



Melkus RS 1000

1. Hur Elbilsmagasinet ska växa
2. Vi har provkört eldrivna Jeep Compass
3. Så ska Mercedes sänka utsläppen från framtidens bilar
4. Bosch presenterar ny AI-plattform för bilar
5. Tillverkare av husbilar går i konkurs
6. Volvo 480 siktade högt
7. Glöm Audi Quattro den här var först
8. DKW-Vemag GT Malzoni
9. Melkus RS 1000
10. Templar 4-45
11. Grattis Ford Fairmont



1. Hur Elbilmagasinet ska växa, min syn på elbilsbonus

Av Chistoffer Gullin

30 dec. 2025

Tack för 2025 (med bloopers)



FILM: <https://youtu.be/8-tJiCBxgfM>

Tack för 2025. I denna video pratar jag lite om hur mitt år varit, både personligt och yrkesmässigt, men också lite om hur jag vill göra i framtiden, min syn på den kommande elbilsbonusen och elbilsmarknaden samt varför det inte är så mycket begagnat som man kanske hade hoppats. Jag avslutar videon med lite bloopers från året som gått.



Christoffer Gullin

Feber

2. Vi har provkört eldrivna Jeep Compass

Av Roger Åberg

2025-12-30 kl 21:30

Stilig, men plastig



Om du tänker på Jeep så tänker du nog först och främst på Wrangler. För många är Jeep mer än så, och med tanke på att Jeep har sålt 2,5 miljoner exemplar av Compass så är modellen en stor del av, det moderna, varumärket Jeep. Nu kommer tredje generationen och den kommer med ett gäng olika drivlinor. Mest intressant är den som eldriven. Men är den bra? Vi drog och provkörde, men tyvärr har vi inte alla svaren för att avgöra om så är fallet. Vi vet nämligen inte vad den kommer att kosta här i Sverige. Syskonen är lite olika prissatta, en Citroën C5 Aircross går att få för 489.500 kronor, medan en Opel Grandland kostar 569.900 kronor för samma specifikation som Jeepen vi provkörde. Ett stort pris spann och jag tror tyvärr att Jeepen kommer att hamna i den högre delen av spannet.

Det andra problemet är att det just nu bara finns en version, den vi körde som är versionen med lilla batteriet och minsta motorn är bara en halv Jeep eftersom den är framhjulsdreven, inte fyrhjulsdreven. Nu tror jag inte att köparna bryr sig, men det är lite synd.



Första generationen var inte vacker

Tredje generationen Compass

Det här är den tredje generationen av Compass. Modellen lanserades 2006 och den andra generationen kom 2017. Mellan generationerna hann man med en facelift som var väldigt behövd eftersom första generationen var allt annat än vacker. Den tredje generationen bygger på Stellantis STLA Medium-plattform, vilket betyder att den på många sätt är lik syskon som Opel Grandland, Peugeot E-3008 och Citroën C5 Aircross. På gott och ont. Det gör att man får en hel del "gratis", men det gör också att den här bilen som produkt är väldigt mycket Stellantis och bara en del Jeep.

Mer italiensk än amerikansk

Under presskonferensen står Jeep-gänget, som främst kommer från Italien och inte USA, och förklarar att det här är en riktig Jeep, med riktiga Jeep-värderingar. En bil som passar både äventyrare och affärsmän. Det hela känns en aning krystat, men Jeep handlar ju om varumärke så det är väl bara att köra på. Frågan är om Compass kan leva upp till det. Men har de två tidigare generationerna fungerat finns det ingen anledning till att generation tre inte skulle fungera.

Trevlig utsida!

Jag gillar designen på nya Compass, så länge man ser den framifrån eller från sidan. Den nya fronten tar för sig, känns verkligen Jeep och är kaxig. Där bak blir det något annat, det känns lite som att designergänget tröttnade. Om fronten känns Jeep, känns rumpan som en kopia av en Jeep.



Numera ska alla moderna bilar ha logotyper som lyser. Så även Compass. Fram är det en klassisk logga, men bak lyser den. Tyvärr känns det hela rätt b, inte premium utan som en röd plastskiva med en lampa bakom. Den är dessutom korkat gjord, den kommer att samla smuts.



Innan jag öppnar bakluckan öppnar jag laddluckan, som är stor som ett segel. Varför en-
visas vissa tillverkare med att laddluckorna ska kunna seglas med?



När man öppnar bakluckan blir det trevligare. Precis som syskonen har det blivit rymligare
och nu får det plats 550 liter här. Fäller man sätena kan man lasta in 1561 liter. Gott om
plats alltså. Tyvärr finns det ingen frunk, men man kompenserar det med att ha en massa
förvaring på insidan, hela 34 liter får man plats med i olika utrymmen. Bra och praktiskt!



Plastigt på insidan

Utsidan av Compass skriker väl kanske inte premium, men på insidan är det trist på riktigt. Det känns som att 12 olika inköpare på Stellantis har fått ansvara för materialinköpen för de olika delarna av inredningen. Resultatet är plastfest av sällan skådat slag, som förutom att kännas billig dessutom inte sitter ihop. Jag uppskattar att Stellantis försöker göra en lite större eldriven SUV som inte ska kosta multum, men det här duger faktiskt inte 2025. Lite högre nivå måste man hålla, och lite mer kreativ måste man vara.

Helt ok infotainment

Den breda skärmen i mitten är faktiskt rätt smart, eftersom flera saker får plats samtidigt och klimatprylar finns på samma ställe hela tiden. Att det inte finns så mycket att göra i gränssnittet är till dess fördel, det gör det enklare att navigera i gränssnittet. Själva systemet är inte speciellt långsamt, men en massa animationer gör att det känns långsamt. Dumt. Det finns ett gäng fysiska knappar både under skärm och på ratt och det är ju väldigt trevligt, även om knapparna är rätt plastiga.

Helt ok att köra

Tre versioner av den eldrivna Compassen ska komma. Den vi körde nu var instegsversionen med 157 kW som gör 0-100 km/h på 8,5 sekunder. Den är framhjuldriven, och det blir även long range-versionen som kommer lite senare, denna får en gnutta snabbare motor på 170 kW. Vill man ha fyrhjuldrift så får man vänta på toppversionen som kommer att leverera 375 hästar. Låter ju trevligt, men den här bilen tror jag inte blir bättre av fler kusar under huven. 157 kW räcker gott och väl, och prisbilden på toppversionen lär inte matcha den tråkiga inredningen. Överlag är Compass trygg och trevlig att köra, utan överraskningar. Vilket för biltypen är ett bra betyg. Delar av vägarna vi körde på under provkörningen hade offroad-känsla och även med framhjuldrift klarades det av galant.



Mer offroad än så här lär inte Compass utsättas för

Roligast bland syskonen?

En fråga som är omöjlig för mig att svara på eftersom jag trist nog inte har hunnit köra de andra. Men på ytan är Jeepen roligast, även om det inte säger så fasligt mycket. Hur intressant den här bilen kommer att vara på riktigt vet vi först när prislappen kommer. Försäljningsstart är satt till mars 2026. Vill du se bilen i videoform, kolla in Christoffers video nedan!



FILM: https://youtu.be/_rVn8kEnt84



Roger Åberg

3. Så ska Mercedes sänka utsläppen från framtidens bilar

Carl Undéhn 22 dec 2025



Elbilar kommer med fördelen att de inte orsakar några lokala utsläpp och laddas de med grön el körs de med lågt klimatavtryck. För att minska utsläppen även från produktionen driver Mercedes internt och tillsammans med underleverantörer projektet Tomorrow XX för att ta fram nya sätt att bygga bilar på. Målet är en cirkulär tillverkning med ett helt slutet kretslopp av materialen som används. Något som även innefattar återvinning av batterier, och [här kan ni läsa ett reportage](#) från vårt exklusiva besök vid Mercedes fabrik för batteriåtervinning.

Redan idag använder Mercedes aluminium från norska Hydro som är framställt med 70 procent lägre koldioxidutsläpp än genomsnittet för europeisk produktion. Till 2030 är målet att kunna använda aluminium med 90 procent lägre utsläpp.

Inom Tomorrow XX har det tagits 400 förslag på delar av produktionen som kan göras om för att minska utsläppen. Utifrån det har 40 konkreta projekt tagits fram som det nu arbetas på. Bland annat en ny förbindelse mellan mittkonsolen och bilens underrede som tillverkas av glasfiberförstärkt plast med insatser av stål. Tidigare tillverkades delen av magnesium, som både är dyrt och orsakar stora utsläpp av koldioxid. Ett annat projekt är nya strålkastare som skruvas ihop, i stället för att som idag ofta är fallet sättas ihop med lim. Den nya strålkastaren är då både enklare att återvinna och att reparera om den skulle gå sönder.

Enligt samma princip vill Mercedes använda mer av samma material i de omkring 250 kilo plast som sitter i tillverkarens bilar idag. Något som också det förenklar återvinning och genom att använda plast från återvunna PET-flaskor minskar koldioxidavtrycket ytterligare.

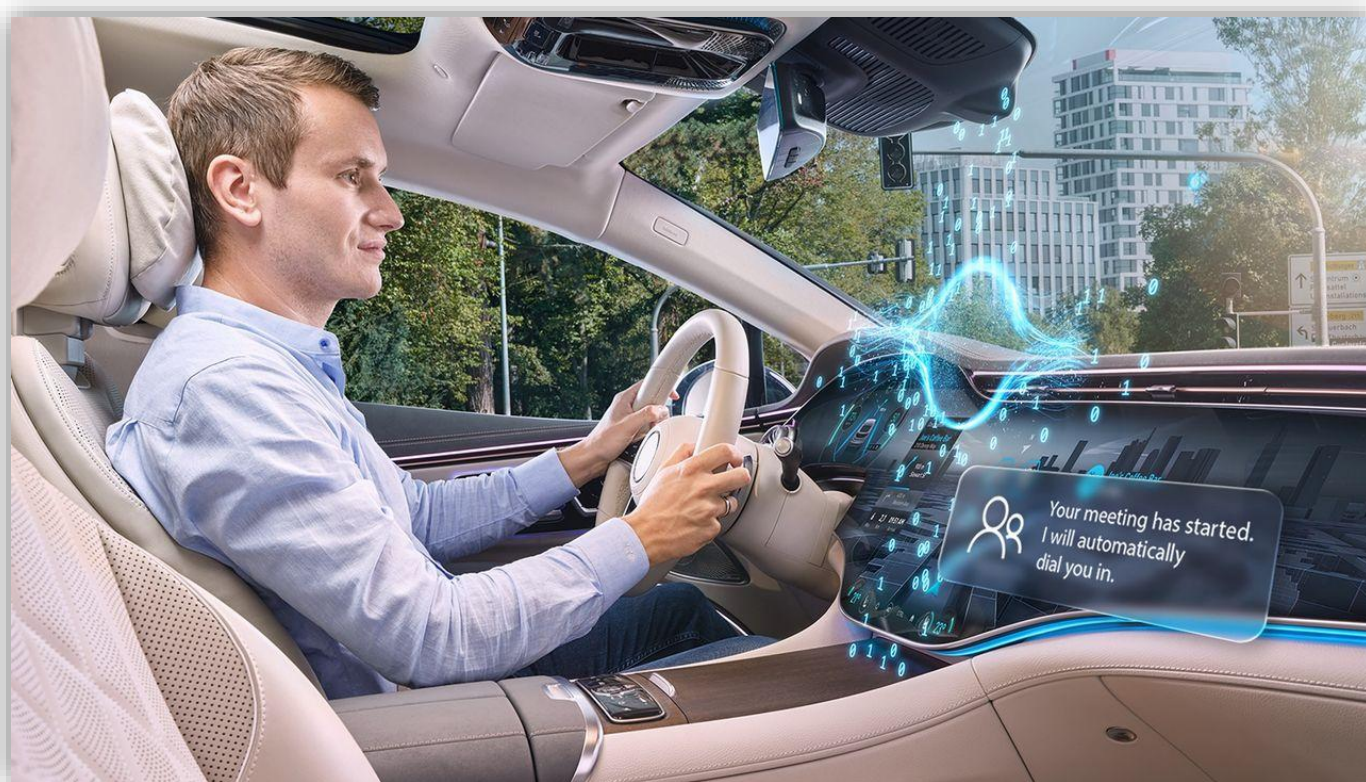
Det cirkulära tänket ska inte begränsa sig till märkets egna bilar. I en pilotstudie har Mercedes inom Tomorrow XX lanserat en satsning på att köpa in begagnade bilar även från andra märken för att återvinna material som kan användas i produktionen av nya bilar.



4. Bosch presenterar ny AI-plattform för bilar

Bobby Green 2025-12-29 kl 12:00

Ska förstå dina rutiner och preferenser



På CES-mässan i Las Vegas nästa månad kommer Bosch att ställa ut och i deras monter kommer man att kunna spana in ett helt nytt AI-system för bilar. Detta använder sig av chip från Nvidia och Microsofts Foundry-plattform för att kunna få till en bil som lär sig själv, som man kan prata med och som vet vad du vill göra i olika situationer.

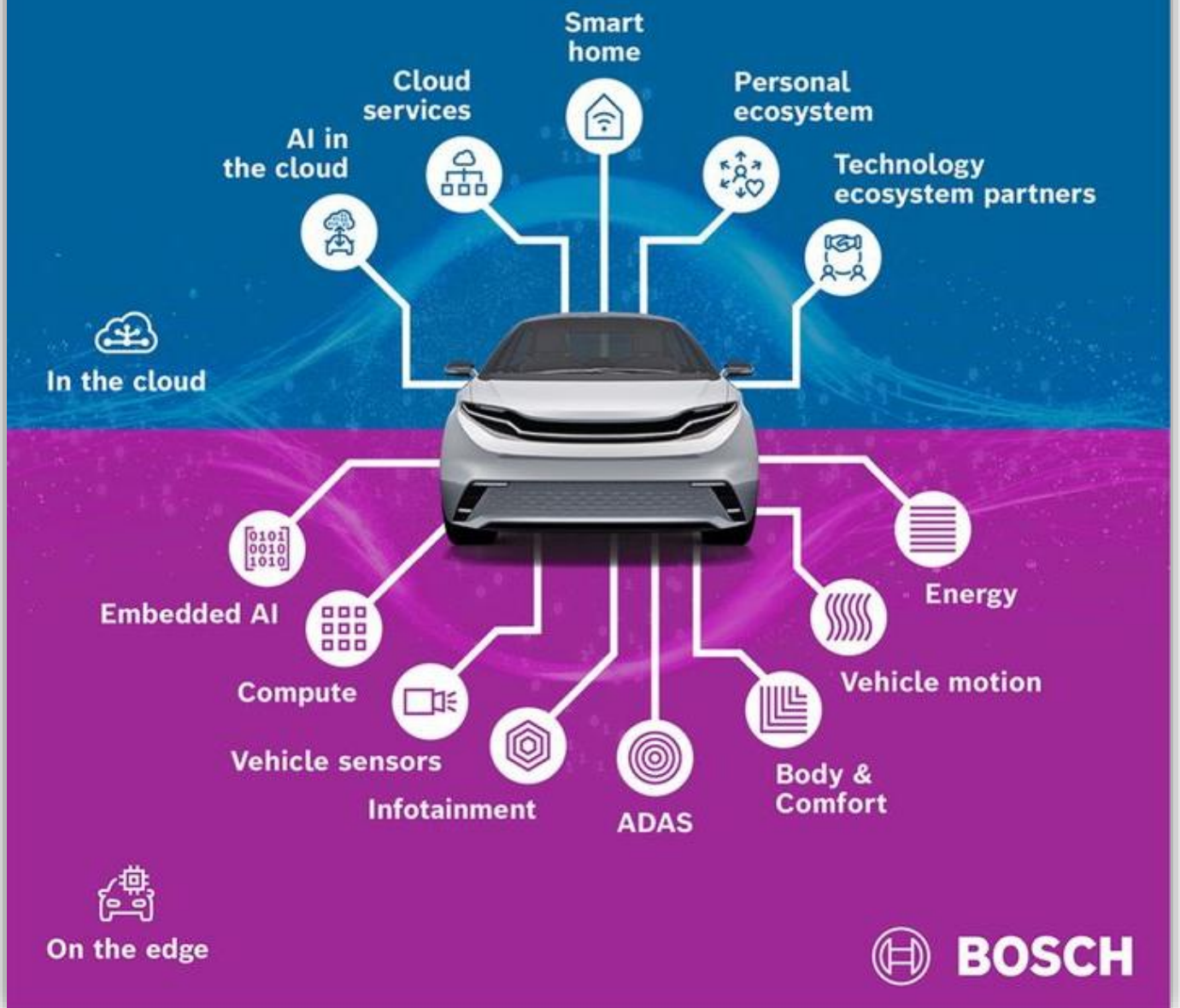
Du ska exempelvis kunna delta i Teams-samtal samtidigt som du kör och då ska bilen själv aktivera farthållaren så att du ska kunna fokusera mer på mötet. Du ska även kunna säga till bilen att du känner dig kall och den ska då automatiskt dra på värmen lite mer och starta sätesvärmerna.

[bosch-press.de](https://www.bosch-press.de)



Bobby Green

AI-powered cockpit



Boschs självkörande teknik ska fungera i snö och kraftigt regn
AI hjälper till

5. Tillverkare av husbilar går i konkurs

Av Maths Nilsson 30 december 2025, 19:19

Kris för flera tillverkare av husbilar. Nu ansöker ännu en husbilstillverkare om konkurs.



Flera husbilstillverkare i Tyskland är i kris. Nyligen rapporterade Carup om att husbilstillverkaren **HRZ försatts i konkurs**. Nu kollapsar nästa tillverkare. Några mil norr om Hamburg, i Bargteheidi, hade Salty Blue sin fabrik där de byggde om skåpbilar och minibussar från Mercedes och Volkswagen till smarta husbilar med högkvalitativa inredningar och uppfällbart tälttak. På sin hemsida bekräftar Salty Blue att de tvingats lämna in en konkursansökan till domstolen i Reinbek. Nu är framtiden osäker för 18 anställda.

I Tyskland är en konkurs inte lika definitiv som i Sverige. Konkursförvaltaren Thorben Langhinrichs uppger för **Bild Zeitung** att Salty Blue gör allt för att vända utvecklingen, men 1 mars inleds ett officiellt konkursförfarande om företaget inte lyckas hitta nya pengar eller skriva ner skulder.

– Mellan jul och nyår arbetar vi nu igenom allt och kommer att kontakta er inom kort efter samråd med den preliminära konkursförvaltaren, skriver Salty Blue på sin hemsida.

Bakom krisen för husbilstillverkarna finns både skenande priser och en sämre efterfrågan när kunderna måste betala högre räntor och fått minde i plånboken på grund av inflationen.

– Komponenterna har ökat i pris med upp till 200 procent i vissa fall. Gåldenären hade inte förberett sig på detta, säger konkursförvaltaren till Bild.

Trots det finns det hopp om räddning för Salty Blue. De försöker nu färdigställa husbilar före 1 mars och förhandla med långivarna. Samtidigt försöker de få in nya investerare i bolaget. I Tyskland har fyra procent färre husbilar registrerats i år.

LÄS MER:



Husbils-tillverkare i konkurs – efter 53 år



Mordförsök mot Elon Musk: "Två galningar"



5000-milaservice till Mercedes nya hyperbil kostar 9...



6. Volvo 480 siktade högt – sedan började problemen

Publicerad 23 oktober 2021

Text Carl Legelius



Framåtblickande design, sportig kaross, spektakulär interiör till trots – Volvo 480 blev en miss.

Maken till missad chans har vi väl aldrig sett från Volvo. Men om inte om varit hade 480 nog kunnat bli en dundersuccé.

Volvo 480 var märkets första framhjulsdrivna bil och den första sportmodellen på mer än tio år. Den initiala lanseringen var lyckad. När de första bilderna på nya 480 ES släpptes i oktober 1985 tillsammans med några knapphändiga faktauppgifter blev mottagandet positivt.

Den inhemska pressen rapporterade lyriskt om alla finesser och berömde den ärtiga karossen. Motorn var visserligen bara på 109 hk men bilen var ju lätt och de uppgivna fartresurserna mer än tillräckliga. Och redan från början stod det klart att det skulle komma en Turbo också. Framtiden såg ljus ut.

Sedan började problemen. Nya 480 ES visades visserligen enligt plan på bilsalongen i Genève våren 1986 och orderböckerna fylldes på duktigt. Men produktionen kom inte igång som det var tänkt. Under 1986 tillverkades bara en handfull bilar och först på våren 1987, efter i många fall ett års väntan, fick de första kunderna sina bilar.

Snart visade det sig att 480 ES inte höll kvalitetsmässigt, Volvo hade släppt modellen för tidigt. Verkstäderna fylldes av sura kunder med långa fellistor och snart var ryktet igång: 480 var en problembil.



Separata fåtöljer bak – tufft

Bilarna läckte in, popuplamporna fastnade, elektroniken strejkade... Dessutom stod det snart klart att den lilla motorn från Renault var alltför timid. Ännu värre blev det med katalysator, då sjönk effekten till 95 hk. Många hoppades att Turbon skulle sätta den där pricken över i:et som saknades. Men även om motorn var komfortabel och stark på låga varv var toppeffekten 120 hk inte mycket att skriva hem om.

Senare årsmodeller var bättre, Volvo tog itu med många av barnsjukdomarna och uppgraderade 480 i tysthet. Mot slutet av sin levnad fick ES en tvålitersmotor på 110 hk men då var försäljningen försvinnande liten i Sverige.



Förarmiljön var utformad som i ett jaktplan sade Volvo. Nåja.

Volvo 480 ES 1987**Nypris:** 126 800 kronor.**Motor:** Fyrcylindrig radmotor med en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder. Vattenkyllning. Volym 1 721 cm³. Max effekt 109 hk DIN vid 5 800 v/min. Max vridmoment 140 Nm vid 4 000 v/min.**Kraftöverföring:** Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell låda.**Mått:** L 426/B 171/H 132 cm.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram/bak. Fram fjäderben och nedre triangellänkar, bak stel axel.**Styrning:** Kuggstång, servo. Vändcirkel 10,1 m.**Hjul:** Lättmetallfälgar, bredd 6 tum, däck 185/60 HR14.**Bromsar:** Skivor fram och bak. Servo.**Fartresurser:** Toppfart 190 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 9,5 s.**Förbrukning:** 0,85 l/mil.**Livscykeln****1985** De första bilderna på Volvos första framhjulsdrivna bil, 480 ES. Den är helt väsensskild från tidigare Volvomodeller, fylld av finesser och elektronik, endast AC gick att välja till.**1986** Officiell premiär på bilsalongen i Genève. Endast 851 bilar tillverkas detta år. De flesta kunderna får vänta och ges hela tiden nya besked om när de kan få sina bilar.**1987** Produktionen kommer äntligen igång. På hösten kommer 480 Turbo som -88 års modell men med katalysator har den bara 120 hk.**1988** Katalysatorversionen av 480 ES 1988 tappas 14 hk och har 95 hk.**1990** Effekten i ES höjs på 1990 års modell till 102 hk. Turbon har oförändrat 120 hk. Årsproduktionen sjunker under 10 000 bilar. Toppåret -88 tillverkades 15 944 exemplar.**1993** Ny motor, en tvåliters på 110 hk. Automat tillval. Färganpassade stötfångare, nya fälgar och airbag tillval. Turbon får 15-tumshjul.**1994** Vita blinkersglas!**1995** Den 7 september läggs tillverkningen ned efter 80 643 byggda exemplar. Sista 480 exemplaren utgjorde en specialserie som hette 480 Celebration.*Volvo 480 Turbo*

7. Glöm Audi Quattro – den här var först

Av Maths Nilsson 29 december 2025, 15:37

Glöm Audi Quattro. Här är bilen som var först i världen med fyrhjulsdraft och ABS-bromsar. Nu säljs ett exemplar av det brittiska ingenjörsmästerverket.



Långt innan Audi Quattro förändrade bilvärlden fanns en brittisk sportvagn som var först med fyrhjulsdraft. Nu säljs den allra första prototypen av Jensen FF. Det är bilen som gav världen fyrhjulsdraft och ABS-bromsar långt före alla andra.

Många tror att Audi var först med fyrhjulsdraft i personbilar. Men sanningen är att den lilla brittiska tillverkaren Jensen var först med att göra tekniken tillgänglig i sin sportbil Jensen FF för gatubruk. Nu säljs en unik prototyp av den betydelsefulla sportbilen på [auktion hos Car & Classic](#).

Bilen har chassinummer 119/189, den första av endast sju prototyper som byggdes för att testa det revolutionerande fyrhjulsdraftssystemet. Systemet utvecklades av Ferguson Research och skickade 37 procent av kraften till framhjulen och 63 procent till bakhjulen.

Men de brittiska ingenjörerna nöjde sig inte med bara fyrhjulsdraft. Jensen FF var också den första serietillverkade bilen i världen med låsningsfria bromsar. Sportbilen har ett mekaniskt Dunlop Maxaret-system som hämtats från flygindustrin.

Hela härligheten drivs av en amerikansk 6,3-liters V8 från Chrysler. Kraften levererades via en treväxlad TorqueLite-automatlåda. Efter att ha använts som testbil av Jensen hamnade den här prototypen i privat ägo i Sverige och försvann under många år. Den har nyligen genomgått en omfattande reovering i Sverige och återställts till samma glans som på 60-talet.



FILM: <https://youtu.be/VivN6Ckx3MU>





LÄS MER:

- [Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal](#)
- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Mordförsök mot Elon Musk: "Två galningar"](#)
- [Många köper 98 oktan – helt i onödan](#)
- [Dömer ut dyr 98 oktan: "En stor lögn"](#)
- [Toppmekaniker: Misstag att tanka 98 oktan](#)



Maths Nilsson



8. DKW-Vemag GT Malzoni är en av de hetaste tvåtaktarna någonsin

Av Frank B. Meyer

10 december 2025 06:00



DKW-Vemag GT Malzoni (1964–1966)

Malzoni – DKW-kännare vaknar och uppmärksammar: Genaro "Rino" Malzoni, en brasiliansk invandrare från Italien, byggde den fina Malzoni GT-racerbilen på 60-talet – med DKW-teknik.

Bakgrund: Efter 1945 trädde nya lagar i kraft i Brasilien. För att främja industrin bör så mycket som möjligt tillverkas och monteras i landet. Bilar också. Detta organiserades för DKW av brasilianska VEMAG (Veículos e Máquinas Agrícolas) i São Paulo, där German Auto Union GmbH hade en ekonomisk andel. Vemag byggde DKW-modeller under licens.

Rino Malzoni producerade GT i Dobrada (cirka 330 kilometer nordväst om São Paulo) från 1964 och framåt som en racerbil och även som en gatsportbil.



*Spoiler bak som om det vore från aerodynamiken
Wunibald Kamm, små bakljus, noggrant formad B-stolpe.*

Grunden för DKW-Vemag GT Malzoni var ett förkortat DKW-chassi, karossen på alla racingbilar och vissa sportbilar är gjord av plast. Den första gatan Malzoni hade fortfarande stålkarosser.

Den racingförare som Malzoni GT vann fem lopp 1965. 1966 gjorde han sig odödlig: I "Mil Milhas", den brasilianska Mille Miglia-versionen, var DKW Vemag GT Malzoni nära att säkra segern. Nästan.

Fram till tredje sista varvet ledde den vita Malzonin. Jan Balder och den senare Formel 1-mästaren Emerson Fittipaldi turades om att köra ratten.

Sedan blev tekniken galen, de var tvungna att depåa och föll tillbaka. Men de två krigshästarna lyckades hålla Malzoni GT kvar på tredje plats. Fansen firade dem som vinnare.

År 1966, enligt brasilianska källor, hade "en uppskattning" på 35 exemplar producerats.

Efterföljaren till Malzoni GT var Puma GT 1966 – med en luftkyld VW-boxermotor bak. Baserad på Puma GTR, det vill säga med teknik från VW Brasília, presenterade Rino Malzonis son Francisco "Kiko" Malzoni en ny bil kallad GT Malzoni 1976. Två tillverkare i följd byggde troligen totalt cirka 35 enheter.



*Malzoni har lyckats göra interiören ljus och vacker.
Tack vare framhjulsdraft fanns det gott om plats för fötterna.*

Teknisk data DKW-Vemag GT Malzoni

- **Motor** Trecylindrig tvåtakts radmotor, långsgående fram, vattenkyld, nedåtriktad för-gasare
- **Förflyttning** 981 cc, borrh x slaglängd 74 x 76 mm
- **Prestanda** 37 kW/50 hk till 44 kW/60 hk (SAE-standard) vid 4500 varv/min
- **Max. vridmoment** 83 vid 2250 varv/min till 88 Nm vid 2500 varv/min
- **Kör** Fyrväxlad manuell växellåda med frihjul, framhjulsdraft
- **Acceleration** ej tillgängligt
- **Toppfart** 145 km/h (fabriksspecifikation), 138 km/h (uppmätt värde av Quatro Rodas magazine)
- **Chassi** framhjulsoberoende fjädring på trigelarmar och en tvärgående bladfjäder; Bakre rörformad styv axel på tvärgående bladfjäder ("DKW flytande axel")
- **Bromsar** Fram/bakre trumma/trumma 560x15 [Däck](#)
- **Längd/bredd/höjd** 3850 till 4080/1600 till 1690/1200 till 1280 mm
- **Hjulbas** beroende på källa 2220 eller 2450 mm
- **Testkonsumtion** (Quatro Rodas magazine) 8,7 liters blandning/100 km
- **Tankekapacitet** 45 liter
- **Kantvikter** 720 kg (minsta vikt racingbil) till 915 kg (sportbil med stålkaross)

9. "Österns Ferrari" – en sällsynt Melkus RS 1000 från Östtyskland

Läsningstid: cirka 5 minuter

Skrivet av Ben Branch

Den 18 september 2021

Melkus RS 1000 är lokalt känd som "Österns Ferrari" och är en sportbil som tillverkades bakom järnridån i det sovjetockuperade Östtyskland från 1969 till 1979. Bara 101 byggdes och man tror att cirka 80 fortfarande är trafiksäkra.



Melkus RS 1000 drevs ursprungligen av en trecylindrig, vätskekyld, tvåtaktsmotor på 992 cc som kom från Wartburg, en annan östtysk biltillverkare. Kraften skickas till bakhjulen via en 5-växlad växellåda som tillverkades genom att modifiera en Wartburg 4-växlad växellåda, och löpverket hämtades till stor del från den ärevördiga Trabant och Wartburg 353.

Snabbfakta – Melkus RS 1000

- Melkus RS 1000 är en sportbil med glasfiberkaross som tillverkades i Dresden i Östtyskland i 10 år från 1969 till 1979. De har ett stegchassi i stål och trecylindriga tvåtaktsmotorer på en liter som ger cirka 68 hk vid 4 500 varv per minut.
- Bara 101 av dem tillverkades och ungefär 80 tros ha överlevt.
- RS 1000 erbjöd en topphastighet på 102 mph, en hög siffra i Sovjetunionen där vanliga fordon som Trabant hade en topphastighet närmare 60 mph.
- Melkus byggde också Formel 3-, Formel Junior- och Formel Ford-bilar från 1959 tills verksamheten upphörde 1986.



*Interiören är relativt spartansk,
med två säten och en liten central tunnel som rymmer växelspaken och handbromsen.*

En omöjlig dröm: Österns Ferrari

Vi förknippar inte Sovjetunionen med sportbilar även om en hel del tillverkades under årens lopp, som alla var unika på sitt eget sätt och fick nöja sig med ett mycket begränsat utbud av delar, material och motorer.

Melkus grundades ursprungligen 1959 av den framgångsrike, flerfaldigt tävlingsvinnande föraren (och körskoleoperatören) Heinz Melkus i Dresden, Östtyskland för att bygga ensitsiga racerbilar och sportbilar för vägtrafik.

Det var ett ambitiöst projekt med tanke på bristen på lämpliga leveranser och expertis, men mot alla odds fick han det att fungera och skapade en av de mest eftertraktade sportbilarna som fanns tillgängliga för människor bakom järnridån.

Historien berättar att Heinz Melkus utvecklade RS 1000 på 1960-talet efter att ha blivit omkörd av en Lotus när han körde till Jugoslavien. Privata företag som använde resurser för att bygga lyxartiklar som sportbilar var i allmänhet inte tillåtna, men Östtyskland förberedde sig för att fira sitt 20-årsjubileum och därför gav regeringstjänstemän sitt godkännande till projektet, troligen för att de skulle kunna använda bilarna för att visa upp den östtyska industrin.

Heinz Melkus och hans lilla team gjorde ett anmärkningsvärt jobb med att designa och bygga RS 1000, de utvecklade ett stålstegechassi och en aerodynamisk glasfiberkaross, möjligen inspirerad av den Lotus han hade sett på väg till Jugoslavien.

Komponenter som motorer, fjädring, växellådor och bromsar var oerhört svåra att få tag på, den ödmjuka lilla Trabant-personbilen hade en väntetid på 10 till 15 år från beställning till leverans, till stor del på grund av begränsat utbud och kolossal efterfrågan på **personbilar**.



Den ursprungliga 1,0 liters tvåtakts, trecylindriga motorn producerar 68 hk, denna uppgraderade 1,3 liters V6-motor ger 110 hk och kan nå en topphastighet på 200 kph.

En del komponenter till Melkus bilar köptes in från skrotupplag och andra från fabrikena i Trabant och Wartburg. Intressant nog hade Melkus RS 1000 bara en väntetid på bara cirka två år, även om bilarnas begränsade praktiska egenskaper, två säten och den höga prislappen innebar att den bara skulle vara tillgänglig för ett fåtal utvalda.

Produktionen pågick från slutet av 1960-talet till slutet av 1970-talet och företaget skulle så småningom läggas ner 1986 på grund av den svåra ekonomiska situationen i Sovjetunionen.

Efter Berlinmurens fall startade Heinz Melkus en BMW-återförsäljare i Dresden, och många år senare, 2006, återlanserade Heinz son Peter Melkus företaget och erbjöd en ny version av bilen som kallades Melkus RS 2000.

Melkus RS 1000

Melkus RS 1000 är föga känd utanför de forna sovjetstaterna, det är en bil som uppenbarligen är ett barn av 1960-talet men vid första anblicken har folk svårt att placera vem som tillverkade den.

Melkus och hans team skapade den mest aerodynamiska karossen de kunde utan att använda en vindtunnel, med en Kammback-design, en låg nos, täckta strålkastare och måsvingedörrar. Med undantag för vindrutan är allt glas som används i bilen platt för enkelhetens skull, och delar som backspeglar, dörrhandtag, gångjärn och blinkers kommer alla från andra biltillverkare.

Stegchassit i stål kombinerades med en störtbåge som var integrerad i vindrutans ram, med en annan bakom sätena för extra skydd. RS 1000 har individuell fram- och bakhjulsupphängning med skruvfjädrar och använder trumbromsar fram och bak.



Den mittmonterade motorn är en trecylindrig enhet hämtad från Wartburg 353. Motorn byggdes om med ett högre kompressionsförhållande och tredubbla förgasare, vilket gav 68 hk vid 4 500 rpm och 87 lb ft vridmoment vid 3 500 rpm, jämfört med 55 hk i motorn som användes i Wartburg 353.

För att ge högsta möjliga toppfart lades en 5:e växel till Wartburg 353 fyrväxlad växellåda, vilket gjorde att Melkus RS 1000 kunde nå 164 kph. RS 1000 väger 720 kg, till stor del tack vare sin lätta glasfiberkropp, vilket gör den något besläktad med Lotus som inspirerade den.

Produktionssiffrorna har precis passerat 100, med 101 tillverkade totalt. 80 av dessa tros överleva till modern dag och de anses vara mycket samlarbara i före detta sovjetstater där de fortfarande är en lokal legend.

Melkus RS 1000 visas här

Bilen du ser här är en Melkus RS 1000 från 1976 som tros vara det enda exemplaret som drivs av en 1,3 liters tvåtakts Müller-Andernach V6 med trippla Solex dubbla förgasare. Den har en effekt på 110 hk och ett vridmoment på 133 lb ft, med kraft som skickas till bakhjulen via en femväxlad växellåda med modifierade utväxlingar.

Tack vare den större motorn är topphastigheten för denna RS 1000 cirka 125 mph, och den är lackerad i Ferrari Giallo Modena-lack med en tvåfärgad svart och grå interiör.

Vi ser nästan aldrig dessa bilar komma upp på auktion så det ska bli intressant att se vad den här går för. Den säljs nu i en liveauktion (i skrivande stund) på Collecting Cars, med 4 dagar kvar att lägga bud.

Om du vill läsa mer om denna Melkus eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



10. Templar 4-45 Roadster 1918



Under åren som ledde fram till USA:s inblandning i första världskriget började antalet amerikanska oberoende biltillverkare att avta. Drivkraften i början av 1900-talet höll på att avta, när Ford Motor Company (med sin dominerande marknadsandel på 45 procent) började tränga ut de mindre uppstickarna. Trots den allt annat än idealiska ekonomin och det överhängande hotet om krig bildade en grupp affärsmän under ledning av W.O. Cooper och hans vän, ingenjören Arthur M. Dean, ett nytt bilföretag i en förort till Cleveland, Ohio. Med A.M. Dean som ansvarig för designen hade företaget en chans att lyckas; Deras optimism skulle dock snart kollidera huvudstupa med den ekonomiska verkligheten inom biltillverkningen.





I en demonstration av företagets grundares hybris fick bilen namnet Templar, efter 1100-talets katolska riddarorden och förmodade väktare av den heliga graalen. Med ett sådant namn hade bilen en hel del att leva upp till! Ramen, fjädringen, axlarna och bromsarna på Templar köptes in från externa leverantörer, vilket placerade den i den så kallade kategorin "komponentbil". Den viktigaste skillnaden som skilde Templar åt var dock motorn. Arthur Dean började som ingenjör tillsammans med Pope-Hartford och Matheson, och han hade arbetat med en 3 229 cc rak fyra i flera år. Med Templar hade han nu den ideala kandidaten. Motorn var ganska avancerad för sin tid, med toppventiler och omfattande användning av aluminium. Den nedre änden hade fullt bearbetade vevstakar och en balanserad roterande enhet. Tillsammans med den utmärkta motorn fanns tre karossstilar: sedan, touringbil eller sportig "Touring-Roadster", byggd i aluminium av en extern firma. Templar byggde cirka 150 bilar 1918, även om den rikstäckande försäljningen inte kom igång på allvar förrän senare under 1919. I tidstypiska annonser stod det att den var "den superfina lilla bilen". Med ett pris på 1850 dollar var den billigare än en Stutz eller Mercer, men den saknade prestige som dessa bilar hade - och den var bra mycket dyrare än en Dodge eller Overland i mellanklassen.

Oturligt nog för Templar kvävde USA:s inblandning i det stora kriget förhoppningarna om volymproduktion, och 1920 fanns det en hel del oro bland investerare på grund av låg försäljning och försvinnande kassareserver. Det fanns några ljuspunkter, tack vare att Templar anlätade nationalhjälten Erwin "Cannonball" Baker för att köra en specialpreparerad modell i en rekordstor körning från New York till Chicago – som han slutförde på 26 timmar och 50 minuter – vilket slog det tidigare rekordet med 6 timmar! Baker skapade rubriker när han satte ytterligare rekord i tempelriddarbilar. Men trots marknadsföringsteamets bästa ansträngningar drev rastlösa investerare företaget i konkurs. Ett sista desperat försök i form av en sexcylindrig modell hjälpte föga, och efter att cirka 6 000 bilar lämnat Cleveland-fabriken lades Templar ner.

Denna charmiga Templar 4-45 från 1918 är ett underbart exempel på den sportiga 2-sitsiga Touring Roadster, färdig i sin fabrikerbjudna färg av "Valentines Rich Cream" över kontrasterande svarta vingar. I kombination med en vinröd interiör och hjul har den ett härligt sportigt utseende.



Den karakteristiska dörrlösa karossen har en låg cockpit komplett med stegplattor i gjuten legering och slitskydd i läder präglade med tempelriddarkorset. Anmärkningsvärda funktioner inkluderar dubbla infällda reservhjul, en liten förvaringsdörr bakom förarsätet och en snygg roadstertopp i canvas. Denna lilla tempelriddare är ganska tilltalande, med en välbevarad karaktär i färgen och finishen. Karossen är i utmärkt skick, och även om den äldre lacken har förlorat en del av sin glans behåller den en charmig inbruten karaktär. Vissa bättringar och brister är synliga, vilket är att förvänta sig av en äldre restaurering. Bilen har som tillval Houk-trådfälgar, målade i vinrött för att matcha interiören. Däcken är äldre Firestone Non-Skids, som har ett tilltalande tidstypiskt utseende, även om vi rekommenderar att du byter ut dem innan du deltar i några turer eller körningar.

Cockpiten med två platser är funktionell och okomplicerad i klassisk roadstertradition. Läderklädda säten är i utmärkt skick, och instrumentbrädan i karosfärg har instrument av originaltyp, inklusive en bränslemätare av Templar-märke, Warner-hastighetsmätare och en Keyless fälgvindsklocka. Den svarta canvastoppen ser nyare ut och har ett par monterade sidogardiner. Tempelriddaren var angelägen om att leva upp till sitt "superfina" påstående och kom med många tillbehör, inklusive en Kellogg-däckpump, spotlight och avgasutskärning. Som bekant kom vissa modeller till och med med en Kodak 3A vikbar kamera, som på den här bilen ersattes med en tidsenlig Brownie.

Arthur Deans "Top Valve" raka fyrcylindriga motor behåller många originalkomponenter, inklusive ventilkåpan i aluminium, avgasgrenröret med flänsar, Strombergs uppåtgående förgasare, Auto-Lite-generator och elektrisk startmotor. Presentationen är ärlig och snygg, med tidsenliga anpassningar. Den passar ihop med den ursprungliga Detroit Gear treväxlade manuella växellådan. En del ytterligare sortering kan krävas inför eventuella långa körningar, men när den väl är inställd bör motorn på 43 hästkrafter i kombination med den lätta roadsterkarossen i aluminium göra snabba framsteg.

Templar Motors Corp överlevde bara en kort tid, även om deras arv lever vidare genom den tidiga förkämpen för toppventilsteknik och aluminiumkonstruktion, såväl som deras prestationer under de banbrytande dagarna av att slå rekord över hela landet. Denna Templar 4-45 är en unikt sportig och snygg liten roadster som, med lite uppmärksamhet, skulle vara en fantastisk följeslagare för touring och evenemang som The Great Race. Med bara 150 bilar byggda 1918 är det en sällsynt tidig överlevare som skulle vara ett välkommet samlarobjekt för alla fans av esoteriska tidiga bilar.

Klassiker

11. Grattis Ford Fairmont!

Publicerad 12 januari 2009

(uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 12 januari då Frideborg och Fridolf har namnsdag firar vi Fairmont!



Ford Fairmont Futura 1979

I Europa ganska okänd men en stor försäljningsframgång i USA var Ford Fairmont, en tekniskt enkel mid-size bil tillverkad 1978 - 1983.

Formgivningen följde den strama linjalstil som blev populär året innan genom den nya down-sized Chevrolet Caprice.

Motorurvalet bestod av den fyrcylindriga Pintomotorn på 2.3 liter, en rak sexa känd från Falcon och vissa år även med en liten V8 på 260 cui.

Pålitlig bil mycket omtyckt av Hertz och andra biluthyrare.

Fairmont är ett vackert namn på flera platser i USA som också användes av en hotellkedja.



Ford Fairmont Sedan Grand Sport Rally Pack 1972–73



Ford Fairmont Sedan 1976–79



Fairmont Futura 1979



Ford Fairmont Futura 1980–83



Ford Falcon Fairmont 2002–05



Carl Legelius

