till höger en vanlig, tunn panel, till vänster Mercedes nya hypertunna solcellsmassa.



Mercedes illustrerar hållbarheten hos "solcellsmassan" genom att visa hur en traditionell solcellspanel lätt går i bitar.

Mercedes illustrerar hållbarheten hos "solcellsmassan" genom att visa hur en traditionell solcellspanel lätt går i bitar.

Solcellsfärgens verkningsgrad ligger på över 20 procent och för en mellanstor SUV med en karossyta på elva kvadratmeter skulle energiinfångandet, enligt Mercedes beräkningar, räcka upp till 2 000 mils körning per år om bilen har sin hemvist i soliga Los Angeles.

Motsvarande siffra för Peking är 1 400 mil och för Stuttgart, Mercedes hemstad, 1 200 mil. Sverige har i genomsnitt några hundra färre soltimmar än Stuttgart, men många mil lär det bli även här.

Mercedes har även räknat på hur stor del av den dagliga körningen som kan täckas av energin som "solfärgen" fångar in. I Stuttgart kör den genomsnittliga bilföraren 5,2 mil per dag och 62 procent av energin som krävs för körningen skulle kunna täckas av solfärgen. I motsvarande siffra för Los Angeles är 100 procent.

Enligt Mercedes är solcellsfärgen mycket hållbar och fri från gifter samt innehåller varken kisel eller sällsynta jordartsmetaller. Dessutom beskrivs den vara lätt att återvinna och betydligt billigare att framställa än andra solcellspaneler som vi är vana vid i dag.

Vi misstänker att en buckla från exempelvis ett dörruppslag inte förstör solcellsfärgens funktion, men vad som händer med den vid en kollision återstår att se. Kan en traditionell lackfirma applicera den? Det får framtiden utvisa.



Mattias Rabe



6. Nya elbilen Opel Grandland lanseras i Sverige – med nollränta

Posted by Kristofer Rask januari 27, 2025



Opel slår idag upp orderböckerna till sin nya elbil Opel Grandland. Long Range-versionen av Grandland levererar 685 kilometer i räckvidd på en laddning. För att riktigt starta igång försäljningen erbjuder med dessutom modellen till nollränta.

– Nya Opel Grandland är producerad, designad och framtagen mitt i hjärtat av Tyskland. Som Opels nya högteknologiska flaggskepp är Grandland utrustad med exempelvis Pixel HD strålkastare med över 50 000 pixlar som förvandlar natt till dag, Opel AGR certifierade Intelli-Seat för utökad komfort, och massor av utrymmen i bilen, berättar Andreas Marttila Gaard, produktchef för Opel Sverige.

Nya Grandland är större än sin föregångare och mäter 4 650 mm i längd, 1 905 mm i bredd och 1 660 mm på höjden. Opel beskriver Grandland som den perfekta tjänstebilen som täcker upp de flesta behoven. Den lämpar sig också för familjer som är i behov av en rymlig bil.

Grandland erbjuds med tre olika storlekar på batteriet. Dessa är 73, 82 och 97 kWh vilket ger en WLTP-räckvidd på 525, 585 respektive 685 kilometer. Att snabbbladda batteriet upp till 80 procent ska vara möjligt på en halvtimme. Instegsmodellen kostar från 569 900 kronor.

- **Grandland Electric Standard Range, från 569 900 kr.**
- **Grandland GS Electric Standard Range, från 599 900 kr.**
- **Grandland GS Electric Extended Range, från 619 900 kr.**
- **Grandland GS Electric Long Range, från 649 900 kr.**

7. De grönaste bilarna just nu – enligt ADAC Ecotest

Uppdaterad 23 jan. 2025 Publicerad 23 jan. 2025

Årets upplaga av ADAC Ecotest är klar, och som väntat dominerar elbilarna. Men en bilsbil sticker ut och utmanar de eldrivna rivalerna.



Kolla in vilka bilar som toppar listan.

ADAC Ecotest är ett omfattande test där bilars miljöpåverkan granskas noggrant. I årets upplaga, där 84 olika modeller utvärderades, tog elbilarna hem de åtta första platserna.

Peugeot e-208 knep förstaplatsen, tätt följd av Opel Corsa Electric och Peugeot e-308. Gemensamt för dessa modeller är en ny och effektiv drivlina som ger låg förbrukning och minimala utsläpp.

Prius extremt bränslesnål

Teslas Model 3, en av de större elbilarna i testet, hamnade på en hedervärd fjärdeplats. Det visar att även elbilar i mellanklassen kan vara riktigt snåla. Men den stora överraskningen i årets Ecotest var Toyota Prius, den enda bilsbilen som lyckades ta sig in bland topp 10. Prius, utrustad med den senaste plug-in hybridtekniken, visade sig vara extremt bränslesnål både vid körning på el och bensen.

Även diesel är miljövänliga

ADAC Ecotest tar hänsyn till både CO₂-utsläpp och andra föroreningar. Elbilarna gynnas naturligtvis av den ökande andelen förnybar energi i elproduktionen. Men även förbränningsmotorer har blivit betydligt renare de senaste åren.

VW Passat Variant 2.0 TDI är ett bra exempel på detta, den utsågs till bästa dieselsbil i testet tack vare sin låga förbrukning och effektiva rening av avgaser.



Volkswagen Passat Variant R-Line Edition.

Framgångsfaktorer för elbilarna:

- **Effektiva drivlinor:** Nya generationer av elbilar har blivit betydligt mer energieffektiva.
- **Förnybar energi:** En ökande andel förnybar energi i elmixen minskar elbilarna klimatpåverkan.
- **Ständig utveckling:** Biltillverkarna investerar kraftigt i utvecklingen av elbilar, vilket leder till ständiga förbättringar.

Toyota Prius – en hybrid att räkna med

Toyota Prius framgångar i Ecotest visar att plug-in hybrider kan vara ett attraktivt alternativ för den som vill minska sin miljöpåverkan. Prius kombinerar låg förbrukning med flexibilitet, och den senaste modellen har tagit ett stort kliv framåt när det gäller effektivitet.



Ford chockar: 50 återförsäljare läggs ner



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



8. Är Elon Musk Teslas största fiende just nu?

Av Christoffer Lindén 2025-01-23

Elbilmärket Tesla är en av Sveriges mest sålda bilar, men en ny undersökning visar att inställningen till företagets VD Elon Musk blivit alltmer kritisk.



*Elon Musk under en presentation, omgiven av Tesla-symbolen.
Debatten fortsätter kring hur hans ledarskap påverkar företagets varumärke.*

Elon Musk har länge varit en central figur inom teknik- och bilindustrin, både hyllad som en innovatör och ifrågasatt för sina offentliga uttalanden och ageranden.

En färsk undersökning **från Novus** visar att 69 procent av svenskarna har en negativ inställning till Musk, jämfört med 47 procent som är kritiska till **Tesla** som varumärke.

Undersökningen genomfördes innan framträdandet i **måndags** där Musk använde en handgest som har tolkats som kontroversiell. Kritiker har dragit paralleller till högerextrema symboler, något som ytterligare har påverkat debatten kring hans ledarskap.

Musk och Teslas image

Det är ovanligt att ett bilmärke associeras så starkt med sin VD som Tesla gör med Musk. Hans engagemang i andra sektorer, som förvärvet av sociala medieplattformen X och hans stöd för Donald Trumps valkampanj, har förstärkt kopplingen mellan hans person och företaget.

Detta har skapat diskussioner om hur Musk påverkar varumärkets image, särskilt på marknader som Sverige där hållbarhet ofta står i fokus.



*Elon Musk under ett tal i USA,
där en handgest har väckt reaktioner och diskussioner kring dess symbolik.*

Svenskarnas syn på Tesla

Undersökningen från Novus riktar sig till privatpersoner, vilket gör det oklart hur företag, som utgör en stor del av Teslas kundbas, ser på situationen.

Tesla har haft en stark marknadsposition tack vare attraktiva priser och fördelaktiga leasingvillkor, men den ökade kritiken mot Musk kan påverka bilens andrahandsvärde och framtida försäljning.

Tesla-aktien noterade också en nedgång med 20 dollar dagen efter Musks omdiskuterade framträdande, men ligger fortfarande på över 400 dollar per aktie.

Detta antyder att investerarnas förtroende för företaget är fortsatt stabilt, även om utvecklingen noggrant följs av marknaden.

Framtidsfrågor för varumärket

Frågan väcks nu om Tesla kan behålla sin starka position på marknaden utan att påverkas av Musks offentliga profil.

Analytiker har tidigare framhållit att Tesla har en unik ställning inom elbilsmarknaden, men att företagets nära koppling till Musk kan utgöra både en styrka och en svaghet beroende på hur hans image utvecklas.

Tesla och Musk är fortfarande tätt förknippade, men det återstår att se hur länge marknaden och konsumenterna ser det som en styrka snarare än en svaghet.



Christoffer Lindén

Redaktör och F1-expert med bred erfarenhet inom motorsport och bilindustri. Skriver om Formel 1, bilar och branschnyheter för auto motor & sport. Christoffer är Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter och har bevakat sporten på plats sedan 2019. Utöver F1 brinner han för att analysera bilindustrins utveckling och provköra nya modeller – allt från elbilar till sportbilar.

9. Är Elon Musk Teslas grundare?

Av Christoffer Lindén 2025-01-24

Elon Musk är Teslas mest kända ansikte – men är han verkligen företagets grundare? Vi reder ut sanningen.



Elon Musk är en viktig drivkraft bakom Teslas framgångar och globala expansioner.

Tesla, Inc. grundades 2003 av ingenjörerna Martin Eberhard och Marc Tarpinning. Deras mål var att skapa elbilar som kunde konkurrera med bensindrivna bilar, både i prestanda och design. Tesla Roadster, en sportbil baserad på Lotus Elise, blev deras första stora projekt.

När företaget behövde kapital för att förverkliga sina planer, klev Elon Musk in. Musk investerade 6,3 miljoner dollar i Teslas första finansieringsrunda och blev både företagets största aktieägare och dess styrelseordförande.

– Det är viktigt att förstå att Tesla hade ett starkt team redan från början. Men Elon Musk tillförde en vision och resurser som var avgörande för att ta företaget till nästa nivå, skriver Ashlee Vance i biografen "Elon Musk: Tesla, SpaceX och jakten på en fantastisk framtid" från

Musk kliver in som visionär

Trots att Musk inte var med och grundade Tesla, spelade han en nyckelroll i företagets framgång. Förutom sin investering formade han företagets riktning och drev utvecklingen av Model S, en lyxsedan som skulle revolutionera elbilsmarknaden.

Hans roll ledde till att han under åren ofta har presenterats som grundare, vilket orsakade konflikter med Martin Eberhard. År 2009 löstes detta i en rättslig uppgörelse där Musk och fyra andra formellt erkändes som Teslas grundare.



Martin Eberhard (till vänster), en av Teslas ursprungliga grundare, har varit mindre synlig än Elon Musk. Han var en av parterna i den juridiska tvisten om grundartiteln för Tesla.

De fem erkända grundarna är:

1. Martin Eberhard
2. Marc Tarpenning
3. Elon Musk
4. JB Straubel
5. Ian Wright

Varför förknippas Musk så starkt med Tesla?

Elon Musk är inte bara en finansiär – han är också företagets visionär och ansikte utåt. Hans ledarskap, förmåga att ta risker och marknadsföra Teslas produkter har varit avgörande.

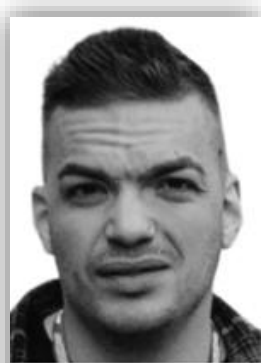
– Tesla är inte bara ett bilmärke, det är en rörelse, skriver Ashlee Vance och beskriver hur Musk byggt företaget som en förlängning av sin egen vision.

Denna starka koppling mellan Musk och Tesla har lett till att många tror att han grundade företaget. Även om detta inte är historiskt korrekt, är hans roll i företagets framgång odiskutabel.

Så, är Elon Musk Teslas grundare?

Nej, Elon Musk grundade inte Tesla. Men hans tidiga investeringar och avgörande roll i företagets utveckling har gjort honom oundgänglig för dess framgång och historia.

Med sin kombination av riskvillighet och innovation är Musk inte företagets grundare – men utan honom hade Tesla inte varit vad det är i dag.



Christoffer Lindén

Redaktör och F1-expert med bred erfarenhet inom motorsport och bilindustri. Skriver om Formel 1, bilar och branschnyheter för auto motor & sport. Christoffer är Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter och har bevakat sporten på plats sedan 2019. Utöver F1 brinner han för att analysera bilindustrins utveckling och provköra nya modeller – allt från elbilar till sportbilar.

10. Koenigseggs nya supersatsning: "Spännande"

Av Andreas Jemn

26 januari 2025, 10:24

Här är Koenigseggs nya jättesatsning. Snart kommer du kunna dricka högoktaniga svenska viner från Koenigsegg: Rött, vitt – och bubbel.– Det låter kanske lite märkligt att göra vin här i Sverige, men det tyckte man om att bygga superbilar också, säger Halldora von Koenigsegg till Carup.



Christian och Halldora von Koenigsegg har inte bara bensin i blodet. Nu ska det kreativa motorparet även slå sig in i vinbranschen.

– Vi ser fram emot det här både jag och Christian. Vi tycker mycket om Bjäre och vill vara verksamma i den bygden och göra något för den. Det är här som vi har valt att bo och här har våra barn växt upp, säger Halldora von Koenigsegg till Carup.

Själva hjärtat av anläggningen kommer att ligga mysigt vid Skepparkroken i Ängelholm. Med havet inpå knuten ska det finnas hotell, restaurang, vinbar och en butik för försäljning. Här kan gästerna gona sig varma sommarkvällar och kanske ta en promenad ner till badbryggan efter middagen.

– Nu är inte hotell och restaurang det första som kommer upp. Utan först ska vi ta den första skörden och bygga upp ett fungerande jordbruk. Det är viktigt att se allt över lång tid, säger Halldora von Koenigsegg.

Ritningar som lämnats in till bygglov visar på en stor anläggning med hotell, vinbar, restaurang och besökscenter. I närheten av fabriken i Ängelholm ska det byggas flera vinanläggningar.



Koenigsegg har planterat 85 000 vinrankor.

Man har redan planterat 85 000 rankor vid det pittoreska fiskeläget, Lervik i Båstad samt vid badpärlan Skepparkroken i Ängelholm. Vinälskarna kan se fram emot rött, vitt och mousserande vin från Koenigsegg.

– Nu är det snart dags för den första skörden. Det ska bli spännande. Men vi har tänkt att det ska bli ett projekt över lång tid. Det låter kanske lite märkligt att göra vin här i Sverige, men det tyckte man om att bygga superbilar också, säger Halldora von Koenigsegg.

För att förverkliga sina planer har paret Koenigsegg tagit hjälp av en lokal vinbonde. Jeppe Appelin i Vejbystrand har lång erfarenhet av att odla skånst vin. Han har också storslagna planer inför framtiden.

– Planerna är att göra Bjärehalvön till Sveriges främsta vindistrikt och exportera idén ut till Europa så att turisterna kommer, säger Jeppe Appelin.

Han är pionjär bland vinodlarna på Bjärehalvön mellan Skåne och Halland. När Jeppe planterade sin första ranka för länge sedan, var han ensam. Nuförtiden är han del av ett ganska stort sällskap vinodlande bönder.

– Han har varit en stor inspirationskälla och det är väldigt roligt att få vara med i gemenskapen med alla vinbönder på Bjäre. Det finns en stor erfarenhet som vi tycker ska bli spännande att bli en del av, säger Halldora von Koenigsegg.

Bjäre är på väg att bli ett svenskt Toscana. En efter en ploppar vingårdarna upp i det böljande landskapet som ramas in av bokträd och Kattegatts blå vatten.

– Nuförtiden är det 35 stycken som odlar vin här. Med Christian och Halldoras gård kommer att vara den största och vi samarbetar med turistnäringen för att utveckla den här tanken, säger Jeppe Appelin.

Få trodde att Christian von Koenigsegg skulle lyckas med sina hyperbilar när han drog igång för 30 år sedan. Nu kan makarna Koenigsegg sätta Sverige även på vinkartan. Det är länge sedan han satte sin första planta i den bördiga jorden på Bjäre. Men tiden har runnit förbi och med den har Jeppe Appelin lärt sig det mesta om hur man odlar vin. En dag knackade det på dörren. På tröskeln stod två berömdheter.

– De kom hit till mig och ville ha lite tips och råd om hur man odlar vin. Det var väldigt roligt och jag var så klart beredd att hjälpa till så mycket jag kunde, säger Jeppe Appelin.

Tillsammans med Jeppe Appelin har Koenigsegg projekterat de bästa platserna för sina vinrankor.

– Jag har varit arkitekt och hjälpt till att hitta bra marker. Det här kommer att bli mycket bra, Christian och Halldora är mycket trevliga och seriösa.

Deras odlingar mellan den långsträckt Hallandsås och havet har en känsla av Provence.

– Jag tror vi har hittat en perfekt plats, säger Jeppe Appelin.

Enligt honom är Bjäre perfekt för att odla vin. Familjen Koenigsegg har planer på vitt, rött men även ett eget svenskt bubbel för Ijumma sommarkvällar.

– Bjärehalvön passar väldigt bra för att odla vin. Bjäre är väldigt bördigt. Jordmånen passar utmärkt. Man kan säga att det är som en saltallrik, halvön är bred och sticker ut mot nordväst. I söder har vi Skäldervikens varma vatten, tillsammans utgör det perfekta förutsättningar.

Jeppe Appelin har kämpat i många långa år för att förverkliga sin dröm. Nu känner han att framtiden knacker på köksfönstret.

– Vi skapar Bjäre vinecountry och samarbetar med näringsliv och turism. Tanken är att sälja Bjäre som Sveriges mest inspirerande vindestination och exportera den ut i Europa så att de ska komma hit och smaka de svenska vinerna, säger Jeppe Appelin.

Halldora von Koenigsegg hyllar de skånska vinbönderna.

– Även om detta inte är vår huvudnäring så går vi in det med själ och hjärta. Människorna som sysslar med detta är hängivna och vi hoppas kunna locka fler turister att uppleva den vackra naturen här, säger Halldora von Koenigsegg.

Folkkära kocken Leif Mannerström hyllar de excentriska skåningarnas vilda planer. Han tänker hänga på låset. Så fort Koenigsegg korkar upp den första flaskan har Leif Mannerström planer på att låta smaklökarna dansa i takt som en V8-motor.

– Jag tycker det låter som en mycket bra idé. Jag har redan sett bilder på hur man hanterat vinet där nere i Båstadstrakten.

– Det ska bli mycket spännande att smaka de här vinerna. Jag har inte så mycket erfarenhet av svenska viner. Självt sysslar jag med franska och mina säljer som smör. Så fort man kommer igång och det går att komma dit ska jag åka dit och provsmaka. Om gårdsförsäljningen kommer igång kommer jag också att köpa med mig ett par flaskor, säger Leif Mannerström.

LÄS MER:

- [Koenigseggs nya satsning – startar Sveriges största vingård](#)
- [Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum](#)
- [Koenigsegg öppnar för börsnotering: "Inte omöjligt"](#)
- [Klart idag: Koenigsegg tar över Företagarna](#)
- [Brand hos Koenigsegg efter batteriexplosion](#)
- [Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust](#)



Andreas Jemn



11. Wiesmann MF4 GT

Av Matthias Kierse 14.02.2019

Efter några anmärkningsvärda framgångar med en specialbyggd racingcoupé vid VLN-tävlingar och Nürburgrings 24-timmarslopp försökte lågvolymsstillverkaren Wiesmann från Dülmen/Tyskland sig på att skapa en gatuversion. Fram till dess hade de bara tillverkat den berömda Wiesmann MF3 Roadster.



Den nya Coupén debuterade utan interiör eller tekniska komponenter som MF4 GT Concept på Essen Motor Show 2002, lackerad i "Whitehall Beige". Under de följande nio månaderna pågick en intensiv utveckling bakom kulisserna som ledde till avtäckningen av den allra första riktiga prototypen, chassinummer 001, vid 2003 års IAA i Frankfurt/Tyskland.





Efter showen genomfördes det sista arbetet med bilen för att göra den körklar och för att starta de första provkörningarna. För detta satte man en 4,4-liters sugmotor från BMW med 333 hk och 450 newton vridmoment under huven och använde en sexväxlad manuell växellåda. Efter en olycka under provkörningarna byggdes bilen om och lackerades mattsvart.

Det dröjde till Top Marques Monaco i maj 2005 innan Wiesmann visade produktionsversionen för första gången. Jämfört med den ursprungliga designen visade karossen av glasfiberarmerad plast en mindre bakruta, större yttre speglar istället för de små från MF3 Roadster som lånades från den gamla Fiat Panda och mindre luftutsläpp bakom framhjuln, högre upp, med kromade grillar och integrerade sidoblinkers. Senare, från chassinummer 032, ändrades detta till enkla kromlister med blinkers monterade strax under.





Inuti finns två stora och fem mindre cirkulära instrument centralt i instrumentbrädan. Undertill finns radion, tre strömbrytare för ventilationsstyrning och olika knappar vars placering har ändrats flera gånger under årens lopp. Tekniskt sett bytte Wiesmann från 4,4-litersmotorn till den nyare 4,8-liters V8:an med 367 hk och 490 newton vridmoment efter de första sju produktionsbilarna. Fram till hösten 2007 var MF4 uteslutande utrustad med en manuell växellåda, följt av introduktionen av sportautomaten med sex växlar som tillval, som kunde växlas via paddlar bakom ratten. Den installerades först i MF4 GT med chassinummer 097. Tidigare fanns det bara en bil med den sekventiella SMG-växellådan från BMW.

Så man kan nästan säga att bilen med chassinummer 096, som visas i vårt bildgalleri, är den sista från den "manuella produktionskörningen". Men innan det skedde en rejäl ansiktslyftning av MF4 GT och bytte till den nya 4,4-liters biturbomotorn från BMW, köpte ytterligare 16 kunder sin bil med manuell växellåda istället för automat. Fram till dess tillverkades exakt 210 exemplar med sugmotorn. Endast 13 bilar med biturbovarianten följde, eftersom den var för nära MF4-S-versionen, som redan erbjudits parallellt sedan början av 2010 (effektskillnaden var bara 13 hk).

Chassi 096 är en del av den så kallade Youngtimer Collection, som auktioneras ut av RM Sotheby's vid olika evenemang i år. Wiesmann kommer att säljas under den nya auktionen på Techno Classica Essen i april. Medan det brittiska auktionshuset Coys of Kensington redan har en viss tradition där, vill RM Sotheby's etablera sig mer i Tyskland. Det klubbade priset för denna MF4 GT, lackerad i Rocket Red metallic och klädd i krämläder, förväntas nå ett värde mellan 170 000 och 200 000 €.



Matthias Kierse

12. Opel Diplomat V8 Coupé

Av Chefredaktör Stefan Miet

24.02.2023

Under en rundtur genom Rheingau kunde vi lära känna Opel Diplomat V8 Coupé lite bättre.



Nästan fem meter Opel i rad, två dörrar, en 5,4-liters V8: Opel Diplomat V8 Coupé är en amerikan från Tyskland. Vi bjöd in oss själva till en fantastisk tur i Rheingau.

Körrapport från Classic Cars!

"Vet du egentligen hur du ser ut just nu?" Fotografen Jochen Fabers röst klingar smattande från walkie-talkien. "Nej, jag vet inte." "Du strålar som om Adam just hade testamenterat sin Opel AG till dig!" Jag låter honom veta att jag kommer att vara "General Mietors" för honom i framtiden, men att han kan kalla mig GM. I full tillförsikt: Jochen har rätt. Jag sitter bakom ratten i denna **Opel Diplomat V8 Coupé** från 1965 och jag är på väg att bli befordrad till General Manager – åtminstone mentalt. Instinktivt letar jag efter cigarren som jag egentligen borde tända men inte kan eftersom jag inte har någon. Sen är det bara att lufta cigarren. Ombord på denna magnifika bil från Rüsselsheim blir det för varje minut tydligare för mig vilken känsla de stora Opel-bilarna från den tiden måste ha väckt: den rena stoltheten över att äga den. Det gör bröstkorgen så bred att det är svårt att ta sig ut.



Det var 1964 som Opel lade ner kölen på den legendariska K-A-D-serien, men med sina maritima gradbeteckningar gled den. Kapten, amiral och sedan? "Överbefälhavare för sjöstridskrafterna" kändes lite otympligt. Så de kallade honom diplomatiskt för Diplomat, och K-A-D-bokstavssekvensen var fullbordad. En passande 4,6-liters V8 på 190 hk (140 kW) från General Motors stod i den mäktiga fronten på Ober-Opel, som på den tiden var i nivå med de allra finaste Mercedes-modellerna. Sommaren 1965 dök coupén upp. Den överglänste nästan allt annat som rullade ut från tyska fabriksbollar. Tvådörrarsmodellen, som bara byggdes 347 gånger hos Karmann i Osnabrück, var implanterad med en ännu större Ami V8. Effekten hos Chevrolet's 5,4-liters motor var 230 hk (169 kW), vilket ungefär motsvarar sex samtida VW Beetle 1300. Tillämpat på dagens förhållanden skulle en ny Diplomat behöva vara på vägen med mycket mer än 500 hk (368 kW).





Två växlar framåt

Vi kör till Rheingau och jag vrider kraftigt på ratten. Det är så mycket spel runt den centrala positionen att enbart de korrigerande styrrörelserna skulle räcka för att svänga höger med en modern sedan och träffa nästa vall. Ratten i sig är en riktig pärla och lyser i två färger. Ovanför och under är det babyblått och himmelsblått däremellan. Den breda baffelplattan på navet och delar av sittbrunnen har klätts med ganska äkta trä, vars färg på något sätt påminner mig om mitt barndomsrum – hälsningar till Flötotto.





Naturligtvis var diplomaten bättre utrustad än sina gamla kamrater Admiral eller Kapitän. Fyra elektriska fönsterhissar, styrhjälpen, den särskilt fina mattan och bakre fotrumsbelysningen var till exempel standard ombord. I den mysiga bakdelen finns två cigarettändare – sedan länge utdöda kvarlevor från en tid då folk fortfarande rökte. Den tjocka åttacylindriga motorn babblar ymnigt för sig själv. Jag flyttar den filigrana automatiska växelväljarspaken till läge "D" – ingenting står i vägen för kraftflödet, min gasfot gör resten. Babblet förvandlas till ett i grunden fylligt muller, som slutar vid cirka 40 km/h, eftersom en mycket sällsynt händelse inträffar: automatlådan växlar. Diplomaten har inte mindre än tre av dem – en av dem tar dig förresten bakåt. Det enorma vridmomentet på maximalt 435 Newtonmeter kryddar dock den smala tvåväxlade menyn.

Tysk roadcruiser

Med den tyska roadcruisern kan du vara förvånansvärt snabb på vägen och känslomässigt röra dig i gränssnittet mellan "Firma Hesselbach" och "San Franciscos gator". De amerikanska TV-serierna från 1970-talet har tydligt visat oss hur de stora fartygen hanteras. Den går till så här: Huvudrollsinnehavaren svingar sig genom bilden i en amerikansk släde. De amerikanska släddäcken gnisslar till och med på dammiga grusvägar! Huvudpersonen stannar – skrikande däck – rusar ut ur bilen och jagar en skurk som han måste fånga. Kvar blir en ensam amerikansk släde, som inte längre gnisslar, men som fortfarande stapplar och svajar på parkeringen långt efter att skurken har jagats ner. Karl Malden kunde också ha varit diplomat.

Opel Diplomat V8 Coupé fortfarande utan DeDion bakaxel

Den formidabla DeDion-bakaxeln, där den tunga bakaxeln var upphängd separat från kassen och axelfjädringen inte belastades av drivmoment, användes för övrigt inte förrän 1969 i B-serien av KAD-modellerna. Det förbättrade köregenskaperna och fjädringskomforten avsevärt. Men den tunga bil känslan i vår ädla coupé är också imponerande. Vi når prinsen av Metternich-Winnenburgs domän på slottet Johannisberg i Geisenheim. En del förbipasserande hamnar i ett slags minnestävling när de känner igen den feta Opeln. Vem såg hans sista diplomat när och var? En äldre dam tar täten. Hennes första man körde en. På den tiden. Definitivt. Ett samtida vittne, så underbart. Jag noterar med tacksamhet varje liten detalj i hennes kommentarer. Sammantaget ger de en ganska tydlig bild av den första Ford Escorten. Ingen diplomat. Hundben! Men: Spelar det egentligen någon roll? Tonårsrum, första män, familjen Hesselbach eller gatorna i San Francisco.

I grund och botten spelar det ingen roll vilken bil vi fäster våra minnen på. Huvudsaken är att vi har några. Jag tänder en tjock luftcigarr, flinar nöjt och rullar med Jochen genom Rheingaus grönskande gröna vingårdar. Han harklar sig: "Säg mig, GM, vet du verkligen hur du ser ut just nu?" »Ja Jochen, jag vet det.» Och det är bra.



Tekniska data Opel Diplomat V8 Coupé

Motor/växellåda: V8-cyl.; 2-ventil; en fyrdubbel nedåtgående förgasare; **Deplacement:** 5354 cm³ ; Effekt: 230 hk (169 kW) vid 4700 varv/min; vridmoment: 435 Nm vid 3000 varv/min; 2-steps autom.; Bakhjulsdrift.

Kaross: Självbärande plåtkaross med två dörrar

Framfjädring: dubbla länkarmar, skruvfjädrar

Stabilisator; bak: stel axel, bladfjädrar; **Bromsar fram/bak:** skivor/simplextrummor

Längd/bredd/höjd: 4948/1902/1432 mm

hjulbas: 2845 mm; **tomvikt:** 1610 kg; **Byggperiod:** 1965 till '67; **Antal enheter:** 347; **Pris (1965):** 25 500 mark

Föreställning1

Acceleration: 0 till 100 km/h på 9,5 s; **Topp hastighet:** 206 km/h; **Förbrukning:** ca 15 till 20 l/100 km



Stefan Miet

13. Chrysler 300 blev starten på muskelbilsepoken

Publicerad 10 januari 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

Chryslers berömda bokstavs-bilar var bland de allra snabbaste och snyggaste på sin tid



Vissa år i USA:s bilhistoria sticker ut. 1955 är ett sådant eftersom Chevrolets smallblock-V8 debuterade då.

Det var också året när Chrysler lanserade sin C-300 i det som skulle bli en decennielång följetong med högpresterande, stora och lyxiga sedan- och convertiblemodeller: The Letter Series.

Första årsmodellen var en sensation, en fullstor bil med Chryslers och Virgil Exners nya "Million Dollar Look", V8 på hela 300 hk, trimmat chassi och med fartresurser som snabbt förde märket upp i ledning i Nascar, den amerikanska racerserien som vid denna tid verkligen handlade om standardvagnar som fått störtbåge och en startsiffra på förardörren, inte mer.

Utan överdrift var Chrysler 300 embryot till det som kom att bli "muskelbilsepoken" från 1960-talets mitt och framåt.

Varje år efter 1955 ända till och med 1965 årsmodell kom en ny 300 och en ny bokstav, nya utseendeförändringar, större eller mindre, på känt USA-manér. Kombinationen av enastående fartresurser, storlek och topputrustning gjorde bokstavsseriens bilar unika.

Åren 1966–71 byggdes Chrysler 300 utan tilläggsbeteckning och med mildare specifikationer, liksom under 1979 då en simplare Chrysler Cordoba kläddes upp lite extra, dock utan säljframgång. Perioden 1999–2004 fanns en 300 M med V6 och under 2005 dök så en ny, Mercedesbaserad generation 300 C upp, försedd med V8, 340 hk och bakhjulsdrift, en bil som fortfarande kan ses även på våra vägar.



Den fantastiska bilen på bilderna är 1961 års 300 G, den sista från fenepoken som inlets med 1957 års modell och "The Forward Look", också den signerad Virgil Exner. Till 1960 års modell gjordes stora ändringar, bland annat ersattes ramkonstruktionen med självbärande kaross. På 1961 års modell är de snedställda dubbelstrålkastarna ett givet kännetecken bland all annan extatisk formgivning.



Chrysler 300 G 1961**NYPRIS:** 5 411 dollar.**VÄRDE I DAG:** 60 000–200 000 dollar.**Motor:** V8 med dubbla fyrports Carter AFB2903S 30" Long Ram insug. Kompression 10,1:1. Effekt 375 hk vid 5 000 v/min, vridmoment 670 Nm vid 2 800 v/min.**Kraftöverföring:** Tryckknappsmanövrerad treväxlad TorqueFlite automatlåda.**Mått:** L 559/B 202/H 142 cm.**Tomvikt:** Cirka 2 045 kg.

Bränsletank 87 liter.

Fjädring: Fram torsionsstavar, bak stel axel med bladfjädrar.**Hjul:** 8.00 x 15 Goodyear Blue Streak.**Styrning:** Servoassisterad snäcka.**Bromsar:** Trumbromsar runt om.**FARTRESURSER:** Toppfart 230 km/tim. Acc. 0–96 km/tim på 8,4 s.**Förbrukning:** 1,6 l/mil landsväg.**Livscykeln****1955** C-300. 331-kubiktums "Fire Power Hemi" V8 på 300 hk. 1 725 exemplar, alla tvådörars hardtop.**1956** 300 B. V8 på 354 kubiktum, nya bakskärmar. 1 102 exemplar.**1957** 300 C. "The Forward Look" med modellens typiska emblem i USA-flaggans färger. V8 nu på 392 kubiktum och 375 hk, styvare chassi och torsionsfjädring fram. 2 402 exemplar, varav 484 cabriolet.**1958** 300 D. Tjugoen 400 hk-bilar byggdes med bränsleinsprutning, Chryslers första. Ny vindruteram ökade toppfarten fem mph. 810 exemplar, varav 191 cabriolet.**1959** 300 E. Hemimotorn ersattes av "Golden Lion" på 413 kubiktum. 550 coupéer, 140 cabriolet.**1960** 300 F. Tredje generationen, självbärande kaross, fenor som pekar "utåt". Den futuristiska instrumenteringen kallades "Astradome". 964 coupéer, 248 cabriolet.**1961** 300 G. Sista året med fenor. 1 280 coupéer, 337 cabriolet.**1962** 300 H. Kortare axelavstånd, en version med 405 hk erbjöds. 435 coupéer, 123 cabriolet.**1963** 300 J. Ny kaross, fyrkantig ratt. 400 coupéer.**1964** 300 K. Knappautomatlådan försvinner. 3 022 coupéer, 625 cabriolet.**1965** 300 L. Sista året, ny kaross. 2 405 coupéer, 440 cabriolet.

Calle Carlquist

14. AJS 350cc Modell 16 1965

Av Robert Smith | Publicerad april 1, 2021

Om det finns ett perfekt förkroppsligande av nedgången, kollapsen och undergången för den brittiska motorcykelindustrin, kan AJS Model 16 vara det.



Motor: 350cc luftkyld OHV 4-takts enkel, 72 mm x 85,5 mm, 9:1 kompressionsförhållande, 18 hk @ 5 750 rpm

Topp hastighet: 78 mph (hävdad)

Förgasning: Enkel Amal Monobloc 389 1-1/8 tum

Transmission: Kedja primär, våt lamellkoppling, 4-växlad AMC-växellåda

Tändning: 12v (6v lager), spole och brytpunkter

Ram/hjulbas: Duplex ram med hela vaggan/56 tum (1 422 mm)

Upphängning: Norton Roadholder gafflar fram, dubbla Girling-stötdämpare bak

Bromsar: 203 mm (8 tum) Norton TLS-trumma (Norton SLS-original) fram, 178 mm (7 tum) Norton SLS-trumma bak

Däck: 3,25 x 18 tum fram och bak

Vikt (våt): 420lb (190.5kg)

Bränslekapacitet/MPG: 5gal (19ltr)/67mpg (uppskattning)

Pris då/nu: n/a /\$1,500-\$6,500



Om det finns ett perfekt förkroppsligande av nedgången, kollapsen och undergången för den brittiska motorcykelindustrin, kan AJS Model 16 vara det.

Därmed inte sagt att det var en dålig motorcykel. Baserad på ljudteknik och förfinad under årtionden, representerar denna klassiska brittiska 350cc-singel allt som var både bra och dåligt med brittiska cyklar på 1960-talet. Den var solid, stark och pålitlig med ett anrikt arv genomsyrat av motocross- och trialsegrar. Men det var också en 30 år gammal design på en marknad som vände vartannat år.

Till exempel: 1965 kunde du för i stort sett samma pengar som AJS med 18 hästkrafter köpa en Honda CB77 på 28 hästkrafter på 305 cc som skulle toppa på över "ton", medan A-jay var klar på 78 mph. Dessutom hade Hondan bekymmersfri el och en dubbel främre broms med främre back. Den var också 30 pund lättare - och den hade till och med elektrisk start! Men traditionella brittiska singlar har en tidlös charm; Tunga svänghjul och ett överbyggt chassi kombineras med dämpat mekaniskt buller och klangfulla, dunkande avgassystem för att ge stadiga, smidiga framsteg, samtidigt som de frammanar en era som var betydligt lugnare.

Inte död än

År 1931 gick motorcykeltillverkaren AJ Stevens & Co, ägare av varumärket AJS, i konkurs. Men företaget tillverkade också ett brett utbud av respekterade motorcyklar och hade en historia av racingframgångar. Här kommer Collier Brothers i London in i bilden, tillverkare av Matchless motorcyklar. Colliers köpte varumärket och tillgångarna och fortsatte att sälja motorcyklar under båda namnen. Till en början använde varje märke olika design, men det dröjde inte länge förrän de två serierna började överlappa varandra, särskilt efter 1935. Samma år introducerades de liknande 348cc Matchless G3 och AJS Model 16; och från 1938 antog G3 en ny ram lånad från modell 16. Samma år bytte moderbolaget namn till Associated Motorcycles.



Sedan hotade andra världskriget, och precis som andra motorcykeltillverkare erbjöd AMC militära versioner av G3 och Model 16. BSA, Norton och Triumph hade innerspåret på leverans, men efter att Triumph-fabriken förstördes i Coventrys flyganfall i november 1940 kallades AMC in för att fylla luckan.

Det rapporteras att AMC hade levererat 80 000 350cc-singlar i slutet av fientligheterna. Singeln på 348 cc, som var märkt som en Matchless, blev krafternas val, särskilt efter att framgaffeln G3 ersattes av den lättare teleskopgaffeln G3/L.

Civvy Street

Efter återkomsten till fred kunde AMC snabbt erbjuda omlackerade G3/L som civila modeller, i väntan på introduktionen av en ny serie 350- och 500cc-maskiner 1946. Dessa var alla baserade på G3/L och märkta antingen som AJS eller Matchless, även om de alla var byggda på samma produktionslinje på Matchless-fabriken i Plumstead, London. Den huvudsakliga skillnaden mellan märkena är magnetens position, antingen framför cylindern (AJS) eller bakom den (Matchless). Alla delade samma slaglängd på 93 mm, med 69 mm borring för 350:orna och 82,5 mm för 500:an. 350 var antingen G3/L eller modell 16, 500 var G80 eller modell 18.

Alla motorer hade vertikalt delade vevhus och en uppbyggd nedre ände, där vevtappen var en avsmalnande passning in i svänghjulen. Vevan gick på en kombination av två kulbollar på drivsidan och bussning/rulle på kamaxelsidan, medan vevstaken i ett stycke gick på rullager. Två separata kammar manövrerade ventilerna med hjälp av stötstänger inuti externa rör, med spiralfjäderretur. Motorsmörjningen skedde med hjälp av en ovanlig roterande kolvpump med snäckdrift, medan det notoriskt läckande primära höljet av pressat stål tog hand om den externa oljningen! Den enradiga kedjan drev en våt lamellkoppling som matade en 4-växlad Burman-växellåda. Elen var 6 volt och tankningen skedde med en vanlig Amal-förgasare. Det första chassit efter andra världskriget var styvt baktill, medan framhjulsupphängningen använde AMC:s egen Teledraulic-gaffel.



Amal Monobloc carb kom 1955.

Två stora förändringar kom för 1948: Inuti cylinderhuvudet ersatte hårnålsventilfjädrar spoltypen; Och bakfjädring med svängande gaffel blev ett alternativ. Ett par spiralfjädrar /dämparenheter kontrollerade svingarmens rörelse, och deras smala dimensioner fick smeknamnet "ljusstakar". Dessa ersattes 1951 med fetare enheter med större oljekapacitet, i folkmun kända som "jampots". Och ett topplock i lättmetall ersatte gjutjärnsföremålet. Faktum är att AMC-singlar under hela sin produktion gynnades av uppgraderingar som hade testats på tävlingsmodeller - vilket är som det ska vara!



AMC-växellådan kom 1956.

1952 års modeller kännetecknas av sin avsaknad av nickel/kromplätering, ett resultat av Koreakriget; Och båda märkena placerade magneten framför cylindern. Detta var en välsignelse för Matchless-ägarna, generatorn var tidigare begravd under magneten, och generatorunderhåll krävde tidskrävande borttagning av kamaxelkåpan – vilket också innebar att man förlorade tidsinställningarna.

Ett dubbelsäte ersatte den enkla sadeln 1953 och en Amal 376 Monobloc med en diameter på 1 1/16 tum monterades 1955. 1956 ersattes Burman av AMC:s egna 4-växlade växellåda; och 1957 ersattes jampots av egenutvecklade Girling-stötdämpare. Generatorns elektricitet kom 1958 och ersatte magneten - även om purister fördömde tilltaget, och motorn såg ganska naken ut utan den. Men det gav möjlighet att byta ut det pressade stålhöljet mot ett mindre läckande gjutet legeringshölje. Och en ny duplexram kom 1960.

Fler ändringar

Vid den här tiden påskyndades arbetet med att rationalisera AJS/Matchless/Norton-serierna. (AMC hade köpt Norton 1952.) Först byttes Model 16:s Teledraulic-gaffel ut mot en Norton Roadholder 1964, medan Norton-produkter ersatte fram- och baknaven. Det innebar Norton 8-tums frambroms i full bredd - en förbättring jämfört med den tidigare artikeln, men inte mycket. En ny motor med kortare slaglängd installerades baserad på 350 competition-modellen med 72 mm x 85,5 mm borrning och slaglängd. Detta innebar att stötstångsrören försvann och stötstängerna löpte nu i tunnlar inuti huvud- och pipgjutgodset. Samtidigt ersattes kolven av en Norton-oljepump av kugghjulstyp. Detta var den sista versionen av AJS/Matchless-singlarna, som Derek Smiths cykel är ett utmärkt exempel på.



Rakt framifrån visar hur smal Model 16 är. Däck är moderna Avon Roadriders.

Och för att ta hand om den ultimata förolämpningen: för 1965-1966 fick Matchless G3:or och AJS Model 16:or också nya namn som Norton ES2 och Model 50 MkII. Produktionen av gatumodellerna AJS, Matchless och "Norton" slutade med AMC:s kollaps 1966.

Derek Smiths AJS

Motorcyklar har varit en central del av Derek Smiths liv sedan han var gammal nog att köra och tog sitt gatukörkort vid 16 års ålder på en 250cc BSA C10L. Till skillnad från föräldrarnas ogillande var det Dereks mamma som föreslog att han skulle skaffa en motorcykel, påverkad av lyckliga barndomsminnen av att åka med sina föräldrar i en sidovagnsoutfit i England.

Efter C10 kom en 650 Golden Flash, en Honda fyra, en BSA Spitfire och Firebird; men singlar var alltid Dereks förstahandsval.

"Jag har alltid varit ett av singlar", säger han.



Mittstödet är mer tillförlitligt när det gäller att hålla Model 16 upprätt än stödet!

Derek arbetade senare för motorcykelhandlaren Deeley's i Vancouver medan han körde offroad på sin fritid, och fick så småningom sponsrade åkturer på en BSA Victor 500 i motocross- och enduroevenemang. Så hur kom det sig att en före detta tävlingsförare hamnade hos den milda AJS?

Derek hittade sin AJS Model 16 från 1965 i en väns ouppvärmda källare, där den hade stått i ett decennium.

"Det var en sorglig syn", säger Derek. "Gafflarna och fälgarna var rostiga, bromshävararna var ute i ändarna, tankemblemen var spruckna, en bit nylonstrumpor var fastspänd över förgasaren som ett luftfilter. Det var i april 2012.

"Jag kände igen AJS som en sällsynt cykel i Kanada så fort jag såg den."

Med det sagt var Derek först ovillig att betala det begärda priset och satt på idén i ett år tills han började uppskatta AJS-singlar och insåg deras värde. Och A-jay var i stort sett komplett, inklusive bleckgodset. Det var också en 1965 års modell, vilket innebar att den hade den senare generatormotorn med nedgrävda stötstångsrör, Roadholder-gaffel och Norton-bromsar och nav. Och även om användningen av Norton-delar var kontroversiell på den tiden, var de sista AMC "tungvikts"-singlarna förmodligen de mest hållbara och pålitliga.

"Så jag gick tillbaka och gav honom det begärda priset", säger Derek.



Derek tog med sig AJS hem med avsikt att få den att fungera och köra den. Men efter en del förundersökningar insåg han att det skulle krävas en hel del specialarbete. Så han tog den till Kevin Wilson på [International Classic Motorcycles i Coombs, British Columbia](#).

"Min första tanke när jag tog den till Kevin var att gå igenom motorn och växellådan mekaniskt, kontrollera bromsarna, och vi kunde lämna det där."

Men ungefär en vecka senare ringde Kevin och berättade att bensintanken var rostig inuti och behövde tätas och beläggas. Och med bästa vilja i världen kunde Kevin inte lova att hålla de färglösande tätningskemikalierna borta från utsidan av bensintanken. Det skulle innebära ny färg. Kevin ville också byta ut de rostiga fälgarna och ekrarna "mot rostfritt stål och bra engelska kromade fälgar".

Det fanns andra skillnader över restaureringen: Derek föreslog en övergång till 12-volts el:



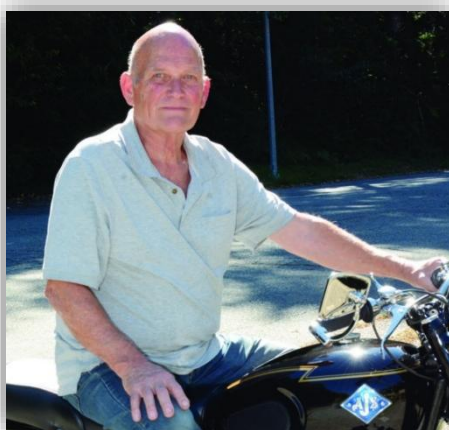
Utan magneto såg motorn naken ut för AJS-purister.

"Jag föreslog det för Kevin, eftersom han sa till mig att spolen hade klämts ihop, dragits åt för hårt." Det betydde att den skulle behöva bytas ut.

"Och jag sa: 'Du kan lika gärna gå till 12 volt.' Och han tittade på mig med en sträng min och sa: 'Varför då?' Så jag sa: 'Okej. Okej.'"

Vid den här tiden var uppskattningen av det arbete som krävdes nära vad en concours-restaurering skulle kosta. Så det är vad AJS fick. Lyckligtvis var de flesta delarna antingen återställbara eller tillgängliga från AMC-specialister som Walridge Motors i London, Ontario, Kanada (www.walridge.com). Och även om den restaurerade cykeln är så nära lager som möjligt, ersattes Norton-frambromsen med en enda sko med en senare artikel med dubbla ledande skor. Derek anser att den ursprungliga SLS-bromsen inte är mer effektiv än den på en Yamaha DT1.

"Och det finns en anledning till att det inte är så bra bromsar. Det är en dirt bike!" säger han.



Ägare Derek Smith och hans AJS.

Derek är ovillig att påpeka några andra fel med Model 16, förutom ett: "Jag respekterar den för vad den är. Men jag antar att det enda som inte fungerar så bra är sidostödet."

På sin första åktur efter restaureringen parkerade Derek sin AJS på en grannes uppfart som hade en liten nedförsbacke. När han höll på att stiga av rullade AJS framåt på sidostödet. – Jag fångade den innan den slog i marken. Men det var så nära, säger han. Nu parkerar han den bara på mitträcket.

Derek har ställt upp med AJS i den lokala Squamish Motorcycle Festival tre gånger och vunnit "bästa klassiska motorcykel" varje gång mot mer än 50 andra hojar.

Modell 16 i sitt sammanhang

Derek Smiths AJS 350 från 1965 är en av de sista AMC-singlarna, vilket gör den särskilt sällsynt och inte nödvändigtvis mindre önskvärd - även om det inte var fallet när den producerades. Förutom att det var lite av en dinosaurie, gladde crossovern av komponenter och märken från Norton, AJS och Matchless ingen av fansen till något av dessa märken och förolämpade de flesta av dem.

Med det sagt kan man argumentera för att den sista av AMC:s tungviktssinglar var den bästa. Motorn var i stort sett skottsäker med hårnålsventilfjädrar i race-stil och en solid bottenände som gynnades av komponenter som användes i tävlingsmodellerna. AMC-växellådan (som användes senare på Commando) var robust och silkeslen i drift; Roadholder-gaffeln var den bästa i branschen vid den tiden; och 8-tums Norton-bromsen var det bästa av vad som fanns tillgängligt.

AJS Model 16 var en robust, pålitlig och hållbar motorcykel med få laster - förutom att dra hela vikten av 500cc Model 18 med bara två tredjedelar av kraften! **MC**

Resurser

[UK AJS & Matchless Owners Club](#)

[Nordamerikanska sektionen](#)



AJS på fältet

Jag svär att den här historien är sann, även om jag ibland har svårt att tro på den själv. När vi gick hem från högstadiet med ett par kompisar fick vi syn på en AJS 350 som stod lutad i häcken bredvid en bondes åker, till synes övergiven. Frågan: Skulle det börja? Vi drog ner den från häcken och en av våra mer äventyrliga vänner kastade sig på startpedalen. Ett stadigt avgasslag besvarade frågan. En kille som hade cyklat på sin storebrors cykel

hoppade på och tuffade snart runt på fältet. Så kom min första åktur på en riktig motorcykel. Spänningen av att studsas fram på grusvägen och växla med motorn som dunkar villigt nedanför är inbränd i mitt minne och en besatthet sådd. Naturligtvis fick AJS så småningom slut på bensin. Vi knuffade tillbaka den in i häcken och skymde den så mycket som möjligt. Men när vi samlades igen med en dunk bensin var nötskrikan borta. Självklart. — Robert Svensson

Vad var det egentligen som dödade den brittiska motorcykelindustrin?

I sin bok *The Strange Death of the British Motorcycle Industry* pekar Dr. Steve Koerner på tre nedgångsfaser: Under 1930-talets depression, med dess efterfrågan på billiga transporter, producerade de flesta brittiska tillverkare fortfarande dyra motorcyklar för entusias-ter. Under perioden omedelbart efter andra världskriget misslyckades de också med att svara på möjligheten till massproduktion av mopeder och skotrar i pendlarstil (Till exempel, mellan 1946 och 1968 byggde BSA cirka 500 000 Bantams, medan Vespa ensamt byggde nära fyra miljoner skotrar!) Och efter att ha undvikit seriös massproduktion kunde den brittiska industrin inte svara på tillströmningen av små japanska cyklar på sextiotalet.

I slutändan var branschens största misslyckande att de brittiska tillverkarna i stället för att skapa nya produkter för att uppfylla kraven på den föränderliga marknaden ständigt sökte nya möjligheter att sälja sina främsta produkter – överåriga singlar och tvillingar med hög kapacitet. Så småningom var den enda marknaden kvar USA, och industrin hade alla sina ägg i den enda korgen. Och medan brittiska motorcyklar fortfarande sålde bra i USA fram till 1970, gick BSA-Triumph in i väggen genom att missa den kritiska amerikanska försäljningssäsongen 1971-1972 på grund av fiaskot med oljan-i-ramen, vilket gjorde det möjligt för Honda 750 att ta deras marknad. Den konkursmässiga BSA-Triumph togs över av Norton-Villiers, tillverkarna av Commando, 1973. Det nya företaget, NVT, kämpade på i ett par år till innan ägaren Dennis Poore drog ur kontakten 1975.

