



*Jensen CV8 (Mk1) 1962–63.*

- 1. Alfa Romeo 164 blev en klassiker direkt.**
- 2. En Jaguar att rädda!**
- 3. Porsche 911 Turbo S i backspegeln.**
- 4. Alfasud 50 år!**
- 5. Cadillac Coupe de Ville var en guldkantad glidare.**
- 6. Brittisk firma ska tillverka sportbil som inspireras av Lotus 62.**
- 7. Så återskapas Ford Mustang Shelby GT500 Eleanor.**
- 8. Volvo P1800 Cyan mot originalet Volvo P1800.**
- 9. Ut ur en Bristol 1957.**
- 10. Betalade tre miljoner för bildel som tillhörde James Deans Porsche.**
- 11. Excelsior-Henderson tillbaka?**
- 12. Klassiskt bilmärke: Singer.**
- 13. En rundtur hos Jaguar 1961.**

**1. Alfa Romeo 164 blev en klassiker direkt.**

Publicerad 2021-05-23 kl 06:10.

Text Calle Carlquist.

**BACKSPEGELN.**

Den svenska marknaden fick vänta och vänta på Alfa Romeos stora skönhet. Sedan var succén given.



**Alfa Romeos öde** på svenska marknaden har tidvis – för att inte säga för det mesta – varit rena ökenvandringen, tidvis snudd på ett triumftåg. Vem minns inte Alfa 156 som exempel på det senare? Den dök upp i slutet av 1990-talet och fick var och varannan att sukta efter Milanos stolthet.

Likadant var det vid 1980-talets mitt, när Alfa Romeo 164 som sista bil i kvartetten Fiat Croma/Lancia Thema/Saab 9000 skulle lanseras. Bilen var ju så snygg att folk famlade efter plånböckerna, tacka designhuset Pininfarina för det. Men efter debuten 1987 hände liksom ingenting för svensk del; bilen dök inte upp vid horisonten förrän som 1989 års modell.

**Piggt nog tog sig** därför Vi Bilägares testteam, anført av tidigare PO (pressombudsman) Ola Sigvardsson, till norra Italien för att testa hela kvartetten på ett bräde – det hade ännu ingen annan tidning gjort.

Matchen betitlades "Kusinträffen" och slöt med "fyra vinnare", diplomatiskt nog. "Fiat Croma är den stora bilen för den lilla plånboken" (pris 112 600 kronor), "Lancia Thema är familjesportbilen med den fantastiska motorn och kommer till Sverige på vårkanten" (den kom aldrig hit över huvud taget), "Saab 9000 CD är den rymliga och bekväma limousinen, med en motor som knappast är ändamålsenlig".



**Alfa då?** Jo: "Och Alfa 164 är pärlan. Den vackraste i sällskapet. Med ryggen mot väggen har Alfa skapat en ny klassiker."

Första sändningen på 250 bilar gick åt i ett nafs, sedan var man raskt uppe i 800 sålda bilar.

**I dag är läget lite** annorlunda. Modell 164 visade sig visserligen, trots skrala dörrlås, viss rostrisk och lite vinglig framvagn (före förbättringen 1991), vara en ovanligt välgjord italiennare, men åren har gått och en snabbsökning på nätet visade endast åtta bilar till salu, varav den dyraste betingade 16 000 kronor.

Ett rimligt pris för "en ny klassiker"!

### **ALFA ROMEO 164 V6 3,0 1992**

Nypris: 228 400 kronor.

Värde idag: 15 000–25 000 kr.

Motor: V6 med två remdrivna överliggande kamaxlar, två vent/cyl. Bränsleinsprutning. Vattenkyllning. Volym 2 959 cm<sup>3</sup>. Max effekt 185 hk DIN vid 5 800 v/min. Max vridmoment 245 Nm vid 3 000 v/min.

Kraftöverföring: Tvärställd motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell låda. Golvspak. Mått: L 456/B 177/H 140 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram fjäderben och triangellänkar, bak fjäderben med dubbla tvärlänkar.

Styrning: Kuggstång, servo som tillval. Vändcirkel 11,5 m.

Bromsar: Skivor, ventilerade fram. Servo.

Fartresurser: Toppfart 230 km/tim. Acc 0–100 km/tim 7,7 s.

Förbrukning: 0,94 l/mil.



## LIVSCYKELN

**1987** Lansering. Motor-alternativen är 3,0 V6 (192 hk), 2,0 TS (148 hk) samt en 2,5 l diesel (117 hk).

**1988** Tvåliters turbomotor på 175 hk. Prototypen Alfa 164 V10 Procar debuterar. F1-chassi med siluettkaross av 164:an och V10-motor på närmare 600 hk.

**1989** Första årsmodellen i Sverige, 2,0 TS och 3,0 V6. Katalysatorkrav sänker effekten på TS till 143 hk och V6 till 184 hk. Nära 1 200 bilar säljs på vår marknad. Fyrväxlad automat från ZF tillval till V6.

**1991** Turbotmatad tvålitersversion av Alfas egen V6 med 207 katalysatorrenade hk ger 0–100-tid på 7,7 s. Säljs inte i Sverige.

**1992** Super 3,0 V6 debuterar i Sverige. Mycket nytt exteriört, ny kylare samt uppdaterat elsystem.

**1993** 3,0 V6 samt 2,0 TS säljs med en inre facelift liknande Supermodellens.

**1994** 164 V6 24V Q4. Fyrhjulsdraft, sexväxlad låda.

**1995** Nu har 164 Super V6 180 hk och Super V6 24V 211 hk.

**1997** Tillverkningen upphör efter drygt 270 000 exemplar. Ersättaren heter Alfa 166 som får en tung mantel att axla, speciellt då Alfa 156 gör succé i Europa.



**Calle Carlquist**

# Klassiker

## 2. En Jaguar att rädda!

Publicerad 2021-06-14 kl 14:45. TEXT Carl Legelius.

Du missade väl inte Lady Jagga, vår fyratusenkronors-XJ6? Här kommer alla filmerna vi gjorde om projektet!



[https://youtu.be/-Qi07U681\\_A](https://youtu.be/-Qi07U681_A)



<https://youtu.be/8WjyBFawXhk>



<https://youtu.be/QNcgdzkmfCc>



### 3. Porsche 911 Turbo S i backspeglen – prestanda i lyxförpackning.

Av Redaktionen.

Publicerad 2020-05-02 kl 08:09.

**Porsche 911 Turbo. En mytomspunnen bil som i sin första utgåva (930 Turbo, 1975) kom att kallas för "widow-maker". Som om en Turbo inte vore sportig nog släppte man nästa generation 911 (964) i en ännu sportigare variant, Turbo S.**



*Den allra första 911 Turbo kom 1975 och fick öknamnet "widow maker".*

**En spartansk interiör**, lägre markfrigång och en helt vansinnig motor. Jämfört med Turbo S-modellen var vanliga Turbo (315 hk) nästan undermotoriserad. Tack vare större ventiler, en mer aggressiv ventilstyrning och självklart större turboladdare hamnade effektsiffran på smått sanslösa 381 hk vid 6 000 r/min.



#### **964 Turbo S.**

B6, turbo, 3 800 cm<sup>3</sup>, 381 hk vid 6 000 r/min, 490 Nm vid 4 800 r/min.

0–100 km/h 4,7 sek.

Toppfart 290 km/h. Vikt 1.290 kg.



### 993 Turbo S.

B6, dubbelturbo, 3 596 cm<sup>3</sup>, 450 hk vid 6 000 r/min, 590 Nm vid 4 500 r/min. 0–100 km/h 3,9 sek.

Toppfart 300 km/h. Vikt 1 500 kg.

Dessutom lättades bilen genom att man tog bort krockkuddar, fönsterhissar, elstolar, AC:n, centrallåset, bakrutetorkaren och styrservon. Lättviktsglas användes i bak- och sidorutorna och dörrpanelerna, motorhuven samt bagageluckan ersattes med kolfiberförstärkta glasfiberdelar.

**Resultatet var en radikalt bantad sportbil** som vägde hela 180 kg mindre än vanliga Turbo (1 470 kg). Dessvärre byggdes bilen endast i 86 exemplar under ett enda år (1992) och den betingar därför numera mångmiljonbelopp.

Det skulle dröja fem år innan nästa Turbo S skulle se dagens ljus. Under det näst sista produktionsåret av 911-generationen 993 erbjöds återigen en begränsad (199 exemplar) sportversion av Turbomodellen av Porsche Exclusive Manufaktur.

**Den numera fyrhjulsdrevena** och dubbelturbomatade sportversionen pressade 450 hk ur sin 3,6-liters boxermotor med hjälp av större KKK K-24-turboladdare och en modifierad Motronic motorstyrning. Till skillnad från sin föregångare var 993 Turbo S ingen utpräglad och radikal lättviktare och vägde därför in på 1 500 kg, hela 210 kg mer än 964 Turbo S.

Tack vare fyrhjulsdriften var den nya modellen dock astronomiska 1,1 sekunder snabbare 0–100 km/h. Prisad av puristerna som den bästa 911-generationen var även 993 Turbo S den sista luftkylda niodelvan.



### 996 Turbo S

B6, dubbelturbo, 3 600 cm<sup>3</sup>, 450 hk vid 6 000 r/min, 620 Nm vid 3 500 r/min. 0–100 km/h 3,9 sek.

Toppfart 307 km/h. Vikt 1 540 kg.



### 997.2 Turbo S.

B6, dubbelturbo, 3 800 cm<sup>3</sup>, 530 hk vid 6 750 r/min, 700 Nm vid 2 100 r/min. 0–100 km/h 3,3 sek.  
Toppfart 315 km/h. Vikt 1 570 kg.

**Först 2003 var det dags** för nästa Turbo S, den här gången var bilen dock vattenkyld, dubbelturbomatad och fyrhjulsdreven. Egentligen var den dock inte mycket mer än en vanlig Porsche Turbo med ett X50-prestandapaket, låt gå för de kolfiberkeramiska bromsarna och förarinstrument i aluminium. X50-paketet, som kunde beställas till den vanliga Turbomodellen innehöll bland annat större KKK K-24-turboladdare och laddluftkylare, en modifierad motorstyrning och ett sportavgassystem med fyra utblås. Som den första Turbo S-modellen som inte byggdes i begränsad serie, producerades 1 563 exemplar.

**Man trodde nästan** att inga fler sportbetonade Turbomodeller skulle byggas när Porsche avtäckte nya Turbo S (997.2) så sent som 2010. Utrustad med en sjuväxlad PDK-låda, Sport Chrono-paketet och kolfiberkeramiska bromsar som standard lämnade den 3,8 liter stora boxersexan våldsamma 450 hk och 700 Nm.

När Turbo S kom var det den snabbaste gatlegala Porschen vid sidan om mäktiga GT2 RS. 0–100 km/h avverkades på blott 3,3 sekunder, 200 km/h passerades efter smått vansinniga 10,8. När det gäller toppfarten var dock GT2 RS oslagbar (330 km/h, Turbo S 315 km/h).

**Den nya 991 Turbo S** kom redan till hösten 2013 vid sidan om den vanliga Turbomodellen. Återigen användes en 3,8-liters boxersexa, återigen var motorn dubbelturbomatad och återigen fanns modellen enbart med Porsches dubbelkopplingslåda PDK.

För att den tunga (1 605 kg) bilen skulle kunna hålla jämna steg med konkurrenterna utrustades den med bakhjulsstyrning för bättre kurvtagningsförmåga. Keramiska bromsar och aktiva krängningshämmare var standard på S-modellen.



### 991 Turbo S.

B6, dubbelturbo, 3 800 cm<sup>3</sup>, 560 hk vid 6 500 r/min, 750 Nm vid 2 200 r/min.  
0–100 km/h 3,1 sek.  
Toppfart 318 km/h. Vikt 1 605 kg.



### 992 Turbo S.

B6, dubbelturbo, 3 745 cm<sup>3</sup>, 650 hk vid 6 750 r/min, 800 Nm vid 2 500 r/min.  
0–100 km/h 2,7 sek.  
Toppfart 330 km/h. Vikt 1 640 kg.

#### 4. Alfasud 50 år!

Publicerad 3 maj 2021. TEXT Carl Legelius.

##### BACKSPEGELN.

**En av 1970-talets mest uppseendeväckande konstruktioner kom redan 1971.**



En folkbil från Alfa hade funnits på agendan ända sedan 1950-talet men av hänsyn till det privatägda Fiat hade statliga Alfa Romeo låtit bli att materialisera sina planer.

På Turinsalongen i november 1971 blev det uppenbart att det var nya tider – framhjulsdrivna, billiga och smart förpackade Alfasud riktade in sig på en helt ny grupp köpare och var ett uppenbart hot mot familjen Agnellis Fiat.

Bakom konstruktionen låg den meriterade österrikaren Rudolf Hruska med ett förflutet hos bland annat Ferdinand Porsche, Cisitalia, en tidigare sejour hos Alfa Romeo och Fiat.

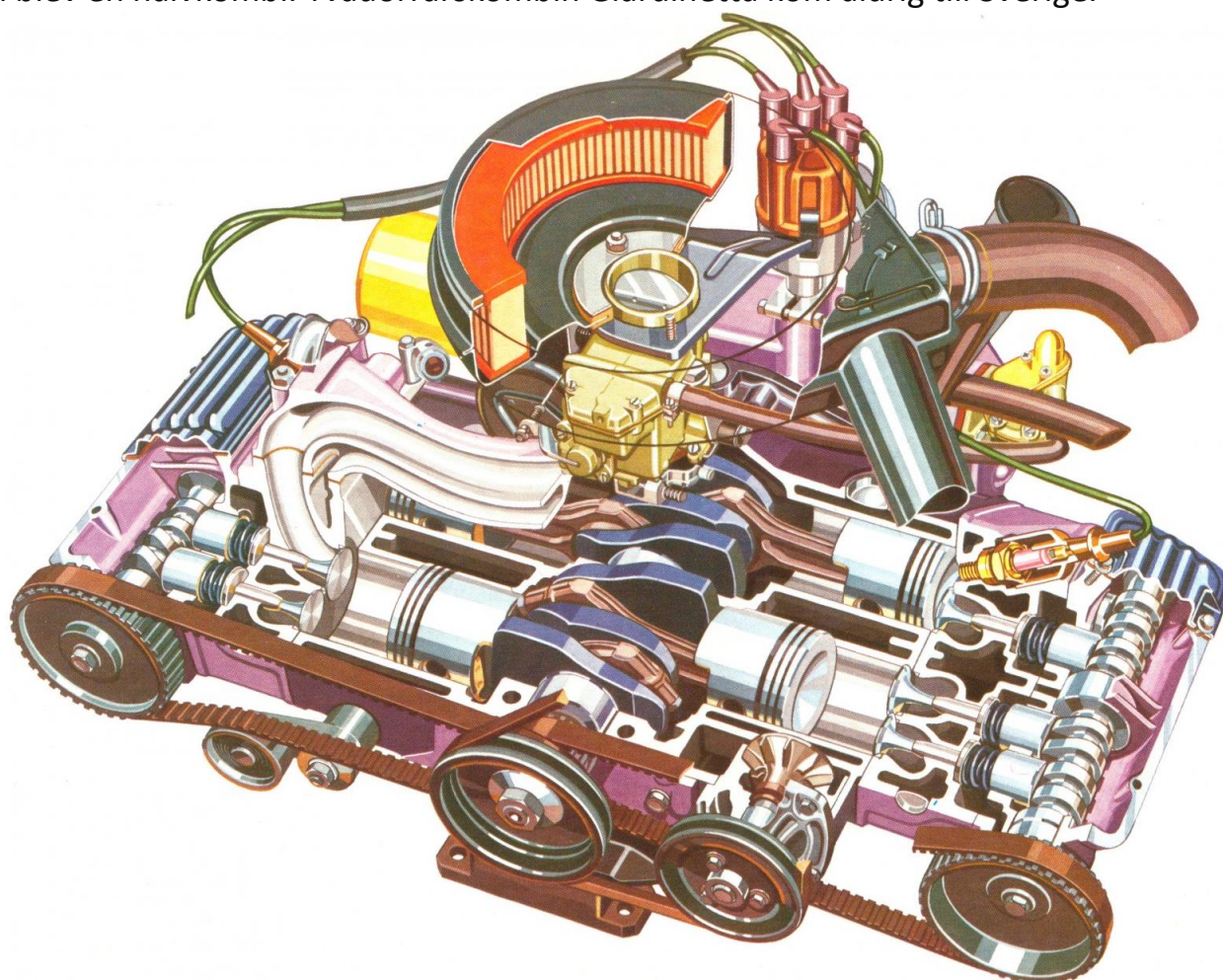
Hruskas uppgift när han kom tillbaka till Alfa Romeo 1967 var inte bara att konstruera en storsäljare åt företaget, han skulle också projektleda skapandet av dotterbolaget Alfasud S.p.A. och uppförandet av den nya fabriken Pomigliano d'Arco nära Neapel.

Formgivningsuppdraget gick till Giorgetto Giugiaro när han just tillsammans med Aldo Mantovani startat Studi Italiani Realizzazione Prototipi S.p.A, föregångaren till ItalDesign.

Ramarna som Hruska satt upp var mycket tydliga, bland annat skulle den knappt fyra meter långa bilen ha ett rejält bagageutrymme samtidigt som kupén skulle vara rymlig för alla åkande. Det kompakta drivpaketet skulle långt fram och bensintanken måste sitta under baksätet. Fjäderben fram och en stel, utrymmeseffektiv bakaxel med längslänkar och en lång tvärlänk som fungerade som krängningshämmare. Bilen skulle vara servicevänlig och givetvis billig att bygga.



Giugiaro lyckades mycket väl med sitt uppdrag och fick till en välproportionerad, attraktiv och praktisk kaross med ett lågt luftmotstånd, Cd 0.30. Från början fanns Alfasud endast med fyra dörrar, något senare kom tvådörrarsversionen men det skulle dröja tio år innan den blev en halvkombi. Tvådörrarskombin Giardinetta kom aldrig till Sverige.



Produktionen i den nya fabriken startade våren 1972 men snart blev problemen med att lägga biltillverkningen i en del av landet utan sådan tradition uppenbar. Det var i det fattiga södra Italien svårt att få tag i kvalificerad arbetskraft och de första åren kantades av strejker och rostproblem.

Det var tråkigt eftersom Alfasud som bil var helt fantastisk. Det var den första Alfa med kuggstångsstyrning och den varvilliga boxermotorn med block i gjutjärn och topplock i aluminium satt lågt monterad för optimal tyngdpunkt. De främre bromsskivorna satt inne vid växellådan för lägre ofjädrad vikt och enklare åtkomst.



*Alfasud TI med lite starkare motor och dubbla strålkastare kompletterad programmet efter en tid.*

Såväl motorpress som de första köparna förbluffades över hur exakt och rolig Sud var på vägen och att motorn trots endast 1,2 liters cylindervolym var så pigg. Kupén var rymlig med bättre benutrymme i baksätet än i många fullstora bilar och det lådformade bagageutrymmet svalde förvånande mycket, bara pinalerna kunde träcklas in genom den lilla luckan.

**För 23.950:--  
får du en Alfa Romeo!**

Framhjulsdrivna Alfasud L är en äkta Alfa Romeo! Alfa Romeo känner för bilkörningen. Då blir också resultatet strålande köregenskaper, suverän väghållning, goda utrymmen och härlig körkomfort. 63 hk DIN, servoskivbromsar runt om, ställbar ratt, elbakruta.

Provkör *Alfasud L*



Alfasud kom till Sverige 1973 och kostade mindre än billigaste Passaten. Sud valdes till Årets Bil i Norden och den svenska försäljningen av Alfa Romeo fördubblades från 1972 till 1973 och 1974 blev det dubbelt upp igen. Under 1975 såldes det tre gånger så många Alfa Romeo i Sverige som under hela 1960-talet sammanlagt.

Frågan är om det någonsin – förr eller senare – presenterats en mer kompetent folkbil som var helt igenom nykonstruerad. Alfasud sålde dessutom mycket bra – nästan 900 000 exemplar byggdes mellan 1972 och 1983. Och då är inte coupémodellen Sprint inräknad.



*Alfa Romeo Alfasud Sprint 1.5 Speciale 902 (1983).*



## 5. Cadillac Coupe de Ville var en guldkantad glidare.

Publicerad 2021-06-13 kl 6:45. Text Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN.

**Saknar du avokadogröna kylskåp och tapeter fulla av fluffmedaljonger? Köp en riktig fullsize-Cadillac!**



**Det fanns ett** fönster i tiden när en Cadillac höll ett slags måttfullhet, sina gigantiska dimensioner till trots. En tid när bilarna inte stretade med fenor mot himlen, inte bar på kromtyngda monsterfronter som såg ut att käka upp asfalten som vid 1950-talets slut.

Eller som i dag, när en Cadillac, visserligen med snitsiga linjer och väl så goda egenskaper som de främsta prestigemärkena, inte sneglade mot allt som hette Europa.

**Nej, det fanns en** tid när Cadillac utan omsvep var ett riktigt amerikanskt bilmärke i stil, utförande och finess. När stoltheten över märkets prestigeroll på scenen ympats in i varje veck, varje söm, varje vred, utan att bilen för den skull såg ut att slösa med varje tänkbar resurs.

**Den tiden började** i mitten av 1960-talet och nådde sin höjdpunkt ungefär när bilen på de här bilderna byggdes, 1970. Det är storslagen bilformgivning parad med återhållsamhet.

Titta på den. Ganska enkla linjer och volymer, stram, självklar kaross med pondus och hållning som en nyutnämnd general. Krom, visst, men inget överflöd. Sparsamt med tingeltangel till förmån för helheten. Grill som står rakt upp, här kommer jag. Vindrutetorkare dolda under motorhuvens kant. Själva huven (och bakluckan) av format biljardbord. Vinyltak, själva toppingen på den delikatessmåltid som serveras i våningen under. Smala kyrktorn till baklampor.



*Detaljrikedomen är stor och varje yta möjlig att dekorera är prydd med välornamenterat tyg eller träimitation, oftast unik för varje årsmodell.*

**Man vill titta in** och finner ett amerikanskt vardagsrum för fem-sex loja resenärer. Det här är en bil att glida fram i, precis som så många svenska Cadillac-ägare gärna gör numera. Det såldes inte många nya här men privatimporten har varit ansevärd. Det finns delar, det går att äga en utan att göra konkurs.

Det finns elstyrda finesser, förstås, men knappast fler än i en Kia Picanto 2014. Det är inte det som är grejen med en Cadillac, inte alls, snarare hur färden känns:



**CADILLAC COUPE DE VILLE 1970**

**Nypris:** Såldes inte i Sverige.

**Värde idag:** 70 000–100 000 kr.

**Motor:** V8 med stötstänger och två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 472 kubiktum eller 7 736 cm<sup>3</sup>. Max effekt 375 hk (279 kW) vid 4 400 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad automat.

**Mått:** L 571/B 203/H 144 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädrar fram och bak. Fram nedre tvärlänkar, stel bakaxel.

**Styrning:** Styrnacka, servo. Vändcirkel 14,9 m.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak. Servo.

**Fartresurser:** Toppfart 185 km/tim. Acc. 0–100 km/tim cirka 10 s.

**Förbrukning:** 1,8 l/mil.

**LIVSCYKELN**

**1965** Sextiotalslooken slår igenom. Kantiga svepande linjer med plana karossidor. Vinyltak kommer på allvar. Stående strålkastare och liggande bred grill. V8-motor på 429 kubiktum med tillhörande treväxlad automatlåda är standard.

**1967** Över 200 000 bilar i årsproduktion för första gången. Framhjulsdreven Eldorado med egen kupékaross introduceras.

**1969** Liggande strålkastare, ”kylargrill” och bibehållet karossveck.

**1970** Sista året för både De Ville Sedan och Convertible. Eldorado får motorvolymen ökad till maffiga 500 kubiktum eller 8,2 liter. Världens största serieproducerade bilmotor!

**1971–73** 472-motorn lämnar 345 hk men effektuttaget sjunker år från år beroende på skärpta avgasreningskrav.

**1974** Airbag på förarplatsen som tillval. Ny instrumentpanel och stötabsorberande stötfångare.

**1975** 8,2-litersmotorn som varit förbehållen Eldorado blir Cadillacs enda motor.

**1976** Mellan 1971 och 1976 har endast Eldorado byggts i cabrioletutförande. Modellen behåller sin storlek några år till, annars är 1976 sista året för De Ville och Fleetwood i riktigt ”fullsize-format”.

**Som ett** rinnande guld.

Ett annat roligt tips på en [bra nybörjarjänkare är Chevrolet Camaro](#). Du kan också läsa om Cadillacs försök att lansera en sportig mellanklassare för europeiska köpare, nämligen [BLS – som baserades på Saab 9-3](#).



**Calle Carlquist**



## 6. Brittisk firma ska tillverka sportbil som inspireras av Lotus 62.

Anders Nilsson 2021-02-16.

Ska samarbeta med Lotus.



En brittisk firma ska samarbeta med biltillverkaren Lotus för att utveckla sin första sportbil. De kommer inspireras av Lotus 62, och bilen kommer tillverkas i 62 exemplar.

[Lotus](#) ägs numera av samma företag som [Volvo](#), Geely. Framtiden för den brittiska biltillverkaren ser ut vara vara elektrisk, [något som Bytbil tidigare har berättat om](#). Nu verkar det som att det trots allt kommer finnas ett alternativ, rapporterar [Motor1](#).

En brittisk firma som heter Radford ska samarbeta med Lotus. Radford ska utveckla en lyxsportbil med kodnamnet Project 62 och den ska produceras i en begränsad upplaga. Bland annat är före detta Formel 1-världsmästaren Jenson Button involverad i projektet.

Radford Project 62 kommer vara en tvåsitsig coupé med mittmotor. Den kommer inspireras av racingbilen Lotus Type 62, vilket betyder att det kan bli en modern tolkning av den klassiska bilen.

Upplagan kommer begränsas till 62 exemplar (hmm, ingen överraskning där) och varje exemplar kommer skräddarsys och utformas efter kundernas krav. Enligt Radford själva kommer varje exemplar vara "snygga och elegana". Lotus Engineering kommer hjälpa till med utvecklingen för att den ska vara en ordentlig förarbil som är mekanisk, engagerade och på tårna.

Mer detaljer kommer komma under året. Fram tills dess kan du titta i vår videospelare ovan, där Radford har släppt en video om projektet.



## 7. Så återskapas Ford Mustang Shelby GT500 Eleanor.

Anders Nilsson 28 mars 2021.

Återskapas på licens.



**FILM:** [https://youtu.be/YLhYrD\\_gTNY](https://youtu.be/YLhYrD_gTNY).

**Ett företag återskapar Ford Mustang Shelby GT500 Eleanor på licens. Bland annat används (tyvärr) en autentisk Mustang som donator.**

Bytbil har tidigare skrivit om företaget [Classic Recreations](#) som har tillverkat en [Ford Mustang](#) helt i kolfiber. Nu kan vi berätta om Fusion Motor Company, som är det enda företaget som har licens att tillverka kopior av [Ford Mustang Shelby GT500 Eleanor](#).

Personerna på Fusion börjar med att ha en riktigt Mustang, årsmodell 1967, eller 1968, och använder den helt enkelt som en donator. De river ut allt, ner till metallen och sandblästrar sedan skelettet. Därefter installeras kolfiberkroppen, för att sedan målas och sist monteras all el. Alla som köper ett exemplar har ett flertal drivlinor att välja mellan och även andra alternativ.

Exempelvis kan man välja en motor som är en V8 på sju liter med Eleanor ventilskydd och har en enorm kylare. Motor genererar 560 hästkrafter och 720 Nm i vridmoment, med en kompressor kan den till och med leverera 750 hästar. Till motorn finns en sexväxlad manuell låda som driver bakhjulen.

Som standard är alla bilar utrustade med Detroit Speed fjädring, för att den ska ha bättre köregenskaper än på 60-talet. Fusion Motor Company tillverkar dessutom avgassystemet, medan Wilwood levererar bromsarna.

En sådan bil kostar från 249 000 dollar (cirka 2,1 miljoner svenska kronor), men kan stiga upp till 300 000 dollar (2,6 miljoner svenska kronor) beroende på vilka tillval man väljer.

Vill man se mer av den fantastiska bilen och skapandeprocessen, kan man titta när AutotopiaLA gjorde ett besök hos Fusion Motor Company, i videospelaren ovan.

**Relaterade artiklar:**



**Historiska Shelby Mustangen: "Kan bli världens dyraste".**



**Shelby Mustang G.T. 350R byggs i ny serie.**



**Äkta Eleanor-Mustangen från "Gone in 60 seconds" såld för jättebelopp.**



**Nu kan du få Ford Shelby GT500 som lättviktare.**



## 8. Volvo P1800 Cyan mot originalet Volvo P1800.

Av Robin Kjellberg, Publicerad 2021-06-13 kl 11:02.

Klassiska Volvo P1800 går en rond mot sin moderna arvinge Volvo P1800 Cyan. Arvet syns lång väg medan den stora skillnaden uppenbarar sig i chassibalans och effekt.



**FILM:** [https://youtu.be/gzg0kx\\_g-vo](https://youtu.be/gzg0kx_g-vo).

Året var 1961 och Volvo tog i från tårna när man presenterade sportvagnen P1800. Med inspiration hämtad från USA och Italien visades en banbrytande och vacker kaross upp som skapade eko runt om i bilvärlden. Volvo ville på allvar ta kampen mot de stora internationella tillverkarna och P1800 har sedan dess burit fina vitsord, dock utan att helt klä i epitet "sportvagn".

59 år senare väcks drömmen om en modern P1800 – en så kallad restomod. Volvo P1800 Cyan bygger på befintliga P1800 som restaurerats och modifierats.

**Se Top Gear ta sig an** två fantastiska skapelser som båda är en imponerande del av svensk bilbyggartradition.



Robin Kjellberg



**Legendariska Volvo P1800 är tillbaka – här är Volvo P1800 Cyan.**



**Caresto P1800 GTe – klassiker med (dubbla) elmotorer.**



**Volvo P1800 Cyan: Svensk restomod**

**Klassiker****9. Ut ur en Bristol 1957.**

Publicerad 28 maj 2014.

**TEXT** Märten Carlsson.

**FLYGFRAKT.**

**Att ta med bilen på charterflyget var verklighet på femtiotalet.**



Under femtiotalet blossade chartrafiken upp, utlandsresor var inte längre förbehållet afärsmän och välbärgade. Och det var givet att man skulle ta med sig sin bil på semestern också. Här står glada resenärer med antagligen allt annat än alkoholfria drinkar på view-point och ser på när dessa två rätt ovanliga vagnar rullas ur en Bristol Freighter. Det rör sig om Ford Consul respektive Ford Zephyr i öppet utförande vilket var ovanliga modeller. Bilden är från 1957.

**Läs mer om:**

[Den Kenyanska konsulen](#)

[Grattis Ford Consul!](#)

[Grattis Zephyr!](#)



## 10. Betalade tre miljoner för bildel – tillhörde James Deans Porsche.

Anders Nilsson 2021-06-13.

Det är antagligen den största bildelen från James Deans Porsche 550 Spyder som har överlevt tidens gång. 550 Spyder är bilen som Dean körde med när han omkom i en trafikolycka 1955.



James Dean var en känd skådespelare och blev en kulturikon för sin roll i Ung Rebell (Rebel Without a Cause) som hade premiär 1955. Samma år körde han en [Porsche](#) 550 Spyder och omkom i en trafikolycka. Han hade köpt Porschen för att tävla med den i olika biltävlingar.

Av bilen finns det inte så mycket kvar, men bilens transaxel överlevde, och nu har den sålts. Prislappen hamnade på 382 000 dollar (motsvarande 3,15 miljoner svenska kronor) och såldes via [Bring a Trailer](#).


När James Dean hade kraschat och omkommit så såldes vraket till en annan racingförare i Kalifornien. Därefter separerades transaxeln och förvarades i ett förråd i flera decennier.

I mars 2020 bytte transaxeln ägare och är nu monterad på en ställning på hjul, så att den går att visa upp. Kvar finns trumbromsen, en startmotor och även en drivknut. Det är antagligen den största kvarvarande delen av Deans 550 Spyder eftersom de andra delarna av vraket antagligen är förlorat för historien.

En detalj som finns på transaxeln är ett serienummer som är stämplat i magnesiumet från [Volkswagen](#), som visar att det faktiskt var Deans bil. Transaxeln användes även på [Volkswagen Typ 1](#) (Bubblan). Utöver själva bildelen fick även den nya ägaren även dokumentation om Deans bil.

Den nya ägaren är enligt uppgifter Zak Bagans som är programledare för tv-serien Ghost Adventures på Travel Channel.



1955		LICENSE NO. 2277767	
 <p><b>AUTOMOBILE</b>                  CERTIFICATE OF OWNERSHIP                  STATE OF CALIFORNIA                  DEPARTMENT OF MOTOR VEHICLES</p>		RT.	DL.
		LT.	DE.
		WT.	TOTAL
DEAN JAMES 14611 SUTTON ST SHERMAN OAKS CALIF.			
LAST NAME SHERMAN FIRST ENGINE OR ID NUMBER P90059		MAKE PORSC	CYLS. 4 BODY TYPE MODEL RD5550
DATE ISSUED 10/05/55	FIRST SOLD 09/55	CLASS BE	OR MODEL NUMBER 6186453   55110
CODE 111	LICENSE NUMBER 2277767	WEIGHT PER CUBIC FOOT 037:00	
LEGAL OWNER OR LICEN HOLDER OF RECORD WITH DEPARTMENT DEPOSIT IN A SAFE PLACE. DO NOT CARRY IN VEHICLE TA-2426740			

California Certificate of Ownership  
 as obtained by Dr. William Eschrich  
 who purchased the wrecked 550.  
 Note. that the date Certificate was  
 issued is after Dean had died - 10/05/

Relaterade artiklar.:

[Okända bilderna på James Deans dödskrasch](#)

[Ovanlig Porsche från 1955 återupptäckt – hittades i container](#)

[Okända bilderna på James Deans dödskrasch](#)



## 11. Excelsior-Henderson tillbaka?

Av Manfred Holz.

Publicerat 30 december 2020.

Excelsior-Henderson är ett av världens mest klassiska motorcykelmärken. Ett märke som har lyckats hänga kvar i minnet trots lång frånvaro och även har nyttillverkats i omgångar. Nu har indiska Bajaj köpt märkets IP-rättigheter när det kommer till kläder och tillbehör. Alltså "International Property Rights". Rätten till att använda namnet på motorcyklar förvärvade Bajaj redan för två år sedan.



*En Henderson Four från 1916 var sin tids mest avancerade motorcykel.*

Från början av förra århundradet var det två motorcykelmärken. Henderson och Excelsior, som slogs samman 1917 och sedan gick omkull 1931 i hjulspåren av depressionen när ägaren Ignaz Schwinn abrupt lade om hela tillverkningen till trampcyklar, trots fulla orderböcker. Men maskinerna som tillverkats var de lyxigaste och snabbaste på marknaden, så Excelsior-Henderson lämnade ett legitimt arv som sedan startades om när företaget startade på nytt och från 1998 tillverkade 1950 motorcyklar /med V-twin motor från Victory) under en tvåårsperiod i en ny fabrik i Belle Plain, Minnesota. Men år 2000 tog det slut... den gången.

Vad som händer nu är att indiska Bajaj har köpt rätten till att använda varumärket. Företagets motorcyklar är överlag från 150 till 250cc, så förvänta er inga stora radfyror på tusen kubik eller mer. Andra aktiva indiska mc-tillverkare som tagit till liknande stunds nyligen är Mahindra som köpt Jawa, amt TVS som nyligen köpte Norton.

## 12 Klassiskt bilmärke: Singer.

Publicerad 21 oktober 2010.

Åren innan engelska Singer år 1905 började med riktig bilproduktion hade firman byggt trehjulingar och motorcyklar, och dessa i sin tur var sprungna ur en lönsam trampcykel-tillverkning.



*Singer Gazelle 1956 - 1970.*

Få svenskar har väl varit direkt upphetsade över Singer-bilarnas förtjänster, men jag lovar att de har funnits!

Enstaka 10- och 20-talsbilar har förmodligen funnits här i landet, men nu är det tveksamt om någon finns kvar. Ändå var Singer ett stort märke på hemmaplan, faktiskt trea i den engelska försäljningen, efter Austin och Morris, i slutet av 20-talet.



*Singer Junior Saloon 8 HP 1931.*



*Singer Nine Sports 1933.*

### **Snabb och charmig**

Under 1930-talet byggdes en mångfald modeller, en del av dem riktigt sportiga, men diversifieringen blev sannolikt för mycket och det var med nöd och näppe Singer klarade sig undan konkurs 1937.



*Singer 9 Le Mans Coupe 1936*

Sportbilar med modellnamnet Nine Sports hade lanserats 1933 och året därpå kom den piffiga lilla 1-litre Le Mans med tre förgasare och en toppfart kring 130 knutar.

Bilen betraktades som både snabb och charmig. Den såg inte alls tokig ut heller; som en samtida M.G. ungefär.

Efter krigsslutet 1945 var det många engelska fabriker som hade svårt att komma igång igen. Singer gjorde som alla andra; man lanserade sina sista mellankrigsmodeller igen, och så ont om nya bilar som det var gick de snabbt åt.



*1947 lanserades åter Singer Super-Twelve, en bil som också byggts före kriget. Välbyggd men ingen storsäljare. Bara 1 098 ex tillverkades.*



*Efterkrigstidens första Nine Roadster var enligt Singer byggd med "förkrigskvalitet", vilket var en fjäder i hatten.*

**FILM:** [https://www.youtube.com/watch?v=n6\\_rt6aDm08](https://www.youtube.com/watch?v=n6_rt6aDm08).

Tillverkningen av modellen Nine Roadster från 1939 fortsatte efter kriget i ett antal versioner men aldrig i stora antal. Den sista bilen i serien byggdes så sent som 1955 och var ungefär lika antikverad som Kalle Ankas bil, men rar att titta på.



*SM 1500 var en relativt välbyggd bil med ett av bilvärldens mest anonyma utseenden. I produktion åren 1949–54 och byggd i 17 382 exemplar.*

Men tiden har sin gång och 1948 kom en alldeles ny saloon-modell. Den hade pontonkaross och utmärkte sig mest genom att inte utmärka sig alls. SM 1500 kallades den, Singer Motors 1 500 kubik.

Bilen var förhållandevis dyr och när tillverkningen kommit ikapp efterfrågan blev den svårsåld.



*Efterkrigstidens sista självständigt byggda Singer blev Hunter, som tillverkades i 4 772 exemplar åren 1954–56, då Rootes-konglomeratet räddade Singer från undergång.*



*Singer Gazelle IIB Convertible 1960.*

### **Undergång trots allt**

Fast en sorts undergång blev det trots allt, ty från och med nu var Singer-bilarna i själva verket uppsnofsade Hillman-modeller. Den första av dem kallades Gazelle och fanns att köpa som saloon, stationsvagn och cabriolet.



*1963–65 såldes 20 000 Gazelle V.  
Bland nyheterna: skivbromsar fram och vassare former på taket.*



*Singer Vogue var en glorifierad Hillman Super Minx.  
Byggdes i detta utförande åren 1961–64 i nästan 30 000 exemplar.*

Hos Hillman hette de här bilarna Minx och hos syskonet Sunbeam kallades de Rapier. Här prövades verkligen kundernas märkeslojalitet! Skulle de köpa en Singer som var en onödigt dyr Hillman?

Under 1960-talet fortsatte Rootes på den inslagna vägen och med Vogue-serien överdekorerade man en Hillman Super Minx. Fronten på de här bilarna var sällsynt stökig men de sålde i alla fall hyfsat, eller i åtminstone drygt 40 000 exemplar.

Ungefär samma försäljning nådde den kuliga lilla Chamois, som var Singers version av svansmotorbilen Hillman Imp. Liksom för att betona att slutet var nära hette Singers sista bilmodeller New Gazelle och New Vogue.

Båda var förstas maskerade Hillman-bilar. Sen kom Chrysler in i bilden och så rann hela Rootes ut i sanden 1970.

Något ägarstöd liknande det som Saab nyligen upplevde var det knappast frågan om. Rootes hade ju för länge sedan tappat de som älskade märket Singer.



*Chamois Sport från 1968/69 var i själva verket en Hillman Imp,  
en kul svansmotorbil med en hel del tävlingsframgångar på sitt samvete.*

## Klassiker

### 13. En rundtur hos Jaguar 1961.

2021-06-13 kl 9:45.

En interessant film om hur man byggde Jaguarer i Coventry 1961.



**FILM:** <https://youtu.be/Ei7AWRhetnc>.

**SLUT**