



Oldsmobile 442 W-30 1970

1. Volvo EX30 Cross Country
2. Svenske bilgurun kör världens snabbaste bil
3. Så fungerar Volvo EX90 just nu
4. Nya Bentleyn Supersports
5. Här missar många regeln
6. Daimler Truck inleder ny fas av tester med vätgaslastbil
7. Volvos tidiga elbil 3CC fyller 20 år
8. Volvo 345 blev masracer
9. Lamborghini Miura P400 S
10. Oldsmobile 442 W-30
11. Willys Jeepster
12. Grattis Jeepster



1. Volvo EX30 Cross Country känns mer komfort med sina 19 extra mm

Av Christoffer Gull

16 nov. 2025

Jag har kört Volvo EX30 Cross Country för att se vad som är speciellt med bilen och vad som skiljer mot den vanliga EX30. Det visar sig inte vara så mycket, priset möjligen. I denna video så går jag igenom bilen både statistiskt men självklart kör jag också bilen och pratar förbrukning.



FILM: <https://youtu.be/eewBPZE-px0>



2. Svenske bilgurun kör världens snabbaste bil

Av Maths Nilsson 16 november 2025, 22:14

Svenske bilgurun fick köra världens snabbaste bil. Elbilen nyligen rekord med 496 km/h. Elbilarna har just nu tagit ledningen i superbilsracet, säger Alrik Söderlind.



FILM: <https://youtu.be/WOqnkCqB7dA>

Nyligen slog kinesiska hyperbilen YangWang U9 Extreme världsrekord i hastighet. På en bana i Tyskland lyckades den komma upp i 496 km/h. Det tidigare rekordet på en liknande bana innehades av Bugatti Chiron som klarat 490 km/h.

Bilgurun Alrik Söderlind har begett sig till Kina för att testa de senaste nyheterna som få européer har fått testa på för sin [youtubekanal Alriks bilar](#). Han lyckades få till en testkörning av rekordbilen YangWang U9.

– Men jag ska bara få köra Svenssonversionen med 1300 hästkrafter som går 396 km/h. Tufft är det för mig, säger Alrik Söderlind.

Han konstaterar att de kinesiska biltillverkarna dragit ifrån de tyska. I Kina vill nästan ingen köpa en Porsche längre.

– Kineserna har rockat loss på elbilsvärlden så det skriker om det. Alltså världens snabbaste bil. 496 km i timmen, säger Alrik.

När han ger sig i väg har han en kinesisk övervakare bredvid sig som ska se till att han inte gasar för mycket i elbilen som kostar tre miljoner kronor. Men han hinner ändå känna vad monstret går för.

– Vad känner vi med styrningen? Väldigt direkt. Den och bromsarna jäklar vad de tar på direkten alltså. Den är känslig. Ett fint grepp. Bra drag i grejerna måste jag säga!



Accelerationen är fantastiskt härlig”, säger Alrik Söderlind

Alrik Söderlind får inte köra så fort som han skulle vilja för den kinesiska övervakaren, men imponeras ändå av elbilen.

– Alltså den här känslan, den känslan i bromsar och accelerationen är ju fantastiskt härlig. Det här alltså elbilar har sin tjusning. Ingen snack om saken.

De nya kinesiska elbilarna från Yangwang och BYD har gjort livet surt för Porsche. Nyligen gjorde de en förlust på 11 miljarder kronor. Förut skar de guld med täljkniv i Kina.

– Vem vill köpa en Porsche när man kan köpa en ännu snabbare kinesisk bil, säger Alrik Söderlind.

LÄS MER:

- [Nytt världsrekord: Elbil snabbare än Bugatti Chiron](#)
- [Världens snabbaste företag är fött: Bugatti och...](#)
- [Elbil med 2960 hk sätter nytt världsrekord](#)
- [Bilgurun testar: Kan nya Audi Q3 slå heta elbilen?](#)
- [Experten om chockrea på elbil: ”Ger bort pengar”](#)
- [Testar elbil med växellåda: ”En sleeper”](#)



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

Feber

3. Så fungerar Volvo EX90 just nu

Bobby Green

2025-11-15 kl 14:20

Vad skiljer mellan 2024, 2025 och årsmodell 2026



FILM: <https://youtu.be/cgxJ04AzSJE>

Volvos nya elbil EX90 har haft en tuff start. Men nu har den snart funnits i två år och den börjar skärpa till sig. Årsmodell 2026 lär bli den bästa hittills och i det här klippet går Peter Esse genom hur den skiljer sig från årsmodell 2025 och 2024.



Bobby Green



Volvo kommer inte att använda Lidar-teknik Stäms av Luminar



Volvo EX90 får snabbare laddning Från 400 till 800 volt



Volvo EX90-ägare har gjort hemsida om hur kass den är Vill att Volvo ska köpa tillbaka den



EX90 har kostat Volvo 11,4 miljarder kronor Tillsammans med ES90



Marques klämmer på Volvo EX90 Rolls Royce-lyx för Tesla Model X-pengar



Volvos styrelse sparkar Jim Rowan Håkan Samuelsson gör comeback



4. Nya Supersports – körgladaste Bentley'n någonsin

Magnus Fröderberg 2025-11-14

Med 657 hästar, bakhjulsdrift och en vikt under två ton är den fjärde generationens Supersports den roligaste Bentley'n att köra.



En stor 8:a i grillen är det enklaste sättet att känna igen en Bentley Supersports på



Bentley Super Sports från 1925



Bentley Supersports ligger lägre på vägen än en vanlig Continental GT och har en stor vinge baktill. Det hundra år gamla originalet hade en 12:a målad i grillen.

Nya Bentley Supersports är den fjärde bilmodellen med det legendariska namnet, något som förpliktigar. Den måste både leverera prestanda och körglädje.

Bentley Supersports är baserad på en Continental GT. Motorn har vässats och levererar 657 hästkrafter och 800 Nm till bakhjulen utan hjälp av elkraft. Att skippa fyrhjulsdriften är ett av flera sätt för att få ner vikten och öka körglädjen.

Bentley har även sänkt bilen, modifierat hjulupphängningen och adderat aerodynamiska hjälpmedel så att den ska klara högre sidokrafter, upp till 1,3 g.

Supersports har också fått två sportstolar som är extra lågt placerade.



Sportstolar adderar till upplevelsen, men i övrigt känns inredningen mer lyxig än sportig

Nya Bentley Supersports kommer bara att tillverkas i 500 exemplar.

Läs även: [Bentley visar upp elbil – lanseras 2026](#)



Magnus Fröderberg

5. Skrämmar experten: Här missar många regeln

Av Andreas Jemn

17 november 2025, 05:09

Vanlig situation blottar stor okunskap i cirkulationsplatser. Debatt på Facebook skrämmar experten. En del är osäkra på vilken bil som har förkörsrätt.– Många har ingen aning om hur man kör i en cirkulationsplats, säger Emelie Lagerström på Trafiksäkerhet i Fokus.



I lördags skrev Carup om [vänsterblinkning i rondeller som är ett hett debattämne hos svenska bilister](#). Även situationen i den här bilden ovan har skapat livlig debatt. Det avslöjar att svenskarna har svårt att veta vad som gäller när de ska köra inne i rondeller. – Det är sant. Många har ingen aning om hur man kör i en rondell, eller cirkulationsplats som det egentligen heter, säger Emelie Lagerström på Trafiksäkerhet i Fokus.

Hon har rätt. Rondellen är den runda ringen i mitten. Där har kommunen ibland placerat något konstverk eller en plantering för att göra trafiken lite trevligare. – Många som har körkort tog dessa innan det blev så vanligt med rondeller eller cirkulationsplatser. Med åren har de blivit vanligare och då har deras kunskap blivit omodern.

Bilden som skapar debatt är tydlig. Det är en vit bil som ligger till höger i rondellen. Till vänster blinkar en svart bil för att lämna sitt körfält. Det råder delade meningar om vad som kallas för inner- eller ytterfilen i rondeller. I cirkulationsplatser är det filen närmast mitten som är innerfil, där ska du ligga om du ska svänga till vänster. Ytterfilen är den närmast ytterkanten och ska användas när du ska svänga till höger.



Trafikläraren Emelie Lagerström på Trafiksäkerhet i Fokus skräms av okunskapen om rondellkörning.

Debattörerna är heller inte säkra på vem som ska väja för den andra. Vissa menar att den vita bilen ska släppa fram den vassa. Dessa påståenden är helt felaktiga. – Den svarta bilen har väjningsplikt mot den vita bilen, säger Emelie Lagerström.

Hon driver företaget **Trafiksäkerhet i Fokus i Örebro**. Emelie är en erfaren trafikskollärare. Hon sitter dessutom med i styrelsen för trafiklärarutbildningen i Stockholm.

– Även om man har haft körkort länge är det inte fel att ta en körlektion. Man kan komma med ett kompisgäng till mig så ska vi ge oss ut och köra i rondeller, säger Emelie Lagerström.

LÄS MER:

- [Stor förvirring i rondeller: "Delat ansvar"](#)
- [Lögnen om blinkers i rondeller: "De har inte koll"](#)
- [Varannan bilist gör blinkersmiss som ger böter](#)
- [Vanliga missen i rondellen – så höga är böterna](#)
- [Blinkersregeln alla tvistar om – detta gäller](#)
- [Tvisten om blinkers i rondeller: "Jagar upp folk"](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

6. Daimler Truck inleder ny fas av tester med vätgaslastbil

Carl Undéhn 14 nov 2025



För att elektrifiera sina lastbilar satsar Daimler Truck på både batterier och vätgas. Det senare i samarbete med Volvo Lastvagnar och de båda tillverkarna har gemensamt bildat bolaget Cellcentric för att tillverka bränsleceller.

Men hittills är det från Daimler Trucks som vi sett mest konkreta exempel och då i form av prototypen GenH2 Truck. Vid tester har den **körts över Alperna**, varit ute på en **långkörning på över 100 mil** på en tank och med full last samt satts in för tester i verkliga situationer hos företag i Tyskland.

Nu inleds vad som kallas en andra fas av testerna där GenH2 Truck återigen sätts in i det dagliga arbetet hos företag i Tyskland. Den här gången handlar det om fem företag som vart och ett kommer använda ett exemplar av GenH2 Truck. Under ett års tid kommer de fem vätgaslastbilarna användas i olika situationer och resultaten från det ska utvärderas inför den planerade lansering. Den skulle enligt tidigare uttalanden ske 2027, men nu talas det om att serietillverkningen kommer igång först efter 2030.

Orsaken till förseningen ligger enligt Daimler Truck inte hos dem själva, utan att utbyggnaden av infrastrukturen för vätgasdrivna lastbilar går långsammare än väntat. "Som en följd av detta kommer kunderna inte att kunna använda vätgasdrivna lastbilar i större antal under de närmaste åren", skriver Daimler Truck.

GenH2 Truck använder två, av Cellcentric utvecklade, bränsleceller med en gemensam effekt på 300 kW. Utöver det har lastbilen ett förhållandevis litet batteri på 70 kWh som kan hjälpa till under accelerationen vid start för att ge lastbilen en effekt på 400 kW under kortare tid. Drivningen sker med dubbla elmotorer som har en maxeffekt på 330 kW var. Lastbilen har en totalvikt på 40 ton och kan lasta upp till 25 ton.



Relaterat innehåll:



Ny station öppnad – här kan du tanka vätgas hos OKQ8



Beskedet: då kommer BMW X5 som vätgasbil



Chalmers-studie sågar EU-satsning på stationer för vätgas



Tar saken i egna händer – bygger rekordstort laddnätverk



Daimler Trucks kör med vätgas över Alpena



Trots minskad efterfrågan – Toyota visar nya bränsleceller



7. Volvos tidiga elbil fyller 20 år – här är 3CC

Posted by Kristofer Rask november 16, 2025



FILM: <https://youtu.be/XUw5O4hOH2g>

I år är det 20 år sedan som Volvo visade upp det eldrivna konceptet Volvo 3CC. Den aerodynamiska kilformade karossen skulle demonstrera en hållbar framtid. Elbilen hade en toppfart på 135 km/h och kunde accelerera från 0 till 100 km/h på omkring 10 sekunder.

– Utan några som helst avgaser, skrev Volvo i pressreleasen 2005.

Med en längd på 3899 mm var Volvo 3CC ungefär tre decimeter kortare än Volvos eldrivna minsting idag, Volvo EX30. I bredd mätte den 1624 mm och 1321 mm på höjden. Den hade samma dimensioner som en klassisk 2-sitsig sportbil tyckte Volvo.

I kupén fanns det plats för två personer fram och en vuxen eller två barn bak. Tresitslösningen gav de åkande en unik möjlighet att komma närmare varandra, och skulle göra det enklare att kommunicera samtidigt som alla också fick en oslagbar sikt runt bilen.

– Med Volvo 3CC visar Volvo Personvagnar ett helt nytt sätt att se på transporter. Syftet är att kommande generationer ska kunna njuta av samma frihet som bilen har medfört för min generation. Vi tror det är nödvändigt att visa upp nya sätt att minska föroreningar och motverka trafikstockningar, sa Lars Erik Lundin, dåvarande vice vd och chef för Volvos tankesmedja Monitoring and Concept Center (VMCC) i Kalifornien i samband med premiären 2005.



Idén med Volvo 3CC kommer just från konstruktörer, ingenjörer och affärsmän på VMCC. Deras uppdrag var att skapa ett "framtidssäkrat koncept" för ökade hållbara transporter. En bil som inte bara var bränslesnål, mångsidig, bekväm och säker utan dessutom rolig att köra och visuellt spännande.





Volvo 3CC fick en ram av höghållfast stål och golvpaneler i kompositmaterial av sandwichtyp för ökad säkerhet och minskad vikt. Det var också i detta golvet som batteriet satt. Karossen var ett helsvetsat skal av kolfiber vilket gav chassit en tydlig styvhet.





Volvo C30 Electric

Räckvidden var upp till 300 kilometer på en laddning. Det framkom inte hur många kWh-batteriet var på. Men det bestod av 3000 litiumjon-celler som hade kopplats ihop för ett ge mellan 330 och 430 volt och upp till 250 ampere. Bilen laddades i ett vanligt vägguttag.

Motorn bestod av en induktionsmotor på 80kW AC. Maxeffekten på 109 hk levereras upp till 12 000 rpm. Elmotorn kunde också utnyttjas för att bromsa bilen. Under inbromsning användes energin till att ladda batterierna och upp till 20 procent av energin kunde återvinnas genom regenerativ inbromsning.

– Vi tror att Volvo 3CC öppnar en dörr in till framtiden och vi kommer att utveckla konceptet vidare, sa Lex Kerssemakers, dåvarande vice vd med ansvar för varumärkes- och produktstrategi.

Om designen känns bekant så är det för att den inspirerade till Volvo C30 som lanserades året efter. Den kom sedan några år senare också som en elbil, men endast för experimentella ändamål i fordonsflottor och såldes aldrig till privatpersoner.



Kristofer Rask

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

8. Volvo 345 blev "mas-racer" – var är den nu?

Publicerad 2025-11-16 6:30 Text Calle Carlquist

När Vi Bilägare sålde en långtest-Volvo för en krona skulle den bli "mas-racer" i Dalarna. Den fick till och med tummen upp av kungen – men frågan är vad som hände sedan.



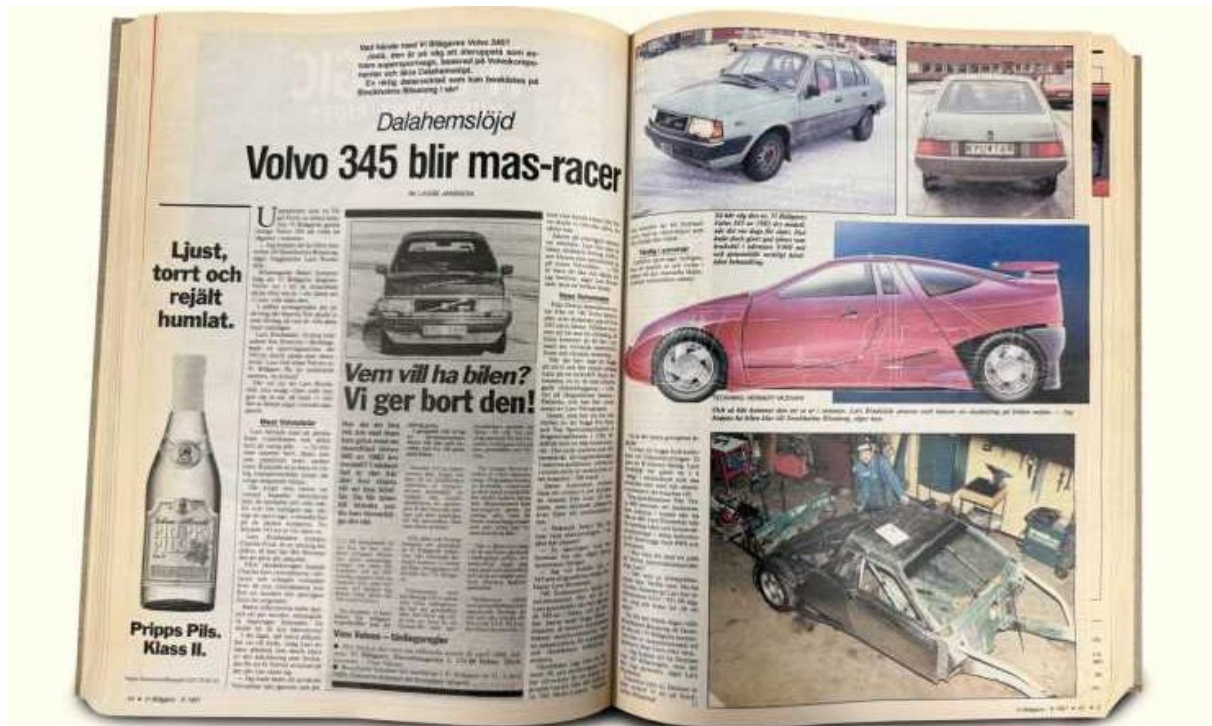
För oss som var med känns det otroligt att det snart är 50 år sedan Volvo 343 presenterades 1976. Om modellen har det **skrivits mycket i Vi Bilägare**. En 345 GLS 1982 var långtestbil och hann avverka 9 000 mil innan den rönste ett unikt öde. Den skulle bli mas-racer.

I ViB nummer 8/1991 presenterades idén bakom den besynnerliga beteckningen. Ludvikabon Lasse Rindeskär hade nappat på tidningens erbjudande att sälja långtestbilen för en krona till den som hade bästa idén till vad som skulle ske med den.

”Kanske vill du helrenovera den, bygga om den till en fyradörrars cabriolet, en terrängbil, en traktor, båt, husbil, skottkärra. Ja, egentligen är det bara din fantasi och dina möjligheter att genomföra idén som sätter gränser. Vad vi definitivt inte vill är att bilen används i bedrägliga syften, dvs. nödortfigt lagas upp med plast och sprayfärg och luras på någon stackars okunnig begbilsspekulant.”

Med de idéer Lasse Rindeskär presenterat föreföll risken låg. Bilen skulle göras om, radikalt. Lasse och tre kompisar med olika kompetenser inom bilbygge började snart att konstruera, svetsa och stå i.

Karossjobbet gjordes i Orsa av Charles Frisk och det lätta, styva chassit av krommolybdenstål tillverkades av Janne Antonsson i Borlänge. Han hade stor erfarenhet av dragracingbyggen i USA. – Jag hoppas ha bilen klar till Stockholms bilsalong, meddelade Lasse. Dit var det bara några månader men snart tröt pengarna.



I Vi Bilägare 8/1991 såldes tidningens långtest-Volvo för en krona.

En specialist på Volvodelar, Demia, trädde in med assistans och så fick bilen sitt namn: Demian. En motor från en 740 Turbo "skrämdes upp till hela 220 ystra hästar" och skulle placeras mitt i bilen.

"Jag minns med stor glädje hur jag fick ett mycket speciellt telefonsamtal"

Trettiofyra år senare träffar jag Lasse hemma i Halvars, Gonäs, utanför Ludvika.

– Från början trodde vi det skulle bli enkelt att sätta turbomotorn framför originalbakaxeln av de Dion-typ, men det fattades någon centimeter. Då fick jag tänka nytt. Det fick bli växellådan och kompletta drivaxlarna till en framhjulsdreven Renault 30. En adapter svarvades som matchade Renaultens kopplingskåpa till Volvomotorn. Jag hade tänkt att sätta dubbla trapetslänkar för att hålla bakhjulen på plats och därmed skapa en vanlig transaxel.

På Volvo hade man ganska nyss konstruerat multilänkaxeln till 760 och läst om Lasses bygge i kundtidningen Ratten.

– Jag borde absolut ha en sådan, meddelade Volvo, och skickade omfattande material på hur konstruktionen funkade. Vid hård krängning trycks en länk ner och styr in hjulet för att motverka sladd. Min bil skulle kränga minimalt i bakvagnen så jag tyckte att det var onödigt, men det blev ändå så att vi använde multilänken, genom sponsorn Demias försorg.

– Kopplingen skulle bli speciell. Växelspaxknoppen gjordes ledad och när man hanterade spaken för att växla aktiverade en mikroströmbrytare kopplingen via en hydraulkolv. En princip liknande den som Saab senare hade i 900 Sensonic.

Projektet intresserade fler än Volvos konstruktörer:

– Jag minns med stor glädje hur jag fick ett mycket speciellt telefonsamtal. En man presenterade sig som Mats nånting och berättade att han var adjutant hos kung Carl XVI Gustaf. Han hade fått uppdraget att kontakta mig för att berätta att sportvagnsbygget intresserat kungen. Adjutanten ville nu framföra att kungen önskade mig lycka till med det intressanta projektet!

Demian blev inte helt klar till salongen men ställdes ändå ut i ViB:s monter och tilldrog sig massor av intresse. Av olika skäl splittrades bilbyggarkvartetten och bilen hamnade under en presenning i Orsa, vidare öden okända. Kanske någon vet besked?



9. På tur med Lamborghini Miura P400 S från 1970

Bobby Green 2025-11-14 kl 20:00

Klassikernas klassiker



FILM: <https://youtu.be/ZzipHtm2lpE>

Vad sägs om att runda av denna fredag med lite härligt att titta på? Här får vi bekanta oss lite med en Lamborghini Miura P400 S från 1970 som vi först får en kort genomgång av för att därefter få hänga med på en tur på den brittiska landsbygden. Svårslaget. Bonusklipp nedan med lite härlig körinspiration - get out and drive!



FILM: <https://youtu.be/V27JUAF4FP4>

10. Oldsmobile 442 W-30 1970

Lästid ca 6 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 25 september 2025

Det här är en Oldsmobile 442 W-30 från 1970, men det är inte vilket exemplar som helst, den här kan mycket väl vara det bäst bevarade original exemplet som finns kvar någonsans i världen, med sin fabriksmonterade 370 hk Rocket V8-motor som fortfarande har en hedersplats under huven.



Den vann Preservation Postwar Class på Pebble Beach Concours d'Elegance 2018 och den har beskrivits som världens finaste original W-30. Den beställdes ny med den åtråvärda M21 Close 4-växlad med en Hurst-växelspak och G80 Positraction som tillval.

Snabbfakta: Oldsmobile 442 W-30

- Oldsmobile 442 har sitt ursprung 1964 som ett tillvalspaket för F-85 och Cutlass, skapat för att konkurrera direkt med Pontiac GTO. År 1968 hade den mognat till en egen distinkt modellinje, byggd på GM:s A-karossplattform tillsammans med Chevelle SS, GTO och Buick GS, och tillgänglig i flera karossstilar.
- Det mest eftertraktade alternativet var W-30-paketet, som först lanserades 1966. Den inkluderade prestandauppggraderingar som varmare kammar, förbättrade huvuden, funktionell kallluftsinduktion och avgassystem med låg begränsning. Med officiella betyg runt 360 till 370 hk men den faktiska effekten tros vara högre.
- 1970 upphävdes GM:s förbud mot motorer över 400 kubiktum, vilket gjorde det möjligt för Oldsmobile att introducera V8:an på 455 kubiktum i 442:an. W-30-versionen var officiellt klassad till 370 hk och 500 lb ft vridmoment, med verkliga siffror närmare 400 hk. Dessa bilar hade huvar i glasfiber, funktionella skopor och kunde köra kvarts mil i låga 14-sekunder.
- Exemplet som lyfts fram är en exceptionellt välbevarad Oldsmobile 442 W-30 från 1970, en av endast 1 032 byggda. Beställd ny med W-30, G80 Positraction axel, M21 tät utväxling 4-växlad och Twilight Blue-finish, är den fortfarande nästan helt original. Den vann Pebble Beach's Preservation Postwar Class 2018 och är nu på väg till auktion med Mecum.



Som noterades i inledningen är bilen du ser nästan säkert den bäst bevarade Oldsmobile 442 W-30 från 1970 i världen. Det är en av bara 1 032 som producerades och den levereras med kopior av det ursprungliga beställningsformuläret, den ursprungliga återförsäljarfakturan och två fabriksändningsblad.

Den vann första plats i Preservation Postwar Class på Pebble Beach Concours d'Elegance 2018, och den kommer med en Rocket Report och ett sändningskort som matchar kåpens tagg.

Historik Speedrun: Oldsmobile 442 W-30

Oldsmobiles 442 föddes 1964 som ett tillvalspaket till F-85 och Cutlass, den skapades som ett direkt svar på Pontiacs omåttligt populära GTO. Namnet stod ursprungligen för "4-cylindrig förgasare, 4-växlad manuell, dubbla avgassystem", även om senare tolkningar av namnet varierade. År 1968 hade bilen utvecklats till en egen modell, som speglade vad som hade hänt **med GTO**, och signalerade Oldsmobiles avsikt att skapa sig en plats i USA:s muskelbilshierarki.

Den andra generationen 442 byggdes mellan 1968 och 1972. Idag anses den allmänt vara höjdpunkten i 442-serien eftersom den anlände under höjden av hästkraftskriget, med GM:s A-karossplattform som grund för en lista över företagskusiner som inkluderade **Chevelle SS, Pontiac GTO** och **Buick GS**.

För 1968 var 442 inte längre bara ett prestandapaket. Oldsmobile marknadsförde den till en distinkt serie i sortimentet, tillgänglig som en tvådörrars coupé, sportcoupé eller cabriolet. Stylingen var skarp och muskulös, med den semi-fastback-taklinjen, utbuktande stänkskärmar och fyrdubbla strålkastare som definierade många GM-konstruktioner från slutet av 60-talet.

Under huven var standardmotorn Oldsmobiles 400 kubiktum V8 som hade en effekt på 325 hk, med en Rochester Quadrajet fyrcylindrig förgasare. Köparna kunde välja mellan en 3-växlad manuell, en 4-växlad manuell eller Turbo Hydra-Matic automatisk. Prestandainriktade köpare hade tillgång till flera tillvalspaket som gjorde 442 till en av de mest konfigurerbara muskelbilarna på sin tid, och en av de snabbaste när den var väl specificerad.



Det mest kända av dessa paket var W-30, som först introducerades 1966 och fördes in i den andra generationen. År 1968 bestod W-30 av en uppgraderad 400 kubiktum V8 med en varmare kam, bättre flödande huvuden och ett funktionellt kallluftinduktionssystem som matade dubbla förgasare genom skopor under stötfångaren. Den är officiellt klassad till 360 hk och man trodde att effekten var betydligt högre i verkligheten. Paketet innehöll också kraftig fjädring, avgassystem med låg begränsning och en axelutväxling med prestanda.

Visuellt utmärkte sig W-30-bilarna genom röda innerskärmar och specifika emblem – men bara några tusen byggdes varje år, vilket gör dem till några av de mest samlarvärda 442:orna idag.

G80-alternativet var en differential med begränsad slirning som fanns tillgänglig i hela sortimentet. Med dåtidens muskelbilar var väggreppet alltid en utmaning på grund av höga vridmomentnivåer och relativt smala däck, och G80:s Eaton-byggda Positraction-enhet utnyttjade den tillgängliga kraften fullt ut. I en W-30-bil ansågs den allmänt vara en viktig följeslagare till W-30-paketet.

1969 års modell medförde mindre stylingförändringar, bland annat olika grillar och bakljus, men prestandapaketet förblev intakta.

År 1970 upphävde GM sitt företagsförbud mot motorer större än 400 kubiktum i mellanliggande bilar, och Oldsmobile svarade med en 455 kubiktum V8 för 442. Standardeffekten var 365 hk, medan W-30-versionen hade en effekt på 370 hk och ett massivt vridmoment på 500 lb ft. Även om de fortfarande var försiktiga på pappret, var de verkliga produktions-siffrorna sannolikt närmare 400 hk.

W-30-bilarna från 1970 anses vara den ultimata andra generationens 442:or. De kom med en huv i glasfiber med funktionella luftskopor, avgassystem med låg begränsning, uppgraderade kamaxlar och de välbekanta röda skärmfodren. Kvartsmilstider i de låga 14:orna var vanliga, vilket gjorde att 442:an helt och hållet konkurrerade med de bästa från Pontiac, Chevrolet och Mopar.

I takt med att utsläppsnormerna skärptes och försäkringskostnaderna steg började muskelbilar över hela linjen att förlora sitt försprång. År 1971 sjönk kompressionsförhållandena, vilket minskade antalet hästkrafter. 442:ans 455 gav nu 340 hk och W-30 hade en effekt på 350. År 1972 gjorde branschens övergång till nettohästkraftssiffror att nedgången verkade mer dramatisk, med betyg som sjönk under 300 hk på pappret.

Den relativt sällsynta Oldsmobile 442 W-30 från 1970 ses nu som ett högvattenmärke från slutet av muskelbilens guldålder, och mer än en match för Pontiac GTO som den ursprungligen utvecklades för att utmana.



1970 års Oldsmobile 442 W-30 visas här

Som noterades i inledningen är bilen du ser nästan säkert den bäst bevarade Oldsmobile 442 W-30 från 1970 i världen. Det är en av bara 1 032 som producerades och den levereras med kopior av det ursprungliga beställningsformuläret, den ursprungliga återförsäljarfakturan och två fabriksändningsblad.

Denna bil specialbeställdes av Vilnis Gagainis med W-30-paketet, G80 Performance Axle Package, en kraftig kylare, en M21 4-växlad manuell växellåda och Twilight Blue-lack. Den har fortfarande den ursprungliga drivlinan och den ursprungliga interiören i det blå hink-sätet och nästan all originallack.



Ben Branch

Artiklar som förste redaktör Ben Branch har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

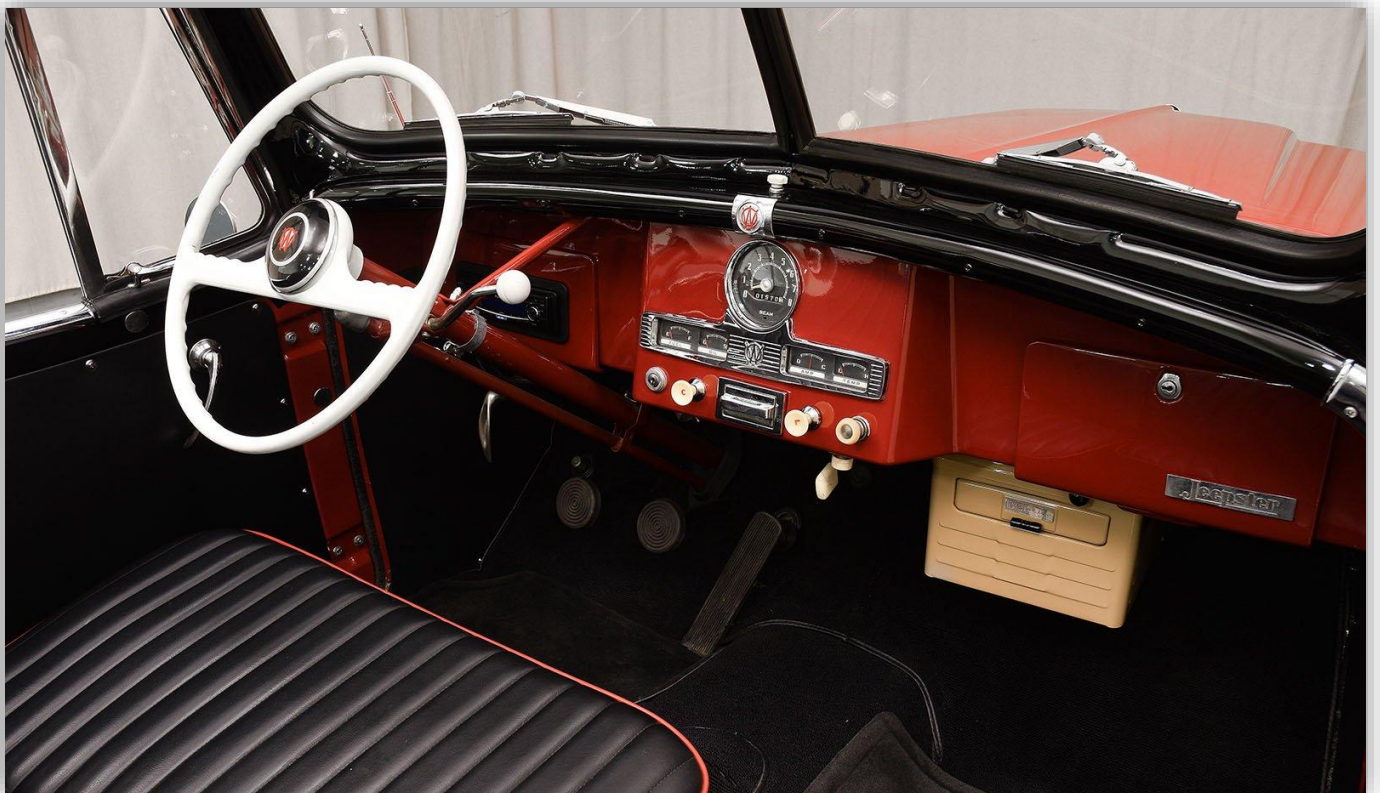
Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom sektorn för alternativa och vintagebilar, med över en miljon läsare varje månad från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.

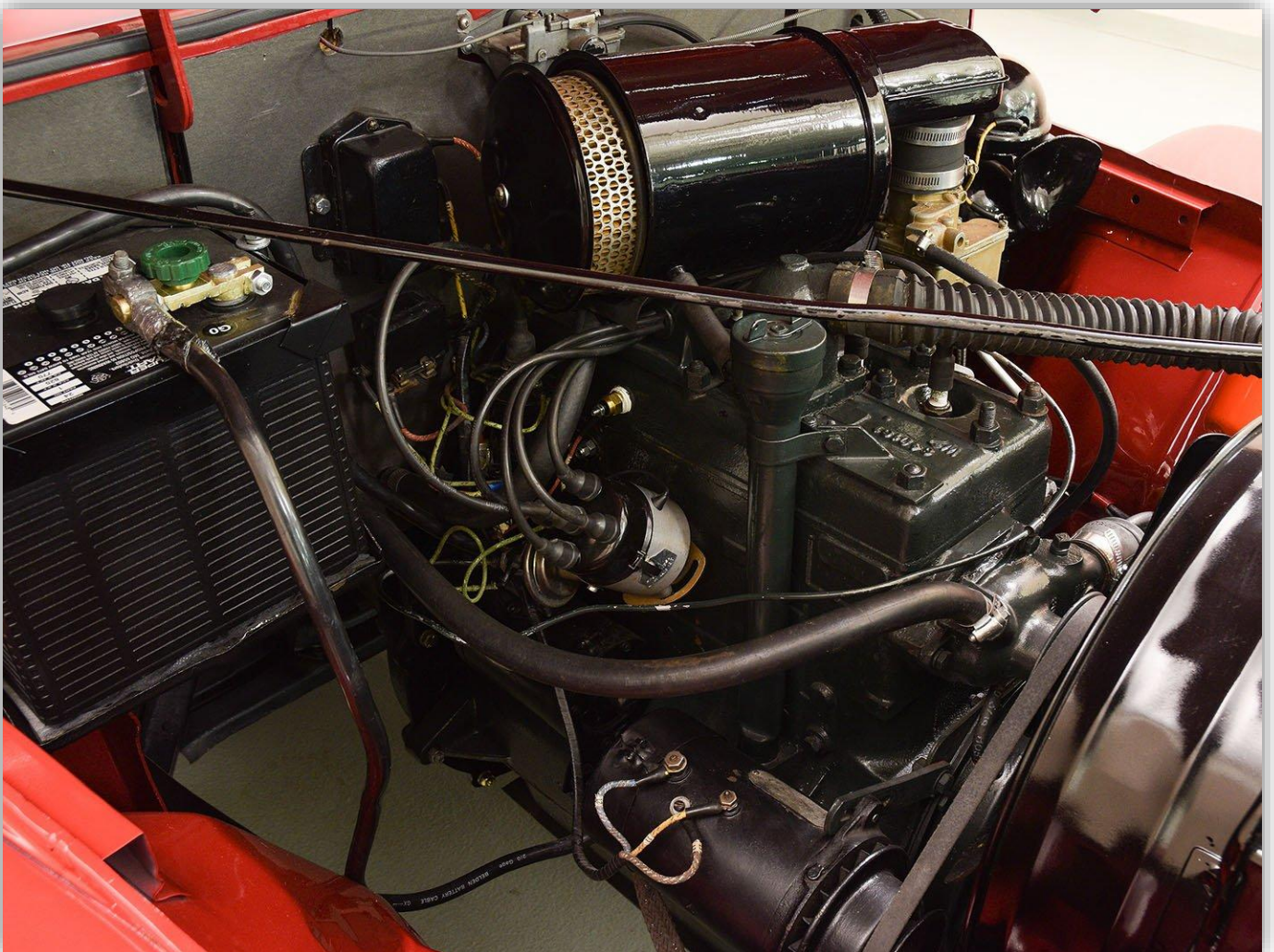
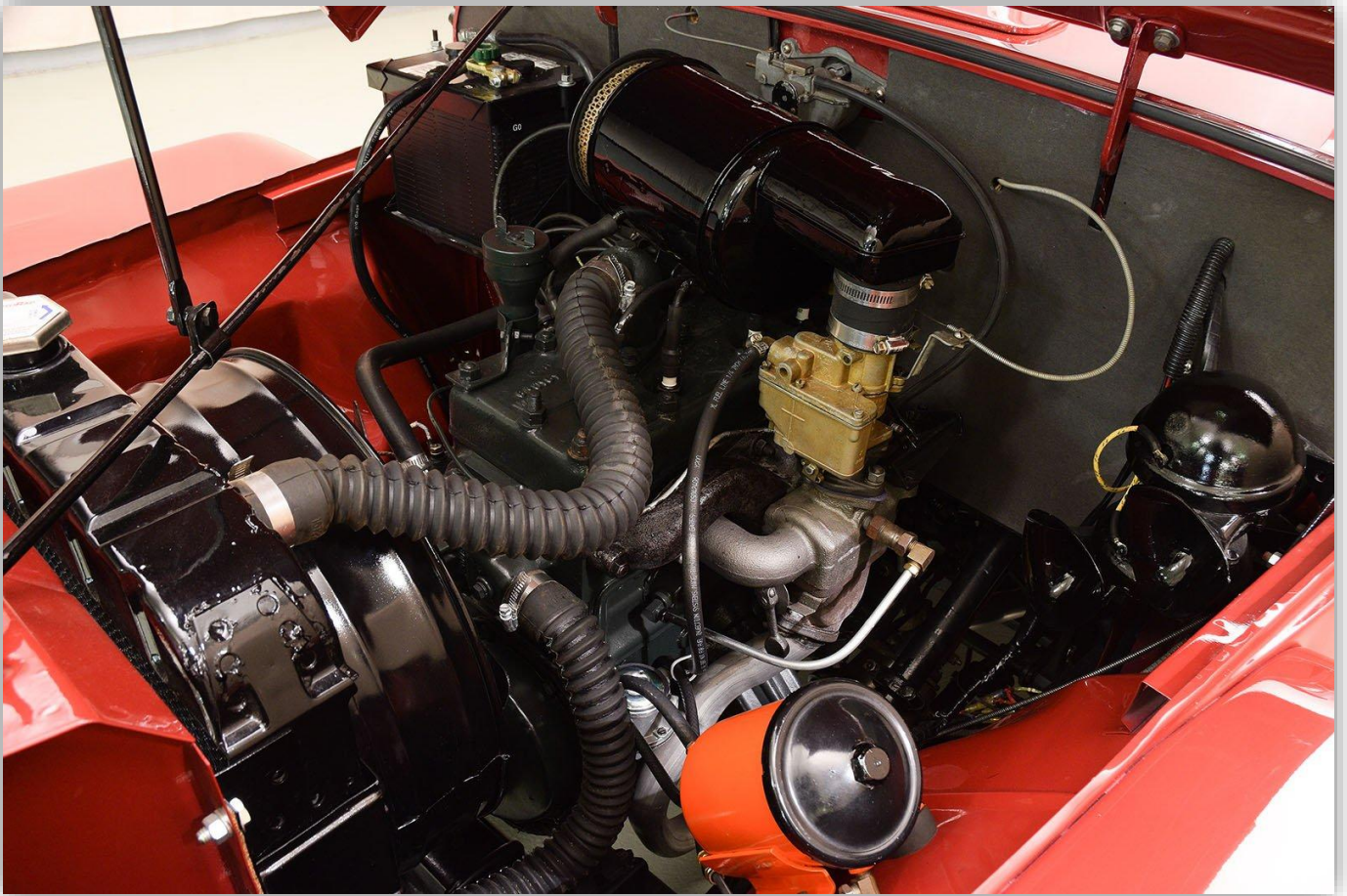
Nu är det dags för auktionsblocket med Mecum den 1 november och [du kan besöka anonsen här](#) om du vill läsa mer om den, eller registrera dig för att lägga ett bud.

11. Willys Jeepster 1950



Under åren omedelbart efter andra världskriget körde Willys-Overland högt på Jeepens framgångar under kriget. Det modiga lilla 4wd-nyttfordonet tjänade våra soldater väl och hade förtjänat sig ikonstatus. Men Willys-Overland kämpade för att övergå till reguljär produktion och de befann sig i desperat behov av en civil personbil som kunde tilltala en bredare publik än de mycket funktionella, men mycket praktiska Jeep-fordonen. CJ (Civilian Jeep) hade fördelen av ett krigsbeprövat arv och var populära bland bönder och friluftsmänniskor, men inte så mycket bland den allmänna bilköpande allmänheten.







Industridesignern Brooks Stevens fick i uppdrag att designa Willys-Overlands nya efterkrigsserie och förhoppningsvis lägga till lite stil på vägen, trots den begränsade utvecklingsbudgeten. Vid sidan av den traditionella Jeep CJ lade Willys-Overland till en pickup och en kombi. Stevens ritade också upp en crossover-bil som såg ut som en jeep och som han föreställde sig som en sportbil för att tilltala återvändande militärer. Jeepster, som den kom att kallas, utmärkte sig genom en udda öppen stil som hämtade mycket inspiration från Jeep-traditionen. Willys-Overland saknade förmågan att utrusta den kurviga karossen, så av praktiska skäl förlitade sig Jeepster på de skarpa vinklarna och plattsidorna hos sina stallkamrater, men tack vare den väl avvägda stilen fick den en egen unik charm. Jeepster tillverkades under bara tre år, med totalt 19 132 hittade köpare.

Denna vackra Jeepster kommer från 1949, då endast 2 960 Jeepster tillverkades, den överlägset lägsta siffran under alla tre åren. Den har restaurerats professionellt till en tilltalande hög standard och ser mycket bättre ut än den typiska Jeepster-restaureringen på amatörnivå. Den är färdig i ett attraktivt tvåfärgat färgschema av tegelrött med en svart bälteslinje och vindruteram. Interiören speglar exteriören, med svarta säten i rött. Hela behandlingen är mycket attraktiv och ger denna Jeepster ett roligt och sportigt utseende. Andra klassiska detaljer inkluderar breda vita däck, kromade steg för att komma åt baksätet (det är trots allt en Jeep!), vackra hundskålsnavkapslar med skönhetsringar, bakmonterad reserv och en svart canvastopp med rör i rött. Hela paketet är roligt, attraktivt och bäst av allt, mycket väl utfört.

Under huven ligger en 134 kubiktum GoDevil L-head rak fyra, kopplad till en treväxlad manuell växellåda med det önskvärda överväxelnalternativet. Detaljerna i motorrummet är mycket trevliga med korrekta finish gjorda till en mycket hög standard. Den svarta och röda interiören är extremt välgjord och ser underbar ut mot lacken. Passform och finish på klädseln är också av mycket hög kvalitet. Den enda eftergiften till moderniteten är en eftermarknadsstereo från Panasonic som är monterad på instrumentbrädan på förarsidan - ett perfekt tillbehör för en och annan improviserad strandfest.

Detta är en mycket fint restaurerad och omhuldad Jeepster som någon har haft glädje av sedan restaureringen slutfördes, men som ändå visar sig exceptionellt bra. Charmig och elegant, den kommer garanterat att glädja sin nästa målvakt.

Klassiker

12. Grattis Jeepster!

Publicerad 28 november 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag hela året har en ny bilmodell namnsdag. Idag när Malte gratuleras hurrar vi också för Jeepster.



Willys Jeepster 1948

Att namnet Jeep uppstått ur förkortningen GP för General Purpose vet väl alla.

En Jeepster är en Jeep med roadsterkaross och det var ett listigt modellnamn Willys-Overland valde för en civil version av den lilla militärbilen som blev världsberömd för sina insatser i andra världskriget .





Från 1950 spenderade Willys en mer krontyngd grill på sina bilar.

Willys Jeepster introducerades 1948 och var en öppen och bakhjulsdriven version av den stationsvagn som var Willys' samtida huvudprodukt.

Jeepster såg ut som en korsning mellan en Jeep och en engelsk sportbil. Den hade en enkel sufflett och inga vevfönster utan lösa sidostycken. Den brukar därför kallas USA:s sista phaeton, det var ju termen i USA för denna klassiska karosstyp.

Jeepster blev inte direkt någon försäljningssuccé. När tillverkningen upphörde 1950 hade cirka 19 000 enheter tillverkats. De sista såldes som 51:or.

Den legendariske biltestaren Tom McCahill, som hade en "riktig" Jeep, var kritisk.

- Den är ingen sportbil och den är för liten som bruksbil. Vad är den då? skrev han.

Det var då det. Som många bilar som inte var populära nya är den ursprungliga Jeepster idag en eftersökt samlarbil.

Namnet Jeepster återupplivades 1966 på en ny bil som lånade stildrag från den ursprungliga Jeepster men var fyrhjulsdriven. Dess fullständiga namn var Jeepster Commando och med olika påbyggnader såldes den som Station Wagon, Pick-up, Convertible och Roadster.

I reklamen kallades den mångsidiga bilen The 2-Car Car, det vill säga två bilar i en. Om man ville och hade plats kunde man köpa flera olika överbyggnader.

Jeepster hade den klassiska Jeepfronten med en breddad motorhuv under vilken det antingen kunde sitta den gamla halvtoppfyran eller en V6:a kallad Dauntless.

V6:an har en intressant historia. Den var från början en Buickkonstruktion från 1962 härledd ur den aluminium-V8 som Rover senare köpte. V6:an tillverkades dock i gjutjärn och monterades i Buick Special med flera GM-bilar till dess rättigheterna och verktygen såldes till Jeep.

Efter det att Jeep övertagits av AMC köpte GM tillbaka rättigheterna och utvecklade motorn till den 3.8 V6 som användes i flera GM-märken ända in på 2000-talet.



Andra generationens Jeepster här som välutrustad station Wagon. V6:an var på 160HP men det gick att fyrcylindrig F-head som är den amerikanska termen för halvtoppmotor.

När AMC kommit in i bilden som ägare till Jeep fick Jeepster 1971 en ny front som kopierades från den samtida Chevrolet pick-up. Den blev inte populär och försäljningen sjönk.

Från 1972 kallades modellen inte längre Jeepster utan endast Jeep Commando. Ett fåtal såldes i Sverige genom dåvarande generalagenten Harry Karlsson i Göteborg.



Pick-up



Convertible 1949



Jeepster Convertible var den mest påkostade med utvändigt reservhjul, tvåfärgslack och mycket krom. Elhydraulisk sufflett var tillval.



Roger Warolin