



Volkswagen Type 181 "Thing"

1. Provkörning av Porsche Cayenne GTS
2. Volvo EX30
3. Så ska Maserati räddas
4. Bilarna som ägarna skippar
5. Begagnade laddhybrider tappar mark
6. Norska polisen shopper Volvo
7. Volkswagen 181
8. Graham Series 116
9. Grattis Aronde
10. De viktigaste bilarna

Teknikens Värld

1. Provkörning av Porsche Cayenne GTS

Av Linus Pröjtz

Publicerad 15 jun 2026 kl 15.01

Porsche Cayenne blir eldriven, men samtidigt flaggar Porsche för att bensindrivna Cayenne kommer fortsätta tillverkas. Vi kör uppdaterade GTS med V8 – håller den fem år till?



Det svänger snabbt i hockey, heter det ju. Två mål på 13 sekunder i sista perioden och plötsligt är OS-finalen helt öppen igen. Jag hoppas det känns igen.

Det svänger även snabbt inom fordonsindustrin. Förvisso inte från svart till vitt på 13 sekunder, men under senare år har många fått tänka om radikalt. Under en period var det lätt att säga "vi ska bara tillverka elbilar från 2030!". Men när världen vändes upp och ner svarade marknaden svalare än prognostiserat inför elektrifieringen i den nya verkligheten.

Porsche sa aldrig att de skulle bli helt elektriska, men de har fått ställa om en hel del i sitt framtidsplanerande. När första nyheterna om nya Cayenne Electric sipprade ut var det självklart att den kommande modellen skulle stå som ensam ersättare till dåvarande

Cayenne. Och så såg det ut länge – tills det började hetta till i slutet av tredje perioden.

DET HÄR ÄR NYTT

Uppdaterat väguppträdande. Adaptiv luftfjädring är standard liksom PASM Porsche Active Suspension Management och PTV Porsche Torque Vectoring Plus. Teknik har hämtats från specialversionen Cayenne Turbo GT och GTS är sänkt 10 millimeter.

Mer effekt. Nuvarande GTS har 500 hästar jämnt från motorn som tillverkas i Zuffenhausen.



Förarplats eller kommandocentral, kalla det vad du vill. Trivsamt miljö oavsett

Nu är beslut taget att nuvarande Cayenne kommer att tillverkas parallellt med nya Cayenne Electric och Porsche utesluter inte att dagens generation, om än i uppdaterad form, får leva bortom 2030.

Rent spontant tycker jag tanken är god. De första tre generationerna Cayenne har fram till i dag stått för en aldrig tidigare skådad framgång för den tyska tillverkaren. Från lanseringen av första generationen 2002 fram till och med helåret 2024 ökade försäljningsvolymen konstant år från år och 2024 blev första året då antalet levererade Cayenne gick över 100 000 bilar. Sedan dess har det fallit tillbaka rejält, under 2025 levererades 80 886 Cayenne och totala antalet gick ned från runt 310 000 under 2024 till 279 449 under 2025.

Att 2026 axla det oket med **Cayenne Electric** kommer inte att gå och därför får nuvarande generation Cayenne leva vidare. Smart tycker vissa, ofrånkomligt tycker andra.

Från min plats bakom ratten i Cayenne GTS, med fyraliters dubbelturbomata V8 på 500 hästar under huven, blir beslutet lätt att förstå. Att i kristider överge en produktlinje som är i stort sett helt genomarbetat vore som att skjuta sig i foten, ståendes i kadduschen och riva tusenlappar samtidigt. En dålig idé helt enkelt. Det här är alldeles för bra för att läggas ner.

Förarplatsen kommer inte att hålla i fem år till då digitaliseringen av densamma går för snabbt. Det är lätt att trivas bakom ratten i Cayenne GTS, att svepas med i känslan från material i detalj, eller bilen i stort. Men skärmlösningar tar över i alla andra bilar, där kommer inte Porsche klara av att stå tillbaka. Även om den liggande skärmen mitt i bilen är tydlig och lätt att arbeta med så har den ett kortare bäst-före-datum.

För egen del sveps jag först med i den tekniska vägen, kollar alla menyer och granskar alla paneler. Irriteras över de högblanka svarta panelerna, älskar den lättrade ytfinishen på reglage. Sittkomforten är alltid bra, oavsett om körningen är avslappnad eller djupt inspirerad på riktigt krokiga brittiska småvägar i trakterna av West Sussex i södra England. Från första metern är det tydligt att Porsche Cayenne GTS, den har jag i handen längs vägen.



Styrningen är klockren, krängningarna är minimala utan att komforten (trots 22-tumshjul) går förlorad. Hur många sensorer, processorer och elektroniskt övervakade komponenter det krävs för att lyckas med detta vågar jag knappt tänka på – men den exakta gången och den skarpa känslan går inte att sluta tänka på. Vilsamt, avslappnat via en aldrig avtagande följsamhet upp till klockren tydlighet och skärpa när nöden så kräver. Eller andan faller på. Detta i en bil som har tjänstevikt på 2 685 kg. Men jag störs över att Porsche känner sig nödgade att förstärka motorljudet på konstjord väg genom Active Sound System och Sound Symposer. Det sjunger liksom inte riktigt i mina öron, men det verkar bli mer av den varan. Nya Cayenne Electric ska ju låta som en V8...

V8-motorn med det här effektuttaget har vi tidigare stiftat bekantskap med i Panamera GTS, närmare bestämt på Bankalaset 2025. Kombinationen bil och motor föll oss i smaken väldigt väl och den känslan lever vidare även i Cayenne. I en tid då elbilar trollar fram effektsiffror som tidigare varit fullständigt otänkbara – då framstår 500 hästkrafter och 660 Nm vridmoment som "beskedligt" i sammanhanget.

I Cayenne GTS känns effektuttaget snudd på perfekt. Det finns brutalt mycket starkare Cayenne-modeller, men frågan är om det finns en smartare avvägd och komponerad produkt i programmet?

Den åttaväxlade dubbelkopplingslådan arbetar antingen sömlös eller bestämt och resolut. Och det fina är att hela bilen på så sätt andas en GTS-anda. Lite mer, lite vassare men utan monstereffekt. En högst attraktiv kombination.

Vad är baksidorna? Sedan Cayenne generation 1 lanserades har bagageutrymmet varit snudd på en akilleshäl. Lastbredden är smal och utrymmet står inte i proportion till hur stor bilen är. Att åka fyra på semester med full packning kan bli svårt, i alla fall utan takbox. Vidare så är komforten i baksätet inte alls lika bra som i framsätet. Baksätet är hårt stoppat och dynan är förvånansvärt platt. Benutrymmet är däremot mycket bra.

Att kalla Cayenne GTS för lugnet före stormen blir fel i sak, men är på sätt och vis rätt ändå. Det är extremt svårt att prognostisera hur Cayenne Electric kommer att sälja i en tid då Porsches försäljning dalar, därför fortsätta de med nuvarande Cayenne. Den försäljningsmässiga nergången under 2025 var mycket mer än ett hack i kurvan och nu återstår att se hur marknaden i längden svarar på Cayenne Electric. Vad gäller nuvarande Cayenne – körupplevelsen blir aldrig gammal. Frågan är om det räcker för att hålla den attraktiv för kunder till runt 2030? Jag tror faktiskt det.

PORSCHE CAYENNE GTS

Pris: 1 530 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression i.u.:1. Borrning/slag 86,0/86,0, cylindervolym 3 996 cm³. Max effekt 500 hk (368 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 660 Nm vid 2 100–4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum. Däck 285/45 R21.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 493, bredd 198, höjd 167, spårvidd f/b 169/167. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 380, maxlast 590, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 90. Bagagevolym (VDA-liter) 772–1708 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,7 s, toppfart 275 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,29 l/mil. CO₂ 294 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 2 år.

Skatt: 28 018 kronor per år de första tre åren, därefter 4 386 kronor per år.

Rivaler:**BMW X5 M60i xDrive**

Lite mer effekt, lite snabbare, lite mer lastutrymme och i grundutförande rejält billigare.

Pris: 1 125 100 kronor

**Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC+**

Liknande konfiguration som Cayenne GTS med bensindriven V8, men klart starkare med 612 hästar.

Pris: 1 669 000 kronor



2. Volvo EX30 (med LFP)

Av Christoffer Gullin

21 juni 2026

Nu kommer V2L + andra uppdateringar till en populära elbil



FILM: <https://youtu.be/jdDLzo1X5cA?t=12>

I denna video kör jag Volvo EX30 med LFP-batteri, en modell som är på väg att få lite uppdateringar. Jag diskuterar privatleasingkostnader, går igenom kommande uppdateringar, pratar om förbrukning med det lilla batteriet och provkör bilen.



Christoffer Gullin

3. Bara sålt 2 bilar i Sverige i år – så ska bilmärket räddas

Av Maths Nilsson

18 juni 2026, 05:52

Det anrika italienska lyxmärket Maserati befinner sig i fritt fall på bilmaknaden. I Sverige har bara två bilar sålts i år. Nu går ägarkoncernen Stellantis ut och bekräftar slutförhandlingar med två externa partners för att rädda bilmärket.



Maserati har under en längre tid befunnit sig i en bottenlös kris. Globalt har försäljningen halverats på kort tid, och på den svenska marknaden är det anrika märket i stort sett helt uttraderat. Enligt färsk statistik har det bara sålts två nya Maserati-bilar i Sverige under året, vilket följer på ett katastrofalt 2025 då endast nio bilar registrerades. Situationen är likartad på andra håll i Europa; i Holland sålde Maserati inte en enda bil under årets första kvartal – och blev till och med omkörda av nedlagda elbilmärket Fisker.

Under en utfrågning i det italienska parlamentet på onsdagen valde Stellantis vd, Antonio Filosa, att lägga korten på bordet om lyxmärkets akuta situation. Filosa bekräftade officiellt att Stellantis just nu sitter i hårda förhandlingar med två externa potentiella partners för att inleda ett djupt samarbete kring Maserati. Enligt vd:n handlar det om aktörer som kan bidra med "teknologi, utveckling och utmärkta idéer".

– Vi kommer mycket snart att besluta vilken partner vi ska välja, meddelade Antonio Filosa under utfrågningen.

Beskedet kommer efter intensiva rykten i bilvärlden om att den kinesiska elbilsjätten BYD skulle ligga i startgroparna för att köpa upp hela det italienska lyxmärket för att komma åt europeiska fabriker och runda EU:s hårda straffullar. Stellantis-chefen var dock extremt tydlig med att det inte handlar om en utförsäljning av det anrika varumärket.

– Maserati är absolut inte till salu, och fabriken i Cassino är absolut inte till salu, underströk Filosa.



Behovet av en teknisk och finansiell partner är akut. Stellantis tvingades nyligen dra i nödbromsen och stoppa utlovade mångmiljardinvesteringar i nya modeller efter svaga försäljningsresultat och upprepade fabriksstopp. Bland annat har utvecklingen av de elektriska versionerna av lyxbilarna Quattroporte och Levante lagts på is. Det tyngsta bakslaget var dock att Maserati tvingades skrota sin elektriska superbil MC20 Folgore. Det har dock pratats om att två nya modeller ska tas fram för Maserati. Exakt hur Maseratis framtid kommer att se ut ska presenteras i detalj under en separat kapitalmarknadsdag i december, där märkets nya, omarbetade strategi ska rullas ut.



Maths Nilsson

4. Bilarna som ägarna skippar

Publicerad 2026-06-18 11:00

(uppdaterad 2026-06-18 15:30)

Text Nils Svärd

Det finns en biltyper som oftast blir ståendes kvar i garaget. Anledningen är logisk



Enligt en amerikansk studie är Ford Mustang den bilmodell som har kortast genomsnittlig körsträcka per år – bara 337 mil. Tvåa över listan på bilar som oftast står kvar i garaget är Mercedes SL (511 mil/år) följt av Porsche 911 (620 mil/år).

Undersökningen baserar sig på 2,1 miljoner sålda bilar under 2025 som är tre år gamla och är utförd av webbaserade ISeeCar som specialiserat sig på att analysera begagnatmarknaden i USA.

Topplistan över modellerna med de kortaste årliga körsträckorna domineras av sportbilar och cabrioletter. Inte så konstigt då det är bilar man sparar till speciella tillfällen. Speciellt de redan nämnda modellerna på topp 3-listan är klassiska namn som välbeställda amerikanare vill ha ståendes i sin garagesamling.

Det är bara två modeller bland de minst körda bilarna som inte är en sportbil eller cabriolet: Mercedes G-Wagen samt Mazdas första elbil MX-30 EV.



Genomsnittsbilen i USA kör långt.

Av de treårsbilar som såldes begagnade under 2025 var medelkörsträckan 1 912 mil/år.

Slitvargarna på begagnatmarknaden är istället typiska familjebilar – minibussar och stora suvar – köpta för att skjutsa folk från A till alfabetets samtliga bokstäver.

Allra mest körs Chrysler Pacifica, Chrysler Voyager och Chevrolet Suburban, som alla rullar över 3 000 mil/år. Här kan man anta att flera av dessa har tjänstgjort som taxi eller hotellshuttle.

ISeeCar presenterar också genomsnittliga körsträckor för olika drivmedel.

Men det är skillnad på kvantitet och kvalitet. En Porsche 911 i USA användes i snitt under 620 njutbara mil per år. En Ford Mustang rullar bara 337 mil/år.

I USA väljer långkörare att pendla med hybridbilar. Tre år gamla hybrider har i genomsnitt körts motsvarande 2 365 mil/år, jämfört med bensinbilar på 2 144 mil/år, elbilar 1 912 mil/år och laddhybrider 1 876 mil/år.

Av elbilarna är det bara Tesla Model 3, Tesla Model Y, Hyundai Ioniq 5 och Kia Niro EV som rullat längre än genomsnittsbilen. Men så är USA ökända för sin långsamma snabb-laddningsutveckling där Teslas laddare har en kraftigt dominerande marknadsställning.



Nils Svärd



5. Begagnade laddhybrider tappar mark

Posted by Kristofer Rask juni 20, 2026 [10 kommentarer](#)

Fler väljer elbil direkt



Laddhybriden har länge setts som den naturliga övergången mellan bensinbil och elbil, skriver SVT Jönköping. Men nu ser det ut som konsumenterna hoppar över det steget. Det är slutsatsen som köp- och säljsajten Blocket kan dra efter att ha analyserat statistik.

Blocket beskriver utvecklingen som en tydlig förändring på begagnatmarknaden där elbilarna blir allt mer attraktiva. Det som tidigare var ett första steg mot elektrifiering för många bilköpare verkar inte längre vara lika självklart.

– Det verkar som att laddhybrider har blivit betydligt mindre populära än tidigare. Förut pratade vi om att laddhybriden var det första steget för många konsumenter på vägen mot elbil, men nu ser det ut som att allt fler hoppar över det steget och går direkt till en elbil, säger Marcin Stepman, marknadsexpert på Blocket till [SVT](#).

Enligt Stepman sker förändringen snabbt och speglar hur synen på elbilar har utvecklats de senaste åren. Längre räckvidder, bättre laddinfrastruktur och ett större utbud av modeller gör att fler känner sig bekväma med att välja en elbil direkt.

Utvecklingen ligger också i linje med den svenska nybilsmarknaden där elbilarna fortsätter att ta marknadsandelar. Samtidigt pressas priserna på begagnade elbilar, vilket gör dem till ett allt mer attraktivt alternativ för köpare som tidigare övervägt en laddhybrid.

– Det är en förändring som sker väldigt snabbt, säger Marcin Stepman.

6. Norska polisen shopper Volvo för miljardbelopp

Publicerad av Emil Karlsson 19 juni 2026 Uppdaterad 19 juni 2026

Valet föll på Volvo och Mercedes när norska polisen öppnar portmonnän och upphandlar nya bilar för de kommande åren.



Norska polisen upphandlar nya bilar för miljardbelopp

Norska polisen har varit i bilköparsvängen, strax över en miljard norska kronor har avsatts för att stilla myndighetens krav på nya bilar – och nu har valet fallit på en klassisk svensk modell, samt en tysk transportbil.

Så gick valet till

Volvo erbjuder för nuvarande bland annat elektriska EX40, samt laddhybriden XC60 i polisutföranden, enligt [den egna hemsidan](#).

Båda modellerna bär sina respektive för- och nackdelar: EX40 är utsläppsfri och passar därmed perfekt till patrullering i stadskärnor och på exempelvis flygplatser. Samtidigt skulle laddstoppen kunna innebära svårigheter för polisens verksamhet.

Efter noggrann upphandling där man tagit hänsyn till det bästa förhållandet mellan kostnad och kvalitet, polisens krav på operativ lämplighet, funktionalitet, säkerhet och drift blev det dock den välbeprövade XC60 T8 som valdes till "liten patrullbil".

T8-motorn i standardutförande levererar 406 hästkrafter och river av 0-100 km/h på 4,6 sekunder.

Sammantaget så hade fem leverantörer visat intresse för upphandlingen.

”De nya kontraktet säkerställer att polisen får tillgång till kritiskt viktig utrustning i en tid som präglas av ökad osäkerhet och snabba förändringar”, säger **Helge Clem**, direktör för den norska polisens gemensamma stödenhet, i ett [pressmeddelande](#).

Modellen som istället ska användas som arrestbil, alltså transportbil för frihetsberövade, blev Mercedes-Benz Vito 124 Tourer Pro 4M.

Då leveras bilarna

Den gällande avtalstiden sträcker sig mellan 2027–2033. Norska polisen skriver att det efter sommaren ska börja byggas prototyper och att det någon gång efter årsskiftet ska gå att beställa de nya bilarna.

Exakt hur många bilar det handlar om från Volvo respektive Mercedes framgår inte i de officiella uttalandena.

Läs mer:



Marell Boats i konkurs – levererade till polis och militär



Polisen: Lås in och larma din hybridbil



Tvärnej från polisen: Elbilen stoppas



Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

7. Bilar som tiden glömde: Volkswagen 181 "Thing"

Författare Richard Dredge 18 december 2025

4 min läsning

Hur många Volkswagen-typer kan du nämna? Den enkla är Typ 2 (Transporter), som är 75 i år.



Volkswagen Type 181 "Thing" (1976)

Det är otroligt hur många bilentusiaster som inte vet att den ursprungliga luftkylda Bubb-
lan internt kallades Typ 1, medan vi senare fick Typ 3 (1500 från 1961) och Typ 4 (411 från
1968 som senare blev 412 1972).

Alla dessa typer hade en bakmonterad, luftkyld boxermotor med fyra cylindrar, men det
fanns många Volkswagens som använde en annan mall. Det fanns till exempel Typ 48 (K70),
medan den ursprungliga Golf var Typ 17; Jetta var Typ 16 och Scirocco Mk1 Typ 53. Med i
mixen fanns också Type 181, som såldes som The Thing i USA men officiellt kallades Kurier-
wagen. Utvecklad som ett militärfordon hade VW överraskande framgång med att sälja
denna galna konfekt som är så svår att placera i fack som det går. Var det en roadster? En
barchetta? En öppen saloon? Eller kanske till och med en cabriolet SUV, år innan SUV:ar
fanns? VW ansåg att det var en mehrzweckwagen, eller multifunktionsbil – återigen, långt
innan termen MPV ens hade funnits på.

FILM: <https://youtu.be/pjrgf-An5h0>

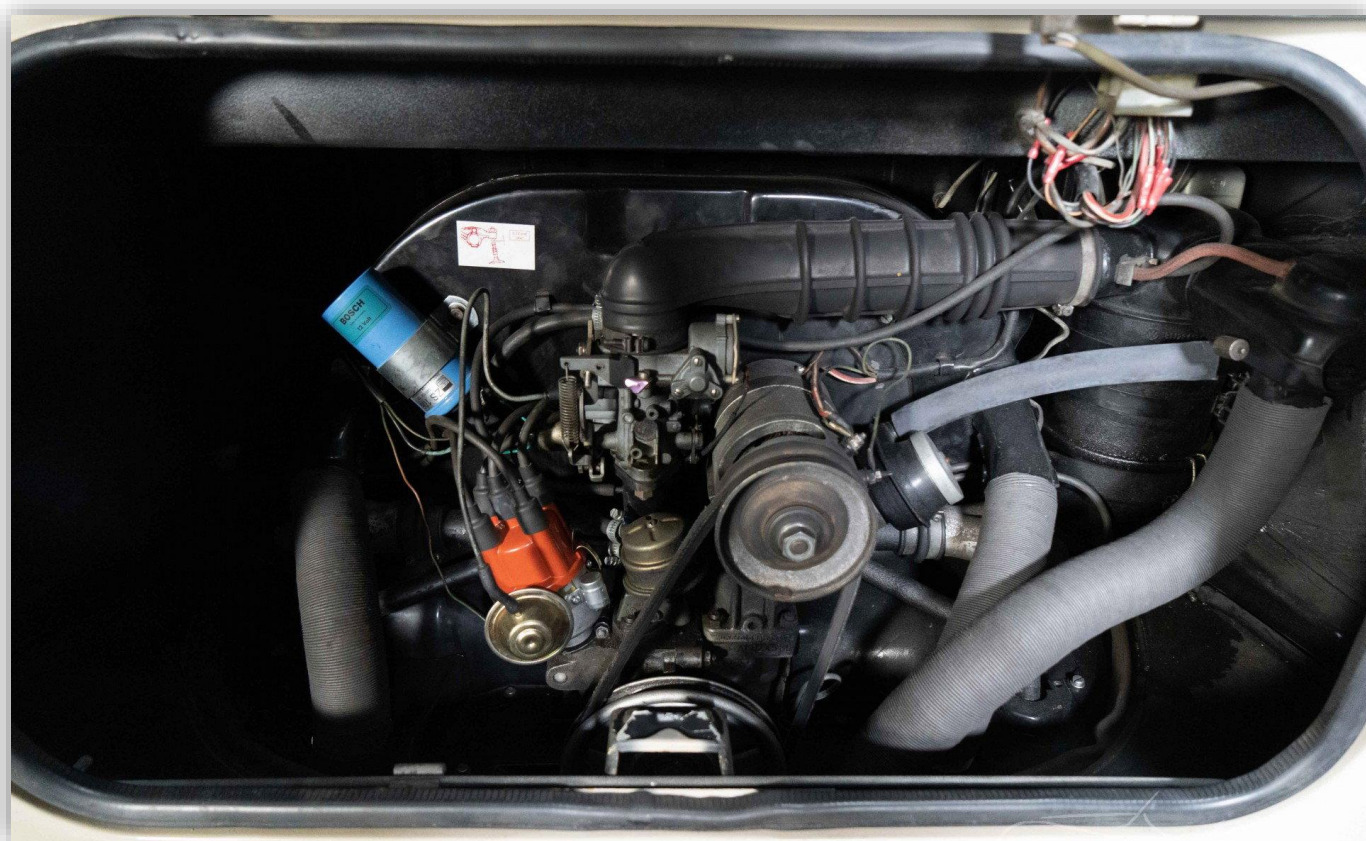


Den ursprungliga Volkswagen, Beetle, lanserades 1939, strax innan andra världskriget orsakade global förödelse. Skalbaggproduktionen lades på is när fiendligheterna bröt ut; istället fokuserade Volkswagen på att producera en militär version av sin första bil, kallad Kubelwagen, internt känd som Typ 82. Mellan 1940 och 1945 tillverkades mer än 50 000 Kubelwagens; VW skulle ha byggt mycket fler, men med material som var så svåra att få tag på fanns det en gräns för hur många som kunde produceras.

När fiendligheterna var över behövde Volkswagen resa sig ur askan efter att dess fabrik i Wolfsburg bombats hårt under krigets senare skeden. Den gjorde ett lysande jobb med introduktionen av Beetle och Transporter, som sålde bra över hela världen, inklusive i USA där dessa fordon låg på sin ekonomi och pålitlighet. Under 1960-talet behövde dock den västtyska armén, Bundeswehr, ett kompakt och pålitligt mångsidigt fordon som kunde användas tillsammans med den åldrande DKW Munga; Volkswagen fick i uppdrag att ta fram varorna.

Det var oundvikligt att Volkswagen skulle vända sig till sin senaste tid för att ta fram denna militärklassade MPV, särskilt Kubelwagen. Men vid det här laget hade företaget ytterligare cirka två decennier av utveckling bakom sig, så det var inte beroende av den ursprungliga Beetle-golvplåten och mekaniken för det nya militärfordonet.

I mitten av 1950-talet hade karossbyggarna Karmann och Ghia slagit sig ihop för att bygga en glamoröserad Beetle. Denna hade en bredare golvpanna som förstärktes ytterligare för att möjliggöra en cabriolet. Denna större och styvare golvpanna skulle utgöra den idealiska grunden för det nya militärfordonet. Reduktionsväxlar monterades på de yttre ändarna av bakre svängaxlar för att ge bättre grepp och extra markfrigång, vilket också underlättades av omdesignad torsionsstångsfjädring fram. Det fanns också extra bromskapacitet tack vare montering av Type 3-trummor runt om, och säkerheten förbättrades av införandet av en tvåkretsupsättning.



Även om endast bakhjulen drevs – precis som Kubelwagens – förbättrade placeringen av motorn över bakaxeln greppet avsevärt. Men om mer grepp krävdes fanns en automatiskt inkopplande differential med begränsad slirning, vilket gjorde att bilen kunde komma igång även när det var tydligt halt.

Alla de första 181:orna var utrustade med en fyrcylindrig 44 hk 1493cc boxermotor, men inom ett år efter lanseringen fanns istället en 1584cc tvåportsmotor. En fyrväxlad manuell växellåda drev bakhjulen, och köparna kunde välja bland ett brett utbud av extrautrustning för att förbereda sina VW:ar för stridsförhållanden. Dessa inkluderade vattentätning av motorn, en bensineldad värme för kupén, kanonställ och mycket mer.

Designad för att vara robust, enkel att underhålla och kapabel att ta sig över svår terräng, var 181:an lätt (910 kg), stark och smidig. VW skapade en fyrdörrars cabriolet som var mycket tåligare än den såg ut. Med motorn bak kunde utrymmet under motorhuven rymma ett reservhjul, medan PVC-taket bara tog några sekunder att lyfta och stuva undan. Varje dörr kunde snabbt tas bort, och för att underlätta konstruktionen fanns inga vindande fönster; istället fanns det sidoskärmar som också snabbt kunde monteras eller tas bort. Baksätet kunde fällas ner för att skapa extra lastkapacitet och vindrutan fälldes platt över motorhuven, i Jeep/Land Rover-stil. Robust, enkel och funktionell var Volkswagens motord under hela Typ 181-utvecklingen; Du skulle inte hitta något som passade denna märkliga skapelse, som inte förtjänade sin plats.

Volkswagen 181 slog igenom hösten 1969, och även om den hade utvecklats för militärt bruk bestämde sig VW för att chansa och försöka sälja den på den civila marknaden. Eftersom Mini Moke och Citroën Mehari hade varit en succé (till viss del) bland privata köpare, var det ett drag som var logiskt, eftersom den tyska armén sannolikt inte skulle köpa tillräckligt många 181:or för att göra utvecklingen värd sig. Det var ett smart drag, för när sextiotalet övergick i sjuttiotalet fanns det tillräckligt med trendiga unga personer som sökte något annorlunda.



Volkswagen började tillverka 181 i augusti 1969 i sin fabrik i Hannover, med produktionen som pågick ända fram till 1978. Under tiden hade fabriker i Mexiko (Puebla) och Indonesien (Jakarta) också tillverkat sin beskärda del av 181:or; fabriken i Puebla fortsatte fram till 1980, då mer än 90 000 181:or hade tillverkats, varav mer än hälften levererades i militär specifikation. Den erbjöds endast ett år i Storbritannien (med högerstyrning, kodnamn Type 182), och det var 1975. Marknadsförd som Trekker och prissatt till £1996, blev bilen en succé hos Autocar i ett offroad-test 1975, men denna udda VW skulle aldrig säljas i större antal här. Nu finns inga Trekkers listade på howmanyleft.co.uk men 181 är inkluderad; sidan säger att det finns 34 bilar som beskattas och 20 på SORN.

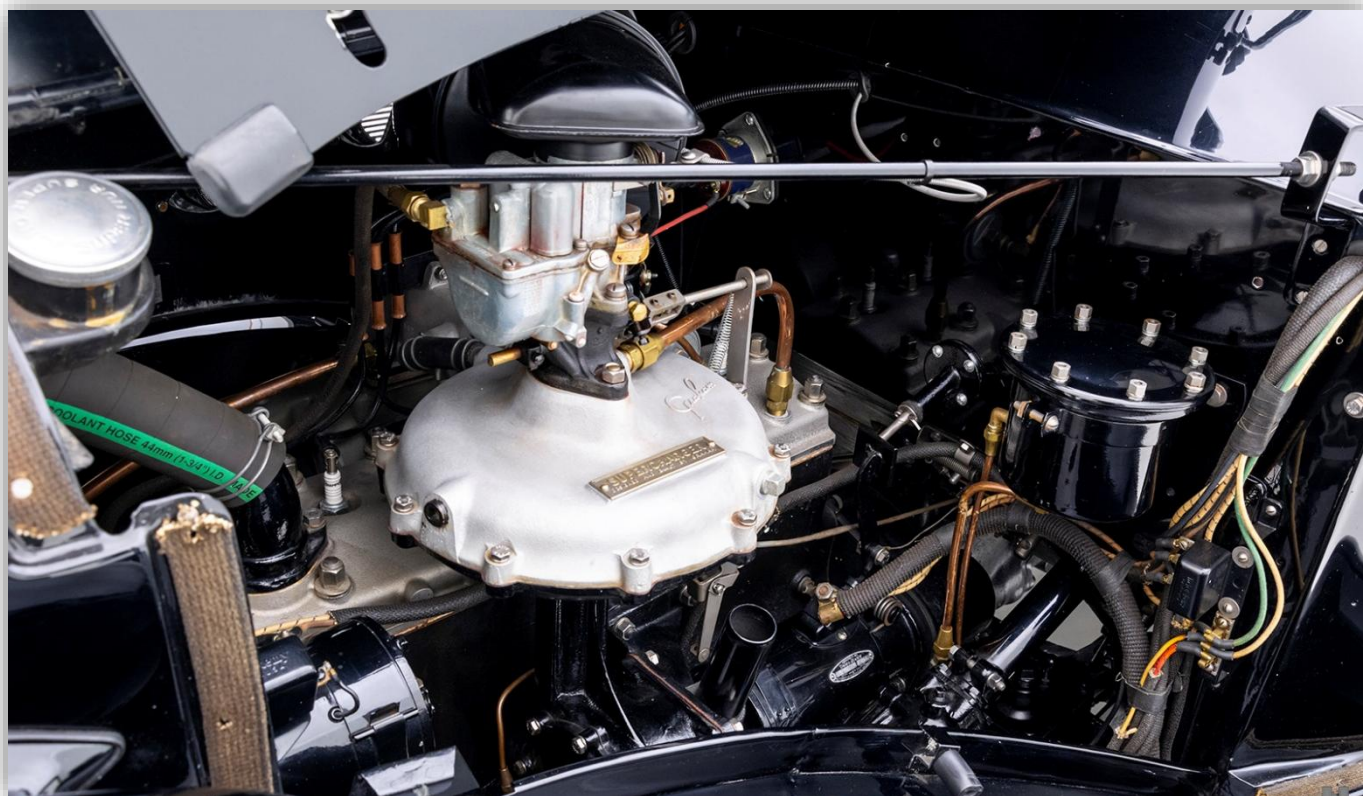


8. Graham Series 116 Cabriolet av Worblaufen 1937



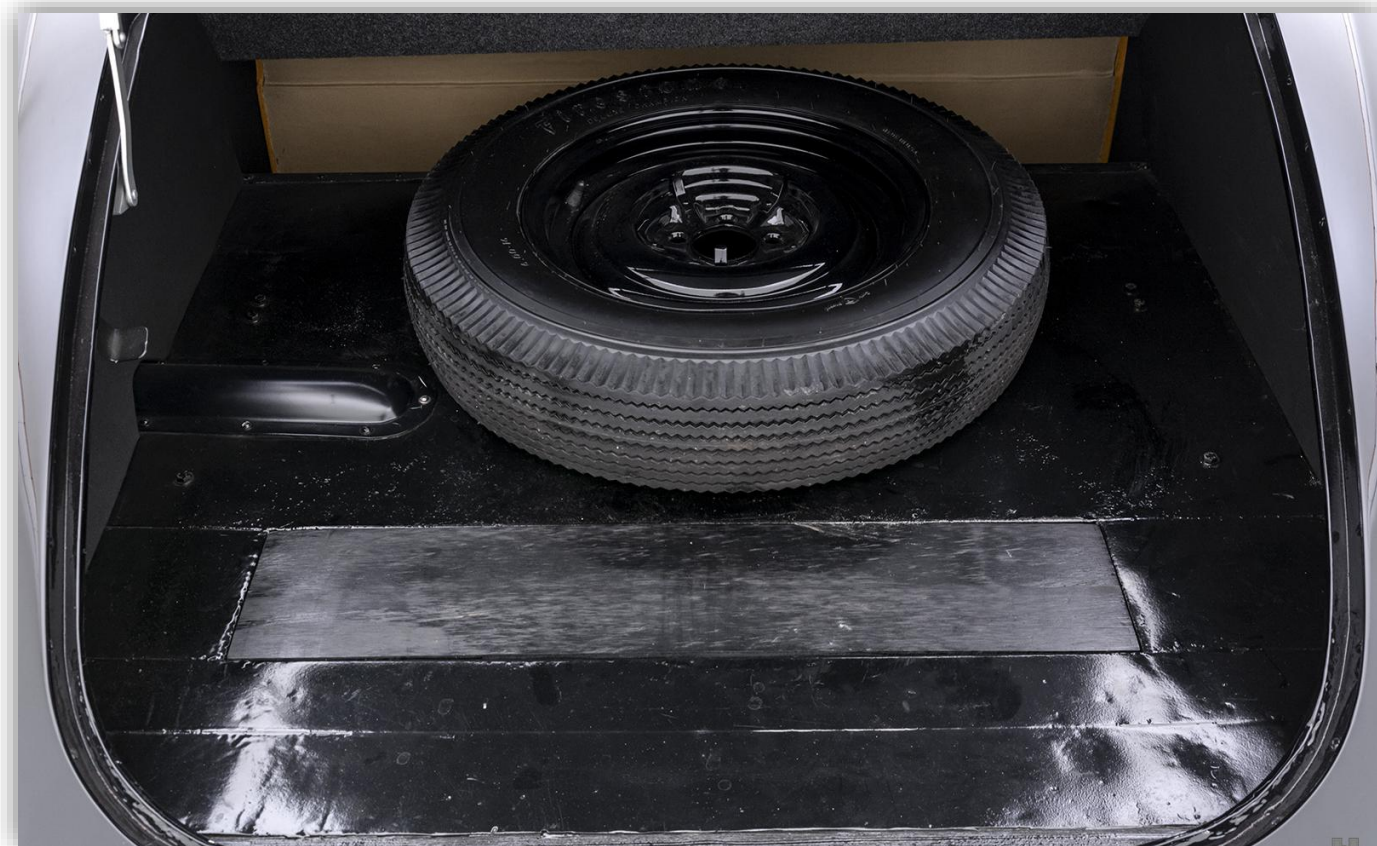
År 1927 började bröderna Graham – Joseph, Robert och Ray – tillverka bilar på egen hand och köpte Paige-Detroit Motor Car Company för 3,5 miljoner dollar. Med detta förvärv lanserade de Graham-Paige, som initialt erbjöd sex- och åttacylindriga fordon. Varumärket fick snabbt ett rykte om sig för kvalitet och innovation, med tidig framgång både inom försäljning och motorsport. Graham-emblemet visade särskilt profiler av de tre bröderna, vilket speglade deras enade ledarskap och vision. Tidiga Grahams visade sin skicklighet på världens racerbanor, inklusive på legendariska arenor som Brooklands-banan, och företaget anställde bland andra Ray Dietrich för att finslipa den stiliga designen.





Graham-Paige utmärkte sig genom att tillverka de flesta av sina karosser och motorer, och löste tidigare leveransproblem genom att förvärva Wayne Body Company och utöka dess produktionskapacitet. Medan vissa fordon använde Continental-motorer, förlitade sig Graham-Paige främst på sin egen ingenjörsavdelning för utveckling av drivlinan. Detta engagemang för intern design var särskilt tydligt i deras berömda "Blue Streak"-modeller, designade av Amos Northup 1932. Dessa bilar hade banbrytande element som helt slutna skärmar och innovativ chassiteknik, vilket i hög grad påverkade framtida bildesign.





Grahams tekniska framsteg var branschledande. 1932 års "Blue Streak"-design hade en "banjo"-ram som möjliggjorde en bredare kaross och innovativ fjädringsgeometri, vilket andra tillverkare senare tog över. År 1934 introducerade Graham en internt designad vevaxeldriven kompressor. Graham-fläkten, designad av biträdande chefsingenjören F.F. Kishline, var en centrifugalenhet och var oförblommat efter Duesenbergs. Först monterad på deras raka åtta-motorer på deras 1934 års Custom 8-modell, blev den sedan tillgänglig på deras sexcylindriga Serie 110 från och med 1936; Vid det laget tillverkades inte längre deras raka åtta. Och sanningen att säga behövde de egentligen inte åttacylindrig motor eftersom tillägget av kompressorn gjorde att den mindre raka sexan presterade lika bra, men med två färre cylindrar gjorde bilen lättare, bättre väghållning, lättare styrning och ganska bränsleeffektiv; den uppnådde 23,95 mpg under Gilmore Economy Run och vann sin klass. Under åren blev Graham en ledare inom produktion av kompressormatade bilar och höll denna utmärkelse tills han överträffades av Buick på 1990-talet.

Trots initial motståndskraft under den stora depressionen minskade Graham-Paiges försäljning i slutet av 1930-talet. Dess designarv bestod dock, med anmärkningsvärda modeller som "Spirit of Motion" och Hollywood som ofta missförstods för att hysa Continental-motorer, även om de använde egna Graham-Paige-designer.

Denna unika Graham-cabriolet skeppades till Europa som ett kompressormatad chassi med huva, framklämma och bakskärm för att specialbyggas som en 2/3-sitsig cabriolet av Worblaufen i Schweiz. Carrosserie Worblaufen må vara ett mindre känt karosseribyggarföretag, men de hade ändå ett lugnt rykte för utmärkt hantverk och smakfull, diskret design. Fritz Ramseier grundade företaget 1929 i sin hemby Worbleinen och fick sällskap av sina bröder Earnst och Hans, som hjälpte till med försäljning respektive drift av verkstaden. Deras tidiga arbete bestod mestadels av drophead-versioner av enkla Opel, Renault och Peugeot, men snart kom en mer sofistikerad kundkrets på besök. Inom kort fanns chassin från Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Lancia och Isotta-Fraschini utspridda i verkstaden.



Bilen levererades ny i Schweiz och upptäcktes 1983 av Alain Berrabah från Renens, Schweiz. Den engångna Graham hade sovit i en schweizisk lada sedan 1959, och vid upptäckten hade flera fåglar och spindlar tagit plats där. Berrabah påbörjade omedelbart en restaurering, och på bara arton månader var han igång med den igen. Han ägde bilen fram till 2007 innan han köptes upp av den schweiziske återförsäljaren och biljägaren Christoph Grohe, som sålde bilen till dess senaste ägare i Amerika. Efter 70 år i Schweiz återlämnades Graham till sin födelsestad. En noggrann restaurering följde snart och slutfördes 2009.

Idag presenteras chassit 134972 i fantastiskt skick i den eleganta svarta färgsättningen över en frodig beige interiör. Lack- och karosskvalitet är exceptionell, bilen har bevarats i utmärkt skick sedan restaureringen. Passform och finish är enastående, och det färgade arbetet presenteras i fin skick. Alltid så elegant med sin vattenfallsgaller och fem distinkta, och funktionella, huvventiler, avsaknad av stigbrädor, självmordsdörrar, polerad bälteslist som slingrar sig runt bilens bakdel, tillsammans med dess vackert sluttande tak som ger denna utsökta bil en särskild dämpad elegans. Worblaufens karossarbete är högt ansedd för sin imponerande kvalitet, vilket märks genom hela bilen.

Cockpiten är ett mästerverk i återhållsam art deco-detalj, från de vackra kromspjuten på dörrkorten, till de två stora instrumenten som symmetriskt flankerar de mindre mätarna, och om du inte glömmer, en "Supercharger"-bricka mitt i mitten. Sittytorna visar endast de minsta veck vid användning men förblir mjuka och vackert presenterade. Baksätet, som är designat för en person, är fullt användbart för en extra passagerare, vilket gör detta till ett utmärkt val för både tur- och concours-evenemang.

Den ursprungliga motorn med matchande siffror (nummer 139762) har den nämnda kompressorn och är kopplad till en konventionellt växlad treväxlad växellåda. I linje med resten av bilen är motorn vackert detaljerad med korrekta finishar, korrekt hårdvara och korrekt presenterade tillbehör. Till försäljningen av bilen hörs en kopia av ett brev från Fritz Ramseier som intygar originalbygget, och bilen har fått Full Classic-status® av CCCA, vilket är ett bevis på bilens design och betydelse.

Av de cirka 45 kända exemplen på Worblaufen-karosser som finns kvar är denna fantastiska Graham definitivt en av de mest utmärkande. Det är en vacker maskin som kombinerar den bästa återhållsamma schweiziska estetiken och pålitliga amerikanska grunder i ett vackert utformat paket.

9. Grattis Aronde!

Publicerad 1 juli 2009

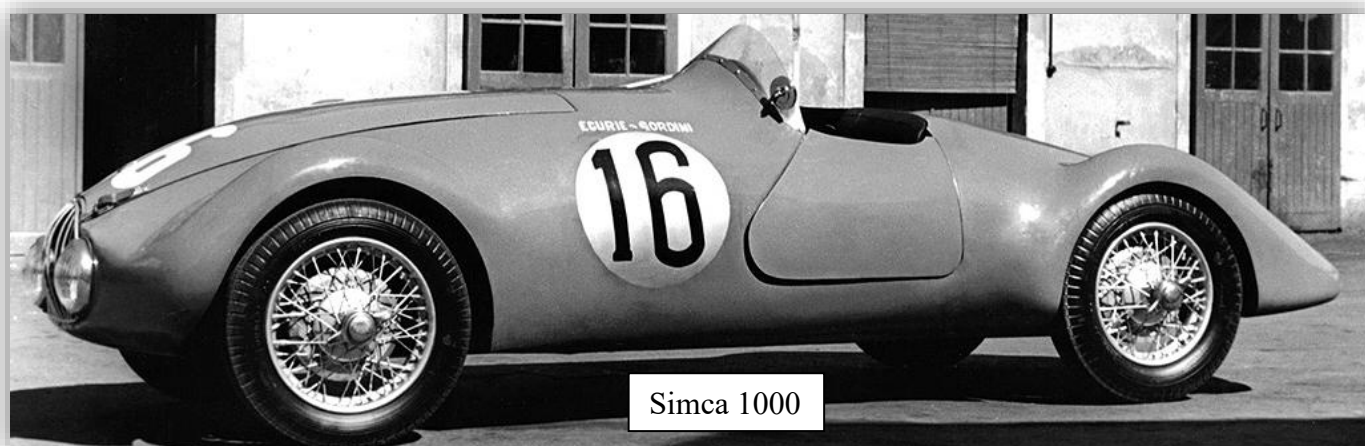
I dag när Aron och Mirjam har namnsdag vill vi även uppmärksamma Aronde!



På fornfranska betyder aronde svala, på modern franska heter svala hirondelle.

Aronde var modellnamnet på Simcas första egna modell, tidigare hade Simca licenstillverkat olika modeller från Fiat. Aronde, som debuterade 1951, var i både utseende och mekanik tydligt inspirerad av Fiat 1400 men ett nummer mindre.

Simca Aronde var under flera år den mest sålda franska bilen i Sverige och Sverige var Simcas största exportmarknad. Det berodde till stor del på att de flesta Simca Aronde som såldes här var byggda av ANA i Nyköping på basis av komponenter importerade från Frankrike.



Simca 1000



FavCars.com

En Aronde med den något snörpiga grillen den hade i sitt första utförande 1951 -1953



*Aronde kom 1954 med en ny grill. Detta är sparmodellen med silverfärg i stället för krom
I hemlandet hette den Quotidienne (vardaglig) men i Sverige de Luxe!*



Aronde Plein Ciel 1957–58



Hard-toppen hette först Grand Large och senare Monaco. Den var enligt Simca den första franska bilen med total utsikt och enligt ANA en familjebil i lyxklass.



Bästsäljaren var Elysée som från 1956 hade 48 hk och återigen ny grill och också mer utdragna bakflyglar. Sportmodellen Monthéry hade höjd kompression för ytterligare nio hästkrafter och kunde enkelt identifieras på heltäckande hjulkapslar.



FILM: https://youtu.be/9f8FVEqM-_c



Aronde Plein Ciel 1957–58



The Aronde 1300
TOWN AND COUNTRY "CHATELAINE"

The best answer to your multiple transportation needs, the Aronde Station Wagon provides roomy passenger space and yet an immense luggage or utility capacity.

By use of the vertically-opening rear door, the large reinforced storage platform of the "CHATELAINE" can be further extended allowing you to carry the most cumbersome loads... and for your friends, a flick of the wrist and the rear seat pops up in place.

Powered by the new *Flash* engine, the Aronde "CHATELAINE", even loaded to the roof, clips along with boundless enthusiasm.

The Aronde 1300 "CHATELAINE", truly outstanding in finish and appointments, will be the first choice among sportsmen and practical car owners.

Kombin hade horisontellt delade bakluckor som på en amerikansk station wagon. ANA använde inte det franska namnet Châtelaine (=slottsfru) utan det blygsammare Herrgårdsvagn. Alltid franskbyggd och sällsynt i Sverige.



En Aronde P 60 av årsmodell 1959 i den nya stramare stilen. Två år senare ersattes den Ford Fairlane-liknande sidodekoren med en enkel rak kromlist. Tillverkningen av Aronde upphörde på våren 1963 men överblivna exemplar såldes i Frankrike även 1964.

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

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



BMW 5-serien (E12) 1972

När den ursprungliga 5-serien lanserades 1972 hade BMW redan gjort sig ett namn med sina **vackert byggda sportiga sedaner**, som var dyra att köpa, tillverkades i relativt små antal och kunde slå nästan alla sina rivaler. E12 5-serien inledde en ny era för BMW med sin **nya namngivning** och större produktionsantal.

Inledningsvis fanns det bara fyrcylindriga motorer men inom ett år skulle det finnas sex-cylindriga motorer också, och även om det inte skulle finnas någon E12 M5 skulle det finnas en **M535i** - den första vanliga väggående bilen som kom från BMW Motorsport-divisionen.

Hedersnämmanden för 1972: Fiat 126, Fiat X/19, Lancia Beta, Renault 5 och Volkswagen Passat





Roger Warolin