



Checker Marathon Taxi 1979

1. Kia EV4 kommer som halvkombi
2. Heta avgaser laddar batteriet
3. Renaults smarta lucka för att snabbt släcka elbilsbränder släpps fri
4. Intelligent Speed Assistance är systemet som varnar vid fortkörning
5. Elbilstillverkare kollapsar
6. Rallyförare som svor får 10 000 euro i böter
7. Scania stal showen i USA
8. Volvo störst i Europa
9. IFR Automotive Aspid
10. Mazda 929 2,0i Coupé
11. Hasse berättar om Volvos allra första lyxbil
12. Checker-taxin blev en ikon i New York



## 1. Kia EV4 kommer som halvkombi!

Av Roger Åberg 2025-02-17 kl 00:30

**Prisa gudarna!**



Jag såg ett tidigt embryo av Kia EV4 i Seoul för något år sedan och då funderade jag nästan vad gänget på Kia hade knarkat. Det man visade upp var en sedan(ish) med riktigt, riktigt säreget utseende och framförallt en riktigt tung rumpa.

Nu kommer bilen i produktionsform och den ser fortfarande ut som den gjorde när den visades upp första gången. Men så kommer Kia och bjuder på en överraskning – en halvkombiversion! Till skillnad mot den vanliga versionen är överhänget bak inte groteskt stort utan nästan lite för kort.

Hur som helst så diggar jag formen, visst är den högre än en klassisk halvkombi som Golf men denna kan ju faktiskt bli perfekt för alla som inte vill ha en SUV, som vill ha något lagom stort och som bonus ser lite roligt ut.

– Kia EV4 är en tydlig återspeglning av vårt engagemang för att ompröva mobilitet och tänja på gränserna för vad design kan åstadkomma. Genom att erbjuda både sedan- och hatchbackvarianter ger vi våra kunder en unik upplevelse av modernitet och praktisk funktionalitet som kännetecknar Kia EV-familjen, på ett sätt som passar deras olika livsstilar och behov, säger Karim Habib, designchef på Kia.

Som vanligt kommer EV4 i en vanlig och en GT-Line-version. De kommer att visas upp på riktigt om två veckor och då kommer vi såklart rapportera mer.



Roger Åberg







## 2. Ny uppfinning: Heta avgaser laddar batteriet

Av Magnus Fröderberg

2025-02-18

Heta avgaser är energi som går till spillo. Nu har forskare funnit ett enkelt sätt att omvandla avgaserna till el.



*Värmen i avgaserna kan omvandlas till el som laddar batteriet.*

En förbränningsmotor har en låg verkningsgrad mellan 25 och 40 procent. Det mesta av bränslet blir värme i stället för rörelseenergi som driver bilen. En del av överskottsvärmen används för att värma upp kupén, men mycket går rakt ut i luften via avgasröret.

En grupp forskare i USA har uppfunnit **en metod för att tillvarata värmeenergin i avgaserna** för att ladda bilens batteri. Enkelt uttryckt så placeras en cylinderformad kylfläns runt avgasröret som samlar upp värmen och omvandlar den till el.

Det rör sig alltså om en **termoelektrisk generator** som utnyttjar temperaturskillnaden mellan avgaserna och den omgivande luften för att generera elektricitet.

I sina tester lyckades forskarna återvinna 40 watt och i simuleringar kom de upp till 56 watt med bilmotor och 146 watt med helikopter.

Även om forskarna skulle kunna öka effekten framöver rör det sig knappast om effekter som räcker till för att ladda ett högvoltsbatteri i en elbil. Däremot kan systemet avlasta generatören i en bil med förbränningsmotor och på så sätt sänka förbrukningen.

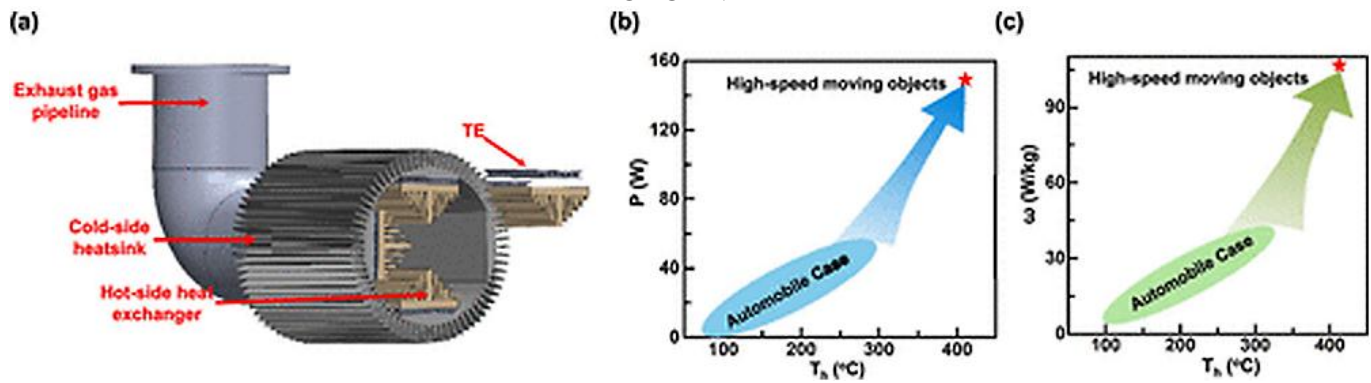


Illustration: American Chemical Society

En cylindrisk kylfläns för att generera el från de varma avgaserna.

Läs även:



**Därför är bensinbilen så mycket ineffektivare än elbilen**



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: [magnus@automotorsport.se](mailto:magnus@automotorsport.se)



### 3. Renaults smarta lucka för att snabbt släcka elbilsbränder släpps fri

Posted by Kristofer Rask februari 18, 2025

Renault har utrustat sina elbilsbatterier med en särskild tillträdespunkt för räddningstjänsten i händelsen av det osannolika att högspänningsbatteriet skulle börja brinna.



**FILM:** <https://youtu.be/iiSx8Ph97S0>

Genom en särskild tillträdespunkt man kallar för Fireman Access blir det möjligt att släcka ett batteri med termisk rusning på under 10 minuter. Dessutom sparar det mängder med vatten i släckningsarbetet.

Nu släpper Renault patentet fritt och uppmanar andra biltillverkare och aktörer inom fordonsindustrin att använda det. Fireman Access är utvecklat i samarbete med brandkåren och sitter i Renaults, Dacias, Alpines och Mobilizes el- och hybridbilar.

– Att driva innovation för att förbättra trafiksäkerheten är en del av vilka vi är på Renault. Vi är särskilt stolta över det partnerskap som vi har utvecklat med räddningstjänsten under de senaste åren. Fireman Access är ett konkret exempel på vad som kan uppnås genom att kombinera vår expertis som biltillverkare med kompetensen hos de män och kvinnor som arbetar för vår säkerhet varje dag, berättar Luca de Meo, VD för Renault Group.

– Idag är jag glad att kunna göra denna innovation fritt tillgänglig eftersom vi när det gäller säkerhet måste riva alla hinder. Detta initiativ är också i linje med det åtagande vi har gjort tillsammans med FN för att göra mobilitet säkrare över hela världen, tillade Luca de Meo.

## 4. Intelligent Speed Assistance: Systemet som varnar vid fortkörning

Publicerad 24 januari 2024

(uppdaterad 2025-02-12 11:04)

Text redaktionen

**Nya bilar måste varna när föraren kör för fort – det har EU bestämt. Systemet ska rädda liv, men kommer också med ett antal nackdelar.**



**Ett nytt system som** varnar när föraren kör för fort har börjat dyka upp i nya bilar. Det kallas Intelligent Speed Assistance (ISA) och är ett krav från EU.

I den här artikeln berättar vi mer om hur ISA-systemet fungerar och hur reglerna ser ut.

### **Vad är Intelligent Speed Assistance?**

ISA är ett system som **varnar när föraren kör för fort**.

För att minska risken för trafikolyckor vill EU att bilföraren får en varning när hastighetsgränsen överskrids. Varningen försvinner efter en stund oavsett om föraren saktar ned eller fortsätter köra för fort – det är just när bilen passerar hastighetsgränsen som bilen varnar.

### **Går det fortfarande att köra för fort?**

Ja, ISA innebär inte någon hastighetsspärr som gör det tekniskt omöjligt att köra för fort. Föraren kan precis som förut välja att köra över hastighetsgränsen, men så fort gränsen överskrids varnar bilen.



*Kartdata och kamerabilder ligger till grund för att bilen ska veta vilken hastighet som gäller.*

### **Hur vet bilen om jag kör för fort?**

Nya bilar har i flera år haft skyltavläsning för att kunna upptäcka exempelvis hastighets skyltar vid sidan av vägen. I navigationssystemets kartdata finns också uppgifter om aktuell hastighetsgräns. Om det finns olika uppgifter om hastigheten i ISA-systemet är det alltid det som står på skylten som "går före".

Det här kan ställa till problem, vilket vi [skrivit om tidigare](#). Systemet fungerar inte alltid som tänkt. Det kan i vissa fall upptäcka "fel" hastighets skylt – till exempel på en avtagsväg med mycket lägre hastighetsgräns, och kartdatan som finns i navigationssystemet är inte heller alltid uppdaterad.

Dessutom påverkas många nya bilar av smuts, slask och snö på sensorerna vilket ger ned-satt förmåga att upptäcka "rätt" hastighetsgräns.

### **Går ISA att stänga av?**

Ja, ISA-systemet brukar gå att stänga av i bilen, men hur enkelt det är varierar mellan olika bilmärken. Vissa har gjort det enkelt genom att införa en snabbknapp eller genväg, medan andra placerat inställningen långt ned i någon undermeny i infotainmentsystemet.

ISA aktiveras automatiskt varje gång bilen startar, så även om föraren stänger av systemet sätts det igång när bilen startas nästa gång.

### **Måste alla bilar ha ISA?**

Alla nya bilmodeller som lanseras inom EU måste ha ISA-systemet installerat [från och med juli 2022](#). Men detta gäller alltså bara nya modeller, inte befintliga modeller som redan säljs.

Däremot måste alla bilar som säljs nya inom EU, oavsett när de lanserats, ha ISA-systemet installerat sedan juli 2024.

Bilar som redan rullar på vägarna och inte har ISA installerat påverkas inte.

### **Vilka är fördelarna med ISA?**

Enligt EU-kommissionen är ISA ett stort steg för trafiksäkerhetsarbetet och har potential att "dramatiskt" minska antalet trafikolyckor och dödsfall.

Fortkörning är en vanlig orsak till allvarliga bilolyckor, och om bilförarna uppmanas att hålla hastighetsgränsen räknar EU med att olyckorna kommer minska.

Forskning från [bland annat Sverige](#) har visat att bilförare kör långsammare med ISA installerat än utan.



*Bilens kameror är beroende av bra sikt för att kunna avgöra hastighetsgränsen.*

### Vilka är nackdelarna med ISA?

För den som bryter mot hastighetsgränsen blir det förstas irriterande med en varningssignal. Men även den som inte har för avsikt att köra för fort, men tillfälligt överskrider hastighetsgränsen under en kort period, blir varnad. Systemet är ofta känsligt och det räcker med 1–2 km/tim för fort i en nedförsbacke för att varningen ska aktiveras.

Den här typen av pip och varningar blir allt vanligare i nya bilar och det finns en risk att föraren slutar reagera även på viktiga säkerhetsvarningar. Vi Bilägares testförare har tidigare **kritiserat systemet**.

Om föraren blir irriterad och stänger av systemet helt gör det ingen nytta alls för trafiksäkerheten. Tvärt om – det kan i stället orsaka olyckor om föraren väljer att stänga av det på bilens pekskärm under körning.

ISA är alltså beroende av att bilen "vet" vilken hastighet som gäller, och **så är inte alltid fallet**. Enligt både tyska organisationen ADAC och företaget Mobileye som levererar den här typen av system kan bilen ha fel hastighet inlagd i 5–10 procent av fallen.

Systemet är inte heller alltid så snabbt på att reagera på en höjd eller sänkt hastighetsgräns. Det kan ta ett antal hundra meter innan hastigheten ändras i bilen.

### Så ska bilen varna

Biltillverkarna får själva välja vilken varning som ska skickas ut till föraren vid fortkörning.

- 1. Stegrande ljudvarning
- 2. Stegrande vibration
- 3. Haptisk återkoppling som försiktigt "skjuter tillbaka" gaspedalen
- 4. Hastighetsbegränsning

De två sista alternativen innebär inte att bilen aldrig går att köra för fort. Föraren kan trycka ner gaspedalen hårdare för att köra fortare. Systemet ska gå att stänga av, men aktiveras igen när bilen stängs av och startas. Om det finns olika uppgifter om den aktuella hastighetsgränsen är det skyltarna vid vägen som har företräde.

## 5. Elbilstillverkare kollapsar – söker konkursskydd

Av Maths Nilsson 19 februari 2025, 15:05

Ännu en tillverkare av elbilar och ellastbilar dukar under. Nu tvingas Nikola ansöka om konkursskydd enligt Chapter 11 i USA. De har bränt upp alla sina miljarder och är bankrutta.



Flera elbilsföretag har gått omkull det senaste året. Fisker och Lordstown ville bli nya Tesla, men de fick slut på pengar och tvingades kasta in handduken. Nu tvingas även Nikola som skulle tillverka elektriska lastbilar och elbilar i form av pickuper kasta in handduken. Pengarna är slut och de ansöker om konkursskydd, uppger [CNN](#) och flera andra amerikanska medier.

Nikolas resa har kantats av skandaler. De har nu börjat sälja av sina tillgångar för att försöka kunna betala alla de är skyldiga pengar. Enligt konkurshandlingarna är tillgångarna på mellan 500 miljoner dollar och 1 miljard dollar. Skulderna uppgår till mellan 1 miljard dollar och 10 miljarder dollar.



*Elbilen Nikola Badger var tänkt som en utmanare till Tesla Cybertruck, men nu har Nikola kollapsat.*



*Nikola hamnade i blåsväder när de riggade en video med sin lastbil.*



*Nikolas vd Trevor Milton.*

Nikola hamnade i stort blåsväder sedan de visat upp en lastbilen Nikola One och påstått att den kunde köra själv. Men det visade sig att allt var riggat och lastbilen bara rullade i en nerförsbacke. **Grundaren Trevor Milton dömdes för ett par år sedan till fyra års fängelse** för att ha ljugit för investerare om företagets teknik för vätgas och elektriska lastbilar. **LÄS MER:**



**Northvolts kris: Ansöker om konkursskydd**



**Lucid och Nikola bränner pengar snabbt – fyller på...**



**Fiskers konkurs växer – fler bolag drabbas**



**Northvolt får konkursskydd – negativt eget kapital**



**Skulle utmana Tesla – nu tvingas Nikola lägga ner...**



**Elbilstillverkare hotas av konkurs – kassan är slut**



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



## 6. Rallyförare svor - får 10 000 euro i böter

Bobby Green 2025-02-20 kl 11:20

Va fan



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

Det internationella bilsportsförbundet FIA har sjösatt ett gäng nya regler. En av dessa är att de tävlande inte får använda sig av olämpligt språk, för då blir det böter. Något som rallyföraren **Adrien Fourmaux** nyligen surt fick erfaras. Han myntade nämligen "We fucked up yesterday" i en direktsänd intervju under Svenska rallyt vilket han troligtvis ångrar nu så här i efterhand - eftersom han fick 10.000 euro i böter för det. Han fick även en villkorlig bot på 20.000 euro som faller ut om han upprepar dumheten inom ett år. FIA vill städa upp och eftersom motorsporten når en global publik i alla åldrar måste de som deltar föregå med gott exempel och vara förebilder. Då kan man inte slänga sig med svordomar hit och dit. Detta är första gången FIA bötfäller en förare för olämpligt språkbruk, men troligtvis inte den sista.



Bobby Green



**Svenskans fulaste skällsord utsett  
N-ordet toppar listan**



**Dra till med lite fucking för att slippa AI-resultat på Google  
Fuck yeah!**



**Jonah Hill svär nu mer än Samuel L. Jackson på film  
Grattis?**

## 7. Förbjuden Scania stal showen i USA: "Älskar den"

Av William Karlsson 19 februari 2025, 05:42

Amerikanska truckers kör för att se den förbjudna Scanian. Den exotiska svenska lastbilen visades upp vid en mäsas i Florida. – Jag älskar den, säger en besökare.



FILM: [https://youtu.be/FT4lgPgC5\\_s](https://youtu.be/FT4lgPgC5_s)

Amerikanen Bruce Wilson kör runt med en **förbjuden Scania R770 i USA**. Han importerade den från Europa förra året och lastbilen är specialbyggd efter en USA-specifikation eftersom USA:s regler för lastbilar, som handlar om utsläpp, säkerhetskrav och storleks- och viktgränser, skiljer sig från de i Europa. Lastbilsföraren måste skicka en ansökan till USA:s trafikmyndighet "NHTSA" varje gång han vill köra Scanian.

Sedan Scanian anlände till USA har Bruce Wilson utfört olika tester på den svenska lastbilen. Han jämförde den **bland annat med en amerikansk Peterbilt**. Då visade det sig att Scanian var betydligt mer rymlig och komfortabel. Den stilrena designen i den svenska lastbilen motsvarar mer vad vi är vana vid här i Europa.

I sitt senaste klipp bestämde sig Bruce Wilson för att ta med den svenska lastbilen till en lastbilmässa i Miami, Florida. Där imponerade den stort på flera erfarna lastbilsförare.

– Det är precis som om jag vore hemma, säger en av besökarna.

– Jag älskar verkligen lastbilen. Den är otroligt fin och utrymmet och sikten mot vägen är fantastisk, säger en annan besökare.

Alla är dock inte helt övertygade om den svenska lastbilen.

– Den ser häftig ut, men är lite för hög för min del, säger en besökare.

En annan besökare chockas av kraften från Scantias 16,4-liters V8-motor på 770 hästkrafter.

– Det är helt galet, säger en överraskad besökare.

Bruce Wilson har som sagt gjort stor succé med Scanian sedan den anlände till USA i slutet av förra året. Hans olika klipp på Youtube om lastbilen har hundratusentals visningar, men trots hyllningarna från flera amerikanska truckers har Scania inga planer på att relansera sig i USA.

– Scania har just nu inga planer på en USA-introduktion, skriver Elin Wengström, produktchef på Scania till Carup.

I stället är det andra lastbilar inom Scantias koncern Traton som säljs i USA. De satsar istället på lastbilmärket International i USA.

– Vi är en del av Traton Group, och inom Traton är det varumärket International som representerar koncernen på den amerikanska marknaden, skriver Elin Wengström, produktchef på Scania, till Carup.

## LÄS MER:



## Därför snuvas USA:s truckers på super-Scanian



## Därför är Scantias lastbilar olagliga i USA



## USA-trucker chockas av Scania: "Det är helt sjukt"



**Scania mot Mercedes i vild match: "Kommer sopa mattan..."**



**Så står sig Scanias värsting mot USA:s Peterbilt**



**Unik Scania premiärvisas – drivs med solceller på släpet**



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

## 8. Volvos historiska tungviktsseger – störst i Europa

Av Maths Nilsson 19 februari 2025, 08:37

**Volvo Lastvagnar kliver överst på tronen. För första gången någonsin är svenska succé-företaget marknadsledare i Europa för tunga lastbilar. – Vi är mycket stolta över att vara marknadsledare i Europa, säger Roger Alm, vd för Volvo Lastvagnar.**



Volvo Lastvagnar har tagit en historisk seger på marknaden och är nu störst i Europa. Under 2024 fick företaget en total marknadsandel i Europa på 17,9 procent och 56 331 Volvolastbilar registrerades. Det är en tungviktsseger i klassen för tunga lastbilar från 16 ton och uppåt.

– Vi är mycket stolta över att vara marknadsledare i Europa. Det är ett tydligt bevis på att våra kunder uppskattar våra lastbilars bränsleeffektivitet, säkerhet och tillgänglighet och att vi har ett mycket attraktivt produkt erbjudande, säger Roger Alm, vd för Volvo Lastvagnar.

Globalt ökade Volvo Lastvagnar sin marknadsandel i 25 länder under 2024. En stor orsak är framgångarna för nya superlastbilen FH Aero.

– Våra nya FH Aero-lastbilar som lanserades 2024 är helt enkelt enastående. Dessa lastbilar finns med el-, gas- och dieseldrivlinor och de har snabbt blivit mycket populära på marknaden. Åkerier och transportföretag väljer Volvo eftersom våra produkter och tjänster hjälper dem att öka sin verksamhet och minska CO2-utsläppen, säger Roger Alm.

Företagets flaggskepp, Volvo FH, var den mest sålda lastbilsmodellen av alla märken i Brasilien under 2024. I Australien var Volvos marknadsandel 18,2 procent. I Nordamerika\*\* hade Volvo Lastvagnar en marknadsandel på 10,5 procent, en ökning från 10,2 procent 2023.



*Volvos nya FH Aero-serie är en stor kommersiell framgång.*

**LÄS MER:**



**Ny storaffär för Volvo på elektriska lastbilar**



**Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...**



**Så fungerar Volvos elektriska lastbil: "Trygg med..."**



**Volvos tunga seger: FH Electric Årets Lastbil 2024**



**Volvos nya jätteorder: 300 elektriska lastbilar**



**Volvos succé: Säljer elektriska super-lastbilar till Amazon**



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 9. IFR Automotive Aspid



Det prisbelönta spanska bildesign- och teknikföretaget IFR Automotive har avslöjat en mängd vikt-, bränsle- och CO<sub>2</sub>-besparande tekniska innovationer som löper genom chassit, fjädringen, bromsarna och elsystemen i sin nya lyxiga sportbil Aspid som gör sin världsdebut på British International Motor Show 2008.

Aspids tjänstevikt på 700 kg är minimal med alla mått mätt och mindre än hälften av vikten hos en typisk premiumsportbil. Med 400 hk tillgängliga från sin 2-liters kompressormotade motor ger det praktiskt taget oöverträffade effekt-till-vikt-förhållandet en fantastisk acceleration, med bilen som når 62 mph (90 kph) på 2,8 sekunder och 100 mph (160 kph) på 5,9 sekunder.

Aspid är också mycket kompakt - med en hjulbas som är mindre än en stadsbil - och smart förpackad för att rymma även den längsta föraren och passageraren. Trots sin storlek är den helt slutna tvåsitsiga bilen omfattande utrustad och så långt ifrån att vara en "avskalad till det allra nödvändigaste" track-day-special som du kan tänka dig, vilket dess prestandasiffror också tyder på. Det är först och främst en premiumsportbil designad för vägen.

"Hela poängen med Aspid är att den är liten och blixtnabb, precis som sin namne", säger företagets grundare Ignacio Fernandez Rodriguez. Men vi tror också att det är det första genuina försöket att producera en ovanligt kompakt lyxsportbil, inte bara med oklanderlig väghållning och hantering, utan också med högsta möjliga kvalitet för en bil av den här storleken.

"Våra marknadsundersökningar bekräftar vikten av att en superbil har en stark känslomässig dragningskraft. Men det måste också vara helt unikt. Kombinera dessa två faktorer med behovet av robusta miljömeriter och resultatet är vad vi har strävat efter att uppnå med Aspid."



Om man ser till helheten tror Fernandez att alla tekniska innovationer som företaget har utvecklat för Aspid skulle kunna tillämpas på ett brett spektrum av fordon, inklusive massproducerade bilar, och därigenom ge ett relevant bidrag till hållbar personlig mobilitet.

Till grund för den enorma viktbesparingen ligger ett ultralätt chassi i extruderingskomposit i aluminium med en vikt på bara 75 kg. Den nya och innovativa konstruktionsmetoden ger upp till tio gånger vridstyvheten jämfört med en konventionell ram utan panel och förbättrat krockskydd.

På samma sätt är bilens största innovation i fjädringen en ultralätt aluminiumprofil, utvecklad för systemet med dubbla länkar, med en speciell profil som ger enorm styvhet och styvhet i alla riktningar och minimerar påfrestningar under vridna, längsgående och vertikala böjbelastningar.

Aspid introducerar också ett ultralätt bromssystem i rostfritt stål som består av tunna dubbla skivor, var och en med turbinformade slitsar för maximal luftkyllning och bromseffektivitet. Konstruktionen resulterar i en låg ofjädrad massa och rotationströghet och en viktbesparing på mer än 70 procent jämfört med normala bromssystem.

IFR:s expertis inom fordonsdynamik har gjort det möjligt för företaget att dra maximal nytta av all denna viktnedgång, för att ge föraren massivt förbättrad feedback genom ratten, sublim hantering och ett suveränt grepp om vägen i alla lägen tack vare den utmärkta balansen som har uppnåtts genom att använda lightweight-strukturer i hela bilen.

Den imponerande viktbesparingen slutar dock inte där. Aspid har ett helt nytt och fullt integrerat elektroniskt och elektriskt system som är utvecklat för hela bilen. Företaget har minskat den vanliga komplexiteten i dessa system genom att eliminera otaliga komponenter, sammansättningar och mikroprocessorer.



Resultatet är en betydande minskning av vikten i elektriska system och en minskning av vikten i nuvarande layouter till ungefär en tredjedel av den nuvarande layouten, med en jämförbar minskning av antalet mikroprocessorer till ungefär en för var fjärde som vanligtvis skulle specificeras i en modern bil. IFR har uppnått detta utan att kompromissa med de otaliga uppgifter som måste utföras. I själva verket är det tvärtom och funktionsnivån har faktiskt ökat.

Den mest märkbara förändringen för föraren är att den traditionella instrumenteringen har tagits bort och ersatts av en eller flera interaktiva pekskärmar. Dessa gör det möjligt för föraren att ändra många parametrar som varvtalsgräns, ventiltiming, effektutgång, styrhjälp, ABS, bullerventil, bromsbalans, körhöjd, dragkraft och stabilitetskontroller, samt påverka bilens stigning, rullning och girning genom att justera dess dämpningsegenskaper.

För motorsportentusiaster erbjuder systemet en inbyggd och utbyggbar dataloggningskapacitet, lätt att konfigurera för alla OBD-sensorer (inbyggd diagnostik) och CAN (Control Area Network) med 24 analoga kanaler tillgängliga och uppåt. För vägen kompletteras detta med GPS-satellitnavigering, GPRS/GSM-mobilkommunikation, accelerometrar med rörelseavkänning, trådlös Wi-Fi-teknik, Ethernet-gränssnittsanslutningar samt pekskärmar för både förare och passagerare.

Systemet kan hjälpa till att konfigurera om bilen så att den passar olika förare och olika körförhållanden och kan se till att Aspid är korrekt inställd för vägen eller banan. Den kan till och med vägleda föraren genom en rad tester och operationer som gör det möjligt för den att beräkna motorens vridmoment och effekt.

"Resultatet av alla dessa tekniska innovationer, noggranna val av material och volymetrisk effektivitet är en hög prestandanivå utan att kompromissa med den lätthet med vilken bilen kan köras på vanliga vägar", säger Fernandez. "Den kompakta designen utnyttjar Aspids tillgängliga utrymme på det mest effektiva sättet och hela bilen är extremt väl förpackad. Den låga massan och den betydande viktfördelen säkerställer också en utmärkt bränsleekonomi och motsvarande låga CO2-utsläpp."

## Klassiker

### 10. Mazda 929 2,0i Coupé 1985: Dubbelseende

Text Fredrik Nyblad

Elegant och fullproppad med finesser – som dubbla popup-lampor. Vid sidan av Mazdas billiga storsäljare i Sverige fanns en exklusiv coupé.



Det finns verkligen goda möjligheter att ta in landskapet bakom ratten i Mazda 929 Coupé – glasytorna är enorma. Utifrån förstärks intrycket ytterligare genom att takstolparna är svartlackerade, det ser ut som att taket svävar. Lustigt nog finns ytterligare en glasklar detalj, ett litet förvaringsfack på kardantunneln har ett genomskinligt plastlock. I facket ryms nycklar och plånbok, bra för den som inte minns var man lagt saker men kanske mindre bra om man lämnar prylarna där på en skum parkering.

Växelspaken är lite sportigt lutad mot föraren, mindre sportigt är de långa slagen mellan de fem växlarna. "En aerodynamiskt och designmässigt fulländad bil. Den är en fröjd för ögat och en glädje att köra" hette det i broschyren. Generalagenten Olle Olsson Bilimport glömde att nämna en viktig sak: Prylglädjen! Här finns massor av knappar att fingra på och vill jag uppleva ännu mer av omgivningen trycker jag på knappen för den eldrivna takluckan. Farthållare och elbackspeglar är inte helt oväntat i en lyxjapan med siktet inställt på USA, men här finns också en digitalklocka med alarm. Körupplevelsen är visserligen stillsamt bekväm, men somna ska man väl inte behöva göra!

Jag vill se om jag kan få lite mer väggänsla så jag ställer in det automatiska stötdämparsystemet på HARD. Det knäpper till i reläerna och två stötdämpare lyser upp på en kontrollpanel. AAS-systemet ändrade oljeflödet i stötdämparna. För den som inte ville bry sig gick det att ställa in på ett automatkläge.



*Knappglädje! Allt finns koncentrerat runt instrumenten  
men man måste släppa ratten för att komma åt knapparna runt om.*

Det här är en bil för paret att åka långt och rimligt snabbt med. Det behöver nödvändigtvis inte vara en motorväg, chassit är mer än kapabelt för kurviga landsvägar. "Designen är också annorlunda. 929 Coupé har bred spårvidd och låg tyngdpunkt, som ger god stabilitet vid höga farter och vid kurvtagning. Fronten är sportig och distinkt" hette det i 1982 års broschyr.

På 1980-talet började popup-lampor nästan bli generiskt. Bara hos Mazda fanns ytterligare modell, RX-7, med samma strålkastarlösning. Men 929 Coupé stack ut med sina dubbla strålkastare dolda i fronten.

Mazda 929 i Coupéutförande var med 127 000 kronor betydligt dyrare än fyrdörrarsmodellen som började på 88 500 kronor. Det avspeglar sig också i försäljningsstatistiken, av 337 sålda Mazda 929 under 1985 var bara 45 stycken coupéer.

**Fjärde generationen** 929 började tillverkas på hösten 1981 och förutom den mer exklusiva coupén fanns en fyrdörrars sedan. Mazda 929 med kombikaross fanns också men den var baserad på 1970-talsmodellen. När Vi Bilägare testade fyrdörrarsmodellen 1982 ansåg man att den hade "modern USA-inspirerad formgivning som också för tankarna till nya Volvo 760". Olle Olsson Bilimport var också inne på klassledande konkurrenter i sin reklam: "För dig som drömmer om Mercedes, men fått nöja Dig med en Volvo". Trots att utseendet kunde anses vara amerikanskt såldes aldrig den här generationen 929 i USA.

Coupékarossen gav ett flärdfullt intryck men formerna var också ett sätt att bidra till bra bränsleekonomi. Luftmotståndskoefficienten angavs till låga Cd 0.32. Snålheten fanns kanske också i att motoralternativet i Sverige var en fyrcylindrig tvålitersmotor på 113 hk. På andra marknader fanns coupén även med dieselmotor och i Japan såldes den som Mazda Cosmo med wankelmotor. Tre olika wankelmotorer fanns på programmet och den mest kraftfulla var även turboladdad. År 1982 var den Japans snabbaste bilmodell tills Nissan Skyline tog över titeln året därpå. På hemmamarknaden användes inte modellbeteckningen 929 utan där hette modellen med kolvmotor Luce.



**Född 1994 missade** Michael Lännstig 1980-talet, ändå har han inte bara Mazda 929 Coupén utan också den kantigaste åttiotalsjapanen av alla – Subaru XT Turbo -88 och även en Yamaha XJ 900 -83.

– Som tonåring var jag på Klassikers Träffpunkt 80 flera gånger, säger Michael Lännstig. När jag skulle köpa den här så fattade min pappa ingenting.

Men det var inget medvetet sökande efter modellen som ledde fram till köpet. Michael var permitterad och hade tråkigt när annonsen dök upp på Blocket våren 2020. Signalerna för rätt exemplar lyste snart upp.

– Jag är tredje ägaren. Det var ett pensionärspar som köpte den ny och de körde den aldrig på vintern. Sen gav de bilen till sina vuxna barn. Nu har den gått 13 900 mil och det är väl för att de körde så lite varje år som den klarat sig så bra.





*Michael Lännstig gillar 1980-talet och sin Mazda 929!*

Efter köpet har Michael servat motorn med nya remmar, karossen har polerats och förutom nya däck så har aluminiumfälgarna slipats och lackerats.

– Jag tycker Mazdan är häftig och den är underbar att köra, en lyxbil med jättesköna stolar.

På 1980-talet fanns det allt fler japanska bilmärken i Sverige. Men i ett litet land med många särkrav på allt från avgasrening till stänkskydd så kom sällan de mer udda och speciella japanska bilarna hit. Mazda var under den första halvan av 1980-talet det mest sålda japanska märket med storsäljare som 323 och 626. Därför fanns det också ekonomi i att importera en mer nischad bil som 929 Coupé. Det var tur!

### **Mazda 929 2.0i Coupé 1985**

**Nypris:** 127 000 kronor.

**Värde idag:** 40 000 – 50 000 kronor\*.

**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med en överliggande kamaxel. Bränsleinsprutning. Vätskekylning. Volym 1 998 cm<sup>3</sup>. Max effekt 113 hk DIN vid 5 000 r/min. Max vridmoment 177 Nm vid 3 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda.

**Mått:** Axelavstånd 262 cm. Spårvidd fram/bak 143/142. Längd/bredd/höjd 468/169/135 cm. Tjänstevikt 1 330 kg. Tank 60 liter.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädrar fram och bak. MacPherson fjäderben fram och bak. Krängningshämmare fram. Elektroniskt justerbara stötdämpare.

**Styrning:** Kuggstång, servo. Vändcirkel 10,4 m. Rattvarv 3,25.

**Hjul:** Aluminiumfälgar. Däck 206/60 HR 15.

**Elsystem:** 12 volt.

**Bromsar:** Skivor fram och bak, servo.

**Fartresurser:** Toppfart ca 187 km/h.

**Förbrukning:** 0,91 l/mil blandad körning.

**Källa:** Jan Ulléns Bilfakta.

*\*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.*

**Feber**

## 11. Hasse berättar om Volvos allra första lyxbil

Av Bobby Green

2025-02-19 kl 20:00

Modellen 164



**FILM:** <https://youtu.be/KI9vDHPffcE>

Vår kompis Hans Hedberg jobbar som Heritage Brand Ambassador på Volvo Cars. Det går troligtvis inte att hitta en bättre person för uppdraget, för Hasse är verkligen en Volvo-nörd ut i fingerspetsarna. Här berättar han om Volvos allra första lyxbil - modellen 164. En bil för de som sökte prestanda och prestige. 164 satte en ny standard för vad en Volvo kan vara.





**Volvo hyllar XC90**  
**En magnifik succé**



**Tut i luren! Volvos fabrik i Torslanda fyller 60 år idag!**  
**Grattis!**



**Volvo ställer ut blåljus**  
**Nytt på World of Volvo**



## 12. Hur blev Checker-taxin en ikon i New York?

Webbredaktör 29 augusti 2023 Text: James Maxwell

Checker Motors Corporation var en specialbilstillverkare baserad i Michigan, som överlevde från 1922 till 1982 och vars taxibilar blev New York-ikoner... Men hur?



Men hur började Checker Motors Corporation och vad var det som gjorde att en gul taxibil blev en så igenkännlig symbol för New York? Låt oss ta en titt tillbaka genom historien om Checker-hytten.

### Hur började Checker-hytten?

Med en historia som går tillbaka till 1922 är Checker-hytten en amerikansk framgångssaga som startades av en invandrare, Morris Markin, som hade kommit från Ryssland 1913. Från den början fram till omkring 1940 byggde Checker-fabriken specialhytter med unika egenskaper, speciellt för persontransportbranschen. Men när Amerika gick i krig avbröts all civil bilproduktion och Checker (som låg i Kalamazoo, Michigan) anslöt sig till de andra amerikanska biltillverkarna och tillverkade krigsutrustning. Företagets grundare Markin donerade sina taxikarosser från fabriken till krigsinsatsen, och gjorde också prototyparbete på fyrhjulsdrivna fordon av Jeep-typ (som var utrustade med fyrhjulsstyrning) för övervägande av regeringen. Även om det inte fick det kontraktet, byggde Checker annan militär utrustning för regeringen, inklusive specialiserade lastbilskarosser och slutna släpvagnar. 1948 års Checker personbil var definitivt "Cadillesque".



*Checker Modell A2 taxibil 1948.*

Fokus för den här berättelsen kommer inom tidsramen efter andra världskriget, då företaget var redo att ta itu med den lukrativa taximarknaden igen. Efter att ha börjat med ett rent pappersark (och efter att ha experimenterat med en framhjulsdreven prototyp) designades en helt ny modell av Checker: A2 och den släpptes 1947. Det var en stor, robust bil som var konstruerad för att vara bekväm för passagerarna. A2 hade det allmänna utseendet av överförda GM-produkter (en Cadillac Series 67 i synnerhet) samt några stylingtips från Dodge Custom Series från 1946.

Fordonet med 124 tums hjulbas drevs av Continental Red Seal Six 226cu i rak sexcylindrig, med treväxlad manuell växellåda växlad på trädet och tvådelad drivaxel. Sedanen på 3650lb kördes på hjul med en diameter på 16 tum och 6,50-16 sexlayers ballongdäck. Framtill användes en I-balk framaxel med parallella bladfyädrar bak. Med självmordsdörrar och stora utbuktande stänkskärmar fram och bak blev dessa efterkrigstida Checkers väl mottagna av sin kundbas (taxiflottor och oberoende taxiägare) och 4500 såldes det första året efter kriget till en kostnad av \$2370 styck. Checker-broschyren från 1948 visade en Checker taxibil med texten "A revenue building taxi" samt en Checker som såg ut som en vanlig personbil med orden: "A luxurious personal car".

I mitten av femtiotalet hade det blivit dags för en förändring. Bilens stilar hade förändrats och det var en ny Checker på gång. Som förberedelse för en helt ny och helt omarbetad modell byggdes inga Checker bilar 1955. Efter den stora omarbetningen av nya Checker släpptes den för 1956 års modell. Vid den här tiden tillkännagavs det, och från den högsta mannen, Morris Markin, att det inte skulle bli några stylingförändringar framöver, eftersom, med hans ord: "Inga stylingförändringar för förändringens skull." Det var en ganska revolutionerande idé när hela konceptet med inbyggd föråldring och årliga modellbyten blev normen.

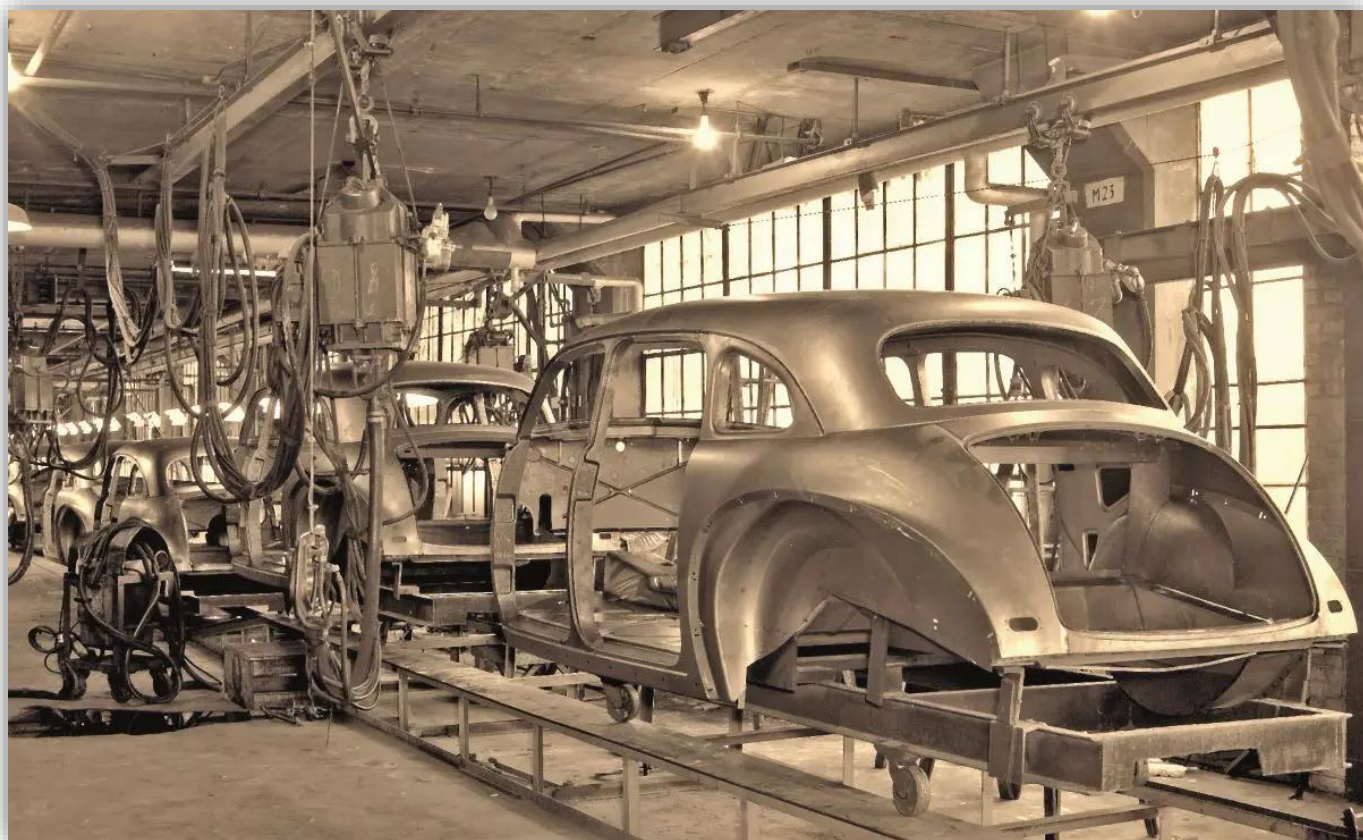


### Födelsen av A8 Checker-hytten

Checker-bilarna från 1956 hette A8 och hade en robust och okomplicerad design. Med moderna uppgraderingar och fräsch styling körde den nu på en 120-tums hjulbas och såg ut att vara i samklang med de platta Detroit-personbilarna. Framskärmarna var tvådelade och den yttre delen kunde enkelt tas bort för snabbt byte. På baksidan fästes en plåtpanel på kvartspanelens yta och den skruvades fast och kunde också tas bort och bytas ut (i stället för de traditionella svetsade bakre kvartspanelerna på andra bilar).

Det fanns faktiskt två olika modeller som släpptes, en basmodell som kallades A8 Standard (som var utrustad med manuell växellåda, icke-servobromsar och manuell styrning) och en annan version, A-8 Driv-Er-Matic, som var utrustad med Borg Warner automatisk växellåda, servostyrning och servobromsuppgraderingar. De raka sexcylindriga motorerna var återigen från Continental. För speciella tillämpningar där endast lågoktanigt bränsle fanns tillgängligt, gjorde fabriken en version med låg kompression (5,43:1) som tillval för att säkert kunna köras på dålig bensin. Vanlig komprimering listades som 6,7:1. I 1956 års Checker-broschyr anges hästkrafterna till 89. Dessa var inga kraftpaket, men de fick jobbet gjort och använde lite bränsle för att göra det.

De vanliga treväxlade manuella lådorna var från Warner Gear, och en tvåväxlade automatlåda fanns som tillval. Generatoren kom från Auto-Lite, batteriet från Willard, bakaxeln från Spicer. För extrem drift fanns det en differential med begränsad slirning (kallad Trac-Loc) som tillval. Den främre Thompson Products kulladsspiralfjäderupphängningen var i princip precis som på 1954-56 års Ford-personbil, med de övre och nedre styrarmarna, bussningarna, alla likadana på alla sätt. Gabriel teleskopstötdämpare monterade fram och bak.



*Checker produktionslinje efter kriget.*

Inuti användes en Studebaker lastbilsratt från 1956, liksom en Studebaker styraxel och hastighetsmätare. Framsätet var elektriskt justerbart i fyra lägen och golvet hade en tung brandsäker isoleringsdyna. Den bakre delen av interiören var stor, med ett bakre benutrymme på 46,3 tum, vilket gav gott om utrymme för att sträcka ut sig eller för handbagage eller lådor. Valfria sittplatser (hoppstolar) kan ge en total kapacitet på åtta vuxna. Med linoleumgolvet och det totala tunga utilitaristiska utseendet var interiören strikt affärs­mässig.

Checker gjorde ett försök att ge sig in på konsumentbilsmarknaden med en broschyr, daterad 1956, som återgav en generisk Checker presenterad i ett köpcentrum och marknadsföringspitchen syftade till att marknadsföra Checker som en ekonomisk och praktisk bil. Det var något helt emot den nuvarande strömmen, eftersom amerikanska bilköpare på den tiden (baserat på vad som såldes i enorma antal) ville ha massor av krom, massor av flash och massor av lyx. Checkern var precis vad taxichaufförerna ville ha, men det var inte riktigt vad vanliga bilister ville ha som sina personliga fordon. Som sagt, varje år såldes några "civila" bilar och ägarna var vanligtvis inte bekymrade över att hålla jämna steg med bilmodet.

Det gjordes en liten stilförändring, med början i oktober 1958 med modellen A9, eftersom fyrdubbla strålkastare framtill sågs (på modet på den tiden) och bakgrundsbelysningen uppdaterades med omslutande glas. De bakre bultmonterade skärmarna fick också en ny stil, plus att bilens bakparti förändrades något när det gäller bakljus. Den platta designen hos den ursprungliga Continental-motorn var inte en som tillät god motorandning. Även om det verkade vara tillräckligt och acceptabelt för allmän taxianvändning i staden. När Motor Trend testade en med standardmotorn i sitt aprilnummer 1958 uppgav man att motorn gav 95 hk.



*1950 A5 sexdörrars*

### **Hur Checker-hyttorna drev på för mainstream-försäljning**

Tiderna förändrades dock och Checker siktade på att öka försäljningen för privat konsumentbruk, vilket innebar att det fanns ett behov av ökad effekt och det besvarades snart 1958 genom att det fanns ett ohv-cylinderhuvud (överliggande ventil) som tillval till den sexcylindriga motorn. Denna förbättrade volymetriska effektivitet förde upp effekten till listade 125 hästkrafter med samma kubiktumsvolym. Det behövdes verkligen.

I slutet av 1959 släpptes en ny modell, den icke-kommersiella Superba (senare omdöpt till Marathon) för allmän bilkonsumtion. Dessa versioner utan taxibilar slog aldrig riktigt igenom i stora produktionssiffror. Ledningen på Checker kan ha trott att deras tunga bilar var precis vad den amerikanska motorpubliken ville ha, men försäljningssiffrorna speglade det motsatta.

En anledning, förutom det faktum att de flesta aldrig betraktade Checker-designen som något vackert, var att rivaliserande biltillverkare lade mycket mer ansträngning på marknadsföring och reklam (GM, Ford, Chrysler och American Motors, till och med Studebaker) och normen på den tiden var årliga stylingförändringar för att få varje modellår att se ut att se "nytt och förbättrat" ut.

Amerikanerna var vana vid det. Checker hypade aldrig något som nytt och förbättrat – i själva verket precis tvärtom.

Och även om det var tilltalande för ägare av taxiflottor, var det inte det för den genomsnittliga nybilsköparen. Efter att ha erbjudits till allmänheten i ett par år fortsatte Checker att försöka fånga uppmärksamheten hos den allmänna bilpubliken, och genom företagets begränsade reklambudget (i icke-bilpublikationer som National Geographic) försökte Checker få folk som inte var taxichaufförer att köpa sina fordon.



*A8 Checker utanför Kalamazoo-fabriken.*

Med fraser som "taxi-proven" och "built-to-last" och med bilder på lyckliga familjer i och runt dem, utformades konsumentannonserna för att bredda Checkers marknad. År 1962 stod det i en av deras annonser: "Nuförtiden ser man fler och fler pjäser som drivs av säljare och chefer... av läkare och av ingenjörer... av människor som förstår och uppskattar Checkers dyrare konstruktionsdetaljer och sexcylindriga besparingar."

Kanske lutade några civila Checker-ägare åt det excentriska hållet; människor som var okonventionella, som inte följde trender och som inte brydde sig om att "hålla jämna steg med Joneses", samtidigt som de ville ha värde och långvarig pålitlig transport ...

Den totala försäljningen uppgick till mer än 8100 fordon för 1962 (den stora majoriteten var hytter) och testrapporter av Marathon-modellerna påpekade att även om maskinerna var robusta och muskulösa, saknade de sexcylindriga motorerna den typ av förväntad kraft som andra amerikanska biltillverkare kunde erbjuda. Till exempel tog det 18 sekunder att nå 60 mph, och det var en lång tid när en Checker-förare stod framför en grupp andra bilister med stora, kraftfulla V8-bilar som väntade på att komma in på en motorväg eller motorväg (motorvägar var inte riktigt på plats ännu).

En rapport från 1962 i tidningen Kiplinger's Personal Finance skrev specifikt om den sexcylindriga Checker-motorn: "Den sexcylindriga standardmotorn på 80 hästkrafter kan vara okej för stop-and-go-trafik, men den är rent ut sagt trög i backar eller när den passerar andra bilar på plana vägar. Om du kör mycket på de öppna vägarna är den valfria motorn på 141 hästkrafter för \$57 ett måste."



*Det bakre utrymmet erbjöd anmärkningsvärt benutrymme.*

### **Att göra en dejt med en V8**

Även om de beprövade Continental 226cu i raka sex-bangere (L-head eller ohv-versioner) visade sig vara mest tillförlitliga och hållbara och fortfarande var lämpliga för taxikörning på stadsgator, skulle extra kraft behövas. Continental var inte rätt ställe att köpa dem på, så sökandet gick vidare till ett större och kraftfullare kraftverk för att släppa in dem mellan ramskenorna på bilen från Kalamazoo. En överenskommelse gjordes med Chevrolet Division of General Motors om att köpa V8-motorer (från 283 kubiktum, 190 hk versioner) och även nya nya raka sexcylindriga motorer, 230 kubiktum ohv-enheter, klassade till 140 hk, med sju huvudlager, uppdaterade från de gamla Continental-motorerna. Bytet till General Motors sexcylindriga motorer sänkte också den totala fordonsvikten med 125 pund.

1965 kontaktade tidningen Motor Trend Checker och organiserade en bil för att testa, en kommande Marathon-modell från 1966, och den de körde var utrustad med en Chevrolet 327cu med 250 hk i V8 (fycylindrig förgasare) och TH350 GM treväxlad automatisk växellåda. Med en tjänstevikt på 3860 lb och utrustad med 3,31:1 bakväxlar, körde testföraren den nerför kvartsmilen på 18 sekunder platt i 76 miles per timme, med 0-60 mph tidsinställd på 10,8 sekunder. Bensinkörsträckan var i genomsnitt något över 13mpg. "Efter 1000 mil av varierad körning imponerade Checker på oss som en robust, välbyggd och oerhört praktisk bil", säger redaktören. "Om årliga modellbyten, trånga interiörer och 'dynamisk föråldring' inte är något för dig, kanske Checker är det."



*1963 Checker Aerobus.*

Även om Checker Motors var en liten tillverkare och inte spenderade några pengar på reklam i de stora biltidningarna, fick företaget sin del av tidningsbevakningen och det var positivt till sin natur. På sidorna i dåtidens typiska bilentusiasttidningar fanns artiklar om snabba och spännande sportbilar och muskelmaskiner.

Men i augusti 1968 Road & Track Magazine recenserades en version av Checker Marathon från 1968 med en 307 kubiktum och 200 hästkrafters Chevy V8-motor.

Tidningens recensent gav den dessa ord: "Den är fyrkantig i både bokstavlig och bildlig bemärkelse, upprätt, har varken bländande acceleration eller upphetsande hantering och, ärligt talat, borde den ha en enorm dragningskraft för de tusentals trogna som inte kan köpa solida, fyrkantiga Studebakers längre. Det är enkelt och tydligt och helt osofistikerat."

Det var mycket mer spänning som skulle komma för Checkers inför 1969 års modell. Höjdpunkten under huvan det året var tillgången till L48 350cu i Chevrolet-motorn, som producerade imponerande 300 hästkrafter. Det var en situation där Checker Motors gjorde affärer med GM om motorer för varje modellår, och de drack mycket bränsle. Men bensinen var fortfarande billig.

### **Varför upphörde Checker Motor Corporation med sin produktion?**

År 1970 dog företagets grundare Morris Markin och sonen David flyttade upp och blev VD för företaget och tog över den dagliga driften av verksamheten. Försäljningen av fordon låg i intervallet 4000-5000 enheter och med sonen som nu drev företaget skulle det förbli att karosformerna på Checker inte skulle bli omformad, uppdaterad eller reviderad enligt den ursprungliga planen från grundaren. Checker fortsatte att sälja bra till taxiflottor, men slog aldrig riktigt igenom i stort antal hos allmänheten.

Men det faktum att Checkers hade visat sig vara så pålitliga och att de alltid såg likadana ut, år efter år, ledde till medial uppmärksamhet utanför bilscenen, som i fallet med en artikel i oktobernumret 1972 av Changing Times, The Kiplinger Magazine. Titeln på berättelsen var "En bil som håller och håller: The Checker".



*Checker Custom Limousine 1964.*

Berättelsen handlade om den kommande 1973 års modell av Checker Marathon, och manusförfattarna hade ett stort fokus på att bilen skulle se ut som en "1959 Checker Marathon" och att bilarna var tufft byggda. De påpekade att hela Checker-karossen var stämplade av 100 % 20-gauge stål, en tjocklek som inte finns på andra märken. Bilen de testade hade många alternativ (350cu i Chevrolet V8-motor, automatisk växellåda, luftkonditionering, radio och servostyrning) och priset för fönsterdekalen var \$5002.

1974 fick fram- och bakdelen av Checker enorma stötfångare, helt annorlunda än de tidigare. De kom på grund av nya federala regeringsbestämmelser som kräver att de klarar en kollision på 5 mph fram och 2,5 mph bak, utan några skador på fordonet. Checker Motors Corporations konstruktörer gjorde absolut inga försök att ändra de befintliga kromade stötfångarna för att göra dem biffigare; De bytte helt enkelt ut dem fram och bak mot stora, utbytbara skyddande stötfångare av "murbräcka"-typ som gjorde sitt jobb, oavsett hur de såg ut!

### **Checkers styling var tidlös.**

I mitten av sjuttioalet fanns det ett behov av att få in lite ny energi i företaget, eftersom det var tydligt att karossformen åldrades och snart letade David Markin efter nya idéer. 1976 sålde han 50 % av verksamheten till Ed Cole, som tidigare var VD för General Motors och hade mycket goda kontakter i bilvärlden. Det fanns stora förhoppningar om att injicera nya idéer och koncept, och en revolutionerande ersättare till den nu gamla och föråldrade Checker-plattformen. All denna optimism tog snart slut när Cole dödades i sitt privata flygplan när det kraschade på väg till Kalamazoo i maj 1977.



Med sjunkande försäljning stod det klart 1982 att Checker inte längre var lönsamt som en lönsam verksamhet och beslutet togs att upphöra med produktionen. En urholkad bilförsäljning och höga arbetskostnader var i slutändan anledningen till att David Markin drog ur kontakten för Checkers biltillverkning. Den sista rullade av monteringsbandet den 12 juli 1982, en av endast 2000 Checkers som byggdes det året och den sista finns nu på Gilmore Auto Museum i Michigan – det var slutet på en era. Den 14 januari 2010 stängde Checker Motors Company för gott, efter att ha blivit en leverantör av olika stämplade karosskomponenter, efter att ha flyttat ut från bilproduktionen. Som mest hade Checker cirka 1000 anställda och producerade mellan 7000 och 8000 bilar årligen. David Markin avled 2013.

Av de kvarvarande A8-modellerna och nyare är majoriteten av de som överlevde restaurerade och inredda i taxifärger (taxibilfärger, markeringar och med en mätare). För det mesta var anledningen till "klonerna" (byggda efter civila modeller) att de ursprungliga hytterna hade körts hårt och ner i marken och sedan skrotats. Miljoner och åter miljoner människor åkte i Checker-taxibilar genom åren och under sin storhetstid var de riktiga pengaförande taxibilar. För förarna tjänade de sitt syfte. Få, om ens någon, har någonsin tänkt på samlarvärde. Damen förtjänade sin plats i historien.

Det gamla ordspråket säger: "De bygger dem inte som de brukade" och det gäller särskilt detta ikoniska fordon!

Checker marknadsföringsmaterial – det är bara Checker som ser ut som en taxi. En gång en universell syn på New Yorks gator ... Tyvärr inte längre.





Roger Warolin