



Tucker

1. Vi har kört Fiat 600e
2. Nya elbilar får svenska priser
3. Karma presenterar coupé med räckviddsförlängare
4. Yangwang U7 är en ny lyxlimpa från Byd med partytricks
5. Magiska Hemi-V8:an gör comeback
6. Manuell låda i elbilen
7. Mercedes eldrivna transportbil eVito får 47 mils räckvidd
8. Tesla öppnar nytt i Kalmar
9. GM bygger två pansarbilar till Trump
10. Ny motor slår rekord i verkningsgrad
11. Tändstiftet utmanas
12. Schweiziskt bolag köper upp Preem
13. Skandalen som GM försökte tiga ihjäl
14. Tucker 48 Torpedo
15. Erskine



## 1. Italiensk charm i (lite) större format

Roger Åberg

2025-03-28 kl 21:00

Vi har kört Fiat 600e



Fiat 500 är en klassiker som i sina moderna versioner ur ett designperspektiv har varit väldigt lyckade. Fiat 500 har dessutom sålt rätt bra, men uppföljaren 500e har varit alldeles för dyr mot vad man får för pengarna. Det har blivit lite bättre, men det har ändå varit kämpigt för den svenska importören Astara att få iväg några bilar.

### [Se all fakta om Fiat 600e hos Automatos](#)

Fiat 600 är också en klassiker, men har väl inte varit så självklart lyckad i sina moderna former, den förra generationen var direkt ful. Den senaste generationen är kanske inte något för alla, men jag gillar den. Bak ser den typ ut som en Mini borde se ut och fram har den ett enormt ansikte med stora ögonfransar runt de runda lyktorna. Som sagt, inte något för alla men charmant är det.

Fiat 600 är den större varianten av 500an, men stor är den inte. För två personer är den alldeles lagom, det finns gott om plats i framsätena och bagaget räcker till för det mesta. Ska man ha med lite större saker så är det bara att fälla sätena. I baksätet är det däremot trångt, vilket inte är så konstigt när bilen är 417 centimeter. Om man drar fram stolarna där fram får man plats där bak, men bekvämt är det inte.





Inredningen har både sina för- och nackdelar. Klädseln ser flådigt ut, men fusklädret har inte mycket ambition att vara äkta vara. Det är plastigt, men på en nivå som är ok för prisklassen. Skärmen har en elak röd ton som känns billig och formatet är skumt, men det funkar. Alla ljud som bilen ger ifrån sig när man stänger bakluckan, glömmer säkerhetsbälte eller låser bilen är direkt otrevliga. Men ratten är bra, det är fysiska knappar överallt och förvaringsutrymmet fram är jättestort. Överlag bra, för pengarna.

Fiat beskriver bilen som lättkörd, ett ord som inte brukar stå i broschyrer nu för tiden. Men det stämmer.

När jag kör bilen under första dagen blir jag nästan provocerad för att den är så lätt att fara runt i, styrningen säger verkligen ingenting och det är långt ifrån kul. Men det är praktiskt, enkelt och lättkört. Det finns liksom inte en ambition att vara körglad och spännande. Importören Astara har haft det lite kämpigt med att få till bra priser på Fiats produkter, men 600e är relativt prisvärd. Från-priset ligger på 329.900 kronor och La Prima-varianten som vi har testat kostar 369.900 kronor.



Roger Åberg



## 2. Nya elbilar får svenska priser - Volvo, Mazda m fl.

Det är många nya elbilar som är på gång eller som uppdaterats just nu och i denna video går jag igenom några av dem som fått svenska priser under mars månad eller som fått sig en uppdatering.



FILM: <https://youtu.be/J1DsdeCTFOY>

00:00 – Intro

00:29 - Volvo EX40

04:13 - Mazda 6e

08:25 - Ford Puma

11:50 - Hyundai Inster

14:45 - Maxus eTerron 9

16:58 - Smart 5



Christoffer Gullin

**Feber**

### 3. Karma presenterar coupé med räckviddsförlängare

Bobby Green mån. 24 mar 2025, 09:00

Ska börja tillverkas nästa år



FILM: <https://youtu.be/5Y3IJFK-H-E>

För ett år sedan visade Karma Automotive upp den eldrivna modellen Gyesera. Nu presenteras en coupé-version av denna som man kallar för Amaris. Denna går dock inte bara på el utan har en räckviddsförlängare som ser till att ladda batteriet under skalet. Modellen ser ut som Gyesera i fronten men har såklart en annan profil och den ska ha så kallade "svandörrar" som öppnar upp likt vingar, detta är dock inget man visar upp just nu. Räckviddsförlängaren består av en turbomatad fyra på okänd storlek och tillsammans med elmotorn (eller motorerna) ska bilen klara 0-100 km/h på 3,6 sekunder och kunna toppa 266 km/h. Amaris baseras på samma plattform som Gyesera och den kommer också att få räckviddsförlängare då Karma har ändrat sig kring att bara erbjuda den med bara eldrift. Man har en elbil på gång i form av flaggskeppet [Kaveya](#). Denna skulle initialt lanseras nästa år men nu har man skjutit fram detta till någon gång 2027 istället.



Bobby Green



**Karma presenterar specialversion av Revero**  
**Lättare tack vare massa kolfiber**



**Karma Automotives nya koncept ska vara i ett nytt segment**  
**Är en GT-UV**



**Karma visar upp elbilen Gyesera**  
**En Revero som går på el**



#### 4. Yangwang U7 – ny lyxlimpa från Byd med partytricks

Carl Undéhn 28 mar 2025

Byd fortsätter att växa



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

Det är främst på hemmamarknaden i Kina som tillverkaren säljer majoriteten av sina bilar. Där har Byd också fler undermärken, där Yangwang ska erbjuda de lyxigaste och dyraste modellerna. Till exempel nya Yangwang U7, en 5,27 meter lång sedan med ett axelavstånd på hela 3,2 meter för gott om plats på insidan. Bilen kommer med fyra elmotorer som ger en gemensam effekt på 960 kW och ett vridmoment på 1.584 Nm som gör att sprinten från 0-100 km/h med den över tre ton tunga bilen går på strax under tre sekunder.

De fyra elmotorerna gör också att Yangwang U7 klarar av partytrick som att rotera runt sin egen axel (så kallad "tank turn"). Bilen kommer med ett elektroniskt system för att styra karossens rörelser som presenteras med en video där bilen kör upp för en trappa utan några skakningar på insidan.

Tidigare i år meddelade Byd att deras system för självkörning kallat God's Eye ska komma till alla tillverkarens modeller. Här är det toppversionen av systemet som gäller och Yangwang U7 är utrustad med tre Lidar-radar. Tillsammans med bilens kameror används även Lidar för att läsa av vägbanan och anpassa fjädringen efter underlaget.

Byd har också nyligen meddelat att de ska börja använda batterier som kan laddas med 1.000 kW. Här är det däremot andra batterier som används och laddeffekten anges till som mest 500 kW. Då genom att koppla in två laddkablar i bilens dubbla laddportar, något som visades även med den kinesiska versionen av elsuven Byd Sealion 7 (läs vår provkörning [här](#)). Batteriet är på 135,5 kWh vilket ska ge Yangwang U7 en räckvidd på upp till 72 mil, enligt den kinesiska körcykeln.



Modellen erbjuds även som laddhybrid med en räckvidd på el på upp till 20 mil. Priset i Kina börjar på 628.000 yuan, som motsvarar 865.000 kronor. Yangwang säljs ännu inte i Sverige och Europa, men under den sista bilsalongen i Geneve förra året hade Byd tagit med sig elsuven Yangwang U8 dit vilket kan ses som att märket är på väg hit.



### Relaterat innehåll:



### Byd svarar tvivlarna – då finns ultrasnabbladdare på plats

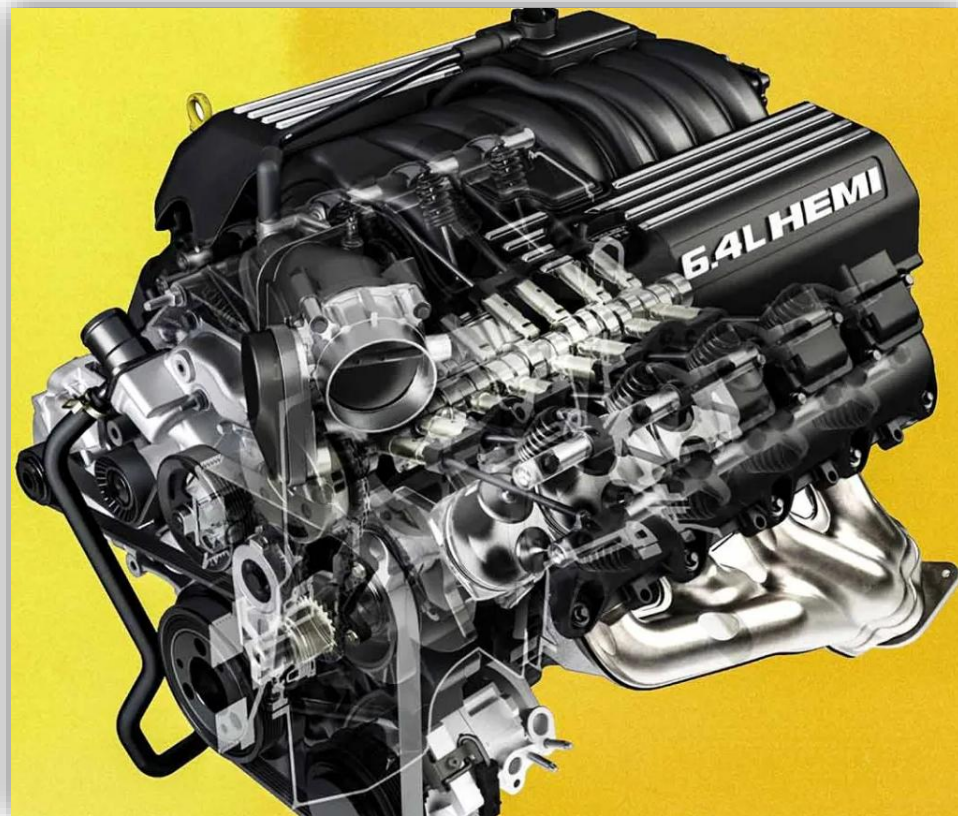


### Dolphin Surf – ny folkelbil från Byd på väg hit

## 5. Magiska Hemi-V8:an gör comeback

Av William Karlsson 31 mars 2025, 16:13

Dodge planerar att ta tillbaka en legendarisk motor. Enligt obekräftade källor kan Hemi V8:an göra comeback redan i år. I bästa fall kan produktionen sättas igång redan nu i sommar.



Den senaste tiden har det spekulerats mycket om att produktionen av Stellantis Hemi V8-motor ska återuppstå. Tillverkningen av motorn avslutades vid bilkoncernens anläggning i Saltillo, Mexiko, och väckte mycket starka reaktioner från motorentusiaster från hela världen. Hjärnan bakom beslutet ansågs av många vara Stellantis tidigare vd, Carlos Tavares, men efter att han fått sparken har situationen och företagets ståndpunkt ändrats på flera sätt enligt flera källor.

Bland annat har Dodge vd Matt McAlear antytt att den legendariska V8:ans historia inte behöver vara helt över. Enligt de senaste ryktena från tidningen Mopar Inside kommer Stellantis att flytta tillverkningen som tidigare skedde i Mexiko till Dundee Engine Plant i Michigan, USA.

Enligt källan från Stellantis som [Mopar Inside](#) har pratat med, kommer företaget att inleda produktionen av flera varianter av motorn, inklusive 5,7-liters, 6,4-liters Apache och 6,2-liters Hellcat. Enligt samma källa kommer produktionen att sättas igång redan i augusti i år. Dessutom ska Ram redan i slutet av 2025 börja sälja bilar med 5,7-liters Hemi V8:an. När tidningen [The Drive](#) försökte få en kommentar från Ram om ryktena, valde de att kalla det för "spekulationer."



*Detta är en bild på en 6,4-liters Apache Hemi-motor.*

Det är även värt att notera att Hurricane I6-motorn fortfarande kommer att produceras vid Stellantis fabrik i Saltillo. Hur mycket en Ram kommer att kosta med Hemi-motorn återstår att se. Vi kommer i alla fall inte att få se en Dodge Charger med en Hemi-motor inom en snar framtid, då ingenjörer från Stellantis tidigare har varit tydliga med att den nya plattformen som Charger är byggd på inte passar för den legendariska V8:an.

#### LÄS MER:

- [Biljätten tvingas pausa ännu en bilfabrik](#)
- [Fiats bilbyggare går ut i strejk: Vill bygga fler bilar](#)
- [Bil-vd får 416 milj i lön – sparkar 2450 anställda](#)
- [Har 416 miljoner i årslön – nu söks en ersättare](#)
- [Biljätten varnar: Kassen kan blöda 110 miljarder](#)
- [Får 416 miljoner i lön – nu rasar bilhandlarna](#)



William Karlsson

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

## 6. Ford gör det omöjliga: Manuell låda tillbaka – i elbilen

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 28 mars 2025 Publicerad 28 mars 2025

Ford har ansökt om patent för en ”växelspaxenhet för elbilar”. Enheten ser ut som en traditionell växelspak, men dess funktion är annorlunda. Den simulerar växlingar i en elbil, som egentligen inte har några växlar.



*Skulle du vilja ha en växelspak i din elbil?*

I en bil med förbränningsmotor styr växelspaken överföringen av kraft från motorn till hjulen. I Fords patent fungerar växelspaken elektroniskt och simulerar endast växlingar.

Ford **lämnade in patentansökan** den 20 mars till det amerikanska patentverket med nummer 2025/0092947. Enligt patentet ”styr spaken flödet av elektrisk energi från batteripaketet och kontrollerar motorernas hastighet och vridmoment”. Växelspaken kan flyttas i ett klassiskt H-mönster eller sekventiellt genom att trycka den fram och tillbaka, vilket simulerar växlingar.

Ford menar att deras teknik kan användas i alla typer av bilar – elbilar, laddhybrider, hybridbilar och bränslecellsfordon.

Även om det kan låta ovanligt är Ford inte ensamma om idén. Toyota arbetade 2022 med en manuell växellådssimulering för elbilar, inklusive en kopplingspedal. Även där justerades vridmomentet från elmotorn.

Målet är att ge föraren känslan av att köra en ”konventionell” bil. Ford skriver i sin patentansökan att ”i takt med att elbilarnas kraft ökar, kan förare önska alternativa lägen och möjligheter att interagera med elbilen”.

## Elbilar och den manuella känslan

Denna utveckling visar på en intressant trend inom elbilsindustrin. Många förare uppskattar känslan av att köra en bil med manuell växellåda, och biltillverkarna försöker nu att återskapa denna känsla i elbilar. Det handlar inte bara om funktionalitet utan även om körupplevelsen.

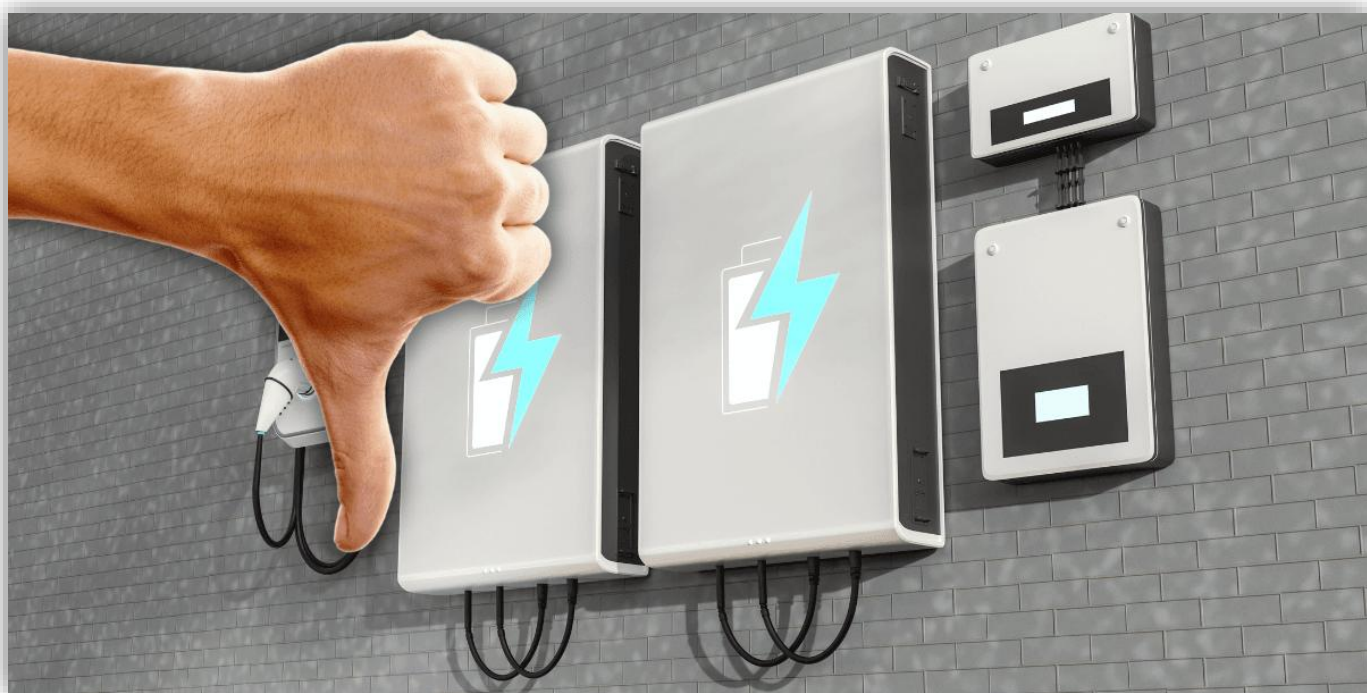
Medan elbilar erbjuder omedelbart vridmoment och snabb acceleration, saknar de den taktila feedbacken från en traditionell växellåda. Fords och Toyotas lösningar kan potentiellt överbrygga denna klyfta och göra elbilar mer tilltalande för bilentusiaster.

Denna teknologi kan också vara ett sätt för biltillverkare att differentiera sina produkter på en växande elbilsmarknad. Genom att erbjuda en unik körupplevelse kan de locka en bredare kundkrets.

## Framtidens elbilar

Det är ännu oklart om Fords patent kommer att leda till en produktionsmodell. Men det visar på en vilja att experimentera och utforska nya möjligheter inom elbilstekniken.

Utvecklingen av simulerade manuella växellådor kan vara ett steg mot att göra elbilar mer engagerande och roliga att köra. Det återstår att se hur denna teknik kommer att utvecklas och om den kommer att bli en standardfunktion i framtida elbilar.



## Elbilsägare i laddningsdjungeln: En mardröm av problem

En ny undersökning från Consumer Reports har kastat ljus över de frustrerande utmaningar som elbilsägare möter vid publika laddstationer. Resultaten, som



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



## 7. Mercedes eldrivna transportbil eVito får 47 mils räckvidd

Posted by Kristofer Rask mars 28, 2025

**Nu ger Mercedes sin eldrivna transport Mercedes eVito en uppdatering med bland annat en rejäl räckviddsboost.**



Med ett batteri på hela 90 kWh får den eldrivna skåpbilen nu en WLTP-räckvidd på 470 kilometer. Den drivs då framåt av en motor på 85 kW (116 hk).

För den som vill ha en extra kraftfull variant erbjuder Mercedes också ett alternativ med en motor på 150 kW (205 hk).

Snabbladdning på 110 kW är standard, och att ladda från 10 till 80 procent ska ta ungefä 40 minuter. Vid AC-laddning är det 11 kW som gäller.

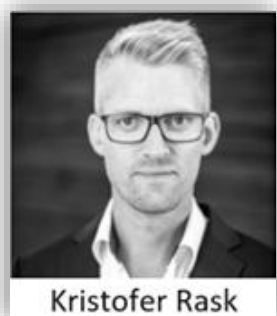
– Mercedes-Benz Vito är en klassiker bland svenska hantverkare och transporterande företag. Den eldrivna versionen som kom för några år sedan har successivt fått allt mer räckvidd, skriver Mercedes.

Nya eVito finns i en rad olika konfigurationer. Så som två längder, antingen på 5140 mm eller som extra lång med en längd på 5390 mm. Lastvolymen är upp till 6,6 kubikmeter.

Skåpet går också att utrusta med antingen baklucka eller dubbla dörrar bak, samt med eller utan fönster på karosidorna.

Parallellt med det större batteriet erbjuder Mercedes också en variant med ett mindre batteri på 60 kWh. Då är den svagare motorn på 85 kW det enda alternativet.

Priserna för eVito med batteriet på 90 kWh börjar på 609 900 kr, före moms.



Kristofer Rask

## 8. Teslas okända satsning – öppnar nytt i svensk stad

Av Maths Nilsson 28 mars 2025, 17:07

Tesla öppnar upp en helt ny anläggning i en svensk stad. IF Metall står redan i stargroparna för att försöka sätta käppar i hjulen.



Tesla storsatsar i Sverige trots strejk och allt tal om fallande försäljning. Nu är de på väg att öppna sitt elfte servicecenter i Sverige, **uppgår Barometern**. Det nya showroomet och serviceanläggningen kommer att ligga i Kalmar. De öppnar i en lokal där Holmgrens Bil tidigare huserat.

Till att börja med erbjuds provkörningar med självbetjäning av Teslas **bilar**, men lokalerna håller på att byggas om till servicecenter och utställningslokal för elbilar. Totalt är lokalerna på 1250 kvadratmeter. Men facket tänker inte lämna dem ifred i Kalmar. Tesla får räkna med att klara sophämtning och postgång på egen hand.

– Vi har varit förberedda ett tag. Redan i början på juli förra året fick vi nys om att de skulle öppna upp i Kalmar, säger Jenny Ilke Hjelm, vice ordförande för IF Metall Dackebyggen till Barometern.

### LÄS MER:

- [Tesla öppnar i Örebro – satsar på service och leverans](#)
- [Här öppnar Teslas 69:e Supercharger-station – lagom...](#)
- [Trots strejk: Tesla öppnar nya superladdare i Sverige](#)
- [Tesla öppnar nytt center med service och showroom i Göteborg](#)
- [Teslas nya kontrakt: Öppnar egen skadeverkstad](#)
- [Facket i Sverige varslar Tesla om strejk](#)



## 9. GM bygger två pansarbilar till Trump – The Beast räcker inte till

Av Magnus Fröderberg 2025-03-27

Nya hot gör att The Beast behöver bytas ut mot en ny pansarlimo. GM ska också bygga en ny bepansrad suv som används som följebil.



*Den nya bepansrade suven som ska används som följebil till presidentens limousine och för att köra ministrar med flera.*

I dagsläget använder den amerikanska säkerhetstjänsten US Secret Service bepansrade **Chevrolet Suburban** som följebil till presidentens bil "The Beast" och för att transportera skyddspersoner, som ministrar och ambassadörer.

Nu berättar **US Secret Service på Facebook** att deras högsta chef Sean Curran haft möte med flera GM-chefer kring utvecklingen av nya pansarsuvar. Denna gång ser det ut att bli en version av **Cadillac Escalade** i stället för Chevrolet Suburban.

"När hoten utvecklas fortsätter vi att utforska framväxande teknologier för att säkerställa att våra pansarfordon ger den högsta säkerhetsnivån för våra skyddspersoner", skriver Secret Service.

**Ny Beast för 410 miljoner**

**Nyhetsbyrån Reuters uppgär** att GM också fått ett kontrakt på 40,8 miljoner dollar (cirka 410 miljoner svenska kronor) för att utveckla en ny pansarlimousine som kan ersätta The Beast 2029.

The Beast är en ramkonstruktion som bygger på ett GMC TopKick-lastbilschassi. Bilen väger 9,1 ton.

## United States Secret Service's Post



United States Secret Service ✓

...

21 mars kl. 12:30 · 🌐

Transporting our leaders and dignitaries requires constant innovation. As threats evolve, we continue to explore emerging technologies to ensure our armored vehicles provide the highest level of safety for our protectees. This week, Secret Service Director Sean Curran met with GM executives to discuss advancements that could benefit the next generation of armored SUVs.

Visa översättning



Läs även: [Statsministerns nya bil? 4,5 tons skottsäker Volvo XC90 har köpts in](#)



*Så här ser en bepansrad Cadillac Escalade ESV från US Armor Group ut. GM:s egen version för Secret Service väntas bli ännu tåligare.*

**Läs även:**



**Världens snabbaste skottsäkra elbil – toppar 330 km/h**



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

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

## 10. Ny motor slår rekord i verkningsgrad

Av William Karlsson 26 mars 2025, 05:19

**Mazda har tagit fram en ny supereffektiv Skyactiv-Z-motor. Verkningsgraden blir rekordhög och den klarar nya hårda Euro 7-kraven.**

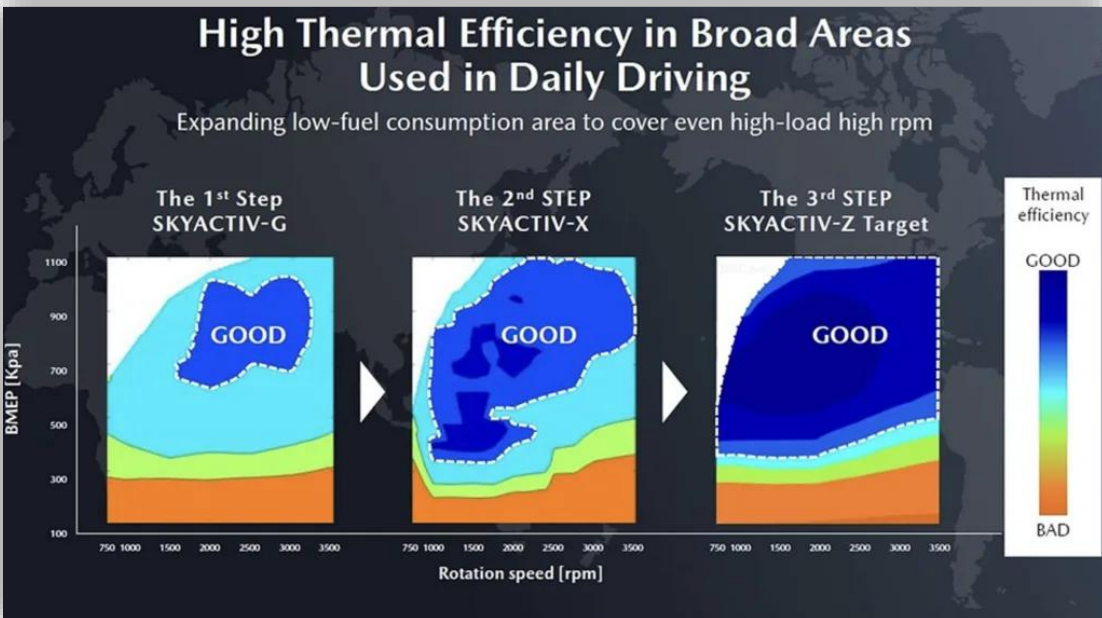
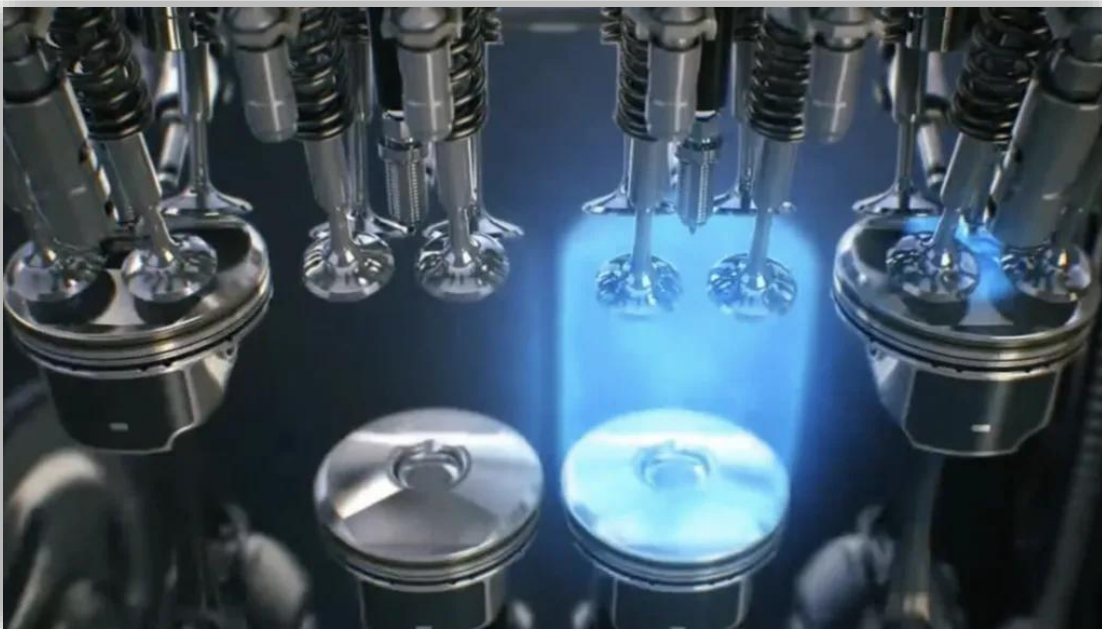


De flesta biltillverkarna har idag stoppat utvecklingen av förbränningsmotorer för att istället satsa 100 procent på elektrifieringen. Men Mazda har valt att gå mot strömmen. Den japanska biltillverkaren håller just nu på att utveckla en egen plattform för elbilar, men en del av investeringarna till projektet har flyttats över till utvecklingen av förbränningsmotorer. Nu avslöjar företaget sin nya Skyactiv-Z-motor, som beskrivs som den ultimata effektiva förbränningsmotorn.

Mazda har inte avslöjat några detaljer om den nya supereffektiva motorn, men hävdar att den kommer att klara alla världens strängaste miljöstandarder som Euro 7, LEV4 och Tier 4 i USA. Basversionen av den nya motorn kommer att vara en 2,5-liters fyrcylindrig motor. Exakt vad den nya Skyactiv-Z-tekniken innebär, väljer Mazda att hålla hemligt.

Den nya motorn kommer att debutera på den nya generationen Mazda CX-5 som planeras att lanseras någon gång under 2027. Skyactiv-Z kommer att bli Mazdas nya basmotor och kommer att finnas i flera kraftversioner framöver. Mazda planerar även att använda tekniken från motorn på företagets nuvarande wankelmotorer.

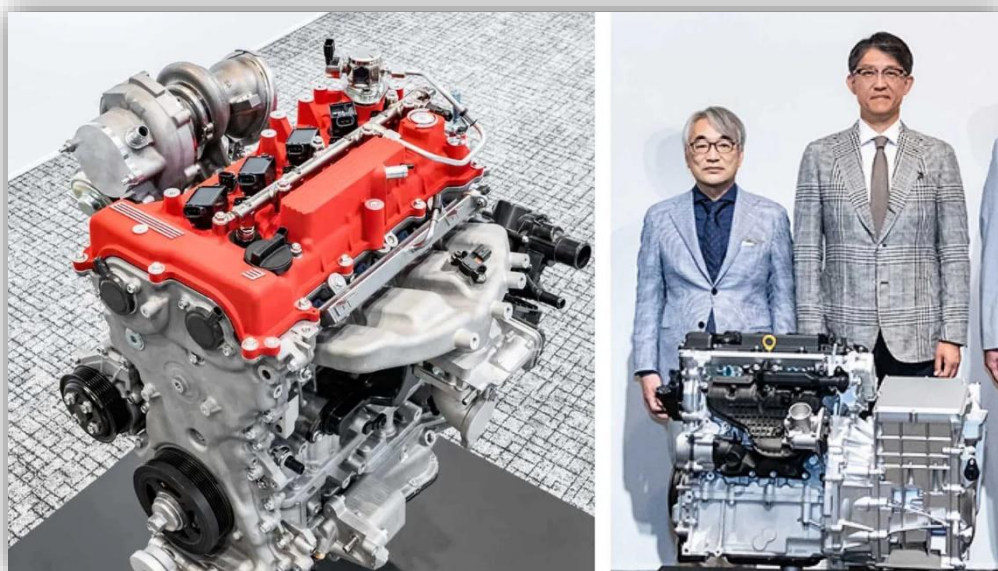
Enligt Mazda kommer den nya motorn att ha den högsta verkningsgraden hittills och närma sig den teoretiska maximala verkningsgraden för fyrtaktsmotorer, vilket bör vara runt 45–50 procent.



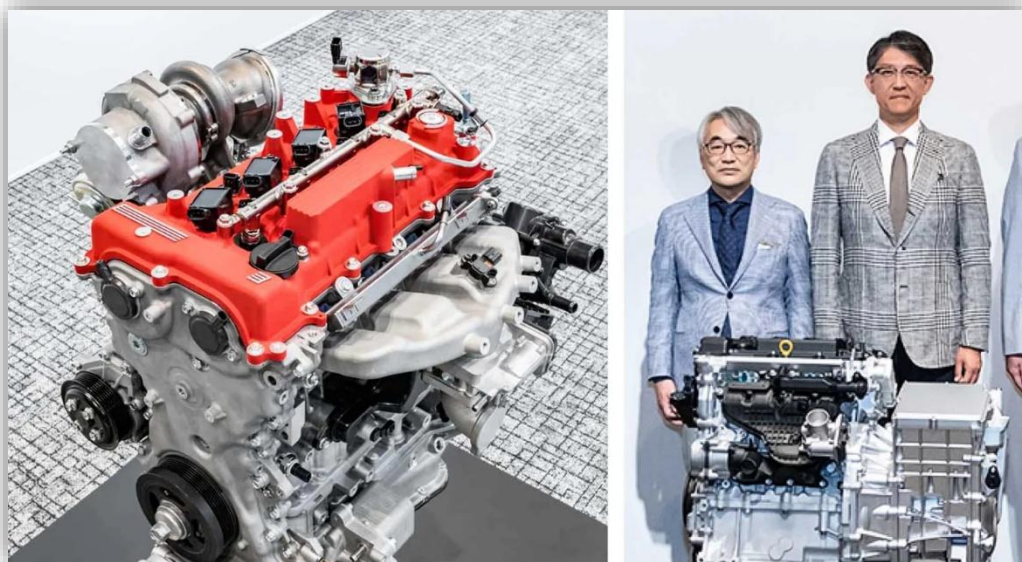
LÄS MER:



Fiasko för Mazda i älgtest – däck krängde av



Toyotas nya 2.0-motor kan få 600 hästkrafter



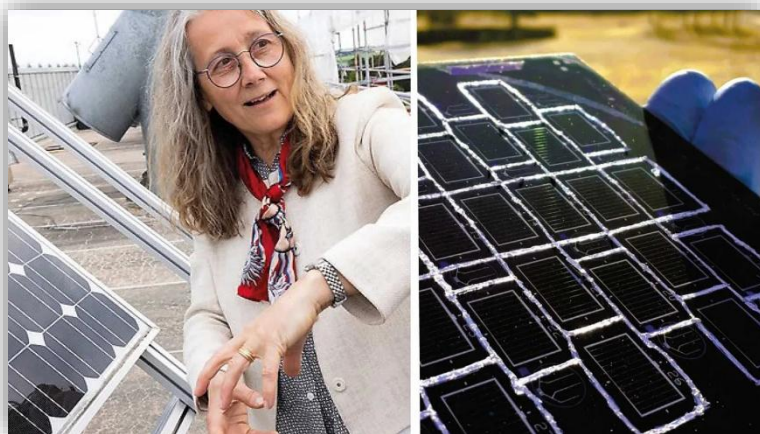
Toyotas nya satsning: Supersmå CO2-fria motorer



### Milstolpe: Ny diesel slår rekord i verkningsgrad



### Toyota sist i klimatrapport: Arbetar mot elbilar



### Svenska solceller slår rekord: Tunnast i världen



William Karlsson

## 11. Tändstiftet utmanas: Laser kan släcka avgaserna för gott

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 27 mars 2025 Publicerad: 27 mars 2025

Biltillverkare fortsätter att utforska metoder för att minska utsläppen från förbränningsmotorer, då övergången till elbilar tar längre tid än förväntat.



*Man måste ju ändå älska innovationer. Kan det här vara en grej?*

**Jaguar Land Rover** (JLR) har nyligen lämnat in ett **patent till den brittiska regeringen** för en ny teknik som använder laserstrålar för att antända kvarvarande bränsleångor i förbränningskammaren.

Denna innovation syftar till att förbättra förbränningen genom att använda flera laserstrålar som riktas mot olika punkter i förbränningskammaren. Tekniken bygger vidare på lösningar som Mercedes-Benz tvillingtändstiftsteknik, där två tändstift per cylinder används för att säkerställa en mer fullständig förbränning.

### **Laserantändning för minskade utsläpp**

Principen bakom laserantändningen är att antända kvarvarande bränsleångor efter den huvudsakliga förbränningen med hjälp av laserstrålar. Utmaningen ligger i den tekniska komplexiteten. Systemet innefattar flera laserfokuserare och optiska fönster, samt laseremitterare och stråldelare i olika konfigurationer.

En central funktion är möjligheten att avfyra flera laserstrålar samtidigt, vilket säkerställer att alla bränsleångor antänds inom kammaren och därmed ger en mer komplett förbränning.

## Oklarheter kvarstår

Patentet ger inte klarhet i om lasertekniken är avsedd att komplettera eller ersätta tändstiftet helt. Med tanke på tändstiftens beprövade tillförlitlighet är det troligt att de kommer att fortsätta vara den primära antändningskällan, medan lasrarna används för att eliminera kvarvarande bränsle.

JLR har inte heller avslöjat hur de planerar att integrera de högprecisionslaserstrålarna i ett motors cylinderhuvud, en miljö som kännetecknas av extrem värme, vibrationer och förbränningsbiprodukter som koksavlagringar.

Det är sannolikt att tekniken kommer att kräva ytterligare utveckling och vara kostsam att implementera, vilket initialt begränsar dess användning till lyxmodeller i det högre prissegmentet.

Detta är ett tecken på att utvecklingen av förbränningsmotorer fortsätter, trots att övergången till elbilar är pågående. Målet är att minska utsläppen och förbättra effektiviteten.

**Läs också:**



**“Som Ikea”: Svenska bilen Luvly – som du måste bygga själv. E55**



**Bilköparens mardröm: Värdefall på 73 procent**

**“Som Ikea”: Svenska bilen Luvly – som du måste bygga själv. E55**



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



## 12. Schweiziskt bolag köper upp Preem

Bobby Green 2025-03-31 kl 13:20

**Blir Europas näst största producent av förnybara bränslen**



Nu står det klart att drivmedelskedjan Preem köps upp av den schweiziska energikoncernen Varo Energy. Varo köper Corral Petroleum Holdings AB som i sin tur äger 100 procent av Preem Holding AB och Preem AB. I köpet ingår raffinaderierna i Lysekil och Göteborg och Preems depå- och stationsnät.

Dev Sanyal som är vd för Varo säger följande:

"Förvärvet av Preem är transformativt för VARO. Efter sammanslagningen kommer vi att vara Europas näst största producent av förnybara bränslen med ett omfattande distributions- och lagringsnätverk. Tillsammans täcker vi stora europeiska marknader med en produktionskapacitet för konventionella bränslen om 530 tusen fat per dag. Med vår framtida tillväxt, möjliggjord av en robust portfölj av projekt för förnybara bränslen, kommer vi att tillgodose behoven hos över 50 000 företagskunder i 33 länder.

"Vad Varo Energy har fått betala framgår inte just nu. Transaktionen förväntas slutföras under andra halvåret 2025.



Bobby Green



**Preem ska bygga om sitt raffinaderi i Lysekil  
Ska börja tillverka bioflygbränsle**



**Preem fortsätter bygga snabbladdare  
Grattis Falun, Grums, Halmstad och Söderhamn**



**Greenpeace blockerar hamnen vid Preems raffinaderi i Lysekil  
Polis på plats för att medla**

### 13. Skandalen som GM försökte tiga ihjäl

Publicerad 2025-03-27 18:30

Text Anders Nilsson

**Ett defekt motorfäste som kunde orsaka ofrivillig acceleration. GM:s svar? Ignorera problemet.**



**I december** 1971 meddelade General Motors (GM) att man återkallar 6,68 miljoner Chevroletbilar av årsmodellerna 1965–1970.

Två år tidigare fick GM rapporter om 172 trasiga motorfästen som hade resulterat i 63 olyckor och 18 personskador. I stället för att vidta åtgärder låtsades företaget inte om problemet med de defekta motorfästen.

Senare framkom det att motorfästen som Chevrolet använde togs i bruk redan 1958. Men när motorernas effekt och slagvolym ökade under 60-talet klarade de inte den extra påfrestningen.

Som följd kunde bilen gasa av sig själv. Ett annat potentiellt fel var att växellådan kunde vrida sig ur sitt läge. Därmed gick det inte att lägga i parkeringsläge. Defekten kunde även leda till bromsproblem eftersom motorn kunde komma åt vakuumslangen till bromsservo-förstärkaren.

I september 1969 började också rapporter om de trasiga motorfästen komma in till National Highway Traffic and Safety Administration (NHTSA). Några veckor senare kontaktade myndigheten GM. Året efter inledde myndigheten oberoende tester av trasiga Chevroletmotorfästen. Testerna hade sina brister, men visade ändå att motorn kunde öka varvtalet oväntat – en gasöppningseffekt.



Enligt NHTSA:s undersökningar fanns ett felaktigt motorfäste i Chevroletbilar som potentiellt kunde leda till dödsfall, om en viss kedja av händelser inträffade eller vid en olycka som orsakats av det felaktiga fästet.

År 1971 började medierna uppmärksamma problemen och allt fler började prata om motorfästet.

**Den 1 december** skickade NHTSA ett brev till GM. Där konstaterades att man var nära att slå fast att det fanns en säkerhetsbrist i Chevroletbilarna.

Tre dagar senare tillkännagav GM till slut återkallelsen. Men företaget vägrade erkänna att fordonen innehöll en säkerhetsbrist och hävdade att återkallelsen snarare berodde på den ökade uppmärksamheten i medierna.

GM:s vd Edward Cole menade att problemet motsvarade en punktering och att man borde kunna hantera en bil med ett trasigt motorfäste:

– En person som kör bil ska vara en skicklig förare. Om han inte kan hantera en bil i under 40 kilometer i timmen, ska han inte köra.

I stället för att byta ut de defekta motorfästena installerade GM i 95 procent av de återkallade bilarna ett extra fäste samt en kabel för att begränsa motorns rörelse, i det fall ett fäste skulle gå sönder.

Därmed minskade kostnaderna avsevärt. I stället för 50 dollar som nya fästen kostade, löste man problemet för cirka 1 dollar per bil.

Man kan ställa sig frågan: Om inte medierna hade uppmärksammat det felande motorfästet – vad hade hänt då?



Anders Nilsson

## 14. Tucker 48 Torpedo

april 6, 2018, 12:30 am

Den var känd som "The Car of the Future", hade otaliga tekniska innovationer årtionden före sin tid och idag är de värda miljontals dollar.



Men det kanske mest anmärkningsvärda med Tucker 48 är att för att vara en bil som har så mycket historia, proveniens och intriger kring sig har de flesta aldrig ens hört talas om den.

Så låt oss skämma bort dig med historien om en av de mest intressanta och unika bilarna från 20-talet.

Det börjar med en man vid namn Preston Thomas Tucker, som från tidig ålder var en djupt mekaniskt sinnad individ, fängslad av bilens underverk.

Efter att ha lärt sig köra bil vid 11 års ålder lämnade Tucker skolan några år senare för att arbeta för Cadillac som kontorsarbetare.

Vid 16 års ålder köpte Tucker bilar för att fixa till dem och sälja dem med vinst, vilket han gjorde framgångsrikt under ett antal år.

Vid 19 års ålder gick han med i Lincoln Park Police Department i Michigan, mest för att han ville köra de högrepresterande jaktfordon som polisen hade i sin flotta.

Under det kommande decenniet skulle Tucker lämna poliskåren, arbeta för Ford Motor Company på deras löpande band, bli bilförsäljare, gå med i polisen igen, bli bilförsäljare igen, gå med i polisen igen för tredje gången och sedan bli bilförsäljare ... Igen.

I början av 1930-talet gjorde den benne bensinfantasten årliga pilgrimsfärder till Indianapolis Motor Speedway, där han träffade och senare blev god vän med Harry Miller, som vid den tiden var en framgångsrik racerbilsmotorbyggare.



År 1934 bildade duon "Miller and Tucker, Inc", och Tucker lyckades säkra företagets första jobb efter att ha övertygat Edsel Ford att beställa 10 racerbilar byggda av Tucker och Miller för 1935 års Indianapolis 500.

De 10 racerbilarna, även om de var snabba, var en fullständig katastrof för Tucker, eftersom alla 10 fordonen var tvungna att bryta tävlingen på grund av styrfel.

Efter den misslyckade sejouren inom motorsport provade Tucker lyckan med att bygga ett kompakt militärfordon åt holländarna, som var rädda för risken för en tysk invasion.

Tuckers kompakta, pansarklädda militärfordon visade sig vara en framgångsrik skapelse, men när det var klart för produktion hade holländarna redan invaderats, så det fanns ingen kund för fordonet.

Tucker tog sin kompakta militära skapelse till den amerikanska regeringen för att se om de skulle vara intresserade av att beställa den.

Det var de inte, men de var mycket imponerade av det mycket manövrerbara kanontornet som fanns på fordonet, som också var designat av Tucker.

Faktum är att den amerikanska flottan blev så imponerad att den beställde tornen till ett antal av sina fartyg.

Flottan ville också att Tucker skulle bidra till krigsansträngningarna genom att ta en chefsroll hos en av deras skeppsbyggare, och han gjorde det under resten av andra världskriget.

Det är nu det drar igång för Tucker.

Ett par år efter kriget var Amerika redo att ta sig i kragen och damma av sig självt; Män som hade varit borta från sina familjer i så många år var angelägna om att komma tillbaka till det normala.

En del av denna normalitet inkluderade en aptit för saker som nya hem och, viktigt för Tucker, nya bilar.

Dessutom insåg Tucker att som ett resultat av krigsansträngningarna hade ingen av de stora biltillverkarna utvecklat några nya bilar sedan 1941, vilket innebar att för första gången på länge hade mindre uppstickare en chans mot de "tre stora" – Chrysler, Ford och General Motors.



Tucker bestämde sig för att smida medan järnet var varmt och började genast designa sin drömbil.

Han anlät bildesignern Alex Tremulis för att styla sin bil, och i början av 1947 tillverkades en lermodell av vad som skulle bli Tucker 48.

Medan allt detta hände insåg Tucker att han skulle behöva en tillverkningsanläggning för att tillverka sina bilar.

Så 1946, tillsammans med nästan alla andra biltillverkare i USA, lade han ett bud för att säkra vad som vid den tiden var den största tillverkningsbyggnaden i världen – Dodge Chicago Plant.

Tucker vann budgivningen på fastigheten och undertecknade ett hyresavtal i juli 1946, även om detta hyresavtal var beroende av att Tucker kunde få ihop 15 miljoner dollar i kapital i mars 1947.

För att få ihop pengar till sin verksamhet fick Tucker den ganska revolutionerande idén att sälja återförsäljarrättigheter och aktieemissioner i sitt företag.

Den innovativa lösningen för att få pengarna att fungera och 1947 hade Tucker cirka 17 miljoner dollar på banken och var redo att bygga sin bil.

Tucker 48, som kallades så efter sitt produktionsmodellår, var verkligen ett visionärt fordon och kom med en rad funktioner som var flera år före sin tid.

Dessa inkluderade individuell fjädring i alla fyra hörnen, en integrerad störtbåge, en okrossbar vindruta som också kunde hoppa ut ur sitt hölje i händelse av en krasch, en parkeringsbroms som även fungerade som en stöldskyddsmekanism, dörrar som sträckte sig in i taket på fordonet för bättre in- och urstigning och en "krockkammare" i det främre passagerarfotutrymme.

Tucker var också utrustad med en mycket distinkt tredje strålkastare, placerad i mitten av grillen.

Den här centrala strålkastaren, som fick smeknamnet "The Cyclops", aktiverades när styrningen översteg 10 graders artikulation åt vänster eller höger för att lysa upp vägen runt hörn.

Denna teknik var flera år före sin tid.

Och även om alla dessa innovationer var extraordinära för en bil byggd på 40-talet, var de inte 48:ans största snackis.



Tucker 48 fick sin kraft från en motor som ursprungligen tillverkades för en Bell 47-helikopter.

Den luftkylda sexan på 5,5 liter (334ci) tilltalade Tucker mycket på grund av dess höga vridmoment och effekt (166 hk/124 kW) och det faktum att den fick plats i 48:ans bakre motorrum.

Många modifieringar gjordes från den ursprungliga Franklin-motordesignen av Tucker och hans ingenjörer för att få helikoptermotorn att fungera korrekt i en vägbil, och konstigt nog lät Tucker också sina ingenjörer konvertera motorn från att vara luftkyld till vattenkyld.

Denna unika motor var kopplad till en Cord 810/812 fyrväxlad manuell växellåda med elektrovakuum, modifierad med starkare växlar och ett längre hus, eftersom det enorma vridmomentet från den platta sexan sades klippa av tänderna från första växeln på standardlådan.

Trots alla dessa konstigheter fungerade den färdiga produkten verkligen bra och när Tucker 48 presenterades i juni 1947 på Tucker Corporations fabrik i Chicago inför en publik på ungefär 3000 personer blev bilen en omedelbar publiksuccé.

Trots detta gick det dock inte bra för Tucker på grund av det geniala Tucker Accessories Program.

Detta program gjorde det möjligt för kunderna att köpa tillbehör till sina Tuckers, såsom sätesöverdrag, skräddarsytt bagage och en radio innan fordonen ens hade byggts.

Programmet var en fruktbar idé och tillförde 2 miljoner dollar till Tucker Corporations kassa.

Dessvärre uppmärksammades Tucker Accessories Program, liksom förköpet av Tucker-återförsäljare, av Securities and Exchanges Commission (SEC), som trodde att Tuckers strategier kunde vara bedrägliga.

Och 1949 åtalades Tucker och sex chefer från Tucker Corporation på ett antal punkter, bland annat konspiration för bedrägeri.



Fallet mot Tucker Corporation kastades slutligen ut ur domstolen 1950, vilket lade ner alla anklagelser mot Tucker och hans ledningsgrupp.

Men på grund av den djupt negativa pressen som rättsfallet hade orsakat, förlusten av deras fabrik och de förlamande ekonomiska kostnaderna för stämningen, var Tucker Corporation slut.

Som ett resultat av detta byggdes bara 50 Tuckers totalt, exklusive prototypen. 37 av dem byggdes före rättegången och medan fabriken i Chicago fortfarande var öppen, sattes de återstående 13 ihop av en lojal grupp på cirka 300 anställda.

Det var ett mycket sorgligt slut på vad som skulle ha varit en ljus framtid för Tucker och hans företag och än i dag spekulerar många i att Chrysler, Ford och General Motors medvetet orkestrerade rättsprocessen mot Tucker med det enda syftet att sätta honom i konkurs.

Det är verkligen en historia för tiderna och måste säkert vara en av de mest mytomspunna bitarna i amerikansk bilhistoria genom tiderna. Det är inte heller konstigt att en sann historia av den här magnituden fångade fantasin hos många, många inbitna bensinfantaster runt om i världen.

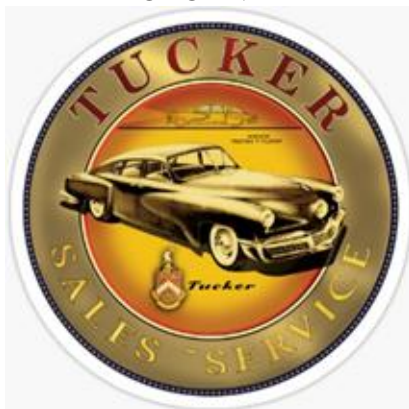
En sådan person som var särskilt fängslad av Tucker 48 och beundrade Preston Tucker själv är Terry Dowell från Melbourne, Victoria.

Till skillnad från de flesta andra fyllde Terry dock inte bara på med affischer, böcker eller andra former av attiraljer från bilen med samma namn... Han köpte en!

Det stämmer, en av de 50 kvarvarande Tuckers i världen bor just här i Melbourne.

Terrys Tucker 48 har byggnummer 1045 och han har ägt fordonet sedan 2010, då han köpte det på RM:s auktion i Monterey den 14 augusti.

"Min son Justin, som vet att jag är en Tucker-tragiker, ringde mig en dag och sa pappa, jag vet inte om jag borde nämna det här för dig, men det finns en Tucker som kommer på auktion", sa Dowell.



"Så kom auktionsdagen och det var en lördagsmorgon här och en fredagskväll i Kalifornien."

"Tucker's lot dök upp och priset började på cirka 600 000 dollar, vilket är där de normalt börjar, men det dröjde inte länge innan det knackade på dörren till en miljon, och det slutade med att vi fick det för 1 127 500 dollar, vilket var ett rekordpris för en Tucker på den tiden".

När det priset konverterades till australiska dollar och Terry hade fått Tucker att landa i Australien, räknar han med att den totala kostnaden var närmare 1,7 miljoner australiska dollar, på grund av de många avgifter som följer med köpet av en klassisk bil som ligger utomlands.

Även om det kan tyckas vara en extraordinär summa pengar för en bil, tröstar sig Terry med det faktum att han inte långt därefter köpte sin Tucker 48, ett annat exemplar, byggnummer 1043, som såldes på auktion 2012 för 2 915 000 dollar.

Den började också få uppmärksamhet lokalt nästan omedelbart, med Terry som satte in Tucker 48 i Motorclassica bara några dagar efter att den levererats.

"Evenemangschefen för Motorclassica, Paul Mathers, letade efter en Tucker 48 överallt att visa upp på evenemanget det året, och han var främst ute efter att få en från Amerika", säger Dowell.

"Så när han insåg att det stod en på tröskeln här i Melbourne tror jag att han nästan ramlade omkull baklänges."

Tucker 1045 var en dundersuccé bland alla besökare på Motorclassica 2010, och Terry tog också med sig en annan unik bil från sin bilsamling till evenemanget.

"Vi tog också med oss min Amelia Earhart Cord till Motorclassica tillsammans med Tucker, och hade de två bilarna parkerade nästan nos mot nos.

"GM:s designchef Richard Ferlazzo, som designade den ikoniska Holden EFIJY, kom fram till mig och sa: 'Terry, du vet inte hur mycket av de två bilarna (som pekade på Cord och Tucker) som gick in i inspirationen till EFIJY'."

Terrys Tucker 48 vann första pris för ett fordon från efterkrigstiden på Motorclassica, vilket Terry beskriver som en mycket spännande upplevelse, eftersom en av domarna det året var ingen mindre än Sir Stirling Moss.

Trots fordonets enorma värde är Terry inte rädd för att faktiskt kliva ut och köra Tucker 48, vilket är anmärkningsvärt med tanke på att de flesta Tuckers finns utställda på bilmuseer över hela världen.

Vad som är ännu mer otroligt är att när Victoria var värd för den prestigefyllda och ikoniska Targa Florio i slutet av förra året, anmälde Terry Tucker i 1000-kilometersloppet och körde den!

Vilken man, vilken bil.



Tucker-tillbehör kan köpas i förväg innan du faktiskt beställer en bil. Detta system bidrog utan tvekan till den finansiella utredningen av Preston Tucker själv.

Med bara 50 bilar och en plåtgås som byggdes (37 i fabriken i Chicago, 13 efter att Tucker stängde sina dörrar) skulle man kunna tro att någon Tucker-del skulle vara helt omöjlig att hitta.

Överraskande nog har två nya gamla Tucker Radios listats till försäljning i USA under de senaste sex månaderna, till salu för den rejäla summan av 1000 dollar. Det kan vara din enda chans att äga en bit av Tucker Dream för dig själv.

Alternativt kan The Tucker Automotive Club of America, som också är värd för Tucker-registret, tillhandahålla kontaktuppgifter och länkar till en specialiserad Tucker-motorbyggare och tillverkare av nya "Tucker 48 Torsilastic Suspension" och reproduktion Tucker 48 emblem. Bil nummer #1052C (Continuation Car Build Number) blev klar i juli 2015, efter att den byggts av resterna av Tuckermatic testchassit och delar från bilarna #1018, #1027, #1030, #55 och ett antal NOS-paneler och delar. Det gick vidare till att vinna Best in Class vid Concours d'Elegance of America på St Johns Inn, Michican.

*Ang Loupetis*

### **1948 Tucker 48 Torpedo specifikationer**

**Motor** 5473cc Flat Six

**Effekt** 124kW @ 3200rpm

**Vridmoment** 504Nm @ 2000rpm

**Växellåda** Fyra växlad elektrovakuum manuell

**Bromsar** Trumma (f), trumma (r)

**Fjädring** (f) Oberoende torsilastisk (r) Oberoende torsilastisk

### **PRESTANDA**

**0-100 km/h** – 10 sek

**toppfart** – 193 km/h



## 15. Erskine 1927 nr 04

December 29, 2018

**Motor: 17 hk 146 cu. Continental sexcylindrig treväxlad manuell växellåda. Halvelliptiska bladfjädrar fram och bak Trumbromsar på fyra hjul. Hjulbas: 108"**



**Endast fyra (4) är kända: denna i Ontario, en i Argentina, en i Österrike, en i USA.**

Från South Bend, Indiana, kom en bil som riktade sig direkt till massorna och erbjöd komfort, prestanda och prisvärdhet men som inte offrade kvaliteten ett dugg. Introducerad av, och uppkallad efter **Studebakers** president, Albert Russell Erskine, gjorde den ekonomiska Erskine sin formella debut i slutet av 1926, dock inte i USA. Den debuterade på **Grand Palais** i Paris, där den officiellt utropades till showens hit och sedan vidare till **Olympia Motor Show** i London, där rubrikerna utropade den till "det största värdet i brittisk historia".

De hade alla rätt – aldrig tidigare hade så mycket erbjudits i en bil till ett så lågt pris. Erskine drevs av en 146 kubiktum stor Continental-sexa och var en bil som talade om klass och elegans till ett pris som var långt under sina motsvarigheter. Det kanske största intrycket gjordes av dess stil, som kom från den berömda Ray Dietrich, vars namn också var synonymt med andra storheter som Packard och Duesenberg.



Även om Erskine blev en succé i Europa, satte introduktionen av Henry Fords fyrcylindriga Model A stopp för försäljningen av Erskine i USA, och 1930 hade både Chevrolet och Ford en lågprisbil för massorna. Erskine försökte konkurrera, men med bara 22 371 byggda bilar fram till 1930 skulle det visa sig vara en svår uppgift. Bilen som hade orsakat sådan uppståndelse i Europa absorberades i Studebaker-linjen och namnet Erskine gick in i bilhistoriens annaler

### **Det glada tjugotalet**

Det glada tjugotalet var en tid av överflöd och extravagans. Tiden med flappers, korta kjolar, badkarsgin och, i allmänhet, helt enkelt overseende. Det kan också kallas den första guldåldern för den amerikanska bilen, särskilt den lyxiga delen av verksamheten. Namn som "Three P's" (Pierce-Arrow, Peerless och Packard) var amerikanska bilkungligheter som hölls vid hov. Tillsammans med bland annat Rolls-Royce och Duesenberg tillverkade dessa biltillverkare chassin för de blomstrande specialkarosseribyggnarna som *Brewster*, *Dietrich*, LeBaron och *Rollston* som färdigställde dessa klassiker för chaufförerna till sin välbärgade kundkrets. Medan resten av befolkningen också betjänades av Fords Model T och 1928 Model A medan General Motors, Chrysler och oberoende företag täckte balansen på marknaden.

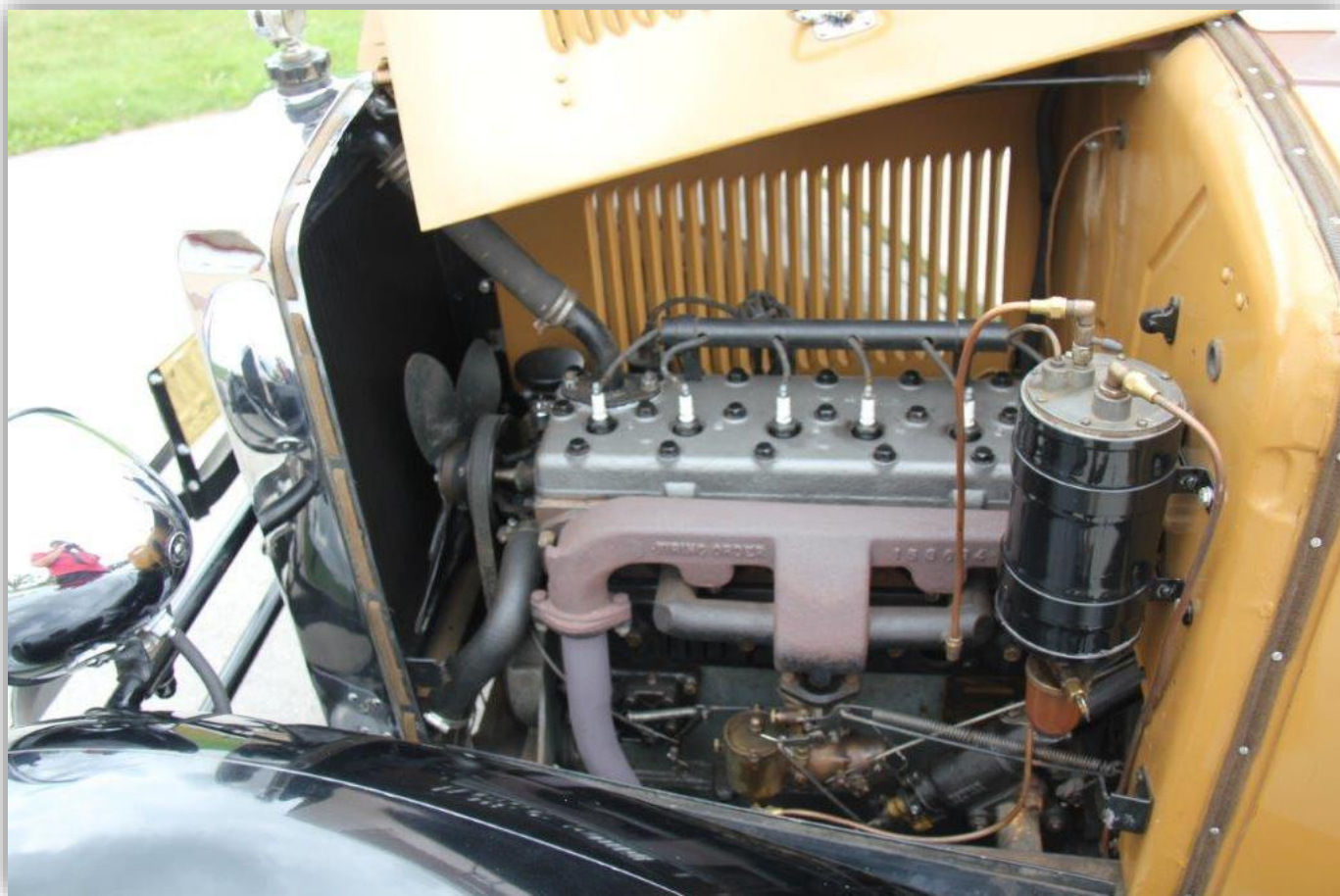
"Under den här perioden blev bilbranschen mer standardiserad, med bilar med förbränningsmotor fram som kom att dominera. "År 1919 var 90 procent av de sålda bilarna öppna. År 1929 var 90 procent nedlagda. Utvecklingen av motorn fortsatte i snabb takt med flerventils överliggande kamaxelmotorer som tillverkades i den övre delen och V-8, V-12 och till och med V-16-motorer som tillverkades för de ultrarika. I slutet av årgångsperioden (1929) uppfanns härdat glas..."



Under denna tid var man tvungen att göra motorvägarna användbara för bilförarna, eftersom bilar nu fanns överallt (låga priser och avbetalningsreor gjorde att fler människor hade råd med en). Även vägskyltar måste standardiseras, kartor blev vanligare och själva motorvägarna förbättrades. År 1909 anlades den första kilometern av en betongmotorväg i Detroit som en demonstration och på tjugotalet kunde man njuta av fler och fler asfalterade vägar. I USA sades det att en republikansk regering anlade betongmotorvägar medan en demokratisk lade asfalt. På 1920-talet var transkontinentala motorvägar i drift och Dixie Highway-nätverket byggdes för att transportera Snow-Birds till Florida för vintern.

Så när saker och ting blev bättre, vilka andra hinder var förare under den här perioden tvungna att övervinna: Den här skribenten minns en äldre herre som med glädje minns att han och några vänner tog en ny Model A (alltså strax efter 1928) på en bilresa från Detroit till Chicago och de hade ett däck som klarade sig *hela vägen till Chicago* utan att få punktering! De hade elva punkteringar på de andra däcken men det ena däckets klarade sig hela vägen. Det var många år senare och han hade fortfarande glimten i ögat när han berättade historien. Han var fortfarande förvånad!

H.A. Tarantous, chefredaktör för MoToR-medlemmen Society of Automotive Engineers skrev att antalet amerikanska personbilsbyggare minskade från 175 år 1922 till 70 år 1925. År 1929 hade antalet minskat till 44. Många tillverkare kunde inte "hålla jämna steg med större produktionsenheter" och sjunkande priser. Detta skulle fortsätta att vara sant under resten av perioden fram till och inklusive det ekonomiska stup som innebar undergång för så många under den stora depressionen.



Det gjordes många fina namnskyltar då för den körande allmänheten som inte längre syns på vägen men som kan ses här i **Lang Collection**. Dessa inkluderar "Car Beautiful" Franklin från **1926**, **Erskine** från **1927** och den kanadensiskt byggda **Oakland** från **1929**. Och även om de var och är fina exempel på den tiden, kunde deras tillverkare av en eller annan anledning inte konkurrera och därför gick de in i bilhistoriens annaler. De var alla designade för att vara ägardrivna och omtyckta och de fortsätter att vara ägardrivna och omtyckta till denna dag!



Roger Warolin