



1939 års DKW F8 Meisterklasse Convertible Sedan (Cabrio-Coach)

1. Är nya Tesla Model Y något att ha
2. Tesla lanserar fler nya versioner av Model Y
3. Mercedes G580
4. Peugeot E-3008 och E-5008 får prestandaversioner
5. Yugo kan göra comeback
6. Klassiska namn på transportbilar från Volvo och Renault
7. Mercedes testar solid state-batterier i elbil
8. Volvo och Polestar byter ut centraldatorn
9. Trumps bensinhysteri försätter – stänger 8000 elbilsaddare
10. Vann över Tesla i HD och får 50 000 i skadestånd
11. Hyundai visar var skåpet ska stå när det kommer till elbilsprestanda
12. Nikola till salu
13. Jensen Interceptor
14. Volvo 142 De Luxe
15. DKW var 30-talets favorit
16. Fredagsfilmen



## 1. Är nya Tesla Model Y något att ha?

Av Roger Åberg 2025-02-21 kl 07:30

Vi har provkört!



FILM: [https://youtu.be/epMUAj2\\_dCA](https://youtu.be/epMUAj2_dCA)

Det har varit en helt del snack om Tesla på senaste tiden, men kanske inte av de anledningar som Tesla själva hade önskat. Istället för att alla pratar och peppar kring nya Model Y så sätter folk klisterlappar på sina bilar med att de skäms över dem. Men oavsett Elon så är Model Y här nu och vi fick tag på en av de allra första bilarna att nå Sverige. Den är så ny att modellen inte är helt registrerad, därav den gröna skylten.

Mycket av den här uppdateringen kan man beskriva genom att peka på Model 3 och den uppdatering som den fick. Har du koll på den så har du koll på det mesta med denna. Allt trevligt som den modellen fick har denna också fått. Inredningen har blivit bättre, det är betydligt tystare i bilen, det finns en skärm där bak och så vidare.

Nu har jag bara rattat bilen i några timmar, men jag tycker att Model Y har tagit ett större steg än trean. Designförändringarna på utsidan är tydligare och jag tycker nog att Model Y har blivit betydligt trevligare att köra. Inte så att den är bättre att köra än Model 3, för det är den inte, men för att jag tyckte att gamla Model Y var en riktigt tråkig historia att köra och spontant så känns den mycket trevligare. Se mer i videon ovan!



Roger Åberg

## 2. Tesla lanserar fler nya versioner av Model Y – här är priserna

Publicerad 2025-02-21 10:04 (uppdaterad Idag 10:40)

Text Anders Nilsson

Efter marknadsintroduktionen för knappt en månad sedan lanserar nu Tesla fler versioner av nya Model Y.



För ett par veckor sedan presenterades den **nya och uppdaterade Tesla Model Y** med bland annat förbättrad prestanda och en tystare kupé.

Vid lanseringen fanns enbart en version med fyrhjulsdraft att välja på, men nu tillkommer fler alternativ för kunderna.

Totalt presenteras tre varianter, varav två bakhjulsdrivna:

- Model Y RWD har en räckvidd på 50 mil och förbrukningen är 13,9 kWh/100 km. Accelerationen 0–100 km/tim klaras av på 5,9 sekunder.
- Model Y Long Range RWD har 62,2 mil i räckvidd och en förbrukning på 14,2 kWh/100 km. Accelerationen 0–100 km/tim tar 5,6 sekunder.
- Model Y Long Range AWD motsvarar Launch Series vid introduktionen på den Svenska marknaden. Räckvidden är 56,8 mil och förbrukningen 14,8 kWh/100 km. Accelerationen 0–100 km/tim klaras av på 4,8 sekunder.

Alla tre versioner går att beställa i dag. Model Y RWD kostar från 554 990 kronor, en ökning med 800 kronor jämfört med den tidigare modellen. Model Y Long Range RWD kostar från 612 990 kronor (en prisökning på närmare 11 000 kronor), och Model Y Long Range AWD har ett pris från 649 990 kronor.



### 3. Mercedes G580

2025-02-19 17:28

Resursslöseri med en charm

## OFFROAD I SANDGROP



FILM: <https://youtu.be/GoqasFA69IM>

Jag har haft möjligheten att köra nya Mercedes G580 with EQ Technology, den första he-lelektriska G-klassen. Bilen är stor och tung, fyrkantig och har en motor PER HJUL! Men den har en charm som inte lämnar en oberörd och i ett sandtag visar Mercedes G-klass varför den är en fantastisk offroader.



Christoffer Gullin



#### 4. Peugeot E-3008 och E-5008 får prestandaversioner

Av Bobby Green 2025-02-21 kl 18:00

Men de blir inga effektmonster för det



FILM: [https://youtu.be/HNK08ooQ\\_u8](https://youtu.be/HNK08ooQ_u8)

Peugeot meddelar nu att de kommer att lansera prestandaversioner av de eldrivna modellerna E-3008 och E-5008 framöver. Men den som väntade sig 600 hästar och 0-100-tid på tre sekunder får snällt titta åt något annat håll. Istället handlar det om fyrhjulsdrift med en elmotor på vardera axel och en sammanlagd effekt på 325 hästar. Versionerna ska presenteras om några veckor, några övriga uppgifter eller specifikationer kring dem får vi inte för tillfället.

Annat nytt på ämnet är att E-5008 kommer att lanseras i ett femsitsigt utförande under årets första halva. Denna har tidigare bara erbjudits med sju sittplatser. Den med fem platser kommer ha 994 liters bagageutrymme bakom andra raden - 78 liter mer än den sjusitsiga.

[media.stellantis.com](https://media.stellantis.com)



Bobby Green



**Long Range-versioner av Peugeot 3008 och 5008  
Och en laddhybrid**



**Peugeot rullar ut eldrivna suven E-3008  
Ska ta sig upp till 70 mil**



**Peugeot rullar ut sjuitsiga elbilen E-5008  
Ska ta sig 66 mil på en laddning<sup>3</sup>**



**Vi har känt på sjuitsiga Peugeot E-5008  
Lite för trång för att vara en fullträff**

## 5. Yugo kan göra comeback – utmanar Dacia

Publicerad 2025-02-20 19:15

Text Erik Söderholm

Med modernare design och lågt pris kan Yugo från forna Jugoslavien väckas till liv och utmana Dacia.



**Någon ny Yugo** har inte rullat ut på vägarna på länge. Budgetbilen började tillverkas av företaget Zastava 1980 i vad som i dag är Serbien, och produktionen upphörde först 2008.

Bilen blev känd för sitt låga pris och tveksamma kvalitet. Trots sina brister blev den något av en kultbil.

Nu finns dock planer på att väcka liv i det insomnade märket. En universitetsprofessor har säkrat namnrättigheterna och rekryterat en serbisk designer som tagit fram ett förslag på hur en modern Yugo kan se ut.

Designen är lika kantig som i gamla Yugo som byggde på teknik från Fiat. Men med LED-strålkastare, slimmade backspeglar och infällda dörrhandtag ska bilen ge ett modernare intryck.

Nya Yugo ska vid lanseringen enbart finnas som tvådörrarsmodell och den ska positioneras som en "överkomlig småbil". Den får förmodligen en bensinmotor och inte eldrift.

Om bilen sätts i produktion blir den tuffaste konkurrenten Dacia Sandero. Målet är att visa upp en första prototyp 2027.



Som en helt elektrisk supermini skulle en möjlig Yugo-reinkarnation kunna konkurrera med sådana som **Peugeot e-208**, Opel Corsa-e, **Renault 5** och **Honda e** i B-segmentet, med ett pris som ligger närmare **Dacia Spring**. Eftersom den ursprungliga Yugo hade en effekt på 45 hk kunde BEV-versionen nöja sig med en blygsam mängd kraft från sin elmotor samtidigt som den behöll den karakteristiska FWD-layouten.

A red Yugo hatchback car in the foreground, with a blue Volkswagen Beetle and a black T-Ford in the background. The scene is set against a dark background, highlighting the cars.

**Introducing the same old idea.**  
**YUGO, \$3990.\***

\* \$3990 MFG. SUGG. RETAIL PRICE FOR YUGO G.V. TRANS. \$299, DEALER PREP. \$90, TOTAL \$4379 EXCLUDING TAX AND TITLE.

*Yugo tog i från tårna när budgetbilen skulle lanseras i USA.  
Den jämfördes med T-Ford och Bubblan.*

**Mer från Vi Bilägare:**



**Citroëns klassiska folkbil kan göra comeback**



**Tvärnit för Borgward – ansöker om konkurs**



**Moskvich är tillbaka – ökar snabbt i Ryssland**

LÄS MER:



Första bilderna: Renault 5 återföds som elbil



Klassikern Fiat Topolino gör comeback som söt elbil



Dr Emmett Brown gör comeback i DeLorean-film

## 6. Klassiska namn på transportbilar från Volvo och Renault

Av Carl Undéhn 10 feb 2025

Inom samarbetet Flexis vill Renault och Volvo Group lansera en rad nya eldrivna transportbilar från nästa år. För det har Renaults elbildivision Ampere tagit fram plattformen SDV som ska ligga till grund för avancerade uppkopplade funktioner och snabb laddning.



Nyligen visades koncept på de tre första modellerna. Nu släpper Renault fler bilder och avslöjar namnen på modellerna som det nu är klart kommer säljas under varuärket Renault. Och även den här gången har den franska tillverkaren rotat i arkiven för att namnge de nya modellerna.



*Renault Estafette.*

Den ena av dem heter Estafette, som vi **kollade in som prototyp** förra hösten. Namnet kommer från en transportbil som Renault tillverkade från slutet av 1950-talet fram till 1980 och som eldriven transportbil är det en 1,92 meter bred och 2,6 meter hög modell där det går att stå raktlång i lastutrymmet som mäter 1,9 meter på höjden. Lastutrymmet nås från förarplats, eller från en skjutdörr på sidan och en baklucka som rullas upp.



*Renault Goelette.*

Goelette är ett annat namn från en transportbil från mitten av förra århundradet. Nu med tillägget E-Tech Electric och då som en flexibel transportbil som går att få med chassihytt, skåp eller tippflak. Bilens bakre del kan anpassas efter olika behov av transporter.

Den tredje modellen är en ny, fjärde generation av transportbilen Trafic, som redan idag finns som helt eldriven med en räckvidd på upp till 29,4 mil. Den har nu fått en mer modern och futuristisk design med släta ytor och belyst logga i fronten. Höjden anges till 1,9 meter, vilket är något lägre än dagens version som mäter 1,97 meter.



*Satsningen innefattar även en ny generation av Trafic.*

Någon information om lastutrymme, räckvidd eller motoreffekt ges ännu inte för någon av modellerna. Häromveckan meddelades däremot att transportbilarna från Flexis får en räckvidd på upp till 45 mil och sedan tidigare är det känt att plattformen SDV kommer med 800-voltsteknik för snabb laddning.

Transportbilarna från Flexis kommer att tillverkas hos Renault i Frankrike, där också utvecklingen sker. Volvo Lastvagnars bidrag utgörs till stor del av sitt säljnätverk.



## 7. Mercedes testar solid state-batterier i elbil – 100 mils räckvidd

Posted by Kristofer Rask februari 22, 2025

**Mercedes håller på att testa en ny typ av extra energitäta elbilsbatterier från Factorial Energy.**



De nya batterierna är av typen solid-state med en fast elektrolyt. Under den senaste månaden har en Mercedes EQS utrustad med det nya batteriet rullat på vägarna i Storbritannien.

Det hela är en del av Mercedes testar av den nya batteritekniken. Energitätheten i det nya batteriet är omkring 25 procent högre än dagens litiumjon-batterier med samma storlek och vikt. Idag har produktionsversionen av Mercedes EQS 450+ ett batteri på 118 kWh och en räckvidd på 800 kilometer.

Tekniken som Mercedes testar är de första steget mot mer avancerade solid-state-batterier som Mercedes och Factorial Energy utvecklar ihop. Det går under arbetsnamnet Solstice. De slutliga målet är en energidensitet på 450 Wh/kg och en beräknad räckviddsökning på 80 procent jämfört med dagens litiumjonbatterier.

Mercedes förväntar sig att det nya solid-state-batteriet ska möjliggöra riktiga räckvidder på över 1000 kilometer. Men den nya batteritekniken ligger fortfarande långt bort i tiden. Omkring 2030 förväntar sig Mercedes att batteritekniken ska vara klar och sitta i de första kundbilarna.

Mercedes strategi under de kommande åren kommer fokusera på LFP- och NMC-batterier.



Kristofer Rask

## 8. Volvo och Polestar gör om – centraldatorn byts ut

Publicerad Igår 11:59 (uppdaterad Igår 12:53) Text Anders Nilsson

**Både Volvo och Polestar genomför en extremt ovanlig hårdvaruuppdatering på en av sina modeller.**



**Under utvecklingen** av både Polestar 3 och Volvo EX90 hade de två biltillverkarna problem med **mjukvaruutvecklingen**, vilket **ledde till förseningar av bilarna**.

Polestar meddelade nyligen att biltillverkaren kommer att genomföra en hårdvaruuppdatering på Polestar 3, modellår 2026, och ge bilen mer datorkraft med processorn Nvidia Drive AGX Orin. Uppdateringen kommer också att erbjudas kostnadsfritt till befintliga kunder.

Även Volvo meddelade att en motsvarande uppgradering kommer att implementeras på EX90. Därmed kommer befintliga EX90-kunder att erbjudas en kostnadsfri uppgradering. Det är extremt ovanligt att biltillverkare uppdaterar hårdvaran i befintliga bilar.

För att genomföra hårdvaruuppdateringen krävs ett besök på en auktoriserad verkstad, och kunderna kommer att bli kallade när processorn finns tillgänglig.

– Polestar 3, Europas första mjukvarudefinierade bil, får nu ännu mer processorkraft. Möjligheten att uppgradera hårdvaran i våra bilar när ny teknik blir tillgänglig är det perfekta exemplet på vårt engagemang för att leverera den bästa möjliga ägarupplevelsen till våra kunder, säger Michael Lohscheller, Polestars vd, i ett pressmeddelande.



Anders Nilsson



## 9. Trumps bensinhysteri forsätter – stänger 8000 elbilsaddare

Posted by Kristofer Rask februari 22, 2025

Donald Trump visar återigen hur han ogillar elbilar och motarbetar elektrifieringen. Han gick till val på att landet skulle borra efter mer olja. Nu kommer ett hårt slag mot landets omställning till elbilar.



*AI-genererad Donald Trump dricker bensin - förbjuder elbilsaddare.*

Det statliga fastighetsbolaget GSA som förvaltar den nationella regeringens byggnader i USA har fått order från presidentadministrationen om att stänga av samtliga elbilsaddare.

**Det rapporterar the Verge.**

Laddarna beskrivs som "icke avgörande för verksamheten". GSA förvaltar idag upp till 8000 laddpunkter spridda över hela USA som används av den offentliga sektorns elbilar och de anställdas egna elbilar.

– Eftersom GSA har arbetat med att anpassa sig till den nuvarande administrationen, har vi fått besked att alla GSA-ägda laddstationer inte är avgörande för verksamheten, står det att läsa i ett mail som tidningen tagit del av.



Kristofer Rask

## 10. Vann över Tesla i HD: Får 50 000 i skadestånd

Av Andreas Jemn

22 februari 2025, 07:47

Tesla sänkte laddhastigheten på Model S i Norge. Nu döms de i Högsta Domstolen att betala ersättning till bilägare. – Jag är väldigt glad för detta, säger Vany Ngyuen till tidningen Motor.



**Carup har tidigare berättat om turerna kring Tesla Model S i Norge.** Bilar som tillverkades 2013-15 kallades sommaren 2015 in på en mjukvaruuppdatering. Men när ägarna fick tillbaka dem hade laddhastigheten sänkts avsevärt. Sammanlagt var det 31 bilägare som samlades under norskan Vany Ngyuen för att ta strid mot det mäktiga bilmärket, **skriver Motor**. Man krävde ersättning eftersom bilarna blivit sämre och dessutom tappat i värde.

Men Tesla vägrade möta deras krav. Istället blev det en strid som skulle avgöras i domstol. I tingsrätten friades Tesla. Men fyra av Teslaägarna gav sig inte och överklagade till hovrätten. I höstas beslutade Borgartinget att Tesla skulle ersätta dem med 50 000 kronor vardera för händelsen.

Bilägarna i Norge upplevde att laddningshastigheten gått ner efter en mjukvaruuppdatering.

Men Tesla vägrade att godta hovrättens dom. Därför överklagades beslutet till den norska Högsta domstolen. De har nu förkunnat sitt beslut.

– Det finns inte tillräckliga skäl för att målet ska tas upp till Högsta domstolen, skriver besvärsnämnden i sitt beslut.



*Bilägarna i Norge upplevde att laddningshastigheten gått ner efter en mjukvaruuppdatering*

Tesla motiverade anledningen till att man sänkte laddhastigheten med att det skulle öka livslängden på batterierna. Dessutom påstod de att det skulle minska risken för brand i batterierna. Eftersom den högsta domstolen nu avslagit Teslas överklagande vinner hovrättens dom laga kraft. Tesla döms att betala var och en 50 000 kronor för värdeminskningen. Dessutom ska de betala dröjsmålsränta och stå för rättegångskostnaderna som slutade på fem miljoner kronor.

Domen kan få betydelse för alla som köpt den här modellen. Förutom de fyra som tilldömdes ersättning finns ytterligare 114 Teslaägare med samma problem. De har också en intresseförening som driver deras sak.

– Vi ger nu en rekommendation till Tesla att få samma prissänkning för oss 114. Om Tesla inte accepterar detta kommer vi att väcka ett nytt ärende mot Tesla, säger Esben Zimmer, initiativtagare till klagomålen och ledare för styrgruppen.

**LÄS MER:**

- [Därför får hon 50 000 i skadestånd av Tesla](#)
- [Normmannens trumfkort: Personlig garanti från Elon Musk](#)
- [Skyllde krock på Tesla – tvingas betala 250 000 kr](#)
- [Tesla chocksänks i Norge – så lite kostar de nu](#)
- [Teslas oväntade drag: Här höjs priserna igen](#)
- [Så vill Tesla bli av med bilar som har livstids...](#)



Andreas Jemn är journalist och författare.



## 11. Hyundai visar var skåpet ska stå när det kommer till elbilsprestanda

Posted by Kristofer Rask februari 19, 2025

Hyundai har satt ett nytt rekord i elbilsprestanda på det japanska motorsportevenemanget Attack Tsukuba 2025 som ägde rum i helgen. Det med en Hyundai IONIQ 5 N TA Spec.



FILM: <https://youtu.be/5oBecqHQtbM>

Den högpresterande specialvarianten av den redan snabba **produktionsbilen Hyundai IONIQ 5 N** har optimerats med ny mjukvara som ger elbilen en total motoreffekt på 505 kW (687 hk).

I TA Spec får den dessutom nya dämpare, kraftigare bromsar och bandäck samt en serie spoilers för bättre nedåtkraft. För utökad säkerhet har Hyundai också satt in sportstolar, sexpunktsbälte och en störtbåge. Hyundai har också satt in en högljud extern högtalare som vräker ut ett fejkat motorljud.

Med en varvtid på 57,446 sekunder är IONIQ 5 N TA Spec den snabbaste elbilen någonsin på Tsukuba-banan som mäter 2045 meter. Hyundai slog det tidigare elbilsrekordet med två sekunder.

– Jag är hedrad över att ha fått möjligheten att köra Hyundai IONIQ 5 N TA Spec vid Attack Tsukuba 2025 vilket gjorde det möjligt för mig att slå mitt tidigare elbilsrekord med god marginal, berättar den japanska racingföraren Nobuteru Taniguchi som satt bakom ratten.

– IONIQ 5 N TA Spec bromsar effektivt och har en utmärkt hantering. Trots den höga effekten är kontrollen enastående med imponerande kurvtagningsförmåga och mjuka, stabila utgångar ur svängarna. Jag kunde pressa bilen till gränsen med full tillit, summerar Taniguchi.

Det är inte första gången som Hyundai visar upp prestandan hos IONIQ 5 N TA Spec. Förra året gav man sig an Pikes Peak i Klippiga bergen i Colorado – **och knep i alla fall rekordet för en elsuv.**



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



**Uppmaningen: Det bör bli permanent skattefritt att ladda elbilen på jobbet**



**Volvos nya grävare klarar en hel arbetsdag på eldrift**

## 12. Nikola till salu: Elbilsbolaget hoppas på snabb affär

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 21 feb. 2025 Publicerad 21 feb. 2025

Elbilsbolaget Nikola, en gång hyllat som en av de mest lovande utmanarna inom transportindustrin, har hamnat i en ekonomisk kris.



*Konkursen är ett faktum, men nu vill de sälja hela kalaset innan april.*

Bolaget har ansökt om konkursskydd och letar nu efter en köpare till hela verksamheten, skriver [TechCrunch](#).

Nikola, som en gång värderades till hisnande 30 miljarder dollar, har haft en turbulent resa. Efter att ha avslöjats med att ha överdrivit sina tekniska påståenden och efter att dess [grundare dömts för bedrägeri](#), har bolaget kämpat för att återhämta sig. Trots försök att producera både elektriska och vätgasdrivna lastbilar har bolaget inte lyckats nå lönsamhet.

Nu, med akut likviditetsbrist, har Nikola tvingats ansöka om konkursskydd. [Det har vi skrivit om tidigare](#).

Enligt uppgifter hoppas bolaget kunna sälja hela sin verksamhet redan i april. Det finns redan intresse från potentiella köpare, men om ingen affär kommer till stånd, kan Nikola tvingas sälja sina tillgångar i delar.

Konkursen är ett hårt slag för Nikola, som en gång ansågs vara en av de mest lovande aktörerna inom elbilsbranschen. Bolagets fall visar hur snabbt det kan gå i den konkurrensutsatta bilindustrin, där både teknisk innovation och ekonomisk stabilitet är avgörande.



*Insidan på en av Nikola Motors lastbilar. Oklart vad som kommer hända i framtiden.*

### **Nikolas resa från höjder till djup**

Nikolas historia är en berättelse om uppgång och fall. Bolaget grundades 2014 med visionen att revolutionera transportindustrin genom att utveckla utsläppsfria lastbilar. Inledningsvis fick Nikola stor uppmärksamhet och investeringar, och bolaget börsnoterades genom en så kallad SPAC-affär.

Men snart började problemen hopa sig. Anklagelser om att Nikola hade överdrivit sina tekniska påståenden och att grundaren hade gjort falska uttalanden om bolagets teknologi ledde till en förtroendekris. Grundaren tvingades avgå och dömdes senare för bedrägeri.

Trots detta försökte Nikola fortsätta sin verksamhet. Bolaget investerade i produktion av både elektriska och vätgasdrivna lastbilar och ingick partnerskap med andra företag i branschen. Men produktionen blev aldrig lönsam, och bolaget fortsatte att förlora pengar.

### **En osäker framtid**

Nu står Nikola inför en osäker framtid. Konkursansökan innebär att bolaget måste hitta en köpare eller sälja sina tillgångar för att betala sina skulder. Det är långt ifrån säkert att Nikola kommer att överleva denna kris.

Om företaget lyckas hitta en köpare kan bolaget fortsätta sin verksamhet, men det kommer att kräva en omstrukturering och en ny inriktning. Det är också möjligt att Nikola kommer att tvingas lägga ner sin verksamhet helt och hållet.

Oavsett vad som händer kommer elbilstillverkarens fall att fungera som en påminnelse om hur viktigt det är med transparens och ärlighet i affärer. Det visar också att det inte är tillräckligt att ha en bra idé – det krävs också hårt arbete, ekonomisk stabilitet och en förmåga att anpassa sig till förändrade förhållanden för att lyckas i den konkurrensutsatta bilindustrin.



Åsa Wallenrud

### 13. Jensen Interceptor III Cabriolet 1975



För bilentusiaster på 1960- och 70-talen hade termen "hybrid" en helt annan innebörd än den har idag. Faktum är att hybrider på 1970-talet var i stort sett raka motsatsen till de högteknologiska, bränsleslukande ekobiler som vi ser överallt på dagens vägar. En hybrid från 60- och 70-talen kombinerade halvintegrerad europeisk stil och köregenskaper med den os sofistikerade men utan tvekan effektiva kraften hos en amerikansk V8-drivlina. Många fantastiska bilar byggdes på denna formel, vissa mer framgångsrika än andra. Tidiga trendsättare var bland annat Facel Vega, Bristol, Monteverdi och Iso Rivolta. Mindre kända bilar som Momo Mirage och DeTomaso Longchamp bar facklan mot sådana som Aston Martin och Ferrari. Men ett av de mest exemplen på denna hybridformel var kanske Jensen Interceptor.





Interceptor byggdes i originalform mellan 1966 och 1976 (även om flera försök att återuppliva modellen gjordes senare) och kombinerade ett brittiskt chassi med en Carrozzeria Touring-designad kaross och stor, dunkande Chrysler V8-kraft. Jensen var inte främmande för att bygga amerikanska bilar och hade en lång relation med Chrysler tack vare CV8 i glasfiber. Med den nya Interceptor undvek man Jensens traditionella glasfiberkaross för stål och parade ihop den med ett stålchassi med individuell framhjulsupphängning och en traditionell Salisbury-diff bak. Chryslers beprövade V8 på 383 kubiktum drev den första serien, men för 1971 valdes den stora 440 kubiktumsenheten för dess överlägsna effekt och vridmoment. Alla bilar var utrustade med den skottsäkra Torque-Flite automatlådan, även om en manual kunde fås på de tidigaste exemplaren. Kunderna kunde välja den fyrsitsiga coupén med sitt distinkta omslutande bakglas, eller en lika elegant fyrsitsig cabriolet. Oavsett vilken karossstil som valdes bjöds köparna på en överdådig, läderfodrad kabin med flygplansinspirerade ställverk, som *de rigueur* var på den tiden. Även om Interceptor verkligen inte var en smidig sportbil var den utan tvekan en riktig GT tack vare det oändliga vridmomentet från den massiva MoPar 440 och exceptionella kör- och hanteringsegenskaper. Stilen var mycket distinkt och olik några av de andra "hybriderna" från perioden, omiskännlig som allt annat än en Jensen Interceptor. Idag är dessa fantastiska GT-bilar mycket eftertraktade för sina utmärkta vägegenskaper, sin enkla service och sitt exotiska utseende. Interceptor kan jämföras med en samtida Aston Martin när det gäller lyx och prestanda och kan ge dagens entusiaster många av samma spänning till en bråkdel av kostnaden.



Vår utvalda **Interceptor III Convertible från 1975** är en cabriolet från sen produktion med alla tekniska och designmässiga finesser som gör den till en av de bästa köregenskaperna och mest eftertraktade i sortimentet. Den är färdig i slående rött över solbränna och är ovanligt flashig men behåller ändå en känsla av elegans och sofistikerad stil. Denna högkvalitativa Interceptor har behandlats med omfattande restaurering och renovering och den presenteras i vackert skick. Den röda lacken är utmärkt och karossen är laserrak med skarpa karosslinjer och utmärkt panelpassning. Den är mycket väl detaljerad med korrekta, restaurerade GKN lättmetallfälgar och härligt restaurerade lackarbeten. Dessa sena Interceptors har fantastiska hytter och det här exemplet är inget undantag med till synes oändliga stråk av solbränt läder i utmärkt ordning. Likaså ullmattorna har restaurerats, liksom den vackra valnötskanten. En mycket fin Moto-Lita treekrad träfälg har monterats och stereoanläggningen uppgraderats till moderna komponenter. Den bruna Everflex suffletten är i utmärkt skick och fungerar smidigt med en knapptryckning och en läderkänga håller ordning när taket är nere. I sann *drophead coupé-tradition* är toppen helt fodrad och isolerad för att säkerställa tyst och bekväm påfyllningskörning.

Motorrummet är tilltalande väldetaljerat, och även om det visar viss måttlig användning, förblir det rent och snyggt med gott om bevis på noggrant underhåll. Den framträdande luftrenaren har lackerats röd för att matcha karossen och bilen har behållit sina rätta original Jenesen-märkta ventilkåpor i legering.

Med en kvalitetsrestaurering och väl sorterad mekanik är denna Interceptor III redo att njuta av på vägen. Jämfört med sina samtida representerar den också ett fantastiskt värde. Det här är en korrekt italienskdesignad, brittiskbyggd GT-bil med massor av lyx och den extra bonusen av relativ enkel service, dunkande prestanda och verklig exklusivitet.

Ägare kan nu enkelt sälja klassiska bilar från sin samling och få stort värde genom vårt **sändningsprogram** för klassiska bilar. Kontakta våra representanter idag för att få veta mer!



## Klassiker

### 14. Volvo 142 De Luxe 1973: Solklart

Publicerad 8 mars 2023 (uppdaterad 2025-02-20 15:56)

Text Fredrik Nyblad

Allt var toppen med 1973 års Volvo 140! Det tyckte motorjournalisterna, det tyckte nybilsköparna och med tiden blev årsmodellen den mest eftertraktade som ungdomsbil. För Peter Brobäck var en -73:a också förstabilen – hur toppar man det?



**För femtio år sedan** var en ny årsmodell av Sveriges mest sålda bil inget mindre än en riksangelägenhet. Och även de måttligt bilintresserade såg att något hade hänt med den sjunde upplagan av Volvo 140-serien.

Fram fanns den helt nya grillen i plast. Eftersom fronten var formgiven som ett öppet håll hade Volvo redan från början en konstruktion som öppnade för möjligheten att relativt enkelt kunna byta utseende på modellen. Att de stora blinkersglasen på framskärmarna gick runt hörnen så att de även kunde ses från sidan ansågs vara en viktig säkerhetsdetalj. En annan säkerhetsfunktion fanns i dörrarna som försetts med balkar som förbättrade sidokrockskyddet.

**Den nyheten** och ratten med skyddsstopning och energiupptagande rattstång kopplades till säkerhetsbilen Volvo Experimental Safety Car, VESC, som presenterats några månader tidigare. Nu hade man omsatt en del av idéerna från VESC till vanliga produktionsbilar hette det. Även bakstammens form var ändrad med registreringsskylten försänkt och nya större bakljus. Men lasttröskeln var fortfarande lika hög.



*Instrumentpanelen med nya runda instrument och mittpanelen var de stora nyheterna på årsmodell 1973. Borta var panelen med imiterat trä som införts året innan och borta var också hastighetsmätaren av termometertyp.*

Det är en aning monokromt bakom ratten i Peter Brobäcks Volvo 142, med svart plast över hela instrumentpanelen. Men materialet skapade också möjligheter för nya former – som mittpanelen med strömställare. Den nya instrumentpanelen på årsmodell 1973 städade bort en rest från 1960-talet. Hastighetsmätaren av termometertyp var ersatt med en rund hastighetsmätare i ett rektangulärt och koncentrerat mätarhus. Ratten var 30 mm mindre och även den bidrog till ett modernare intryck med sin skyddsstoppling.

### **Enligt Volvo hade 140-serien ändrats på mer än 1 000 punkter till årsmodell 1973**

Tidningen Motor var bland dem som kritiserat den äldre instrumentpanelen, nu skrev man: "Tack så mycket" i artikeln där den nya Volvon presenterades. Instrumentpanelen var en så viktig nyhet att inte bara Volvos kundtidning Ratten satte den på omslaget, även Sveriges största biltidning Vi Bilägares hela omslag pryddes av en bild på instrumentpanelen. Värmereglagen var också nya och med dem kunde man bättre reglera var luftströmarna skulle gå och välja att få kall luft i en riktning och varm luft i en annan.

**Just idag behöver** jag inte testa hur effektiva de är på att leverera värme, det är högsommar och i stället försöker jag få lite fläktande vindar från ventilationsrutorna i Peter Brobäcks 142:a. Framför oss kommer ett tryggt och välbekant motorljud från B20A-motorn. I vanlig landsvägskörning känns den fyrväxlade lådan fullt tillräcklig för att hålla varvtalet i schack.

Mätaren står på drygt 25 000 mil och styrningen har kanske blivit lite oprecis med åren. Men det är fascinerande att se hur den då helt nya konstruktionen av instrumentpanel klarat 50 år utan att spricka eller blekna. Så har också den här bilen tagits väl omhand och haft få ägare. Den var först demobil och sedan tjänstebil hos Volvoåterförsäljaren Bildepån i Varberg. Först 1977 såldes den till en privatperson, denne behöll den ända till 2016 då Peter Brobäck köpte den.



– Jag träffade Karl-Erik första gången på Saab- och Volvoträffen i Varberg året före, säger Peter Brobäck. Han fick skjuts dit av sin son då han drabbats av en ögonsjukdom. Jag sa att han skulle höra av sig om bilen blev till salu.

**Peter Brobäck** la märke till det goda skicket på bilen. Den har aldrig rostlagats men i början på 1990-talet hade den fått en hellack på Volvoverkstaden efter att ha blivit påbackad.

– Han fick tjata rätt rejält för att få den lagad, säger Peter. Men Karl-Erik ville verkligen att den skulle bli fin. Försäkringsbolaget fick stå för krockskadan och så la han till kostnaden för att resten av bilen skulle lackeras om. Men efter det så kördes den bara lite och ett par år senare köpte han en 945:a som blev ny bruksbil och den här fick stå i hans garage.

För första gången hade en Volvomodell tillverkats i en miljon exemplar! Firarbilderna verkar ha ordnats i all hast – man hade ju fler bilar att bygga! Till vänster i kostym och slips syns personvagnschefen Robert Dethorey och till höger vd Pehr G Gyllenhammar.

Volvo nådde flera höjdpunkter 1973. Försäljningen i Sverige var urstark, ändå blev USA nu den största marknaden

**Enligt Volvo** hade 140-serien ändrats på mer än 1 000 punkter till årsmodell 1973. Flera av ändringarna skulle leva kvar även på 240-serien i flera år. Bakstammen passar mellan modellserierna men med en liten skillnad. Hålen för emblemen med piggar ändrades så att de satt längre ut på 240.

– När de bytte bakstammen på den här på 1990-talet så var plåtdelen egentligen till 240, säger Peter Brobäck. Det syntes på att emblemen satt på fel ställe när jag köpte den. Jag har borrarat upp två små nya hål och lagt igen två andra för att få emblemen på rätt ställe.

**Under år 1972** fick Sverige ett helt nytt system för registreringsskyltar. I press- och broschyrbilder för 140-serien syntes de nya skyltarna. De gamla länsbokstavsskyltarna försvann och Volvo hade lagt beslag på några av de nya numren. Samma registreringsnummer kunde dyka upp på flera olika bilar i samma broschyr. Framför allt var det MLB 802 och ROX 132 som användes. De nya registreringsskyltarna bidrog kanske också till känslan av att årsmodell 1973 var något helt nytt.

Den som ville köpa en Volvo 142 1973 kunde välja basmodellen med B20A-motor på 82 hk, mer populär var De Luxe som både gick att få med B20A eller B20B med dubbla förgasare och 100 hk. Toppmodellen Grand Luxe med insprutningsmotorn B20E hade 124 hk. Ett par modellversioner var nya i Sverige. Grand Luxe fanns även som fyrdörrars 144 GL och herrgårdsvagnen 145 såldes med insprutningsmotor och texten "Fuel Injection" på bakluckan.



**Kanske hjälpte** de stora uppdateringarna försäljningen, för årsmodell 1973 blev den mest sålda av 140-serien. Totalt tillverkades 214 770 exemplar och i Sverige såldes 31 187 stycken 142. Volvo 144 var fortfarande betydligt ovanligare, 12 631 bilar såldes, herrgårdsvagnen 145 var faktiskt mer populär: 13 774 exemplar såldes i Sverige. Men 1973 års modell var inte bara omtyckt som ny, när den blev lagom billig att bli ungdomsbil så var det årsmodellen man skulle ha. Den uppfattades som modern och många uppskattade instrumentpanelen. Och så var det ju sista årsmodellen innan de stora parkbänksstötfångarna kom.

– Min första bil var en Californiavit 144 -73 som min farfar gav till mig, säger Peter Brobäck. Jag körde den i fyra år och mina kompisar som mest hade skrotiga Bubblor ville gärna åka med mig för jag hade ju en fyrdörrarsbil. Vi kallade den Fjorton-fyran på lite skänkt sätt.

**Volvointresset fick** Peter från sin pappa och idag är han ordförande i Svenska Volvo 140-klubben. Den solgula 142:an är inte den enda 140-serie bilen i Peters samling. Han har bland annat en 145 -73 som är under renovering, en högerstyrd -68:a, en USA-importerad 144:a och en -74:a med servostyrning – ovanligt. Trots alla bilar så har det ändå blivit flera tusen mil med den här 142:an sedan Peter köpte den 2016.

– Jag har varit på västkusten och till Danmark och Tyskland. Den är pålitlig och bekväm. Det enda Peter Brobäck gjort med bilen förutom service är att låta renovera generatorn och så har han låtit elförzinka en rad detaljer under motorhuven hos företaget Färjhstarka.

**Volvo nådde flera** höjdpunkter 1973. Försäljningen i Sverige var urstark och ändå gick USA om och blev den största enskilda marknaden för Volvo. Det här var också året då Volvo 140 nummer 1 000 000 tillverkades. För första gången hade Volvo tillverkat en modellserie i mer än en miljon exemplar – det var ju toppen!



### Volvo 142 De Luxe 1973

**Nypris:** 23 500 kronor

**Värde idag:** 50 000 – 70 000 kronor\*

**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. En förgasare. Vät-skekylning. Femlagrad vevaxel. Volym 1 986 cm<sup>3</sup>. Max effekt 82 hk DIN vid 4 700 r/min. Max vridmoment 157Nm vid 2 300 r/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golv-spak. Trestegs automatlåda som tillval.

**Mått:** Axelavstånd 262 cm. Spårvidd fram/bak 135/135. Längd/bredd/höjd 465/171/146 cm. Tjänstevikt 1 260 kg. Tank 58 liter.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädrar. Fram dubbla tvärlänkar, krängningshämmare. Bak stel axel, panhardstag.

**Styrning:** Snäcka, servo tillval. Vändcirkel 9,6 m. Rattvarv 4,5.

**Hjul:** Stålfälgar, 5J, radialdäck 165 SR 15.

**Elsystem:** 12 volt.

**Bromsar:** Skivor fram och bak.

**Fartresurser:** Toppfart 150 km/h. Acceleration 0–100 km/h 15,4 s.

**Förbrukning:** 1,25 l/mil blandad körning.

**Källa:** Jan Ulléns Bilfakta.

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





## 15. DKW var 30-talets favorit även i Sverige

Av Jan-Eric C. Olfwenstam februari 2013

Under alla år fram till krigsutbrottet 1939 var det amerikanska bilar som dominerade i Sverige. Men 1936 kom Adler och DKW in bland de 12 mest sålda bilmärkena.



### DKW Standard limousin

18 hkr. – 600 kcm. – motorn lagrad i gummi – ram av dubbla stålprofilbalkar – tyngdpunktscenterad fjäderupphängning – separatstyrda hjul – hjulbasen 2,60 meter. Utrustning: stort, inbyggt bagagerum – vindruta av splitterfritt glas – elektriska körriktningvisare – elektrisk vindrutetorkare – hastighetsmätare – vägmätare – belysning på instrumentbrädan – reservtank för bränsle – Ringutrustning: 4,00–19.

DKW var ett begrepp över större delen av Europa under 30-talet som ett tyskt fabrikt för motorcyklar och småbilar. Men det kanske inte är så många som känner till att märket har danskt påbrå.

Den 30 juli 1878 föddes Jörgen Skaft Rasmussen i Nakskov i Danmark. Studier i Zwickau gjorde att han tillbringade sina unga år i Tyskland. Det var också i just Tyskland som den tekniska utvecklingen var störst i Europa. Bilens absoluta födelse skedde här i januari 1886 med Benz och några månader därpå med Daimler. Det var också tysken Nicolaus Otto skapade den första förbränningsmotorn redan 1864 och som fortfarande är den helt förhärskande motorkonstruktionen.

Att det pågick en liknande utveckling i USA, var tyskarna lyckligt ovetande om, även om den amerikanska bilindustrin mycket snart skulle köra förbi den europeiska. Trots allt var Tyskland föregångslandet tidsmässigt.



*DKW 1922 118cc.*

Rasmussen var tekniskt begåvad och 1902 bildade han bolaget Rasmussen & Ernst i Chemnitz för att tillverka små tvåtaktsmotorer. Men snart hände saker då han 1906 köpte en textilfabrik i Zschopau, som även tillverkade bland annat tillbehör till ångmaskiner.

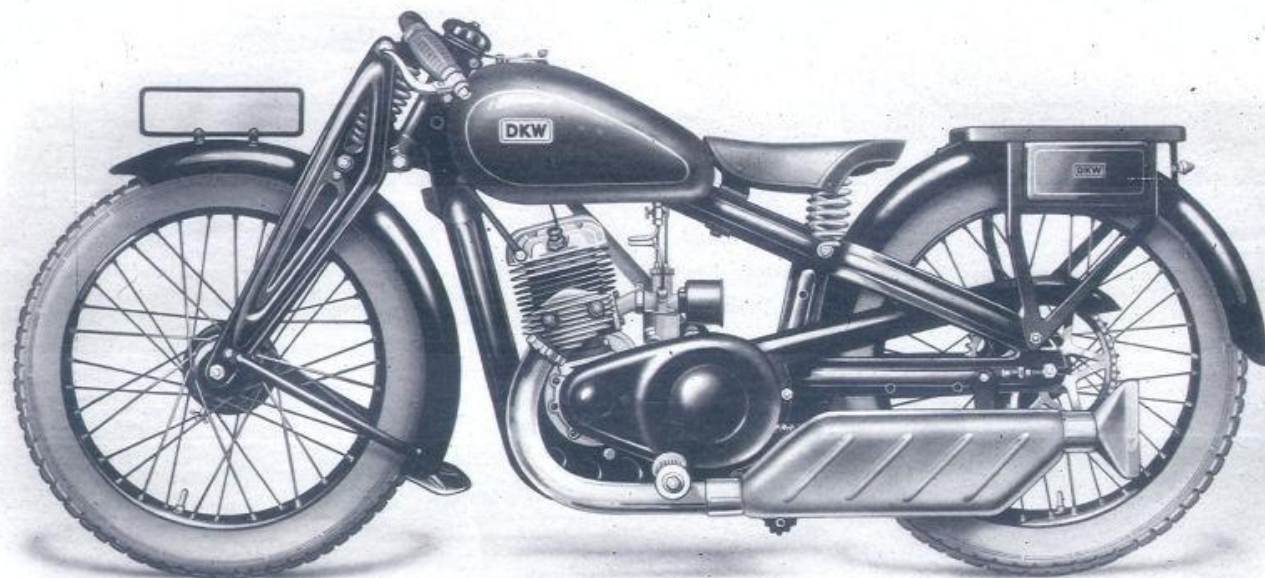
Det skulle ändå krävas tio år innan Rasmussen tog sikte på självgående fordon. I USA byggdes bilar med förbränningsmotor, men också eldrivna bilar. Men i England var man mycket för ångdrift, inte minst gällde detta tyngre lastbilar.

1916 konstruerade Rasmussen sin första ångdrivna bil som kallades "**Dampf Kraft Wagen**". Av praktiska skäl förkortades det hela till DKW. Trots att tyska Krigsministeriet finansierade framtagningen, blev det ingen framgång. Ett projekt som seglat upp i samband med Första världskriget och också upphörde 1921.

Men 1919 påbörjades tillverkning av leksaksångmaskiner i samarbete med konstruktören Hugo Ruppe. Rasmussen hade börjat gilla bokstavskombinationen DKW och kallade således leksaken för "**Des Knaben Wunsch**". Det fortsatte i samma anda när man 1920 byggde en prototyp med benämningen "**der kleine Bergsteiger**", men på bilderna kallades den D.K.W.

### **STORSATSNING PÅ MOTORCYKLAR**

Man bör se verksamheten som en naturlig utvecklingsfas. Det hade varit dålig tillgång på bensin och Rasmussen valde ånga med Tyska krigsmaktens hjälp. Genom kontakten med Hugo Ruppe utvecklades den lilla leksaksångmaskinen som snart började användas som hjälpmotor på trampcyklar. Utvecklingen gick vidare och det skapades en tvåtaktsmotor för samma ändamål. Det kan man kalla succé eftersom drygt 10.000 motorer såldes 1921. Och som en självklar följd av detta kom så tillverkning av riktiga motorcyklar 1922.

**DKW » LUXUS 300 «***Das preiswerteste Motorrad der Mittelklasse**DKW Luxus 300 1930.*

Dessa blev med åren allt mer avancerade och i slutet av 20-talet var DKW världens största tillverkare av motorcyklar! Och naturligtvis fortsatte Rasmussen på samma tema och cyklarna kallades "Das Kleine Wunder", varvid man lätt kunde motivera namnet DKW.

Från tidigt 30-tal till slutet av 50-talet tillverkades även avancerade motorcyklar för tävlingar, med god framgång. Men motorcykeln som fordon betraktat gick en kraftig nedgång till mötes i takt med ökad välfärd. En motorcykel var ett billigare alternativ till bil, men efter Andra världskriget kunde allt fler människor skaffa sig en ny bil.

När DKW hade introcerat sin första riktiga bil 1928, talade man seriöst om "det andra benet". Ett nog så riktigt påpekande och under tre decennier stod man också på just två ben! Men utvecklingen körde ifrån DKW. Med sviktande försäljning av motorcyklar, skulle man kunnat klara sig bra enbart med biltillverkning.

Men DKW höll fast vid sin tvåtaktsmotor och tillsammans med Saab insåg man inte att marknaden krävde större och starkare motorer även för småbilar. Det blev en nödvändighet att övergå till fyrtaktsmotorer.

**BILAR MED BAKHJULSDRIFT**

Som nämnts hade Jörgen Rasmussen redan tidigt haft planer på biltillverkning. Tillfället att förverkliga denna målsättning togs 1922 i ett första steg att ombilda verksamheten och starta Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG. Två år senare köptes konkursboet efter SB-Automobil-GmbH i Berlin-Spandau som tillverkade elbilar. SB kom från ägarna Slaby & Beringer. Strax före konkursutbrottet gjordes också en prototyp med tvåtaktsmotor och det var på detta sätt Rasmussen kom in i den verksamheten.

Nu följde några år med till synes desperat sökning efter att finna den rätt produkt. Men det är ju ofta så att riktiga entreprenörer måste söka olika utvägar innan man finner den rätta motorvägen!



*DKW P 15 1929.*

1927 företog Rasmussen en studieresa till USA med kortvariga försök till samarbete med bland andra Rickenbacker och Durant. Rasmussen var mest intresserad av 6-cylindriga och 8-cylindriga motorer och hade planer på att bygga bilar med hjälp av motorer från andra tillverkare. Ett fåtal 8-cyl Rickenbacker-motorer byggdes också, men någon bilproduktion för dessa blev det aldrig.

Istället satsade man på helt egen biltillverkning och i början av 1928 kunde den allra första DKW P15 köpas av hugade spekulanter. Starten för DKW som bilmärke blev kanske inte så lyckad. Orsaken var att man till stora delar använde samma konstruktion som SB. Det innebar en typ av självbärande karosseri och ram i ett. Dessutom i trä med konstgjort läder som beklädnad. Motorn placerades fram och var en vattenkyld 2-cylindrig tvåtaktare på 600 cc med drivningen på bakhjulen. Den här lilla bilen var egentligen en 2-sitsig modell, men annonserades ut som tresitsig.

Bilköparna gjorde tummen ner och 1929 kompletterades utbudet av den så kallade 4=8, eller P25 som modellen hette. Även denna blev ett misslyckande. 4=8 innebar en V4 tvåtaktsmotor med fyra arbetande cylindrar och två fyllnadscylindrar som fyllde på arbetscylindrarna. Enligt Rasmussen skulle detta motsvara en 8-cylindrig fyrtaktsmotor. Resultatet blev högljudd motorgång och stor bränsletörst. Detta till trots fanns motortypen kvar på produktionsprogrammet ända till 1940, men givetvis bara i enstaka modeller.

När biltillverkningen startade köpte Rasmussen upp ett flertal andra företag. Produktionen av de lite större DKW skedde i Berlin och fram till nedläggningen hann man tillverka cirka 26.000 exemplar, vilket inte är särskilt mycket om man slår ut på drygt en 10-årsperiod.

Just dessa bilar kom att särskilja sig från övriga DKW genom allt mer strömlinjeformade karosser. För detta krävdes att dessa kläddes med plåt, även om grundkonstruktionen fortfarande var trä. Det var en tursam utveckling eftersom träkonstruktionen kunde brytas sönder efter ett antal år. Med stål i karossen blev ju bilarna mer stabila.



*1931 DKW Front FA 600 Cabrio 1931.*

1930 köpte Rasmussen Audi-fabriken och sysselsatte totalt cirka 15.000 anställda, men 1932 nåddes Tyskland av lågkonjunkturen, som brutit ut på Wall Street i New York i oktober 1929. Det innebar att bilindustrin i Sachsen med DKW och Audi gick samman med Wanderer och Horch och bildade Auto-Union AG.

#### **BILAR MED FRAMHJULSDRIFT**

Mitt under rådande världsdepression vände lyckan för Rasmussen. Man kan säga att man skapade rätt bil vid rätt tillfälle. Det var i februari 1931 som man på Berlin-utställningen visade upp sin första lilla framhjulsdrevena DKW. Den korrekta beteckningen var Front FA 600, men kallas ofta för F1. Sannolikt har aldrig en helt ny bilmodell konstruerats på så kort tid. Det var utvecklingsteamet hos Audi som fick uppdraget så sent som i oktober 1930. Redan fyra månader senare kunde man alltså visa den nya bilen! En i sanning fantastisk industriell prestation!

Tanken var att skapa en liten folkbil till lågt pris, men med hög driftsäkerhet. Man utgick ifrån fabriken 2-cylindriga motorcykelmotor på 500 cc som man ju redan hade på hyllan. Av praktiska skäl behöll man hela drivpaketet med en 3-växlad låda som var sammanbyggd med drivaxeln. Således blev den nya DKW framhjulsdreven. Nu hade man gått ifrån träramen och ersatt den med två tunna parallellgående U-balkar. Fjädringen bestod av tvärgående bladfjädrar. Den exakta motorvolymen var 584 cc och lämnade 15 hk vid 3500 v/min. Det låter inte särdeles mycket, men vi skall ha i åtanke att bilen vägde bara 450 kg och toppfarten var 75 km/tim. Inte mycket med dagens mått, men fullt tillräckligt för en småbil 1931. Priset för den 2-sitsiga roadstern var RM 1750 och för den 3-sitsiga RM 1825.

Initialt var även karossen i stål, men efter en tillverkning av 165 bilar gjordes karossen i trä som fick en överklädnad av konstläder. Ett koncept som de flesta DKW kom att tillverkas med fram till Andra världskriget. Dessa karosser var billiga att tillverka, de var mer ljuddämpande och de var dessutom lättare. Av Front FA 600 tillverkades cirka 4.000 exemplar.



*DKW F2 Meisterklasse 1934.*

### **DKW FINNER FORMEN**

I april 1932 ersattes Front FA 600 av F2 Meisterklasse. Tidigare hjulbaser hade varit på 210 cm respektive 240 cm. Nu utökades hjulbasen till 360 cm och mer harmoniska karosserilinjor. Under sommaren 1933 uppgraderades Meisterklasse med en större motor på 700 cc och 20 hk. Samtidigt introducerades den lite enklare Reichsklasse, som behöll motorn på 600 cc och 15 hk. Samtidigt förbättrades motorerna som fick vändspolning.

F2-serien tillverkades 1932—1935 i cirka 17.000 exemplar. Parallellt med F2 introducerades F4 under 1934. Denna modell fanns enbart som Meisterklasse och hade ytterligare elegantare karosslinjer, men den upphörde efter bara ett år och cirka 7.000 tillverkade bilar.

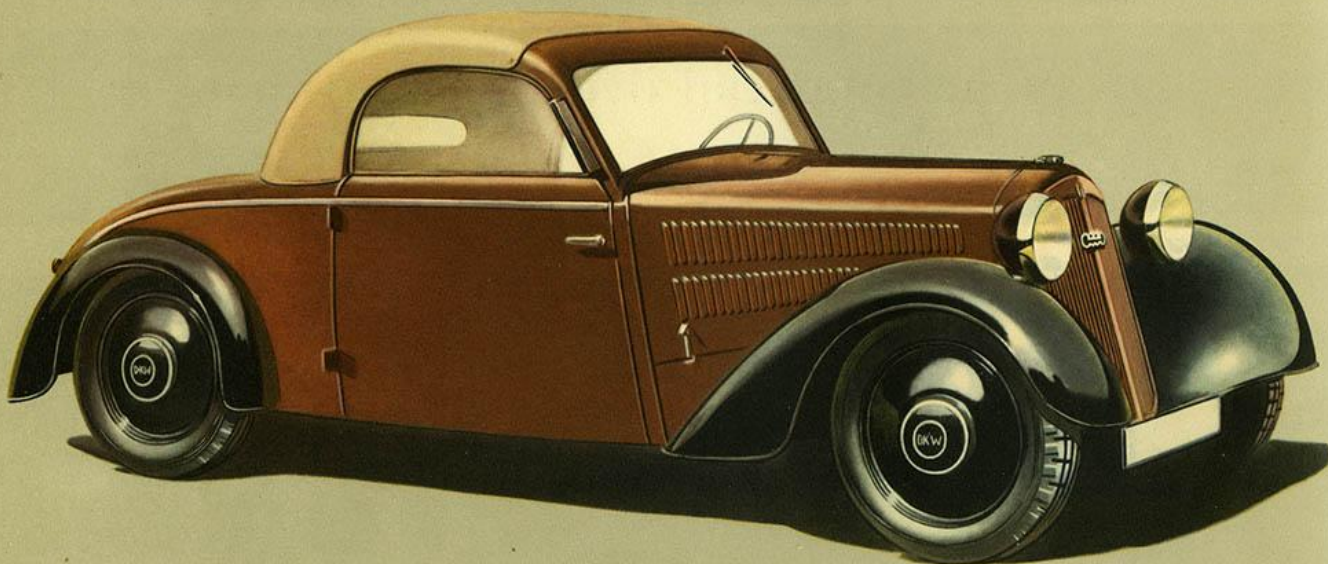
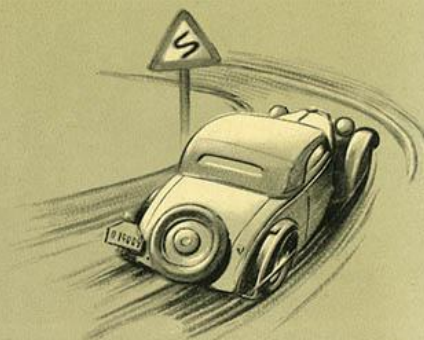
DKW hade nu 15 procent av den tyska bilmaknaden och vid denna tiden tog man ett rejält steg framåt. Trots försäljningsframgångarna hade märket haft problem med bristande stabilitet, vilket berodde på en underdimensionerad ram. Men under 1935 kom så en i stora delar helt ny bil. F5-serien introducerades, som fanns både som Reichsklasse och Meisterklasse.

Konstruktionen var ny med en kraftig centralram som var en fyrkantsbalk. Samtidigt förbättrades bakfjädringen. Med den nya regimen i Tyskland med Hitler vid makten gynnade landet till en början, men slutade som bekant med förskräckelse! Den djupa lågkonjunkturen började ge vika, landets ekonomi stabiliserades och arbetslösheten sjönk. Det resulterade i att DKW tillverkades i cirka 60.000 exemplar under 1935—1937.

Dess efterföljare F7 gjordes i cirka 80.000 exemplar under 1937—1938 och F9 framställdes med cirka 50.000 vagnar 1939—1942.

**DKW Standard, 2-sits. cabriolet**

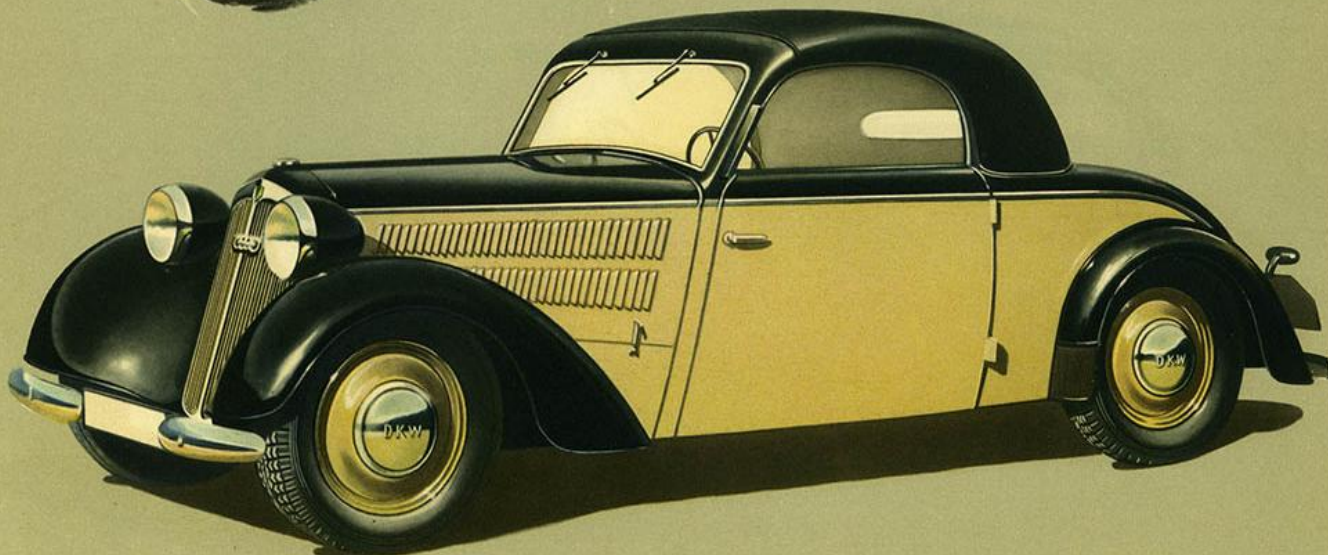
18 hkr. — 600 kbem:s. volym — motorn förankrad i gummi — ram med dubbla stålprofilbalkar — tyngdpunktscenterad fjäderupphängning — separatstyrda hjul — hjulbasen 260 cm. *Utrustning:* rymligt, inbyggt bagagerum — vindruta av splitterfritt glas — elektriska riktningvisare — elektrisk vindrutetorkare — hastighetsmätare — vägmätare — instrumentbelysning — reservtank för bränsle — ringutrustning: 4,00—19.



*Bilder ur den svenska originalbroschyren över 1939 års DKW.*

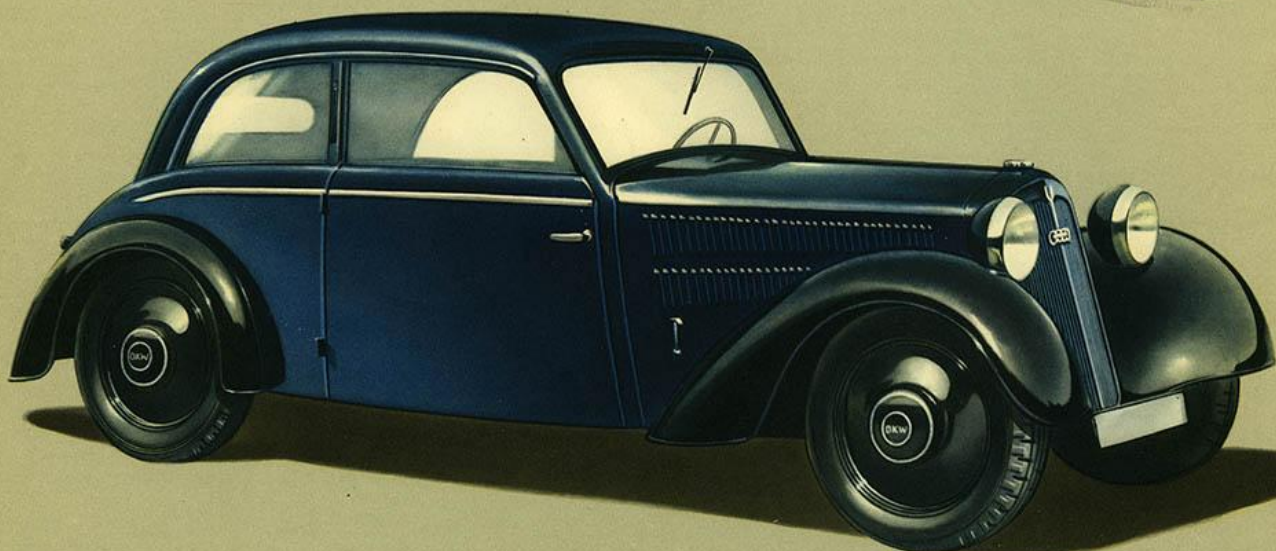
**DKW Favorit Lyx, 2-sits. cabriolet med två reservsitsar**

20 hkr. — 700 kbem:s. volym — frihjul — motorn förankrad i gummi — ram med dubbla stålprofilbalkar — tyngdpunktscenterad fjäderupphängning — separatstyrda hjul — hjulbasen 260 cm. *Urustning:* rymligt, inbyggt bagagerum — vindruta av splitterfritt glas — elektriska riktningvisare — tandemkopplade, elektriska vindrutetorkare — hastighetsmätare — vägmätare — bränslemätare — klocka — indirekt instrumentbelysning — reservtank för bränsle — fotkontrollerad avbländning — askkopp — dragfri ventilation — lackering i två färger — ringutrustning: 5,00—16.



**DKW Standard limousin**

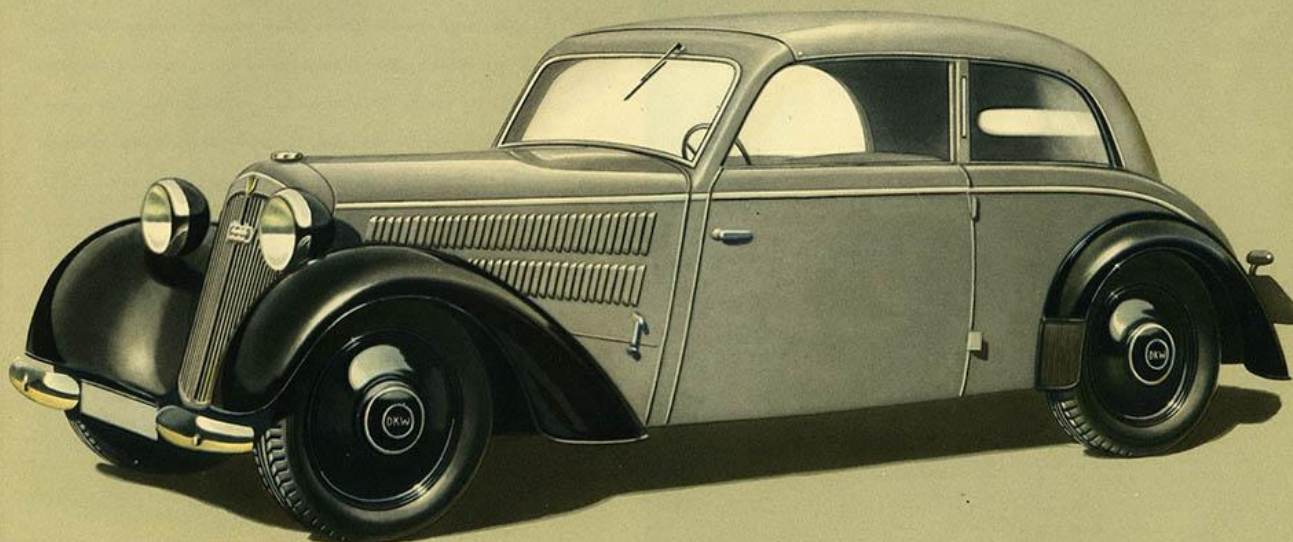
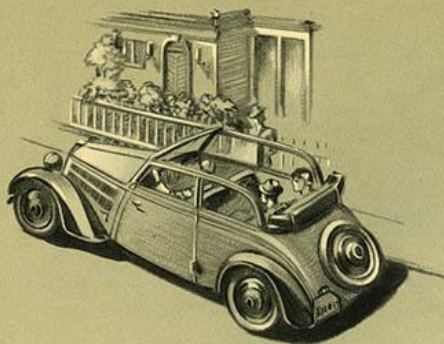
18 hkr. — 600 kbcn. — motorn lagrad i gummi — ram av dubbla stålprofilbalkar — tyngdpunktscenterad fjäderupphängning — separatstyrda hjul — hjulbasen 2,60 meter. *Utrustning:* stort, inbyggt bagagerum — vindruta av splitterfritt glas — elektriska körriktningvisare — elektrisk vindrutetorkare — hastighetsmätare — vägmätare — belysning på instrumentbrädan — reservtank för bränsle — Ringutrustning: 4,00—19.



*Bilder ur den svenska originalbroschyren över 1939 års DKW.*

**DKW Favorit cabriolet**

20 hkr. — 700 kbcn. — frihjul — motorn lagrad i gummi — ram av dubbla stålprofilbalkar — tyngdpunktscenterad fjäderupphängning — separatstyrda hjul — hjulbasen 2,60 meter. *Utrustning:* stort, inbyggt bagagerum — vindruta av splitterfritt glas — elektriska körriktningvisare — elektrisk vindrutetorkare — hastighetsmätare — vägmätare — bensinmätare — belysning på instrumentbrädan — innerbelysning — reservtank för bränsle — Ringutrustning: 5,00—16.



Produktionen fortsatte alltså ett par år in på Andra världskriget. De flesta av dessa bilar hamnade hos krigsmakten, men kom aldrig till användning eftersom de bedömdes inte vara lämpliga för krigsbruk eftersom de saknade stålkaross.

Men kriget medförde naturligtvis till slut ett totalstopp på produktionen. Under kriget utsattes fabrikerna i Berlin och Zschopau för förödande bombanfall. Och vid krigsslutet 1945 hamnade fabrikerna i östzonen!

Under produktionstiden av F5 utökades också programmet med en 2-sitsig Luxus Cabriolet och 1936 med en motsvarande 4-sitsig. Även en 2-sitsig Front Luxus Sport tillverkades med stålkaross.

Med ökad produktion följer ofta rationaliseringar och så skedde även hos DKW. Det innebar att 1937 fick F7 identiskt utseende för både Reichsklasse och Meisterklasse.

1939 introducerades F8 och nu var det åter dags för en ny ramkonstruktion. Den tidigare centralbalken övergavs till förmån för två kraftiga sidobalkar med flera tvärstag, samt en förbättrad framvagn med undre tvärlänkar.

### **DE SISTA BAKHJULSDRIVNA DKW**

I inledningen berörde vi märkets utveckling som ledde fram till en serie bakhjulsdrivna modeller, innan de den första framhjulsdrivna bilen kom. Som också nämndes fortsatte de 4-cylindriga, bakhjulsdrivna DKW att tillverkas ända till 1940. Under åren 1934—1937 gick man måhända en aning till överdrift vad beträffar strömlinjeform på modellen Schwebeklasse. Som jämförelse kan nämnas 1934 års Chrysler Airflow, tjeckiska Tatra och Volvo Carioca. Bilar som designmässigt var före sin tid. Chrysler blev tvungna att komplettera sina Airflow med Airstream, som fortfarande var strömlinjeformad men på ett mer återhållsamt sätt.

Exakt så skedde även med DKW som kom med sin Sonderklasse. Fortfarande en påfallande strömlinjeform, men inte så extremt särpräglad.

De bakhjulsdrivna modellerna kom att leva i skuggan av de framhjulsdrivna och är idag i det närmaste okända för folk med normalt bilintresse. P 600 tillverkades i cirka 2.000 exemplar 1928—1929. Den följdes 4 = 8 som gjordes under 1929—1932 i cirka 3.000 vagnar. 1932 kom den första Sonderklasse som gjordes i cirka 7.000 bilar till 1934, då den ersattes av Schwebeklasse till 1937 i cirka 6.000 exemplar. 1937 ersattes den av en ny Sonderklasse som gjordes i 8.000 exemplar fram till 1940.

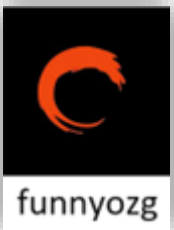
### **STRÖMLINJEFORM MED FRAMHJULSDRIFT**

Behovet av reservdelar till förkrigsbilarna var mycket stort varför Auto Union GmbH återuppstod och 1949 kom först produktionen av motorcyklar och en liten lätt distributionsbil. Efterkrigstidens DKW förblev framhjulsdrivna och byggde tekniskt på F8, men med en helt ny och mycket strömlinjeformad kaross. Därmed kan sägas att man tog det bästa från två världar och därmed skapade ännu en gång en mycket omtyckt småbil med framgångsrik försäljning. Men mer om dessa modeller i en kommande artikel.





*DKW F8 Luxe Cabriolet 1939.*



### Fredagsfilmen: Afrikanska skrotbilar



FILM: [https://youtu.be/FmE5A-zro\\_E](https://youtu.be/FmE5A-zro_E)



Roger Warolin