



Vector W8 1990.

1. Provkörning av Honda Civic Type R
2. Hakone Edition 2025
3. Ökad vikt på nya BMW M5 var nödvändig
4. BMW i topp när marknadens bästa elbilar rankas
5. Priset på elbilsbatterier har rasat
6. Christian von Koenigsegg visar upp Koenigsegg CC850 i Monaco
7. Revolution för elbilar som laddas av stötdämpare
8. EU vill rena ännu mer
9. Autobianchi och Innocenti på väg till Kina
10. Endast en av sju kinesiska elbilstillverkare överlever
11. Detta knäckte bilhandlaren
12. Konkursad bildelsjätte hålls igång – kan räddas
13. Försvunna superbilen Vector W8 hittad efter 30 år
14. Jensen GT
15. Auburn 851

Teknikens Värld

1. Provkörning av Honda Civic Type R

Publicerad 15 jul 2024 kl 19.30

Körglädje, vad är det? När vi hoppar in i nya Honda Civic Type R går det alldeles utmärkt att vända på begreppen – det här är körglädje!



En kurvig väg, det är allt som krävs. Honda Civic Type R är klockren i sitt uppträdande.

Tänk dig ett vägparti där kurvorna utgör helheten, där öppnare och tajtare böjar avlöser varandra samtidigt som de tar dig fram genom landskapet. Inte för att landskapet egentligen har någon betydelse, vägen är allt. Med sina perfekt doserade kurvor, härliga radier och med ett konstant flöde. Som om vore den ritad av något vägmässigt högre väsen.

Nu tror jag inte på högre väsen. Men det tar mig kanske tre kurvor och avståndet mellan dem – sedan faller jag pladask för Honda Civic Type R. Hur går det ens till?

DET HÄR ÄR NYTT

Nya generationen, helt ny bil

Rakt igenom styvare kaross ger en bättre grund för mer exakt beteende.

Tio extra hästar

Ingen stor skillnad, men motorn går som ett troll. Ny turbo med färre impellerblad, smart luftkanal styr kall insugsluft direkt in mot insuget.

Mindre men bredare hjul

Tidigare var 20 tum standard, nu är det 19. Men däckbredden mäter nu 265 mot tidigare 245.

Framhjulsdrift, 329 hästar och enligt registreringsbeviset 1 504 kg att släpa på. Det skulle kunna vara receptet på nästan vad som helst i dagens läge, men i stället är det basen som utgör Honda Civic Type R. Den sista av sitt slag? Det sägs så, nästa får någon form av hybriddrift. Den bästa av sitt slag? Absolut, jag har aldrig upplevt att 329 hästar och 1 504 kg kan röra sig bättre på vägen än så här.



Mysiga stolar och bra förarmiljö. Det krävs att du vill sitta tajt för att trivas.

Utvecklingen av senaste generationen Civic Type R, med internkod FL5, pågick som bäst under pandemin. Den lanserades sent 2022 och **den 23 mars 2023 blev Civic Type R snabbaste framhjulsdrivna** bil någonsin runt det gröna helvetet, mera känt som Nürburgrings nordslinga. Att den skulle vara något extra var tydligt redan då.

Föregångaren (FK8) imponerade på oss vid Bankalaset, även om den såg ut som Darth Vaders hjälm, och mycket riktigt har den fyrcylindriga turbomotorn samt den sexväxlade lådan ärvts från föregångaren. I modifierad form ska tilläggas, numera läser vi 329 hk och 420 Nm i tekniska data jämfört med tidigare 320 hk och 400 Nm. Inga enorma skillnader, men det beror mer på hur hårt **Honda** redan hade spänt bågen.

Att kräma ut mer än 165 hästar per liter motorvolym, inom gränserna för alla regelverk och med bibehållen driftsäkerhet, bör vara svårt. Kanske omöjligt?

Nya Type R, den sjätte generationen sedan första Civic Type R 1997, ser ut som en klassisk GTI-bil av värsta snitt. Inte minst när den som vår bil är lackerad i nyansen Rallye Red med detaljer och fälgar i svart. Innanför dörren väntar en inredning även den i rött och svart där framstolar, mattor och bälten är just röda. Kul att baksätet är svart, det blir som en tydlig fingervisning om att "där fram, där händer grejerna, där bak åker du med". Är det snyggt? Smaken är som baken, men jag gillar det. Dörrsidor, stolar, mittarmstöd samt ratt är klädda med vad som kallas syntetisk mocka.

Hur det känns och upplevs? Klockrent faktiskt. Och det blir första intrycket – det här är en klockren förarplats. Jag älskar den fasta känslan i ratt och stol, det märks innan vi börjar köra. Sedan växer upplevelsen.

Ute på vägen ger stolen superb stöd, körställningen blir likaledes mycket bra och ratten sitter på perfekt avstånd från kroppen. Men ett par saker – hela stolen höjs och sänks samtidigt, det går inte att justera fram- och bakkant individuellt. För mig och mina 178 cm spelar det ingen roll i Type R, men det kommer inte att vara optimalt för alla. Den andra detaljen rör passagerarstolen som inte är justerbar i höjd. Det är bara snålt, det borde vara standard.



Linus hittar oljestickan på toppen av motorn och blir... riktigt glad? Oklart...

Den lilla stubbiga växelspaxknoppen känns igen sedan tidigare, varför ändra på ett vinnande koncept? Jag har kört alla generationer Civic Type R (förutom den allra första som aldrig såldes i Sverige) och alltid förundrats över den magiskt fina mekaniska känsla spaken förmedlar.

I övrigt är förarmiljön i stort sett perfekt. Rätt sak på rätt plats. Menysystemen för skärm-lösningen är för ålderdomlig, bättre då att låta telefonen speglas på skärmen. Men den nya instrumenteringen är trevlig, allra mest i +R med den liggande varvräknaren. Just det, glöm inte växlingslamporna som tänds ovanför själva instrumentklustret.

Styrningen är precis så vass och kommunikativ den ska vara. Eftersträvansvärt bra? Magiskt bra och det är en av de stora anledningarna till att kurva efter kurva blir en så stor njutning. Att bygga en riktigt bra styrning tillsammans med framhjulsdraft och 329 hästkrafter är riktigt svårt, vi har under årens lopp fått bra exempel på hur fel det kan gå. Men inte här, det bara stämmer.

Med körläge Individual får jag skraddarsy min Type R och ganska snart visar sig sportläge, för de adaptiva och justerbara stötdämparna samt styrning, passa bäst för den lätt ojämna vägbeläggningen. På bana bör de så kallade +R-inställningarna komma väl till pass, men inte på landsväg. Då blir +R för hårt. Men +R vad gäller ljud och instrumentering samt gasrespons, det väljer jag.

Med sportläge blir Civic Type R precis så bra som den ska vara. Perfekt tyngd i styrning, klockren kommunikation genom densamma och ännu viktigare – chassit kommunicerar minst lika bra i övrigt. Att ligga kvar länge på broms in i tight kurva ger den eftersträvansvärt lätta känslan över bakvagnen tillsammans med en perfekt medstyrning. Samtidigt svarar motor och drivlina på ett sätt som gör att bilen känns som en helhet.



*Snabbast runt Nürburgring, men då i S-grade-utförande.
Enkelt uttryckt mindre komfort, 24 kg lättare och 82 400 kronor dyrare.*

Gasresponsen förbättras när vi kliver ifrån Komfort-läget – det finns ingen fördröjning, inga begränsningar och inte heller några olater i beteendet. Bara klockrent uppträdande och hinkvis med körglädje. Detaljerad körglädje ska tilläggas, där varje del av beteendet graderas, utvecklas och hanteras. Det här är så bra!

Längs vanliga vägar i vanliga hastigheter, det var just där som Civic Type R behövde bli bättre sett till hur föregångaren FK8 presterade. Type R behövde bli mer komfortabel, tystare och helt enkelt mindre stökig. På bana eller vid riktigt aktiv körning – där har Civic Type R alltid varit ett vässat svärd.

Varje ny generation har tagit skärpan till nya nivåer. Men aldrig genom att kombinera med komfort, vilket till viss del sker det nu då Civic Type R kan vara en avslappnad typ. Visst, med 265/30 R19-däck blir nivån av vägljud hög – men inte lika hög som den har varit. Föregångarens 245/30 R20-däck bullrade klart mer inne i bilen.

Buller är det sista jag tänker på när provkörningen avslutas. Desto viktigare är väguppträdandet och jag kan lova – nya Honda Civic Type R är förbluffande bra. Det här är körglädje!

HONDA CIVIC TYPE R

Pris: 629 900 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,8:1. Borrning/slag 86,0/85,9, cylindervolym 1 996 cm³. Max effekt 329 hk (245 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 420 Nm vid 2 200 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 6-växlad manuell låda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum. Däck 265/30 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 274, längd 459, bredd 189, höjd 141, spårvidd f/b 163/162. Markfrigång 12. Tjänstevikt 1 429, maxlast 371, max släpvagnsvikt 0. Tank 47. Bagagevolym (VDA-liter) 410–1212 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,4 s, toppfart 275 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,82 l/mil. CO2 186 g/km.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 13 762 kronor per år de första tre åren, därefter 2 010 kronor per år.

Rivaler:



Toyota GR Yaris

Uppdaterade GR Yaris är full av respons och klockrent uppträdande. Än så länge **bara körd på is**, men där regerade den.

Pris: 613 900 kronor.



Volkswagen Golf R

Med 333 hästar och fyrhjulsdraft är nya Golf R snarlik prestandamässigt, men vi tror att Civic Type R har vassare uppträdande.

Pris: Ej fastställt.



Provkörning av Volkswagen Golf R



Linus Pröjtz



2. Hakone Edition 2025: En legend återvänder

Uppdaterad 15 juli 2024 Publicerad 15 juli 2024

Hakone Edition är tillbaka för 2025, och Toyota har överträffat sig själva med denna perfekta blandning av stil och prestanda.



Den här gröna sköningen är på g ut i USA nu. Priser är inte känt än.

Hakone Edition är tillbaka! I en tid där gråa bilar dominerar är det sällan en bil kommer från fabriken med perfekt specifikation. Och när den dessutom kommer från en stor biltillverkare. Toyota slår till igen med GR86 Hakone Edition för 2025. Denna skönhet tror vi inte gör någon besviken.

Hakone Turnpike, en legendarisk väg i Japan

Toyota lanserade första Hakone Edition med tidigare generationen 86 år 2019. Den nya modellen följer samma vinnande recept. Namnet är hämtat från Hakone Turnpike, en legendarisk väg i Japan, känd bland driftingfantaster och "Initial D"-fans.

Bra spec på Hakone Edition 2025

Exteriören då, Ridge Green-lack som verkligen sticker ut. Fälgarna är av Satinbrons och sträcker sig hela 18 tum. Spoilern matchar färgen perfekt, och svarta detaljer samt Hakone Edition-emblem på bakluckan sätter pricken över i:et.

Interiören är ännu bättre. Svarta ultrasuede sportstolar med tanfärgad lädertrim och sömmar. En unik växelspaxknopp och en exklusiv editionsplakett gör det hela komplett.

GR86 Premium-trim ligger till grund, så du får all teknik och alla funktioner du kan önska dig. Till exempel 8-tums pekskärm, försäkerhetshjälpmedel och ett premium ljudsystem – allt finns där.



*Ridge Green. Så heter denna vackra mörka gröna.
Tillsammans med andra detaljer osar den enormt mycket lyx.*

Snabbare acceleration

Motorn har inga kraftuppgraderingar, men gasresponsen är finjusterad för snabbare acceleration. Växlingsblippning på manuella versioner ger en skön känsla.

Priset? Ännu inte avslöjat, men GR86 Hakone Edition kommer till återförsäljarna i höst. Däremot verkar den hittills bara komma till Usa.

Fakta om Toyota GR86 Hakone Edition 2025:

- **Färg:** Ridge Green-lack
- **Fälgar:** 18-tums satinbrons
- **Motor:** 2,4-liters boxermotor, naturligt aspirerad
- **Dämpare:** SACHS, omjusterade
- **Bromsar:** Brembo
- **Skärm:** 8-tums pekskärm
- **Tillverkning:** Endast 860 exemplar för USA
- **Tillgänglighet:** Hösten 2025



Interiören ska ha fått ett lyft även den och det ser smakfullt och sobert ut.



Bevis på speciell bil. Tål att poleras då och då.



Här ser vi dock en negativ sak. Fruktansvärt ful infotainment skärm.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



3. BMW M-chefen: Ökad vikt på nya M5 var nödvändig

Publicerad av Christoffer Lindén 2024-07-16

Uppdaterad 2024-07-16

BMW senaste M5 är en imponerande bil, men den ökade vikten har väckt reaktioner. Enligt BMW M-chefen Frank van Meel var det ett nödvändigt steg.



Nya M5:an är ett kraftpaket men har ökat i vikt med nästan ett halvt ton.

BMW:s senaste M5 lanserades för några veckor sedan och har fått mycket uppmärksamhet för sina prestanda och design. Men en aspekt som många har reagerat på är den ökade vikten.

CarBuzz fick en exklusiv [intervju](#) med BMW M-chefen Frank van Meel på Goodwood Festival of Speed där han förklarade bakgrunden till viktökningen och varför den var nödvändig.

Enligt van Meel var den ökade vikten helt nödvändig för att integrera plug-in hybridsystemet från XM. Utan detta system skulle M5:an kanske inte ens ha funnits. Det enda alternativet hade varit en helelektrisk bil, och van Meel betonade att högpresterande massmarknads-elbils-teknologi ännu inte är redo för att möta BMW M:s krav.

Van Meel kommenterade också att BMW M bara hade valet mellan en för tidig helelektrisk drivlina eller plug-in hybrid-alternativet. Han argumenterar för att det senare "fortfarande är det bästa eftersom det kombinerar de klassiska V8-egenskaperna med ett riktigt plug-in hybridsystem." Hybridsystemet erbjuder endast 70 km räckvidd, men det räcker för de flesta dagliga pendlingar.



Plug-in hybridsystemet kombinerat med de klassiska V8 egenskaperna.

För att uppnå detta kunde inte M5:an vara en specialiserad produkt för dem som inte bryr sig om utsläppsregler i städer och tillhörande skatter. BMW siktade därför på ett WLTP-värderat CO2-utsläpp på 50g/km, vilket faller under vissa skattegränser i vissa länder. Det enda sättet att uppnå detta var att göra den till en PHEV, vilket resulterade i att M5 faktiskt kan vara billigare att köpa i vissa europeiska länder än den mycket mindre och lättare BMW M3.



Man kommer inte märka ljudskillnaden i nya M5, enligt van Meel.

Carbuzz frågade van Meel om bilen fortfarande känns som en M5 när man kör i helt elektriskt läge. Han svarade entusiastiskt ja och förklarade att ljudet inte förändras oavsett om man kör i hybrid- eller EV-läge. "Man märker ingen skillnad," hävdade han, men vi reserverar vår dom tills vi själva har haft en chans att köra bilen.

Läs också vad som är nytt i nya [BMW M5](#)



4. BMW i topp när marknadens bästa elbilar rankas

Posted by Kristofer Rask

juli 16, 2024

Amerikanska konsumentorganisationen Consumer Reports har testat närmare 50 elbilar under det senaste året. Nu plockar man fram 14 guldskor som man tycker är lite bättre än alla andra.



Bilarna betygsätter baserat på en rad faktorer som sträcker sig från byggkvalitet till körupplevelse, prestanda och tillförlitlighet samt rapporterar från deras ägare.

Organisationen tittade också på hårda värden som räckvidd och laddningsprestanda, och då i förhållande till vad tillverkaren utlovar. Kvar finns en lista med elbilar från bland annat BMW, Hyundai, Ford och Tesla och en rad andra märken som man menar är praktiska bilar som fungerar i vardagen.

– Nedan presenterar vi de bästa elbilarna vi har testat, rankade i ordning efter deras övergripande resultat, med hänsyn tagen till vägttestprestanda, tillförlitlighet, ägarnöjdhet och säkerhet, skriver Consumer Reports.

Toppar listan gör BMW iX som får betyget 84 av 100 möjliga poäng. Tysken följs tätt av Hyundai IONIQ 6 och BMW i4 på en delad andraplats med 83 poäng.

Topplistan

Här är de 14 bästa elbilarna på marknaden år 2024, enligt Consumer reports:

1. BMW iX (84/100)
2. Hyundai Ioniq 6 (83/100)
3. BMW i4 (83/100)
4. Kia EV9 (78/100)
5. Kia EV6 (77/100)
6. Porsche Taycan (76/100)
7. Genesis GV60 (75/100)
8. Lexus RZ (75/100)
9. Tesla Model Y (72/100)
10. Audi Q4 e-tron (71/100)
11. Kia Niro (71/100)
12. Nissan Ariya (70/100)
13. Ford Mustang Mach-E (70/100)
14. Audi Q8 e-tron (70/100).



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.](#)



[Hongqi redo att lansera två nya elbilar i Europa: "Anpassad för nordiskt klimat"](#)



[Två nya varianter av Porsche Macan lanserade – och offroad-paket](#)



5. Priset på elbilsbatterier har rasat med 51% – kommer ge billigare elbilar

Posted by Kristofer Rask juli 15, 2024

Vi behöver inte längre vänta på att priserna på battericeller ska sjunka tillräckligt lågt för ett storskaligt skifte till elbilar, det rapporterar Bloomberg. Den dagen är nämligen redan här.



Under det senaste året har priserna på batterier baserade på litiumjärnfosfat (LFP) sjunkit i genomsnitt med 51 procent, till 53 dollar per kilowattimme. Det ner från 95 dollar.

Bakom prisfallet finns många faktorer. Den främsta är att råvarupriserna har fallit kraftigt. Kostnaden för katoden i en battericell som vanligtvis är den dyraste delen i en LFP-cell har sjunkit till 30 från 50 procent av cellens totala kostnad.

Den andra faktorn är en överproduktion. Kinas batteriproduktion är redan betydligt högre än den globala efterfrågan på elbilar, samtidigt som andra marknader som USA och Europa satsar på egen produktion.

Överkapaciteten kommer att leda till att battericellstillverkarna måste sänka sina priser. Vinnarna kommer bli konsumenterna i takt med att elbilarna blir billigare. Priserna kommer också påverka andra produkter, så som batterilager vilket kommer förändra vår energimarknad.

De billigare cellerna ger också billigare batteripaket. Det är inte bara priserna på batteripaket baserade på LFP som faller. Även priserna på de dyrare NMC-batterierna sjunkit rejält det senaste året, från runt 150 dollar per kWh ner till under 100 kWh.

I **studien som Bloomberg publicerat** framkommer det i Kina redan är billigare att köpa en elbil än en bil med förbränningsmotor. Effekten av de lägre priserna på batterier väntas nu också spilla över på den europeiska marknaden med sänkta priser på elbilar.



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.



6. Christian von Koenigsegg visar upp nya 4M€ Koenigsegg CC850 i Monaco!!

312 496 visningar 12 juni 2024



FILM: <https://youtu.be/3EjvZYTMYyo>

7. Revolution för elbilar: Laddas av stötdämpare

15 juli 2024 kl 09:42

Tidigare förlorad energi går nu att använda genom en ny smart uppfinning. Företaget Gig Performance har tagit fram stötdämpare som gör el. Innovationen kommer kunna generera 500 Wh kontinuerligt enligt företaget.



FILM: <https://youtu.be/mrMoDHoBor4>

Många elbilar och hybrider är i dag utrustade med ett bromssystem som återvinner energi vid inbromsningar och i nerförsbackar. Nu har företaget Gig Performance gått ett steg längre då de lyckats ta fram stötdämpare som gör el.

Systemet har döpts till Roadkill 5000 och finns i dag i två versioner där ett är till för lastbilar och den andra för terrängfordon. Den version som ska passa skåpbilar och personbilar är fortfarande under utveckling. Priset för att implementera systemet är fortfarande inte offentligt, men ska enligt företaget själva vara lätt att installera.



Roadkill 5000 fäst på ett terrängfordon.



Roadkill 5000 fungerar genom två armar på en generator som är fästa på ditt chassi. De gör att vertikala rörelser av upphängningen omvandlas till energi som kan användas för att ladda batteriet. Enligt Gig Performance ska systemet kontinuerligt generera 500 Wh.

Som sagt är produkten fortfarande i en tidig fas av sin utveckling och hur stor revolution för elbilar den faktiskt kommer att bli återstår att se. Men i framtiden hade det inte kommit som en chock ifall stora elbilstillverkare började implementera produkten då extra räckvidd alltid ses som en stor bonus hos de flesta kunderna.

LÄS MER:

- [Klart i dag: "Vi förbjuder nya bensin och...](#)
- [Audis oväntade nyhet: Partikelfilter för elbilar](#)
- [Volvos nya elbolag: Ska sälja el från elbilsbatterier](#)
- [Nytt supertunt batteri laddas på en minut](#)
- [Polestar avslöjar: Sanningen om elbilars utsläpp vs....](#)
- [Specialversionen av nya BMW M5 – till och med...](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

Teknikens Värld

8. EU vill rena ännu mer – laddhybriderna hotade

Publicerad 16 jul 2024 kl 10.52 Uppdaterad kl 11.52

Dålig luft som en följd av utsläpp av farliga partiklar och allt högre temperaturer som en följd av klimatkrisen. Nu försöker EU med ännu tuffare utsläppsregler komma åt både klimat- och hälsoproblemen. I nya utsläppsregler som börjar gälla redan vid årsskiftet kan resultera i dyrare laddhybrider.



Laddhybriden har ansetts vara ett bra mellansteg i övergången till elbilar. Speciellt i Sverige där vi behöver köra längre sträckor och där laddinfrastrukturen i glesbygden inte är tillräckligt väl utbyggd.

Laddhybriderna har också fått förmånliga utsläppsvärden när bilarna testats enligt körcykeln, WLTP. Men hur mycket har de släppt ut egentligen, i verklig körning? Och varför kan bilarnas utsläppsvärden mätas med fulladdat batteri när bilägaren i praktiken kan köra sin laddhybrid utan att ladda batteriet?

Redan förra året beslutade EU att modifiera sitt regelverk för utsläpp av NOx-partiklar och koldioxid. Partiklarna är skadliga för människan medan koldioxid påverkar klimatet. Om en förbränningsmotor ska minska partikelutsläppen ökar utsläppen av koldioxid, och tvärtom.

Börjar gälla vid årsskiftet

Utsläppsreglerna enligt Euro 6e började gälla för nya typgodkännanden i september förra året och träder i kraft för alla nya bilar i september i år. Den ännu tuffare Euro 6e-bis gäller för typgodkända bilar från 1 januari 2025 och för alla nya bilar ett år senare. Och så det som beskrivits som dråpslaget mot laddhybriderna: Euro 6e-bis-FCM.



*Nya laddhybrider kan i dag klara närmare tio mil på el
men det räcker inte i EU:s nya regler.*

Den tuffare mätmetoden ska gälla alla bilar som typgodkänns för EU från och med 1 januari 2027 och för alla nya bilar från och med 1 januari 2028.

I höst ska EU fastställa exakt hur tuffa reglerna ska vara och sommarens uppgifter om att dålig luft orsakar luftvägssjukdomar och en för tidig död kan ses som ett första utspel i förhandlingarna med bilindustrin.

Om Euro 6e-bis-FCM införs i nuvarande form betyder det betydligt högre CO2-siffror för nya laddhybrider som därmed blir dyrare i form av högre förmånsvärden och högre beskattning.

Den europeiska bilindustrin står klämd med minskad efterfrågan på elbilar, tuff konkurrens från Kina och svårt ekonomiskt klimat för bilköparna. Att flera biltillverkare viskat om att de kanske måste stänga bilfabriker i Europa är också det ett utspel inför höstens förhandlingar om utsläppsregler.



Jan-Erik Berggren



9. Autobianchi och Innocenti på väg till Kina

Uppdaterad 15 juli 2024

Publicerad 15 juli 2024

Den italienska regeringen är i full fart med att ta över märkena Autobianchi och Innocenti från Stellantis.



Innocenti. Ett bilmärke som kan bli Kinesiskt eller Italienskt. Vem vet.

Dessa klassiker övergavs på 1990-talet, men kan nu hamna hos kinesiska företag som etablerar sig i Italien. Ingen vet om det verkligen händer, men regeringen har redan börjat förbereda sig.

Italien och **Stellantis** är mitt i en intensiv konflikt. Spänningarna stiger. En rapport avslöjar att regeringen är ute efter att sno några av Stellantis nedlagda märken.

Autobianchi och Innocenti till Kina eller Italien?

Historien är både snårig och spännande. **Il Sole 24 Ore** hintar att regeringen kan försöka konfiskera Autobianchi och Innocenti från Stellantis. Om planen lyckas, kan dessa märken ges till kinesiska biltillverkare som vill slå sig ner i Italien.

Märkena Autobianchi och Innocenti kanske inte ringer en klocka för alla. Autobianchi grundades 1955 och lades ner 1995. Innocenti har en ännu snårigare historia med British Leyland, **De Tomaso**, **Daihatsu** och till och med Chrysler TC by Maserati. Men även detta märke försvann på 90-talet.



Autobianchi är också ett märke som kan byta ägare.

Regeringen kan ta över gamla märken

Enligt tidningen kan nya regler göra det möjligt för regeringen att ta över historiska märken som varit "oanvända i minst fem år eller som är under avveckling." Spännande nog har "Ministeriet för Näringsliv och Made in Italy" ansökt om och fått registrering för Autobianchi och Innocenti.

Det är fortfarande oklart om något konkret kommer att ske. Men regeringen ser ut att förbereda sig för den möjligheten. Idag finns det gott om kinesiska märken. Varken Autobianchi eller Innocenti är särskilt heta namn.

Det går inte så bra för italienska bilar

Regeringen vill verkligen sätta fart på bilproduktionen i Italien. De har gått hårt åt biltillverkare som spelar på "tvelaktiga" italienska rötter. Tidigare i år bytte **Alfa Romeo namn på Milano till Junior** efter att en minister föreslog att det ursprungliga namnet var olagligt eftersom bilen skulle tillverkas i Polen.

Nyligen kritiserade regeringen DR Automobiles för att marknadsföra kinesiska bilar som italienska. Regeringen visade bilder på "färdiga" fordon som importerades för vad som påstods vara slutmontering.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



10. Endast 1 av 7 kinesiska elbilstillverkare överlever

Uppdaterad 15 juli 2024

Publicerad 15 juli 2024

Endast 1 av 7 kinesiska elbilsvarumärken blir lönsamma till 2030, enligt analytiker.



Bara 19 av dagens 137 kinesiska elbilstillverkare kommer tjäna pengar 2030, säger Alixpartners.

Västerländska bilföretag är livrädda för den snabbt växande, aggressiva kinesiska konkurrensen. Men visste du att även många kinesiska elbilstillverkare kämpar mot sina egna? Det är [Carscoops](#) som skriver om detta.

Analytikerna tror att bara 1 av 7 företag idag kommer att vara lönsamma i slutet av decenniet. Helt otroligt finns det just nu hela 137 elbilsvarumärken i Kina. Men [Alixpartners](#) förutspår att endast 19 av dem kommer att gå med vinst år 2030.

Priskriget tar kål på elbilstillverkarna

Varför? Jo, det beror på det brutala priskriget som har rasat i Kina de senaste åren. Och det visar inga tecken på att avta. Stora spelare som [BYD](#) har marginaler som gör att de kan sänka priserna om och om igen. Det pressar konkurrenterna, som tvingas sänka sina egna priser för att hänga med.



Tesla och Byd är två större varumärken som förmodligen kommer klara sig bäst genom priskriget.

Priskriget har redan sänkt några varumärken, som WM Motor, som gick i konkurs 2023. Alixpartners tror att många fler kommer att följa samma öde.

Byd och Tesla stärks

De elbilstillverkare som inte kan göra vinst tvingas lämna branschen eller ändra strategi. De kan då bara sikta på en liten del av bilmaknaden, rapporterar **Bloomberg**. Under tiden stärks giganterna BYD och **Tesla** bara ytterligare. Förra månaden sa Alixpartners experter att kinesiska biltillverkare kommer att ta 33 procent av den globala bilmaknaden till 2030.

Chockartade arbetsvillkor

En chockerande detalj i den senaste rapporten är övertiden kinesiska arbetare kan ta på sig i nya elbilsfabriker. De kan arbeta upp till 140 extra timmar varje månad. Jämför det med maximalt 20 timmar för arbetare i fabriker för traditionella biltillverkare.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

11. Konkursförvaltaren: Detta knäckte bilhandlaren

Av Maths Nilsson 16 juli 2024 kl 10:18

Nu avslöjar konkursförvaltaren orsakerna till varför auktoriserade märkeshandlaren Bilgruppen i Jönköping kollapsade. Marknaden är just nu stentuff för många bilhandlare. Det är en vikande marknad. De har för dåliga marginaler, säger konkursförvaltaren Martin Bergander till [Jönköping-Posten](#).



Som Carup kunde avslöja redan i lördags har **Sverige drabbats av ännu en stor bilhandlarkonkurs**. Den här gången var det Bilgruppen i Jönköping som var auktoriserad handlare för Peugeot, Citroën, Opel och Mitsubishi som hamnat på obestånd. Vid konkursen fanns det omkring 25 anställda, som nu får lön från lönegarantin. Konkurserna i bilbranschen har ökat kraftigt i år, liksom i många andra branscher.

Enligt konkursförvaltaren Martin Bergander var dåliga marginaler på en vikande marknad som fällde handlaren. Han hyser nu gott hopp om att kunna sälja verksamheten så att den kan drivas vidare.

– Vi försöker sälja verksamheten och jag tror inte att det kommer att vara några problem, säger Martin Bergander till [Jönköpings-Posten](#).

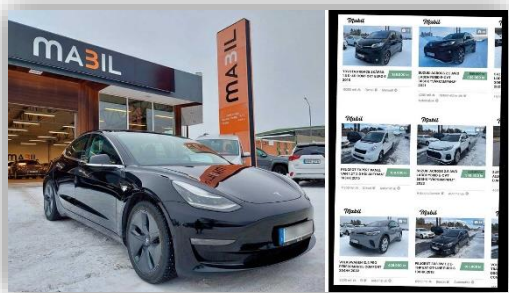
Bilgruppen var auktoriserad handlare för bland annat Opel.

De som drabbas värst kan bli bilägare som köpt bilar hos handlarna. Dels kan olika typer av garantier och lagskydd försvinna, dels riskerar den som lagt handpenning på en bil gå miste om pengarna. Har du nybilsgaranti från biltillverkaren gäller den dock även hos andra återförsäljare. Den som har serviceavtal riskerar också att det upphör att gälla. Men i vissa fall när det gäller privatleasing är inte serviceavtalet tecknat direkt med handlaren. Om du är drabbad, ta kontakt med finansbolaget för att reda ut vad som gäller.

LÄS MER:



Svensk bilhandlare i konkurs – hade 25 anställda



Svensk bilhandlare i konkurs: "Oerhört tufft nu"



Det här händer om din bilhandlare går i konkurs



Svensk bilhandlare i konkurs – omsatte 120 milj

**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. Konkursad bildelsjätte hålls igång – kan räddas

Av Maths Nilsson 17 juli 2024 kl 06:31

Konkursade bildelstillverkaren IAC hålls igång trots skulder till sina underleverantörer. Utan fabriken skulle Volvo Cars, Scania och AB Volvo få stora problem. – Med några få undantag har leverantörerna ställt upp. Vi har hittills lyckats hitta lösningar för att hålla i gång produktionen, säger konkursförvaltaren Mikael Kubu (bilden nedan) till Dagens Industri.



Nu har det gått tre veckor sedan [bildelstillverkaren IAC Group Sweden AB begärde sig själva i konkurs den 27 juni](#). Produktionen har kunnat fortsätta så att Volvo Cars, Scania och AB Volvo kunnat få sina bildelar, bland annat instrumentpaneler, dörrsidor och plastdelar till motorer. Ett stillestånd i fabriken skulle kunna innebära kaos för svensk bilindustri då fabriken har just-in-time-leveranser med få timmars framförhållning.

Trots att IAC Group har stora skulder till sina leverantörer har de fortsatt att leverera till bolaget. Lösningen har blivit att konkursförvaltaren betalar mer eller mindre kontant med pengar som Volvo Cars, Scania och AB Volvo skjuter till.

– Vi försöker betala alla leverantörer på 15 dagar, säger konkursförvaltaren Mikael Kubu till DI.

IAC Group har fabriker på tre plats i Sverige, nu tycks de 1400 arbetstillfällena kunna räddas.

De stora förlorarna på konkursen verkar bli staten och underleverantörerna. IAC Group hade en skatteskuld på 1,1 miljarder kronor. Hur stora leverantörsskulderna var vid konkursen är okänt, i senaste bokslutet uppgick de till en miljard kronor. Kanske kan en försäljning inbringa pengar så att borgenärerna får utdelning. Flera köpare är intresserade av bolaget och en affär kan vara klar redan i augusti.

– Det rör sig om flera potentiella köpare som har skrivit på sekretessavtal. Eftersom det är en omfattande verksamhet är det en mängd material som de ska gå igenom, säger Mikael Kubu.

LÄS MER:



Kampen för att hålla igång konkursade fabriken



Konkursad fabrik är igång: "Måste betala kontant"



Jättekonkursen hotar lamslå svensk bilindustri



Suspekta motiv i jättekonkurs: "Det är jättemysko"



Maths Nilsson

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

13. Försvunna superbilen Vector W8 hittad efter 30 år

Publicerat 14/06/2023 av Maths Nilsson

Vector W8 Twin Turbo var världens snabbaste bil på 1980-talet med dubbelturbo-V8 på 1.000 hk. Nu har ett exemplar som varit försvunnet i 30 år otrolig nog återfunnits. Här är den märkliga historien om hur monsterbilen stals av Lamborghini – men nu kan lämnas tillbaka till grundarens familj.



FILM: <https://youtu.be/h7qJJxMWMjc?t=82>

Många i den yngre generationen har inte hört talas om Vector V8, men för den som ville vara värst och inte nöjde sig med att ha en Lamborghini Countach eller Ferrari Testarossa på pojkrummets väggar var det Vector W8 som gällde. Den mystiska superbilen var det snabbaste som gick att uppbringa på 80-talet och myten talade om en toppfart på 400 km/h.

Bilen är extremt sällsynt och det sägs att det bara tillverkades 17 exemplar och två prototyper. De flesta bilarna finns kvar, men en bil har varit spårlöst försvunnen. Nu har CuratedTV otroligt nog spårat upp bilen som varit försvunnen i 30 år.

– Den var mer eller mindre stulen, säger John Temerian på Curated.

Bilen var den sist tillverkade och ägdes tidigare av Vectors grundare Gerald Weigert, men företaget kom på obestånd och ägaren hamnade i juridiska strider och han förlorade sin egen bil. Företaget köptes upp av Megatech, som även ägde Lamborghini på 1990-talet. Märkligt nog hamnade Weigerts personliga Vector bland massa Lamborghini-bilar och blev Lamborghinis egendom. Men så småningom hamnade bilen hos en europeisk samlare, som till slut vill lämna tillbaka den till Gerald Weigert.



Nu har den spårats upp av Curated och det visar sig att Gerald Weigert till slut återfick kontrollen över sina tillgångar, men hann avlida innan han fick tillbaka sin bil. Men enligt Curated har bilen återfått sin status som Weigerts personliga egendom, och troligen får hans arvingar tillbaka egendomen.

Vector Aeromotive Corporation försökte på 1980-talet att bli en ny amerikansk superbilstillverkare. Vektor W8 Twin Turbo var långt före sin tid och hade en Chevrolet 6-liters V8 med dubbla Garrett-turbos. Effekten var smått skrämmande för sin tid: 600-1.000 hk beroende på hur ägaren ställde laddtrycket.

Vector W8 sägs vara byggd i en unik kvalitet, med material från flyget och rymdraketer. Redan på 1980-talet talades det om en toppfart på hisnande 400 km/h. Och accelerationen på 0-100 km/ sägs gå på omkring fyra sekunder.

Förutom att karossen både är rymdinspirerad och gjord i raketmaterial så känns bilens cockpit vara hämtad från ett flygplan eller en månlandare.



Maths Nilsson

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

14. Bilar som tiden glömde: Jensen GT

Av Richard Dredge

21 maj 2024

Redan i maj 1968, precis när Austin-Healey 3000 skrotades, startade Jensen-chefen Carl Duerr ett projekt för att skapa en prisvärd tvåsitsig roadster, som drevs av en BMW-motor med rak sexa.



Duerr var angelägen om att behålla Healeys engagemang och tog in Donald och Geoffrey Healey, som föredrog att använda Vauxhall-löparutrustning. Resultatet blev en fungerande prototyp kallad X500, som var utrustad med en Vauxhall-motor på 1975 cc. Dessvärre avskrevs den enda provbilen som tillverkades under ett test i december 1970.

När X500 hade förstörts hade den USA-baserade brittiska sportbilsimportören Kjell Qvale fått nys om Jensens planer och han gav sig in i projektet, med sikte på att tjäna massor av pengar på att sälja den nya bilen i USA. Jämfört med X500 föreslog Qvale en helt ny design, och eftersom han visste att detta var en bil som till stor del skapats för amerikanska köpare, och att dess framgång skulle vara beroende av Qvales stöd, hade han stort inflytande i beslutsprocessen. Resultatet blev en roadster som var mycket mer aktuell i sitt utseende, med Coca-Cola-flaskor och infällda cirkulära strålkastare.

En av de Centrala problem med den nya sportbilen var dock att Vauxhall-motorn inte producerade tillräckligt med kraft över 100 mph-barriären. Jensen inledde samtal med Ford och Mazda, men ingen av dem hade kapacitet att leverera de 10 000 kraftverk per år som planerades. Av samma anledning drog sig BMW ur, men då hade Jensen till synes ett lyckokast: Två av dess ingenjörer satt på ett tåg och diskuterade projektet, när Lotus-ingenjören Graham Arnold hörde det. Han sammanfogade prickarna för dem och föreslog att Lotus skulle tillhandahålla ett lämpligt kraftverk. Alla system fungerar.



I mars 1972 **nya Jensen-Healey Roadster** presenterades på Genèvealongen och drevs av Lotus nya 907-motor med dubbla kamaxlar, som ännu inte hade monterats i någon Lotus. Dessvärre visade sig enheten vara fruktansvärt opålitlig, och det slutade med att Jensen var tvungen att avsluta utvecklingen – efter att den hade monterats på de första kundernas bilar. Det var ännu en av de missade möjligheterna, eftersom Jensen-Healey förde med sig den första brittiska massproducerade 16-ventilsmotorn. Men det är det som är problemet när man innoverar...





Även om pressen till stor del var entusiastisk över Jensen-Healey när den kom, vände vinden snart när det blev uppenbart att det mest pålitliga med bilen var dess brist på tillförlitlighet. Ankomsten av en Mk2-version i augusti 1973 löste några av problemen, men det fanns fortfarande många, och vid det här laget hade Donald Healey gått ut, bestört över alla sjukdomar. När de ansvariga för företaget börjar gå därifrån vet du bara att saker och ting går väldigt fel.

Allt eftersom tiden gick hopade sig problemen verkligen, med vattenlösliga karosser, läckande tak (vilket krävde en omkonstruktion) och oändliga motorfel som alla var vanliga på banan. Produktionen skulle halta fram till Jensens konkurs 1976, men ett år dessförinnan introducerades en ny variant på temat: GT-shooting brake.

Skisser på en Jensen-Healey kombi, som nu är så gott som bortglömda, cirkulerade redan 1972. Men det skulle dröja till december 1974 innan den första prototypen hade tillverkats, och kundbilarna skulle inte vara klara förrän om ett halvår efter detta. När den nya snygga sportbilen hade introducerats hade Healeys dragit sig tillbaka och bilen marknadsfördes som Jensen GT, fortfarande till stor del med den nordamerikanska marknaden i åtanke.

GT var mer än bara en Roadster med fast tak, den använde samma golvplatta så långt bak som bakaxeln, men efter det fanns det gott om modifikationer. Herrgårdsvagnens mycket styvare struktur innebar att mindre förstävning krävdes på andra håll, och montering av luftkonditionering som standard på federala bilar innebar att det främre skottet måste modifieras. Roadsterns 92-tums hjulbas behölls dock, och med den totala längden som bara ökade med två tum var eventuell viktökning måttlig (2400 pund jämfört med Roadsters 2300 pund). Tack vare en något högre tyngdpunkt tillkom en bakre krängningshämmare, samtidigt som fjädringen styvades upp och en större bromsservo monterades. I övrigt var de mekaniska förändringarna små.

Medan Roadsters interiör hade varit ganska skrapig, lades mycket arbete på att piffa upp GT:s kupé, som fick en valnötsinstrumentbräda, sätesklädsel av högre kvalitet och en stereo med fyra högtalare. Som tillval fanns läderklädsel, luftkonditionering och olika takluckor. detta var tänkt att vara en lågpris-Interceptor, men med fokus fortfarande på lyx. Dess skapare hoppades att köparna skulle se nykomlingen som **en liten Jensen** snarare än en version av Jensen-Healey Roadster med fast huvud.



Trots Roadsters väldokumenterade litania av problem gillade de som testade GT:n den ganska mycket. Autocar körde den 1975 och började med att påpeka att Jensen stod inför en mycket osäker framtid, med konkurs som högst sannolik. Precis vad som behövs för att locka köpare att skriva under på den streckade linjen! Naturligtvis blev det inte bättre av en prislapp på 4563 pund, när MG BGT V8 och 3,0-liters Capri båda kostade 3372 pund, eller så kunde du få en Reliant Scimitar GTE för 3468 pund. Jensens lastutrymme låg någonstans mellan MG:s och Reliants.

Autocar sa följande om sin tidiga GT-testare: "Jensen är en kvalificerad succé. Det är en snabb, någorlunda ekonomisk och bekväm bil för två. Dess hatchack-design är en användbar funktion som gör det möjligt att bära stora föremål (även om baksätena är alldeles för trånga för vuxna), och Jensen har gjort GT tystare och mer raffinerad än den tidigare Jensen-Healey. Motorn är dock fortfarande för bullrig när den är utdragen och bilen är inte lika tyst som Lotus Elite som har samma motor.

Med Jensen-Healeys många problem i stort sett utjämnade vid det här laget kanske GT kunde ha varit bilen som räddade Jensen. Men när den globala ekonomin havererade och företag av alla storlekar kämpade för att hålla sig flytande var det bara en tidsfråga innan Jensen gick under. Att sälja nya bilar var svårt nog, men att betala för alla Roadster-garantireparationer hade lamslagit Jensen, och i maj 1976 stängde företaget sina dörrar, efter att bara 511 GT hade tillverkats. Även om mer än 10 000 exemplar av Jensen-Healey byggdes, och den fortfarande är igenkänd av klassiska bilfans på båda sidor av Atlanten, är dess plåttoppsyskon nästan bortglömt, trots att det är den bättre bilen av de två.

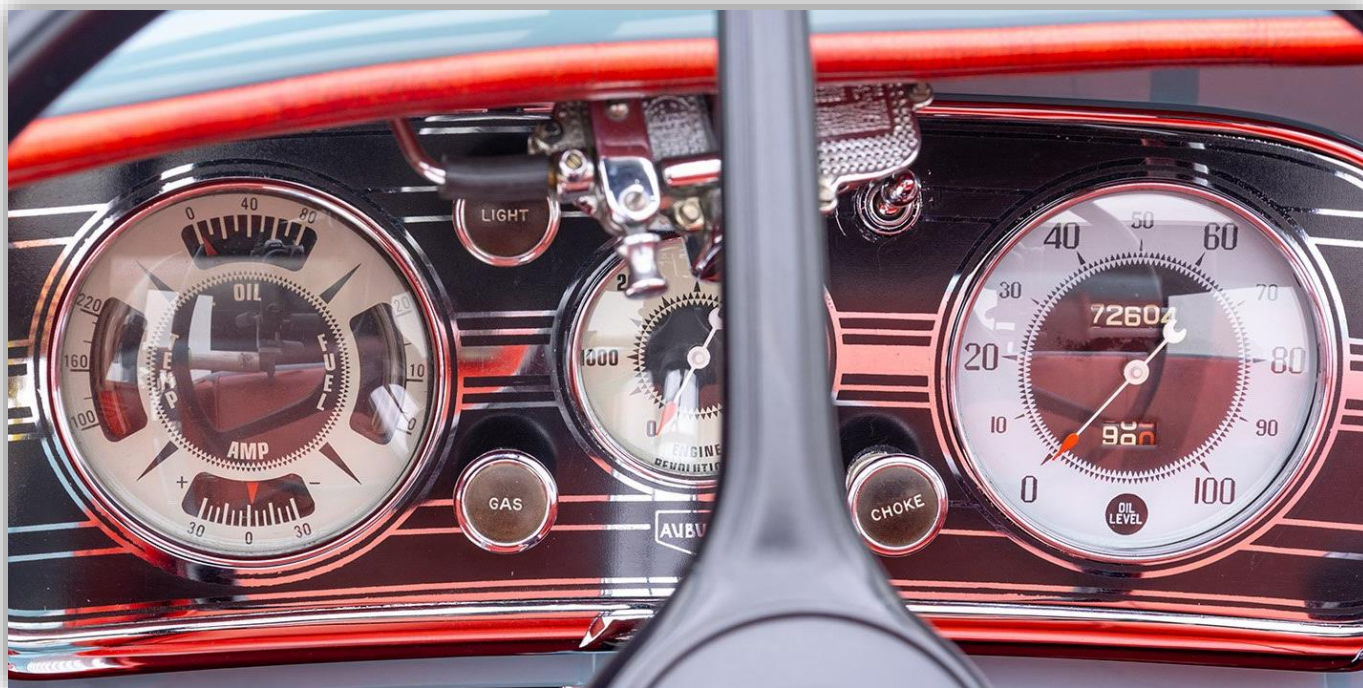


15. Auburn 851 Custom Speedster 1935



E.L. Cord hade gjort underverk i Auburn under sin relativt korta tid som chef för företaget. När han anlände 1924 var Auburns bilar stillastående, tråkiga och föga tilltalande. Med ett genidrag återupplivade Cord varumärket helt enkelt genom att måla om osålda lager i ljusa färger och lansera en kraftfull reklamkampanj. Som belöning för att ha räddat företaget erbjöds han en plats vid direktörens bord, men istället köpte han hela företaget och satte sig själv i ledningen. Inom några få år förändrades märkets image, med sportstjärnor, affärsmoguler och Hollywood-skådespelare som sågs i eleganta Auburn-bilar. E.L. Cord hade noggrant positionerat varumärket inom sitt snabbt växande bilimperium genom att erbjuda snygga prestandabilar till ett mycket lägre pris än Duesenberg.

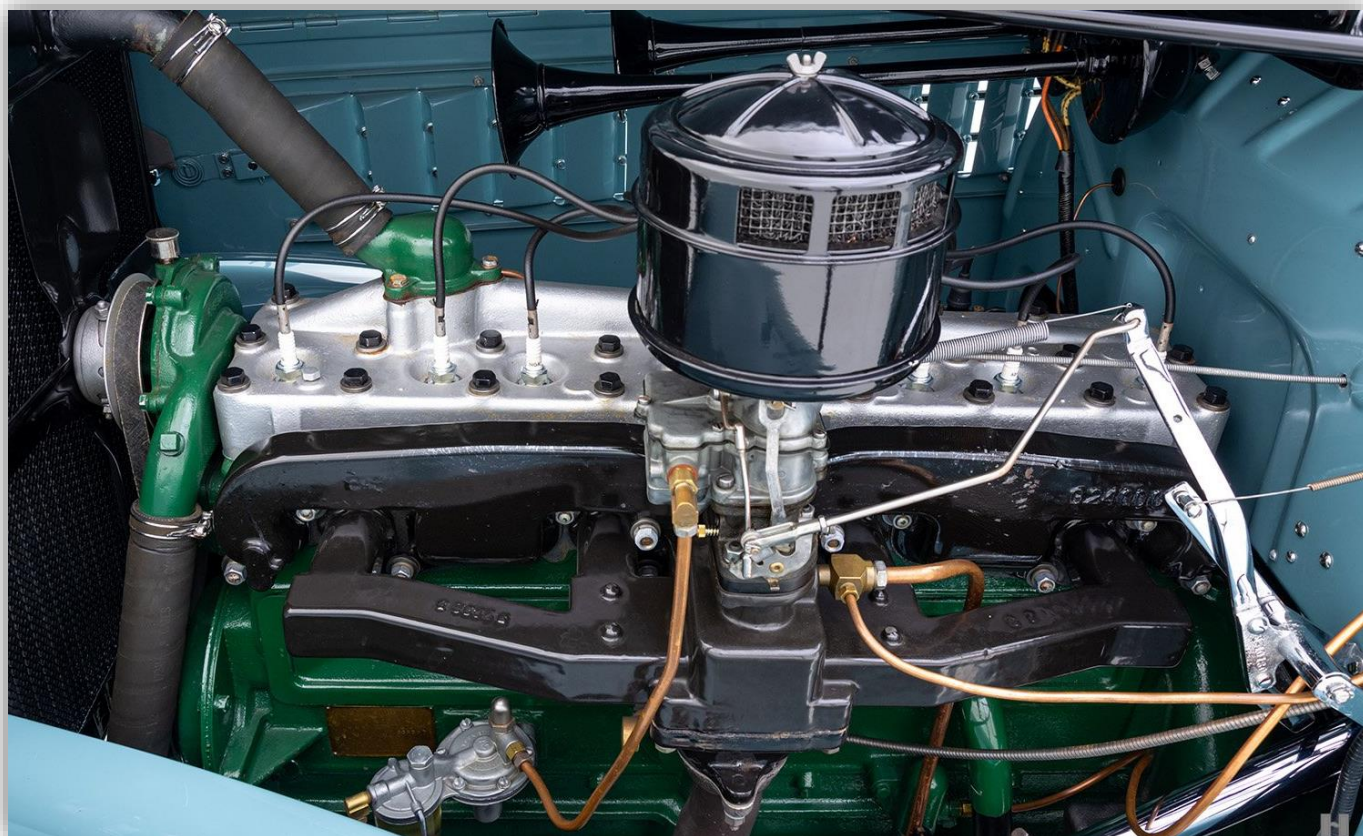




För 1931 hade försäljningen fortsatt att återhämta sig trots ekonomiska förhållanden, och Auburn introducerade en ny fräsch stil som var inspirerad av Alex Leamys Cord L29. Som ett ytterligare lyft för Auburn presenterades en ny Speedster 1931. Bilen hade ett elegant utseende med sitt delade kylarskal, delade och kraftigt sluttande vindruta och signatur avsmalnande båt-svans.

E.L. Cord tappade hela tiden intresset för att bygga bilar och ville göra stora investeringar inom flygbranschen. Försäljningen började sjunka och Auburn letade efter ett sätt att återuppliva varumärket ännu en gång. Gordon Buehrig anlätades för att designa om standard Auburns och fick i uppdrag att skapa en ny Speedster, inspirerad av en Duesenberg J som han designade och som byggdes av Weymann. Förbehållet var att han var tvungen att använda överblivna 33-karosser från Union City Body för att spara pengar.



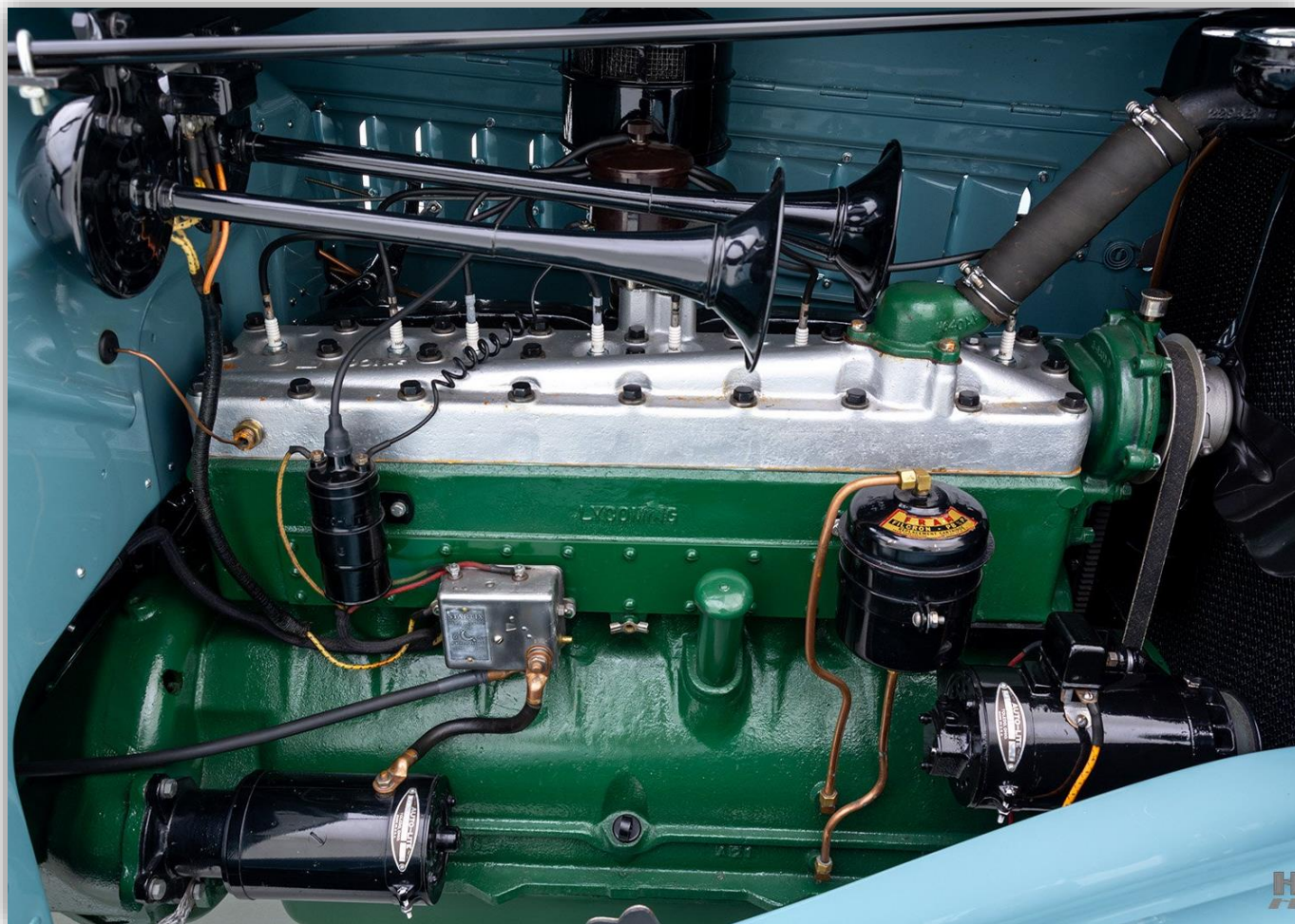


Den nya bilen använde väldigt lite av de gamla karosserna, främst mittsektionen av kupén och toppramen. Skärmarna, svansen och det mesta av kåpan var alla nya och i slutändan kände Buehrig att den nya bilen var ännu bättre balanserad och snyggare än Duesenberg som inspirerade den. På den tiden då Bugattis korsade Frankrike och 41/2-liters Bentleys slet genom den brittiska landsbygden var den amerikanska motsvarigheten Auburn speedster.

Auburn Automobile Company i Indiana presenterade sin första version av denna stiliga kaross, inspirerad av en Duesenberg-showbil, för 1928 års modell och skulle erbjuda variationer på temat fram till slutet av produktionen 1936.

Undertill delade speedstern samma spännande mekanik som andra kompressormatade Auburn-modeller. Kraften skickades till en Columbia-bakaxel med dubbla utväxlingar, standardutrustning på de kompressormatade modellerna, som gav två utväxlingar för varje växel, en låg och en hög. Utväxlingen kan ändras så ofta som önskas vid mycket låga hastigheter eller vid stopp genom att flytta omkopplaren i mitten av ratten. Detta gav den kompressormatade Auburn mycket större flexibilitet, vilket gjorde den till en riktig "förarbil", perfekt för både spinnande genom trånga städer och dånande längs landsvägar.

Hur ovanligt det än kan tyckas var det inte alla de glamorösa speedsters som överladdades från fabriken. Auburns fabriksregister visar att en enda okompressormatad speedster byggdes, i den högsta nivån naturligt aspirerad Custom-trim med den tvåväxlade Dual Ratio-bakaxeln. Denna bil färdigställdes faktiskt inte i Connersville, som de flesta Auburns 1935-1936, utan i den ursprungliga Auburn-produktionsanläggningen i hemstaden Auburn, Indiana. Det påstås att dess ovanliga specifikation förklaras av att den färdigställdes för utställningsändamål innan Auburn-kompressorerna var klara, något som stöds av dess relativt tidiga serienummer utan prefixet "3" som ses på överladdade exemplar. Dessutom förblir både serie- och motornummerlapparna original, liksom motorstämplingen på blocket.



Den oladdade speedstern ägdes tidigare av Mark Vantatenbow från Michigan, i vars ägo den ingick i listan över överlevande 851/852 speedsters, publicerad i Auburn Cord Duesenberg Club Newsletter 1996. Bilen flyttade sedan söderut till Texas, där den var en del av tre framstående samlingar, varav den senaste påbörjade en komplett kaross- på ramrestauring kort efter hans köp 2019. Karossen var färdig i en autentisk men sällan sedd Auburnfärg från 1935, Duck Egg Blue. Karossen är rak, vilket visar en kvalitetsrestaurering, och dörrarna uppvisar mycket bra stängningslinjer.

Precis som exteriören presenterar interiören vackert. Den fläckiga röda läderklädseln och de röda mattorna kompletterar den blå färgen på ett briljant sätt. På samma sätt är den grå canvastoppen en väl avvägd touch som för samman färg och interiör ganska bra. Inredningen undviker traditionella trädetaljer för ett modernt, strömlinjeformat tillvägagångssätt. Särskilt instrumentbrädan är fantastisk; Med instrument i dekorstil arrangerade i damascenmönstrad instrumentpanel, toppad med en kromad header.

Under huven är den stora Lycoming Eight mycket väldetaljerad, och har en korrekt grön finish och toppad med ett silvermålat topplock. Motorn är kopplad till en riktig 3-växlad manuell växellåda som skickar kraften genom den valfria bakaxeln med dubbla utväxlingar, vilket i huvudsak ger bilen en överväxel och möjliggör överraskande toppprestanda.

Nu i vackert skick och fint körskick är detta ett unikt exemplar av den stora Auburn Speedster, en av de mest betydelsefulla amerikanska bilarna från den klassiska eran.

Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs

\$ 695,000



Roger Warolin