18 nov MOTOR-NYTT 2026



NSU Ro 80 (1975)

1. Yangwang visar eldriven Rolls-Royce-utmanare

2. Världens första Corvette C8 med manuell låda

3. Rivians dolda intäktskälla

4. De nya körkortsreglerna för elbilar

5. Audi A2 var genialisk

6. Sanningen om NSU Ro80

7. Detroit Electric Model 46

8. Grattis Sting Ray

9. Döda amerikanska bilföretag

10. Superbilen som världen glömde bort

Feber

1. Yangwang visar eldriven Rolls-Royce-utmanare

Av Bobby Green idag kl 12:30

BYD:s vision för framtidens kinesiska lyx



FILM: https://youtu.be/PexKPwWuVoU

BYD beskriver Yangwang som sitt flaggskeppsmärke inom lyxbilar och nu visar de upp modellen Altior där man verkligen inte har sparat på krutet. Den här helt eldrivna lyxlimpan säga vara en modern vision av ultralyx och får väl benämnas som en utmanare till exempelvis Rolls-Royce.

Namnet har man hämtat från det latinska ordet för "högre" och med denna bil vill man lyfta allt till nästa nivå. På längden mäter åket hela 5,6 meter och den är strax över två meter bred och 1,59 meter hög. Hjulbasen ligger på 3,5 meter. Som sig bör är bakdörrarna bakhängda och dessa kan man öppna upp till 90 grader för ett enklare in- och ursteg. Även framdörrarna öppnas rejält - upp till 80 grader gäller där.

Ett rullande smycke

Grillen och hela fronten har man velat göra till ett enda stort smycke. När ägaren närmar sig bilen så tänder tolv olika ljuselement upp i en sekvens som ska skapa ett ceremoniellt välkomnade. På insidan fortsätter smyckestemat och här finns bland annat gul Hetian-jade i luftmunstyckena som har handpolerats till mjuka ytor. Många av reglagen är inspirerade av smycken och man sitter i semianilin-läder, vilar fötterna på golvmattor i ren ull och allt trä man kan se är äkta och noggrant utvalt. Benutrymmet i baksätet anges till hela 120 centimeter och knäna ska ha 35 centimeters fritt utrymme fram till framstolarna. Båda stolarna är så kallade zero gravity-säten som går att luta bak ordentligt och de är självklart utrustade med massage-funktion. En skärm på 21,4 tum, 39 högtalare och dubbla kylskåp står för underhållningen.



Stridsvagn som kan vända som en stridsvagn

Det sitter en elmotor till varje hjul som över 100 gånger per sekund justerar drivkraften individuellt. Om bilen hamnar i vattnet kan den flyta och det finns en tank turn-funktion som gör att man kan vända hela åbäket på platsen man står på - precis som en stridsvagn. Motorerna får sin kraft från den senaste generationen av Blade-batteriet som man i sin tur kan Flash-ladda. Några tekniska detaljer kring drivlinan har vi dock inte fått än utan det ska presenteras senare. Ryktet säger att den kommer över 100 mil på en laddning enligt CLTC-cykeln.

Vi vet inte på vilka marknader som Altior kommer att säljas på. Prislappen i Kina börjar på 2.080.000 yuan vilket i svenska pengar är strax över tre miljoner kronor. **media.byd.com**





FILM: https://youtu.be/Jdqs4HhZq4U



BYD Yangwang U9X slog hastighetsrekord
Först över 500km/h



Elbilen som har 100 mils räckvidd
På pappret



Feber

2. Världens första Corvette C8 med manuell låda

Av Bobby Green 2026-11-09 kl 18:00

Kostar mer än bilen



FILM: https://youtu.be/bACk2Fo-yUk

Den senaste upplagan av Corvette som har beteckningen C8 går inte att få med manuell låda. I alla fall inte från Chevrolet. Nu löser dock företaget Peitz Performance Tunes detta åt alla som hellre vill spaka sina bilar själva.

I ett samarbete med Tremec presenterar de nu världens första manuella C8:a och köper du detta kit får du en sexpetad manuell låda som i sin tur driver bakhjulen. Lådan som är en TR9060 ska stå pall för upp till 1350 newtonmeter och till den får man ett nytt svänghjul, ny koppling och en modifierad kopplingspedal som hämtas från Cadillac CT4-V Blackwing. Prylar från MoTeC ser till att den nya lådan fortfarande kan snacka med bilen nu när den åttastegade dubbelkopplingslådan inte finns på plats längre.

För konverteringen vill företaget ha 74.528 dollar vilket är strax över vad en helt ny Corvette Stingray går loss på.


Bobby Green

3. Rivians dolda intäktskälla – Volkswagen står för miljarder

Posted by Kristofer Rask november 8, 2026

1 kommentar

Amerikanska elbilstillverkaren Rivian har fått rejäl fart på försäljningen av sina elbilar. Men bakom företagets förbättrade ekonomiska resultat finns också en annan och kanske lite oväntad intäktskälla. Det handlar om Volkswagen som nu står för en stor del av Rivians intäkter från mjukvara och tjänster.



Volkswagen ID. Every1 och Rivian R2

I samband med kvartalsrapporten för årets tredje kvartal redovisar Rivian intäkter på 605 miljoner dollar från mjukvara och tjänster. Det är en ökning med 45 procent jämfört med samma period förra året.

Av dessa intäkter kommer hela 354 miljoner dollar (motsvarande 59 procent) från det gemensamma teknikbolaget som Rivian driver tillsammans med Volkswagenkoncernen.

Samarbetet är därmed en betydande del av Rivians verksamhet och bidrar också till företagets förbättrade lönsamhet. Medan själva biltillverkningen fortfarande går med förlust redovisar affärsområdet för mjukvara och tjänster en bruttovinst på 256 miljoner dollar.

Ska ge Volkswagen ny teknik

Bakgrunden är ett **samarbete som presenterades 2024**. Volkswagen och Rivian bildade då ett gemensamt bolag med målet att utveckla nästa generations elektriska arkitektur och mjukvara för elbilar.

Volkswagen presenterade samtidigt en investeringsplan på upp till 5,8 miljarder dollar i Rivian och det gemensamma samarbetet. Syftet är bland annat att ge Volkswagen tillgång till Rivians teknik för mjukvarustyrda bilar.



De nya vännerna Oliver Blume (Vd VW Group) och RJ Scaringe (Vd Rivian)

Det handlar om en ny elektrisk arkitektur med färre styrenheter där mjukvara kan styra fler av bilens funktioner. Tekniken ska göra det enklare att utveckla nya funktioner och uppdatera bilarna trådlöst under deras livslängd.

Planen är att tekniken ska användas i kommande elbilar från flera av Volkswagenkoncernens märken. När samarbetet presenterades var målsättningen att de första Volkswagenmodellerna med tekniken skulle lanseras redan 2027. Audi har senare pekat på 2028 för sin första modell med arkitekturen.

En viktig del av Rivians framtid

För Rivian innebär samarbetet att företaget inte längre enbart behöver förlita sig på intäkterna från att sälja egna elbilar. Den teknik som utvecklats för märkets egna modeller kan också användas av andra tillverkare.

Det ger en affärsmodell där Rivian kan dra nytta av Volkswagens betydligt större produktionsvolymer. Samarbetet fortsätter dessutom att utvecklas. Under oktober fick Rivian ytterligare en miljard dollar i lånefinansiering från Volkswagen inom ramen för det tidigare avtalet.

Det är en intressant utveckling för Rivian som samtidigt arbetar med att skala upp tillverkningen av sin nya och billigare elbil R2. Medan den modellen ska öka försäljningsvolymerna kan mjukvaruverksamheten bli ett viktigt komplement till den traditionella biltillverkningen.



Konceptet ID. Every1 kan få Rivian-teknik

4. De nya körkortsreglerna för elbilar

9 nov. 2026

Är inte så dramatiskt som det låter (än)



FILM: https://youtu.be/VnnD6QG4nyQ

Under veckan släpptes ett delförslag på nya körkortsbehörigheter och det har spekulerats mycket om vad det betyder för elbilar och släp. Här har jag gått igenom vad som är klart, vad EU har bestämt och vad som fortfarande är öppet.

Jag går igenom hur totalvikt och dragvikt fungerar idag och räknar på exempel med elbilar från Hyundai, Volvo och Kia. Du får veta varför husvagn efter elbil fortfarande kräver utökad behörighet, vad som gäller för husbilar och eldrivna transportbilar och vad den nya behörigheten för yngre förare innebär.



ViBilägare

5. Audi A2 var genialisk – och långt före sin tid

Publicerad 2026-11-08 6:30

Text Calle Carlquist

Låg vikt, aluminiumkaross, extremt låg förbrukning och fokus på återvinning. Audi A2 hade många av de egenskaper som hyllas i dag – men när den lanserades för över 25 år sedan var köparna inte redo.



Då och då i bilhistorien tas stora utvecklingskliv. T-Ford förstås, Hundkojan så klart, Toyota Prius absolut och så Tesla. Alla har gjort djupa avtryck.

Ibland är emellertid steget framåt mer ett steg åt sidan. AMC Pacer, minns du den? NSU Ro80? Saturn? En trio fylld av teknik och förhoppningar men som ingen hakade på. De förpassades till glömskan, för att då och då fiskas upp av någon glosögd motorhistoriker.

Till vilken grupp ska Audis par i aluminiumbilar räknas? Var Audi A8 från 1994 och Audi A2 från 1999 föregångare eller floppar?

Audi A8 var manifestationen av Ferdinand Piëchs strävan efter teknisk perfektion. Han var **chef för hela Volkswagen-koncernen** och bakom bilen låg forskning under 14 år, uppgav Audi.

För att en gång för alla drämma till Mercedes-Benz och BMW byggdes stomme och karossdelar till **A8 helt av aluminium**. Audi använde en avancerad sammanfogningsteknik, med målet att bilen en vacker dag skulle kunna återvinnas. Återvinning var mantrat i bilindustrin för 30 år sedan.

ASF kallades byggnationen, Audi Space Frame, och efter ett par år hittade den ner till den säreget formade lilla A2. Strukturens delar var mig- och gassvetsade, limmade och nitade till en helhet som var stark och lätt. Det gjorde A2 till en dyr modell som inte var vilken bondsk Ford Fiesta som helst.

”Det gjorde A2 till en dyr modell som inte var vilken bondsk Ford Fiesta som helst”



Den speciella formen bidrog till modellens karaktär

I Vi Bilägare nummer 14/2000 testades A2. Grundpriset var drygt 160 000 kronor men den topputrustade testbilen kostade över 190 000 kronor, samtidigt som en Ford Fiesta kostade cirka 105 000. Mercedes-Benz vurpande A-klass för knappt 160 000 kronor var därmed värsta konkurrenten. Priset skulle göra A2 till en särling inte bara i konstruktion utan också på marknaden.

Fotografen hade helt sonika ställt testbilen i ett högvuxet gräsparti på öppningsbilden. Även om den kutryggiga karossen, den stängda grillen och den lilla spoilern mitt i bakrutan gav karaktär var det alltså under skalet avvikelserna fanns. Enbart genom byggmaterialet skulle sju procent av bensinförbrukningen sparas jämfört med om A2 bestått av vanligt karosstål.

Viktbesparingen angavs till 150 kilo, tjänstevikten var 1 020 kilo. Så lite väger ingen vanlig bil numera. Aerodynamiken var utmärkt, cd 0,28, så trots att den ordinarie 1,4-motorn inte var speciell stannade förbrukningen på 0,6 liter milen. Byggfinish, utrymmen och köregenskaper fick rejäla plus och baksätet – avsett för två – hade rejäla ”holkar” för de åkande att stoppa fötterna i. Tolv års rostskyddsgaranti var också ett argument.

Grillen ja, den var stängd för luftinsläpp men gick att öppna för att komma åt servicepunkter och spolarbehållare. Motorhuven gick inte att öppna men väl att lossa med två vred i serviceluckan. Reservhjul fanns inte, en luftpump och lagningsvätska av den sort som är vanlig i bilar nu sparade också vikt.

En dieselversion erbjöds och 2001 kom ”3L-versionen”med 1,2-diesel på 61 hk. Den var det verkliga lättbygget med smalare hjul, lättad inredning och en del annat som förverkligade Piëchs utfästelse om en bil som inte drog mer än tre liter bränsle på 100 km.

Flipp eller flopp? Audi A8 generation ett byggdes i 105 092 exemplar, A2 i 176 377 exemplar åren 1999–2005 (varav cirka 6 500 var av 3L-versionen). Det är inte så illa, men hur många som återvunnits och blivit nya bilar är förstås en annan femma. Många håller nog fortfarande – tacka aluminiumbyggnationen för det.

Om tre år fyller Audi A2 30 år och en mer gjuten ”future classic” är svår att tänka sig. Nog var den ett steg framåt!



Inredningen var påkostad som i en större Audi



Ferdinand Piëch: 5 fakta du kanske inte visste om legendariske bilchefen



Audi A5 var modellen som lyfte hela märket



Audi knockade konkurrenterna med aluminiumteknik

6. Sanningen om NSU Ro80 och wankelmotorn

Av Terry Burgess Tis, 02 feb 2021

Årets bil som dödade sin tillverkare



NSU Motorenwerke AG grundades i Neckarsulm 1873. Det är känt att NSU står för Neckarsulm Strichtmachine Union, som var ett konsortium av stickmaskinstillverkare. Företaget utvecklades från stickmaskiner till cyklar och sedan till motorcyklar. Före andra världskriget fick Ferdinand Porsche i uppdrag att utveckla en liten bil som såg anmärkningsvärt lik den senare VW Bubblan ut, men som inte gick längre än till prototypstadiet. Fabriken som förberedde den såldes till Fiat som monterade bilar där under namnet Neckar. Efter att ha återinträde på cykel- och motorcykelmarknaden efter kriget 1946, började NSU 1957 producera en liten bil med en bakmonterad luftkyld tvåcylindrig OHC-motor. Den hette Prinz och hade 600cc och 20 hk. Denna framgångsrika modell ledde till Prinz 4 i början av 60-talet med kaross i en liknande stil som Chevrolet Corvair. Längre versioner av denna kaross användes för NSU 1000 och dess derivat, vilket kulminerade i 1200C. Dessa var fyrcylindriga modeller, fortfarande luftkylda, och 1000TTS blev framgångsrik inom motorsport.

Under 1960-talet experimenterade NSU med en 'roterande' motor designad av Dr. Felix Wankel. Den använde en trapetsformad rotor som slungades runt i en ungefär oval kammare av förbränningskrafterna och drog med sig en tandad central axel genom ett tandat hål i rotorns mitt. När rotorn rörde sig passerade de förseglade spetsarna över inlopps- och avgasportar och vid olika tillfällen komprimerades och antändes luftens bränsleblandning av dubbla tändstift. Den fungerade enligt fyrtaktsprincipen med totalförlustsmörjning av rotorn. Entusiaster av Wankel-motorn kan tycka att den beskrivningen saknas, men de får ingen bättre från mig!



Även när man ser en animerad schema över Wankelmotorns funktion är det fortfarande svårt att tro att den fungerade alls. Det råder ingen tvekan om att det var en inspirerad och briljant skapelse. De främsta fördelarna med denna konstruktion, jämfört med en konventionell kolvmotor, var i princip trefaldiga. För det första gick den mycket mjukt, som en turbin, så att användaren måste vara mycket försiktig så att motorn inte överskrider den maximala säkra motorhastigheten. För det andra producerade den en generös effekt i förhållande till sin fysiska storlek och vikt. För det tredje hade den relativt få rörliga delar och behövde inte vara dyr att producera i volym.

Tyvärr hade det också vissa nackdelar. Den hade mycket dåligt vridmoment vid låga varvtal. Rotortoppstätningarna hade mycket kort livslängd. När tätningarna slits var motorn nästan omöjlig att starta. Bränsleeffektiviteten var ganska dålig. När den gick bra verkade Wankel som en dröm om ett motor. Den var i princip vibrationsfri och kändes som om den skulle varva till oändligheten, vilket den inte skulle göra! NSU tog det djärva beslutet att investera vinsterna från sina framgångsrika bakmotoriserade småbilar i en avancerad medelstor exekutivbil, byggd kring en tvårotorsutveckling av Wankelmotorn.

Ro80 låg slående före sin tid när det gällde design med suverän aerodynamik och hade 115 hk som drevs genom en treväxlad synkroniserad växellåda med elektroniskt driven koppling och momentomvandlare, och beskrevs som halvautomatisk. Den hade servostyrning, oberoende fjädring runt om, med Macpherson-fjäderben fram och halvsläpande armar bak, samt fyrhjuliga skivbromsar inåt fram. Bilen var så imponerande att den vann priset 'Årets bil' 1967. Maxhastigheten var jämna 180 km/h och 0–100 km/h tog 12,6 sekunder.

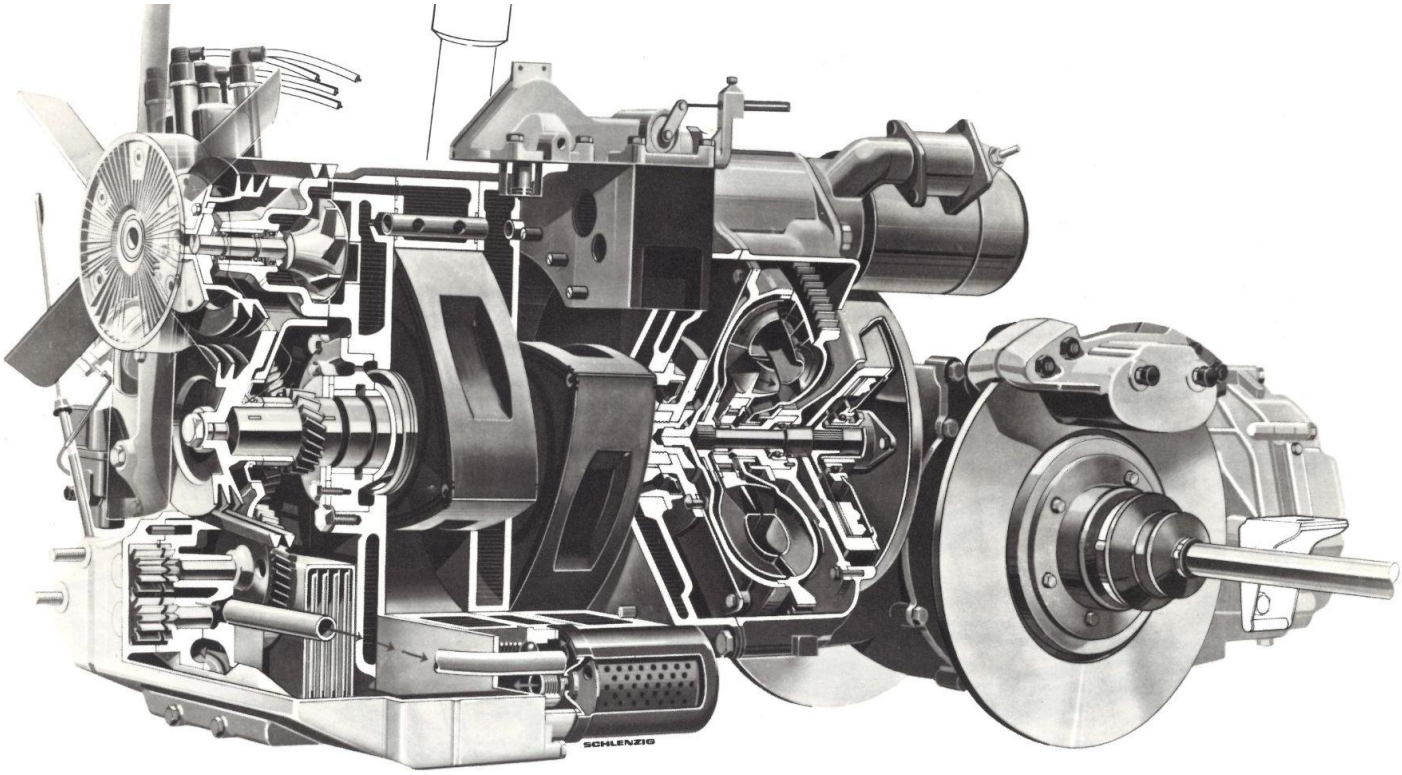
Två stora problem med bilen blev snart uppenbara. För det första var bränsleekonomin usel. Vid vardaglig användning var 15 mpg inte ovanligt. För det andra gick rotortätningarna sönder mycket snabbt, så att motorerna ibland var värdelösa innan bilen hade kört 10 000 miles. Övervarvning av den till synes oexploderbara motorn bidrog till detta problem. När tätningarna slits blev motorerna allt svårare att starta, eller så gick det helt enkelt inte. Garantianspråken var förlamande. Många bilar hade flera motorbyten under garantin. NSU gick i konkurs och togs över av Volkswagen, som slog ihop det med Auto Union för att bilda Audi. Överraskande nog fortsatte Ro80 att tillverkas.



Problemet med rotortätningen löstes 1970 och en varningsbuzzer installerades för att avskräcka övervarvning av Wankelmotorn. Den fortsatte till 1977, även om försäljningen aldrig återhämtade sig från den tidiga tillförlitlighetskatastrofen och bränsleekonomin förblev en allvarlig nackdel, särskilt under de på varandra följande bränslekriserna på 1970-talet. En mer konventionell design, K70, även om den var designad och planerad som en NSU, introducerades som en Volkswagen.

Sanningen är att Ro80:s fel var helt förutsägbart. Problemet med rotortippens tätning var tydligt långt innan bilen lanserades och löstes inte förrän under det fjärde produktionsåret. Den dåliga bränsleekonomin var inneboende i Wankelmotorns design, främst på grund av den helt ooptimala formen på förbränningskamrarna, som var långa, smala och spetsiga i ändarna, medan idealet i en kolvmotor är halvsfäriskt. Det är också tveksamt om energin från de expanderande förbränningsgaserna användes på bästa möjliga sätt för att rotera motorns huvudaxel och bränsle gick förlorat på grund av överlappningen mellan inlopps- och avgasöppningarna. Problemet med hög bränsleförbrukning i Wankelmotorer, även om det mildrades, löstes aldrig, inte ens av Mazda, som fortsatte med det in i 21:an århundrade. Det var en teknologisk återvändsgränd och uppenbarligen redan från början som den enda formen av framdrivning för en produktionsbil, på grund av dess inneboende höga bränsleförbrukning. Under senare år, när oron för avgaser ökade, skulle det också bli tydligt att det var en svår motor att 'avgifta' när den användes i detta sammanhang.

Om Ro80 hade lanserats med en hyfsad tvåliters V6 och antingen en 5-växlad manuell eller konventionell 3-växlad automatlåda, kunde den ha blivit en stor kommersiell framgång. Om motorn var bilens akilleshäl var växellådan knappast tillfredsställande, varken det ena eller det andra. Ro80 lanserades dock 1967 när användningen av automatlåda i framhjulsdrivna bilar inte var vanlig, lika lite som användningen av femväxlade växellådor, och även om små V6-motorer fanns var de alldeles för tunga och ineffektiva för att ersätta den lätta och mjuka roterande motorn. En bra flat-four hade kanske passat perfekt.



Om NSU inte hade blivit besatt av Wankel hade de kanske varit det bästa företaget för att utveckla en kompakt, lätt och mycket effektiv OHC V6, med fördelen av sin långa erfarenhet av att producera motorcykelenheter.

Svårigheten att hitta en lämplig enhet att ersätta Wankel i Ro80 illustreras väl av de olika motorer som senare installerades av företag och privatpersoner i ett försök att erbjuda en kostnadseffektiv lösning för en bil med utgången motor och ingen kvarvarande garanti. Nästan otroligt nog minns jag användningen av en Triumph Herald 1296cc-enhet som måste ha varit usel. Vanligare var 'lösningen' i Storbritannien att montera Ford 2-liters V4 från Corsair- eller Zephyr-V4-modellerna. Detta förbättrade definitivt bränsleekonomin och gav tillräckligt vridmoment med god tillförlitlighet, men V4:an var en tung och grov motor jämfört med Wankel. Ford V6 användes också, men var ännu tyngre, vilket kraftigt påverkade bilens balans och krävde förändringar i karossen, vilket förstörde bilens utmärkta design. Ekonomin var inte heller en stark sida.

Över 37 000 Ro80 tillverkades under 10 år. Även om bilen så småningom blev pålitlig, var den alltid överdriven med bränsle. Den var designad kring sin motor och utan den motorn skulle den aldrig ha byggts alls. Man kan hävda att det inte borde ha varit det ur ett kommersiellt perspektiv, men det var ett underverk då och har definitivt sina entusiaster nu. Bevarade bilar är vanligtvis mycket pålitliga och innehåller ofta de många förbättringar som utvecklats av entusiaster och specialister. De ger en häpnadsväckande prestanda för en design från 1960-talet. Att säga att den var före sin tid är definitivt sant, även om Wankelmotorn i verkligheten alltid var en återvändsgränd, vars tid aldrig riktigt skulle komma som en bilmotor. Designen utvecklades fortfarande nyligen för användning i elhybridfordon, där dess höga specifika effekt skulle vara en fördel, men bara tiden får utvisa om den någonsin kommer att återgå till produktionsbilar eftersom hybrider verkar tappa i popularitet även nu, och vi kommer definitivt aldrig att se en annan helt Wankel-driven bil på vägarna. den sista Mazda RX8 lämnade linjen 2012. Bortsett från motor och växellåda var Ro80 så avancerad i sin konstruktion, design och proportion att den inte skulle ha sett föråldrad ut på 1990-talet. Att det såg ut så 1967 är helt otroligt. Faktum är att med lite detaljomstyling skulle det inte se malplacerat ut idag.

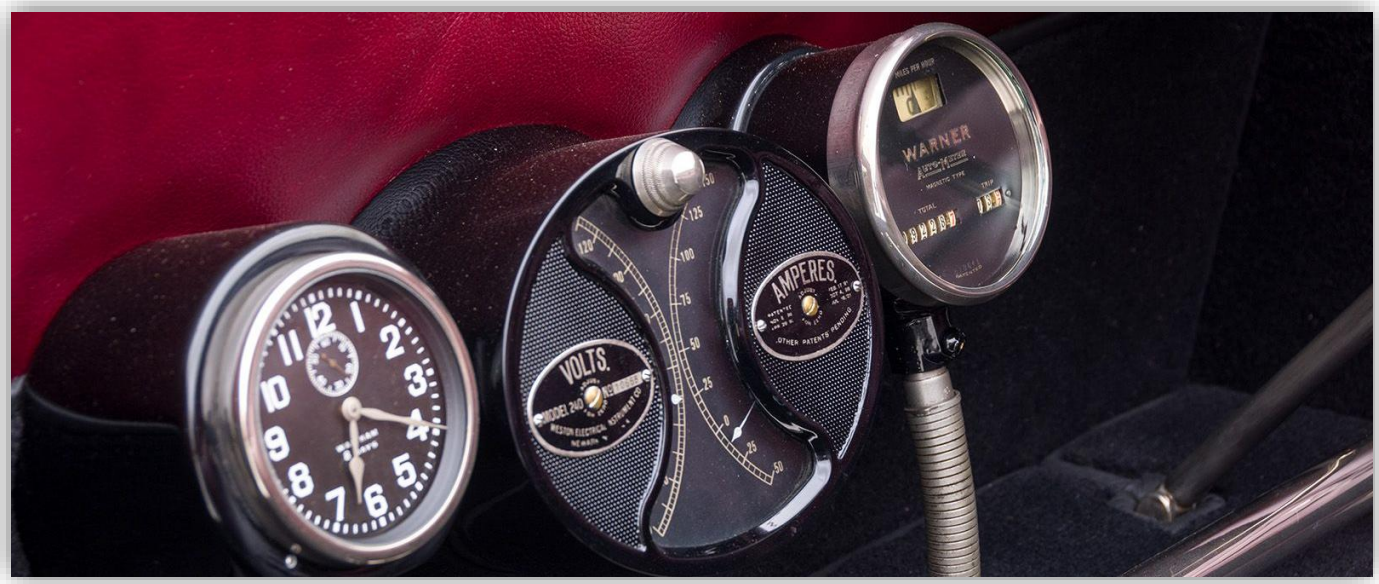
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

7. Detroit Electric Model 46 Gentleman's Roadster 1914



- En av endast tre Model 46 Gentleman's Roadsters som är kända för att ha överlevt
- Exempel på nummermatchning dokumenterat från fabriksböcker av Galen Handy
- Tidigt ägande av Harrah Automobile Collection och senare Imperial Palace Collection
- Omfattande restaurering 2016 av Classic & Exotic Service i Troy, Michigan
- Behåller sin ursprungliga serialiserade Weston-mätare och Elwell-Parker-kontroller





Vid en tid då bilen fortfarande fann sin plats i vardagslivet erbjöd Detroit Electric en anmärkningsvärt förfinad vision av vad bilen kunde bli. Tillverkad av Anderson Electric Car Company byggde märket sitt rykte på tyst, ren och exceptionellt civiliserad transport, vilket gav honom det minnesvärda reklamuttrycket "Society's Town Car." År 1914 erbjöd Detroit Electric ett förvånansvärt brett utbud av sex modeller, där det mesta fokuserade på praktiska slutna bilar avsedda för stadstrafik.

Model 46 Gentleman's Roadster var ett sällsynt undantag. Öppen och sportig i utseendet erbjöd den samma tysta elektriska drift i en betydligt mindre konventionell karossstil. Endast tre exemplar är kända att finnas kvar idag, vilket gör Model 46 till en av de sällsyntaste Detroit Electric-modellerna som finns kvar.





Detta exempel, chassi 6367, är särskilt väl dokumenterat. En detaljerad bygg- och ägarrapport upprättad av den välkände tidiga el-experten Galen Handy sammanställdes från bevarade fabriksböcker och bekräftar bilen som ett nummermatchande exemplar. Ursprungligen färdigställd i blått över blått, beställdes den av Robert Liddle i Pasadena, Kalifornien, och såldes via California Electric Garage för 2 400 dollar.

Handy-rapporten spårar en lång och framstående ägarhistoria. Bilen förblev i många år hos Claberg-familjen i Oxnard, Kalifornien, innan den förvärvades i mitten av 1960-talet av William Harrah och blev en tidig del av den välkända Harrah Automobile Collection i Reno, Nevada. Efter att mycket av den samlingen spreds anslöt den sig senare till Imperial Palace Collection i Las Vegas.

Detroit Electric visades under Pebble Beach Car Week år 2000 på Blackhawk Exposition och blev senare en del av Off Brothers Automobile Collection i Hickory Corners, Michigan. Senare ägare inkluderade John McMullin, James Cousens och John O'Quinn.

År 2016 genomgick bilen en omfattande restaurering av Classic & Exotic Service i Troy, Michigan, ett företag känt för högkvalitativt arbete på viktiga amerikanska bilar. Restaureringen slutfördes med stor uppmärksamhet på bilens ursprungliga konstruktion och tidstypiska detaljer.

Idag är Roadstern färdigställd i vinrött över svart underkaross och skärmar, med matchande vinröda chassdetaljer och ljusröda nålestrimmor. De träartilleriinspirerade hjulen är färdigställda för att komplettera karossen, medan en fällbar vindruta med nickelpläterad glans och en svart cape-topp fullbordar den yttre presentationen.

Interiören är klädd i oxblood-knapptuftat läder med helsvart matta. Instrumenteringen inkluderar en Warner-hastighetsmätare och en Waltham-åttadagarsklocka, medan bilen behåller sin ursprungliga serienummer Weston-mätare, nummer 10668, och Elwell-Parker Style 33-kontroll, nummer 10574.



Bevarandet av dessa komponenter, tillsammans med bilens dokumenterade ägarhistorik och nummermatchande identitet, ger chassi 6367 en grad av fullständighet som sällan förekommer bland tidiga elbilar.

Dess sällsynthet är lika betydelsefull. Av de tre Model 46 Gentleman's Roadsters som är kända för att finnas kvar, finns de andra två på National Automobile Museum i Reno och på Rockefeller Estate i Kykuit i Tarrytown, New York.

Med omfattande dokumentation, viktig samlingshistoria, en högkvalitativ restaurering och exceptionell sällsynthet är denna Detroit Electric Model 46 Gentleman's Roadster från 1914 ett särskilt betydelsefullt exempel på tidig amerikansk elbil.



Klassiker

8. Grattis Sting Ray!

Publicerad 18 november 2009 Text Carl Legelius

Idag har Lillemor och Moa namnsdag. Vi är glada för deras skull, men avsätter hellre en liten stund på att borra ner oss i historien om Sting Ray.



Den amerikanska cykelkulturen tog ett nytt och oväntat spår i skarven mellan 1950- och 60-tal. Plötsligt började kidsen i Kalifornien hotta gamla cruisers, förse dem med höga styren och feta bakdäck.

Stilen var hårt influerad av hotrod- och dragracingkulturen och självklart också choppade Harley Davidsons.

Den anrika cykeltillverkaren Schwinn, som började med höghjulingar på 1880-talet, hade turen och fingertoppskänslan att pricka bakgårdstrenden i exakt rätt ögonblick.

1962 skickade man en ung tekniker vid namn Al Fritz till Kalifornien för att informera sig om vad som var på gång.

Al kom storögt tillbaka till huvudkontoret och berättade om hemgjorda bananformade sadlar, aphängarstyren och vildsint cykelracing på banor och i terrängen.

Schwinn gjorde allt rätt när man hakade på med en fabrikscustom kallad Sting-Ray. Den blev en monumental framgång redan från start 1963, älskad av kidsen och betraktad med klar misstänksamhet bland de vuxna. Över 40 000 cyklar såldes premiäråret.

Nästa steg var de färglada Krate-hojarna som kom 1968, med den berömda speed-shift växelspaken på ramen som till slut förbjöds av säkerhetsskäl. Framhjulet var mindre än bakhjulet och gaffeln fjädrad och för den som var riktigt tuff fanns dragbars att köpa som tillbehör!

Sting-Ray cykeln kan lätt räknas in i topp 20-listan över moderna amerikanska design-ikoner, dess popkulturella status är ohotad än idag.



Med ny design, riktig teknik och feta motorer blev det fart på boulevardbilen Corvette. Länge betraktades Sting Ray-serien som en mellanmodell, men nu har den tagit en permanent plats i evighetens klassikergalleri, alldeles intill en särdeles tuff cykel.

Chevrolet Corvette Sting Ray debuterade 1963. Någon upphovsrättslig tvist om namnrättigheterna verkar det inte ha varit, kanske var det bindestrecket som räddade cykeltillverkaren. Corvette gick med modellgenerationen två från extravagant posörpryl till att bli en verklig sportvagn.

En högpresterande sådan som snart fanns att få med bigblock, sidepipes och skivbromsar. Bakvagnen var individuell och karossen inget annat än sensationell, av många betraktad som den vackraste Corvetten alla kategorier.

Designer var Larry Shinoda, men grundkonceptet byggde på en tidigare prototyp som ritats av Peter Brock och Chuch Pohlmann under ledning av den legendariske Bill Mitchell.

Bakrutan gav den smeknamnet Split Window Coupé, men redan till 1964 var den designfinessen bortrationaliserad till förmån för en siktvänligare hel bakruta.

Folk tvekade heller inte att låta modifiera sina -63:or för att få dem att se en årsmodell nyare - skandalöst, sett med våra designhistoriska glasögon.

Sting Ray (ja, det är stingrocka, en avlägsen släkting till hajen) fanns kvar som modellnamn under hela C2-generationen. 1968 fortsatte undervattenstemat och ur den extrema prototypen Mako Shark föddes C3-generationen som till skillnad från "mellanmodellen" Sting Ray fick ett osedvanligt långt liv, ända till 1982.



Cabrioleten är från 1964.



Sting Ray (C2) 1967



Sting Ray 427 Convertible (C2) 1967


THERE'S A SCHWINN BIKE FOR EVERYONE! CHOOSE YOURS NOW!
WORLD FAMOUS
Schwinn
NEW! SUPER DELUXE
STING-RAY
Schwinn SUPER SPORT
$96.50
10 SPEEDS!
Schwinn VARSITY
$66.95
10 SPEEDS!
Schwinn COLLEGIATE
$56.95
5 SPEEDS!
INSIST ON SCHWINN!
SCHWINN CATALOG!
NEW!
NEW!
The Schwinn Sting-Ray... the bike that captures the thrills of the hottest sports cars ...unbelievably easy to ride... rabbit-quick to turn and dart... just try it and see for yourself.
EXTRA FEATURES!
$66.95* Easy Terms
THE GENUINE! THE ORIGINAL!
STING-RAY
$49.95* Easy Terms
LIGHTWEIGHTS! TANDEMS! LOW PRICED BIKES!
ARNOLD, SCHWINN & COMPANY
1716 N. Kildare Ave., Chicago 39, Illinois
NAME
ADDRESS
CITY ZONE STATE
Schwinn RACER
With coaster brake $46.95*
With 3-speed gears $54.95*
Schwinn TWINN
$99.50*
Schwinn TYPHOON
With automatic 3-speed $49.95*
With coaster brake $39.95*
...AND OVER 50 OTHER SCHWINN BIKES TO CHOOSE FROM!


Carl Legelius

9. Döda amerikanska bilföretag: 12. Plymouth (1928-2001)



FILM: https://youtu.be/OmEBViCgJik

Chrysler skapade Plymouth 1928, samma år som man bildade DeSoto, för att ta upp kampen direkt med Chevrolet och Ford. Plymouths bilar var mindre och billigare än Chryslers.

De hjälpte därför koncernen att överleva den stora depressionen och de blev enormt populära under 1930-talet. Den miljonte Plymouth byggdes i augusti 1934; den köptes av samma man som köpt den första.

Plymouths största framgångar kom på 1960-talet, då bilar som 'Cuda (bilden) och Road Runner gjorde bra ifrån sig på dragstrippen och på försäljningslistorna.

Badge-engineering på 1980-talet och 1990-talet försämrade företagets image. Chrysler designade PT Cruiser för att blåsa nytt liv i Plymouth-varumärket.

Man valde att behålla den retrostylade halvkombimodellen för sig själv sent i utvecklingscykeln och stängde Plymouth 2001.



AUTOCAR

10. Superbilen som världen glömde bort: Lotec C1000 (1995)



Med en hel rad superbilar på väg in på marknaden i början av 1990-talet bestämde sig en rik man från Mellanöstern för att han bara måste äga något som ingen annan någonsin kunde få, så han gav Mercedes i uppdrag att bygga en unik hyperbil. Det tyska företaget bad i sin tur superbilsspecialisten Lotec att komma på något lämpligt snabbt; C1000 blev resultatet. I mitten satt en Mercedes 5,6-liters V8 med dubbelturbo som utvecklade hela 1000 hk - därav bilens namn.

Topphastigheten uppgavs till 431 km/h, men detta har aldrig verifierats av någon oberoende part. Med ett chassi och kaross i kolfiber som var anpassat för tävlingsbruk var den dock mer högteknologisk än namnet antydde.




Roger Warolin