



GAZ Chaika 13

- 1. Provkörning av Subaru Solterra Touring+**
- 2. Vi har kört Kia EV2**
- 3. Straffskatt gör äldre bilar värdelösa**
- 4. Fyraxligt i Sydafrika från Marcopolo och Volvo**
- 5. GAZ Chaika 13**
- 6. Oldsmobile Defender Touring 1912**
- 7. Grattis Buick Century**
- 8. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Subaru Solterra Touring+

Av Erik Wedberg

Uppdaterad 2 apr 2026 kl 10.48 Publicerad 2 apr 2026 kl 08.31

Kan en uppdatering få trogna Subaru-förare att ta klivet från bensin till el? Toyota-besläktade Solterra har blivit en bättre elbil, men räcker det för att hävda sig i klassens getingbo.



Solterra har uppdaterats designmässigt

Den har det där självklara, finfiltrerade, obehindrat finslipade som är typiskt för Toyota. Dörrarna öppnar lätt, tyst och mjukt, växelväljaren löper lent men distinkt och alla knappar är rediga, tydliga och det går inte att ta miste på om man har tryckt på dem eller inte. Som den rekorderliga Bror Duktig den är har den till och med en separat knapp för spolning av strålkastarna, föredömligt tydligt utmärkt med en symbol visande en strålkastare som får en liten dusch.

Det här är nytt

Batteri. Några extra celler ger större lagringskapacitet och bättre räckvidd. Nu finns även funktion för förvärmning inför laddning.

Effekt. Den tidigare milda effekten på 218 hästkrafter har höjts till 343.

Utseende. Grillen är helt borta och strålkastarna har ny, tvådelad design.

Skärmnytt. Pekskärmen är lite större och modernare och skärmen framför ratten har fått ny inramning.

Men, det här är förstås inte en Toyota. Fast på sätt och vis är den ändå det. Subaru Solterra är född ur Toyotas och Subarus samarbete och byggs på samma delar som bZ4X, men för att särskiljas från sin kusin har den fått utökade fyrhjulsdriftfunktioner och delvis egen design. Den tredje kusinen – Lexus RZ, har i stället fått simulerade växlar för att framstå som lite sportigare.



Bollen är oftast rund, men inte ratten i Solterra. Formen kräver tillvänjning.

Året var 2022 och lanseringen av både bZ4X och Solterra totalhavererade sedan det visade sig att ett antal bilar tappade hjul på grund av felaktiga hjulskruvar, och när det sedan stod klart att bilarna hade långt mycket sämre räckvidd och laddegenskaper i kyla än förväntat blev det tvärnit i lanseringen. Ett rejält omtag behövdes, och det kommer nu.

Det är inte svårt att se nyheterna som uppdateringen innebär utseendemässigt: En ny front som är mjukare i formen och saknar den svarta listen som på den äldre modellen imiterade en traditionell grill. De huvudsakliga strålkastarna har också separerats från varselljusen – där de senare nu har en signatur med sex ljuselement. Plastinklädningen runt hjulhusen kan nu fås i karosfärg (som på provkörningsexemplaret) i stället för svart, och märket på bakluckan har bytts ut mot Subaru-namnet textat.

Invändigt är infotainmentskärmen något större, på 14 tum, och dubbla trådlösa laddningsplattor på mittkonsolen innebär att det täckta förvaringsfacket har tagits bort och att växelväljaren och de omgivande reglagen har flyttats.

Drivlinan har genomgått samma förbättring och förvandling som Toyota bZ4X och Lexus RZ. Nya motorer och komponenter, bättre program för energihantering, lite större batteri och totalt sett minskade energiförluster har förbättrat effektiviteten och därmed räckvidden. Laddeffekten är däremot oförändrat 150 kilowatt.

I den här besläktade trion utforskas nya möjligheter för ratten. Medan Toyota bZ4X har en helt vanlig, rund ratt kan Lexus RZ fås med en "halv" ratt som inte har någon fysisk koppling till framhjulen. Den sedan länge omtalade steer-by-wire-tekniken kommer först till RZ. Även i Subaru experimenteras det med rattformen, dock inte som resultat av steer-by-wire. I Solterra finns en ovanligt fyrkantig ratt som troligtvis inte passar allas smak. Avfasningen i överkant gör det lättare att se instrumentskärmen uppe vid vindrutan, men framför allt att det blir svårt att ratta snabbt, till exempel vid en stressad fickparkering. Har man inte så bråttom, utan kan hållas fast i ratten med båda händerna kvart-i-tre, kan man låta sig luras att det är en mindre och sportigare bil än det faktiskt är. Vilket förmodligen är den exakta avsikten.



Under huven fram finns bara plats för elektronikkomponenter, ingen frunk.

Den futuristiska rattformen matchas illa av rattknapparna som ser gamla och tråkiga ut. Tur då att deras funktioner är tydliga och att de är riktiga, fysiska knappar som knappast kan förvirra någon.

Interiören fortsätter att blanda nytt med gammalt. Den stora pekskärmen och skärmen framför ratten är det inget fel på, dörrhandtagen och låsreglagen är däremot från nittiotalets Toyota. Likaså knapparna till vänster om ratten. Där finns något så ovanligt som en knapp för att nollställa trippmätaren.

Solterra erbjuds endast med två elmotorer och fyrhjulsdraft, vilket skiljer den från bZ4X och RZ som även finns med framhjulsdraft. Standardversionen har 233 hästkrafter, tidigare 218. Men det är inte den som säljs i Sverige. Hit kommer i stället en ny 338 hk-version som gör 0–100 km/h på 5,1 sekunder och upplevs riktigt pigg, här finns ett rejält överskott av kraft i alla lägen och man får en mycket behaglig kraftutveckling. Båda versionerna får ett större batteripaket på 74,7 kWh (upp från 72,8 kWh), vilket ökar räckvidden till 47,4 mil. Det är en viss förbättring jämfört med modellen före ansiktslyftet, som klarade omkring 38-41 mil beroende på utrustning.

Det nya batteripaketet laddar också snabbare tack vare ett system för batteriförkonditionering. Subaru uppger också att fjädringen och servostyrningen har förfinats för bättre väghållning och respons. Det senare är svårt att känna. Tydligt är i alla fall en uttalad tyngdkänsla. Subaru har inte försökt få till samma lätta känsla som går att finna hos många konkurrenter, främst kinesiska. Solterra har mycket tyngd, närvarokänsla och riktningstabilitet i massor, här finns bra långfärdsegenskaper och hög trygghetskänsla i körningen.

Medan den runda växelväljaren (som ska tryckas ner och vridas) kan tyckas onödigt tillkrånglad är övriga inställningar rättfram. Körläge väljs enkelt med en enskild knapp på mittkonsolen, terränginställningar likaså och gaspedalens bromskraftregenerering ställs enkelt med paddlarna på ratten. Med några ryck i vänster paddel blir inbromsningarna kraftigare, dock aldrig riktigt så kraftiga att det kan kallas enpedalskörning, vilket sannolikt inte skulle vara helt rätt för Subarus målgrupp ändå.



Bagageutrymmet rymmer, upp till 441 liter med baksätet uppfällt.

För att övertala alla trygghetsknarkare inför Subaru något som kan kallas tioårig garanti, med vissa villkor förstås. Garantin gäller under förutsättning att bilen servas enligt Subarus rekommenderade serviceintervall hos en auktoriserad Subaru-verkstad. Efter varje utförd service förlängs garantin med ytterligare 12 månader eller 15 000 km. Garantin kan förnyas fram till dess att bilen är 10 år gammal eller har gått 200 000 km. Högvoltsbatteriet omfattas också av garantin, vilket innebär att batterigarantin förlängs med 4 år eller 4 000 mil. Under garantiperioden garanteras att batteriet har minst 70 procent kvarvarande kapacitet.

Hur var det med den där laddprestandan då? Jo, under provkörningsperioden råder strikt vinterkyla med som varmast fem minusgrader – knappast ideala laddningsförhållanden. Men bättre än 94 kilowatt tycker vi ändå att Solterra borde kunna prestera, men det gör den inte trots noggrann förvärmning av batteripaketet.

Solterra har likt sina syskon blivit en mer kompetent bil, bättre än första versionerna som behandlades styvmoderligt av Toyota som, vad det verkade, egentligen inte var så sugna på att hålla på med elbilar. Nu tycks det satsas mer och för Subaru väntar både Uncharted och E-Outback – två modeller som troligtvis kommer att lyckas bättre än Solterra.



Baktill är det svårt att se någon skillnad på halvnya och gamla Solterra

Subaru Solterra Touring+

Pris: 559 900 kronor.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 227 hk (167 kW), vridmoment 268 Nm. Bakre elmotor, max effekt 120 hk (88 kW), vridmoment 169 Nm. Max systemeffekt 343 hk (252 kW). Batteri 74,7 kWh varav 73,1 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/150 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 235/50 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 285, längd 469, bredd 186, höjd 165, spårvidd f/b 160/161. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 218, maxlast 367, max släpvagnsvikt 1 500. Bagage-volym (VDA-liter) 441 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,1 s, toppfart 160 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,57 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 474 km.

Garantier: Nybil 10 år/20 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

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

Rivaler



Tesla Model Y Premium Long Range AWD

Räckvidds- och laddningsmässigt överlägsen Solterra. Dyr med fyrhjulsdraft, däremot billig med bakhjulsdraft och standardutförande.

Pris: 649 990 kronor.



Volkswagen ID.4 Pro 4Motion

Laddar snabbare och går något längre på en laddning. Långsammare 0-100 km/h och inte lika avancerade fyrhjulsdraftinställningar.

Pris: 552 200 kronor.

Feber

2. Vi har kört Kia EV2 i Lissabons trånga gränder

Roger Åberg måndag 30 mars 2026, 21:00

En natt i bilens rätta miljö



FILM: <https://youtu.be/NTB-8Zly-VU>

Lissabon är fullt av vackra spårvagnar och minst lika vackra hus. Men det är också fullt av bilar, trånga gränder och kullersten. Jag har provkört otaliga bilmodeller på vägarna runt Lissabon. Det finns bedårande miljöer och underbart kurviga vägar. Men där hör inte Kia EV2 hemma. Istället tar jag en nyckel, hoppar in i förarsätet, lastar in fotograf [Simon Hame-lius](#) och ger oss in i gränderna. För det är här vi hittar den här bilens rätta miljö. PS, sätt på ljudet på video nedan...

Det är verkligen de små elbilarnas tid nu. Renault 5, Volvo EX30 och Hyundai Inster rullade ut redan förra året. Cupra Raval, VW ID. Polo och Skoda Epiq är på gång och kommer under 2026. Det kommer att bli mördande konkurrens och det vet Kia om. Men man hoppas nog ändå på att kunna bli årets bil i år.

En av Kias viktigaste lanseringar

Kia säger själva att det här är en av de viktigaste lanseringarna från deras sida i år. Eller Kias europeiska representater säger detta, i Sverige är den troligen en mindre viktig produkt. Tyvärr. Anledningen är inte att bilen är dålig, men vi svenskar har inte riktigt samma behov av en liten bil som man har i södra Europa. Platsbristen är inte enorm i Sverige om man säger så.

Att välja en liten bil i Italien, Spanien eller Portugal är mer logiskt. Där kan man hamna i situationer där man faktiskt undrar om det verkligen får plats två bilar på bredden och där man behöver fälla in backspeglarna för att komma fram. [All fakta om Kia EV2 På Automatos](#)



Smal har blivit mindre smal

Kia EV2 mäter 406 cm på längden och har samma mått som fossilarna i samma klass, som Kia Rio eller VW Polo. En kort bil alltså. Men på insidan är det större. Anledningarna är två. Det är en elbil, vilket gör att det är mycket enklare att få till bra innerutrymmen. Men det är bara halva sanningen. För EV2 är betydligt bredare än gamla Kia Rio, den har vuxit nästan åtta centimeter och mäter nu 180 cm på bredden, bara 5 cm mindre än Kia EV3 och 6 cm mindre än EV4. I gränderna konstaterar jag snabbt att det känns, men att det fortfarande känns som en smidig bil.

Välj versionen med fyra säten!

EV2 finns i två versioner, en med fem och en med fyra säten. Den senare kostar några tusenlappar mer, men det är den värd. Med denna kan du nämligen skjuta de två sätena bak och välja om du vill ha mycket bagage eller ha hur mycket plats som helst i baksätet. För den här bilen må ha blivit bredare, men den är inte så bred att man sitter tre i baksätet mer än runt kvarteret.

Större än en Golf i bagaget, om du saknar ben

Den 5-sitsiga har plats för 362 liter som standard, men väljer du den 4-sitsiga får du 403 liter, vilket är mer än bilar i den större C-klassen, som Kia Ceed eller en VW Golf av senaste snitt. Imponerande, men det ska sägas att då har man väldigt lite utrymme i baksätet. Man kan nämligen skjuta de två baksätena framåt, om man vill ha mer plats i bagaget, eller bakåt, om man vill sträcka ut sig. Och jäklar vad man kan sträcka ut sig. Med stolarna i den bakersta positionen har man goda 10 cm mellan knä och framstol. Imponerande! Det fina med den nya tidens små elbilar är att de inte känns fattiga på insidan. De första elbilarna som var små och som inte kostade en halv miljon, som [Citroën C3](#), var extremt sparsmakade på insidan. Det fanns ingen skärm, säkerhetssystemen var enkla och lyx man är van vid från större (och moderna) bilar kunde man glömma.



Två lyxiga men oanvändbara skärmar

Men när vi drar runt i Lissabons gränder i Kia EV2 har vi två stora skärmar där Apple Carplay får ta plats. Kias egna navigation är fortfarande inte bra, så att navigationen inte finns i grundversionen gör absolut ingenting. I Plus-versionen ingår navigationen, men du vill inte använda den ändå. Koppla istället in din mobiltelefon och bli lyckligare. Det känns riktigt lyxigt att ha stora skärmar i den här typen av bil, även om Kias system inte är det bästa. Navigationen är som sagt dålig, att man inte har plats för karta på den gigantiska förarskärmen är ett mysterium och AC-skärmen som sitter mellan de två stora skärmarna varken syns (eftersom ratten är i vägen) eller är användbar.

Lyxigt, men Kia-tråkigt

Den lekfulla utsidan, som jag verkligen älskar, dör när man kommer in i bilen. Renault 5 har gjort ett mycket bättre jobb här, den bilen är rolig både på ut- och insidan. Volvo EX30 (som har sålt bra i Portugal, den syntes överallt i Lissabon) håller också någon form av tema både på ut- och insida. Volvon kanske inte är rolig, men den har samma enhetliga stil. Kia EV2 är tyvärr bara rolig på utsidan. På insidan är det tolv nyanser av grått. Det är faktiskt enormt tråkigt, och det är synd. För konkurrensen är som sagt hård och varje del räknas. Jag tror att många kommer att åka till Kia-handlaren med högt ställda förväntningar och somna när de ser inredningen. Det finns små roliga detaljer, som att det står "Have a nice day" på dörren, men det räcker inte riktigt för att göra mig lycklig.

Bilen är inte extrautrustad

När det bjuds till provkörning brukar man erbjuda fullutrustade bilarna som vi ska provköra. Så att man kan testa alla funktioner. Det är väl rimligt, men prislappen som kommuniceras i reklamen är verkligen inte för en fullutrustad bil, så i många fall blir det en mindre chock när man kommer till handlaren.

Men för EV2 är det lite annorlunda. Dels ser varken basversion eller plus-version ut som skit. Men just nu erbjuds bara det lilla batteriet med dryga 30 mils räckvidd och vill man ha fetaste utrustningsnivån GT-line måste man välja det stora batteriet. Bilarna vi kör, och som syns här, är antingen basutrustade eller har Plus-paketet.



Från 3500 kronor i månaden

Priset börjar på 331.900 kronor eller 3495 kronor i månaden om man privatleasar. Versionen vi kör är Plus-versionen som kostar 365.900 kronor, 3795 kronor i månaden eller en hundring till i månaden om man vill ha den 4-sitsiga versionen. Den ska man som sagt välja, så räkna med 3895 kronor i månaden. Då får du köra 1000 mil om året. Nere i Europa kostar Kia EV2 från 26.000 euro, vilket är runt 285.000 kronor rakt konverterat. Så billigt kommer vi som sagt inte undan i Sverige. Anledningen? Den absolut enklaste versionen går inte att utrusta med varken värmepump eller vinterpaket, och såna bilar vill inte svenska Kia sälja i Sverige.

Kia kräver vinterpaket

Versionen som säljs i Sverige kostar istället 31.000 euro, alltså nästan 340.000 kronor. Ur den synvinkeln är det svenska priset alltså fullt försvarbart. Svenska Kia har som bonus lagt med metalliclack i priset, men det är till stor del för att man tror att det höjer andrahandsvärdet och alltså betalar sig över tid. Hur väl priset står sig mot konkurrenterna återstår att se, vi har ju inte priserna på Volkswagen-gruppens bilar ännu, men min gissning är att deras priser kommer att ligga i samma nivå.

Versionen vi kör är som sagt den med det lilla batteriet. På pappret kommer man dryga 30 mil och det betyder 23-24 mil på vintern. Kia EV2 levererade nämligen bäst av alla i ett hårt vintertest nyligen vilket ju är glädjande. Men i Lissabon är det nästan 20 grader varmt och räckvidden verkar stämma rätt bra, även om det är svårt att säga under denna extremt ovetenskapliga körning.

Över 40 mils räckvidd kostar 50.000 kronor

Det finns inga svenska priser på varken det stora batteriet eller på GT-line, men tyskarna har **prissatt dessa versioner**. Tyvärr kommer det inte att bli så billigt. Det större batteriet kostar 4500 euro, runt 50.000 kronor. GT-line kostar 1100 euro, 12.000 kronor. Den fetaste versionen av Kia EV2 lär hamna norr om 400.000 kronor. Men, det finns inget som säger att man behöver varken det stora batteriet eller GT-line.

Det här är ingen sportbil, och det behöver det inte vara. 108 kW, eller 147 hästar, räcker gott för den här lilla bilen. En underlig sak är att versionen med det större batteriet är bara har 99,5 kW eller 135 hästar. För elbilar brukar det vara tvärtom, att versionen med det större batteriet får fler hästar. Underligt.

Som att köra en större bil

De där extra centimetrarna på bredden gör lite skillnad inne i Lissabons gränder, men om det är de som även gör att bilen känns stor på ett bra sätt på större vägar låter jag vara osagt. Men det känns som en större bil på vägen. Att alla möjliga saker som man är van med från stora bilar finns, det gör också livet och körningen lättare. På motorvägen är det bara att trycka på två knappar på ratten och så kör bilen sig själv. Med Plus-paketet byter den här lilla bilen fil själv på motorvägen. Riktigt trevligt.

Inte lika underbar att köra som VW ID. Polo

För ett tag sedan hade jag sagt att Kia EV2 är en ren fröjd att köra. Och det tycker jag att den är. Men Volkswagen har lyckats larvigt bra med Polon, som lyckas vara både perfekt mjuk och perfekt hård. Här når inte Kia riktigt ända fram, på finare vägar rullar den på riktigt bra men på kullerstenen i Lissabon blir bilen lite väl hård.

En lysande framtid är vår

Kia EV2 är en av förhoppningsvis många lysande små elbilar som kommer under året. Vem som kommer att vara vinnaren får vi vänta med att se, alla konkurrenter har ju inte riktigt kommit ut ännu. Men en sak är klar. Standarden har höjts i den här klassen. Det finns inte längre nedsidor med att köpa en liten bil. De är ju knappt mindre längre.



Roger Åberg



Vi har kollat in Kia EV2

Den blev, nästan, som konceptet



Följ med på iskallt räckviddstest i Norge

Jack kör kallt race

3. Straffskatt gör äldre bilar värdelösa: "Toxiskt"

Av Maths Nilsson

3 april 2026, 10:41

Ny skattechock gör äldre bilar värdelösa. Ny fordonsskatt i Storbritannien tvingar många att skrota fullt fungerande bilar. Skatten kan kosta 10 000 kronor för vanliga bilar.



Den som kör en äldre, men fullt fungerande bil riskerar att straffas bort i Storbritannien. Den 1 april 2026 infördes ytterligare höjningar av den brittiska fordonsskatten (VED), vilket har skapat en absurd situation för ägare av bilar tillverkade mellan 2001 och 2017. Skattesystemet straffar bilar baserat på CO2-utsläpp med fasta zoner. För bilar som släpper ut mer än 225 g/km CO2 har skatten nu skjutit i höjden till nivåer mellan 760 och 790 pund per år – alltså omkring 10 000 svenska kronor för en bil som ofta inte är värd mycket mer än skatten, uppger [Daily Mail](#).

Detta drabbar inte bara lyxbilar eller stora SUV:ar. Listan över modeller som nu blivit ekonomiskt oförsvarbara att äga innehåller brittiska folkhemsfavoriter med större motorer som Ford Mondeo V6, Saab 9-3 V6, Land Rover Freelander 2, Jaguar X-Type och Volvo S80 T6. Många av dessa bilar är i dag värda omkring 500 till 800 pund på begagnatmarknaden. När den årliga skatten landar på samma belopp försvinner köparna direkt. Fullt kördugliga bilar som skulle kunna rulla i många år till skickas direkt till skroten eftersom ingen vill ta över ägarkostnaden.



Jaguar X-Type är en av modellerna som straffas hårt

Drabbar hushåll med små marginaler

Skattehöjningen slår hårdast mot de hushåll som redan har det tufft ekonomiskt och som förlitar sig på äldre, betalda bilar för att få vardagen att gå ihop. Samtidigt som medellivslängden på brittiska bilar har ökat till nästan tio år (upp från sju år för ett decennium sedan), gör staten det nu omöjligt att behålla dem.

– Det är en toxisk kombination av föråldrade regler och ständiga höjningar för att fylla statskassan, skriver Rob Hull, motorredaktör på This is Money.

Systemet kritiseras också för att vara inkonsekvent. Bilar registrerade före mars 2001 beskattas nämligen efter motorstorlek istället för utsläpp. Det innebär att en Lamborghini från 90-talet kan ha en betydligt lägre årsskatt än en familjebil från 2007 med en modernare motor.

I Sverige har branschprofilen **Ronny Svensson föreslagit att äldre bilar ska få en straffskatt på 25 000 kronor per år**, samtidigt som ägaren har möjlighet att få en skrotningspremie på 25 000 kronor. Men förslaget har väckt starka reaktioner.



Saab 9-3 med större motorer åker på en smäll

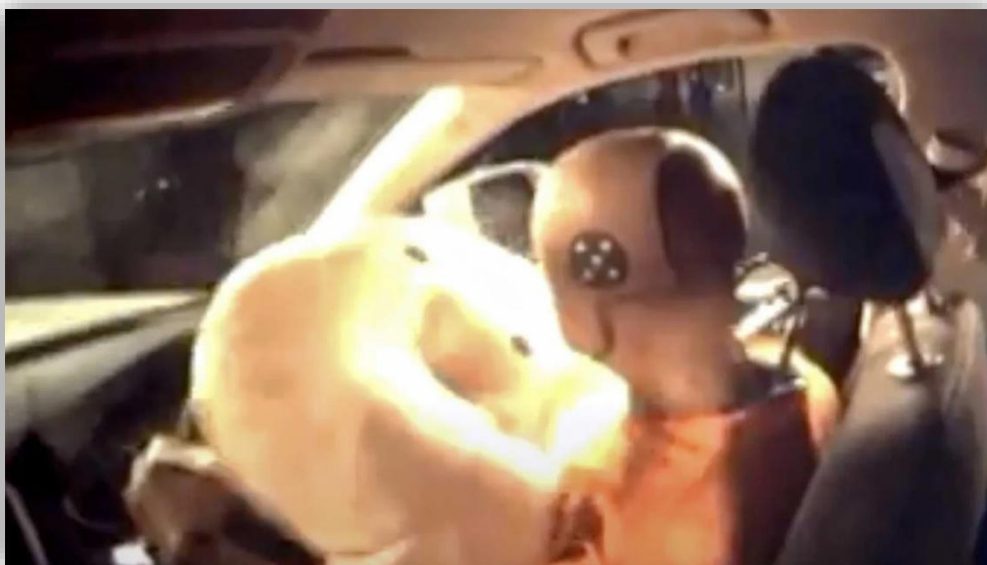
LÄS MER:



Elbilarna som tappade över 20% – på ett år



Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter



Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag



Så lätt byggde Samuel om sin Volvo till etanolbil



Transportstyrelsen: Så ändras fordonsskatten



Här kan en Golf kan få 900 000 i årlig straffskatt



Svarta listan: 211 regskyltar som stoppats i år



Maths Nilsson

4. Fyraxligt i Sydafrika från Marcopolo och Volvo

Publicerat av ulo

3 april 2026

Brasilianska Marcopolo ska leverera 21 fyraxliga dubbeldäckare med chassi från Volvo till bussföretaget Intercapex i Sydafrika.



Den brasilianska busstillverkaren Marcopolo lanserar nu en fyraxlig dubbeldäckare för långfärdstrafik. Bussen är byggd på Volvochassi och kan ta 80 passagerare. Enligt Marcopolo är det världens första högerstyrda dubbeldäckare med fyra axlar. Det är ett bussföretag i Sydafrika, Intercapex, som har beställt 21 bussar för trafik på långa linjer i södra Afrika.

Bussen, Marcopolo G8 1800 DD, är byggd på Volvos Euro 6-chassi B510R och har en bränsletank på 800 liter för att klara de långa linjer den ska trafikera.

Sydafrika är en viktig marknad för Marcopolo där företaget har en egen tillverkning som förra året producerade 449 bussar. Marcopolo har sin bas i Brasilien, men busstillverkning i flera länder i Sydamerika, Afrika och Asien.

Förutom en egen tillverkning av kompletta bussar bygger Marcopolo också bussar på chassier från andra tillverkare, bland annat Scania och Volvo. På Busworld i Bryssel i höstas presenterade således **Marcopolo och Volvo Bussar ett samarbete** för att lansera en turistbuss i premiumklassen på den europeiska marknaden.



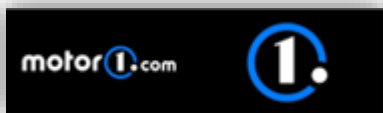
Det övre planet på dubbeldäckaren



Tidigare i år sattes **Volvos eldrivna dubbelledbussar** i reguljär trafik på BRT-systemet i den brasilianska staden Goiânia. Även där svarar Marcopolo för karosserna.



Kolla också in Magne Håheims och Tom Terjesens provkörning av den fyraxliga Volvo/Marcopolo 1800 DD.



5. Sovjetiska bilar var konstiga: GAZ Chaika 13

Av Angel Sergeev

5 februari 2016 kl. 12:20 ET

Om du är född i östra Europa är chansen stor att höga politiska ledare i ditt land använde GAZ Chaika 13 som ett officiellt fordon.



Om du är född i östra Europa är chansen stor att höga politiska ledare i ditt land använde GAZ Chaika 13 som paradfordon före 1989. Det var en fullstor lyxbil, placerad under ZIL 11-serien och tillgänglig i flera olika karosstilar, inklusive cabriolet och sedan.

Den såldes aldrig till stamkunder, men de fick hyra **ut Chaikas** för bröllop och speciella tillfällen. Förutom den politiska eliten användes Chaikas även av **KGB**, Sovjetunionens främsta säkerhetsorgan fram till 1991, samt av sovjetiska ambassadörer i Östtyskland, Nordkorea, Bulgarien, Ungern, Mongoliet och Finland. Till och med den kubanske politiker och revolutionären Fidel Castro fick ett av generalsekreteraren för Sovjetunionens kommunistiska parti – Nikita Chrusjtjov.

Var och när gjordes den?

Chaika (som betyder "måsa") tillverkades mellan 1959 och 1981 i GAZ-fabriken i Gorkij (nuvarande Nizjnij Novgorod) och av **RAF (Riga Autobus Factory)** i Riga, Lettland. Totalt monterades 3 179 exemplar, varav de flesta var 7-sitsiga, fyrdörrars limousiner och endast några få cabrioletter och ambulanser.

**Tekniska detaljer:**

Många säger att GAZ Chaika 13 var starkt inspirerad av Packard Patrician i design, och likheterna är uppenbara. Under huven hade det sovjetiska fordonet en sugmotor, 5,5-liters V8, som levererade 195 hästkrafter (143 kilowatt) vid 4 400 varv/min. Kraften leddes genom en tryckknapps treväxlad automatlåda till hjulen. Denna lösning gav en topphastighet på 99 miles per timme (160 kilometer per timme), medan den genomsnittliga bränsleförbrukningen var ungefär 13 miles per gallon (21 liter per 100 km).





Varför är den speciell?

Chaika var i princip **Mercedes** S-klassen i den sovjetiska bilindustrin – stilfull, bekväm och snabb (för sin tid). Man kan inte låta bli att lägga märke till den löjligt höga mängden krom i fronten – så typiskt för de ryska bilarna från den tiden. Men det vi verkligen älskar med den är interiören med infällbar andra sätesraden och plats för upp till sju passagerare.

I Östeuropa är Chaika en slags mytologisk maskin med sina imponerande storlekar och dåliga bränsleekonomi. Till exempel säger ryktet på gatan att KGB-operatörer älskade den eftersom den stora bakre bänken gjorde det enkelt för dem att helt enkelt köra in i bilen med "misstänkta" medborgare.

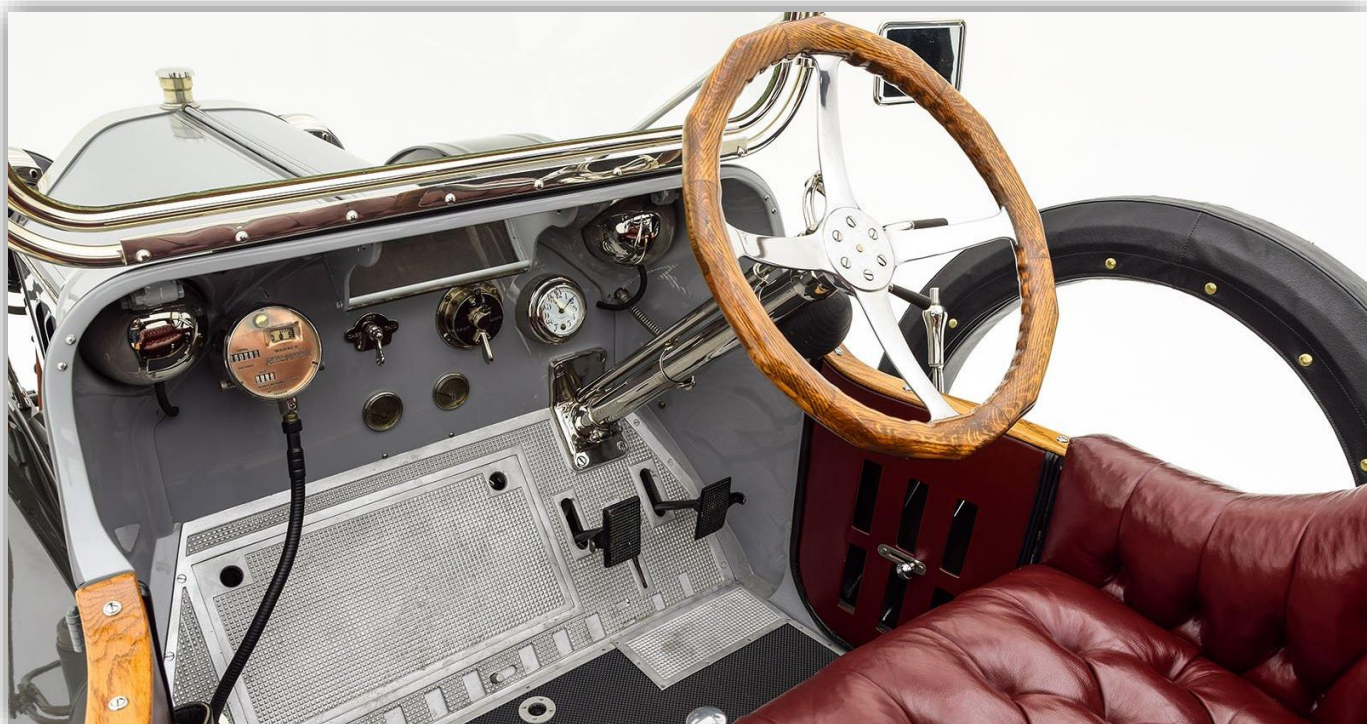
Nästa gång du frågar en rysk bilentusiast om den vackraste bilen från denna era, bli inte förvånad om du får Chaika som svar. Ryssarna älskar den bokstavligen och europeiska samlare gör det också – fordonet är fortfarande mycket eftertraktat med samlarpriser på omkring 55 500 dollar.



6. Oldsmobile Defender Touring 1912



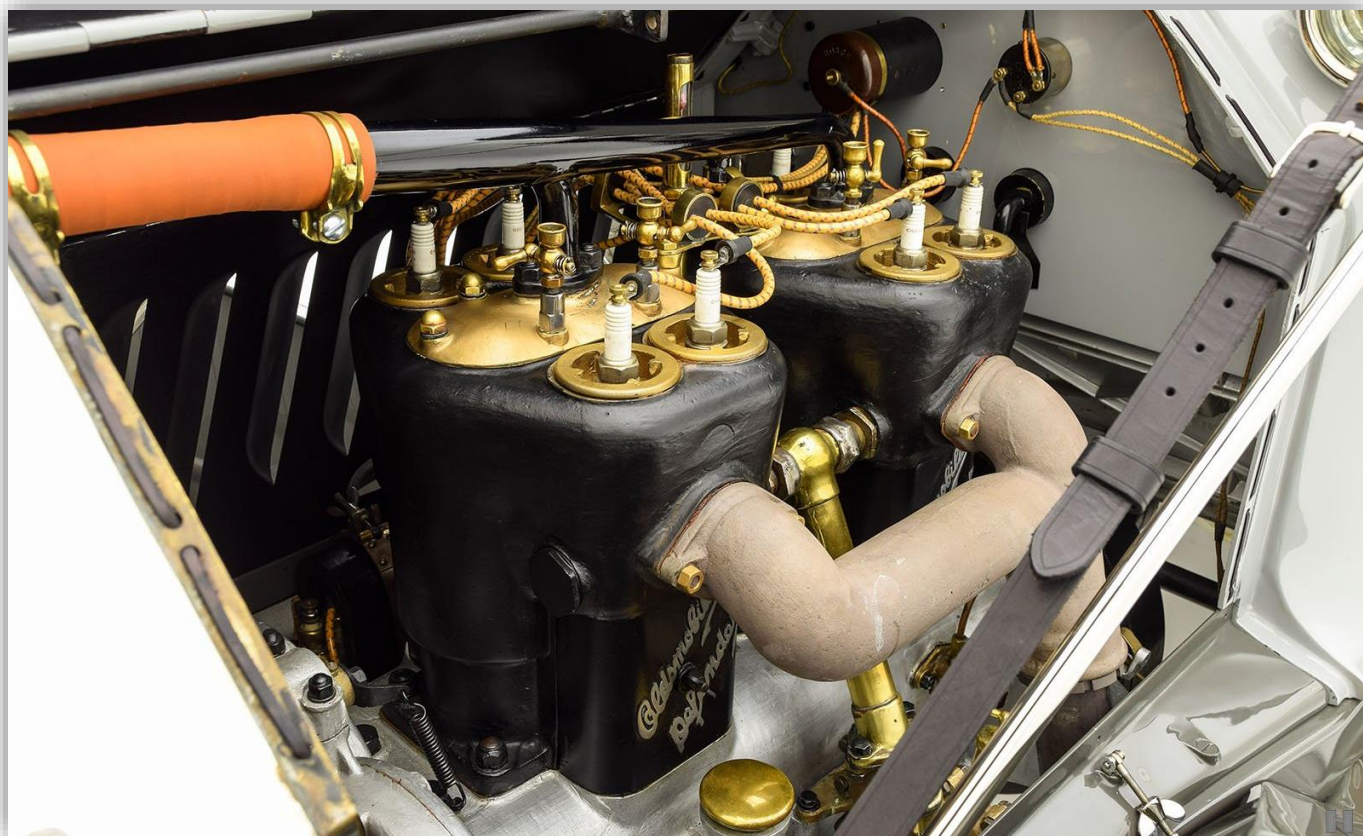
Populärkulturen säger att de flesta tror att Henry Ford är fadern till den amerikanska massproducerade bilen. Men en djupare historisk undersökning visar att Ransom Eli Olds faktiskt var den första. Som grundare av Olds Motor Vehicle Co. i Lansing, Michigan 1897, började Ransom Olds tillverka sin första och mest kända skapelse, Oldsmobile Curved Dash, år 1901. Under utvecklingen av sin bil konsulterade Olds Henry Leland från Leland & Faulconer Engineering om konceptet med utbytbara delar. Lelands erfarenhet inom vapenindustrin översattes smidigt till den modiga nya världen av motorbilar, och han hjälpte till att utveckla en lättproducerad encylindrig motor för Olds.



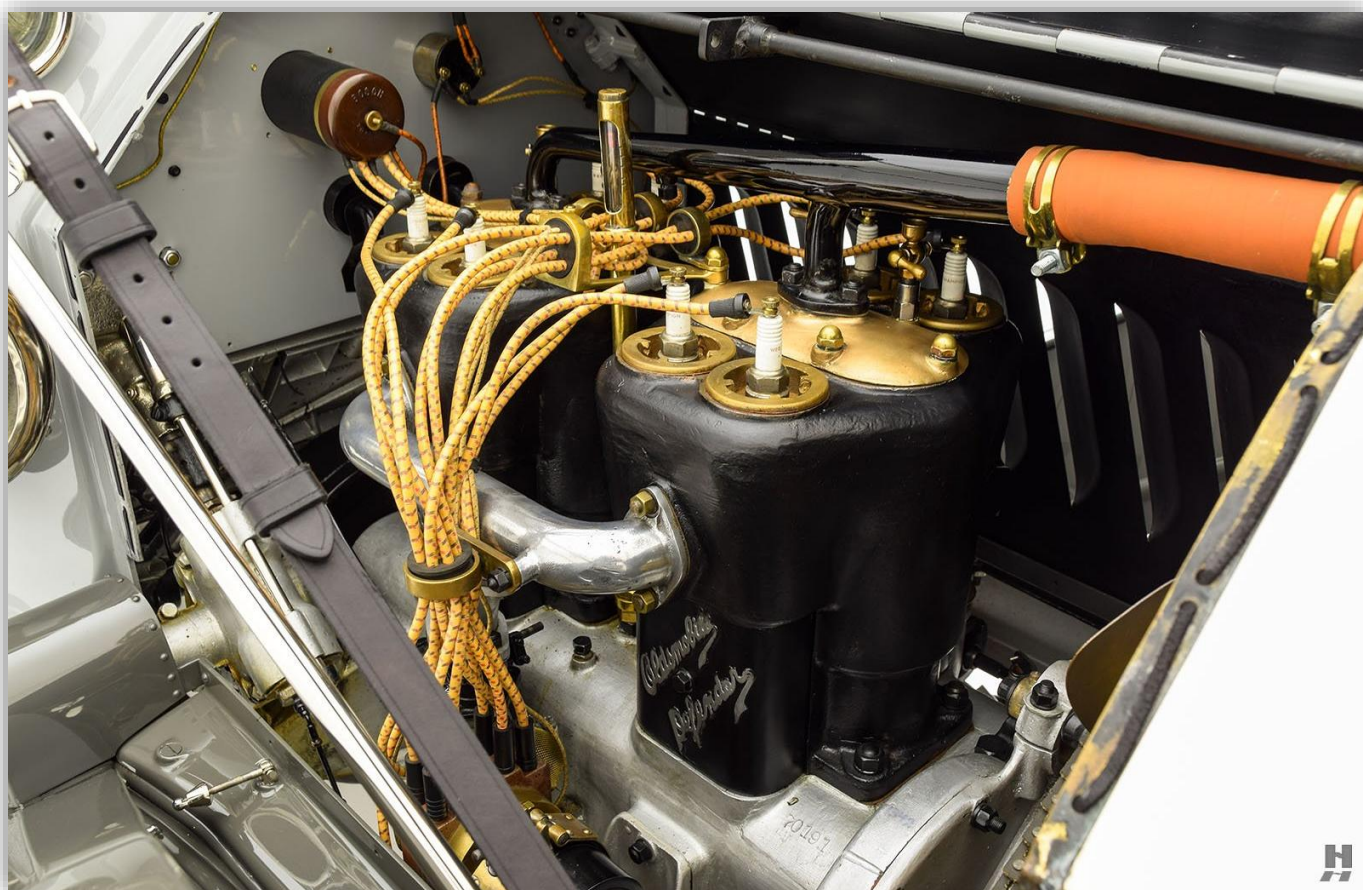


De första produktionsmodellerna dök upp 1901, tillverkade via en stationär monteringslinje med ett stort antal standardiserade delar. Denna process gjorde det möjligt för honom att bygga 425 bilar bara under det första året, vilket ökade till 2 500 år 1902. Under en kort period mellan 1903 och 1905 var Olds världens största biltillverkare. Totalt byggdes över 19 000 Olds Curved Dash-modeller, vilket gjorde den till den första massproducerade bilen på löpande band – sju år innan Model T gjorde sin första entré.





Trots framgången med Curved Dash blev Ransom Olds tid i sitt eponyma företag kortvarig. En tvist med ledningen om företagets riktning ledde till att R.E. Olds lämnade 1905 och splittrades för att bilda REO Motor Car Company. Under tiden fortsatte Oldsmobile med produktionen av Curved Dash fram till 1907, och större modeller anslöt snart. Företaget slukades av William "Billy" Durants General Motors året därpå.





Åren mellan 1911 och 1914 visade sig vara en slags renässans för Oldsmobile, med en serie utsökt byggda, stilfulla och högpresterande maskiner. Den mäktiga sexcylindriga Olds Limited med 60 hästkrafter toppade serien, följd av den stora fyrmotoriga Autocrat, med den mindre fyrcylindriga Defender som anslöt sig till serien 1912. Utrustad med en 35 hästkrafters T-huvudmotor på 298 kubiktum, spelade Defender rollen som en sportig ung syskon. Oldsmobile erbjöd köparna ett val mellan fem öppna och stängda karosstyper. Register visar att Olds producerade endast 325 Defenders år 1912, av en total produktion på endast 1 075 fordon. Liksom sina stallkamrater var Defender vackert byggd, stilren och snabb. Tillsammans med Defender, Autocrat och Limited åtnjöt Oldsmobile (om än kortvarigt) avundsvärd status i den exklusiva världen av prestigefyllda biltillverkare.

Utsökt presenterad är denna oklanderligt restaurerade 1912 Oldsmobile Defender touringbil en av endast ett fåtal kända överlevande och tros vara det enda bevarade exemplet med denna unikt stilfulla kaross. Färsk från en betydande samling bilar från mässings- och nickeleran fick den en fullständig, expertmässig restaurering, som slutfördes 2013. Den senaste ägaren förvärvade bilen 2011 från en annan samlare av sällsynta tidiga amerikanska bilar. Han beskrev den före restaureringen som en otroligt solid och rostfri bil, där majoriteten av panelerna tros vara original.

Vilken Olds Defender som helst är en sällsynthet i sig; men denna bil går ett steg längre med sin karakteristiska kaross. Den gjutna aluminiumkåpan och den sportiga, nedskurna femsitsiga touringkarossen liknar stilen den större Autocrat, även om den är nedskalad för det mindre Defender-chassit. Noterbara skillnader från en standard Defender inkluderar de inbyggda elektriska kåplamporna och den glasade "taklugg"-kåpventilen som ger en luftigare och ljusare känsla i förarutrymmet. De slash-skurna lamellerna på huven och dörarna är ett kännetecken som delas i hela Oldsmobile-serien och bidrar till bilens sportiga utseende. Stora artillerihjul och djupt välvda skärmar ger bilen en tilltalande, underliggande hållning. En slående maskin i alla avseenden, det tros vara den enda Defender som är känd för att bära denna fantastiska, Autokrat-inspirerade kaross.



Bilen har genomgått en treårig restaurering av en erkänd specialist, och bilen är fortfarande fräsch och skarp. Den fantastiska tvåfärgade grå lackeringen kombineras med mörkröda hjul och kritstrecksstreck för att passa bilens sportiga karaktär. Som väntat presenteras den i fantastiskt skick och målningen är vacker, färdig av hög standard och fint detaljerad med högpolerade nickel- och mässingsdetaljer. Efter restaureringen har denna Olds njutits på turnéer och vid concours-evenemang, och deltog vid Greenwich Concours d'Elegance 2014.

Interiören är klädd i vackert knapptofsat oxblodsrött läder och fullt detaljerat med tidsriktiga pyramidaluminiumgolv samt originalinstrument och reglagare. Precis som på exteriören behåller de inre nickel- och mässingsbeslagen en spegelliknande finish. Dörrventilerna är en särskilt intressant detalj, eftersom de fungerar som funktionella luftventiler för passagerarna i framsätet. Utsökt färdigt träarbete omger cockpit, och den tunga fibervinyltoppen inkluderar en anpassad bagagelucka för top-down-körning.

Motivationen för Defender kommer från Oldsmobiles 298 kubiktums T-Head raka fyrcylindriga med dubbla tändstift per cylinder, med en effekt på 35 hästkrafter. Presentationen är imponerande, med tidsriktiga mässingsbeslag, lackerade ledningar och korrekta beslag. Den senaste ägaren körde bilen med entusiasm och rapporterar att den har exceptionella vägvanor, och känner sig mycket kapabel och bekväm i hög fart. Styrningen är lätt för en bil av denna storlek, och bromsarna drar upp bilen med självförtroende.

Efter att ha använts noggrant i händerna på en ivrig samlare inbjuder den till regelbunden njutning, men förblir ändå verkligt utsökt och lämplig för praktiskt taget alla concours-evenemang. Ursprungligen såldes de i mycket små antal, men endast ett fåtal Defenders är kända för att ha överlevt, och detta exemplar representerar en engångsmöjlighet. En hisnande och mycket samlarvärd bil, denna Defender touringbil är en passande representant för Oldsmobiles gyllene era.



Klassiker

7. Grattis Buick Century!

Publicerad 10 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ingvor och Ingvar har namnsdag vill vi uppmärksamma Century.



Century är engelska för sekel men kan också i bland betyda ett antal av hundra. It breaks the century, sägs det om en bil som toppar över 100 mph.

I bilarnas värld är den mest kända Century en Buick, men det finns även bilar från Daimler och Toyota med Century som modellnamn.

Den större motorn i det mindre chassiet, det var Buicks recept för den första generationen Century 1936-1942. Bilden visar en 39:a - kanske den vackraste USA-bilen det året. Motorn var en rak 8:a på 320 cid och 140 HP.

Andra generationens Buick Century 1954-1958 följde samma recept som den första. Buicks V8 kallades nailhead för de små ventilernas skull och var på 322 cid och bromsade 255HP i denna Century 1957.

Efter ett uppehåll sedan 1959 återkom Century 1973 som en Intermediary med GMs A-body. På bilden basmodellerna av år 1975. Motorurvalet bestod av en V6 på 231 CID och en V8 (från Chevrolet) på 350CID.

GM:s A-body var helt ny 1978 och Buick Century kom liksom Oldsmobile Cutlass som fast-backs. Det blev inte så omtyckt av köparna så 1980 blev Buick notch-backs igen. Broschyren teg om hästkraftsantalet, det hade minskat rejält som en följd av tidens primitiva teknik för avgasrening.



Den större motorn i det mindre chassiet, det var Buicks recept för den första generationen Century 1936-1942. Bilden visar en 41:a - kanske den vackraste USA-bilen det året. Motorn var en rak 8:a på 320 cid och 140 HP.

Den första Century med framhjulsdrift kom 1982 och det skulle alla senare Century också ha. Fjolårets bakhjulsdrivna modell tillverkades dock vidare under namnet Regal. Den nya Century var liksom Chevrolet Celebrity utvecklad ur GM:s X-car - tänk Skylark och Citation - nu börjar GM:s typmångfald bli ordentligt komplicerad. Nya modeller tillfördes hela tiden utan att de gamla lades ned.



Buick Century Caballero Estate Wagon 1958



Efter ett uppehåll sedan 1959 återkom Century 1973 som en Intermediary med GMs A-body. På bilden basmodellerna av år 1975. Motorurvalet bestod av en V6 på 231 CID och en V8 (från Chevrolet) på 350CID.



GM:s A-body var helt ny 1978 och Buick Century kom liksom Oldsmobile Cutlass som fast-backs. Det blev inte så omtyckt av köparna så 1980 blev Buick notch-backs igen. Broschyren teg om hästkraftsantalet, det hade minskat rejält som en följd av tidens primitiva teknik för avgasrening.



Den första Century med framhjulsdraft kom 1982 och det skulle alla senare Century också ha. Fjolårets bakhjulsdrivna modell tillverkades dock vidare under namnet Regal. Den nya Century var liksom Chevrolet Celebrity utvecklad ur GM:s X-car - tänk Skylark och Citation - nu börjar GM:s typmångfald bli ordentligt komplicerad. Nya modeller tillfördes hela tiden utan att de gamla lades ned.



Efter 15 år och en facelift 1989 gick den Century som kom 1982 i graven 1996. Efterträdaren av 1997 års modell var halare i formen och byggde på plattformen Epsilon. Den lades ner 2005 och därmed försvann för den här gången namnet Century. Den sportigare version av Century som 1998 dök upp som Regal tillverkas dock ännu i Kina som Buick Sedan. Framtidens bilhistoriker får det inte lättare.



För att vara en Daimler var Conquest en ganska liten bil. Den kostade £1066 (get it?) när den först visades på våren 1953. En prestandaversion kom året därpå och eftersom den hade 100 hk fick den tillnamnet Century. Den toppade däremot inte 100mph. En mycket angenäm bil i bästa engelska klass.



Lexus är för export! I Japan är den verkliga lyxbilen Toyota Century. Bilen på bilden är från 1997, har en 4-liters V8 och är mer eller mindre handbyggd. Det är inte ens byggd i en Toyotafabrik utan på Toyotas uppdrag av en specialistfirma. Årets modell är snarlik men har V12-motor och luftfjädring. Kejsarens bil!

AUTOCAR**8. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945****Saab 92 1949**

Tyvärr är Saab inte längre med oss, men när företaget kom ut på marknaden 1949 med sin första bil, 92:an, var det en pionjär inom **säkerhetscellen**. Saabs bakgrund var flygplanstillverkning och det märktes tydligt i 92:ans aerodynamiska design; dragkoefficienten var imponerande **0,30 Cd** tack vare infällda glasrutor och infällda strålkastare.

Bilen var ganska smal vilket innebar att en kompakt motor måste monteras; Saab valde en 764cc vattenkyld tvåtakts tvåcylindrig enhet inspirerad av samtida DKW. Trots att den bara gav **25 hk** kunde den fyrsitsiga Saab 92 komma upp i **100 km/h** tack vare sin hala form.

Hedersomnämningen för 1949: Rover P4, Oldsmobile 88



