



Saab 92B från 1955

1. Aito har fått över 70.000 förhandsbokningar på nya suven
2. Elbilen Nissan Leaf är tillbaka
3. Ford Kuga återkallas igen
4. Anställda på Teslas fabrik hinner inte gå på toaletten
5. Trumps tullar bygger på ett missförstånd
6. Skatteverket gör extrakontroller av reseavdraget
7. Internationella elbussnyheter i urval
8. LBC Frakt testar elektrisk Scania på 94 ton
9. Femtonåringar ska få köra i 45 km/h men inte med A-traktorer
10. Grattis Simca Ariane
11. Delahaye 135M Drophead Coupe
12. Provkörning av Saab 92B



## 1. Aito har fått över 70 000 förhandsbokningar på nya suven

Bobby Green 2025-03-26 kl 19:00

Huaweis joint venture med Seres



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

Aito är namnet på ett nytt bilmärke som är ett joint venture mellan Huawei och tillverkaren Seres. Den 6 mars öppnade de möjligheten att boka den nya suven M8 och hittills har över 70.000 personer gjort det. Den första timmen trillade 7500 bokningar in och efter bara tolv timmar var siffran uppe i 28.000.

Under skalet på modellen finns en turbomatad bensinfyra på 1,5 liter som samsas med en elmotor på vardera axel. Elmotorerna driver bilen framåt och bakåt medan förbränningsmotorn fungerar som en räckviddsförlängare. Man kan välja mellan batteripack på 36 eller 51,9 kWh och dessa ska ge el-räckvidd på 20 respektive 31 mil. Enligt Aito ska den kombinerade räckvidden med full tank och fullt batteri vara hela 152 mil. Detta är dock högst troligt enligt den generösare CLTC-körcykeln. Det finns 800-voltssystem och på fem minuter ska man kunna tanka 15 mils räckvidd. Bilen mäter 5,19 meter på längden, 1,99 på bredden, 1,79 på höjden och har en hjulbas på 3,1 meter.

M8 kostar från 368.000 yuan vilket i svenska pengar är strax över 500.000 kronor. Lanseringen sker nästa månad.



Bobby Green



**Huawei har byggt en eldriven Rolls-Royce-kopia**  
**99,99 procent större än alla andra bilar i Kina**



**Snart lanseras en ny elbil i Sverige**  
**Toppversionen har fyrhjulsdraft och 694 hästar**



## 2. Elbilen Nissan Leaf är tillbaka med ”iögonfallande aerodynamisk design”

Posted by Kristofer Rask

mars 26, 2025

Nissan var tidigt ute med elbilar när man redan 2010 lanserade elbilen Nissan Leaf. Under 14 år fram till att modellen lades ner förra året hade Leaf sålt i över en miljon exemplar – varav 13 500 exemplar finns i Sverige.



TEASER: <https://youtu.be/D9ge6la8ii8>

Nu ska Nissan lansera en uppdaterad Leaf.

– Den tredje generationen av LEAF kommer att locka köpare med sin iögonfallande aerodynamiska design, skriver Nissan.

Nya Nissan Leaf har utvecklats på Nissans elbilsplattform CMF-EV. Det är samma plattform som Nissan Ariya bygger på. Därmed vet vi att nya Leaf äntligen kommer att följa den europeiska standarden för CCS-snabbladdning.

Den nya generationen Leaf kommer att lanseras i år. Den ska byggas vid Nissans produktionsanläggning i Sunderland, England.

Nissan har också bekräftat att **Nissan Micra lanseras som elbil senare i år**. Dessutom ska Nissan Juke lanseras som elbil 2026.



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.](#)



**Nissan Micra lanseras som elbil under 2025**



**Lite snabbare, lite tuffare när elbilen Peugeot e-208 får GTi-emblem**



**Porsche presenterar koncept på elbilsbatteri med växelström**



**Ford lanserar eldrivna E-Transit Courier – och vässar övriga Transit-modeller**

### 3. Ford Kuga återkallas igen – laddhybrid kan börja brinna

Publicerad 2025-03-25 8:37 (uppdaterad 2025-03-25 8:46)

Tusentals svenska bilägare behöver uppsöka verkstad och låta bli att ladda sina bilar i en ny återkallelsekampanj från Ford.



Ford har i flera omgångar haft problem med högspänningsbatterierna i laddhybridversionen av sjuen Kuga. Bilarna har **återkallats för att undvika brandrisk**.

Nu kommer ytterligare en återkallelse av samma anledning. Det handlar om nästan 200.000 exemplar av Kuga Plug-in Hybrid tillverkade mellan 2019 och 2023 som behöver tas in för kontroll på verkstad.

Det framgår av en anmälan om återkallelse som Ford lämnat in till tyska myndigheter.

**En kortslutning** i batteriet kan i värsta fall leda till brand, och batteriernas kontrollmodul får en uppdaterad mjukvara på verkstad. Mjukvaran kan i sin tur upptäcka eventuella fel i batteriet som då byts ut.

Beroende på hur många batterier som behöver bytas finns risk att återkallelsen blir **extremt dyr för Ford**.

**I Sverige omfattas** 8 267 bilar av återkallelsen, enligt Christoffer Strömberg som är kommunikations- och pr-chef på svenska Ford. Berörda bilägare har informerats.

– Uppdateringen förväntas vara tillgänglig under andra kvartalet 2025. Vi återkommer med mer information när uppdateringen blir tillgänglig, säger han till Vi Bilägare.

Nu rekommenderas bilägarna inte att ladda bilens högspänningsbatteri alls förrän uppdateringen är klar.

– Tills dess rekommenderar vi att kunderna inte laddar bilens högspänningsbatteri och endast kör i standardläget "Auto EV". Vi förstår att detta kan innebära en olägenhet och ber kunder som har frågor att vända sig till vår kundtjänst för vidare information.



Erik Söderholm

### Mer från Vi Bilägare:



### Fords laddhybrid stoppas – fyra bilbränder bekräftade



### Ny brandrisk upptäckt – nu återkallas modellen igen



### Efter hybridstoppet: Missnöjda Fordägare ska få ersättning

## Teknikens Värld

### 4. Vittnen på Teslas fabrik: Hinner inte gå på toaletten

Publicerad av Jan-Erik Berggren 25 mar 2025 kl 17.17 Uppdaterad kl 18.16

Det har länge pratats om dåliga förhållanden på Teslas fabrik i Berlin. Ofta hinner de anställda inte ens gå på toaletten. Nu har 3 000 bilarbetare skrivit under ett brev till Elon Musk där de kräver en rad förbättringar.



Redan när Tesla satte i gång att bygga sin bilfabrik utanför Berlin fick de problem med klagomål. Då gällde det djurlivet i området, hur mycket vatten som fabriken använder och hur stor påverkan den stora bilfabriken har på miljön i området.

När fabriken väl började bygga bilar fortsatte klagomålen men nu handlade det om förhållandet innanför fabriksväggarna. Tidigare har det rapporterats om hög sjukfrånvaro bland fabriksarbetarna.

Och nu har de tröttnat. I en skrivelse ställd till Teslas vd Elon Musk kräver över 3 000 bilarbetare:

**Bättre arbetsförhållanden med fler inplanerade pauser.**

**Fler medarbetare.**

**Ett stopp för chefernas försök att skrämmas.**

Skrivelsen kommer precis när Tesla planerar att öka produktionen av storsäljaren Model Y och i ett läge då Teslas försäljning har rasat i Europa. Tyskland är det land där Tesla tappat allra mest med en nedgång på 76 procent.

– Det finns ofta inte ens tid att gå på toaletten eller att dricka vatten, säger en Teslaarbetare som är medlem i fackförbundet IG Metall till [nyhetsbyrå Bloomberg](#).

– Ingen klarar av att arbeta så här tills de går i pension, fortsätter fabriksarbetaren.

Tidigare har Tesla anställt 300 inhoppare för att klara av upptrappningen i produktionen av nya **Model Y**.

Svenska IF Metall har under lång tid sökt stöd av sin tyska systerförening i sin kamp för att Tesla i Sverige ska skriva på ett kollektivavtal. Men hittills har det tyska förbundet inte tagit till några stridsåtgärder för att tvinga fram ett avtal i Sverige.

## 5. Professor: Trumps tullar bygger på ett missförstånd

Av Johannes Stenlund Uppdaterad 24 mars 2025 Publicerad 24 mars 2025

Donald Trump tror att världsekonomin fungerar som på 1960-talet – men hans tullar är ett självmål. Det menar ekonomiprofessorn Richard Baldwin.



*Donald Trump har en föråldrad syn på världsekonomin, menar professor Richard Baldwin.*

**Donald Trumps** första tid sedan han återigen blev amerikansk president har präglats av införandet av tullar. I vissa fall har de redan trätt i kraft, som 25-procentiga tullar på stål och aluminium.

I andra fall har de skjutits upp, helt eller delvis, under tiden som intensiva förhandlingar pågår.

Trump hoppas att tullarna ska göra USA mer konkurrenskraftigt och förbättra ekonomin – men effekten kan bli precis den motsatta, enligt nationalekonomen **Richard Baldwin**.

### **Kan göra rejäl skada**

Enligt Baldwin, som är professor i Schweiz och intervjuades av [Dagens Nyheter](#) under ett Sverigebesök, har Trump en förlegad bild av världsekonomin – där han tänker att varor tillverkas i ett land och sedan säljs till ett annat.

I själva verket använder företag ofta komponenter från hela världen. Det gäller inte minst biltillverkare, där en enda bil kan ha delar från flera olika länder.

Att lägga tullar på den typen av produkter är därför ett rejält självmål – och kan skada den amerikanska ekonomin, menar Baldwin.

”All den här osäkerheten och allt kaos leder till att folk väntar. Hushåll och företag i USA tvekar att göra stora investeringar och inköp. Och allt som behövs för att skapa en lågkonjunktur, det är att 100 miljoner människor väntar”, säger han.

### Trump villig att kompromissa

För Trump har tullarna ytterligare ett syfte, nämligen att sätta press på andra länder att behandla USA mer fördelaktigt.

Han har bland annat kritiserat europeiska länder för att beskatta de amerikanska techföretagen orättvist hårt genom digitalskatten.

I Storbritannien har Labour-regeringen öppnat för att gå honom till mötes. Enligt finansministern **Rachel Reeves** överväger regeringen att ändra lagen, vilket fick oppositionspartiet Liberaldemokraterna att varna för att Labour "förlorat sin moraliska kompass", skriver **BBC**.

Samtidigt har Trump sagt att han är villig att vara flexibel i sina krav. Förra veckan öppnade han för att göra en kompromiss med Kina, vars varor han tidigare har velat lägga höga tullar på, skriver **CNBC**.



Journalist med fokus på ekonomi och näringslivsfrågor.

### Miss inte:



### Trumps tullar impopulära bland amerikaner



### Dubbelsmäll hotar USA – dollarn tappar mark.

## 6. Skatteverket gör extrakontroller av reseavdraget

Publicerad 2025-03-26 8:32 (uppdaterad 2025-03-26 8:43) Text Erik Söderholm

I år gör Skatteverket särskilda kontroller av reseavdraget för att upptäcka fusk

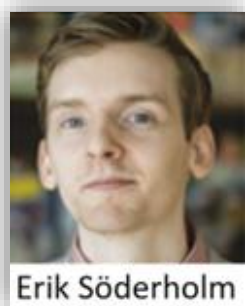


Det är dags att deklarerar, och i år tittar Skatteverket extra noga på det så kallade reseavdraget som hundratusentals svenskar använder sig av varje år.

Skatteverket kommer göra särskilda kontroller av reseavdraget eftersom många gör fel.

– I våra stickprovskontroller ser vi att i ungefär hälften av fallen har man inte rätt att göra reseavdrag över huvud taget, eller att man räknat för högt. Den vanligaste orsaken är att man inte har en regelmässig tidsbesparing på två timmar per dag, har myndighetens deklARATIONSEKSPERT Johan Schauman tidigare sagt till Vi Bilägare.

Du kan läsa mer om olika avdrag i deklarationen [här](#), och även kolla själv om du har [rätt till reseavdrag](#).



Mer från Vi Bilägare:

[Kolla själv: Har du rätt till reseavdrag för bilen?](#)

[Dags att deklarerar – här är avdragen du kan göra](#)

## 7. KONTAKT – Internationella elbussnyheter i urval

Publicerat av [ulo](#)

26 mars 2025

Vi ger er ett axplock elbussnyheter från andra länder, främst i Europa men ibland även med utblick till andra delar av världen. Denna gång: Ännu en kinesisk busstillverkare etablerar sig i Norden; Litauens huvudstad storsatsar på elbussar; Solaris växer till ytterligare en marknad.



*Nu etablerar sig även den stora kinesiska busstillverkaren Zhongtong på den nordiska marknaden genom sin elbuss i N-serien.*

**Danmark:** Ytterligare en kinesisk busstillverkare är på väg in på den nordiska marknaden. Det är Zhongtong som nästa månad ska leverera ett antal nya elbussar till en kund i Danmark. Zhongtong har inte avslöjat varken orderns storlek eller kundens namn.

Ordern är den första i Norden för Zhongtong som är en av Kinas största busstillverkare. Enligt företaget har man sedan början av året sett en kraftig ökning av internationella order. Bland annat har företaget tecknat avtal om leverans av 10 000 bussar till ett trafikföretag i Saudiarabien, Abshahd Group.

Bussarna till Danmark är av Zhongtongs nya modellserie N som finns i längder från 8,7 – 12,2 meter och med batteripaket på 210 – 423 kWh.

Enligt branschajten Chinabuses har bussarna extra korrosionskydd för att klara det nordiska klimatet.

– Varje gång vi expanderar till en ny marknad bildar vi en särskild arbetsgrupp för att skaffa oss kunskap om marknaden, lära känna driftsförhållandena och analysera lokala bestämmelser och vanor, säger Ren Xianfeng, produktchef vid Zhongtong Bus forskningscenter.



*Litauens huvudstad Vilnius bygger ut busstrafiken med hjälp av elbussar.*

**Litauen:** Den litauiska huvudstaden Vilnius fortsätter sin storsatsning på eldriven busstrafik, samtidigt som man bygger ut stadsbusstrafiken. Lokaltrafiken i Vilnius, UAB Vilniaus viešasis transportas (VVT), ska nu gå ut i en upphandling av 145 nya elbussar av fyra olika storlekar: 8, 10, 12 och 18 meter. Samtliga ska vara låggolvsbussar.

Upphandlingen omfattar även service av bussarna. Staden har också satt ett tak för hur mycket de nya elbussarna får kosta, inklusive serviceavtalet: 97,23 miljoner euro, cirka 1 054 miljoner kronor.

De nya elbussarna ska ersätta äldre dieselbussar i VVT:s flotta. Samtidigt planerar staden att bygga ut busslinjenätet med sju nya linjer, öka turtätheten på 44 linjer och ändra 46 befintliga linjer. När utbyggnaden är genomförd kommer busslinjerna i stadens centrum att ha en turtäthet på 6 – 10 minuter och i ytterområdena 15 minuter.

Enligt en pressinformation från staden kommer VVT:s bussflotta att utökas med 30 procent och bli helt fossilfri. **Nyligen levererade tjeckiska Skoda de sista av de 93 trådbussar som Vilnius beställde 2023.** Bussarna kan köras upp till 20 kilometer på sträckor utan luftledning.



*Bosnien och Hercegovina blir Solaris 36:e marknad genom en beställning på Trollino 18 trådbussar.*

**Bosnien och Hercegovina:** Busstillverkaren Solaris debuterar i ännu ett europeiskt land genom en order från Sarajevo, huvudstad i Bosnien och Hercegovina som därmed blir den 36:e nation Solaris har sålt bussar till. Solaris ökade nyligen sin marknad med ytterligare två länder tack vare order från Kanada och USA.

Den polska busstillverkaren har fått en order på tio 18-meters trådbussar från Sarajevo. Bussarna, Trollino 18, kommer också att ha batterier som gör att de kan köra upp till 20 kilometer utan att få kraft från luftledning.

Solaris har hittills sålt 2 500 trådbussar till kunder i 70 städer, varav Landskrona är en.

### Relaterade artiklar:



### Marknadsdebut för Solaris bamsetrådbuss



### Tre av fyra nya bussar elektriska



### Första bussen till ny BRT-linje



### KONTAKT – internationella elbussnyheter i urval

# TRAILER

## 8. LBC Frakt testar elektrisk Scania på 94 ton

Publicerad 2025-03-26 13:59

Text Ralph Andersson

Nu sätter Stora Enso och LBC Frakt i drift en helelektrisk lastbil på 94 ton i samarbete med Scania. Lastbilen som invigdes idag är en del av forskningsprojektet TREE som verkar för att ställa om till elektrifierade tunga vägtransporter inom skogsnäringen.



Efter den officiella invigningen i Skoghall idag kommer LBC Frakt och Stora Enso att använda den helelektriska Scania-lastbilen för att transportera flis mellan sågverken i Värmland och Stora Ensos anläggning Skoghalls Bruk. Med en totalvikt på 94 ton är fordonet enligt Scania sannolikt den tyngsta ellastbilen som används för transporter på allmän väg i Europa.

Transportföretaget LBC Frakt har redan 21 elfordon i verksamheten och tar nu ytterligare ett steg mot ökad transporteffektivitet och hållbarhet.

– Detta projekt visar att batterielektriska lastbilar kan ha en betydande logistikkapacitet och samtidigt minimera klimatpåverkan. Dessutom finns det ett bra logistikflöde, med ett strategiskt laddningsnätverk precis utanför Skoghall Bruk, vilket möjliggör transporter både för råvara och färdiga produkter, säger Lars Reinoldsson, senior rådgivare, LBC Frakt.



Ellastbilen, ett HCT-fordon (High Capacity Transport) på 94 ton är en del i utvecklingen av tyngre och längre elektrifierade transporter. Den nya lastbilen har en elektrisk drivlina på 450 kW, en batterikapacitet på 624 kWh och laddas med en effekt på 375 kW.

– Ellastbilen utvärderas av Scantias forsknings- och innovationsenhet i samverkan med vårt Pilot Partner-program, vilket innebär att Scania i nära samarbete med LBC Frakt och Stora Enso utmanar möjligheterna för Scantias elektriska fordon, säger Ulf Ceder, Senior Research Leader, Scania.

Stora Enso har som mål att deras inrikes fordonsflotta ska vara fossilfri 2040. Detta initiativ visar hur företag kan arbeta tillsammans för att utveckla innovativa och hållbara transportlösningar.

– Omställningen av transporter i skogsbranschen är komplex och kräver samarbete över hela kedjan. Om vi ska lyckas med omställningen är det för oss och vår affär helt avgörande med konkurrenskraftiga och klimatneutrala transporter. Elektrifieringen av våra transporter innebär att vi ser över olika systemdelar för vår verksamhet, utvecklar nya affärsmodeller, implementerar laddningslösningar och inför en effektiv transportplanering inför uppskalning, säger Jörgen Olofsson, Development Manager Transport, Stora Enso Forest Sweden.



Ralph Andersson



## 9. Transportstyrelsen: "Du kommer inte få köra A-traktor i 45 km/h"

Av Magnus Fröderberg

2025-03-26

Det cirkulerar en del felaktiga uppgifter om EU-parlamentets beslut om nya körkortsregler. Det stämmer att 15-åringar ska få köra i 45 km/h, men inte med A-traktorer.



*Reglerna för A-traktorer ändras inte med EU-beslutet.*

*Däremot kommer 15-åringar att kunna få köra personbil i upp till 45 km/h med B1-körkort.*

Flera etablerade nyhetsmedier som TT och SVT rapporterade igår om att maxhastigheten för A-traktorer ska få köra i 45 km/h framöver. Det är en felaktig tolkning av [beslutet i EU-parlamentet](#).

– **Du kommer inte få köra en A-traktor i 45 km/tim**, säger Transportstyrelsens presschef Mikael Andersson och hänvisar till reglerna för traktorer som säger att det bara är B-traktorer som får köra över 40 km/h. Och de kräver 18 år och B-körkort.

### **B1-körkort i stället för AM-kortet**

**Vad EU-beslutet handlar om** är att AM-behörigheten ska kompletteras med en B1-behörighet, [som vi tidigare skrivit om](#). Med B1-körkort kommer man att få köra 45 km/h.

Anledningen till förändringen är främst att B1-körkort kräver en mer omfattande körutbildning som är anpassad för personbilar. Precis som ett vanligt B-körkort krävs både godkänt teori- och körprov.

**AM-behörigheten som krävs för A-traktor** är i grunden ett mopedkort och utbildningen är inte anpassad för bilar.

Möjligheten att köra A-traktor med AM-kort kan komma att försvinna framöver.

– EU-kommissionen har invänt mot att vi medger körning av traktor med stöd av AM-behörighet. Sverige har lutat sig mot det undantag som medger att man får köra traktorer om de används i jordbruk och skogsbruk. Vår utredning visar dock att A-traktorerna huvudsakligen används på annat sätt. Det är något som talar för en ändring, säger presschefen Mikael Andersson.

### **Max 2,5 ton med B1-körkort**

**B1-behörigheten begränsar också** maxvikten till 2,5 ton. Det blir alltså inte möjligt att köra med en tung lastbil som AM-körkortet medger.

Exakt hur reglerna för B1-fordon kommer att se ut är inte klart i dagsläget. Men troligen försvinner kraven på att bilen byggs om utan att det räcker med en elektronisk fartspärr.

– **Jag ser ingen poäng med att hålla fast** vid regeln om att man måste ta bort baksätet. Dagens regel handlar om att det ska vara tydligt att fordonet byggs om från ett fordon för personbefordran till ett arbetsredskap [traktor], säger Mikael Andersson.

Då det rör sig om fartbegränsade personbilar och inte traktorer kommer miljökraven vara betydligt högre. **En A-traktor kan få släppa ut 1 000 gånger mer farliga ämnen.**

### **B1-körkort tidigast 2029**

**Ursprungligen ville EU** att B1-kort skulle ha en minimiålder på 16 år. Svenska EU-politiker har verkat för att få en 15-årsgräns med hänvisning till den praktiska nytta som ungdomar i glesbygd har av att kunna ta sig till jobb och skola med bil.

EU-parlamentet har gått på den svenska linjen och sänkts åldersgränsen till 15 år.

**Dagens 15-åringar kommer dock** troligen hinna fylla 18 år innan den nya B1-behörigheten är på plats.

– Medlemsländerna ska få tre år på sig att implementera reglerna i den nationella lagstiftningen och att reglerna börjar gälla ett år senare. I så fall skulle Sverige införa reglerna 2028 och de ska börja gälla 2029, säger Mikael Andersson med brasklappen att han inte verifierat uppgifterna.



Läs även: **EU: Grönt ljus till 4,25 ton med B-körkort**



## 10. Grattis Simca Ariane!

Publicerad 4 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Marianne och Marlene har namnsdag passar vi på att hylla Ariane!



Ariane är den franska formen av Ariadne, dotter till kung Minos i den grekiska mytologin.

I slutet av 1954 förvärvades Fords franska verksamhet av Simca som därmed tog över **Vedette**.

Suezkrisen 1956 ledde till brist på olja och bensin och det blev svårt att sälja Vedette med dess V8-motor. Simca bestämde sig då för att montera motor och transmission från Simca Aronde i Trianon, den enklaste modellen av Vedette. Den aviserades under namnet **T4** men när produktionen kom i gång i mars 1957 hade den fått namnet Ariane. Den mottogs med viss skepsis, en 1300-kubikare i den stora bilen!

Men det fungerade över förväntan, fast kanske inte för de äldre taxichaufförer i Stockholm som var vana vid Plymouth och Dodge. Motorn skakade och riste när de plågade Ariane runt gathörnen på fyran.

Svenska tidningen Motor fann att Ariane tack vare sin lättare motor hade ännu bättre vägegenskaper än Vedette. Något fartåk var inte Ariane med sina 48 hk, 0-100 km/h gick på 33 sekunder, ungefär som en VW. Bensinåtgången höll sig under litern.

Vedette fick inför 1958 nya linjer med fenor och panoramaruta men Simca behöll den gamla karossen för Ariane och lanserade till och med en Ariane med **V8-motor**! Den var nästan identisk med nedlagda Vedette Trianon.



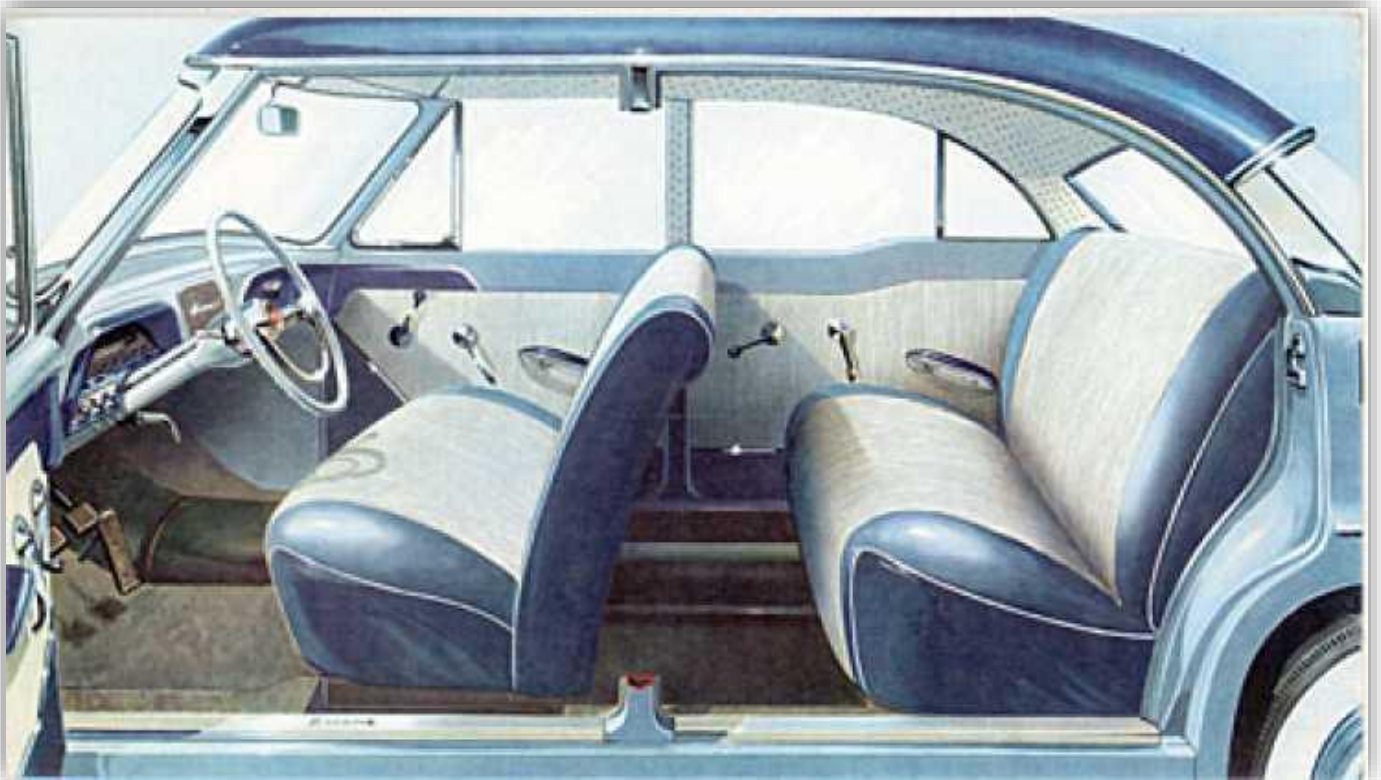
# ARIANE

Med en Rushmotor med fem ramlager satte en Ariane på våren 1960 uthållighetsrekord på Miramasbanan, 200 000 km med en snittfart av 105 km/h. När 61:orna kom med nya motorn på 62 hk hette de Ariane Miramas,





*Sparmodellen kom nu också i en lyxversion, Ariane SL, med all den kromprakt som Vedette Versailles en gång haft.*



*Värre än SL var SC, för den hade "ytterligt bekväma säten med Autogalbe-ryggstöd som helt anpassar sig efter kroppens form". Låter svampigt!*

När Vedette lades ned 1961 försvann också Ariane V8. Ariane 4 fanns sedan kvar två år till.

## 11. Delahaye 135M Drophead Coupe 1948

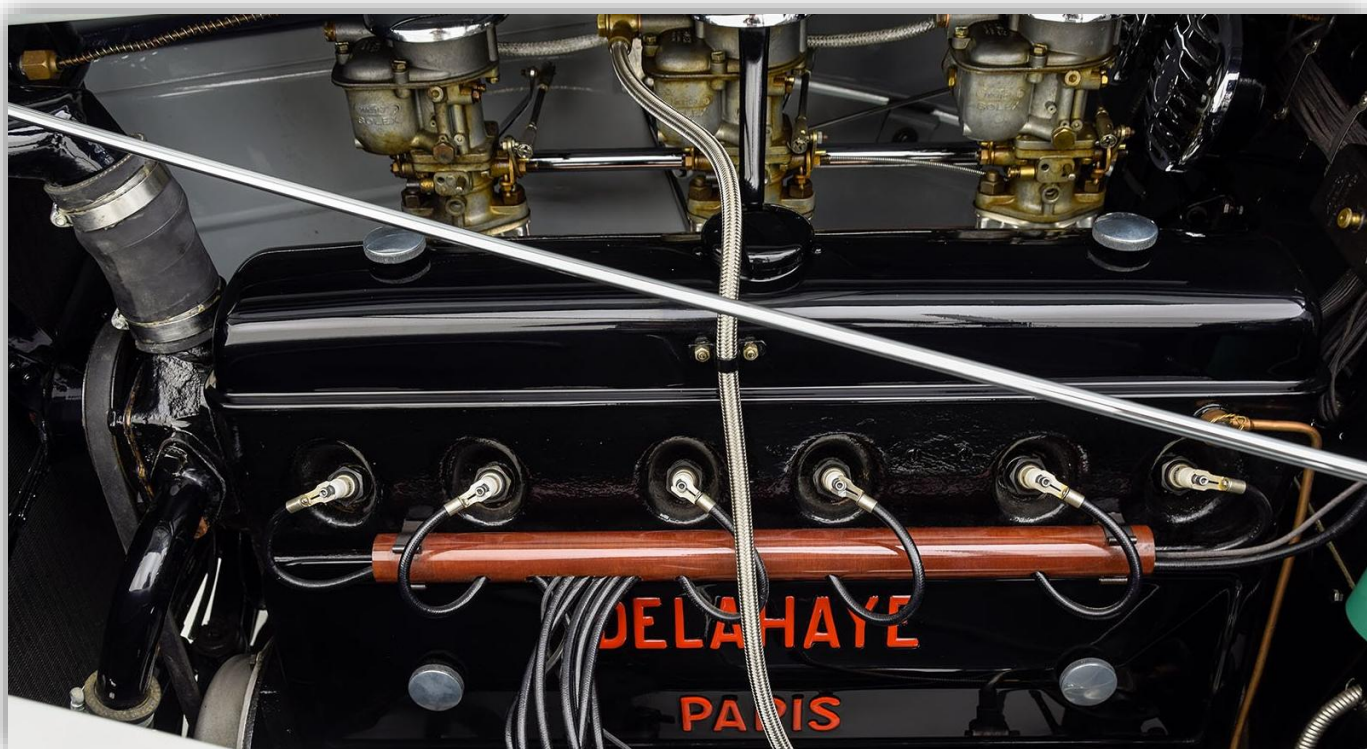


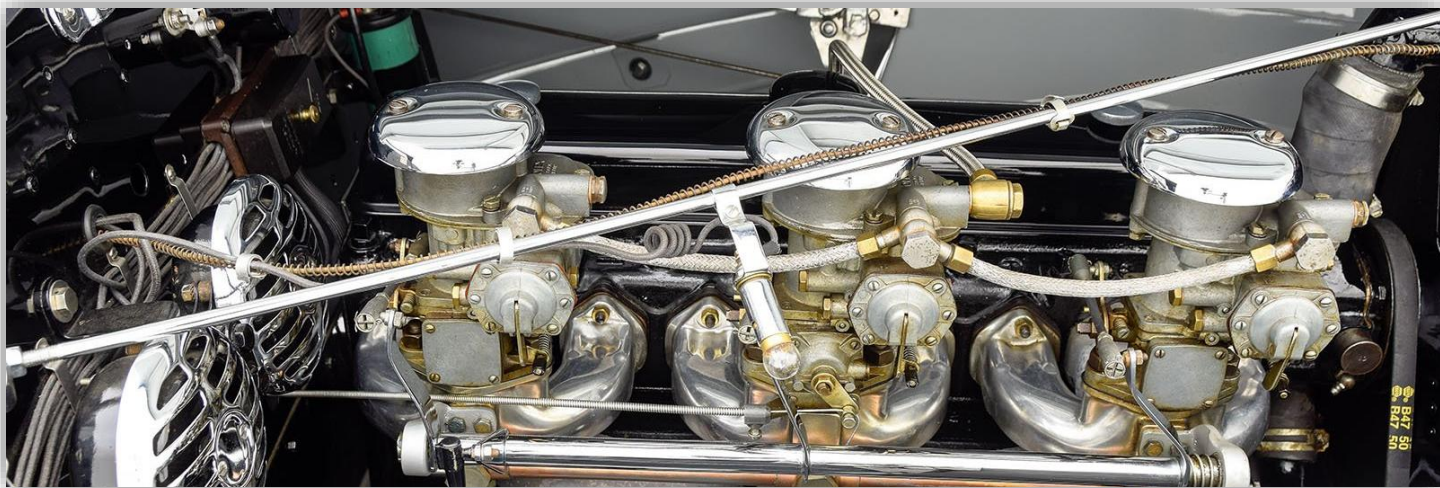
För dagens entusiaster frammanar namnet **Delahaye** bilder av överdådiga, art deco-sportbilar som pryder gräsmattorna vid världens mest prestigefyllda concours d'elegance-evenemang. Men sedan grundandet av Emile Delahaye i slutet av 1800-talet har företaget byggt ett varierat utbud av personbilar, tunga lastbilar och bussar. Under tiden efter första världskriget och in på 1930-talet var det populariteten hos Delahayes brandbilar som upprätthöll företaget. I mitten av 1930-talet övertygade inflytelserika medlemmar i styrelsen cheferna om att en återgång till motorsport skulle öka bilförsäljningen och befria dem från en något oförtjänt konservativ framtoning. Framgången kom snabbt, med en Delahaye som vann den prestigefyllda Coupe des Alpes (Alpine International Cup) 1934.





För att fira bedriften introducerade Delahaye en ny modell kallad Type 135 "Coupe des Alpes", en bil som markerade Delahayes triumferande återkomst till sportbilarnas värld och deras återkomst till motorsport på toppnivå i Europa. 135-chassit hade en oberoende, bladfjädrad framhjulsupphängning med en aktiv bakaxel. Bendix vajermanövrerade bromsar satt bakom 17-tums vajerhjul. Kraften kom från en 3,2-liter rak sexa med överliggande ventiler och en vev med fyra huvudlager. Den kraftiga och pålitliga motorn delade sin grundläggande design med Delahaye-lastbilar men förfinades med dubbla förgasare och trimmades för att producera 95 hästkrafter.





135:an var en formidabel tävlingsmaskin som uppnådde sitt mål att återföra Delahaye till toppform inom racing, säkra ett rekord genom tiderna på Ulster TT och sluta på pallen både vid Le Mans och i Mille Miglia 1935. Den större slagvolymen 135M följde efter 135:an från 1936 med upp till 115 hästkrafter tillgängliga i trippelförgasarutförande. Produktionen avstannade under den tyska ockupationen, men när produktionen återupptogs efter andra världskriget förblev 135M en av de mest eftertraktade sportbilarna i Frankrike, och den skulle förbli så fram till 1954 då de nya ägarna Hotchkiss avslutade produktionen för gott.

Köparna gav de finaste franska Carrossiers i uppdrag att klä sina prisade 135:or och skapade en veritabel greatest hits av art déco-design när butiker som Figoni et Falaschi, Saoutchik, Franay, Pourtout och Chapron försökte överträffa sina rivaler. Delahaye 135 var den perfekta plattformen för dessa designers att utöva sitt hantverk, eftersom den erbjöd prestanda och förfining värdig den högsta stilen.





Henri Chapron Carrossier var en av de mest produktiva karossbyggarna i Frankrike och skrev en mängd olika karosser för Delahaye 135-serien. Chaprons signaturstil låg vanligtvis i framkant av modet, men med en grad av mognad och återhållsamhet som skilde den från de mer flamboyanta Figoni- eller Saoutchik-designerna.

Denna Delahaye 135M från 1948 är hisnande elegant och är en av ett antal Delahayes karosser av den store Henri Chapron. Denna fantastiska 3-positions drophead coupékaross var officiellt känd som "Dandy Grand Luxe" och debuterade på den allra första efterkrigs-salongen i Paris 1946. Det kännetecknande chapron-utseendet i full figur har insynsatta strålkastare och mjukare, integrerade stänkskärmar för att uppdatera den under efterkrigstiden. Detta exemplar har haft ett enda kontinuerligt ägande sedan mitten av sjuttio-talet. I början av 2000-talet gav ägaren den högt respekterade butiken International Auto Restoration of Oak Lawn, Illinois, i uppdrag att utföra en restaurering av mutter och bult av concours-kvalitet. När den var klar debuterade bilen på Meadowbrook Concours 2006, där den säkrade en klassseger och en inbjudan till den prestigefyllda Amelia Island Concours d'Elegance. Den har förblivit hos samma ägare sedan dess, avnjutits ibland och underhållits i utsökt skick.

Eleganta färger framhäver Chaprons oklanderliga stil, med Capucin Grey som bas och marinblå accenter på stänkskärmar och karossens funktionslinjer. Lackkvaliteten är enastående, som man kan förvänta sig av en restaurering av concours-kvalitet. Panelerna är exakt passade och helt raka. På samma sätt är det ljusa arbetet och pläteringen exceptionella. Blyertstunna stötfångare, kromade sidolister och graciösa landau-järn ger en noggrant avvägd touch till den elegant återhållsamma karossen.

Upp till fyra passagerare åker bekvämt i den överdådigt trimmade kabinen. Gratis mörkblått läder täcker sätena, med matchande blå Wilton-mattor. Interiören är i utmärkt ordning och visar några lätta veck som överensstämmer med den här bilens skonsamma användning och noggranna vård. Vackert träfanér täcker instrumentbrädan och dörrlocken, med fler härliga trädetaljer som ramar in de blå dörrpanelerna i läder. Fabrikskorrekta OS-mätare är helt återställda, liksom reglage och ställverk. Det fällbara taket med tre lägen är klätt med blå Stayfast-canvas och är fodrat för komfort och ljudisolering. Hantverket är verkligen fantastiskt, med högkvalitativa material, underbara sömmar och utsökt färdigt träarbete.



Ett mål med restaureringen var att skapa en bil som inte bara var visuellt imponerande, utan som kunde köras som avsett. Denna 135M är en bil att njuta av, snarare än att bara köra från släp till concours gräsmatta och tillbaka. Som sådan är den sexcylindriga treför-gasaren på 3 557 cc helt ombyggd och kopplad till en Alan Taylor-byggd Cotal förvalsväxellåda. Motorn går vackert och bilen avger ett härligt skall från avgasröret som avslöjar dess sportiga ambitioner under det eleganta karosseriverket. Den är fortfarande i vackert skick och restaureringen visar bara de minsta tecknen på att mogna. Den är tillräckligt attraktiv för concours-tjänst, men den är också underbart lämpad för touring. Få bilar från den tiden kan toppa Delahaye 135M-chassit för sin prestanda och sofistikerad, och med den här bilens Chacron-kaross blir den en av de mest eftertraktade samlarbilarna



## 12. Provkörning av Saab 92B 1954

Publicerad av Jonas Borglund 21 aug 2024 kl 19.54

En brun garagedörr öppnar sig. Ljuset tränger sig in och reflekteras i en blågrå, böljande kaross. Den ser hypermodern ut. Det var den också – när det begav sig.



*Den karakteristiska karossformen höll, ganska blygsamt uppdaterad, ända fram till 1980.*

Den rullade ut från Trollhätte-fabriken 1954. I mars samma år hade **Saab** redan producerat 10 000 bilar och företaget vädrade morgonluft. Det gick bra nu.

92B som den kom att heta, hade fått bagageutrymmet lättåtkomligt via en baklucka, vilket kanske var den största förändringen. I den tidigare **92-modellen** fick man packa i och ur bagaget inifrån. Krångligt och besvärligt och en inte så liten tankekurva.

Sanningen var den att med förra modellen bedrevs en hård kostnadsjakt och det mesta i bekvämlighetsväg snålades det in på. Därav ingen baklucka. Motorn var däremot densamma. Tvåcylindrig tvåtaktare, men 92B hade tre hästkrafter ytterligare, 28 mot tidigare 25.

Det exemplar som Klassiska Bilar lägger rabarber på är i orenoverat, fint originalskick. Ägaren John Jonasson köpte den 1984 av förste ägaren, en 75-årig farbror från Södertälje. Mätarställningen då var drygt 6 000 mil. Strax därefter gav frihjulet upp men bilen rullade på i många år och nästan 2 000 mil ytterligare innan reparation. John lyfte ur hela drivpaketet och fixade frihjulet, och medan motorn ändå stod bredvid beslöt han sig för att ge sig på den också. Borrade cylindrarna och satte i nya kolvar och lager. Även om tvåtaktsiv-rarna hävdar att en frisk motor tänder varje varv så höll de inte speciellt många, långa mil. Nåja, det är det enda som är gjort på snart 60 år, förutom service.



*Instrumenten äro samlade i insats mitt framför föraren, som tack vare rattens tvåeckerkonstruktion har god överblick över instrumenten.&quot; – Ur instruktionsboken.*

John sätter sig bakom spakarna. Drar ut kallstartsreglaget litegrann, vrider på tändning och drar i startspaken. Ur det smala avgasröret kommer puffar av underbar tvåtaktsrök. Det doftar himmelskt av bränd tvåtaktsolja i avgaserna, och jag lider med dem som aldrig fått uppleva detta, miljöpartister inkluderat. Motorn pluttrar och rullar, rullar och pluttrar. Kultur, om ni inte visste det. Insteget är befriande enkelt när dörrarna öppnas i framkant. Man sitter in bara. Jag blickar fram mot en delad vindruta och en förvånansvärt komplett uppsättning instrument inklusive klocka. Det är rättframt, det är snyggt, det är Saab. Askkopp fram, men även bak! Kan bli rökigt värre.

**Detta stod att läsa i Teknikens Värld 2/1951.**

”På huvudvägar med smältande snö – mycket halt före alltså – gick det bra att hålla en medelfart på 60 km/h på vanliga däck utan snökedjor, varvid 80-km-strecket aldrig över-skreds. En skicklig förare bör på sommarvägar kunna hålla medelfarten kring 80 km/h med denna vagn, vilket är en hel del med en för slitstyrka byggd 3/4-liters motor. Allt efter smak och brådska kan man använda 60, 80 eller 90 km/h som marschfart.

Hastighetsmätaren är graderad till 120 kilometer i timmen vilket är väl optimistiskt med 28 hästar. Men det är klart, i nedförsbackar kan det gå undan då bilen är extremt strömlinjeformad. Som en flygplansvinge men utan lyftkraft, tack och lov.

John ska till jobbet och lämnar vagnen i mina händer. Sitter och smunkar in atmosfären i kupén. Tänk, snart 60, tänker jag, och siffran inkluderar även mig. Pigg som en pelikan, eller inte. Strunt samma, nu flyger vi.



*Snygga rektangulära instrument som från vänster visar motortemperatur, bränslemängd, hastighet, laddning och tiden som går. Snart har det gått 60 år.*

Ettan är osynkad så man måste stå blick still. Trampar försiktigt på den lilla rullen till gaspedal och möter med koppling. 92B och JonasB rullar iväg.

Är inte så hemma i Saltsjö-Boo med ett virrvarr av idel småvägar kors och tvärs, passar bra för 92B. Kör mot Gustavsberg, ni vet, där det tillverkades porslin - att äta på, eller göra nummer två i.

Den treväxlade lådan fungerar fint med sitt frihjul och marchfarten är cirka 70 kilometer i timmen. Fortare vill man inte åka då det blir lite ansträngt. Den sackar i backarna – och tempen går upp. Motorn har ingen vattenpump utan kyls av termosifonprincipen!?”Cirkulationen åstadkommes genom vattnets strävan att stiga vid uppvärmning”, läser jag senare i instruktionsboken. Jasåru.

Kylaren sitter bakom motorn och har ingen fläkt, utan trivs bäst när fartvinden slickar kyl-lamellerna. Vid krypkörning och i bergiga områden bör man utnyttja kupéfläkten för att hjälpa till att kyla motorn.

Hela konstruktionen andas en hel del hemsnickeri och udda lösningar. Generatorn exempelvis är lättåtkomligt monterad ovanför växellådan och kuggstången har fettkoppar för smörjning av styrningen. Inget permanentmort tjafs här inte. Apropå styrningen så är den exakt och precis, nästan som hos en modern bil. På golvet under stolarna ligger ett gulaktigt pulver. Det är inget man stoppar i pipan utan skummgummistoppningen som börjat pulvreras, men man sitter fortfarande bra fram medan baksätet är i lägsta laget.

#### **Detta stod att läsa i instruktionsboken**

”Denna bok, som vi varmt rekommendera till Ert studium, och som bör vara ett tillbehör till Er bil och ej gömmas i en skrivbordslåda, innehåller anvisningar, som äro erforderliga, för att Ni skall bli väl förtrogen med Er bil och dess speciella egenskaper. Medvetna om att dessa anvisningar genom Er skola komma Er bil till gagn, äro vi övertygade om, att Ni skall få den nytta och glädje av Saab 92, som ni väntat Er.” Högaktningsfullt SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET.



*Den lilla tvåtaktaren skymtar till vänster i bild, kuggstängen nederst, luftrenaren ovanpå förgasaren och den stora kylaren med gardin dominerar utrymmet.*

Det var alltså så här man hade det i mitten av 50-talet om man körde Saab. På den tiden fanns det ofta oljeblandad bensin direkt ur pump men säkrast var nog att blanda själv.

Idag är tvåtaktsoljorna betydligt bättre och självblandande medan man förr körde SAE 40 och fick skaka blandningen i förhållandet 1:25.

92B puttrar fram i ett somrigt landskap. Den går förvånansvärt mjukt och rart, och det ryker trivsamt.

Yngre människor fattar nada medan äldre människor ler, pekar och vinkar. Inte åt mig förstås. Åt Saab 92B – en del av vår industrihistoria.

### **Saab 92B 1954**

**Ursprungligt pris (1953):** 7 635 kronor inklusive värmesystem.

**Uppskattat pris (2013):** Cirka 50 000 kronor.

**Motor:** Bensin/olja, tvåtakt. Tvåcylindrig tvärställd radmotor med Solex 32 BI förgasare. Borrning/slag 80/76. Cylindervolym 764 cm<sup>3</sup>. Max effekt 28 hk vid 4 000 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn fram, framhjulsdraft. Treväxlad manuell växellåda med frihjul.

**Hjul:** Tallrikshjul. Fälgbredd 3,5 tum, däck 5,00 x 15.

**Mått/vikt cm/kg:** Axelavstånd 247, längd 395, bredd 162, höjd 145, spårvidd f/b 118/118. Tjänstevikt cirka 880. Tank 35 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h, bilen gör inte 100 km/h. Toppfart cirka 95 km/h.

**Bränsleförbrukning:** Cirka 1 liter milen.



Provkörning av Saab 92 V6 Griffin



Vintervagnarna – Saab 92 B De Luxe, 93 och 96 De Luxe



Jonas Borglund



Roger Warolin