



Mercedes C 111

1. Ny specialversion av Maybach
2. Köp inte detta däck som är livsfarligt i vinterväglag
3. Dessa elbilarna säljer bäst i Sverige just nu
4. Volvo lanserar chassi för elbussar
5. Volvos otippade patent
6. TVR 2500M Coupe
7. Mercedes C 111
8. Grattis Packard Clipper
9. Saab 96 V4

1. Ny specialversion av Maybach har emblem i 24-karats guld

Bobby Green 2025-09-24 kl 14:00

Flådigt



FILM: <https://youtu.be/ggH908HWWeE>

Allt är inte guld som glimmar. Men i detta fall är det faktiskt det. Mercedes-Maybach har rullat ut en ny specialversion kallad V12 Edition och emblemen på denna är nämligen i 24-karats guld. Allt kring denna osar ultralyx och guldets har även letat sig in på insidan.

Bilen har en tvåtons-lack som går i olivgrön och svart och som tar tio dagar att få till. Den får även unika smidda fälgar. Det är i baksätet man vill hänga på denna och här finns bland annat en fet mittkonsol med plats för champagne-glas och man parkerar ändan i det finaste av nappa-läder. Väl på plats kan man bland annat njuta av äkta valnötsträ.

Under huven sitter en dubbelturbomatad V12:a på 6,0 liter som producerar 612 hästar och 900 newtonmeter i vrid. Den är i sin tur kopplad till en niostegad automatlåda som driver alla fyra hjulen. Den 2,3 ton tunga pjäsen tar sig från stillastående till 100 km/h på 4,5 sekunder medan toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Endast 50 exemplar kommer att bli till och frågar du vad priset är har du inte råd.





Ny Maybach med många Maybach-loggor
Din för 3,1 mille



Det här är den sportigaste Maybachen hittills
En SL med plats för två



Maybachs knasiga SUV-koncept nerlagt
Ingen gråter



Bobby Green

2. Köp inte detta däck: Livsfarligt i vinterväglag

Åsa Wallenrud Uppdaterad 22 sep. 2025 Publicerad 22 sep. 2025

Det kan se ut som en bra affär att välja ett billigt däck, men årets stora däcktest avslöjar det skrämmande priset för att spara.



Det här däcket ska ni passa er för om ni vill köra säkert.

Årets stora vinterdäckstest visar att de bästa däcken blivit ännu bättre. Men i denna imponerande samling av högpresterande däck finns också några skrämmande undantag.

Testets bottennapp visar att vissa däck inte bara är sämre än andra, utan kan utgöra en direkt fara för bilförare.

Ett av de testade däcken beskrivs som så pass dåligt att det "halkar omkring åt vilket håll som helst även på raksträckorna".

De farliga däcken som bör undvikas

Årets däcktest, utfört av [Aftonbladet](#) i norra Finland under krävande vinterförhållanden, avslöjar en skarp kontrast mellan toppen och botten av marknaden.

De testade däcken inkluderade både dubbade och odubbade nordiska däck, samt ett så kallat all season-däck.

Resultaten visar att Radar Dimax Ice, ett odubbat däck, presterade exceptionellt dåligt. Testföraren beskrev det som att ha "uselt grepp på is" och att det "allmänt har dåligt grepp" på snö. Även på torr asfalt var greppet bristfälligt med långa bromssträckor som följd.

Det är märkligt att ett så pass osäkert däck säljs av en erkänd kedja som Vianor, skriver **Robert Collin**.



Prioritera säkerheten framför priset. För allas skull.

Ännu mer alarmerande är resultaten för Bridgestone Turanza AllSeason 6. Detta däck, marknadsfört för att fungera året om, visade sig vara en direkt fara på vinterväglag.

Testförarna beskrev dess prestanda på is som "uselt grepp" där bilen "halkar omkring på alla fyra åt vilket håll som helst även på raksträckorna". På snö var det sämst i testet.

Trots att det var ett av de bästa på barmark var det ändå inte i närheten av prestandan hos ett riktigt sommardäck, vilket gör dess syfte tvivelaktigt.

"En isfläck kan sluta illa"

Det är tydligt att vissa däck inte hör hemma på vintervägarna. Collin, som genomfört testet för Aftonbladet, understryker vikten av att välja rätt däck för svenska förhållanden. Han jämför de farligaste däcken med att "gå från grepp till sladd och fortfarande ha full kontroll" och därefter "en isfläck i ett skuggigt parti eller på en bro som kan sluta illa".

Testet, som genomfördes i norra Finland, visar att även om många däck blivit mycket bättre, finns det fortfarande allvarliga brister hos vissa tillverkare. De ledande däckmärkena investerar stort i test och utveckling, vilket också märks i resultatet.

Samtidigt försöker nya, mindre kända aktörer, ta sig in på marknaden, och resultatet blir ibland farligt dåliga produkter, som Radar Dimax Ice. Enligt Aftonbladet är det av yttersta vikt att konsumenter är medvetna om dessa skillnader för att undvika olyckor på våra vintervägar.

Vilket är viktigast – pris eller säkerhet?

Att spara pengar genom att välja billigare däck kan bli en kostsam affär i slutändan. Ett däck som kostar 1 040 kronor, som Radar Dimax Ice, kan inte jämföras med ett dubbat däck från Nokian för 2 040 kronor när det kommer till säkerhet.

Även om All Season-däcken kan verka ekonomiska, är de inte säkra. De kan i värsta fall leda till en olycka och dyra reparationskostnader, för att inte tala om risken för personskador.

Däck som Bridgestone Turanza AllSeason 6 kan kosta från 1 205 kronor per däck och verkar som ett prisvärt alternativ för den som vill slippa däckbyte. Denna prisskillnad bleknar dock snabbt i ljuset av den allvarliga risk man tar när man kör med dem på vinterväglag.

Resultaten från testet visar tydligt att det inte finns några genvägar när det kommer till säkerhet på vägen.

Dubbade däck

Varumärke	Modell	Betyg (av 10)	Pris (i svenska kronor)
Nokian	Hakkapeliitta 10	8,2	2 040
Michelin	X-Ice North 4	8,1	2 156
Continental	IceContact 3	7,9	2 058
Bridgestone	Blizzak Spike 3	7,7	1 805
Goodyear	UltraGrip Arctic 2	7,7	1 631
Pirelli	Ice Zero 2	7,5	1 631
Kumho	WinterCraft Ice Wi32	7,3	1 427

Odubbade däck

Varumärke	Modell	Betyg (av 10)	Pris (i svenska kronor)
Continental	VikingContact 8	7,9	1 995
Nokian Tyres	Hakkapeliitta R5	7,6	1 545
Goodyear	UltraGrip Ice 3	7,2	1 635
Falken	Winterpeak F-Snow 1	6,7	1 648
Hankook	Winter i*Cept IZ3	6,4	1 480
Michelin	X-Ice Snow	6,3	1 727
Radar	Dimax Ice	5,3	1 040

All season-däck

Varumärke	Modell	Betyg (av 10)	Pris (i svenska kronor)
Bridgestone	Turanza AllSeason 6	4,3	1 205



Åsa Wallenrud



3. Dessa elbilarna säljer bäst i Sverige just nu

Posted by Kristofer Rask

september 24, 2025

Den svenska elbilsförsäljningen domineras av ett fåtal aktörer. Hittills i år har det sålts 74 000 nya elbilar fördelade över omkring 140 olika bilmodeller, och ett 40-tal tillverkare. Men hälften av volymen kommer från ett tiotal modeller.



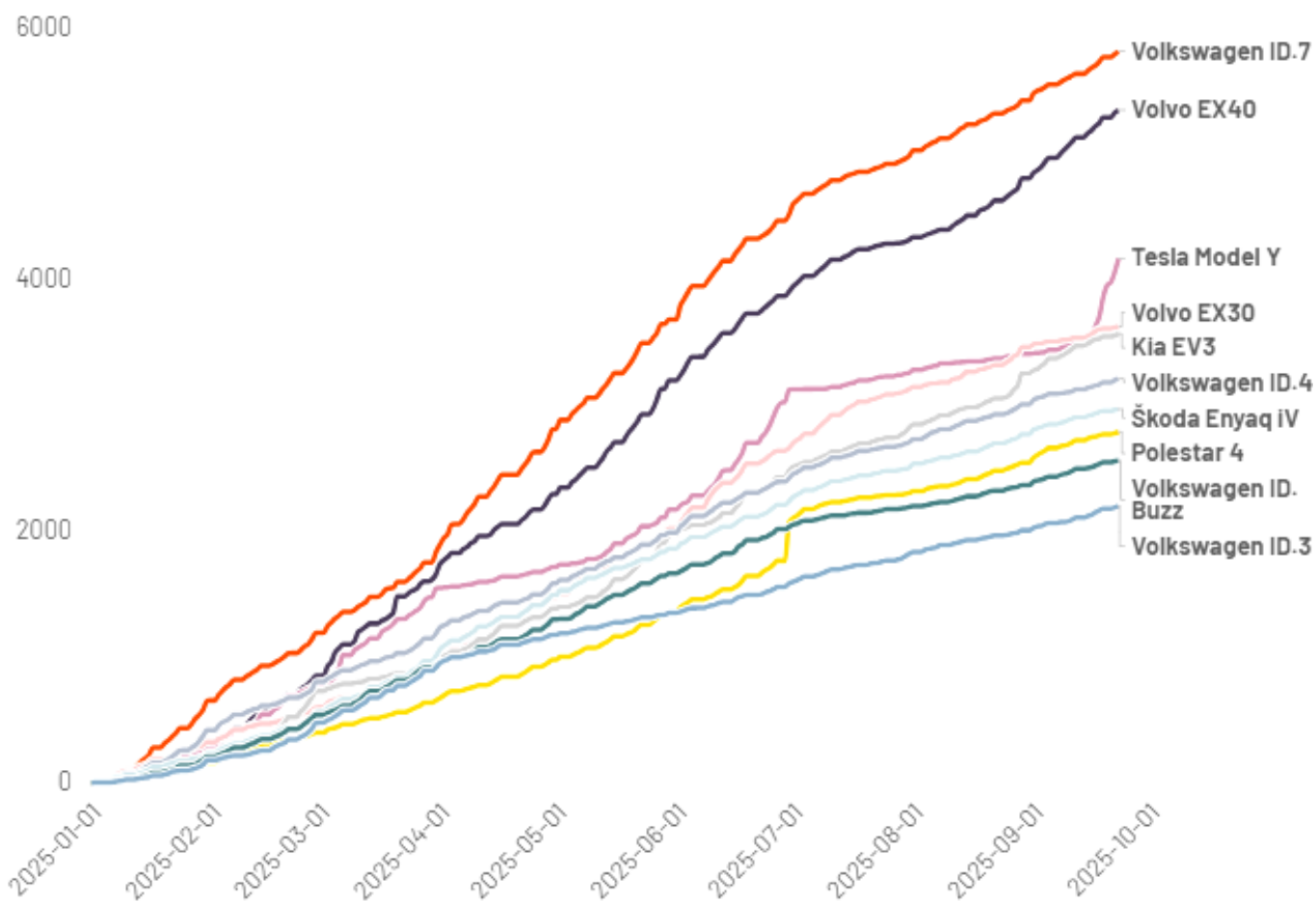
Sett till bilmärken visar en djupare dykning i statistiken att det är Volkswagen som hittills i år är störst på elbilar. Det efter en lyckad breddning av modellutbudet vilket gjort att man gått om den tidigare ledaren Tesla som var störst 2023 och 2024.

Det kan dock sägas att titeln inte är helt ny för Volkswagen som i dagarna firar femårsjubileum med sin **helt elektriska ID-serie**. Den tyska biltillverkaren knep nämligen titeln som bäst säljande elbilmärke tre år i rad mellan perioden 2020 till 2022 i Sverige.

Hittills i år är det Volkswagen, Volvo och Kia som är störst på elbilar sett till totalvolymen. Det med 13877 registreringar hos Volkswagen, 12 242 registreringar av Volvo samt Kias 6381 registreringar.

Topp 10 nya elbilar hittills i år i Sverige (ackumulerat)

Avser 1 januari 2025 till 23 september 2025



Källa: Car.info • Sammanställt av Allt om Elbil

På modelltoppen är det Volkswagen ID.7 som är den mest populära elbilen hittills i år. Det följs av Volvo EX40 som flåsar Volkswagen i nacken.

Historiskt har Tesla Model Y fullständigt utklassat andra modeller på topplistan med nästan dubbelt upp i volym från modellen på andraplats. Så ser det inte ut i år.

Nyligen knep den amerikanska suven en tredjeplats efter att under de senaste dagarna sett en kraftig ökning i leveransvolym. Om Teslas sprint fortsätter året ut återstår att se.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

4. 70 mils räckvidd – Volvo lanserar chassi för elbussar

Carl Undéhn 24 sep 2025



Förra året presenterade Volvo Bussar en ny plattform för eldrivna bussar som delvis använde teknik och batterier från kollegorna som utvecklar Volvos eldrivna lastbilar. BZR Electric är namnet på plattformen, som nu också lanserar den som ett chassi för eldrivna turist- och långfärdsbussar. Och långt går det att köra med plattformen, som kan använda mellan fyra och åtta batteripaket med en total kapacitet på 720 kWh som ger en räckvidd på upp till 70 mil.

– Med vårt nya eldrivna chassi handlar det inte bara om längre räckvidd. Det gör det möjligt att etablera nya rutter och ger operatörerna en helt ny nivå av flexibilitet, säger Anna Westerberg som är vd för Volvo Bussar.

Chassit går att få med antingen CCS-laddning på upp till 250 kW, eller så kallad OppCharge som gör det möjligt att ladda med en högre effekt på 450 kW. Utöver det är även längden möjlig att anpassa mellan 9,5 och 14,9 meter och chassit erbjuds med två eller tre hjulaxlar.

Beroende på vilken marknad bussarna ska användas erbjuds olika påbyggnader från lokala partners. De första exemplaren av bussar baserade på BZR Electric har redan tillverkats med chassi från Carrus Delta och kommer sätta sin i trafik i Norden samt Beneluxländerna.



Carl Undéhn

5. Volvos otippade patent: Tvåtaktare med superteknik

Av Maths Nilsson

24 september 2025, 11:04

Volvo tar patent på en revolutionerande tvåtaktsmotor. Ny teknik kan skapa supersnål tvåtaktare som slår fyrtaktsmotorer. Svenska uppfinningen kan användas både i bilar och lastbilar.



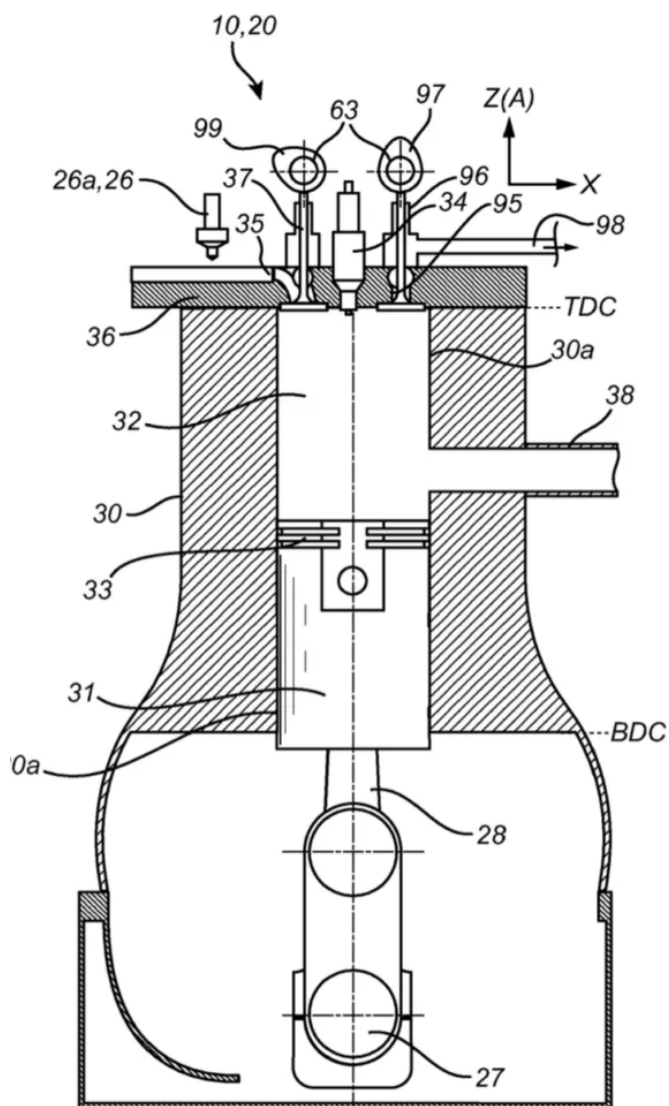
Tvåtaktsmotorer hör till en svunnen tid, trodde många. Men ett nytt oväntat patent från svenska Volvo AB kan gjuta nytt liv i motortypen. Många förknippar tvåtaktare med oljerykande djungeltrummor som används i gamla Saabar, snöskotrar och utombordare. Men de svenska ingenjörernas nya innovation kan ställa gamla sanningar på ända.

Enligt Volvos patent kan den användas i lastbilar, maskiner såväl som bilar. Den nya tvåtaktsmotorn innehåller flera banbrytande förbättringar av den uråldriga motorkonstruktionen. Bränslet kommer inte från en insugsport på sidan, utan skickas istället in direkt i cylindern via direktinsprutning i toppen av cylindern.

Men ännu mer innovativt är den styrbara evakueringventilen i toppen av cylindern. Den kan styras och ge motorbroms, vilket gör att problemet med saknad motorbromsning kan lösas. Härigenom kan bränsleekonomin förbättras kraftigt. Motors avgasflöde kan också kontrolleras. Traditionella tvåtaktsmotorn saknar detta, allt sköts enbart av kolvens rörelse och en avgasport på sidan. Volvos nya motor har istället aktiva ventiler.



Den nya tvåtaktsmotorn ska kunna sitta såväl i lastbilar som in entreprenadmaskiner och bilar. Volvo har inte berättat om det i första hand är som räckviddsförlängare eller huvudsaklig drivkälla.



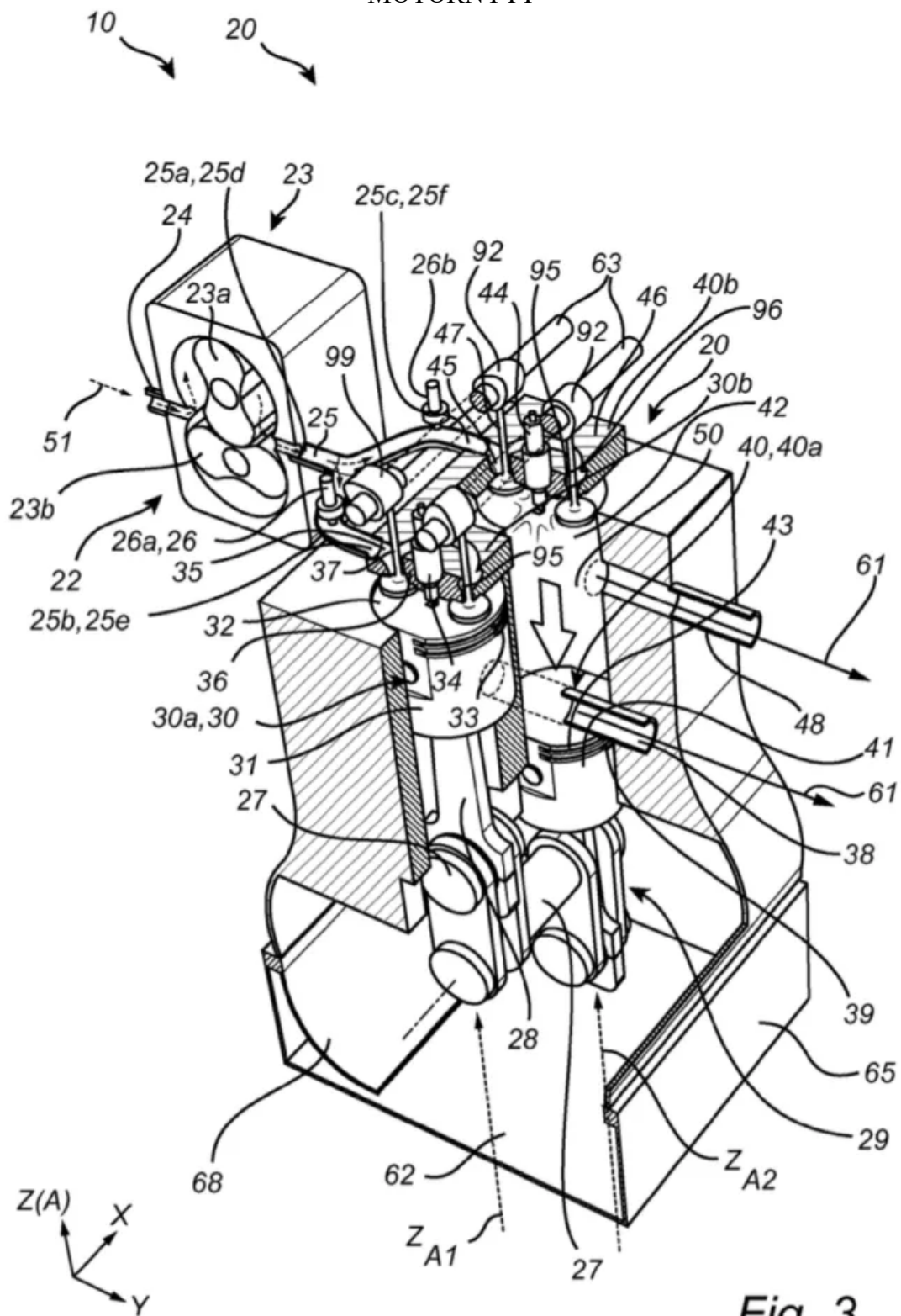


Fig. 3

Den nya motorn ska också kunna köras på vätgas, men också anpassas till andra drivmedel. De störst fördelarna jämfört med en traditionell tvåtaktsmotor är förbättrad motorbroms, mindre spill av oförbränt bränsle och att ventilerna kan kontrolleras. Det leder till avsevärt förbättrad bränsleekonomi. Men hur smörjningen ska lösas har Volvo inte berättat.

Den nya tvåtaktsmotorn ska kunna sitta såväl i lastbilar som in entreprenadmaskiner och bilar. Volvo har inte berättat om det i första hand är som räckviddsförlängare eller huvudsaklig drivkälla.

Jämfört med fyrtaktsmotorer som sitter i bilar och lastbilar idag finns också flera fördelar. Motorn får större effekt i förhållande till sin ringa storlek och färre rörliga delar. Den kan också användas för flera alternativa koldioxidfria bränslen.

LÄS MER:



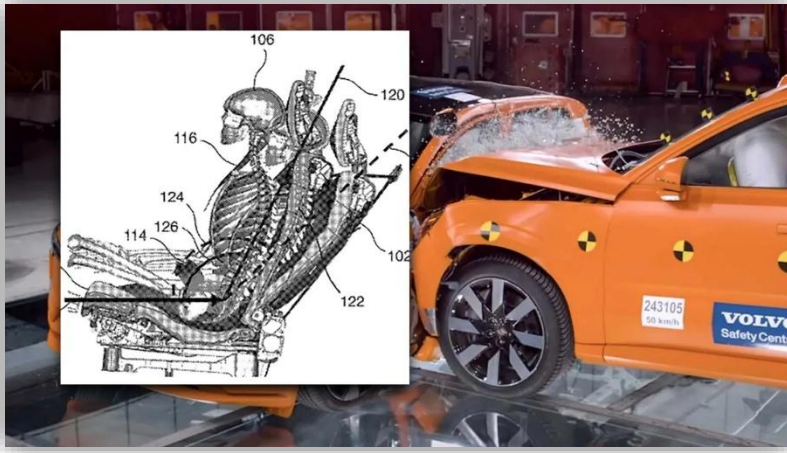
Volvos oväntade patent ska öka räckvidd i elbilar



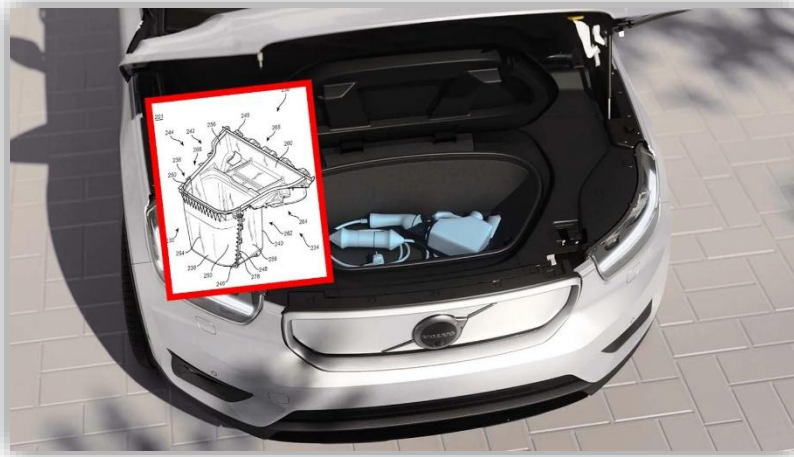
Volvos nya patent löser omtalat "ubåtsproblem"



Volvo tar patent på ny superteknik



Så räddas du av Volvos nya säkra supersäte



Volvo har upfunnit en smartare frunk till elbilar



Volvo tar patent på superteknik till nya EX60



Maths Nilsson

6. TVR 2500M Coupe 1974

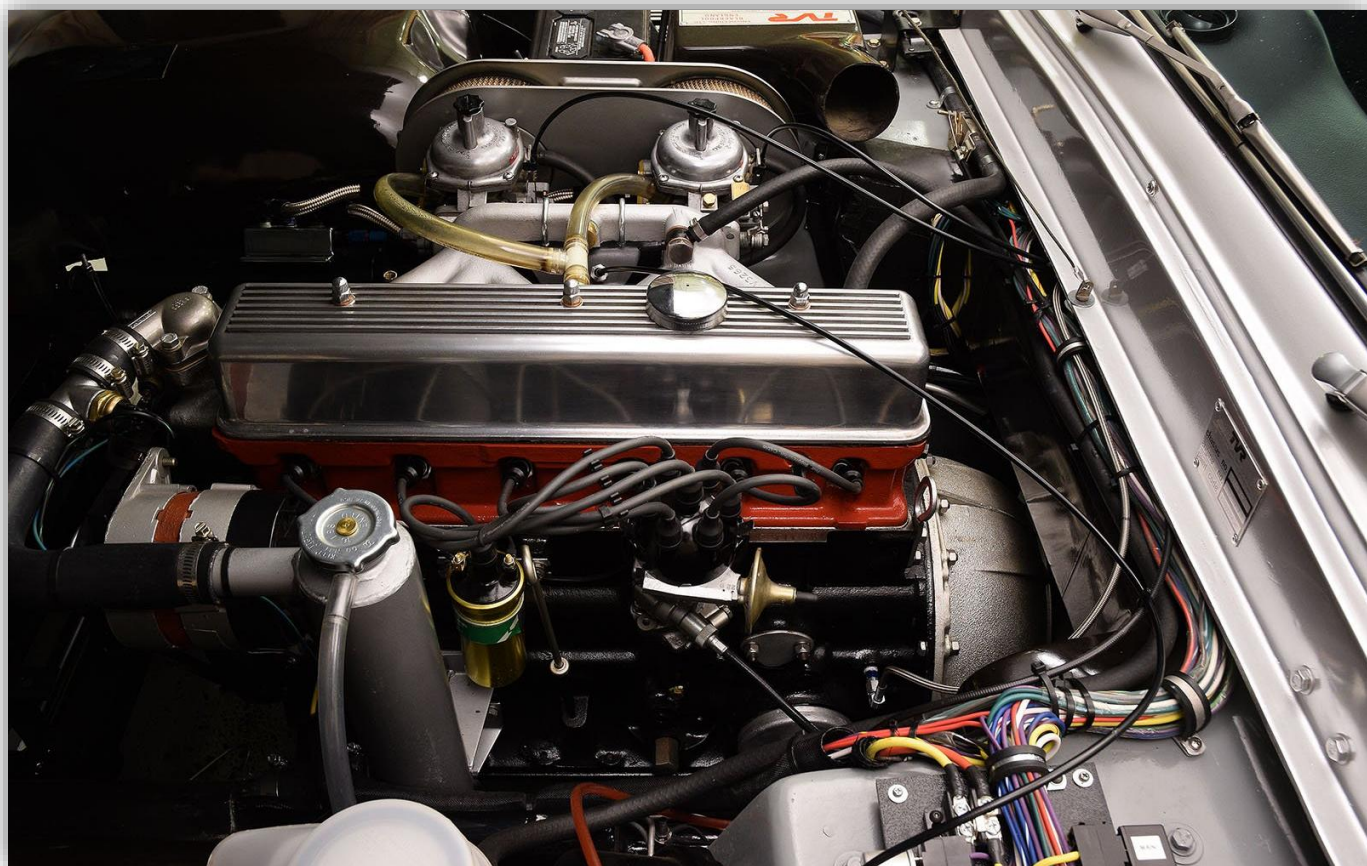


TVR grundades i Blackpool, England av Trevor Wilkinson, och är ett av flera stora brittiska bilföretag som växte fram i slutet av 1940-talet. Precis som Cooper, Lotus, Marcos och andra började TVR modifiera personbilar till racing- och hillclimb-specialbilar. TVR byggde faktiskt sitt första originalchassi 1948, med individuell framhjulsupphängning, Morris Eight bakfjädring och en Ford Sidventilmotor. Bilen kraschades innan den ens var klar, men Wilkinson satte omedelbart igång med att förbättra designen för sin andra bil, och därifrån föddes biltillverkaren TVR.





TVR-bilar har nästan alltid varit kända för att vara snabba, stökiga, högljudda och något hastigt konstruerade. Utvecklingsinsatserna fokuserade vanligtvis på hantering och prestanda, medan mindre uppmärksamhet ägnades åt ergonomi och byggkvalitet. Men den råa, visceral karaktären hos TVR är det som har gjort dem omtyckta av så många fans. Stylingen har också följt efter med bilarnas hardcore-prestanda. Motorerna är placerade långt bak i chassit, vilket ger TVR:erna ett traditionellt, till och med överdrivet, långt huv/kort däcksutseende, vanligtvis med gott om skopor och ventiler för säkerhets skull.





Från 1972 till 1979 var M-serien TVR:s stöttepelare. M-serien körde på ett nydesignat och anmärkningsvärt starkt ryggradschassi med individuell fjädring i alla fyra hörnen och med komponenter som bromsar och styrning lånade från British Leylands reservdelslager. En mängd olika motorer erbjöds, med val av effekt som sträckte sig från en relativt mild 1600cc Ford Kent-motor till 3,0 liters Ford "Essex" V6. En handfull bilar erbjöds med Fords 5,0-literseffekt, en bil som sannolikt var reserverad för de riktigt galna. I mitten av sortimentet låg 2500M som använde den söta 2,5 liters Triumph inline-six som delades med TR6. Triumph-kvarnen är en av de bästa från perioden, med mjuk kraft från tickover upp genom rödlinjen, en härlig strupig avgaston och massor av grunt för att ge den lätta TVR en överraskande fartvändning.





Vår utvalda TVR 2500M från 1974 är ett verkligt fantastiskt exempel och är utan tvekan en av de bästa TVR:erna i sitt slag som erbjuds idag. Denna Triumph-drivna 2500M har restaurerats av en passionerad och noggrann entusiast som vi känner mycket väl som en tillverkare av några av de finaste restaurerade bilarna i hobbyen. Den fantastiska metalliska silvergrå lacken har utförts vackert med underbara, djupa reflektioner. Panelmonteringen är exceptionellt exakt, särskilt med tanke på att det här är en bil med glasfiberkaross. Lampor, linser och huspackningar har alla bytts ut mot nya delar, och monteringen är enastående. Stötfångare och trim har restaurerats och ljusarbetet är praktiskt taget felfritt. Den körs på en uppsättning fantastiska Minilite-inspirerade König-hjul med polerade fälgar och kolsvart lackerade centrum, insvepta i köttiga 215/50-16 radialer. Utöver hjulen är det enda andra icke-standardiserade föremålet på karossen tillägget av en anpassad grill som ser ganska skarp ut.

Samma nivå av precision och minutiösa detaljer överförs till kabinen där svart läder, mattor och inredning har restaurerats på ett vackert sätt. En tidsenlig Mountney-ratt hälsar föraren välkommen tillsammans med en uppsättning korrekta, restaurerade Smiths-instrument, och ljudsystemet har uppdaterats med AM/FM stereo-CD-spelare och moderna högtalare.

Under den musselformade motorhuven ligger den 2,5 liter stora Triumph-motorn, som återigen har utrustats till en otroligt hög standard. Den är korrekt utrustad med dubbla Stromberg-förgasare och toppad med ett polerat legeringsvipplock. Några mindre förbättringar har gjorts, till exempel flätade oljelinjer, men det finns fortfarande till stor del i lager. Motorn andas genom ett anpassat avgassystem som utan tvekan hjälper denna 2500M att leva upp till den häftiga bilden av en riktig TVR.

Det finns bara så många superlativ vi kan komma på för att beskriva denna fantastiska bil. Även om TVR:s grova karaktär är det som har älskat så många fans under årtiondena, går det inte att förneka den utsökta kvaliteten på denna otroliga 2500M.





7. en jublande fuskare

Stefan Grundhoff 12. maj 2025

Mercedes C 111 är den supersportbil som schwabierna inte byggde som efterföljare till 300 SL på 1970-talet. Prototypens design, färg och teknik garanterar legendarisk status än i dag. Men 111:an med Wankelmotorn på 350 hk är särskilt spektakulär. Vi fick lov att köra den.



Klockan är strax efter sju på morgonen på en landningsbana i närheten av Salinas/USA, cirka 20 minuter från flygplatsen. Ett av de många privatplan som är baserade här med den officiella IATA-identifieraren SNS har precis lyft från flygfältet, på den närliggande golfbanan slår de gråhåriga morgonpigga ut i den ljusa ruffen vid håll sju, och räddningshelikoptern som är stationerad här värmer glatt upp sin rotor.

Det ser ut som en vanlig sommarmorgon på Kaliforniens Stilla havskust. Men på start- och landningsbanan längst söderut på flygfältet väcker en orange sportbil från 1970-talet mycket mer intresse än någon annan klättring.

Golfarna stirrar ut på den vita höstfärgade måsvingen när de rullar sina golfbilar över till nästa tee, och flygplatsens tillsynsmyndighet har flyttat upphämtningsfrukosten inom synhåll från den södra landningsbanan. Men bildesignen med sina knasiga proportioner, uppfällbara strålkastare och till och med de vidöppna måsvingedörrarna är inte särskilt spektakulär med denna Mercedes C 111.



Cockpiten visar sin prototypstatus inte bara på grund av de extra instrumenten och den stora röda indikatorlampan.

Röster från historien och modern tid beklagar sig fortfarande över varför Mercedes inte gjorde denna prototyp till verklighet som en ättling till den. De dammiga historierna om blankocheckar på och på företagsledarnas skrivbord berättas ofta på ölhumör. De skymmer dock kärnan i berättelsen, att Mercedes C 111 från slutet av 1960-talet och framåt var precis vad den var tänkt att vara: en visionär prototyp som skulle testa vad som var möjligt när det gäller aerodynamik, drivlina och lättviktskonstruktion på 1970-talet.

Mercedes C 111: endast 1,10 meter hög

Dess kaross är gjord av glasfiberarmerad plast, den är nitad och limmad på golvsystemet med stålram – detta visar också dess status som ett rullande testlaboratorium. Mercedes C 111 har inte förlorat en antydning om sin önskvärdhet under årtiondena – tvärtom.

Och i ett land som USA, där det är mycket mindre känt än i Tyskland, får man ändå tummen upp vid varje trafikljus när det gäller allmänna vägar. Men lika cool som flundran, som bara är 1,10 meter hög med den trendiga färgen Weißherbst på den tiden och sin 3,5-liters V8-motor av typen M 116, är den verkliga showen just detta testobjekt, som plöjer genom grenen av Salinas flygplats tidigt på morgonen.

Motorljudet verkar konstigt, till skillnad från vad man känner till från de åttacylindriga motorerna från stjärnföretaget på den tiden. Inte heller fanns det någon tanke på den femcyndriga dieselmotorn på 140 kW/190 hk, som också installerades under provkörningarna i Nardò i Italien och satte rekord. Ingen Mercedes C 111 är mer spektakulär än den andra generationen med den unika motorn baserad på rotationskolvprincipen. Wankel – exakt motortekniken, uppkallad efter dess utvecklare Felix Wankel, som älskade körningar ännu mer än bilar, men som inte ägde någon och därför bara kunde förundras över sin egen Mercedes SL 350 med Wankel-motor och inte köra den själv.



*Mercedes prototyp C 111-II har en roterande kolvmotor på 350 hk.
Dessvärre kom bilen aldrig in i serieproduktion.*

C 111 fanns redan 1969 i schwabisk testdrift med en wankelmotor bakom det trånga passagerarutrymmet, som inte bara långa piloter mödosamt måste klämma sig in i när dörren stängs bakom dem som en giljotin. En vridning av tändningsnyckeln, först växeln längst ner till vänster och sedan de första metrarna med den beniga kopplingen – nästan allt är annorlunda i den framtida modellen från förr.

Till en början är det visserligen lite tråkigt och föga imponerande, eftersom Wankel-motorn inte kan dra nytta av det vridmoment på 363 Nm som till exempel dieselmotorn lyste med på höghastighetsbanan i Nardò.

Men efter några hundra meter och på högre varv ser körupplevelsen annorlunda ut. Wankelmotorn med fyra rotorerna körs nästan som en tidig turbomotor. Det händer inte så mycket på botten, men när farten kommer så börjar den – och hur. Medan V8-motorn på 3,5 liter – måttet på många saker inom motorkonstruktion på den tiden – gav imponerande 147 kW/200 hk, vid en hastighet på strax över 4600 varv per minut, hade Wankel C-111-II lätt 250 trampande hästar. Om du låter rotationskolvmotorn jubla mellan 5000 och 7000 rpm kommer du inte bara att tappa förståndet vid det lockande ljudet, utan kan också ge upp till 350 hk till bakaxeln – det betyder: 300 km/h. Wow – helt enkelt wow!

Den första testkörningen av C 111 med Wankel-teknik ägde rum redan 1969. Den treföriga Wankeln med tre gånger 600 kubikcentimeters kammarvolym gav imponerande kW/280 hk. I den vidareutvecklade C 111-II, som hade premiär våren 1970, är den mittmotoriserade sportbilen utrustad med en fyrrotormotor med fyra x 600 kubikcentimeter kammarvolym och 257 kW/350 hk. 206



*Alla som är på väg med Mercedes C 111 kan njuta av den storslagna entrén.
Än idag frågar sig fansen varför stjärnboliden inte ens kom med i en liten serie.*

Upp och ner för landningsbanan i Salinas om och om igen - det gör dig på gott humör. Bromsarna är spända, styrningen är tuff – men den här motorn: ren galenskap. Men varför kom inte bara ingen C111-II in i serieproduktionen, utan även Wankel-tekniken föll i glömska?

Wankelmotorn är törstig – mycket törstig, och det är inte bara i hög hastighet som du blir din favoritkund på den bensinstation du litar på. Så tidigt som 1967 rapporterade Mercedes chefsutvecklare Prof. Dr. Hans Scherenberg att förbrukningen för Wankelmotorn var cirka 50 procent högre än för en V-formad kolvmotor med samma effekt. Dessutom tillät sig prototypen inte bara mycket bränsle under sina provkörningar, utan också en ansevärd mängd olja för rätt motorsmörjning. Detta stämde inte överens med de allt strängare avgasreglerna, särskilt i USA, och den dåvarande oljekrisen.

Efter 15 år upphörde Wankelmotorerna

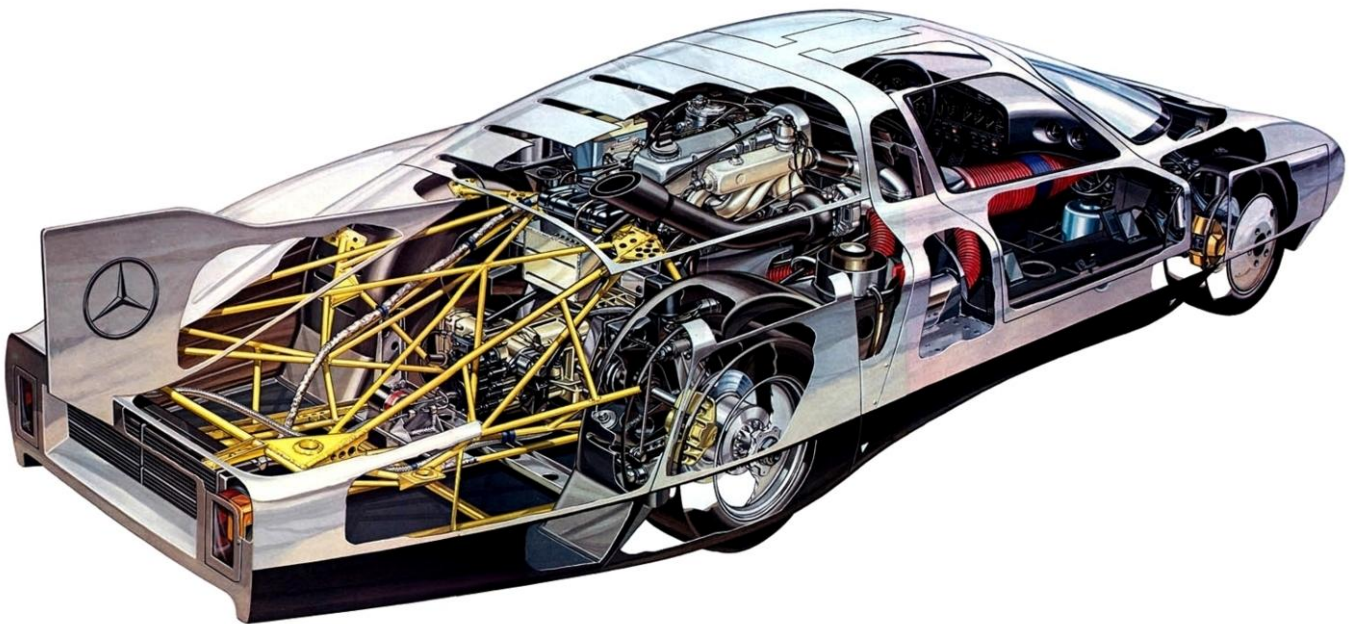
År 1976 avbröts utvecklingen av Wankel efter cirka 15 år med schwabierna. "Annorlunda, men inte nödvändigtvis bättre", var omdömet från Mercedes tjänstemän vid den tiden. Först då började C 111:s andra karriär som en rekordbil med kolvmotorer.

Totalt tillverkades två versioner med en femcylindrig turbodieselmotor (C 111-II D 1976 och C 111-III 1978) och C 111-IV med V8 bensinmotor 1979. På höghastighetsbanan i Nardò satte C 111 många rekord, bland annat världsrekordet på 403,978 km/h med C 111-IV den 5 maj 1979.

Så inte bara Mercedes C 111, utan även Wankel-motorn förblev en legend – åtminstone hos stjärnan. I synnerhet fick den högvarviga drivtekniken inte bara en chans i sportbilar som Cosmo, utan om och om igen – men utan större framgång. Mazda RX-7/RX-8



*Alla som är på väg med Mercedes C 111 kan njuta av den storslagna entrén.
Än idag frågar sig fansen varför stjärnboliden inte ens kom med i en liten serie.*



Stefan Grundhoff

8. Grattis Packard Clipper!

Publicerad 6 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Just denna dag har Jenny och Jennifer namnsdag. Men inte här. Vi firar istället modellnamnet Clipper.



Clipper är ett snabbgående segelfartyg. Men också en Packard.

1941 var ett skakig modellår följt av ett ännu skakigare. Orsaken var attacken mot Pearl Harbour och USA:s inträde i Andra världskriget. Clipper introducerades precis mellan årsmodellerna som "1941 ½" och den hade en rak åttacylindrig sidventilare.

De klassiska Packard-linjerna hade stuvats om på ett fördelaktigt sätt där de friliggande skärmarna med fotsteg mjukats upp till en enhetlig, flytande form. Packard Clipper var den första amerikanska produktionsbilen som var bredare än den var hög, ett tydlig förändring i stil.

Det till synes omöjliga uppdraget att flytta över den raka, nästan arkitektoniskt präglade och starkt igenkänningsbara grillen lyckades ovanligt väl. På Clipper var grillen hög, smal och mjukt böjd.

Packard var ett företag i kris redan i slutet av 1930-talet och behovet av något nytt och attraktivt var akut. Med Clipper såg man ljuset i tunneln.



Ord och inga visor från bistra herrar.

Men timingen kunde inte ha varit sämre. Med USA i krig förändrades spelplanen i grunden och den blygsamma produktionen av den nya Clipper (inte ens 20 000 bilar under 1941) fick ett snöpligt slut 1942 med blott några få tusen tillverkade bilar.

När infrysningsperioden var över föreföll Clipper som gårdagens nyheter. Packard var ett förhållandevis litet företag och nystarten efter kriget blev svårare än för de stora aktörerna.

Packard var också ett konservativt märke som inte förstått vikten av rätt prissättning. På 1930-talet sålde man ekonomimodeller sida vid sida med lyxvagnar.

Det GM och Ford förstått var att dela upp marknaden i segment, en enklare Cadillac fick helt bli en LaSalle och en lyxigare Ford förvandlades till en Mercury eller Lincoln.

Packard förmådde inte pumpa ut stora volymer, men missade samtidigt chansen att på allvar att nischa sig som amerikans lyxbil nummer ett, ett epitet man tidigare haft, med större förtjänster per såld bil.

Efter kriget låg Cadillac och Packard ganska lika i försäljning, men Cadillac drog snabbt ifrån. Den genomgripande förändringen av Packard 1948 gjorde inte saken bättre.

Den eleganta linjen från 1941 ersattes av en badkarslik form med en tämligen anskrämlig överlastad front. Namnet Clipper droppades också till förmån för Super 8 och Custom 8.

Packard Clipper återkom i och med nästa karossgeneration. Den sista Clipper tillverkades 1957.



Efter kriget var Clipper rätt ute med sin nya svepande design, men på grund av Packards storlek var det trögt att komma igång jämfört med de stora tillverkarna som hade betydligt större resurser. Clipper fanns nu med rak sexcylindrig motor och kunde beställas med "Electromatic Drive". 1946 kostade en Clipper DeLuxe 1 746 dollar och 42 102 byggdes det året.



Först efter badkarsgenerationen kom Clipper-namnet till användning igen. Den nya karossen kom 1951 och Clipper dök upp 1953. Grillens mittendel hade inga räfflor - ett sätt att skilja den från Cavalier, Mayfair, 400 Patrician och Caribbean. Detta år tillverkades 80 371 Packard och gapet till Cadillac (109 651 bilar) ökade alltmer märkbart.



Från och med 1956 stod Clipper som ett eget märke i katalogerna och den hade då den nya och snygga karossen som introducerades året innan. Ett nytt märke, visst, men det handlade ändå bara om pynt och utrustningsnivå, lite annorlunda utformning av bakskärmarna. Från och med 1955 hade Packard den nya V8:an. Allt verkade rätt. Men 1957 blev det sista året för Clipper och 1958 dog hela märket som en bisarrt utformad Studebaker.





9. Saab 96 V4 1967-80



Efter att under flera år ha kört med två- och trecylindriga tvåtaktsmotorer bestämde sig Saab så småningom för att det var dags att byta till en fyrcylindrig fyrtaktsmotor.

Företaget hade inte möjlighet att utveckla en egen och efter att ha övervägt flera möjligheter valde man att köpa den V4 som tyska Ford hade utvecklat tidigare under 1960-talet, först i 1,5-litersutförande och senare i 1,7-litersutförande.

Under V4-eran reviderades Saab 96 flera gånger och kunde från 1969 (åtminstone på de marknader där detta var tillåtet) fås med rektangulära strålkastare.

När 96:an slutade tillverkas 1980 hade den funnits i 20 år, vilket är nästan dubbelt så lång tid som Saab hade sålt bilar när den lanserades.



Roger Warolin