



Opel GT

1. Kia EV6 GT är elbilen för oss som vill köra snabbt
2. Toyota Prius Flexi-Fuel PHEV
3. Koenigseggs mirakellåda som slår elbilar
4. Rimacs elbil tappade världsrekordet
5. Koenigsegg VS Rimac VS Bugatti
6. Fritt fram att fuska med Adblue i USA
7. Suzuki Jimny förbjuden
8. Volkswagen låser ID.3:s fulla effekt
9. Teslas marknadsandel fortsätter rasa
10. Entusiastbilar slipper skroten
11. Opel GT
12. Winton Six Roadster
13. Grattis VW Passat
14. Fredagsfilmen



1. Kia EV6 GT är elbilen för oss som vill köra snabbt men inte riktigt kan det

17 aug. 2025

Kia EV6 GT har fått en rejäl uppdatering med nytt utseende, större batteri och en rad tekniska förbättringar. Men hur står den sig på vägen? I den här videon tar jag reda på vad som skiljer GT-versionen från de övriga modellerna – från unika designinslag och nya stolar till körkänsla, drift mode och laddkurva. Jag testar också förbrukningen i verkliga förhållanden och berättar vad som gör EV6 GT både roligare och mer utmanande att leva med.



FILM: https://youtu.be/qcv_Wiy65LQ?t=3

00:00 - Intro

00:27 - Reklam

00:37 - Nytt i nya Kia EV6

02:29 - Navigeringen uppdateras inte

03:21 - Insekter förstör V2L-demo

04:54 - Unika detaljer för GT

05:52 - Interiört

08:31 - Provkörning

14:49 - Förbrukning och laddning

16:00 - Summering



Christoffer Gullin



2. Toyota Prius Flexi-Fuel PHEV minskar CO2-utsläpp med 90 procent

Magnus Fröderberg 2025-08-15

En nygammal lösning gör att Toyota Flexi-Fuel PHEV kan minska utsläppen av koldioxid radikalt.



Prius säljs för närvarande inte på den svenska marknaden.

Just nu visas konceptet Prius Flexi-Fuel PHEV i Toyotas monter på en bilmässa i Brasilien – ett land som producerar mycket etanol.

Fördelen med etanol, eller E85 som det också kallas i Sverige, är att det ger upphov till betydligt lägre koldioxidutsläpp än bensin.

För att ytterligare minska utsläppen har Toyota gjort sin laddhybrid Prius PHEV möjlig att även köra på etanol i stället för bara bensin och el. Totalt räknar Toyota med att kombinationen av el- och etanol som energikällor ska minska CO2-utsläppen med 90 procent.

Konceptbilen Toyota Prius Flexi-Fuel PHEV hade världspremiär på bilmässan Auto Expo i Indien tidigare i år och är en del i Toyotas "multipath"-strategi där de söker flera vägar att minska CO2-utsläppen, och inte bara med elbilar. **Vätgas** är ytterligare en energikälla som Toyota satsar på.

Toyota kallar etanolhybrid-lösningen för FFV-PHEV – *Flexi Fuel Vehicle– Plug-in Hybrid Vehicle*. Då det i grunden handlar om att anpassa en bensinmotor för att gå på E85 finns det inga större tekniska hinder för Toyota att sätta Prius Flexi-Fuel PHEV i produktion.

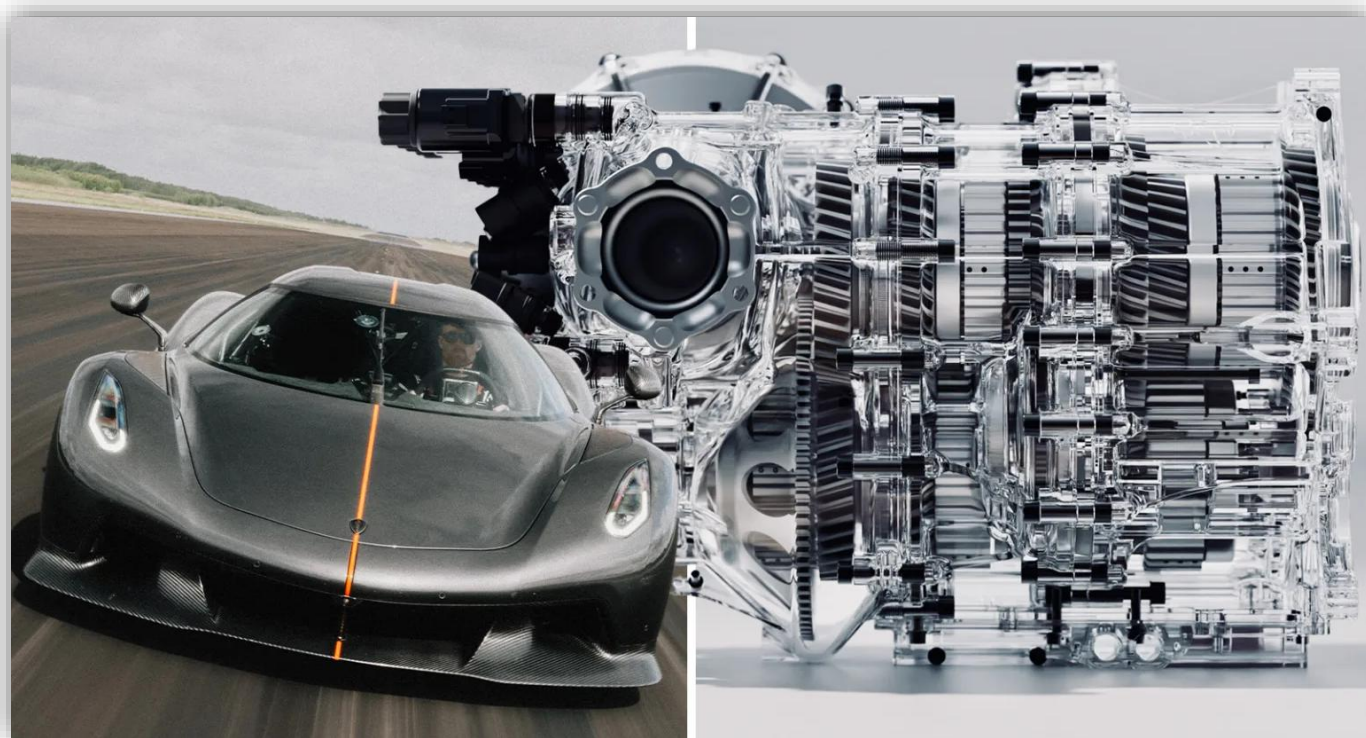


Magnus Fröderberg

3. Koenigseggs mirakellåda – som slår elbilar

Av Kevin Neemé 14 augusti 2025, 07:35

Koenigsegg har släppt lös ett nytt vapen. En teknik så snabb att den slår elbilarnas brutala acceleration. Resultatet blev ett världsrekord som får konkurrenterna att tappa hakan.



Kampen om vem som kan accelerera snabbast har blivit en prestigestridd mellan Koenigsegg och elbilstillverkaren Rimac. I somras snuvade kroatiska Rimac den svenska hyperbilstillverkaren på världsrekordet 0–400–0 km/h. **Men på ett flygfält i Örebro den 7 augusti kom svaret och det var brutalt.** Bakom rekordet finns en viktig detalj – det som Koenigsegg beskriver som en teknologisk revolution.

– Att vi uppnår denna prestandanivå med en produktionsbil som använder en förbränningsmotor med enbart bakhjulsdrift är nästan magiskt och visar att "sanningar" kan skrivas om, säger Christian von Koenigsegg.

Hemligheten heter UPOD (Ultimate Power On Demand) som hela tiden räknar ut vilken växel som ger mest effekt och lägger i den direkt. Är du i sjunde växeln och behöver fjärde för maximalt grepp och acceleration så hoppar LST dit utan omvägar på ett ögonblick.

Inför rekordkörningen hade Koenigsegg dessutom laddat med en uppdaterad mjukvara, kallad Absolut Overdrive, som finjusterar samspelet mellan motor och växellåda och introducerar ett nytt vridmomentkontrollsystem. Effekten är att bilen kan utnyttja greppet bättre och minska behovet av traditionell antispinn.

– Våra mjukvaruingenjörer har finjusterat och justerat Light Speed Transmission och Engine Management-systemet. De har introducerat ett nytt vridmomentkontrollsystem som hanterar Absolut grepp som aldrig förr, säger Christian von Koenigsegg.

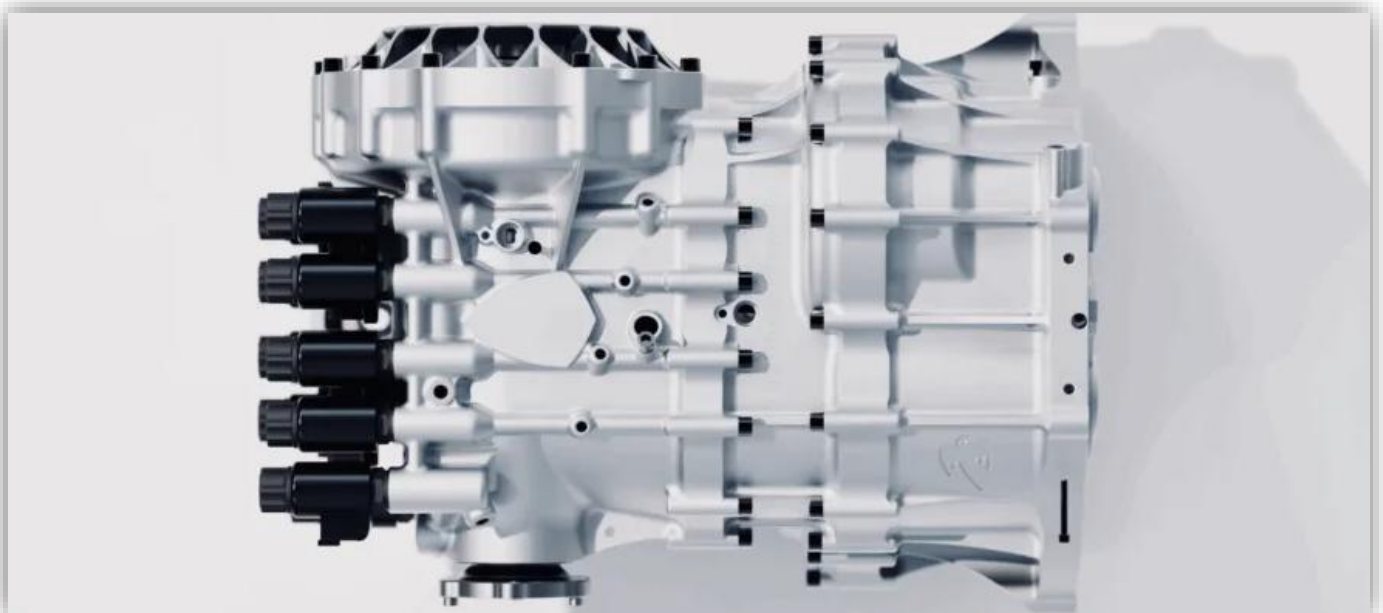


FILM: https://youtu.be/nuBnP_GH_20

Bakom rekordet på 25,21 sekunder som var mer än en halv sekund snabbare än Rimac Nevera finns inte bara rå kraft. Utan Koenigseggs LST, Light Speed Transmission. Det är en växellåda utvecklad helt och hållet i Ängelholm som har nio växlar och sju multidiskkopplingar i ett extremt kompakt och lätt paket. Till skillnad från vanliga dubbelkopplingslådor kan den hoppa mellan vilka växlar som helst på ett ögonblick, utan att passera mellanliggande steg.

Med den här kombinationen av mekanik och intelligens hävdar Koenigsegg att de nu kan matcha och slå den precision som elbilar har i sina elmotorer. Och det med en V8 utan elektrifiering och bara två drivande hjul.

– En utvecklingsnivå som inte setts sedan den moderna dubbelkopplingstekniken introducerades vid sekelskiftet, säger Koenigsegg själva om deras LST.



LIGHT SPEED TRANSMISSION



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

Men lådan är bara halva hemligheten. Jesko drivs av en 5,0-liters dubbelturboladdad V8 som är byggd för extremt höga varvtal upp till 8 500 rpm. Den har en platt, ultralätt vevaxel som väger bara drygt 12 kilo och saknar ett traditionellt tungt svänghjul. Det gör att motorn svarar nästan omedelbart på gaspådrag precis som i en Formel 1-bil och ger en acceleration som känns lika direkt som i en elmotor. Superlätta vevstakar och kolvar bidrar till att motorn varvar upp snabbare än någon annan serietillverkad V8.



LÄS MER:



[Koenigsegg spöade elbil – tog tillbaka världsrekord](#)



[Koenigsegg krossar elbil – tar tillbaka världsrekord](#)



[Så klarar Koenigsegg en duell mot Tesla Model S Plaid](#)



Får köra varandras hyperbilar: "Vild och galen"



Kapplöpningen om nya fartrekordet



71-årige Jay Leno slår "världsrekord" i nya Teslan -...





4. Rimacs elbil tappade världsrekordet till bensinbil – taggad på revansch

Posted by Kristofer Rask

augusti 16, 2025

I somras knep kroatiska sportbilstillverkaren Rimac flera nya världsrekord med sin snabba elbil Nevera R. Bland annat blev elbilen den snabbaste att köra från 0 till 400 och tillbaka till 0 km/h. Men rekordet varade inte länge.



Nu har svenska sportbilstillverkaren Koenigsegg knipit titeln. Det med sportbilen Koenigsegg Jesko Absolut som klarade utmaningen på 25,21 sekunder. Därmed förlorar **den helt elektriska Rimac Nevera R** titeln till en bensinbil med en halv sekunds marginal.

– Att vi gör detta med en bakhjulsdriven bil med förbränningsmotor och ändå slår alla fyrhjulsdrevena elbilar är nästan magiskt. Det visar att "sanningar" kan skrivas om, säger Koenigseggs VD Christian von Koenigsegg i ett pressuttalande.

Men Rimac tänker inte ligga på latsidan. I en kort video berättar nu märkets grundare och VD Mate Rimac om förlusten som kom snabbare än väntat. Men han är inte bitter för det:

– Koenigsegg har precis slagit vårt världsrekord på 0–400–0. Men jag är inte ledsen över det, tvärtom. Jag älskar att tänja på gränserna, driva tekniken framåt och den här vänskapliga rivaliteten mellan Koenigsegg och oss. Det är just sådant som driver hela industrin framåt när människor tävlar mot varandra, särskilt på ett vänligt sätt, säger Mate Rimac.

Så har Rimac och Koenigsegg tävlat

Datum	Bil	0-400-0 km/h	0-400 km/h	400-0 km/h
2019 september	Koenigsegg Regera	31,49 s	22,47 s	8,6 s
2023 maj	Rimac Nevera	29,93 s	21,31 s	8,62 s
2023 juni	Koenigsegg Regera	28,81 s	20,68 s	8,13 s
2024 juli	Koenigsegg Jesko Absolut	27,83 s	18,82 s	9,01 s
2025 juli	Rimac Nevera R	25,79 s	17,35 s	8,44 s
2025 augusti	Koenigsegg Jesko Absolut	25,21 s	16,77 s	8,44 s

– Den här bilen är som en raket. Jag trodde att rekordet skulle stå sig ett tag, men det gjorde det inte. Vi kommer inte att stå stilla. Det blir en hektisk tid i Zagreb, och jag är säker på att det blir det i Ängelholm också. Så, game on, avslutar Mate Rimac.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil.



5. Koenigsegg VS Rimac VS Bugatti: 0-100, 0-400km/h Vem är snabbast?



FILM: <https://youtu.be/D1AYE0ozkA>

6. Fritt fram att fuska med Adblue i USA

Av Andreas Jemn 15 augusti 2025, 05:41

Donald Trump ger sig in i Adblue-debatten. Nu blir det fritt fram att manipulera i USA. – Det är onödigt att ha en sådan regel, säger Lee Zeldin, ordförande för den amerikanska Miljöskyddsmyndigheten på en konferens i Iowa.



Den amerikanska presidenten har utsett Lee Zeldin till chef för den amerikanska Miljöskyddsmyndigheten. På en konferens i Iowa nyligen gjorde han ett utspel som fick många att tappa hakan. Lee Zeldin vill ta bort alla sanktioner mot fordonsägare som kör med tom Adblue eller manipulerad sådan.

– Sådana åtgärder är onödiga och oacceptabla, sa Lee Zeldin.

Med dagens amerikanska lagstiftning ska ett fordon strypas om Adblue-tanken blir tom. Enligt lag ska fordonstillverkarna montera ett system som gör att motorn tappar effekt så fort Adblue tar slut. Med det nya förslaget ska en lastbil kunna rulla vidare i fyra veckor med tom tank. Medan en stor pickup ska kunna köra hela 1500 mil.

I USA har man precis som i Europa haft ett utbredd problem med manipulering av Adblue. Det här avgasreningssystemet har fått svidande kritik från många håll. Det anses opålitligt och går lätt sönder. Då är det också mycket kostsamt att laga.

Många verkstäder erbjuder sina kunder att koppla bort Adblue och sedan programmera bilens dator så att den inte ska visa några felkoder. På det viset lyckas de också undvika att bli underkända vid besiktningen. I EU har man nu lagt fram ett nytt förslag till kontrollbesiktning.



Strykning av motorn på grund av AdBlue-problem förbjuds i USA.

En del av det här förslaget innebär att man ska börja med partikelmätning och mätning av NOx-gaser.

– Det här har vi efterfrågat väldigt länge. Det kommer att göra så att fler bilar med otillåtna utsläpp fastnar i besiktningen, säger Tord Fornander, ordförande för den svenska besiktningensbranschen.

I USA har det varit kännbara straff för att manipulera Adblue. Med det nya förslaget kommer bilägare att kunna göra detta utan någon påföljd. Lee Zeldin och hans nya reformerade Miljöskyddsmyndighet har fått i uppdrag av presidenten att ta bort alla gränser för utsläpp av koldioxid i den amerikanska trafiken.

LÄS MER:

- [Vill förbjuda hatad knapp i bilar](#)
- [Tar bort regel – CO2 ska klassas som ofarligt](#)
- [Miljömyndighet: "Alla hatar den, så vi fixar det"](#)
- [Tullkaos tvingar Volvo säga upp 800 i USA](#)
- [Golf Force One ska skydda Trump på rundan](#)
- [Donald Trump går till attack mot elbilar](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

7. Suzuki Jimny förbjuden – köp en och du stäms

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 15 aug. 2025 Publicerad 15 aug. 2025

Suzuki Jimny är en av de mest omtyckta suvarna på marknaden, men den populära modellen har nu blivit förbjuden att sälja i EU.



Köp inte en Jimny för då stämmer Suzuki dig.

Trots det finns det de som försöker att parallellimportera bilen, men nu tar tillverkaren till drastiska åtgärder för att sätta stopp för detta.

Men varför stoppas den i EU?

Den lilla, men omåttligt populära, **Suzuki Jimny** har sedan 2018 varit en drömbil för många. Den har beskrivits som en mini-g-klass och lockat många bilentusiaster. Nu har dock modellen stoppats från försäljning inom EU. Anledningen är de nya, stränga EU-kraven gällande säkerhet och miljö.

Enligt **Top Gear** uppfyller inte Suzuki Jimny de nya GSR II-säkerhetsreglerna eller de kommande **euro 7**-utsläppskraven. Därför har Suzuki valt att sluta producera och sälja bilen för EU-marknaden.

De menar att de nödvändiga ändringarna skulle göra bilen alldeles för dyr att tillverka, vilket skulle minska dess attraktionskraft ytterligare.

En talesperson från **Suzuki** i Tyskland har bekräftat att företaget redan har tagit rättsliga åtgärder mot de som försöker parallellimportera Suzuki Jimny till Europa. De bekräftar att den illegala importen har ökat den senaste tiden och att det rör sig om intrång i varumärkesrättigheterna.



Suzuki Jimny.

Bilens 1,5-liters fyrcylindriga motor utan turbo anses vara föråldrad och orsaka för höga koldioxidutsläpp. Suzuki har internt beskrivit bilen som ett 'rullande miljöbrott'. Enbart koldioxidutsläppen har gjort bilen näst intill osäljbar på vissa marknader.

I nederländerna har den höga koldioxidskatten (bpm) gjort att priset för en ny Jimny har stigit med cirka 346 000 svenska kronor, vilket har gjort den oattraktiv för konsumenter.

Enligt Top Gear kommer nu den som försöker importera en ny Jimny att mötas av rättsliga åtgärder. Suzuki är fast beslutna att stoppa den gråa importen för att skydda sitt varumärke och respektera EU:s regelverk.

För den som redan äger en Suzuki Jimny är det ingen anledning till oro. Förbudet gäller endast nyförsäljning av modellen, och befintliga bilar är fortfarande helt lagliga att köra. Modellen tillverkas dock fortfarande för andra marknader, så som Japan och Australien, där regelverken inte är lika stränga.

Det är inte första gången som Suzuki Jimny har haft problem med EU:s regler. I ett försök att undvika de höga utsläppskraven konverterade Suzuki personbilsversionen till en tvåsitsig skåpbil. Men nu har alltså även den versionen slutat säljas.



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se

8. Volkswagen låser ID.3:s fulla effekt bakom en prenumeration

Av Hugo Engström 2025-08-16 kl 17:30

För ägare i Storbritannien



Biltillverkaren Volkswagen har i Storbritannien börjat sälja sin elbil ID.3 med en del av motorns fulla effekt låst bakom en betalvägg. Bilen levereras med en standardeffekt på 201 hästkrafter, trots att hårdvaran är kapabel till 228 hästkrafter. För att låsa upp den extra kraften kan ägaren betala för en "valfri effektuppggradering".

Alternativen är antingen en månadsprenumeration på 16,5 pund, eller en engångsavgift på 649 pund som gäller under bilens hela livslängd.

Det återstår att se hur länge VW behåller månadsprenumerationen, vi vet ju hur det gick för BMW när de försökte ta betalt för redan installerade funktioner som sätesvärme.

[autoexpress.co.uk](https://www.autoexpress.co.uk)



Hugo Engström

9. Nya siffror: Teslas marknadsandel fortsätter rasa

Publicerad 2025-08-16 10:27 Text Erik Söderholm

Efter Teslas tidigare rekordsiffror rasar nu marknadsandelen för Elon Musks elbilmärke



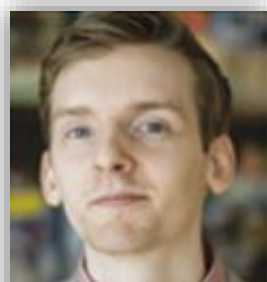
Tesla fortsätter att tappa i Europa. Marknadsandelen har mer än halverats från 22 procent under första kvartalet 2023 till under nio procent under andra kvartalet 2025.

Det visar **nya siffror** som gäller bilförsäljningen i Västeuropa och som tagits fram av analytikern Matthias Schmidt.

Marknadsandelen sjunker trots att Tesla nyligen börjat leverera den **uppdaterade versionen av den tidigare storsäljaren Model Y**.

Som jämförelse har Volkswagen en marknadsandel på knappt tolv procent och kinesiska biltillverkare har tillsammans en marknadsandel på knappt elva procent.

När det gäller Teslas försäljning sjunker den för sjunde kvartalet i rad i Västeuropa, trots att marknaden för elbilar samtidigt växer.



Erik Söderholm



10. EU: ELV-direktivet mildras – entusiastbilar slipper skroten

Av Magnus Fröderberg

2025-08-16

EU-parlamentets utskott har godkänt ändrade ELV-regler. Hotet om tvångskrotade hobbyfordon ser därmed ut att vara undanröjt.



*Det kan ta flera år att renovera en gammal bil.
Under tiden är bilen obesiktigad – det har gjort att den hotats av tvångskrotning.*

I ett försök att få bort miljöfarliga skrotbilar som står på tomter och i naturen runt om i EU-länderna har ett ELV-direktiv (End-of-Life Vehicles) utarbetats. Grundprincipen är att bilar som inte klarar en besiktning ska klassas som uttjänta och därmed är avfall som måste skrotas.

Att renovera en bil kan vara ett projekt som tar flera år. Under tiden klarar inte bilen en besiktning. Trots ett undantag i ELV-reglerna för historiska fordon riskerade ändå många samlarbilar, så kallade youngtimers, att tvångskrotas.

Efter omfattande protester har EU-parlamentet omarbetat skrivningen i ELV-direktivet för att fler entusiastfordon ska undantas från skrotning.

Ett nytt kompromissförslag har antagits i Europaparlamentets utskott för miljö- och konsumentskydd, uppger [Motorhistoriska Riksförbundet](#).

Så lyder de nya ELV-reglerna om skrotning

I den nya regeltexten fastslås att varje ägare har rätt att självständigt bestämma om fordonet ska skrotas eller är värt att reparera.

Reservdelar till historiska fordon ska också undantas från tvångsskrotning.

Även bilar som inte klassas som historiska fordon ska kunna undantags från ELV-direktivet om de anses vara av speciellt kulturellt intresse. Den statusen kan enskilda medlemsstater besluta om. Fordonen måste dock förvaras på ett sätt som är miljöskadligt.

Den tidigare skrivningen om att fordonet ska anses som skrot om reparationskostnaden överstiger marknadsvärdet har strukits.

De krav som ställs på handel med reservdelar ska bara gälla näringsidkare och inte privatpersoner.

EU-parlamentet väntas klubba igenom de nya reglerna då de 720 parlamentarikerna är tillbaka från sommaruppehållet. Det innebär att ett beslut tidigast kan tas den 8 september.

Läs även:



Veteranbilsägare rasar mot EU:s skrotningslag



Vändningen: EU stryker kolfiber från förbudslistan



Magnus Fröderberg

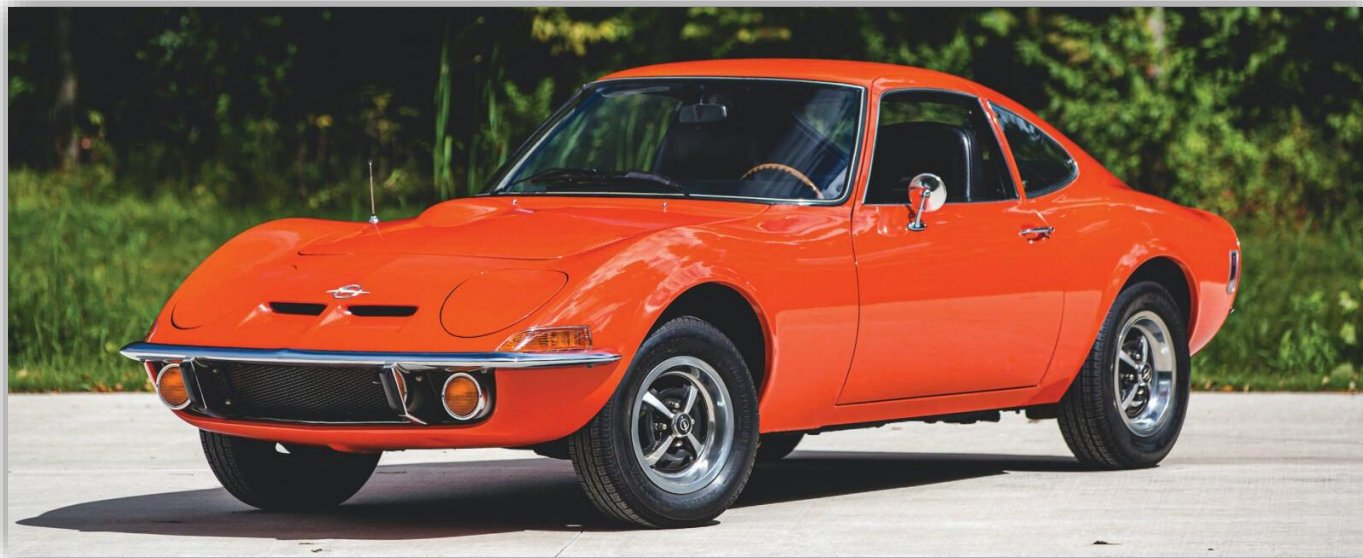
Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Profsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

11. Opel GT – Tysklands vackra baby-Corvette

Lästid: ca 3 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 27 april 2020

Opel GT kallas ofta för "Baby Corvette" på grund av sin visuella likhet med den tredje generationens Chevrolet Corvette (C3), både Opel och Chevrolet ägs av General Motors och likheterna mellan C3 Corvette och Opel GT är mer än bara ytliga.



Den enskilt mest kända Opel GT är med största sannolikhet det modifierade exemplar som byggdes av [Virgilio Conrero](#) för att tävla i 1970 års Targa Florio. Bilen vann sin klass (GT 2,0 liter) och placerade sig på 9:e plats totalt, vilket visar på bilens prestandapotential som var bedrävligt utnyttjad av Opel.

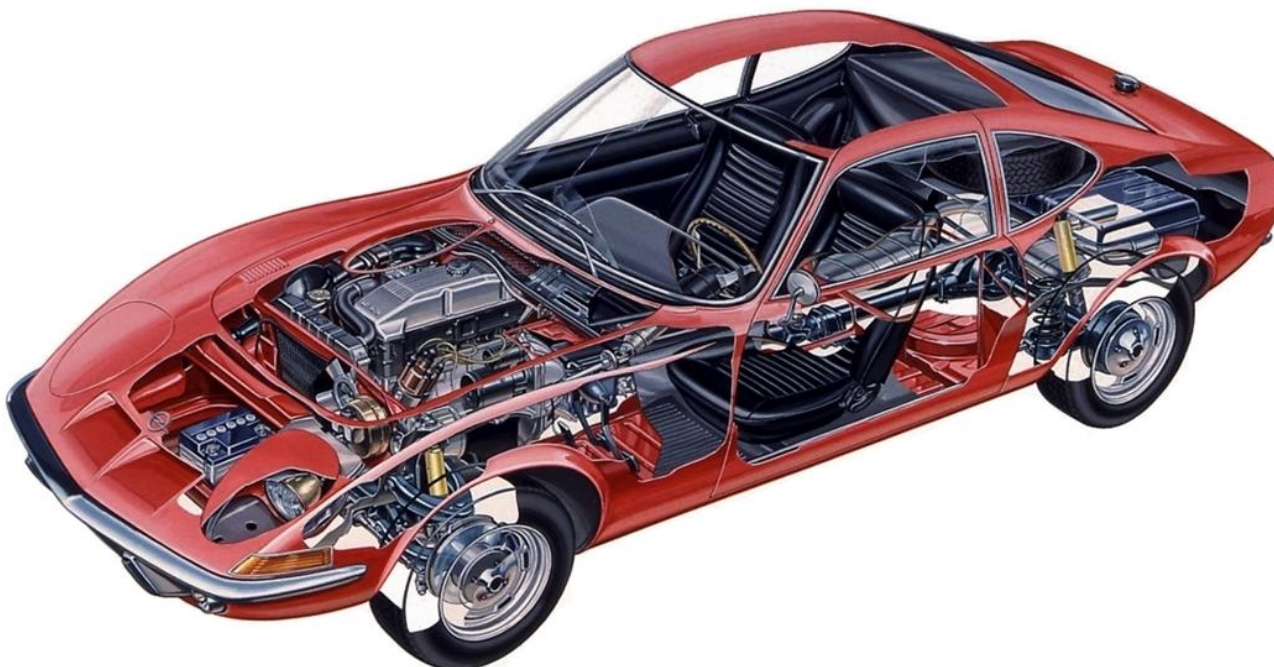




Det anses allmänt att både Opel GT och C3 Corvette hämtade sin stil från samma bil - den mycket inflytelserika konceptbilen Mako Shark II från 1965 som designades av Bill Mitchell och hans team. I många avseenden var Opel nästan en Corvette för den europeiska marknaden, för att bättre passa förarnas smak på kontinenten var GT fysiskt mindre och drevs av en mindre, mycket mer ekonomisk motor.

Både Opel GT och C3 Corvette är utrustade med tvärställda fjädrar som en del av fjädringen (fram för Opel och bak för Corvette), båda bilarna har inget externt öppningsbart bagageutrymme som kräver åtkomst från insidan bakom sätena, båda bilarna har pop-up-strålkastare, svepande kurvor och särskilt liknande fram- och bakändar.





Opel GT skiljer sig från **Corvette** genom sin konstruktion, den använder en modernare unibody-design i stål i stället för en glasfiberkaross på en stålram som C3.

Opel GT **designades av Erhard Schnell** och dök först upp på bilsalongerna i Paris och Frankfurt 1965 som en stylingövning. Det publika mottagandet av bilen var så varmt att den sattes i produktion, och karosserna tillverkades alla av den franska entreprenören Brissonneau & Lotz med utgångspunkt i plattformen under Opel Kadett B.

Det är i den något anspråkslösa Opel Kadett B-plattformen som Opel GT fick sin främre tvärställda bladfjädrar och övre A-armar, den har också en levande bakaxel på spiralfjädrar, skivbromsar fram, trumbromsar bak och kuggstångsstyrning. Motorn var monterad så långt bak i motorrummet som möjligt, vilket gav GT en layout med front-mittmotor och en viktfordelning på 54/46 fram/bak.

Två motorer erbjöds med GT, antingen en 1,1 liters rak 4-cylindrig motor som gav 67 hk vid 6.000 varv per minut eller en 1,9-liters rak 4-motor som gav 102 hk vid 5 200 varv per minut. Antalet hästkrafter varierade från år till år eftersom motorerna modifierades för att uppfylla de allt strängare utsläppsnormerna.

Även om inget av dessa motorval sannolikt skulle sätta världen i brand med sin effekt är det viktigt att notera att Opel GT bara vägde mellan 845 kg (1 863 lbs) och 940 kg (2 072 lbs) beroende på år och specifikationer.

Två växellådsalternativ erbjöds, antingen en 4-växlad manuell eller en 3-växlad automat. På senare år har många bilar konverterats från automatlåda till antingen 4- eller 5-växlad för en förbättrad körupplevelse och bättre bränsleekonomi. Drygt 100 000 exemplar av Opel GT byggdes under åren 1968 till 1973, i USA såldes bilarna via Buick-återförsäljare och många var utrustade med automatlådor.

Den Opel GT du ser här är en i stort sett original bil som fortfarande bär sin fabrikslack, den har bara 14 995 mil på vägmätaren och den är utrustad med den större 1,0-litersmotorn på 102 hk som är kopplad till den populära automatiska växellådan. Bilen erbjuds med sin servicemanual och en liten samling fakturor. Trots de relativt höga produktionssiffrorna har många original GT-bilar dukat under för rost eller försummelse genom åren, och därför blir det allt svårare att hitta bra överlevare.

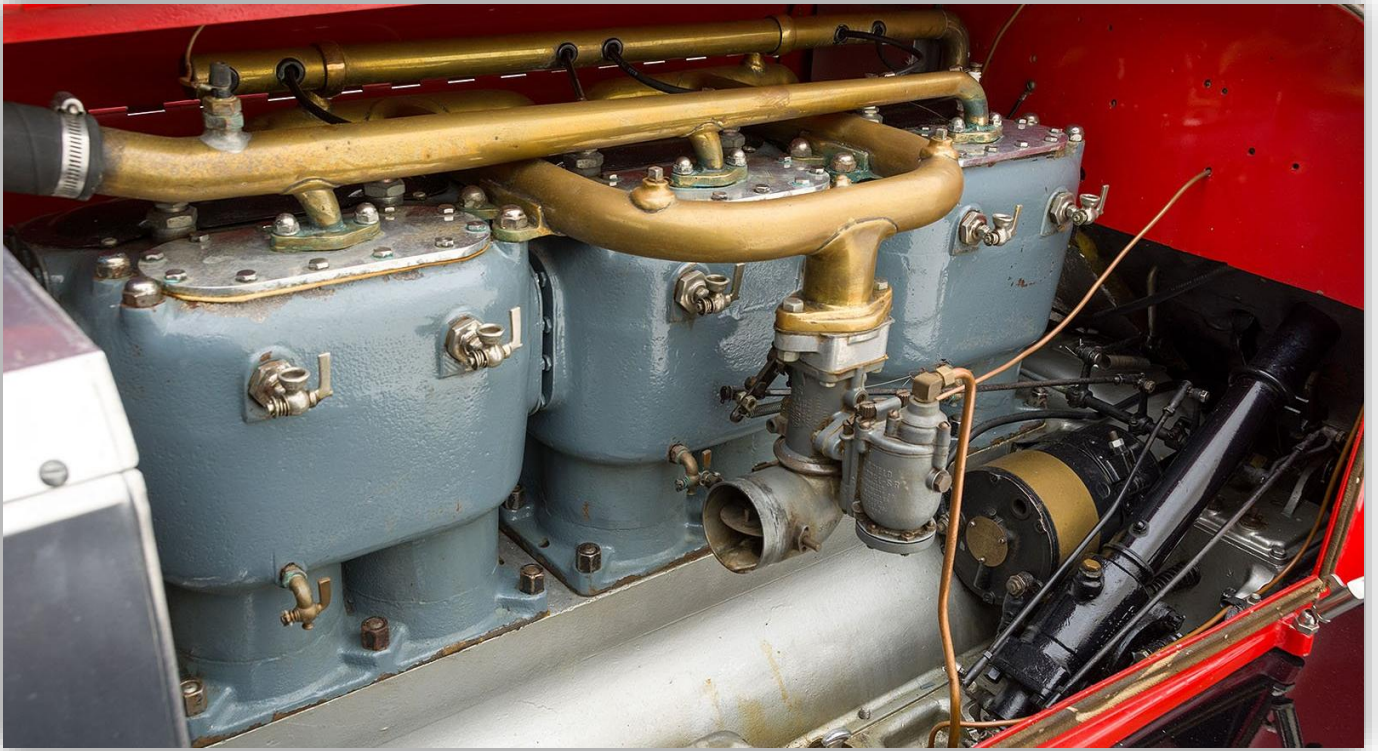
Om du vill läsa mer om den här bilen eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#) på RM Sotheby's.

12. Winton Six Roadster 1915



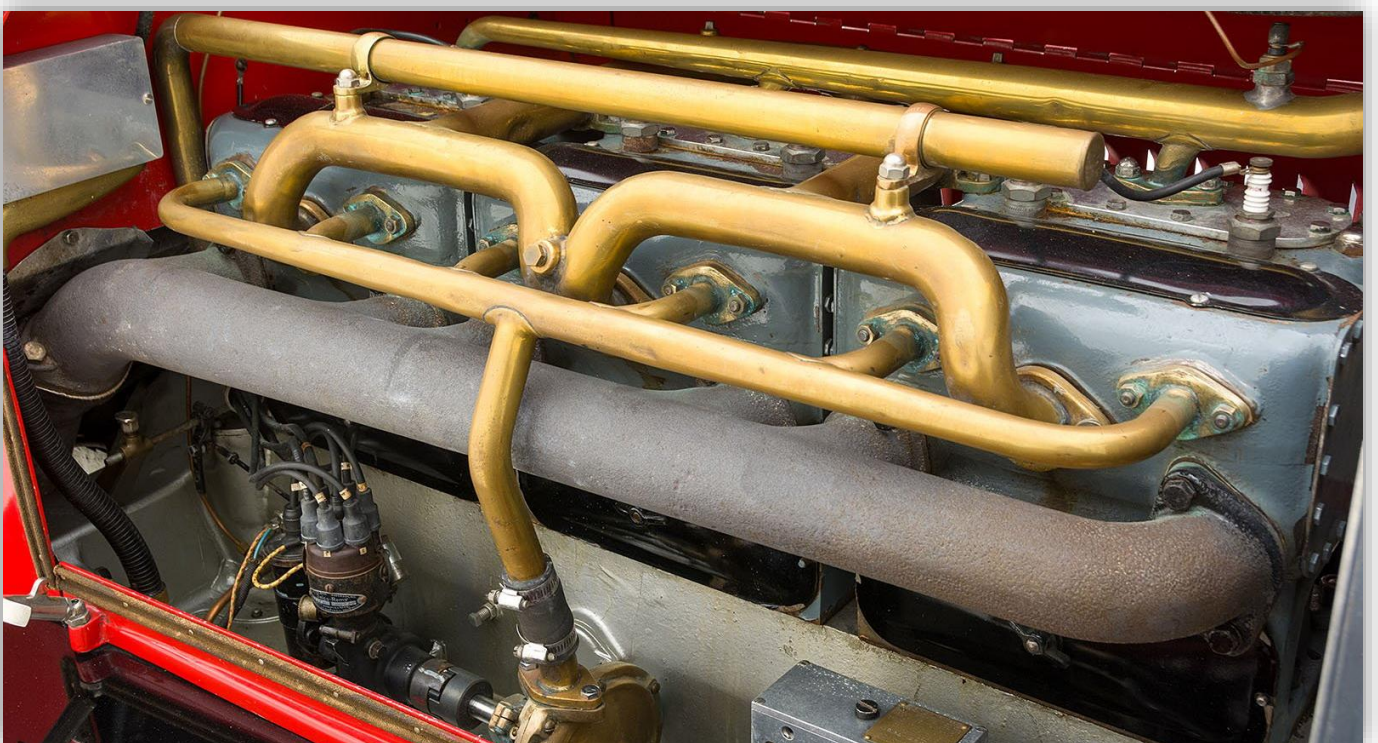
Det är synd att Winton inte är ett mer hyllat amerikanskt bilmärke. Liksom många samtida under bilens formativa år fick den skotskfödde Alexander Winton sin start i cykelbranschen i slutet av 1800-talet. År 1896 byggde han sin första experimentella bil med en encylindrig motor, och året därpå organiserade han Winton Motor Carriage Company och färdigställde sitt andra fordon – en 10-hästares tvåcylindrig runabout. Winton testade den bilen på Clevelands berömda hästkapplöpningsbana Glenville och nådde en häpnadsväckande topphastighet på 33,64 miles per timme – 1897!





Ännu viktigare än Alexander Wintons tekniska prestationer var hans strategier. När de flesta såg bilen som föga mer än en leksak för de rika, etablerade Alexander Winton det första ordnade produktionsschemat för att konstruera sina bilar, vilket gjorde det möjligt för bilen att övergå från amatörverkstadskuriosa till en riktig industri.

Genom racing, rekord och mycket omskrivna körningar över hela kontinenten ökade Winton stadigt ryktbarheten och försäljningen. Företaget var ständigt i framkant och introducerade hjulstyrning 1901, tre- eller fyrväxlade växellådor med glidväxlar och sexcylindriga motorer 1907 och en självstartare med tryckluft 1909. Alexander Winton behöll kontrollen under hela företagets existens och såg till att bilarna som bar hans namn levde upp till hans standarder.





Winton Six Roadster som erbjuds här är en av de mest imponerande bilarna från nickel-eran i Kleptz-samlingen. Dess imponerande skala maskeras av en fantastiskt sportig, låg roadsterkaross för två passagerare, komplett med en oval bränsletank och dubbla reservdelar på bakdäcket. Den häftiga röda tvåsitsiga karossen kompletteras av ett svartlackerat chassi, svarta stänkskärmar i lackat läder och rödlackerade 25-tums Houk-fälgar med "snabbväxling". Den presenteras här i utmärkt skick, med den högkvalitativa äldre restaureringen som ser anmärkningsvärt bra ut, visar härlig lack och attraktiv nickelplätering runt om.

Winton Six förvärvades av Kleptz Collection i början av 1980-talet och ägdes tidigare av Thomas Lester. Tom var en firad samlare, entusiast och anhängare av bilhobbyn och en hård konkurrent i rallyevenemang. Efter att ha förvärvat Winton från Lester förberedde Frank och hans son David bilen för rally med det ansträngande Great American Race, deras främsta mål. Några av Franks tekniska detaljer är fortfarande uppenbara, inklusive en axel-driven generator, elektrisk startmotor och ett rejält kylarfläkthölje, vilket är nödvändigt för att hålla de sex stora svala i det notoriskt tuffa Great Race. För att spara vikt använde Kleptz Winton utan stänkskärmar och tak och anpassade en smart gångjärnsförsedd golvbräda för att släppa in lite värme i bilen på kyliga morgnar.

Winton är en tvåfaldig veteran i Great Race i slutet av 1980-talet, och enligt David är den en absolut fröjd att köra, och han förklarade att den var en av hans favoritförarens bilar. Mycket av detta beror på den suveräna körställningen, som ger gott om utrymme att arbeta, även för längre förare, och den idealiska placeringen av rattstängan och pedalerna. Det, i kombination med den kraftfulla raka sexan och den exakta fyrväxlade växellådan, gör den till en seriös prestandabil. Växellådan har ett 1:1 3:e växelförhållande och 25 % överväxel 4:e växel, vilket gör att Winton kan kryssa utan ansträngning i över lagliga hastigheter, vilket orsakar lite problem för den vridmomentrika motorn. För att citera David Kleptz: "Hon kommer att äta Locomobiles och Stevens-Duryeas hela dagen!"

Winton Six, som nu erbjuds i vägutförande med stänkskärmar och fällbart tak på plats, är fortfarande en imponerande maskin som är i härlig ordning inifrån och ut. Den går och kör bra och känns lika kraftfull och ivrig som någonsin att föra Frank Kleptz arv vidare i rallyn och evenemang över hela världen.

13. Grattis VW Passat!

Publicerad 22 augusti 2009 (uppdaterad 21 oktober 2014) Text Stefan Wulff

Varje dag firar Klassiker en utvald bilmodell ur vår egen almanacka. Idag när Henrika och Henrietta har namnsdag i den vanliga världen väljer vi att berätta om Volkswagen Passat.



VW Passat 1973.

Carat, Dasher, Santana, Quantum, Magotan och Carat är andra namn för Volkswagen Passat eller speciella derivat av denna VW-världsmedborgare som nu är inne på sin sjunde generation. Behöver vi säga att namnet är kommet av den berömda passad-vinden?

Jämte Golf (som presenterades ett år senare) var Passat modellen som fick ett helt felnavigerat Volkswagen på banan igen, med framhjulsdraft, vattenkyllning frontmonterad maskin och funktionell teknik väl anpassad för masstillverkning. Anfadern var K70, som började sitt liv som en tilltänkt NSU-modell.

Med alla tekniska byggbitar i ordning och Volkswagens rutin av verklig stordrift och rationalisering blev Passat och de andra syskonen stora framgångar. Detta var inledningen på företagets målinriktade satsning på gemensam plattformar som kom att bli ett vinnarkoncept.

Passat presenterades i maj 1973 - ett år efter syskonet Audi 80 - och även om den fanns i ett flertal kulörer är kanske Baligrön den man främst förknippar med Passat.

Designer var golfpappan Giorgetto Giugiaro. Till en början fanns den i två- och fyrdörrars utförande. Snart kom herrgårdsversionen Variant.

Tunnaste motorn i begynnelsen var en 55-hästares 1 297-kubikare. Trots karossformen var bilen en "sedan" med liten baklucka. Varsågod och leta upp en fin sådan idag - nära nog omöjligt.

Över 2 miljoner tillverkades av första generationen.



Nästa generation avlöste till årsmodell 1981 och fanns till 1988. Plattformen kallades B2. Under den här perioden introducerades koncernens femcylindriga motor i Passat och utöver de invanda karossversionerna kunde en Passat också ha konventionell bagageutrymme, en klassisk men inte direkt vacker sedan.

Vi stannar där. De nyare generationerna får vila ett tag till vad oss på Klassiker anbelangar. Däremot kan vi inte nog understryka att den lite kartongvikta och väldigt karaktärsfulla generation ett är ett kort att satsa på – alltid med de typiska hålade plåtfälgarna utan navkapsel.



Variant lät vänta på sig till 1978. Alltid enkla plåthjul. VW var mästare i standardisering. Den starkaste motorn i generation ett var 110 hästaren som gjorde ett snabbt mellanspel 1979-80.



En mildmodifiering. 1980-talets Passat fick lite flottare front och större baklyktor. Ett koncernbeslut togs också om att det var tillåtet med lite olika typer av fälgar.



Med generation två underströks de praktiska egenskaperna. Nu var halvkombikarossen med fyra dörrar den som gjorde modellen bäst rättvisa. En genomhygglig vardagsvagn.



Ännu snäppet mer praktisk var Variant. Plåtföljar igen - vad annars? - men nu med lite sportigare touch.



Volkswagen Passat Variant Exclusive (B7) 2011.



14. Fredagsfilmen: Nostalgia Ronneby 2025

3 juli 2025

Idag blir det ett besök i Ronneby, Nostalgia Festival 2025. En väldigt bra nostalgiträff med skön blandning med fordon. Här går jag runt i vanlig ordning och hittar fina fordon och roliga ägare.



FILM: <https://youtu.be/8iPTQh575H0>



Roger Warolin