



Duesenberg Model J Convertible Coupe by Rollston (1935)

- 1. Provkörning av Isuzu D-Max BEV**
- 2. Det här är Bentley Continental GT S**
- 3. Mercedes presenterar uppdaterad S-klass**
- 4. Audis grill blir standard**
- 5. 50 000 dieselmotorer riskerar körförbud vid besiktning**
- 6. Se unika Volvo 780 Aero**
- 7. Karmann Ghia Cabriolet var en figursydd Folka**
- 8. Duesenberg SJ Cabriolet**
- 9. Kissel Modell 6-45**
- 10. Grattis Volvo Duett**
- 11. Lyxbilmärket som misslyckades**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Isuzu D-Max BEV

Av Peter Klemensberger

Publicerad 27 jan 2026 kl 08.00

Uppdaterad kl 09.35

Isuzus bästsäljande pickup kommer nu med eldrift och man har inte tummat på arbetsdugligheten – dragvikt och lastkapacitet är på samma nivå som för dieselversionen. Vi provkör D-Max BEV och tar oss an såväl asfalt som terräng.



Elektrifieringen av bilfloran har slagit brett, i stort sett alla segment har ett eldrivet alternativ, allt från småbilar, familjevagnar, suvar, sportbilar, skåpbilar till minibussar. När det gäller pickuper går det trögare, på den svenska marknaden finns knappt en handfull alternativ att välja på.

Redan 2023 provkörde vi **Ford F-150 Lightning**, en modell som lär förbli en amerikansk angelägenhet med såväl mått som prislapp upp i det blå. Samma år testade vi för första gången en eldriven pickup i form av **Maxus T90 EV**. En bil som förvisso kunde lasta bra men saknade fyrhjulsdraft och hade en motor hängande under bakaxeln som effektivt begränsade markfrigången. Usla köregenskaper och ett högt pris placerade den sist i sist testet.

#### Det här är nytt

**Eldrift.** D-Max finns nu även som eldriven.

**Laddbar.** Laddas där man annars tankar. Kapaciteten är 11 respektive 50 kW.

**Fyrhjulsdraft.** Konstant fyrhjulsdraft där normalt 70 procent av kraften ligger på bakhjulen.

**Blå.** Blå inslag i fronten, annars i stort sett som vi känner D-Max med dieselmotor.

**Europa.** Elversionen är framtagen för Europa men byggs liksom dieselmotorn i Thailand.



*Inte den modernaste interiören men handhavandet är tydligt och enkelt*

Mest poäng fick dieseldrivna **Isuzu D-Max**, en modell som även lyckats bra i saluhallarna och har varit den bäst säljande pickuperen i Sverige de senaste tre åren, förra året med 28 procent av marknaden. Nu finns den med eldrift, vilket är intressant nog för att Teknikens Värld ska ta klivet upp bakom ratten för att se om eldrivna pickuper trots allt är något att räkna med.

Man kan se det som att Isuzu har gjort det enkelt för sig, eller så har de inte velat peta på ett vinnande koncept. D-Max BEV, som version heter, är nämligen väldigt lik sin dieselför-laga. I huvudsak är det bara blå inslag i fronten som avslöjar att bilen är eldriven. Kikar vi undertill ser vi också en massiv aluminiumplatta som skyddar batteripaketet som är monterat i kardantunneln samt att bladfjädrarna bak har en annan fästning då en motor har tillkommit baktill.

Även invändigt vi känner igen oss i den plastiga och daterade miljön (inte helt ovanlig bland pickuper) även om en del instrument och knappar ger en hint om elkonverteringen. Tittar vi på papperet märker vi att markfrigången är kapad, men blott med tre centimeter jämfört med förbränningsversionen och att bilen har blivit tyngre. En dragvikt på 3 500 kilo och en maxlast på 1 010 kilo skvallrar dock om att man inte har velat tumma på arbetsdug-ligheten.

Redan urversionen luktar arbetsdon och det blir än tydligare i eldrivna D-Max. Räckvidden på en laddning vid blandad körning är enligt WLTP-körcykeln 26,3 mil. Effekttuttaget för de två egenutvecklade motorerna är 177 hästkrafter, 13 mer än hos dieselsversionen. Ändå låter reaktionen dröja på sig i den omfattning att jag först tror att jag har missat gaspedalen med foten och accelerationen är inte så blixtrande den brukar vara i elbilar.



*Dieselrovan fram är urluft och ersatt med en egenutvecklad elmotor*

### **Trivs bäst när vägen tar slut**

På rull märks det att vägen inte är bilens rätta element. Vindbruset kommer redan i landsvägsfart och ett irriterande pipande hörs då och då bakifrån. Det är dock inga problem att hänga med i trafikrytmen. Gången är mjuk och tung även om små ojämnheter i asfalten märks. Den höga hållningen gör att man greppar stadigt i ratten och inte utmanar ödet. Bakom ratten finns paddlar för att justera bromsregenereringen och det med ett exemplariskt spann mellan lägena.

På det assisterande och digitala planen finns det en hel del att jobba på. Bilen missar skyltigenkänningar eller varnar för att jag kör mot enkelriktat när jag svänger ut på motorvägsavfarten (skylten i fråga gäller avfarten). Pekskärmens snitt är daterad men de flesta kommer där att spegla sin smarta telefon vilket fungerar bra.

D-Max börjar glänsa när vägen tar slut – och det gäller även BEV-versionen. Det märks redan på skogsvägen som leder oss till terrängslingorna invid Knutstops tävlingsbana vid skånska Kågeröd. Här berörs man inte av kort räckvidd eller skyltigenkänning.

i terrängen klättrar bilen obehindrat upp och ner på igenvuxna slingor som jag missat om jag inte fått de tydligt utpekade för mig. Till min hjälp har jag förutom fyrhjulsdriften, som i normalläge portionerar ut 70 procent av kraften till bakhjulen och 30 fram, även assistans i medlut då bilen tar sig ner själv och jag bara behöver styra rätt i leran. Någon lågväxel behövs inte, dock finns ett läge för halt underlag som aktiveras med en knapp på mittkonsolen.

På banan får jag också veta att eldrift egentligen inte är bättre än dieselkraft vid terrängkörning, trots att tekniken ger fint vridmoment. Kraften får inte komma allt för direkt, vilket kan vara svaret på den där fördröjda gasresponsen jag märkte tidigare.

### **Ett komplement till diesel och gas**

Bortom vägnätet – det är D-Max spelplan och här ska BEV-versionen vara ett alternativ. Varför kan man fråga sig och svaret är det samma som varför dieslversionen även finns att kryssa för med en extra gastank, vilket 98 procent av köparna gör. Förvisso får bilarna då skattefördelar men det handlar också om att de allra flesta av D-Max köpare är egna företagare som jobbar på uppdrag åt offentligt verksamhet eller företag med tydlig miljöpolicy. HVO 100-diesel och gas i kombination får nu ytterligare ett miljöalternativ i form av ren eldrift.



*Köparna startar med en "ren" bil och bygger på vad de själva behöver, som denna kåpa för 46 900 kronor.*

Som egen företagare kan man också tänka sig att D-Max rycker in som privatbil och på den punkten faller elversionen med sin korta räckvidd. Att åka längre sträckor lämpar sig inte då laddning av batteriet, från 20 till 80 procents kapacitet, tar en timme vid en snabb-laddare.

Där överträffas D-Max BEV av en ny rival i form av **KGM Musso** EV som har snäppet bättre egenskaper som elbil och personbil men faller på arbetsdugligheten och blir fränkörd som lastare och dragare.

Prismässigt startar D-Max BEV på 659 900 kronor att jämföra med motsvarande bil med dieselmotor på 463 900 kronor – före moms. Den provkörda bilen har förlängd kaross med bakdörrar och är av högsta utrustningsgrad.

D-Max BEV är framtagen för Europa men kan komma att börja säljas på fler marknader framöver. Gissningsvis finns redan en uppföljare på Isuzus ritbord i Japan, byggd på en plattform dedikerad för eldrift. Och nog kommer vi att få se fler eldrivna pickuper inom en snar framtid. Om Isuzu då håller sina ställningar återstår att se. D-Max BEV är ingen början på en ny era utan ett okonstlat alternativ just i dag.

**Tre frågor** till Per Håkansson, varumärkesdirektör, Isuzu Sverige.

**Tror ni främst nya eller gamla kunder kommer att välja eldrivna D-Max?**

En kombination, vi vet att det finns kunder som redan är kunder hos oss och kunder som finns i segmentet som har behov av en elektrisk pickup.

**Procentuellt, hur tror ni försäljningen kommer att fördelas mellan förbrännings- och elversionen?**

Under 2026 så är det nog 95-5 i fördelning men den andelen kommer öka successivt efterhand som efterfrågan ökar pga ökade miljökrav och utsläppsregler.

**Vad skulle ni säga att D-Max BEV har för fördelar jämfört med de (få) konkurrenter som finns på marknaden i dag?**

Vi erbjuder Sveriges första riktiga elektriska pickup då vår produkt har alla de egenskaper som en pickup behöver ha i Sverige; framkomlighet i terräng, 3,5 tons dragvikt, 1 tons lastvikt och en fullt avdragbar moms.

## Isuzu D-Max XRX DoubleCab BEV

**Pris:** 689 900 kronor (exkl. moms)

**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 54 hk (40 kW). Bakre elmotor, max effekt 122 hk (90 kW). Max systemeffekt 177 hk (130 kW), sammanlagt vridmoment 325 Nm. Batteri 66,9 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/50 kW.

**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Fram skruvfjädring, bak bladfjädring. Krängningsdämpare fram och bak. Fram dubbla triangellänkar. Bak stel axel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,5 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, trummor bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 265/60R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 313, längd 528, bredd 187, höjd 181, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 21. Tjänstevikt 2 425, maxlast 1010, max släpvagnsvikt 3 500.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,1 s, toppfart 135 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 2,55 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 263 km.

**Garantier:** Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 0 år.

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

**Rivaler:**



## KGM Musso EV

Byggt på en personbilsplattform och mer modern i hållningen än D-Max. Fyrhjulsdreven. Räckvidd 37,9 mil och får lasta och dra 690 respektive 1 800 kilo.

**Pris:** Från 469 900 kronor exkl. moms.



## Maxus eTerron 9

Maxus nya kandidat. 435 hk och 43 mils räckvidd. Får dra 3 500 kg men bara lasta 575 kg. Frunk på hela 236 liter. Fyrhjulsdreven och med V2L-teknik (Vehicle-to-Load).

**Pris:** Från 699 900 kronor exkl. moms.



## 2. Det här är Bentley Continental GT S: en cross-plane V8 GT med dansskor

Av Vijay Pattni

Publicerad: 30 jan 2026

Inspirerad av Supersports ger Bentley ännu mer smidighet till sin stora GT



Bentley har bestämt sig för att montera ett par dansskor på sin världsomvälvande **Continental GT**. Det här, vänner, är den nya Bentley Continental GT S (och GTC S), och även om den inte erbjuder mer kraft än en alls inte alls vanlig Conti GT, kommer den att dansa med de stora grabbarna.

Främst för att Bentley har utrustat GT S med sitt 'Performance Active Chassis', som tidigare endast fanns på 771 hk GT **Speed** och GT Mulliner-bilarna. Det livliga nya chassit får aktiv fyrhjulsdraft, dubbla ventildämpare, vridmomentfördelning – fram till bak och från sida till sida – samt Bentleys 48V krängningsstabilisator.

Men det är förstås inte allt. Det finns en "ny generation" av ESC-mjukvara, en e-differential och fyrhjulsstyrning, som tillsammans bidrar till vad Bentley kallar "den mest avancerade och förarfokuserade fyrhjulsdrivna uppsättningen".



För 'förarfokuserad', läs: driftig. Bentley har verkligen lutat sig in i sin vilda sida på sistone och förklarar att med ESC:n helt avstängd kan "kurvställningen balanseras på gasen av föraren".

Du kanske gillar det.

Du kommer också ha ett överskott av kraft till ditt förfogande. Även om detta ger det mindre av Conti GT:s två motoralternativ är det ingen svaghet: den 4,0-liters crossplane V8:an och hybridgubbins ger tillsammans 671 hk och 686 lbft vridmoment (jämfört med Speeds 771 hk).

Denna version av Bentleys 'High Performance Hybrid' möjliggör en 0-100 km/h-tid på 3,5 sekunder och en topphastighet på 290 km/h. Japp, det räcker tack.

Och när du inte balanserar kurvställningen med ett överskott av kraft kan du beundra Conti GT S:s nyfunna aggressivitet på andra håll: mörka och blanka svarta detaljer inklusive svarta Bentley-vingar och bokstäver, svarta spegelkåpor, fönsterbrädor och bakre diffuser samt tonade LED-strålkastare.

Den körs på 22:or (även om du kan välja mellan olika hjul), medan det inuti finns piano svart faner, 'tekniskt' tyg och tvåfärgad klädsel.

"Genom att kombinera dramatisk visuell närvaro med den senaste hybriddrivlinan och Continental GT Speeds chassiteknologi, riktar sig S-modellerna rakt mot den prestanda-fokuserade föraren," sade Bentley. Glöm inte dansskorna.



### 3. Mercedes presenterar uppdaterad S-klass

Roger Åberg tors. 29 jan 2026, 20:20

Med uppvärmda säkerhetsbälten



Mercedes firar 140 år i år och det firar man med att uppdatera sin stolthet S-klass en smula. Jag säger en smula, för man måste vara relativt skrapstent för att se att det är en ny bil om man inte har den gamla att jämföra med. Men 50 procent av bilen, eller 2700 olika delar, har förändrats på något sätt.

Tekniskt har man tryckt in allt man har. Ett nytt ljussystem som bygger på micro-LED ger 40 procent bredare ljusbild och mer kräm. Trycker man igång helljuset så lyser det 600 meter framåt. Man använder även kart-data för att lysa upp svängar lite extra...

Man har en massa skärmar, men i framsätet känns det inte så nytt och i baksätet känns det, när det kommer till skärmar, rätt fattigt. Två 13-tummare imponerar inte idag.

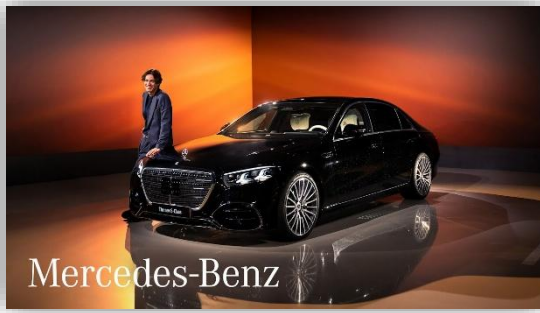
Men hårdvaran på insidan ser fluffig ut. Man har uppvärmda säkerhetsbälten som blir exakt 44 grader. Och så lyser stjärnan i fronten!

På motorsidan finns ett gäng alternativ. En ny V8 i S580 levererar 395 kW och 750 Nm. Man kan även få bilen med en bensinsex, en diesel och en laddhybrid som kommer 10 mil på bara el. Det finns även en Guard-version med tjocka rutor och en V12 under huven.

[media.mercedes-benz.com](http://media.mercedes-benz.com)



Roger Åberg



FILM: <https://youtu.be/3OyZRbUmtVo>



FILM: <https://youtu.be/Z8nSkFpnTJM>



FILM: <https://youtu.be/nNIE-4EALis>



FILM: <https://youtu.be/GM2LI469j5E>



FILM: [Svenska Mercedes-chefen kollar in nya S-klass](#)

#### 4. Oavsett vad vi tycker: Audis grill blir standard

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 31 jan. 2026

Publicerad 31 jan. 2026

**Audi byter ansikte och det är ingen tillfällig mask. En ny front är på väg att bli standard på alla framtida modeller.**



*Audi Concept C*

**Audi** står inför ett tydligt stilskifte. Den välkända singleframe-grillen, som dominerat märkets bilar i nästan två decennier, är på väg ut. I stället introduceras en mer upprätt, nästan strikt rektangulär grill – och den är här för att stanna, skriver Tyska **Auto Motor Sport**. Oavsett vad internet tycker.

Den nya designen dök först upp på konceptbilen **Audi Concept C** och möttes omedelbart av memes, skämt och mindre smickrande smeknamn.

Trots det har Audis designchef **Massimo Frascella** nu bekräftat att detta formspråk kommer bli gemensamt för alla kommande Audi-modeller.

##### **Design med rötter bakåt – och blicken framåt**

Frascella, som tog över designansvaret 2024, har tidigare satt sin prägel på både Land Rover Defender och Range Rover Velar. Det märks.



*Audi CEO Gernot Döllner och Audi Concept C*

Den nya grillen är ett försök att knyta samman Audis historia med framtiden, snarare än att jaga tillfälliga trender.

Tanken är inte att alla bilar ska se likadana ut, utan att de ska kännas som släkt. Små bilar, sportmodeller och SUV:ar ska få egna ansikten, men dela samma grundläggande uttryck. Ett klassiskt grepp, helt enkelt: igenkänning först, variation sen.

#### **Varje Audi ska fortfarande ha sin personlighet**

Enligt Frascella ska skillnaderna skapas genom proportioner, linjer och detaljer – inte genom att uppfinna ett nytt ansikte för varje modell.

Det är ett sätt att återgå till hur bilformgivning en gång fungerade, när man kunde känna igen ett märke på långt håll.

#### **Även interiören tar ett steg tillbaka**

Förändringen stannar inte vid karossen. Inuti bilarna vill Audi lugna ner skärmhysterin. Fysiska reglage och knappar gör comeback för viktiga funktioner, något som sannolikt uppskattas av förare som faktiskt vill köra bilen – inte navigera i menyer.

#### **Först ut: en ny elektrisk sportbil**

Den första modellen med Audis nya formspråk blir en elektrisk sportbil som tar över efter TT. Namnet försvinner, men formatet lever vidare: två dörrar, kompakta mått och fokus på körglädje. Med en ny grill i fronten – vare sig vi vill eller inte.



**Bensinkort 2026 – här är skillnaderna som faktiskt spelar roll. E55**



*Audi Concept C*



*Audi Concept C*





## 5. Ny mätmetod: 50 000 dieselbilar riskerar körförbud vid besiktning

Magnus Fröderberg 2026-01-26

”Dessa måste vi identifiera och få bort från vägarna”, säger ordförande i Fordonsbesiktningensbranschen.



*Omkring 50 000 dieselbilar har extremt höga partikelutsläpp och kommer att stoppas genom partikelmätning.*

**Lättare regler än andra EU-länder** och bristande mätmetoder har gjort att det rullar runt dieselbilar i Sverige med mycket höga partikelutsläpp. Genom att införa partikelmätningar ska det bli stopp på dessa miljöbovar.

– Med dagens mätmetod går bilar igenom med för höga utsläpp. Vi ser en väldigt liten andel dieselbilar som släpper ut extremt mycket. Ägarna är ofta omedvetna om problemet, säger Per-Anders Blommefors, besiktningens ansvarig på Bilprovningen, till [Vi Bilägare](#).

Han får medhåll av Tord Fornander som är ordförande i Fordonsbesiktningensbranschen.

– **Vi vet att en liten andel av bilarna** står för nästan alla partikelutsläpp, dessa måste vi identifiera och få bort från vägarna. Enligt vår statistik underkänns endast två promille av alla svenska dieselbilar vilket bevisar att regelverket är katastrof.

## Från promille till procent

**Som vi skrivit om tidigare vill Bilprovningen införa partikelmätningar** så fort som möjligt. Redan nu genomförs mätningar på prov på några anläggningar.

**Bilprovningens tyska kollegor på Tüv har redan** infört partikelmätning i full skala. Något som gjort att antalet underkända dieselbilar ökat från 0,7 till 4,7 procent.

Troligen kommer vi att få se liknande resultat i Sverige vilket innebär att omkring 50 000 dieselbilar riskerar körförbud. Att åtgärda felen som orsakar de höga partikelutsläppen blir ofta så dyrt att bilen får skrotas.

## Läs även:



## Lättare att klara besiktningen med HVO i tanken?



## 2029 blir partikelmätning obligatorisk vid all kontrollbesiktning i Sverige.



## Bilprovningen börjar med tuffare mätningarna av dieselbilar



Magnus Fröderberg

## 6. Se unika Volvo 780 Aero – med torpednos

Av William Karlsson

29 januari 2026, 21:10

**Här är en Volvolastbil du aldrig tidigare skådat. Denna unika Volvo 780 Aero har torpednos. – Det är min drömlastbil, säger en lastbilsförare.**



I Europa har lastbilar ingen nos alls, utan motorn sitter direkt under hytten. Designen är framtagen efter olika regler för hur en lång lastbil får vara, där man valt att prioritera ett längre släp. Många europeiska lastbilsentusiaster drömmer däremot om att få äga en lastbil med en nos. En som redan lever mångas dröm är brittiska Youtubern "Trucker Tim" som äger en Scania med torpednos. Men i ett av hans senaste klipp visar han upp något ännu mer ovanligt. En Volvolastbil med torpednos.

– Den är annorlunda och cool, säger Tim.

I klippet besöker Tim en lastbilsåterförsäljare som erbjuder lastbilar från Scania och Volvo med torpednos. Tim hävdar själv att han har sett och äger en Scania med den ovanliga designen, men han har aldrig tidigare sett en Volvo med torpednos.

– Det är alltså en Volvo 780 Aero med torpednos. Jag undrar verkligen vad alla tycker om den, säger Tim.

Tim testar att sätta sig bakom ratten i den unika Volvon och upptäcker snabbt en stor skillnad mot hans Scania. Han hävdar att Volvon fortfarande har kvar många knappar, vilket Scania inte har eftersom de har börjat flytta över de flesta funktionerna till infotainment-skärmen. Hytten har också utrustats med en egen mikro.

– Jag gillar verkligen Volvo, säger han.



FILM: [https://youtu.be/\\_nPeAKNSuVk](https://youtu.be/_nPeAKNSuVk)

Volvon med torpednos står parkerad bredvid en Scania med torpednos i ett garage och den brittiska lastbilsföraren har svårt att inte jämföra dem. När han och hans kompis Guy ska välja vilken de gillar mest, landar valet ändå på Volvon.

– När du ställer dem bredvid varandra är Volvon bättre, säger Guy.

Tim bestämmer sig även för att ringa en svensk kompis som genast blir glad över att få se den unika svenska lastbilen. Kompisen beskriver Volvon med torpednos som sin “dröm-lastbil”.

– Jag älskar hur den ser ut, säger den svenska kompisen.

Det är däremot inte första gången vi på Carup skriver om svenska lastbilar med torpednos. Nyligen bestämde sig ett **nederländskt åkeri för att satsa på en Scania med torpednos**. En minst sagt ovanlig satsning, men som har ett tydligt syfte.– Då och då gör vi något speciellt. Den här lastbilen är mer för marknadsföring; det är ett skyltfönster. Det finns en enorm brist på förare, så man måste göra något för att locka folk, säger en talesperson från åkeriet Simon Loos, till **Top Gear**.

#### LÄS MER:

- **Här sänks hastighetsgränsen till 80 km/h – lista**
- **Hela listan: Vägarna som ska få sänkt hastighet där du bor**
- **Kungen ratar elbilar – äger några av Sveriges värsta...**
- **400 000 bilister togs: Detta är värsta bötesfällorna**
- **Unik Scania – med lång huv: ”En stor maskin”**
- **Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal**
- **Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...**



William Karlsson

## 7. Karmann Ghia Cabriolet var en figursydd Folka

Publicerad 6 juni 2021 (uppdaterad 18 september 2025) Text Calle Carlquist

**Karmann Ghia i cabrioletkostym var en udda och elegant variant**



**Tyska karossfirman** Karmann ville i början av 1950-talet bygga en sportvagn åt VW, främst för USA, men närmandena till fabriken ledde till kalla handen. VW hade nog med att få i gång produktion över huvud taget, sportigheten fick vänta.

Tre år senare var VW redo när Wilhelm Karmann himself presenterade ett elegant förslag på VW Typ 1-bas som byggts av Carozzeria Ghia i Turin. Ghia byggde samtidigt specialare åt Chrysler, vars formgivningschef var den berömde Virgil Exner.

**Likheten med** hans Chrysler Ghia d'Élégance från 1952 var uppenbar i den rundade lilla Folkvagnen, som på ombyggnadskuppen fått 16 centimeter bredare bottenplatta samt förstärkningar vid vindrutan, i trösklarna och vid sidan om baksätet. Exner hävdade designstöld men den officiella versionen blev att Ghias Luigi Segre ritade VW Typ 14, som "Karmann Ghia" också kallades.

Wilhelm Karmann och den mäktige VW-chefen Heinrich Nordhoff bestämde att Karmann skulle sköta tillverkning och slutmontering, VW utveckling och distribution. Pressintroduktionen skedde i juli 1955 och man hann bygga 500 bilar första året, året därpå cirka 10 000. Succén var ett faktum.

Hösten 1957 visades cabrioletversionen, som kom att byggas i 80 881 exemplar under 17 år. Suffletten var tyskt rejäl och enkel att fälla. Till skillnad från i Typ 1, där det nedfällda taket låg i en siktskymmande hög, fanns det hyfsad sikt bakåt i Karmann Ghia.



*För att motorn skulle få plats under luckan  
försåg ingenjörerna den med folkabussens luftfilter.*



*Så välbekant men ändå så nytt!  
I Volkswagen Karmann Ghia blandas tyskt förnuft med italiensk passion.*

**Totalt byggdes** 443 466 Karmann Ghia, varav en fjärdedel såldes i Tyskland. Till Sverige kom ungefär 3 000 exemplar, men cabrioletversionen som på bilderna här togs bara in på beställning. Blott något dussin importerades under alla år.

Det var förstås ingen sportbil, motorn motsvarade den som för tillfället användes i Typ 1, men Karmann Ghia var elegant som tusan samtidigt som ägarna kunde njuta av standardmodellens fina driftsäkerhet och tillgång på reservdelar.

### **VW Karmann Ghia Cabriolet 1964**

**Nypris:** 14 870 kr på gatan (detta exemplar).

**Värde idag:** 120 000–170 000 kr.

**Motor:** Fyrcylindrig boxer med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel Solex fallförgasare. Luftkylning. Volym 1 192 cm<sup>3</sup>. Max effekt 34 hk DIN vid 3 600 v/min. Max vridmoment 82 Nm (SAE) vid 2 000 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor bak, bakhjulsdrift, fyrväxlad växellåda med golvspak.

**Mått:** L 414/B 163,4/H 133 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Torsionsfjädrar fram/bak. Krängningshämmare fram, Teleskopstötdämpare fram/bak.

**Styrning:** Skruv och rulle.

**Bromsar:** Trummor fram och bak, hydrauliska. Enkretssystem.

**Fartresurser:** Toppfart 125 km/tim. -

**Förbrukning:** 0,75 l/mil.

### **Livscykeln**

**1955** Publikpremiär på IAA, den internationella bilsalongen i Frankfurt. Karmann Ghia, eller Typ 14, har 1 192-kubikaren från Typ 1, 30 hk DIN, toppar knappt 120 km/tim och gör 0–100 km/tim på 33 s. Pris 7 500 D-mark, nästan dubbelt upp mot Typ 1.

**1956** 10 000 tillverkade exemplar.

**1957** Cabrioletversionen introduceras i augusti.

**1958** Tankmätare tillkommer.

**1959** Nya strålkastare och baklampor, öppningsbara bakre sidorutor på coupémodellen, vindrutespolning, ljustuta, bredare "grillar" i fronten – allt presenteras denna höst som nyheter på 1960 års modell.

**1961** Maxeffekten ökas till 40 hk.

**1962** Produktion i Brasilien inleds, totalt byggs där knappt 42 000 exemplar till och med 1975.

**1966** 1300-motor på 50 hk.

**1968** Halvautomatisk växellåda erbjuds.

**1970** USA-försäljningen når sin kulmen, 38 825 exemplar varav 5 873 cabriolet.

**1974** Den 21 juni 1974 rullar sista exemplaret ut ur fabriken i Osnabrück, som sedan byggs om för "efterträdaren" VW Scirocco.



Calle Carlquist

## 8. Duesenberg SJ Cabriolet Coupé 1935

Lästid: cirka 1 minut | Skriven av Ben Branch | 5 mars 2013

Namnet Duesenberg finns kvar i historien tillsammans med andra välkända lyxbilmärken som Bugatti, Maybach och Rolls-Royce – intressant nog återupplivades Duesenberg-namnet 2011 men nya Duesenberg Motors Inc. har ännu inte producerat några modeller.



Denna Duesenberg är en '35 SJ Convertible Coupé med kaross från Walker-LaGrande – den har en 320 hk, 420 kubiktums DOHC rak åttacylindrig motor med centrifugalkompressor, 3-växlad manuell växellåda, balktyp fram- och fasta bakaxlar med halvelliptiska bladfrjädrar samt vakuumassisterade fyrhjuliga hydrauliska trumbromsar. För sin tid var den här bilen oerhört snabb och kunde fortfarande nå hastigheter över 210 km/h när den fick lite gummivälle.

Endast tre Walker-LaGrande Cabriolet Coupéer tillverkades och detta är den enda med fabriksmonterad kompressor och har visats på Pebble Beach Concours d'Elegance där den vann förstaplatsen i klassen samt Gwenn Graham Award för mest eleganta cabriolet.





Nu till de dåliga nyheterna, dess nuvarande uppskattade värde ligger mellan 3 500 000 och 5 000 000 USD, och om du har så mycket kontanter i plånboken kan du vilja registrera dig för att bjuda hos [RM Auctions här](#) – Dusenbergs kommer att auktioneras ut den 9 mars 2013 på Amelia Island.



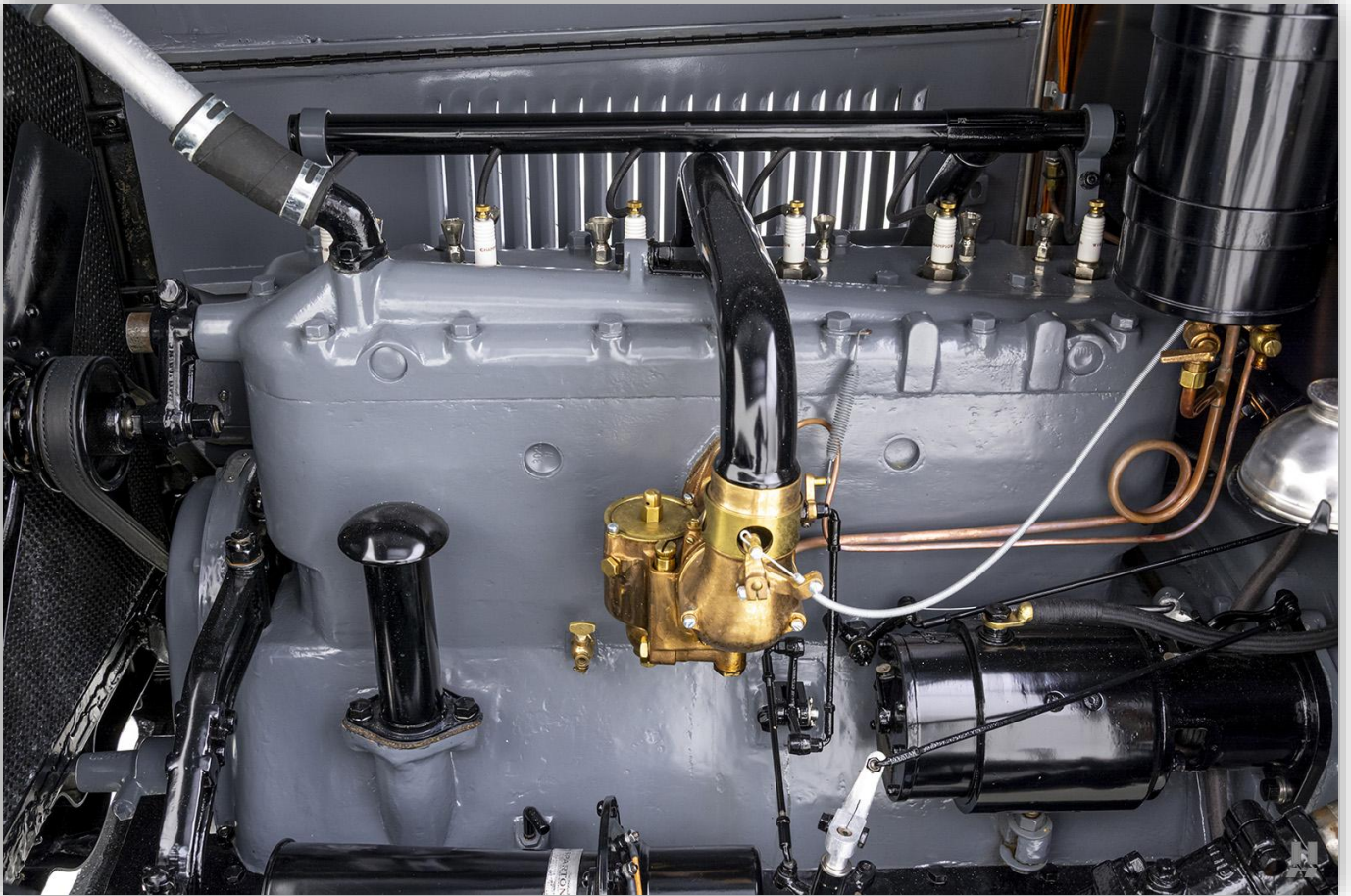
Ben Branch

## 9. Kissel Modell 6-45 Speedster 1919

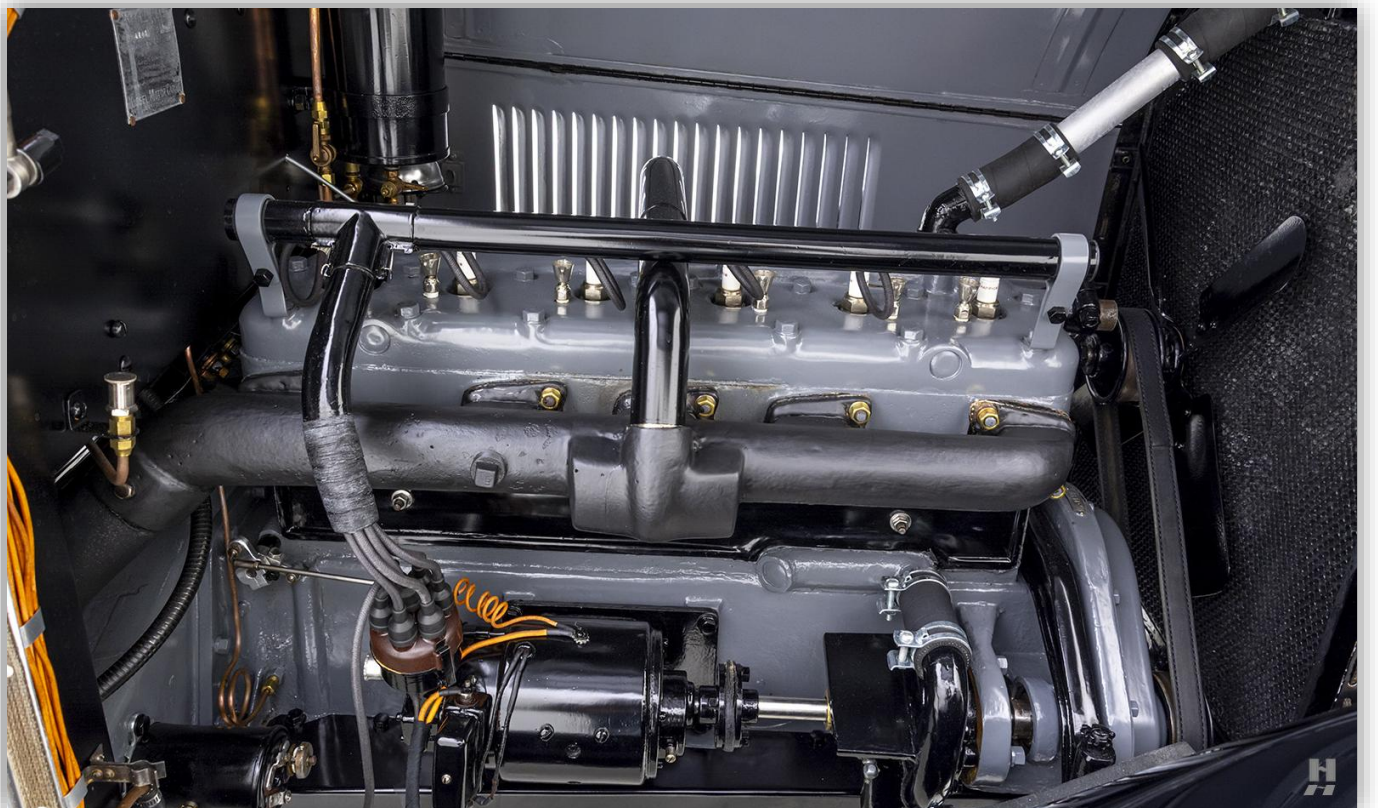


Kissel Motor Car Company grundades 1906 av två ambitiösa unga bröder, George och Will Kissel. Kissel-familjen, som hade emigrerat från Tyskland till Wisconsin, utökade gradvis sina jordbruksverksamheter till att omfatta livsmedel, järnhandel, virke och husbyggande bland andra företag. Familjens generösa förmögenhet bidrog definitivt till Will och Georges entusiastiska planer på att bygga en bil. Den första prototypen var ganska avancerad; en axeldriven, fyrcylindrig runabout byggd 1905. År 1907 var produktionen av "Kissel-Kar" igång, med Beaver-motorer och karosser levererade av Zimmerman-bröderna, slädbyggare från vägen i Waupun, Wisconsin.





Snart producerade Kissel-bröderna en bil helt av egen tillverkning, och beställningar från distributörer strömmade in. Kissel var känd för hög kvalitet, värde och prestanda – samt för sina smarta funktioner som "all year top" som i princip var den första avtagbara hardtoppen. Kissels blev mer komplexa och lyxiga, med en tolvcyldrig "Double Six" som så småningom anslöt sig till lineupen.





Efter en svacka i försäljningen under de omedelbara efterkrigsåren tog det fart för Kessel och de gick in i de fartfyllda tjugotalet med ett sortiment av sportiga, högkvalitativa bilar. År 1919 introducerade Kessel sin mest kända modell – "Gold Bug" Speedster. Kissels mest kända och bestående produkt, "Gold Bug" Speedster, var faktiskt hjärnan bakom en av företagets återförsäljare. New York-distributören Conover T. Silver beställde Speedstern efter egen design. De sportiga Kissels med silverdesign bar till och med hans namn en tid. Beteckningen "Gold Bug" kom från en namngivningstävling för sportbilen organiserad av Kessel och valdes ut bland över 500 bidrag. Denna sportiga tvåsitsiga roadster hade sexcylindriga motorer från Kissels egen tillverkning, kopplade till en lågt placerad kaross med cykelskärmar och inga stigbrädor som gav intrycket av en racerbil för vägen. Den flamboyanta och stilfulla Gold Bug visade sig vara mycket populär bland några av tidens största namn – Emelia Earhart, Fatty Arbuckle, Ralph DePalma, Greta Garbo och Al Jolson räknades alla bland Kessel Gold Bug-ägarna. Idag finns bara ett fåtal Gold Bugs kvar, var och en en rullande hyllning till den glamorösa och spännande jazzåldern.

Den bilen som erbjuds är inte bara den tidigaste bevarade Kessel Speedstern, utan också ett av de finaste exemplen som finns kvar. Identifierad som chassi nr 1141, är denna Kessel känd för att ha tillverkats före smeknamnet "Gold Bug". Med en rik historia som började på 1950-talet har denna Kessel inte bara dokumenterats väl med en rik lista över tidigare ägare, utan också noggrant restaurerats enligt Concours-standarderna som den har tilldelats för. Bilens kända historia går tillbaka till den lilla staden Orchard Lake, Michigan, där C.R. Funk ägde och bevarade den från 1950-talet tills den förvärvades av Bill Harrah på 1970-talet. Som en del av Harrahs berömda samling – en av de mest prestigefyllda under sin tid – underhölls Kessel noggrant tillsammans med många andra betydande bilar. Efter att Harrah-samlingen spreds såldes bilen på auktion 1986.



Bilen gick genom två ägare, först till Knox Kershaw från Alabama, följt av Larry MacElree från Newtown Square, PA. Larry och hans fru, Jane, vårdade bilen från 1990 till 2017, då den förvärvades av David George II, dåvarande ägare och operatör av D.L. George Historic Motorcars i Pennsylvania, slutförde en fullständig restaurering, dokumenterad av fotografier i arkiv. Stor noggrannhet och äkthet inkluderade återupptäckt och montering av den ursprungliga aluminiuminstrumentbrädan bakom en nyare ersättning, samt användning av tidstypiska material för stigbrädor och golv, och att bygga om alla mekaniska system utom motorn och bakre differentialen, vilka trots demontering och uppfräschning visade sig vara i gott skick och inte behövde renoveras. Mest intressant är att när karossen togs av visade sig den ursprungliga färgen vara svart, både invändigt och utvändigt – och därmed är den nuvarande och korrekta lackeringen en hotfull och muskulös förändring från den mer vanliga Kissel Chrome Yellow. Bilen visades av Mr. George på The Elegance i Hershey 2017, där han mottog Heritage Award, och vid Amelia Island Concours d'Elegance 2018, denna Kissel är välkänd för sin enastående kvalitet.

Denna härligt sportiga och distinkta bil är utan tvekan det finaste exemplet som finns kvar från detta sällan sedda märke. Vackert presenterad i sin hotfulla, ursprungliga lackering föregår denna Kissels rykte sig själv. Erkänd som en CCA Full Classic är denna 1919 Kissel Model 6-45 Speedster redo för sitt nästa biläventyr, vare sig det är på en concours-plan eller på öppen väg.



## Klassiker

### 10. Grattis Volvo Duett!

Publicerad 11 februari 2009

(uppdaterad 9 november 2020)

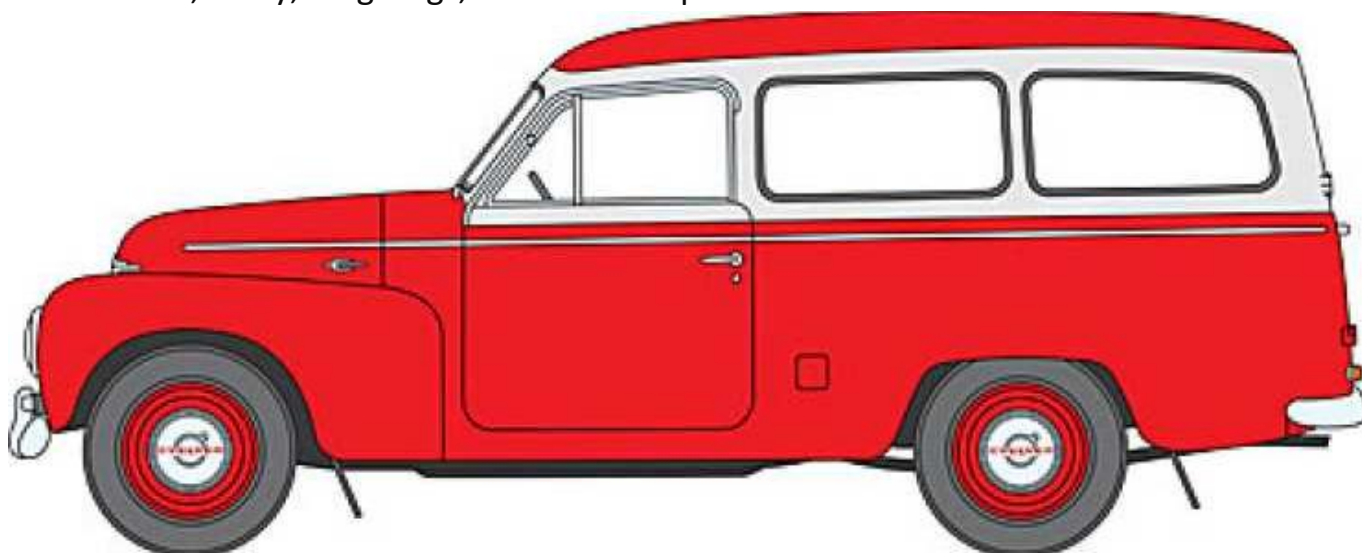
Text Carl Legelius

Idag gratulerar vi Yngve och Inge men enligt klassikerkalendern är det den 11 februari även dags att fira Duett, Volvo Duett!



Efter det att PV 444 presenterats 1947 kom efterfrågan på ett lastvagnschassi i samma storlek. Tillverkningen av PV 445-chassit startade 1949.

PV 444 hade självbärande kaross och man konstruerade därför en ram med samma axelavstånd och spårvidd som PV 444. På de chassier som byggdes gjordes skåpbilar, pick-uper, katafalkvagnar samt även ett fåtal cabrioletter. Som de största karosserifabrikerna kan nämnas, Floby, Ringborgs, Valbo och Grip-kaross.



*Kom igen, lasta mig*



*PV445 Valbo Cab 1950*

I maj 1952 började Volvo ta fram en egen kaross till PV 445-chassit. Den liknade de modeller som tillverkats tidigare av karosstillverkarna. Den största skillnaden var att den saknade utvändiga bakskrmar.

Den första Duetten med typbeteckningen PV 445 DH levererades till Volvos grundare Assar Gabrielsson den 4 juni 1953.

Namnet Duett kommer av att man ansåg det vara två bilar i en. Arbetsfordon till vardags och familjebil på kvällar och helger. Den lanserades även under parollen "Bilen som är två". Duetten kom att tillverkas ända fram till den **11 februari 1969**.



*Flera olika karossmakare framställde små lastbilar på 445-bas.  
Denna är kommer från Klippan.*



*Televerket köpte många Duett, de flesta utan sidorutor bak.  
Men detta är en linjemästarbil och har renoverats av Bernt Bergström-Israels.*

## 11. Lyxbilmärket som misslyckades



### **Horch (1900-1939)**

Trots att Horch bidrog till att ge upphov till ett av världens mest kända lyxmärken, Audi, varade företaget bara fram till 1932 innan det slogs samman med andra märken och bildade Auto Union. Lyxbilar med åttacylindriga motorer var Auto Unions starka sida, men andra världskriget kom och företaget förvandlades till vapentillverkare.

Fabrikerna bombades hårt och ockuperades så småningom av Sovjet. För att rädda det som fanns kvar packade Auto Unions chefer ihop och åkte till Västtyskland där Auto Union GmbH bildades. De lyxfokuserade varumärkena Audi och Horch tvingades in i en dvala, där det senare förblev. Audi återlanserades 1965, medan Horch-namnet användes 2022 för en toppmodell av Audi A8L som endast såldes i Kina.



Roger Warolin