



*Triumph TR2 1954*

1. Tesla har nått sex miljoner tillverkade bilar
2. Elbilar görs om och får bensin- och dieselmotorer
3. Hyundai storsatsar på eldrift
4. Därför blir våra bilar allt äldre
5. McLaren ägs nu av Bahrain
6. Nytt miljardregn över förlusttyngt Lucid Motors
7. Nya Mercedes-AMG E 53 får 603 hk
8. Nya elbilen Xiaomi chockar
9. Kultförklarade snöskotern Larven förvandlas till elskoter
10. Volvo 850 T5 R 30 år
11. BMW:s stoppade V16-monster Goldfisch i Sverige
12. Volvoledningen föll pladask för P1800 ES
13. Triumph TR2
14. Jaguar XK150



## 1. Tesla har nått sex miljoner tillverkade bilar

Posted by Kristofer Rask mars 29, 2024

Tesla uppmärksammar idag att man precis nått en jämn milstolpe.



FILM: <https://twitter.com/i/status/1773775354315841596>

Sedan Tesla levererade sin första bil 2008 har man idag nått sex miljoner tillverkade bilar. Det bara 5,5 månader efter att man nådde den senaste uppmärksammade milstolpen på fem miljoner tillverkade bilar.

– Producerat sex miljoner bilar! Tack till våra ägare och team runt om i världen för ert stöd och hårda arbete, det är verkligen viktigt, skriver Tesla på X.

Produktionstempot har ökat snabbt för Tesla de senaste åren. Det tog 12 år att nå den första miljonen, något Tesla gjorde i mars 2020. Vilket då kan jämföras med 5,5 månader för den senaste miljonen.

Tesla tillverkar idag sina fem bilmodeller Model S, 3, X, Y och Cybertruck vid fyra fabriker. Två av dem finns i USA i delstaterna Kalifornien och Texas. Den tredje fabriken finns i Shanghai i Kina och den fjärde strax utanför Berlin i Tyskland.



Kristofer Rask

## 2. Elbilar görs om – får bensin- och dieselmotorer

Av Maths Nilsson 28 mars 2024 kl 06:25

Här är bilmärkena som gör tvärtemot Volvo Cars. Citroën, Fiat och Peugeot tar tillbaka diesel och bensin hos sina skåpbilar för familjer. Modellerna skulle bara säljas som elbilar, men få familjer kunde betala 495 000 kronor.



Under onsdagen kom nyheten om att **Volvo Cars tillverkat sin allra sista dieselbil, en Volvo XC90**. Nu ska förbränningsmotorerna fhas ut helt fram till 2030. Men bilkoncernen Stellantis väljer nu att göra tvärtemot Volvo och börja tillverka bilmodeller med diesel- och bensinmotorer igen.

De hade beslutat om att de små skåpbilarna Citroën Berlingo, Fiat Doblo och Peugeot Rifter i personbilsversion enbart skulle sälja som elbilar.

– Citroën slår på strömbrytaren: Berlingo är nu endast tillgänglig elektriskt för att påskynda elektrifieringen av produktsortimentet, skrev Citroën stolt när modellen lanserades år 2022.

Men nu river du upp beslutet och väljer att släppa bilarna med diesel- och bensinmotorer rapporterar **L'automobil Magazine** och **Auto Motor und Sport**. Även Opel Combo väntas släppas med bensin och diesel vid sidan av el.

Orsaken till beslutet är att köparna inte alls köpte de elektriska skåpbilarna i den utsträckning som Stellantis hade väntat sig, särskilt inte som elbilstödet togs bort i flera länder. Istället för utgångspriser på 495 000 kronor kan bilarna säljas för 285 000 kronor i Tyskland. Bilarna från nu bensinmotor på 110 hästkrafter och två olika dieselmotorer på 100 eller 130 hästkrafter.

LÄS MER:



**Volvo stoppar nya bensin- och dieslbilar i Danmark**



**Volvo om stopp för bensin- och dieslbilar i...**



**Detta blir Volvos sista dieslbil – ställs ut på museum**



**Volvo sista diesel tillverkad: "Elbil överlägset"**



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

### 3. 540 miljarder på tre år – Hyundai storsatsar på eldrift

28 mar 2024

Under den pågående bilmässan New York Auto Show meddelar koreanska Hyundai Motor Group, där förutom Hyundai också Kia och Genesis ingår, en ny satsning som tydligt visar att företaget ser eldrift som framtiden.



Under de kommande tre åren investerar Hyundai Motor Group 68 triljoner sydkoreanska won. Det enormt stora talet blir en hel del pengar även i svenska kronor, nämligen strax över 540 miljarder kronor. Utöver det vill företaget även nyanställa 80 000 personer.

Även om pengarna ska investeras i Sydkorea meddelas satsningen just under bilmässan i New York. Något som tolkas som att budskapet är riktad främst mot den amerikanska marknaden och tillverkarna där. Ford och General Motor har båda bromsat sina satsningar på eldrift den senaste tiden. Något som Hyundai alltså inte har några planer på.

– Vi fördubblar satsningen på elektrifiering, meddelade Hyundais globala operativa chef Jose Munoz.

Förra året stod det klart att Hyundai bygger en ny fabrik för tillverkning av både elbilar och batterier i USA. Den nya satsningen på 540 miljarder är alltså ytterligare en ökning i investeringen kring elbilar. Hälften av pengarna ska gå till forskning och utveckling.



Carl Undéhn

**Relaterat innehåll:**



**Dubbel förstaplats till Kia EV9 som Årets bil i världen**



**Kia tar sjusitsiga EV9 till Nürburgring**



**Kia EV9 fortsätter kamma hem priser**



#### 4. Därför blir våra bilar allt äldre

Uppdaterad 29 mars 2024 Publicerad av Anders Værnéus 29 mars 2024

**Höga räntor har gett en svag nybilsförsäljning. Detta har gjort att våra bilar blivit äldre, osäkrare och smutsigare.**



*Höga räntor och ett taskigt värde på kronan har gjort att svenska bilar blivit allt äldre.*

Lågkonjunktorens fula nuna börjar nu synas på allt fler områden. Med höga räntor och högre dagligvarupriser har hushållens ekonomi blivit allt mer ihålig.

Detta har bland annat märkts tydligt på nybilsförsäljningen som varit synnerligen svag under det senaste året.

Lika svag har den svenska kronan varit, varför Sverige har dränerats på lätt begagnade bilar, som sålts utomlands för bra exportpriser.

Effekterna av dessa faktorer börjar nu synas i statistiken.

**Analysföretaget Vroom** har tagit fram siffror på Sveriges bilpark och jämfört dem med samma siffror för fem år sedan.

##### **Ökad medelålder**

Under denna period har medelåldern på den svenska vagnparken ökat från 13,4 till 14,8 år.

För fem år sedan var 63 procent av bilparken nyare än 15 år. I dag har den siffran stigit till 66 procent totalt.

“Fordonstillverkarna gör bättre bilar som lever längre, samtidigt som tröskeln till att byta till ny bil är extra höger räntor och utgifter är högre än på länge”, säger **Johan Asplund** på Vroom.

## Teknikens Värld

### 5. McLaren ägs nu av Bahrain

Publicerad av Mattias Rabe 25 mar 2024 kl 09:30 Uppdaterad kl 09:35

Bahrains statliga förmögenhetsfond Mumtalakat Holding Company har utökat sitt ägande i McLaren Group. Den nya ägarandelen uppgår till 100 procent.



**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-nya-mclaren-750s/>

Bruce McLarens verk, med bas i Woking i England, kontrolleras nu helt av Bahrain sedan landets statliga förmögenhetsfond Mumtalakat Holding Company utökat ägandet från 60 till 100 procent.

McLaren Group, som innefattar bland annat sportbilstillverkning och racing ( däribland Formel 1), har några tuffa ekonomiska år bakom sig men enligt styrelseordförande Paul Walsh ges det nya ägandet nya möjligheter att fokusera på bolagets långsiktiga affärsplan. Den innefattar nya modeller och elektrifiering, även om sistnämnda **ännu inte riktigt är aktuellt fullt ut**. McLarens senaste släpp en 750S som tagit över efter hyllade 720S. **Linus var nyligen och körde 750S**, något du ser i filmen ovan.

Mumtalakat Holding Company är alltså statligt ägt och kontrolleras av Bahrains kungafamilj. Kronprins Salman bin Khalifa Al Khalifa är styrelseordförande medan Abdulla bin Khalifa Al Khalifa, som kommer lite längre längre ned i tronföljden, är vd. Fonden förvaltar omkring 200 miljarder kronor.

Näst på tur för McLaren **ser en P1-arvinge ut att stå**. En **suv kommer först om några år**.

**Läs även:** [Provkörning av McLaren 750S Coupé och 750S Spider](#).

## 6. Nytt miljardregn över förlusttyngt Lucid Motors

26 mar 2024

Det är inte billigt att starta ett nytt bilmärke. Då är det bra att ha investerare med en stor plånbok. Till exempel den saudiarabiska investeringsfonden Public Investment Fund, PIF. Den äger redan 60 procent av Lucid Motors som nu meddelar att PIF skjuter till ytterligare en miljard dollar, omkring 10,5 miljarder kronor.



Rent konkret handlar det om att Ayar Third Investment Company, ett dotterbolag till PIF, köper nyskapade preferensaktier till ett värde av en miljard dollar, med möjligheten att kunna omvandla dem till 280 miljoner aktier i Lucid Motors. Så sent som förra sommaren gick PIF in med 1,8 miljarder dollar i Lucid Motors.

– Vi är mycket glada över att få detta starka, fortsatta stöd från PIF, när vi arbetar för att befästa vår plats som världens ledande teknikföretag inom elbilar, säger Lucid Motors grundare och vd Peter Rawlinson i ett uttalande.

Med det nya kapitalet hoppas företaget kunna lansera sin nästa modell Gravity senare i år. Till skillnad från första modellen Air som är en fem meter lång och slimmad sedan är Gravity en sju-sitsig elsuv. Gemensamma nämnare är att båda bjuder på en hög nivå av lyx, en effektiv drivlina för lång räckvidd samt snabb laddning med 250 kW tack vare ett 900-voltssystem.

De nya pengarna från PIF kan behövas då Lucid Motors dras med stora förluster. Under 2023 gick företaget back 2,8 miljarder dollar. Totalt byggdes det 8.428 exemplar av Lucid Air, varav 6.001 levererades till kund.



*Nya modellen Gravity är planerade att lanseras i år.*

Lucid Air säljs ännu inte i Sverige. På den europeiska marknaden finns sedanen ännu endast i Tyskland, Nederländerna och nu senast även i Norge. Där den kostar Lucid Air från 950.000 norska kronor, vilket motsvarar drygt 936.000 svenska kronor. När märkets nästa modell Gravity visades upp under bilsalongen i Geneve nyligen frågade vi grundaren Peter Rawlinson om när vi kan få se märket på våra vägar.

– Vi pratade faktiskt om den svenska marknaden igår, att vi vill komma till den så snart som möjligt. Så Sverige är prioriterat, men vi måste nu fokusera på de marknader där vi finns idag, svarade Peter Rawlinson.



**Carl Undéhn**

**Relaterat innehåll:**

**8 sep 2023**

**Lucid vill inte bara bygga bilar för rika**

**1 jun 2023**

**Nya miljarder från Saudi Arabien – räcker det för att få ordning på Lucid?**

**29 mar 2023**

**Lucid Motors drar åt svängremmen – så många sägs upp**



## 7. Nya Mercedes-AMG E 53 får 603 hk – med lite elektrisk hjälp

Av redaktören bytbil.com 2024-03-29 Text Rasmus Christiansen

Var inte orolig! Nya Mercedes-AMG E 53 kommer att fortsätta med sex cylindrar, som med hjälp av lite el nu kommer att producera 603 hk.



Den gamla **E 53**, baserad på den tidigare generationen av **E-klass**, introducerades 2016 och var mellanbarnet mellan den inhemska **AMG**, E 43, och toppmodellen, E 63. Nu är kombimodellen inställd och lämnar E 53 och E 63 som de enda alternativen för att få **AMG** till din **E-Klass**.

Efter misslyckandet med **Mercedes-AMG C 63 S**, som halverade antalet cylindrar, har Mercedes-folket och bilentusiaster i allmänhet ivrigt väntat på de hårdkokta AMG-versionerna av **E-Klass**. Med nya Mercedes-AMG E 53 kan de andas ut. För även om det är el inblandat, får du fortfarande sex cylindrar.

### Imponerande prestanda

Nya E 53 har 443 hk enbart från sina sex cylindrar, vilket är 8 hk mer än föregångaren. Lägg därtill 161 hk från en elmotor och du har en total effekt på 577 hk. Dessutom kan läget "Race Start" aktivera ytterligare 26 hk, vilket kortvarigt ger 603 hk.

Detta leder till en acceleration från 0-100 km/h på 3,8 sekunder, vilket bara är 0,4 sekunder långsammare än den tidigare toppmodellen, **E 63 S**. Kraften skickas till asfalten via en nioväxlad växellåda och fyrhjulsdraft. Jämfört med en vanlig E-Klass har Mercedes-AMG E 53 en styvare kaross, större bromsar och aktiv bakhjulsstyrning som standard.



### Möjlighet till elektrisk körning

Mercedes hävdar att nya E 53 kommer att ha en räckvidd på ren eldrift på upp till 100 kilometer, vilket inte är något vi normalt förknippar med **AMG-modeller**. Detta uppnås med ett 21,2 kWh-batteri som kan laddas från 10-80 % på cirka 20 minuter.

### Sportig design

På utsidan har E 53 AMG en sportigare design jämfört med den vanliga **E-Klassen** med flera nya AMG-specifika designelement. Detta inkluderar bredare framskärmar, svart frontgrill med AMG-logotyp, större främre luftintag, svart diffusor och dubbla dubbla avgasrör.

Invändigt är det en mindre drastisk makeover. Det är omisskännligt en **E-Klass** med många av samma designtendenser som i de senaste C- och S-Klasserna. Mercedes enorma Hyper-screen finns därför naturligtvis som tillval. AMG-utrustningen omfattar en hel del kolfiber och en aggressiv ratt i Alcantara, där körupplevelsen kan finjusteras med två reglage.



**Relaterade artiklar:**



**Ny Mercedes med F1-teknik**



**Test: Mercedes-Benz GLE 450 d**



**Världspremiär för Mercedes instegsversion av SL-klass**



**Bytbils bilspion: Mercedes-AMG E53**

## 8. Mobiljättens Tesla-rival chockar – hysteri i Kina

Av Maths Nilsson

30 mars 2024 kl 09:20

**Mobiltillverkaren Xiaomi chockar bilvärlden. Nya elbilen Xiaomi kostar mindre än den billigaste versionen Tesla Model 3, men matchar Tesla Model S i räckvidd och utrymmen. Bilen utlöste hysteri i Kina och fick 50 000 beställningar på 27 minuter.**



Kinesiska elektronikjätten **Xiaomi har lyckats med det som Apple gick bet på i årtal**. Under påsken lanseras deras första elbil Xiaomi SU7 officiellt. Elbilens priser och prestanda kommer som en chock för många i bilbranschen. Om bilen håller vad den lovar kan den skaka om hela bilbranschen. Presentationen sågs av två miljoner tittare och bilen fick 50.000 riktiga beställningar på 27 minuter. Xiaomis designer Chris Bangle antyder redan att en Europalansering planeras.

Xiaomi SU7 kostar mindre än en Tesla Model 3, men är större än en Tesla Model S och har prestanda som kan matcha Teslas flaggskepp. Priset i Kina för instegsversionen är 325 000 kronor. Den billigaste modellen har en räckvidd på 70 mil enligt CLTC och en elmotor på 295 hästkrafter som driver bakhjulen. Priset i Kina är därmed lägre än för den enklaste modellen av Tesla Model 3.

Den fyrhjulsdrivna modellen Xiaomi SU7 Max kostar 450 000 kronor i Kina och har en räckvidd på 83 mil enligt CLTC. Bilen har fyrhjulsdraft och 663 hästkrafter. Den gör 0-100 km/h på 2,78 sekunder och har en toppfart på 265 km/h. Priset på max-modellen är därmed billigare än Tesla Model 3 Dual Motor i Kina.



Xiaomi har på drygt 10 år blivit världens tredje största tillverkare av smartphones. Många har skrattat åt företagets försök att lansera en ny elbil från ingenstans. Men om bilen håller vad den lovar kan den bli ett stort hot mot såväl Tesla, BYD och elbilar från mer traditionella tillverkare. Plattformen till den nya elbilen är döpt till "Modena" i en illa dold blinkning till Ferrari. Xiaomi använder sig precis som Tesla av gigacasting. Redan i slutet av 2024 kommer Xiaomi presentera en SUV som ska utmana Tesla Model Y.

Basmodellen använder sig av BYD:s Blade-batteri med LFP-kemi som även används av Tesla i instegsmodellen av Model 3 och Model Y. Toppmodellen använder CATL Qilin-batter på 101 kWh. Xiaomi säger sig utveckla självkörning liknande Tesla FSD. En gammal bekant har varit delaktig i designen av SU7. Nämligen Chris Bangle som ritat flera omdebatterade BMW-modeller. Han antyder att en Europa-lansering planeras.

– Det som imponerade på mig är hur kraftfull SU7:an är. Det kändes som en rakethäst. Det skulle vara en fantastisk bil att ha i Europa, säger Chris Bangle.

Den kinesiska elbilen har en längd på 4997 mm, en bredd på 1963 mm och en höjd på 1455 mm. Hjulbasen mäter 3000 mm, vilket är paritet med nya Polestar 3 och Volvo EX90. Luftmotståndet är rekordlåga Cd 0,195. Bilen kommer med 11 kameror, Lidar och radar.

#### LÄS MER:

- [Nu kommer Xiaomis elbil: "Snabbare än Porsche"](#)
- [VW:s nya ID.7 fick bara 300 beställningar i Kina](#)
- [Ett år efter chocksänkning – Tesla sänker priser i Kina](#)
- [Mobiljätten Xiaomis första elbil slår Tesla i räckvidd](#)
- [Kinesiska BYD släpper lyxig Tesla Model Y-utmanare](#)
- [Tesla Model Y billigare än Model 3 i USA](#)



**Maths Nilsson**



## 9. Kultförklarade snöskotern Larven förvandlas till elskoter

Posted by Kristofer Rask mars 30, 2024

Larven är en svenskdesignad snöskoter som utvecklades under 1960-talet. Den ikoniska designen har kultförklarats och Larven är numera en stark symbol för svensk skoterkultur. Nu har skotern utvecklades vidare till en eldriven sådan av två entusiaster.



Magnus Bredin och Micael Lawson träffades på ett skoterforum på nätet, och insåg att de både delade samma passion för skoterkultur och elektrifiering. Magnus hade sedan tidigare påbörjat att elektrifiera Larven som ett hobbyprojekt och Micael är grundare till konsultbolaget Recas som arbetat med stora elektrifieringsprojekt.

Tillsammans byggde de vidare på Magnus hobbyprojekt. När de började skissa på ELRV insåg de att Larven med en vikt på endast 76 kilo hade ett perfekt utrymme för ett batteri i tanken och förvaringsutrymmet. Här placerade man ett kraftfullt batteri som dessutom enkelt kunde lyftas ur, för laddning eller för att växla batteri.

– Larven är unik i sin enkla konstruktion. Att få elektrifiera drivlinan gör det hela än mer simplifierat, berättar Micael Lawson. Den enkla konstruktionen ger många produktionsfördelar som bättre pris och lägre vikt. Närmsta konkurrent klockar in på en bit över 300 kg.



FILM: <https://youtu.be/d4epWvMfgmQ>

### Vill gå i produktion

Duon har konstruerat ett fungerade koncept för att visa att idén håller. De två planerar nu att förverkliga den eldrivna Larven och sätta den i produktion. Nästa steg i utvecklingen av ELRV är att sätta upp en projektplan för konstruktion och produktionsättning, och man söker nu efter rätt samarbetspartner för projektet.

– Vi vill erbjuda en tyst, klimatsmart snöskoter som respekterar naturen och samtidigt levererar en unik åkupplevelse. ELRV är ett resultat av passion, innovation och har en stark koppling till svensk skoterkultur, avslutar Micael Lawson.

Larven krävde bland annat att föraren hade ett par skidorna på fötterna något som också kommer att gälla för den eldrivna modellen. Det ska ge en mer intuitiv körupplevelse som påminner om skidåkning. I videon ovanför kan du se hur det ser ut när original-Larven framförs i snön.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## Klassiker

### 10. Grattis Volvo 850 T5 R – 30 år!

Publicerad 2024-03-28 kl 14:30 (uppdaterad 2024-03-29 kl 7:53) Text Fredrik Nyblad

**På Genèvealongen i mars 1994 var "850 Plus 5" en sensation! Den var Volvos snabbaste, starkaste, och dyrast bil någonsin – och den mest gula!**



Volvo 850 Turbo kom i augusti 1993 men var lite anonym. Det behövdes en marknadsföringsåtgärd för att lyfta 850-serien. Det fanns inte pengar till, men en specialversion i begränsad upplaga var möjlig att ta fram som en sorts marknadsföring. Om man byggde 2 500 bilar så skulle det plus minus noll. Så många trodde inte Volvos marknadsförare att det skulle gå att sälja, 250 exemplar var mer realistiskt.

Men redan innan försäljningen ens startat var projektet en succé.

På Genèvealongen i mars 1994 var "850 Plus 5" en sensation. Modellen kallades snart T-Gul av alla. Volvos marknadsförare kunde dessutom lyfta fram en anledning till konceptbilens tillkomst. En månad senare skulle man återvända till racingen och tävla i brittiska standardvagnsmästerskapet BTCC. Men det fanns ingen teknisk koppling mellan BTCC-bilarna och T-5R, tävlingsbilarna fick exempelvis inte ha turbo.

Internt hade färgkod 607 Crème Yellow blivit ifrågasatt, men utan den hade Volvo nog inte fått tillnärmelsevis lika mycket uppmärksamhet. En annan del av framgångsreceptet var att man tydligt deklarerade att bilen bara skulle tillverkas i en begränsad serie. För det som skiljde ut modellen var egentligen inte särskilt mycket. Trimningen satt i styrboxen som tillät ett högre turbotryck vilket gav 15 extra hästkrafter under en begränsad tid. Men att låta "världens säkraste bil" göra 0–100 km/h på 6,9 sekunder och ha en toppfart på 245 km/h var inte okontroversiellt inom Volvo.

Jämfört med 850 Turbo var chassit sänkt 22 mm. Klädseln bestod av läder och imiterad mocka kallad Amaretta. Den främre stötfångaren hade en integrerad spoiler. De 17 tum stora fälgarna kallade "Titan" hade plockats från tillbehörskatalogen.



Trots att T-5R kostade närmare 400 000 kronor, mer än 100 000 kronor mer än en vanlig 850 Turbo, så fanns det många villiga köpare. I den stora men tunna broschyren för T-5R kunde man läsa **”Upplagan är begränsad, 300 exemplar – får du köra en av dem tillhör du en exklusiv krets. Så skyr du uppmärksamheten, välj hellre en annan Volvo 850”**. Siffran anger hur många bilar som tilldelats den svenska marknaden. Volvo hade ju lovat en begränsad serie av de gula bilarna, men eftersom orderboken redan fyllts före produktionsstart fattades beslutet att även tillverka lika många svarta T-5R-bilar.

I oktober 1994 startade produktionen i Volvos fabrik i Gent och i början av januari 1995 hade alla de 2 537 gula och 2 516 svarta bilarna sålts. Volvo valde då att göra T-5R i en tredje färg, olivgrön metallic. Som årsmodell 1995 och 1996 tillverkades 1 911 gröna T-5R men den såldes inte officiellt på den svenska marknaden.



## 11. BMW:s stoppade V16-monster Goldfisch i Sverige

Av Maths Nilsson 31 mars 2024, 09:17

En av bilindustrins galnaste prototyper någonsin visas just nu i Sverige. Monsterbilen BMW 767iL Goldfisch fick en 7,6 liters V16-motor som skulle ställa Mercedes schack matt i cylinderkriget. Men bilen blev för extrem och gömdes undan.



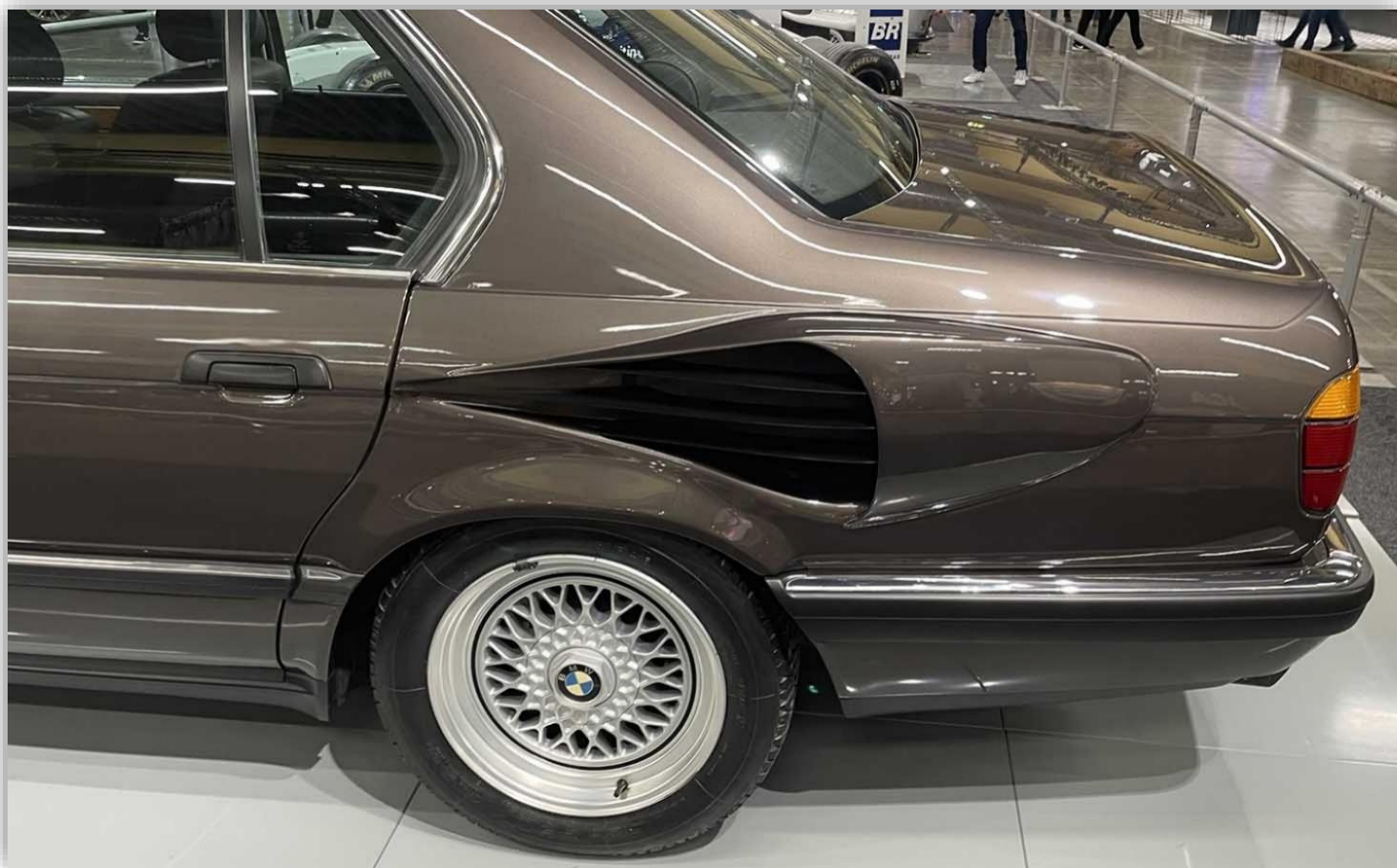
FILM: <https://youtu.be/6on6JEmm3uY?t=35>

Mitt på mässgolvet på Elmiamässan i Jönköping står en av de mest extrema prototyper som ett bilföretag har skapat. I början av 1990-talet pågick ett cylinderkapplöpning mellan BMW och Mercedes. Detta var en helt annan tid än dagens era av elektrifiering och minskning av motorer.

BMW hade släppt en otrolig motor 1987, en femliters motor V12-motor på 300 hästkrafter som fick Mercedes 560 med 5,6 liters V8 att verka fjuttig. Ingenjörerna hos Mercedes i Stuttgart svarade med att lansera en sexliters V12:a med 394 hästkrafter.

BMW var förstås inte alls nöjda med att tappa sitt försprång och började fundera på ett sätt att kontra. Svaret blev att addera ytterligare fyra cylindrar och komma med en V16-motor på 7,6 liter. Den extrema V16-motorn togs fram genom att addera två cylindrar på vardera cylinderbank. Motorn monterades in i flaggskeppet BMW 750iAL, som döptes om till 767iAL. Det här var i en tid när ingen funderade särskilt mycket över CO<sub>2</sub>-utsläpp.

Men BMW:s nya V16-motor blev så stor att kylaren inte fick plats under motorhuven på E32-limousinen. Lösningen blev att montera den i bagageutrymmet. För att den skulle få kylning monterades gulfisk-gälar på bakskärmarna, därav bilen smeknamn Goldfisch. Den topphemliga prototypen fick en sexväxlad manuell växellåda. Effekten från V16-motorn var 408 hk, tillräckligt för att accelerera upp till 100 km/h på bara sex sekunder.



Men BMW insåg att bilen hade blivit för extrem. Goldfish med V16 blev för stor och tung och skulle bli miljömässigt olämplig. Projekt Goldfish visades aldrig på bilmässorna och gömdes under en lång period undan på BMW:s utvecklingsavdelning. Men bilen finns i verkligheten och är en sällsam syn när den nu ställs ut på Elmiamässan i Jönköping. Runt 35 år senare håller faktiskt Bugatti på att färdigställa en V16-motor för sin efterträdare till Bugatti Chiron.

#### LÄS MER:

- [Hemliga projektet BMW 767i Goldfish – hade V16-motor...](#)
- [BMW:s hemliga monsterbil med V16-motor: Goldfish 767i](#)
- [BMW:s galna monsterbil Goldfish V16 till Sverige](#)
- [Därför såldes den här Mercedesen på auktion för...](#)
- [Qviberg: Volvo Cars stoppade Bilia från att köpa...](#)
- [Mercedes svenske vd: "Måste varit fulla när vi sa ja..."](#)



#### Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 12. Volvoledningen föll pladask för ”Fiskbilen”

Publicerad 2024-03-29 kl 14:15 Text Staffan Erlandsson

Folkhumorn döpte den snabbt till Fiskbilen. Med drygt 8 000 tillverkade exemplar blev den ingen succé. Spännande design och robust teknik gjorde dock sista versionen av Volvos sextiotalsportis till den mest användbara.



FILM: <https://youtu.be/92xN-9UTwEA>

**Redan på Bryssels** bilsalong i april 1960 visades Volvo P1800 för första gången. Först 1968 var Carozzeria Coggiola klara med den prototyp till 1800 ES som Volvo till slut fastnade för efter många turer i ärendet. Designen gick utan större förändringar till produktion som dock inte startade förrän hösten 1971.

Vissa kallar den något avmätt för Fiskbilen. Andra ser den som en vacker vidareutveckling av Pelle Pettersons och Fruas redan lyckade grunddesign. I grund och botten är det en Volvo med alla dess fördelar i form av långlivade motorer, starka växellådor och tillförlitlighet som man kanske inte förväntar sig av en sportkupé med närmare 40 år på nacken. Karossen är av typen 2+2-typ, där baksätet bör betraktas som extra lastutrymme.

**Arbetet med vad** som skulle bli 1800 ES började redan i mitten av 1960-talet när Volvo-designern Jan Wilsgaard tog fram de första skisserna på kombiversionen. Det första förslaget kallades Beach Car och ratades tämligen omgående. Förslag två var en smäckrare version med namnet Jaktvagnen som följdes av ännu en design kallad Raketen. Italienska Frua och Coggiola byggde prototyper för utprovningen som resulterade i avslag för samtliga. Skälen var antingen en alltför futuristisk design eller så blev produktionskostnaden för hög.



*Det är inte så lite svensk gillestuga över instrumentpanelen. Här är det maximalt plottrigt eftersom bilen är utrustad med luftkonditionering. Svart skinnklädsel är däremot tidlöst elegant.*

Italienska Carrozzeria Coggiola fick så i uppdrag att ta fram en prototyp på eget bevåg. Med utgångspunkt från de tidigare designförslagen byggdes en prototyp på en vanlig 1800 S som var klar i december 1968. Volvoledningen föll pladask och till hösten 1971 började serieproduktionen som varade fram till sommaren 1973 med 8 077 exemplar byggda.





### **VOLVO 1800 ES 1973**

**Nypris:** 36 000 kr.

**Motor:** Rak fyrcylindrig med stötstänger, två ventiler/cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 1 986 cm<sup>3</sup>. Max effekt 124 hk DIN (91 kW) vid 6 000 v/min. Max vridmoment 167 Nm vid 3 500 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda med överväxel. Golv-spak. Trestegs automat som tillval.

**Mått:** L 440/B 170/H 129 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram tvärlänkar, bak stel axel. Hydrauliska stötdämpare.

**Styrning:** Snäcka, ej servo. 3,75 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 9,6 m.

**Bromsar:** Skivor fram och bak. Servo.

**Fartresurser:** Toppfart 181 km/til. 0–100 km/tim 10,5 s.

**Förbrukning:** 0,97 l/mil.

#### LIVSCYKELN

**1960** Volvo P1800 visas som prototyp på bilsalongen i Bryssel.

**1961** Leverans av kundbilar börjar i maj. Motor B18B med 100 hk SAE.

**1963** 108 hk SAE.

**1965** Planer på efterträdare med halvkombikaross börjar ta form. Olika designförslag studeras. Det första kallas Beach Car som ratas till förmån för den omarbetade Jaktvagnen. En prototyp Raketen ratas.

**1968** Sergio Coggiola visar en prototyp baserad på en 1800 E där taklinjen förlängs från sin högsta punkt rakt bakåt där det hela slutar med en baklucka tillverkad helt i glas. Enkel, genial och vacker.

**1970** B20E med bränsleinsprutning på 130 hk SAE. Modellbeteckningen ändras till 1800 E.

**1971** 1800 ES börjar tillverkas som årsmodell –72. Borg-Warner treväxlad automat som tillval. Coggiola presenterar sin version av en ersättare 1800 ESC (Viking) baserad på 1800:ans bottenplatta.

**1972** 1800 E och 1800 ES säljs parallellt. Sista året för 1800 E. Motorn lämnar nu 135 hk SAE.

**1973** Avgasrenad version B20F på 112 hk lanseras i USA. 27 juni tillverkas sista 1800 ES med chassinummer 8077.



### 13. Köpguide för Triumph TR2

30 juni 2022 / 17:40 CEST 6 juli 2022 / 10:16 BST

Text Rod Ker

Det tog lång tid för Standard-Triumph att lyckas slå sig in på efterkrigstidens sportbils-  
marknad, men Triumph TR2 var värd att vänta på. Så här köper du en idag



Triumphs efterkrigssortiment hade en ganska olycklig början. År 1945, när Standard Motor Co tog över resterna av Triumph, bestämde sig John Black, dess kompromisslösa chef, för att den tillfrisknande världen behövde en sportig bil som skulle locka amerikanerna att lämna över sina dyrbara dollar. "Exportera eller dö" var regeringens mantra, som gällde för den brittiska industrin i allmänhet och bilindustrin i synnerhet. Det fanns inga militära order att uppfylla, så de enorma oanvända fabrikerna runt om i Midlands skulle tillverka bilar.

MG hade gjort exakt det när krigsdepartementet lämnade tillbaka kontrollen efter andra världskriget, efter att ha lanserat den något pittoreska TC inom några veckor efter fientligheternas slut. Detta var möjligt eftersom TC i huvudsak var en 1930-talsbil, med träram och allt. Redan då hade enhetskonstruktion i stål – enligt **Morris Minor** – erkänts som framtiden.



Under tiden hade Standard ett par mönster som tog form, dess sportiga modell var helt enkelt känd som Roadster. Liksom MG hade den en distinkt gammaldags air och förlitade sig på föråldrade mekaniska delar. Till en början kom kraften från den fyrcylindriga motorn på 1800 cc som tidigare levererats till SS (Jaguar), men efter ett år ersattes den av den helt nya wet-liner-motorn som oftast ses i Massey Ferguson-traktorer.

Eller åtminstone var det en nära släkting till kraftenheten "Little Grey Fergie". Hönan-och-ägget-argumenten fortsätter om vad som kom först, men det verkar som om de två utvecklades samtidigt, sedan följde olika vägar (traktorversionen var faktiskt en "monocoque", som återuppfanns av F1 och inte ska förväxlas med enhetskonstruktion) och hamnade på olika produktionslinjer. Det visade sig att det fanns ett mycket större behov av traktorer än bilar i efterkrigs klimatet; Detta återspeglades i försäljningssiffrorna under det kommande decenniet eller så.

Roadstern sattes ut på gräs 1949 med cirka 4500 tillverkade. Ingen stor succé, men förväntningarna var blygsamma. Sir John Black begärde än en gång att hans hantlangare skulle konstruera en riktig sportbil. Målstolparna hade då flyttats, vilket lämnade en tydlig lucka på marknaden mellan den nya Jaguar XK120 och MG TD. Det fanns andra när vi gick in på 50-talet, bland annat Austin Healey, förstås, som skapades av en före detta Triumph-stjärna i samarbete med Len Lord från BMC.

Som en parentes kan nämnas att bevis för att Sir John var mindre av en tyrann än man trodde kom 1949 när han gick med på att leverera den nya wet liner-motorn till Morgan, trots – eller på grund av – att hans försök att köpa Malvern-företaget avvisades.

Saker och ting blev komplicerade efter det, när tre delvis färdiga TRX-prototyper materialiserades, även om det sägs att Black förnekade all kännedom om åtminstone en! Den efterföljande 20TS "2Litre Sports" (ofta kallad TR1) tog snabbt form och lånade lämpliga delar från Mayflower-sedanen, inklusive framfjädringen och bromsarna. Tid och pengar var en bristvara, men på något sätt var den nya sportstern klar 1952 och gjorde sin debut på Earls Court Motor Show i oktober.



"Färdig" är tydligen inte rätt ord, vilket upptäcktes när prototypen inspekterades och kördes av pressen några veckor senare. Stilen var typisk för efterkrigstidens Triumphs designade av Walter Belgrove, som alla kom med en klick Marmite, men skönhet ligger i betraktarens öga. Wetliner-motorn hade redan bevisat vad den gick för och kunde snart övertalas att producera mer än de ursprungliga 75 hk. På minussidan rapporterades hanteringen som fruktansvärd, vilket visade att ett dåligt och svagt förkrigsschassi helt enkelt inte var lämpligt för en roadster i 100 km/h. Som det nu var var kanske den begränsade kraften som fanns tillgänglig en välsignelse!

Triumph gick tillbaka till ritbordet, med hjälp av det nyanställda racing- och utvecklings- esset Ken Richardson. Den blivande Triumph TR2 modifierades i stor utsträckning, både på ytan (t.ex. förlängd svans) och undertill, där stegchassit var mycket starkare. Praktiskt taget samma rejäla bit svetsat stål varade fram till 1961, då den Michelotti-stylade TR4 kom, komplett med avantgardistiska upprullningsfönster. Dessa ligger utanför ramen för den här guiden, men kortfattat gav 1965 oss TR4A med sin mer komplicerade oberoende bakhjulsupphängning, följt av de sexcylindriga TR5/250/6-modellerna, som överlevde fram till 1975, då den helt nya **Triumph TR7-kilen** materialiserades.

### **Kaross & chassi**

Under den tidiga klassiska eran, cirka 1980, antogs det allmänt att TR-chassin var praktiskt taget odödliga och vanligtvis krävde minimala reparationer även när de yttre karosspanelerna fladdrade i vinden. Så är det inte. Men 30 till 40 år senare har situationen förändrats igen, eftersom de flesta Triumph TR2-exemplar har restaurerats minst en gång, och det är mycket troligt att några av huvudlådesektionerna kommer att beröras av plåtmasken.



De möjliga undantagen är genuina exportmodeller i "torr stat". Du kan behöva drabbas av solskador och ratten på fel sida (även om det kan ändras, till ett pris), men vilken bil som helst som tillbringade sitt tidiga liv i södra Kalifornien kommer sannolikt att vara världar bättre än en som stannade i närheten av Coventry i ett kvarts sekel. Med det sagt finns det gott om amerikanska delstater som har sämre väder än blöta Storbritannien, så se till att du vet vad du tittar på, uppbackad av pappershistorik.

Det bästa sättet att inspektera en bil (inte när den är våt) är att cirkla runt den gradvis och notera hur panelerna passar eller inte. Krusningar är dåliga nyheter, och på alla cabriolet avslöjar dörrarna spelet när karossen sjunker genom försvagning av rost. Öppna sedan motorhuven för att leta efter tecken på skador och kika in i reservhjulsspåret (som var avsett att rymma ett 5,50-15 tvärskikt, moderna 165-15 radialer sitter tätt). Atletiska typer kommer att kunna ligga på marken med en ficklampa och se vad som kan vara på gång. Knackning med ett trubbigt instrument kommer att identifiera korrosion.

Inspektera sedan kommissionens registrerings skylt, Triumphs pittoreska version av ett chassinummer, som visar kodad information om det ursprungliga anslutna fordonet (t.ex. "O" för overdrive, "L" för LHD), men innehåller inget chassinummer. Det borde stämma överens med bilens uppenbara referenser, men på ett sätt som inte betyder så mycket. Vem som helst kan nita fast en legeringsplåt på ett skott, trots allt!

Det är tur att Triumph gjorde sig av med det gamla förkrigsschassit som användes i prototypen, för det skulle nästan säkert ha ruttnat bort och förvrängts om några år. Istället baserades Triumph TR2 på tjocka huvudskenor i stål, med hjälp av runda tvärrör baktill, med extra stag från ett korsformat sektionstag i mitten. Särskilt trösklarna var en del av förstärkningsstrukturen, inte bara kosmetiska, och sex par motor/kaross/fjädringsfästen svetsades längs rälsen. Återigen, det var aldrig så att en TR var trafiksäker så länge huvudrälsen var solid. Allt är strukturellt egentligen, och kan inte ignoreras!



Den lite bättre nyheten är att motoroljeläckage av misstag bevarar det främre chassit. Tyvärr kunde differential- och hävarmsdämparna inte uppbåda tillräckligt med läckt smörjmedel för att göra samma sak på baksidan, där fjäderbojor kunde skilja sig från ruttna fästen. Båda ändarna av Triumph TR2, med sin minimalistiska inställning till stötfångare, var sårbara för olycksskador och feljusteringar, vilket inte hjälpte hanteringen, som man kan föreställa sig.

Om det låter illa, tänk på hur det är när fästets punktsvetsar börjar spricka isär och hela framänden börjar bryta sig loss, vilket kan hända. MoT-testare skulle ha upptäckt potentiella katastrofer som denna tills nyligen, men 60 år gamla sidoskärms-TR:er är undantagna nu. Men även om vi kan peka ut potentiella problemområden, kommer det sannolikt att avslöja mycket mer om vi sätter en bil på en ordentlig ramp och tittar på saker underifrån. En del av detta kan vara allvarligt, och kan förklara varför bilen är till salu och dess pris. Även om det kanske inte finns någon skyldighet för 40-åringar nu, kan en bil utan MoT väcka misstankar. Om du skulle sälja en dyr Triumph TR2 är det väl vettigt att spendera cirka 50 pund på ett test först? Det kan göra tusentals pund skillnad.

Generellt sett bör potentiella köpare av påstådda billiga eller fyndiga restaureringsprojekt vara försiktiga – i något skede måste beslutet fattas om huruvida det kommer att vara nödvändigt att separera karossen och chassit. Självklart är detta ett stort åtagande som kräver hundratals arbetstimmar, en stor verkstad, massor av dyr utrustning och några vänner som gillar tyngdlyftning.

Det finns olika tillvägagångssätt: antingen staga badkaret med vinkeljärn eller skär det på mitten. Hur som helst finns det en chans att karossen och chassit kommer att gå sönder och aldrig kommer de två att mötas igen - särskilt om de har sandblästrats, vilket kommer att zappa bort både metall och rost. Som tur är kan specialister som Revington leverera eller renovera ett chassi som är tillverkat på en jigg, som i praktiken blir din jigg för att bygga resten av bilen. Alternativt är det möjligt att köpa en kaross, men det vore naivt att förvänta sig att den ska falla ner på chassit och skruvas fast i en handvändning. Så fungerade det inte på 1950-talet.

Hur som helst är kostnaden enorm, även om du värderar din egen tid till 0 pund per timme. Tyvärr stannar många hembyggen upp efter det inledande gung-ho-stadiet, förhoppningsvis för att räddas av proffs, kanske de där TV-mirakelarbetarna som tydligen kan förvandla en rostig hulk till en glänsande klassiker på ett par veckor. Om allt detta skrämmer dig från gör-det-själv-restaureringar, så är det bra, för det är fullt möjligt att spendera tiotusentals kronor på en ombyggnad från grunden och sedan få en bil som är värd mindre. Okej, du kommer inte att få samma arbetstillfredsställelse eller känsla av prestation, men de smarta pengarna hamnar hos dem som låter någon annan betala för arbetet



### Motor och växellåda

I motsats till vad som sägs kan du inte byta ut en trasig Triumph TR2-motor mot en som finns i en intet ont anande Massey Ferguson, men en blindgångare är ett mindre problem än en ruten kaross. Mellan 1953 och 1961 hände inte mycket med våtlinjefyran. Triumph TR2 började med 1991cc och 90 hk, matad av dubbla 1,5 tum SU s. En fortsättning på "low port"-huvudet ökade ett större par förgasare på 1,75 tum senare TR3:or till 95 hk. Uppdaterade 3:or fick en ny typ av "Le Mans"-huvud, medan "high port"-versionen gav 100 hk. Slutligen fanns en 2138cc-enhet utvecklad för TR4 tillgänglig att beställa.

Alla motorer var kända för sin sparsamhet (71mpg i Mobil Economy-körning), tillförlitlighet och livslängd. Den sägs vara inspirerad av Citroëns förkrigs våta liner four som ses i Traction Avant, 100 000 miles utan större uppmärksamhet var vanligt. Om detta var ett direkt resultat av våtfoderkonfigurationen, eller bara på grund av ljudteknik i allmänhet, kommer vi aldrig att få veta. På sin tid var slaglängden ganska kort för en slagvolym på cirka två liter, men TR handlade mer om lågt varvtalsvridmoment än effekt, som toppade på under 5000 varv per minut.

Det visade sig dock att de fyra kunde trimmas för att ge cirka 30 % fler hästar utan att explodera (motorn, inte hästarna). Standardfans vet att samma behandling från Ian Kellett Racing till och med förvandlade Vanguard till en osannolik banbil, som setts på Goodwood, Silverstone och på andra håll.

På en mer prosaisk nivå är oljeläckage inte okända, särskilt från den bakre vevtätningen och kamaxelskyddet, som på den ljusa sidan höll rosten borta, som redan beskrivits. Våtfodermotorer kan också läcka vatten internt och externt. Överdrivet tryck i vevhusen är inte ett gott omen. På den praktiska sidan var/är möjligheten att byta foder i stället för att borra cylindrar i block en välsignelse. Du kan spara ännu mer tid och pengar genom att vrida fodren för att presentera en mindre sliten sida av kolven!



Den fyrväxlade växellådan är lika tuff, om än inte raffinerad. Tidiga modeller saknade synkro på första, vilket orsakade tillfällig tandagnisslan. Overdrive gör en TR till en avslappnad cruiser - fortfarande en bullrig sådan, men en del av det kan bero på ett enda avgassystem. Det senare twin-box-systemet kommer att minska öronblödning. För övrigt gick avgaserna genom chassit, vilket gav cirka 6 tum markfrigång. Det är cirka 5 tum mer än en Austin Healey...

### **Styrning, fjädring och bromsar**

Inget märkvärdigt här. Bakvagnen var en enkel levande axel med mycket liten slaglängd, som styrdes av hävarmsdämpare, medan den främre var en kompakt dubbellänkarmsaffär med spiralfjädrar och teleskop. Den senare liknade de senare Herald-familjens bilar och drabbades av samma problem – underlåtenhet att smörja bottentiltbordet kunde resultera i att den gängade upprättstående klippningen klipptes av. Lyckligtvis händer det oftast i låg hastighet när den är överhängd. Det är ett mysterium varför Triumph rekommenderade smörjolja för TR, men bara växellådsolja för Herald.

TR:er med sidoskärm handikappades av en vag styruppsättning med kam och pinn, som manövrerades av en massiv 17-tums Bluemel-rorkult. En kuggstångskonvertering kan förändra hanteringen, eftersom styrgeometrin förbättras.

Triumph TR2 var anmärkningsvärd för att vara den första brittiska produktionsbilen som hade skivbromsar som standard. Tvärtemot ryktet var det inte först i världen med att använda skivor; den utmärkelsen gick till Chrysler, även om en Miller racer från 1938 tydligen hade både skivor och 4WD. Jaguar C-Type slog också Triumph, men det var knappast en bil man kunde köpa på vanligt sätt. 1955 var **Citroëns DS** en annan föregångare.

Några tidiga utvecklingstester för Triumph ägde rum vid Le Mans 1955, där en av Triumph TR2:orna hade Dunlop-skivor runt om, den andra bilen fram Girling "baconskärare", med bakre trummor. Ett år senare vid Earls Court meddelade Sir John att den kommande TR3 skulle komma med Girling-skivor, vilket orsakade uppståndelse.

Precis som i Jaguar XK-världen accepteras funktionella förbättringar i TR-kretsar, så uppgraderingar av skivbromsar är vanliga. Att använda delar från senare modeller är en väg framåt, men det finns kompatibilitetsproblem. Alternativet är att bita i den ekonomiska kulan och köpa ett komplett konverteringskit för cirka 1500 pund. För att gå längre finns 4-pots bromsok och bakre skivor tillgängliga.



### Interiör och elsystem

Överraskande nog var läderklädsel till en början tillval, förmodligen som en del av satsningen på att ge Triumph TR2 en prislapp på 2000 dollar. På den elektriska sidan från 1953 finns det mycket få ledningar som förbinder mycket få komponenter genom säkringar som erbjöd lite kretsskydd, men instrumentbrädan var funktionell.

Bevis på att förarna inte litade på Lucas var ett starthandtag som gick genom kylaren innan det hakade fast i veven. Oljetrycket bör vara 70psi plus

### Triumph TR2: vårt omdöme

Triumph TR med separata chassin var några av de första bilarna som fick den klassiska kvalitetsstämpeln. Efter flera år i vildmarken ökade under 1980-talet intresset för de gamla brittiska sportbilarna. Plötsligt verkade det som om till och med sjaskiga TR:ar var värda tusentals snarare än hundratals. Repatriering, främst från USA där majoriteten ursprungligen såldes, blev big business och en armé av specialister växte fram.

Tillgång och efterfrågan säkerställde att praktiskt taget alla delar var tillgängliga, till ett rimligt pris. Purister gillade det inte, men bultmonterade glasfibervingar och motorhuvar var mycket billiga och fyllde sin funktion, haken var att de inte kunde fästas på luft eller rost!

Idag lever och frodas attraktionskraften hos Triumph TR2, men värderingarna är mycket robusta. Ändå tycker vi att det är värt investeringen om du vill ha något lite mer sällsynt och intressant än den vanliga klassiska maten.



James Howe



## 14. Jaguar XK150 3.8 Drophead Coupe 1960



Den nya XK150 introducerades i maj 1957 och byggde på Jaguars rika arv inklusive XK120 och XK140 före den, vilket markerade den tredje och sista utvecklingen av den briljanta XK-serien sportbilar från Jaguar. Samtidigt som XK150 fortsatte att använda ett förkortat Mark V-chassi och hade en stark likhet med sina föregångare, var den något bredare och hade en renare stil med en högre och mer subtil bälteslinje som ersatte de trendiga nedskurna dörarna på XK120 och XK140. En bredare grill förbättrade motorkylningen och en modern böjd vindruta i ett stycke gav bättre sikt framåt. Vid lanseringen fanns XK150 tillgänglig i både Fixed Head och Drophead Coupe, med den öppna tvåsitsiga (Roadster) som följde dem till marknaden i mars 1958.





Redan från början tillämpade Jaguar lärdomarna från tävlingen på sina sportiga gatbilar, som stadigt växte i prestanda och sofistikerad. XK150 var Jaguars första landsvägsmodell utrustad med Dunlops fyrhjuliga skivbromsar, vilket spelade en nyckelroll i företagets andra Le Mans-seger med C-Type 1953. Fram till slutet av 1959 drev Jaguars redan legendariska XK DOHC raka "sexa" XK150 i 3,4-litersform med en kraftig effekt på 190 hk. Mot slutet av XK150-produktionen introducerades 3,8-litersmotorn och idag är dessa sällsynta varianter de mest eftertraktade för samlare.

XK150 var strikt utformad som en snabb, GT-orienterad gatbil, men några hängivna privatförare gjorde en kampanj med den med gott resultat, inklusive GT-klassens seger i Tulip Rally 1960 och Walt Hansgens hedrande tredjeplats på pallen i Bridgehampton i juni 1960.

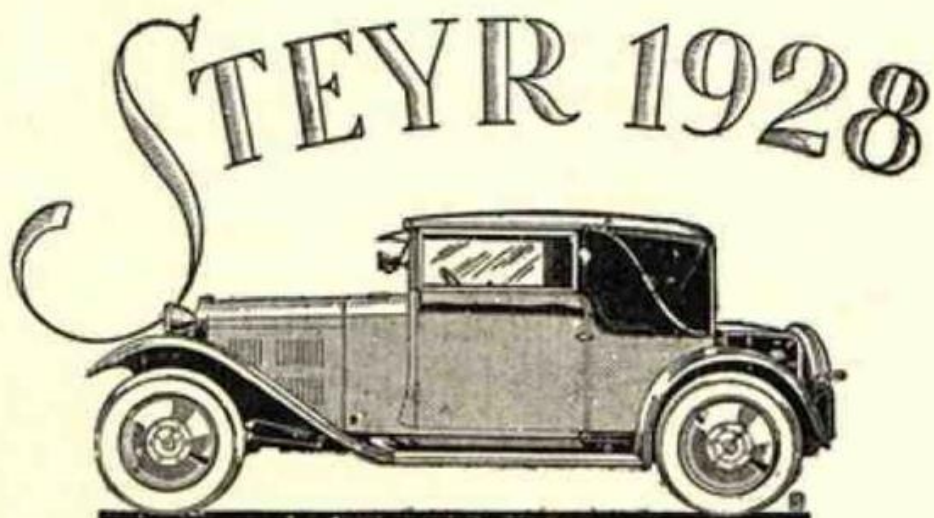
Med chassinummer S838726DN byggdes denna ursprungliga vänsterstyrda XK150 Drophead Coupe (DHC) den 26 februari 1960 och skickades den 11 mars 1960 till Amerika via Jaguar Cars, New York till sin första ägare C. Wallace. Vackert ytbehandlad i silverfärg, svart läderklädsel och en svart Haartz-tygsufflett, behåller denna XK150 den ursprungliga karossen och originalet, matchande nummer 3,8L DOHC "XK"-motor med dubbla SU-förgasare. Förutom sin inneboende önskvärdhet är denna Jaguar XK150 från 1960 ganska sällsynt enligt märkesexperter som en av endast 591 3,8-litersexemplar som tillverkades 1960 med Drop-head Coupe-karossen, varav 443 – inklusive denna XK150 – var ursprungliga exportmodeller.

År 2006 förvärvades den av Jaguars restaureringsspecialister Classic Showcase som utförde restaureringen. Drophead Coupé köptes sedan av den uppskattade samlaren Paul Petrovich och den blev snabbt en favorit att köra i hans samling. År 2018 lackerades Jaguaren helt om och mycket av kromet förnyades, med mekanisk trimning utförd av den brittiske bilspecialisten Dan Kelly från Sacramento-området. Det året fick ägaren äran att bli inbjuden att delta i Pebble Beach Tour D'Elegance med sin glänsande Jaguar, och bilen presterade felfritt på de pittoreska vägarna på Montereyhalvön och Big Sur.



Denna XK150 fortsätter att dra nytta av restaurering och korrekt underhåll och mekanisk sortering för en utmärkt körupplevelse på kommando. Medföljande dokument inkluderar ett Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate, plus ett urval av arbetsorder och servicekvitton. Med sin balans mellan skarp hantering, modig kraft och avsevärt förbättrad passage-rarkomfort är 150 körentusiastens val av XK-sortimentet. Med fantastiska färger och levererar enorm karaktär och närvaro, är denna sofistikerade 1960 Jaguar XK150 3,8-liters Drophead Coupé mer än värd att fortsätta att bevara och uppskatta, precis som den har haft under det tidigare ägandet.





4-SITSIG CABRIOLET.

## EN VÄRDIG REPRESENTANT

FÖR EUROPEISKT KVALITETSARBETE.  
EN EXTERIÖR, PRÄGLAD AV VERKLIG  
FÖRFINING OCH LINJESKÖNHET.

HYPERMODERN MOTOR- OCH  
CHASSISKONSTRUKTION.

EKONOMISK OCH SNABB.

*KÖR EN STEYR — OCH NI KÖPER EN STEYR*

*BEGÄR OFFERT OCH DEMONSTRATION.*



## **STEYR GENERALAGENTUR**

KONTOR: BIRGERJARLSG. 23. TEL. 129 23. UTSTÄLLN. BIRGERJARLSG. 25- TEL. 96 40.



Roger Warolin