



Pontiac Fiero GT 1985

1. Nya Mercedes GLB är Årets bil
2. Maserati GranCabrio Folgore
3. Zeekr lanserar eldrivna sportkombin 7GT
4. Tre nya busbilar från Kia
5. Volvos drar hem jätteorder på superlastbil
6. Volkswagen Kübelwagen
7. Lloyd Roland
8. Pontiac Fiero GT
9. AC Aceca
10. Grattis Horizon



1. Nya Mercedes GLB är Årets bil fast i SUV-format

Chrisoffer Gullin

10 jan. 2026

I denna video tar jag en första titt på nya Mercedes GLB som är byggd på MMA-plattformen, en plattform vi först såg i nya CLA. Mercedes CLA blev precis vald till Årets bil i Europa och blev även vald till Årets elbil i podden Elbilsveckan så detta bådargott för nya GLB.



FILM: <https://youtu.be/d4TFil6ZzMo>



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Provkörning av Maserati GranCabrio Folgore

Av Erik André

Publicerad 4 jan 2026 kl 14.00

Med trippla elmotorer, en effekt som man tvingats begränsa elektroniskt och en acceleration till hundra knutar på under tre sekunder kan man förledas tro att Maserati GranCabrio Folgore skulle vara en sån där spetsig elbilstyp. Så är inte alls fallet. Man kan till och med luras att den är bensindriven.



*Framtill syns det på grillens mönster att det är en Folgore
– elbilen alltså – det rör sig om. Subtilt!*

Få bilar är det, de som kan stoltsera med att vara världens snabbaste. Ja, egentligen är det väl bara en, om man ska hårdra det. Men skär du upp bilmärknaden lite kors och tvärs på olika parametrar, så går det att öka på rekordinnehavarsiffran påtagligt. Världens snabbare kombi, diesebil eller trehjuling kan alla hävdas som relevanta (näja) utmärkelser. Bilen vi nu tar plats bakom ratten på kammar också hem en dylik trofé. Ingen annan eldriven cabriolet är nämligen lika snabb som Maserati GranCabrio Folgore. Nu är det förvisso delvis för att utbudet i övrigt inte är det allra största, men GranCabrio är inte någon slö rackare. Officiella siffror anger att 0-100 km/h tar blott 2,9 sekunder, med en toppfart på 290 km/h. Med trippla elmotorer, om vardera 408 hästkrafter, och en totaleffekt begränsad (!) till 761 dito så vore väl skam annars. Om den inte vore rask alltså.



Baksätet är relativt rymligt, för att vara en cabriolet. De flesta konkurrenter är trängre

DET HÄR ÄR NYTT

Folgore. Maserati har gjort en seriös satsning på eldrift. Att det rör sig om en eldriven modell märks på efternamnet Folgore.

Ny plattform. 270 kilowatts laddeffekt, och knappt 50 miles räckvidd. Ett T-format batteri har tillåtit bilen att vara lika låg som sitt bensindrivna syskon.

Snabbast. 2,8 sekunder till 100 km/h gör GranCabrio till världens snabbaste eldriva cab.

Framfarten upplevs dock inte alls lika överväldigande bakom ratten. Till största delen är det dock positivt. Kvick, absolut, men också lite... värdig. Ja, på låg fart lite av en glidare. Det är mycket medvetet av de italienska ingenjörerna. Gasrepsen är inte linjär, utan progressiv. Fäller man pedalen normalmycket är karaktären sansad. Det krävs att man sätter högerpedalen mot golvet för att bilen ska dra iväg sådär elbilmässigt snabbt. Och inte ens då upplevs den nervös. Det är liksom mer av ett konstaterande att "oj, helskotta vad snabbt det gick snabbt nu". Körupplevelsen har nästan en karaktär som en bensindriven bil skulle ha. Den som inte visste att GranCabrio Folgore var eldriven skulle kunna luras.

Men det är fler parametrar som bidrar till upplevelsen. Det fejkade "motorljudet" är en sådan sak. Ljudet utgörs på "tomgång" av ett monotont brummande som sedan vid acceleration övergår i ett alltmer sjungande ljud – likt en högvarvig förbränningsmotor, kanske en wankel. Chassisättningen bidrar också till att reducera bilens nervositet. GranCabrio bygger på samma plattform som coupén GranTurismo, och i en direkt jämförelse är den tygtaksförsedda varianten några hack mjukare. Jämfört med de flesta andra bilar är dock chassit fortfarande fast, och ger en bra väggänsla samtidigt som den sväljer ojämnheter bra. Karaktären kan finjusteras med ett antal kör lägen som väljs med ett vred på ratten, men de upplevs relativt likartade.



GranCabrio Folgore trivs trots allt rätt bra på mindre vägar

Bilen är låg och har en låg tyngdpunkt, vilket möjliggjorts av ett nyutvecklat T-format batteri, som förstås även delas med GranTurismo. Med paddlar bakom ratten kan även bilens regenerering justeras, från ett läge där en bibehåller farten till ett läge där den vid gasuppsläpp markant bromsar upp färdens. Det handlar dock inte heller här om någon ryckighet, så som vissa bilar upplevs, men det blir heller aldrig någon riktig enpedalskörning, för dig som uppskattar det. Övertecknad gör personligen inte det, utan uppskattar "frijulande" bättre, men smaken är olika.

En annan faktor som påverkar till GranCabrios belevade upplevelse är hur väl kupén är avskärmad från blåst. Visst att det fladdrar en aning i bältet och nacken när man kör snabbt med både tak och sidorutor nere, men det blir aldrig så blåsigt som det kan bli i vissa andra cabbar. Detta gäller framsätet, ska sägas. GranCabrio har även ett baksäte, som för biltypen inte alls är oävet, men som absolut kan bli blåsigare att sitta i. Taket går förresten föredömligt snabbt att fälla – på bara 14 sekunder är processen avklarad, och det går att göra i upp till 50 km/h!

För att fälla taket behöver man dock in och pilla i den nedre av de två digitala displayer som återfinns i mittkonsolen. Den övre skärmen är "huvudskärm" och visar navigation, media, telefonspeglning och en del andra funktioner, medan den nedre alltså används till att fälla upp och ner taket, liksom att hantera klimatanläggningen, stolsvärme och stolsfläkt, och en rad andra funktioner. Hela anrättningen är densamma som GranTurismo, som ju dock förstås saknar takfällningskontrollerna. Skärmens layout upplevs dock plottrig, med många textknappar i "hemskrmsläge" och en layout som gör den svåröverblickbar. Knappen för att styra taket sitter mot högerkanten och det krävs att man prickar rätt för att nå den. Väl inne i takfällningsläge måste man svepa med ett finger över skärmen för att fälla taket, och sen hålla det inne (eller ja, fast mot skärmen) under hela proceduren. Och även om det bara är 14 sekunder så känns det som en lång tid. Vill du sen fälla upp taket, så är det motsvarande process igen, men med fingersvepning åt andra hållet.

De två skärmarna är separerade på mittkonsolen av växelväljaren, som består av en horisontell rad knappar. Parkering, back, neutral och drive har var sin några fingrar breda knapp. Lösningen känns igen från koncernkollegorna på Fiat, där både 500e och 600e har en likartad lösning.



Jämfört med takförsedda GranTurismo är GranCabrio en aning mjukare

Om körupplevelsen generellt är positiv, så drar tyvärr växelväljarklaviaturen ner betyget. Det känns konstlat och knapparna är lite plastiga. Dessutom kräver de ett väldigt distinkt handlag när man trycker på dem. En växelväljare av traditionellt klump- eller spaksnitt – varför inte läderklädd – hade varit att föredra, och förmodligen gett ett mer premiumaktigt intryck.

Apropå läder så har provkörningsexemplaret en klarröd inredning i just det materialet. Stolarna är skinnklädda till de yttre komponenterna, inklusive nackskydd. Mittenpartierna på ryggstöd och dyna är dock klädda i ett material gjort på återvunnen nylon från industrier och gamla fisknät. Man undrar lite hur många gamla fisknät det verkligen är, men någon form av ytlig grad av hållbarhet är det säkert. Och stolarna är bekväma och lagom fasta, med visst sidostöd. För riktigt inspirerad körning kanske man hade önskat än mer skålning, men på det hela taget är det inget fel alls på komforten. Och med taket uppe blir kupén riktigt tyst. På de italienska vägar, av varierande kvalitet, som vi provkör på, är heller inget som flexar eller rister i bilen. GranCabrio är ett stycke tyngre än GranTurismo, och en del av extravikten har gått åt till att styva upp karossen. Det funkar bra. GranCabrio Folgore går helt enkelt bra att åka långt och länge i.

Exakt hur långt bestäms av batteri och förbrukning. Räckvidden ska enligt WLTP-standard vara 44 mil, men riktig så långt indikerar aldrig mätaren på panelen att vi har kvar, trots fulladdat batteri. Batteriets kapacitet är hela 92,5 kWh, vilket definitivt är adekvat. Det samma gäller snabbladdningen på 270 kilowatt, som vi förvisso inte testade under provkörningen, men som är en siffra som i sammanhanget är klart godkänd. Särskilt om laddkurvan är så pass platt att effekten kan upprätthållas över tid. Vid vanlig växelströmsladdning klarar bilen 22 kilowatt. Även det en bra siffra. Med andra ord är GranCabrio Folgore även här en bil som utan problem kan gå att leva med. Lite av en italiensk version av Porsche 911 i cabrioletversion. Om nu den hade funnits som eldriven.

Dessutom är både GranCabrio och GranTurismo, i alla fall i övertecknads ögon, riktigt snygga vagnar. Exteriört är det inga massiva skillnader mot den bensindrivna Trofeo-varianten. Annat grillmönster, en annan stötfångare samt ett par koppardetaljer i form av Folgore-emblemet på framskärmarna och bakstammen. Mer är det inte som avslöjar att du kör världens snabbaste eldrivna cabriolet. Och det är nog trots allt så det ska vara. Den är en sportbil av klassiskt snitt, som bara råkar vara eldriven.

Maserati GranCabrio Folgore

Pris: 2 465 000 kronor. (Priset beror på växelkurs.)

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 410 hk (301 kW). Bakre elmotorer, max effekt 410 hk (301 kW) respektive 410 hk (301 kW). Max systemeffekt 721 hk (530 kW), sammanlagt vridmoment 1350 Nm. Batteri 92,5 kWh varav 83 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/270 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vänd-cirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 265/35 R20 fram, 295/30 R21 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 293, längd 497, bredd 196, höjd 136, spårvidd f/b 165/160. Mark-frigång 14. Tjänstevikt 2 340, maxlast 450, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 151 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 2,8 s, toppfart 290 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,23 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 447 km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 6 år, lack 5 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

RIVALER



Mercedes-AMG SL 63 S E Performance

Närapå hundratalet hästkrafter extra. Men på tiondelen när lika snabb till 100 knyck, och bara aningen dyrare. Mindre baksäte. Laddhybrid med bensinfokus.

Pris: 2 510 000 kronor.



Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet

Nej, den är inte eldriven. Än. Men för biltypen är 911 – även i tygtaksförsedd version – en stilbildare. Carrera 4 GTS är värstingen, som matchar GranCabrio Folgore bäst.

Pris: 2 160 000 kronor.



3. Zeekr lanserar eldrivna sportkombin 7GT

Posted by Kristofer Rask januari 9, 2026

Svenskt pris från 494 000 kronor



Elbilstillverkaren Zeekr har idag lanserat den nya eldrivna sportkombin Zeekr 7GT på bilmässan i Bryssel. Modellen är designad vid företagets designcenter i Göteborg.

– Vi är mycket glada över att introducera vår senaste modell på den europeiska marknaden. Zeekr 7GT är ett passionsprojekt som tydligt visar vår ambition som ett högklassigt utmanarvarumärke att erbjuda premiumprodukter på hög nivå utan att tappa fokus på det som betyder mest: känslan bakom ratten, säger Lothar Schupet, tillförordnad vd för Zeekr Europe.





Vid start erbjuder Zeekr elbilen i tre versioner där instegsmodellen får ett pris på 494 000 kronor. Instegsmodellen Zeekr 7GT Core har bakhjulsdrift, ett 75 kWh LFP-batteri och upp till 519 kilometer i räckvidd (WLTP). Modellen klarar 0 till 100 km/h på 5,3 sekunder.

Utöver den erbjuder Zeekr också en bakhjulsdriven variant med längre räckvidd upp till 655 kilometer från ett batteri på NMC-batteri 100 kWh. Priserna för denna börjar på 560.000 kronor.

Med toppversionen Zeekr 7GT Privilege kommer fyrhjulsdraft samma 100 kWh NMC-batteri och en räckvidd på upp till 558 kilometer. Denna klarar dock sprinten 0 till 100 km/h på snabba 3,3 sekunder. Denna toppmodellen kostar från 635 000 kronor.





Alla versioner bygger på en 800-voltsarkitektur med höga snabbladdningseffekter som kan nå upp till 480 kW. Att ladda från 10 till 80 procent ska vara möjligt på 13 minuter med det mindre batteriet och 16 minuter med det större. AC-laddning på 22 kW är standard.

– Varje element i Zeekr 7GT är noggrant genomtänkt. Det här är en bil som utstrålar sportig elegans, med en slank siluett och en detaljnivå som imponerar från alla vinklar. Som en kameleont i upplevelse har varje detalj formats av en kompromisslös passion för körglädje, berättar Gustaf Gunér, Head of Brand Design på Zeekr Design.

Zeekr beskriver 7GT som en modern Grand Tourer som kombinerar långfärdskomfort och flexibilitet med praktiska vardagslösningar. Med plats för fem personer, ett bagageutrymme på 456 liter och flera körlägen är modellen byggd för både längre resor och spontana vardagsäventyr menar Zeekr.

Orderböckerna öppnar idag. De första svenska leveranserna väntas till sensommaren.

– Den här lanseringen markerar starten på ett mycket spännande expansionsår för Zeekr i Europa med fler modeller på väg, avslutar Lothar Schupet.



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.



4. Tre nya busbilar från Kia: EV3 GT, EV4 GT och EV5 GT

Magnus Fröderberg 2026-01-09

Prestandabilarna Kia EV6 GT och Kia EV9 GT får nu sällskap av de mindre busbilar med rejält med pulver under huven.



Kia EV4 GT är en av tre nya effektstinna GT-modeller

Trenden är tydlig: Alla Kias elbilar i EV-serien ska komma i riktig GT-version med sportig prestanda. Efter [Kia EV6 GT](#) och [Kia EV9 GT](#) är det dags för Kia EV3 GT, EV4 GT och EV5 GT.

– Våra nya elektriska GT-modeller bevisar att elektrifiering kan vara både känslomässig och kompromisslös. EV3 GT, EV4 GT och EV5 GT kombinerar omedelbar kraftrespons från eldrivlinan med sportiga köregenskaper och hög användbarhet – för förare som vill ha det bästa av två världar, säger Soohang Chang, vd för Kia Europe.



Kia EV3 GT har 20-tumsfälgar som standard



Skålade säten och sportratt ingår

Kia EV3 GT och EV4 GT bygger på samma tekniska grund – de delar drivlina och grundchassi, men har olika karosser. EV4 finns i två versioner: halvkombi och fastback.

De får två elmotor och fyrhjulsdraft. Systemeffekten är 288 hk. Det gör att 0–100 km/h går på 5,6 respektive 5,7 sekunder.

En kul funktion är Virtual Gear Shift (VGS) som simulerar motorljudet vid varvning och växling. 20-tumsfälgar, sportstolar och treekrad ratt är standard.



Kia EV5 GT är en familjesuv som bjuder på körglädje

Kia EV5 GT får också fyrhjulsdraft, men mer effekt (301 hk) för att matcha storleken. 0–100 km/h går på 6,2 sekunder.

Produktionen av de tre nya GT-modeller startar under andra kvartalet 2026. Leveranserna startar under hösten.

Kolla även in: [Förnuft & Känsla kör Kia EV6 GT – Snabbare än Porsche Taycan!](#)



Magnus Fröderberg

5. Volvos succé: Drar hem jätteorder på superlastbil

Av Maths Nilsson

Nyheter 7 januari 2026, 16:24

Volvos nya stolthet VNL har tagit Nordamerika med storm. Nu har svenska Volvo Trucks säkrat sin största order hittills i Kanada – 125 exemplar av flaggskeppet.



När Volvo lanserade den nya generationen av sin amerikanska tungviktare VNL sparades det inte på superlativen. Bilen beskrevs som en revolution för bränsleeffektivitet och förarkomfort. Nu börjar de stora beställningarna rulla in. Kanadensiska Highlight Motor Group, som kör fjärrtransporter över hela Nordamerika, väljer nu att satsa stort på toppmodellen Volvo VNL 860. Ordern på 125 bilar är den största i sitt slag i Kanada hittills för den nya modellen.

Den nya VNL-serien har genom bättre aerodynamik och förfinade drivlinor lyckats sänka bränsleförbrukningen med upp till 10 procent jämfört med tidigare modellen. För ett åkeri som Highlight, med lastbilar som rullar dygnet runt över enorma avstånd, innebär det besparingar på miljonbelopp.

Men det är inte bara ekonomi som ligger bakom affären. I en bransch som kämpar med att hitta och behålla duktiga chaufförer har Volvo blivit ett vinnande kort.

– Highlight Motor Group har varit en stark långsiktig partner till Volvo Trucks, och den här ordern är ett tydligt bevis på deras engagemang för säkerhet, effektivitet och sina förare, säger Matthew Blackman, vd för Volvo Trucks North America i Kanada.



Lastbilarna är utrustade med systemet Active Driver Assist Plus, vilket inkluderar filhållningsassistans, fotgängerigenkänning och automatiska nödbromsar. Satsningen på design har också gett eko utanför lastbilsvärlden. Under 2025 tilldelades Volvo VNL det prestigefyllda Red Dot Award för sin produktdesign i kategorin kommersiella fordon.

Highlight Motor Group är kända för att ha en av branschens yngsta lastbilsflottor. De byter ut sina fordon vart fjärde till femte år, och majoriteten av bilarna i deras flotta bär idag Volvos järnmärke i fronten. Med de 125 nya flaggskeppen befäster Volvo sin position som kungar på de kanadensiska landsvägarna.



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

LÄS MER:



[Volvo tar hem monsterorder på ny superlastbil](#)



[Vintertest Volvo EX30: Ett lyckopiller med epadunk](#)



[Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...](#)



Test visar: Svenska lastbilar säkrast i världen



Volvos skräcksifra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig



Meteorologen utfrys från sin Tesla: "Elon Musk..."



Volvos nya superlastbil klarar diesel, el och vätgas



6. Varför Volkswagen Kübelwagen förtjänar klassikerstatus

Artikel av Richard Heseltine 8 min läsning

2026-01-06



Vi verkar vara på väg nerför en gammal väg. Luften är tunn här uppe, det är säkert. Det här händer alltid när en fotograf är på plats: man vet aldrig var man kommer att hamna. Ljudet av stenar som slår mot underredet får dig att rynka pannan; du kan inte låta bli att rygga tillbaka.

Kamerabilen studsar iväg i fjärran, en dammsky döljer större delen av stigen framför oss, inte minst där de djupare ravinerna ligger. Men sedan tränger solens strålar igenom sanddimman.

Plötsligt övergår det khakifärgade landskapet i en panoramautsikt så långt ögat kan nå.

De natursköna vyerna i Portugals Serra do Caramulo-region är himmelska, men på något sätt förväntar man sig att denna Volkswagen Type 82 – eller Kübelwagen – ska vara lite mer... helvetisk. Det är det inte.

Den första upptäckten slår dig knappt hundra meter efter att du lämnat pisten: den är fantastisk i ojämn terräng.

Visst, din bakdel håller inte kontakten med det som kan kallas säten mer än en pikosekund över större ojämnheter, men den verkar ändå ta sig över ojämna ytor som en kastad sten som skummar över vattnet.

Det känns som om du flyger i luften större delen av tiden, men din ryggrad fungerar inte som en stötdämpare vid landningar.



För det andra är den ivrig. Dess luftkylda fyrcylindriga motor på 1131 cc producerar hela tiotals hästkrafter, men den väger bara 499 kg, eller där omkring. Som sådan surrar den ivrigt på det lösa materialet.

Det är roligt att köra. Så roligt att man känner sig splittrad när man erkänner det. För "roligt" är inte ett ord som ofta förknippas med något som har med Wehrmacht att göra. Men Kübelwagens arv har på många sätt överlevt det tusenåriga rike som ledde till dess tillkomst.

Strängt taget fanns det dock mer än en typ av Kübelwagen. Det var trots allt ett smeknamn, och definitivt inte en komplimang.

Det blev ett smeknamn först i efterhand.

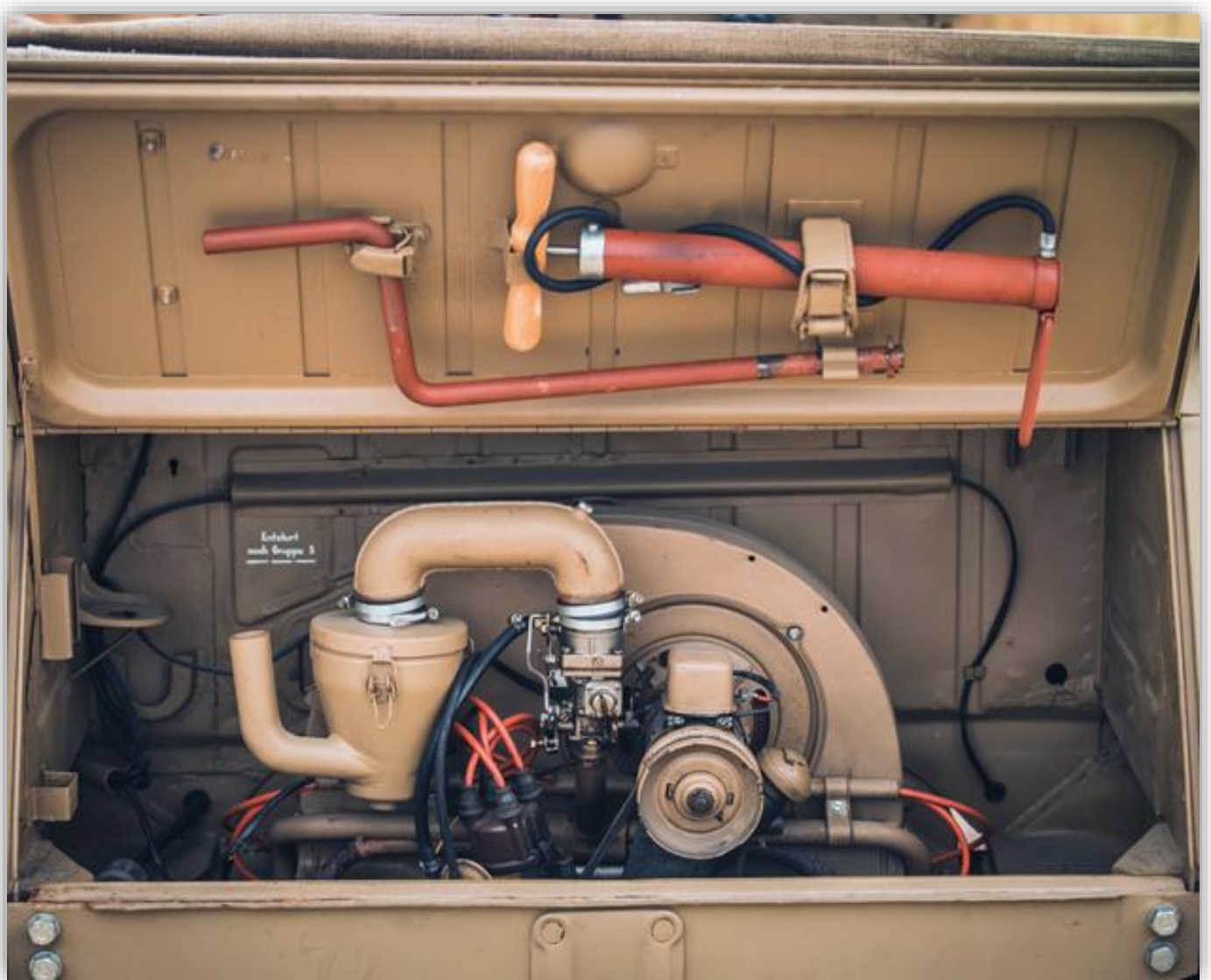
Historien började på Kaiserhof Hotel i Berlin i maj 1933, när Adolf Hitler presenterade sin idé om en "folkbil" för Dr Ferdinand Porsche.

Denna modiga nya värld bör inte använda mer än sju liter bränsle per 100 km (vilket motsvarar cirka 40 mpg), insisterade han.

Den måste också ha fyra säten och kunna hålla en hastighet på 100 km/h på de nya autobahnarna, som då var under uppbyggnad.

Vid följande års bilmässa i Berlin tillkännagav Hitler att: "Tack vare den fantastiske konstruktören Porsche och hans medarbetare har vi lyckats färdigställa de preliminära ritningarna till en tysk folkbil."

Vägprovningarna inleddes i oktober 1936, och i maj 1937 bildades det poetiskt namngivna bolaget Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH (Bolaget för förberedelse av den tyska folkbilen) med målsättningen att tillverka 1 500 000 bilar.



Hitler hade länge varit imponerad av Henry Ford och hans massproduktionstekniker (samt några av hans mer tvivelaktiga världsbilder) och insisterade på att inom tio år skulle ingen arbetande person i Tyskland vara utan en "KdF-Wagen". Inte nog med det, den 1 augusti 1938 infördes också ett frimärkssparprogram där man för fem riksmark i veckan kunde beställa en bil som skulle levereras strax efter att den gått i produktion. Otroligt nog nappade 336 668 kunder på erbjudandet.

Tre månader tidigare, mitt under Tjeckoslovakienkrisen, lade Hitler grundstenen till en ny – och enorm – fabrik i Wolfsburg.

Framstegen hindrades dock av bristen på lokal arbetskraft. Benito Mussolini försökte lindra problemet genom att skicka över arbetslösa italienska arbetare. Trots detta tillverkades inga bilar i serie före andra världskrigets utbrott.

Tragiskt nog skulle byggarbetarna med tiden få sällskap av tillfångatagna polacker, följt av infödda från Frankrike, Belgien, Nederländerna, Danmark och Ryssland.

De få Volkswagenbilar som hittills hade tillverkats förstördes eller överlämnades till nazistpartiets tjänstemän.

En del av fabriken, som fortfarande saknade tak, överlämnades till det tyska krigsministeriet.

Anläggningen användes sedan för tillverkning av allt från värmepannor till handgranater och, mot slutet av kriget, för montering av V-1-flygbomber.

Plus, naturligtvis, Kübelwagen och dess amfibiska syskon "Schwimmwagen".



Om vi går tillbaka till mitten av 1930-talet var motoriseringen en prioriterad fråga för Wehrmacht och dess viktiga blixtkrig.

Behovet av ett litet och smidigt fordon för att transportera trupper i fält var uppenbart, och flera tillverkare, däribland Opel och Mercedes-Benz, hade tidigare skapat sina egna versioner av Kübelsitzwagen – eller ”skålformad bil” – som hade sitt ursprung i början av 1920-talet.

Namnet, som senare förkortades till Kübelwagen, syftade på de säten som användes för att förhindra att passagerarna föll ut på grund av fordonets öppna sidor.

I januari 1938 gav Hitlers chaufför/livvakt, som senare blev SS-kommandör, Sepp Dietrich, Porsche klartecken att utveckla en militär version av Volkswagen.

I specifikationen angavs att fordonet inte fick väga mer än 950 kg med fyra fullt utrustade soldater ombord och högst 550 kg utan last.

Läkaren vände sig till Karosseriefabrik Nikolaus Trutz, ett företag med stor erfarenhet av militärfordon, för att få hjälp med karosdesignen, och prototyperna testades från november 1938.

Trots att den saknade Hitlers föredragna fyrhjulsdraft visade sig denna senaste Volkswagen-variant – kallad Type 62 – vara skicklig i terrängen, delvis tack vare sin låga vikt och sin självlåsande differential tillverkad av ZF. Förproduktionsmodellerna testades sedan i fält under invasionen av Polen.

Ytterligare utvecklingar, som omfattade större 16-tums hjul för att förbättra markfrigången och nya axlar med reduktionsnav, användes därefter på den serietillverkade Type 82 Kübelwagen som började tillverkas i februari 1940.

Karossen, inklusive dörrar och stänkskärmar, tillverkades av stål av Ambi-Budd Pressewerke. Totalt tillverkades 50 435 exemplar fram till 1945.

Det är dock inte så att VW inte förbättrades under resans gång, utan senare versioner känns igen på sina längre bakskärmar och fällbara dragkrokar fram. Det gjordes också betydande justeringar för användning i vissa av de sandigare krigsskådeplatserna, med specialhjul med delad fälg och ballongdäck som utvecklades av Continental för användning i Nordafrika.



Det fanns också otaliga spin-offs och prototyper, allt från pickuper och radiobil till ett bisarrt försök till en halvbandvagn. Intressant nog utvärderades en Kübelwagen som erövrats av det amerikanska krigsdepartementet i Camp Holabird, Maryland, i november 1943, samma plats där de ursprungliga Jeep-prototyperna utvärderades.

Som väntat var de publicerade resultaten inte särskilt smickrande. Rapporten konstaterade: "Volkswagen, den tyska motsvarigheten till den amerikanska Jeepen, är underlägsen på alla sätt, utom när det gäller sittkomforten." Den amerikanska armén var dock tillräckligt klok för att inse att dess soldater sannolikt skulle skaffa och använda Kübelwagens, och förberedde därför en omfattande och detaljerad bruksanvisning.

Den beskrivs som: "En fyrhjulig, gummibeklädd, bakhjulsdriven personal- och spaningsbil, jämförbar i syfte och storlek med den amerikanska ¼-tonslastbilen." Humber skrev samma år en lång rapport om ett "tyskt lätt hjälpfordon" som beslagtogs i Mellanöstern.

Slutsatsen var: "En undersökning av motorn visade att enheten i vissa avseenden var mycket ineffektiv... Det är mycket tveksamt om den ens skulle ha kunnat fungera tillförlitligt om den hade presterat i proportion till sin storlek."

Vidare tillades: "Om man ser till helheten anser vi inte att designen är särskilt briljant, bortsett från vissa detaljer, och den ska inte betraktas som ett exempel på förstklassig design som den brittiska industrin bör kopiera."

The Light Car hade stor glädje av att publicera dessa och liknande citat i sin rapport om VW 1943, där varje fördömande omdöme byggde upp till en slutlig, upprörande nedvärdering: "Eftersom tobak är en bristvara i Tyskland kan konstruktören Dr Porsche stoppa det i sin pipa och röka det."



Kübelwagen är idag mycket efterfrågad tack vare sin sällsynthet, enligt ägaren till just detta exemplar, Salvador Patrício Gouveia.

"Jag köpte den 2005 från ett kanadensiskt museum som sålde sin samling", säger han. "Det var min barndoms drömbil, så jag gjorde allt för att få tag på den. Jag sträckte mig till det yttersta eftersom jag precis hade börjat jobba då.

"Det är en modell från 1944 som användes i Tyskland. Många tror att dess beige färg betyder att den användes i Nordafrika av Afrikakåren, men sanningen är att Wehrmacht 1943 beslutade att alla fordon skulle målas i denna färg, oavsett vilken front de användes på."

Han är också ovillig att hålla med om Humbers bedömning från krigstiden: "Jag älskar enkelheten och den smarta funktionaliteten. Ingenting är låst, allt öppnas med en enkel rörelse. Den är gjord för att vara så praktisk som möjligt.

"Sidodörrarna öppnas till exempel 180°, medan fönstren kan monteras och tas bort på några sekunder med bara två små stänger som fästs i dörrhålen. Dessutom kan lastutrymmet öppnas på flera olika sätt för att underlätta åtkomsten, medan bakljusen fungerar som en kod så att bilen som följer efter i konvojen vet hur långt ifrån varandra ni är, oavsett om det är mörkt, sandigt eller dimmigt [via en serie klaffar och färgade linser].

"Sedan har vi dess enkla motor, som inte behöver vatten för att kylas. Det var en viktig egenskap när man stred i Ryssland, där andra fordonets vätskor frös. Dessutom kunde soldaterna enkelt komma åt spaden, batteriet och vapnen – det är utan tvekan ett genidrag."

Intressant nog beskrev en namnlös brittisk officer i REME sina erfarenheter av att köra en Kübelwagen i *The Motor* i juni 1944.

Han skrev: "Kort efter att jag fått tag på VW:n åkte jag till Syrakusa på Sicilien. Det enda störande med bilen var hastighetsmätaren, som förstås visade kilometer. Det var roligt att se min chaufför när jag på en raksträcka pekade på hastighetsmätaren, som visade drygt 100.

VW kan ta kurvor mycket snabbare än de flesta personalbilar, utan att svänga som en jeep.

Officeren överlevde en "kritisk situation" när han körde in i Carlini, då Kübelwagen-bilen gled av vägen och krockade med några stenar.



Han tillade: "Både de främre stötdämparna och en främre fjäder var trasiga. Det var enda gången Volkswagen svek mig under de cirka 5 000 kilometer jag körde på ön och i Italien. Må den fortsätta att tjäna de allierades sak så troget under lång tid framöver." Inget av detta skulle ha varit musik i öronen för Wehrmacht, vilket var poängen.

Sett objektivt, eller ännu bättre i ett vakuum, är det svårt att inte falla för Volkswagen Kübelwagen.

Visst, den har svårt att ta sig fram på asfalterade vägar och tenderar att glida iväg, men den är så otroligt... rolig. Ja, verkligen.

Är det ett bättre fordon än en Willys Jeep? Nej, det är det inte, det är bara annorlunda. Båda är omtyckta på så många sätt, och båda har också sina brister.

Skillnaden är att jeepen kom att förknippas med de allierades seger och blev legendarisk. Den blev också en stor succé under fredstid. Volkswagen Kübelwagen blev däremot inte det, av uppenbara skäl.

Trots detta återupplivade VW den grundläggande modellen 1969 med Type 181, som skapades för Bundeswehr, den tyska federala försvarsmakten. Den nådde också en viss framgång på den civila marknaden.

Och naturligtvis har otaliga strandbuggies bevisat Volkswagen-konceptet för terrängkörning bortom allt tvivel.

Omslaget kanske hade ändrats, men boken var i stort sett densamma.



FILM: <https://youtu.be/kXx2nXZj0ZM>



7. Lloyds rekordbrytande bil "Roland" är en av de hetaste tvåtaktarna

Av Frank B. Meyer 10 december 2025 06:00



Lloyds rekordbrytande bil "Roland" (1953–1955)

Den ser ut som en Veritas som kör runt Nürburgring i 200 km/h – även om Lloyds rekordbil är baserad på den lilla bilen. Ja, ännu mer våldsamt: dess tillverkare minskade till och med produktionsbilens slagvolym till endast 386 cm³! Beroende på källan återstod 350 eller endast 309 cm³.

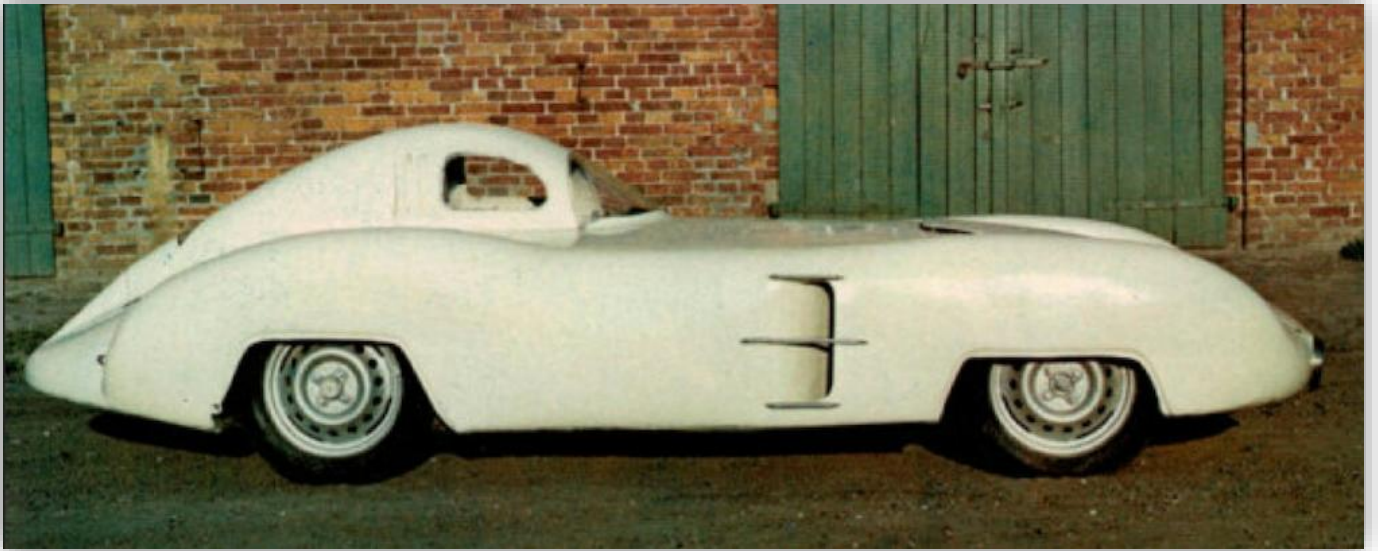
Syftet var att tävla i en klass upp till 350 cc. Det var 1954. Karl-Heinz Schäuferle hade byggt rekordbilen 1953/54, racingförare, Borgward and Lloyd-återförsäljare från Wiesbaden.

Schäuferle hamrade den strömlinjeformade karossen för hand i aluminium. Bilen hade bara en stol, föraren hukade under en tajt huv mitt på längsaxeln och nästan på bakaxeln.

Prestandan hos den luftkylda tvåcylindriga tvåtaktsmotorn är okänd, vissa har spekulerat i cirka 40 hk. Men: År 1954 satte Lloyd streamliner internationella bilrekord med 14 år på Autrome de Linas-Montlhéry! Bland annat uppnådde han ett genomsnitt på 120,85 km/h över tre timmar och 112,10 km/h över 5000 miles. Vid ratten satt uppfinnarna Karl-Heinz Schäuferle, Hubertus Ricker och Adolf Brudes.

1955 tävlade Lloyds rekordbrytande bil igen, denna gång med den ursprungliga 386 cc från Lloyd 400. Med denna motor, installerad horisontellt, sägs Lloyds rekordbil ha nått en topphastighet på 150 km/h år 1955.

Bilens smeknamn var "Roland", troligen efter Roland-statyn framför Bremens stadshus. Folkspråket kallade den också "White Mouse".



Lloyds rekordbrytande bil är baserad på den söta Lloyd LP 400

Teknisk data Lloyds rekordbrytande bil

- **Motor** Tvåcylindrig tvåtakts radmotor, luftkyld
- **Förflyttning** Först troligen 308 cc, sedan 386 cc
- **Effekt, vridmoment och körprestanda** ej tillgängligt
- **Kör** Manuell växellåda, framhjulsdraft
- **Chassi** två tvärgående bladfjädrar fram, pendelaxel bak, längsgående bladfjädrar
- **Bromsar** fram/bakre trumma/trumma/trumma
- **Struktur** Centralrörsram, plattformsgolv, aluminiumkaross
- **Däck, hjul, mått, vikt, bränsleförbrukning och bränsletankskapacitet** ej tillgängligt



*Roland var smeknamnet på Lloyds rekordbrytande bil.
Under lång tid stod den i det som då var Hillers bilmuseum i norra Tyskland.*



Frank B. Meyer



8. Pontiac Fiero GT 1985 - Tillbaka från dunklet

Don Keefe författare Thomas A. DeMauro fotograf

Den 19 december 2013

En Fiero GT från -85 får nytt liv



Även om '88 Fiero är den modell som många entusiaster ser som året då "de fick det rätt och dödade det", var '85-upplagan också avgörande i rasens väg. Det var då som Pontiacs verkliga avsikter kunde ses.

Pontiacs ledning hade medvetet tonat ner Fiero när den var under utveckling och under det första produktionsåret. De visste att det skulle bli svårt att sälja in den lilla tvåsitsiga bilen som en sportbil eftersom GM och Chevrolets ledning inte tänkte låta den konkurrera med Corvetten, som skulle återinföras 1984 efter ett års uppehåll i produktionen. Som det alltid hade varit var Corvetten helig mark för många GM-chefer, och det sista de ville ha var konkurrens inifrån. I stället skulle en annan strategi genomföras.



Pontiacs VD William Höglund satte Fiero-projektet i händerna på Hulki Aldikacti, den briljante turkiskfödde ingenjören, som också var en mycket skicklig företagspolitiker. Duon skulle driva P-bilens utvecklings- och godkännandeprocess genom GM-hierarkin genom att inte märka den som en sportbil, utan som en "pendlarbil" som bara råkade vara en tvåsitsig bil. Senare, efter att modellen var etablerad, kunde Pontiac rulla ut sina verkliga avsikter och biffa upp saker och ting lite. Planen fungerade och produktionen av Fiero startade sommaren 1983.

Det var en sportig liten bil med den fyrcylindriga 2,5-liters "Iron Duke" på 92 hk, som uppnådde mycket imponerande körsträcka.

Som man kan förvänta sig var de Iron Duke-drivna Fieros ganska dystra ur prestandasynpunkt. Noll-till-60-tiderna var i mitten till höga 11 sekunder, och den kunde inte bryta sig ut ur 18-sekunders kvartsmilsintervallet vid 74-75 mph. Topparten var väsende 170 km/h. Som ett resultat av detta kritiserades Fiero av vägtestare för sin tröga prestanda, men fick beröm i de flesta andra kategorier. Den fick höga betyg för sin design, passform och finish, kurvtagningsförmåga och sparsamma bensinkörning.

Ändå sålde den lilla tvåsitsiga Pontiacen otroligt bra. Tre versioner erbjöds. Basmodellen såldes i 7 099 exemplar, en sportcoupé i mellanklassen stod för 62 070 bilar och toppmodellen S/E sålde anmärkningsvärda 67 671 bilar. Inkluderat i S/E-försäljningen är 2 155 Indy Pace Car Replicas.

Indy Pace Car Replicas från 1984 var en intressant startpunkt för 1985. Dessa bilar fick en reviderad "aero"-nos, förlängningar av vippanelerna och en specifik bakvinge. Tillsammans med en uppgraderad drivlina skulle dessa integreras i Fiero GT som är ny för -85.



Hjärtat i den nya prestandaorienterade Fiero skulle naturligtvis vara implementeringen av en V6-motor och en uppgraderad fjädring. På grund av sitt X-Car-arv fick Fiero GT en specialversion av 2,8L 60-graders V-6. Med hjälp av shortblocket från den tidigare H.O. 660-motorn som installerats i Citation X-11 och Phoenix SJ toppades Fiero V-6 med ett nytt bränsleinsprutningsystem samt nya insugnings- och avgasgrenrör. Hästkrafterna hoppade från den gamla förgasarversionens 135 till 140 vid 5 100 varv per minut. Denna motor kunde beställas med Muncie fyrväxlad manuell eller treväxlad automat. En ny Isuzu-byggd femväxlad växellåda som tillval som fanns i de fyrcylindriga modellerna var inte tillgänglig med V-6:an, eftersom den inte hade tillräcklig vridmomentkapacitet.

GT:s nya drivlina stod för en rejäl prestandaökning. Noll-till-60 mph/96 kph-tiderna sjönk till mycket mer respektabla 8,1 sekunder, och kvartsmilstiderna sjönk till 16,3-sekunders-intervallet vid cirka 85 mph/138 kph. Topp hastigheten steg till 120 mph. Automaten var en hårsman långsammare runt om.

Förutom den uppgraderade drivlinan gynnades Fiero GT '85 också av en kraftig fjädring, som fanns tillgänglig i andra modeller som tillvalsutrustning. Förändringarna inkluderade 10 procent tyngre bakfjädring, omventilerade stötdämpare, 0,5 tum längre framhjulsupphängning och minskad krängningsstyrning bak.

Pontiac byggde totalt 76 371 Fieros -85 - en minskning från -84 men fortfarande en stark uppvisning. Åtminstone en del av nedgången kan tillskrivas den nya Pontiac Grand Am, som utan tvekan skickade några potentiella Fiero-köpare till en mer praktisk bil.



Fiero-ägare är en oerhört lojal del av Pontiac-hobbyn, och det är svårt att hitta en ägare som har roligare med sin än George Johnson från Sandusky, Ohio. Hans Fiero GT från -85 har restaurerats till sin ursprungliga glans, en ny trend på bilmässor. Förr i tiden var många av de Fieros som visades mycket modifierade exemplar. Nu är rena original och restaurerade bilar på väg att bli ett betydande segment.

George köpte sin automatväxlade GT sommaren 2001 av sin pappa, som bara ägde den en kort tid. De ursprungliga ägarna var från Huron, Ohio-området. Den lilla tvåsitsiga bilen var ganska sliten och hade en snabb ommålning som började visa sin ålder. Interiören behövde också mycket hjälp. Den var dock i stort sett komplett och var ett fint tillval med luftkonditionering, taklucka, elfönsterhissar och dörrlås, farthållare och AM/FM stereo/kassettdäck. George skötte mycket av restaureringen själv, inklusive målning av undersidan av karossen och motorrummet, detaljering av motorn, ombyggnad av bromssystemet, byte av en ny A/C-kompressor och installation av den nya läderinredningen.

Lacken och karossen hanterades skickligt av Kasper Transportation, som lackerade om Fiero GT i den ursprungliga klarröda färgen med hjälp av ett PPG-system för baslack/klarlack. George gjorde all färgslipning och polering med sandpapper med korn 1 500 och 2 000 och avslutade det med 3M polerprodukter. "Det var första gången jag gjorde det", säger George. "Jag köpte en polermaskin och en vän visade mig hur – det blev verkligen fantastiskt."

Hans insatser belönades med silverutmärkelser i Points Judged Stock vid 2010 POCI Convention och Points Judged Modified (på grund av läderklädseln) vid 2012 POCI Convention, och en första plats i klassen vid 2012 Ames Performance Tri-Power Pontiac Nationals.

Förutom denna standard '85 GT har George också en '87 Fiero GT, som är sänkt 2 tum runt om och har en uppsättning 18-tums hjul. Den 82 550 mil långa 85:an är mer av en utställningsbil och har en uppsättning historiska skyltar; 87:an används mer på gatorna och körs ofta till North Coast Chapter-evenemang. För George är tvåsitsiga Pontiac-bilar det enda sättet att flyga!



9. AC Aceca 1958



AC Cars Ltd. har en lång och berömd tradition av att bygga några av Storbritanniens mest minnesvärda sportbilar. Företaget grundades 1908 och tillverkade först leverans och handel med nyttofordon under parollen "Auto Carriers". Runt 1920 kom en ny ledning och omorganiserade företaget när de skiftade fokus till att bli seriösa tillverkare av sportbilar av hög kvalitet. Racing och rekord blev en prioritet, och framgångarna följde snabbt, med AC som tog den första brittiska segern någonsin i Monte Carlo-rallyt 1926. En rad sportlimousiner och touringbilar upprätthöll AC fram till andra världskrigets utbrott då krigstidskontrakt gjorde AC till en praktisk vinst.





I början av 1950-talet började försäljningen av deras sedanbilar att sjunka, och ledningen bestämde sig för att en ny riktning behövdes för att hålla AC Cars relevanta. Företaget anlät en begåvad ung designer vid namn John Tojeiro för att designa en ny sportbil runt AC:s ärevördiga raka sexa. Tojeiro fångade AC:s uppmärksamhet efter att ryktet spreds om de utsökta sporttracerbilarna han byggde i ett hyrt garage nära AC-fabriken. För den nya gatbilen använde han sin racergerfarenhet och utrustade bilen med oberoende fyrhjulsfjädring och ett chassi med dubbla rör. Ace visades för första gången på Earls Court Motor Show 1953 och var en vacker liten tvåsitsig roadster som utmärkte sig genom att vara Storbritanniens första helt oberoende sportbil med fjädring. Den ärevördiga överliggande kamaxeln AC 1 991 cc rak sexa var standard, med en 2-liters sexa från Bristol som kom senare som tillval. Produktionen började 1954 och köparna njöt av Aces sublma hantering och prestanda på 100 mph.





1955 fick den vackra Ace roadstern sällskap av den lika härliga tvåsitsiga Aceca Coupé med fast huvud. Med tonvikt på Grand Touring var den nya coupén utrustad med upprullningsbara fönster, förbättrad ljudisolering och ett användbart bagageutrymme under den öppningsbara bakluckan. Prestandan var nästan identisk med den öppna bilen, och utseendet var oförstört (vissa skulle säga att det förbättrades) av tillägget av den vackra flödande taklinjen. Oavsett om man föredrar den öppna Ace eller den stängda Aceca, är den elementära designen en av de största genom tiderna och uppnår ikonisk status genom de många Cobra-kopior som fortfarande produceras idag.

Denna AC Aceca från 1958 är ett original vänsterstyrt exemplar och en av bara 151 AC-drivna Acecas som tillverkades totalt. Bilen hade chassinummer AEX672 och färdigställdes den 24 juni 1958 och skickades till BC Sports Cars i Vancouver, British Columbia. Detta är en av bara 28 växelströmsdrivna Acecas som tillverkades 1958 och en av endast 11 som exporterades till Kanada under modellens hela körning. Det är en attraktiv bil som aldrig har varit helt isär, utan som har fått renoveras där det har behövts och som nu presenteras med en charmig, vägklar karaktär. År 2007 genomgick AEX672 ett omsorgsfullt restaureringsarbete, inklusive en omlackering av bar metall, med tonvikt på att behålla bilens exceptionella originalitet. Samtidigt byggdes AC 2-liters rak sexa (nummer 2356-W) om med särskild omsorg om att bevara det ursprungliga utseendet. Bilen drar nytta av regelbunden användning, skötsel och underhåll i händerna på sin nuvarande entusiastägare.



Aceca har en attraktiv finish i ljust metalliskt blått och rider på argentmålade 16-tums trådhjul, skodda med B.F. Goodrich Silvertown diagonaldäck i korrekt stil. Eftersom den här bilen har använts regelbundet på vägen kan man vid en närmare granskning hitta några mindre förbättringar, men det finns fortfarande en härlig och varm lyster i lacken. Kaross-utrustning och tillbehör inkluderar de sällsynta rörformade stötfångarna, den klassiska ägglådegrillen och den knappt skådade takmonterade antennen. Ett par tidsenliga Lucas Flamethrower körlampor på anpassade fästen kompletterar stativstrålkastarna.

Interiören är en särskild höjdpunkt i denna fantastiska Aceca. Originalläder täcker sätena, instrumentbrädan och dörrkorten, och dörrkåporna och panelerna i trä har bevarats noggrant. Nyare mattor integrerades fint i den annars originella stugan. Många sällsynta tidsenliga tillbehör inkluderar radion och högtalarboxen, gröntonade Perspex-solskydd, Moto-Lita-ratt som tillval och till och med de ursprungliga säkerhetsbältena. Smiths rattar är restaurerade och omkopplarna och kontrollerna är i utmärkt originalordning. I samband med restaureringen kromades fönsterramarna om och både vindrutan och Perspex-bakluckan byttes ut. En original bruksanvisning och en mycket sällsynt fabriksverktygssats ingår i försäljningen.

Detaljerna under motorhuven är också ganska snygga, med ett polerat kamskydd och en trio av SU-förgasare. Många dokument visar att bilen regelbundet servades och underhölls, med färsk kvitton på en ny bränsletank och ytterligare underhållsartiklar. AC "six" går och låter bra och avger ett suggestivt skall från avgasröret, även om en nyligen avbruten period innebär att ytterligare uppringning och service rekommenderas.

Efter restaureringen visades Aceca på flera prestigefyllda konserter, bland annat Amelia Island Concours d'Elegance 2009 samt Meadowbrook Concours och Glenmoor Gathering samma år. Entusiaster eftertraktar Aceca för prestandan, den italienska stilen och de praktiska egenskaperna. Den här bilens charmiga, välbevarade karaktär gör den idealisk för inträde i ett brett utbud av körevenemang, turer och rallyn runt om i världen. Det är berättigt till sådana som Colorado Grand, Tour Auto och Targa Florio; evenemang som säkerligen kommer att framhäva Acecas utsökta balans och charmiga karaktär.

Observera att denna Aceca är en bil av 1958 års modell; Den är dock för närvarande titulerad som en 1959 års modell.

Klassiker

10. Grattis Horizon!

Publicerad 19 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 19 januari då Henrik har namnsdag hyllar vi Horizon!



Chrysler Horizon 1978

Här blir det komplicerat - det är inte fyra olika märken som råkat välja horisonten som modellnamn, utan samma bil som sålts under olika märken beroende på marknad. Det handlar om en bil i Golfklassen som mot slutet av 1970-talet togs fram inom Chryslers europeiska verksamhet, som en ersättare till Simca 1100.

Horizon baserades på teknik från Simca men utvecklingen i övrigt gjordes i England inom f.d. Rooteskoncernen. Tillverkningen startade 1977 i Frankrike hos f.d. Simca i Frankrike. 1979 blev Horizon Årets Bil i Europa.

I Europa tillverkades bilen senare också i England och hos Valmet i Finland. Finska Horizon hade Saabstolar och bättre värme men såldes aldrig i Sverige. Svenska Trafikmagasinet ansåg att detta var fel och importerade därför ett eget finsttillverkat exemplar för att långtesta det.



Praktisk halvkombi med goda utrymmen, synd att Horizon snabbt fick dåligt kvalitetsrykte

I England kallades bilen Chrysler Horizon, i Frankrike Simca Horizon och i Europa i övrigt Chrysler-Simca Horizon. Efter det att Chrysler 1979 lyckats sälja sin europeiska verksamhet till Peugeot fick den i likhet med alla andra europeiska Chryslermodeller märkesnamnet Talbot, ett gammalt fint engelskt märke som därmed kom till användning igen och för alltid kommer att förvirra bilhistoriskt intresserade.

I USA tillverkades och såldes bilen som Plymouth Horizon men även som Dodge Omni. Förutom att vara mer kromtyngda hade de amerikanska modellerna märkligt nog VW-motorer och annan framvagn.

Tillverkningen i Europa upphörde 1986 men i USA hängde Horizon kvar i katalogerna ända till 1990.



Talbot Horizon hängde med till 1986



Plymouth Horizon 1986



I USA fanns även en sportcoupé byggd på samma plattform, kallad Plymouth Horizon TC3, presenterad 1979.



Roger Warolin