



Horch 853 Voll & Ruhrbeck Sport Cabriolet

- 1. Provkörning av Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet**
- 2. Första åkturen med VW ID.7 Tourer**
- 3. Kia EV3 provkörd**
- 4. Eldrivna Dodge Charger får en saftig prislapp**
- 5. GR-Corolla för USA-marknaden**
- 6. Stadsduell mellan Mini Cooper SE och Abarth 500e**
- 7. Ford breddar utbudet av Capri med instegsmodell**
- 8. Så här låter nya Alfa Romeo 33 Stradale**
- 9. Volvo kollapsar i Kina**
- 10. Majoritet av Teslasägare byter tillbaka till förbränningsbil**
- 11. Perstad hittade försvunnen Saab-skatt**
- 12. Horch 853**
- 13. Jensen S-Type**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet

Publicerad 5 aug 2024 kl 17.00

Om 911 ska överleva så måste Porsche göra så här. Stoppa in lite el alltså. Men hur mycket el är det egentligen? Det har blivit dags att köra historiens första elektrifierade Porsche 911.



Kraftfull men försiktig elektrifiering i Porsche 911.

Alla kan vara lugna. Det här handlar inte om att sänka förbrukningen, minska utsläppen, tänka på ekonomin eller bry sig om miljön. Det här handlar bara om mer kraft och bättre prestanda. När **Porsche** släpper sin första elektrifierade **911** någonsin är det inte för att spara in på något utan bara för att öka.

Porsche har uppdaterat sin 911, 992-generationen, och en nyhet märks direkt – för att starta bilen trycker man nu på en knapp. Nyckeln försvann för länge sedan och nu är även startvredet borta till förmån för en vanlig knapp. Som tur är sitter den i alla fall på rätt sida om ratten. Vänster alltså. När man trycker på den blir det allt annat än tyst. Till skillnad från de flesta andra elektrifierade bilar startar 911 GTS inte på eldrift. Boxersexan mullrar igång direkt på hög tomgång och lugnar sig efter en stund och kontrasten mot de flesta andra bilar som har ordet hybrid skrivna på sig är avgrundsdjup.



Inte en enda analog mätare kvar. I och med uppdateringen får 992-generationens 911 en helt digital instrumentering framför ratten. Synligheten är bättre än tidigare.

Det här är nytt

Singelturbo

I stället för två använder hybriderna endast ett turboaggregat, med integrerad elmotor.

Elmotor

Inne i den åttaväxlade dubbelkopplingslådan finns en elmotor på 54 hästkrafter.

Instrumentering

För första gången i en 911 är instrumenteringen framför ratten helt digital.

3,6

GTS-modellens motor är uppborrad från 3,0 till 3,6 liters cylindervolym.

Vi rullar sakta ut från parkeringsplatsen, ut på den sömniga lokalgatan och till sist ut på motorvägsfarten, hela tiden till tonerna av boxermotorn som har en ännu lite grumligare och stökigare ton än vi är vana vid. Vad är det här för konstig hybrid egentligen?

Man skulle kunna säga att det är en mildhybrid, fast ändå inte. Mildhybridsystem brukar ha en systemspänning på 48 volt. 911 GTS har ett 400-voltsystem precis som de flesta laddhybrider och elbilar men kan trots det inte köras uteslutande på el, inte en enda meter. Det är alltid bensinmotorn som driver bilen framåt och elmotorn är bara med och bidrar med lite extra kraft, vilket märks. Det finns inte ens någon seglingsfunktion som låter bensinmotorn vila vid låg belastning.

Accelerationssiffran 0-100 km/h på 3,0 sekunder skvallrar dock om att hybridsystemet har en poäng. 911 GTS har kort sagt blivit skitsnabb, fyra tiondelar snabbare än GTS-modellen före facelift. Turbofördröjning? Knappast! När motorn varvar upp kommer kraften omedelbart och alla fyra hjul suger tag om asfalten för att slunga bilen framåt. Den turboladdade sexan sätter snurr nästan omedelbart, likt en gammaldags kompressormotor, och ger full kraft precis när man beställer den. Kraftutvecklingen är imponerande, beroendeframkallande och tonsätts av en ny ljudbild som är väldigt välkommen. GTS-motorn mullrar lite extra djupt och raspigt på ett sätt som 3,0-litersmotorn inte mäktar med.



Hybridsystemet t-hybrid kan endast kombineras med åttaväxlade dubbelkopplingslådan.

Utöver hybridsystemet är 3,6-litersmotorn den stora nyheten i 911-utbudet. I vanliga 911 Carrera är boxersexan fortsatt på 3,0 liter, men i 911 GTS är den uppborrad till 3,6 liter och eftersom den kombineras med ett högspänningssystem finns inget behov av remdrivning av köldmediekompressorn och det gör att motorn blir väldigt kompakt. Den nya motorn är anmärkningsvärt liten och låg när den ses skild från bilen. Elmotorn på 54 hästkrafter sitter i växellådan och ersätter både startmotorn och generatoren, vilket gör motorpaketet ännu mindre. Någon wastegateventil behövs inte heller, det sköts elektroniskt i den nya turbon.

Motorn har fått en ny, elektrisk turbo där en elmotor sitter mellan kompressorn och turbinhjulet och bygger upp trycket mycket snabbare samt fungerar som generator. Den här turbon ersätter de tidigare två, mindre turboaggregaten.

Bakom ratten, på kurviga spanska landsvägar, på snabba motorvägsetapper eller under några varv runt en racerbana märks inget av det här, inget annat än den enorma kraften. Det går aldrig ens att ana om elmotorn är med och driver, när den vänder på sig och arbetar som en generator eller när elturbon skjutsar in mer luft eller vänder på sig och använder avgaserna för att ladda batteriet lite extra. Allt sker så där mekaniskt, sömlöst perfekt som egentligen bara Porsche kan orkestrera. Återigen, det som märks är den omedelbara kraften. Visst hörs tydliga turboljud bakom ryggen, men i temperamentet är 3,6-litersmotorn och t-hybrid-systemet mest likt en klassisk sugmotor.

Trots instegspriset på hiskeliga 1 790 000 kronor är det den nya GTS-modellen man ska köpa. Här finns nyheterna och mervärdet som gör 992.2-generationen värd att byta in sin gamla 911 för.

Nyheterna på övriga 911-modeller får man leta noggrannare efter. Hela 911-utbudet uppdateras, inte bara GTS, men uppdateringarna är betydligt försiktigare.

Utseendemässigt är det vid första anblick inte lätt att se nyheterna, men de finns där. Numera är LED Matrix-strålkastarna standard och i dem bygger Porsche nu in alla ljusfunktioner, vilket innebär att de separata varselljusen försvinner till förmån för större luftintag. De nya GTS-modellerna kan kännas igen på de fem vertikala och aktiva luftspjällen på varje sida i fronten.



*Fem mätartavlor, men ingen är på riktigt.
Skärmen framför ratten kan visa flera olika informationsvyer*

Framför ratten syns den kanske mest välkomna nyheten.

Att säga att Porsche har haft otur i utformningen av förarinstrumenteringen i 992-generationen är att uttrycka det mildt. Det klassiska mätarhuset med "klockor" har på sistone varit delvis digitalt, alla utom den i mitten har varit svåra att se. Rattkringlan är allt som oftast i vägen. I 992.2-tappningen är det bättre, främst beroende på att instrumenteringen nu endast består av en enda 12,6 tum stor skärm. Den kan visa information på flera olika sätt, självklart så att det ser ut som fem klassiska mätartavlor, men också som en stor tv-skärm med kartbild över hela ytan. Synligheten är mycket bättre än tidigare, men i vissa layouter hamnar hastighetsmätaren högst upp på skärmen och skymms då av toppen på rattkringlan.



GTS-modellen finns med både bak- och fyrhjulsdrift och som Coupé, Targa och Cabriolet.



992.2-generationen av 911 är den första att få viss elektrifiering.

En provkörningsförbrukning på drygt 1,6 liter per mil visar att Porsche har lyckats dåligt med att sänka förbrukningen och koldioxidutsläppen, vilket de uppenbarligen inte behöver göra. 911-serien utgör tydligen inte ett tillräckligt stort hot mot Porsches genomsnittliga CO₂-utsläpp och tillåts därför härja vidare ostört med högutsläppande bensinmotorer. När Porsche för första gången elektrifierar 911 är fokus i stället på prestanda och så lite påverkan på körningen som möjligt. Hybridsystemet tillför bara 50 kg, men väldigt mycket prestanda.

Ovanstående nyheter, i kombination med att 911 har fått en lite digrare standardutrustning som nu innehåller vissa saker som är helt självklara på många mindre dyra bilar, kan tyckas vara en klen tröst när priserna har blivit så mycket högre. Billigaste 911 – Carrera utan vare sig 4 eller S – kostar nu från 1 350 000 kronor. Tiden då man kunde köpa en standard-911 för under en miljon känns plötsligt väldigt långt bort.

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet

Pris: 2 000 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin-el. 6-cylindrig längsmonterad boxermotor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 97,0/81,0, cylindervolym 3 591 cm³. Max effekt 485 hk (357 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 570 Nm vid 2 000–5 500 r/min. Elmotor, max effekt 54 hk (41 kW). Max systemeffekt 541 hk (398 kW), sammanlagt vridmoment 610 Nm. Batteri 1,9 kWh.

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

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 11,5 tum bak. Däck 245/35 R20 fram, 315/30 R21 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 245, längd 455, bredd 185, höjd 315, spårvidd f/b i.u. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 800, maxlast 420, max släpvagnsvikt 0. Tank 63. Bagagevolym (VDA-liter) 135+163 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,1 s, toppfart 312 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,07 l/mil. CO₂ 243 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 0 år.

Skatt: 21 286 kronor per år de första tre åren, därefter 3 264 kronor per år.

Rivaler:**Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ Coupé**

Med en hårt slående V8 på 585 hästkrafter och nyfunnen körglädje har nya Merca-coupén blivit en tuff 911-konkurrent.

Pris: 2 050 000 kronor.

**Jaguar F-Type R75**

En av endast två kvarvarande Jaguar-modeller. V8 med 575 hästkrafter och fyrhjulsdraft.

Pris: Ej fastställt.



Erik Wedberg



2. Första åkturen: VW ID.7 Tourer är skapad för långa resor

Av redaktören bytbil.com 10 juni 2024 Text och foto Morten Bek

I Volkswagens första elektriska kombi är det utrymme och långdistanskvaliteter som står i fokus. Vi tar första åkturen i VW ID.7 Tourer.



En kombi är den perfekta elbilen. Det tror jag att fler och fler kommer att upptäcka. Den elektriska kombin är visserligen inte lika strömlinjeformad och strömsparande som en sedan eller hatchback, men den har betydligt bättre utrymme. De som verkligen blir överglänsta av kombin är elektriska SUV:ar och crossover-modeller. Inte bara genom minst lika bra utrymme, utan också genom avsevärt längre räckvidd, lägre förbrukning och bättre köregenskaper.

Så, tror jag att alla ägare av en elektrisk SUV eller crossover kommer att välja en elektrisk kombi istället? Knappast. SUV-trenden är här för att stanna. Men jag rekommenderar att ge den elektriska kombin en chans. Jag får hur som helst ett gott intryck av den helt nya **ID.7 Tourer** från Volkswagen. En klassisk stor kombi som är en av de första av sitt slag att köra på el.





Lite mindre än BMW i5 Touring, men ändå rymligare

ID.7 Tourer är stor och tar upp mycket plats jämfört med en **ID.4**. Den är nästan 40 centimeter längre och med 496 centimeter sticker den nästan ut över en vanlig parkeringsplats. Den elektriska kombi från VW är trots allt inte så stor som den nya **BMW i5 Touring**, som är 10 centimeter längre. Men den är rymligare och prismässigt i en helt annan klass.

Baksätet är som en gymnasal, och bagageutrymmet är nästan lika imponerande. 605 liter och ett stort, platt utrymme under det falska golvet för kabel och mycket annat är det första man möts av. Det finns även plats på sidorna för spolärvätska, och genom att dra i ett handtag fälls baksätetryggarna fram. Det ger ett enormt utrymme med en längd på 173 cm fram till framsätena. Det finns även en skidlucka.

Priset börjar vid 649 700 kr. Ett överkomligt tillägg på 30 000 kr jämfört med ID.7 hatchback, som jag inte tvekar att rekommendera att man betalar. **ID.7 Tourer** ser mycket mer harmonisk ut.

Stort batteri ger upp till 686 kilometer

Hur många kilometer per laddning är tillräckligt? I **ID.7 Tourer** får man valet mellan en räckvidd på upp till 602 kilometer och upp till 686 kilometer med ett större batteri. Det är ett batteri med en totalkapacitet på 82 kWh mot ett på totalt 92 kWh. Min testbil, som jag kör en kort tur med, har det mindre batteriet och Style-utrustningen, och här är räckvidden upp till 598 kilometer. Jag tror att de flesta kunder kommer att anse att det är mer än tillräckligt. Inte för att ett större batteri ger högre vikt, men för att nästan 600 kilometer i sig är långt nog.



Hur mycket väger då 10 kWh? Tydligt bara 44 kilo. Jag tror inte att det kommer att göra någon stor skillnad på hur ID.7 Tourer betar sig på vägen. Och den gör det med den typiska Volkswagen-balanseringen som kan återges med få ord: man märker inte hur **ID.7 Tourer** kör, eftersom den är enkel, smidig och neutral. **ID.7 Tourer** är tystgående, och Styleversionens ErgoActive-komfortsäten med eljustering och massage kan göra en enorm tjänst för kroppen när man kör långa sträckor. Med gott om plats och bra säten fram och bak är **ID.7 Tourer** definitivt bra på långa resor.

Jag är inte imponerad av fjädringen i **ID.7 Tourer** som saknar adaptiva dämpare. Hjulens fall är tunga och ofta för hårda i vägarnas håll, och jag skulle önska att den var lite smidigare. Med adaptiv dämpning är fjädringen betydligt bättre, vilket jag vet från ID.7 hatchback. Under mitt första möte med **ID.7 Tourer** har jag svårt att se mycket annat som inte stämmer i den nya kombi. Jag hoppas att den kan ge folk lusten att återigen köra kombi. Med **ID.7 Tourer** ger det åtminstone mening.

SPECIFIKATIONER

Volkswagen ID.7 Tourer 77 kWh Style

Motor: Elmotor (bak)

Effekt: 286 hk / 545 Nm

0-100 km/h: 6,6 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Förbrukning: 14,6 kWh/100 km

Räckvidd: 598 kilometer

Batteristorlek: 77 kWh

Laddkapacitet: 175 kW

Mått (L/B/H): 496/186/155 cm

Körklar vikt: 2 227 kilo

Släpvikt: 1 200 kilo

Bagageutrymmesvolym: 605-1 714 liter

Pris: ID.7 Tourer startar på 649 700 kr

Relaterade artiklar:



Första åkturen: Är Cupra Tavascan den coola kusinen man förväntar sig



Första åkturen: Peugeot E-508 med plats för sju personer



Nyhet: Volkswagen ID.7 Tourer



Första åkturen: Toyota GR Yaris är fortfarande sensationell

Feber

3. Kia EV3 provkörd i Sydkorea

Av Bobby Green 2024-08-05 kl 08:30

Har börjat levereras i hemlandet.



FILM: <https://youtu.be/yYD2Su6-dTA>

Nu har Kias nya modell EV3 börjat levereras i Sydkorea och de första provkörningarna av den färdiga bilen har dykt upp vilket ni kan se här. EV3 ska komma till Sverige innan året är slut. Bonusklipp nedan.



FILM: <https://youtu.be/9bRlpf8sla8> **SEVÄRD**



**Här är priserna för Kia EV3
Dock inga svenska än**



**Det här är Kia EV3
Ny elbilsminsting från Kia**



**Vi har kollat in Kia EV3!
Tillsammans med designchefen Karim Habib**



**Kia slog försäljningsrekord i Europa förra året
Sålde 572.297 bilar**



Bobby Green



4. Eldrivna Dodge Charger får en saftig prislapp – som två Tesla

Posted by Kristofer Rask augusti 6, 2024

Dodge beskriver nästa generationen Dodge Charger som en legend. För första gången kommer den eldrivna muskelbilen erbjudas med eldrift och Dodge hoppas kunna övertyga amerikanska muskelbilsköpare om att elbilar är framtiden.



Det gör man bland annat genom maxad prestanda. Den topputrustade lanseringsversionen Dodge Charger Scat ska klara 0 till 96 km/h på 3,3 sekunder, levererar 670 hästkrafter, och har en räckvidd på 510 kilometer.

Enligt ett produktblad som nu läckt ut i ett elbilsforum kommer Dodge Charger kosta från 68 570 dollar. Den mer maxutrustade Dodge Charger Scat kommer att gå på hela 82 170 dollar. Det ligger nära till hands att plocka fram en Tesla Model 3 Performance som i USA kostar från 42 490 dollar, alltså hälften av Charger i sitt topputförande.

– Återigen är Stellantis helt aningslösa när det kommer till prissättningen av sina bilar. Du har en bil som anses vara kontroversiell bland sin konsumentbas, så istället för att försöka locka dem eller till och med locka nya köpare med aggressiva priser gör de precis tvärt om, kommenterar en användare.

”Det är ungefär 30 000 mer än vad de flesta är villiga att betala”, skriver en annan användare.



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.](#)

5. GR-Corolla för USA-marknaden

Publicerad 2024-08-06 kl 07:00

Text Mikael Johansson

Torsdagen den 1 augusti premiärvisade Toyota en vidareutvecklad GR-Corolla för den amerikanska marknaden.



Nyutvecklade Toyota Corolla GR premiärvisades nyligen. Till att börja med är bilen avsedd för den nordamerikanska marknaden. Toyota överväger att släppa bilen i fler länder.

Bilfabrikantens erfarenheter från motorsport runt hela världen ligger till grund för bilens tekniska prestanda såsom förbättrad kurvtagning och acceleration med mera.

Runt om har bilen inbyggda retur fjädrar som bland annat ska skapa bättre grepp åt innerhjulet och därmed ge vässad väghållning. Den trecylindriga turboladdade 1,6-litersmotorn har fått mer vridmoment och bättre kylning. Bilen, som är fyrhjuldriven, kan fås med en nyutvecklad åttastegs automatlåda från Toyotas prestandaavdelning Gazoo Racing. Samma låda som även återfinns i senaste versionen av GR Yaris. Dessutom har aerodynamiken i bilens front förfinats.

Toyota överväger att lansera Corolla GR i fler länder än Nordamerika.



 **TOYOTA**





6. Stadsduell: Mini Cooper SE vs Abarth 500e

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 05 augusti 2024 Publicerad 05 augusti 2024

Sugen på en mindre elbil? En elbil som tar dig fram i storstan eller förorten? Vi har kollat in två av de mer populära bilarna och ställt dem mot varandra.



Två små elbilar mot varandra. Det lev en solklar vinnare i den här fighten.

Så här funkar det

Bäst i alla tester handlar om att läsa igenom alla tester som gjorts på de bilar vi väljer att ställa emot varandra. Sedan sammanställs alla betyg och vi får fram ett snitt. På så sätt blir det ganska tydligt vilken bil som faktiskt är bäst enligt den samlade motorjournalistkåren.

Alla tester har översatts till en 100-gradig skala där 100 är bäst och så vidare. Varje modell har därefter fått en genomsnittsbedömning av de antal tester de varit med i.



En kaxig liten sak på el. Tog sig inte till första plats men hedervärd andra plats.

Plats 2 – Abarth 500e

Genomsnittsbetyg: 71,27 av 100

Snittpris Augusti 2024: 489 900 kronor

Den här lilla kärran är rolig. Den är kul att köra på mindre vägar och i förorterna. Däremot är den inte lika kul på längre resor och större vägar. En av de största negativa sakerna som tas upp är dess korta räckvidd och att den inte är så snabb.

En detalj som recensenterna tar upp är att den har en högtalare i bak, på utsidan alltså. Där spelas det upp ett ljud som gör att bilen faktiskt låter som en bensinare. Japp, den simulerar ett motorljud som anpassar sig efter hur du gasar och bromsar. Men grejen med detta är att den låter för högt. Många undrar varför de inte flyttat in det ljudet till enbart kupén för att skapa en roligare körning?

En negativ sak är priset, betydligt dyrare än Mina Cooper SE och du får mindre bil för pengarna också.



Test: Nya Abarth 500e – ger oss huvudvärk

Fiats eldrivna minsting 500e fick ett varmt mottagande när den kom år 2020, och nu har en sportigare Abarth-version av bilen lanserats. Vi har provkört



Mini Cooper SE har dålig täckvidd men vinner klart över den lilla Abarthen.

Plats 1 – Mini Cooper SE

Genomsnittsbetyg: 78,75 av 100

Snittpris Augusti 2024: 384 900 kronor

I 2024 års uppdaterade modell är recensenterna glada för det större batteriet och därmed den ökade räckvidden. Men det för med sig att bilen blivit mycket tyngre vilket då också visar sig i körningen. Men trots den ökade räckvidden är den inte tillräckligt lång.

Gränssnittet i infotainment-systemet är tydligt inte helt bra. Personligen anser jag att den här nyare runda skärmen i mitten är det fulaste jag sett. Den åsikten verkar jag inte vara ensam om.

Den har ett litet lastutrymme men är förbannat kul att köra. Baksätet är trångt men jämfört med Abarthen så är det luftigt.

Sammanfattningsvis så får du betydligt mer bil för mindre pengar med en Mini Cooper SE och det är väl det man vill.

Grattis, Mini, till vinsten.



Nya eldrivna Mini Cooper – snart i Sverige

Nu står det klart vad prislappen för nya eldrivna Mini Cooper landar på. E bilen lanseras i Sverige under våren. För dig som är sugen på en eldriven Mini

| BIL | Listpris Aug 2024 | Snittbetyg | Antal tester |
|----------------|-------------------|------------|--------------|
| Mini Cooper SE | 384 900 kronor | 78,75 | 8 |
| Abarth 500e | 489 900 kronor | 71,27 | 11 |

7. Ford breddar utbudet av Capri med instegsmodell

5 aug 2024

För några veckor sedan visade Ford upp sin senaste elbil, den här gången en nytolkning av märkets klassiker Capri som nu förvandlats till en coupesuv.



Leveranserna drar igång i början av nästa år och priset börjar på 564.900 kronor för den bakhjulsdrivna versionen med 286 hästkrafter och ett batteri på 77 kWh för 62,7 mils räckvidd, eller 614.900 kronor för Ford Capri med fyrhjulsdraft och 340 hästkrafter. Räckvidden är då 59,2 mil och här hittas ett något större batteri på 79 kWh.

Men nu står det klart att Ford Capri även kommer erbjudas i ytterligare en instegsversion som Ford Capri Standard Rangemed mindre batteri och svagare motor – i alla fall på vissa marknader.

Då Ford Capri precis som Ford Explorer använder teknik från Volkswagen är beskedet inte särskilt oväntat och prestandan hos den nya instegsversionen känns igen från bland andra Volkswagen ID.4 Pure.

Ford Capri Standard Range har en elmotor på bakhjulen med 170 hästkrafter och ett batteri på 52 kWh. Hur lång räckvidden är har Ford ännu inte meddelat, hos ID.4 Pure med samma upplägg ger det en räckvidd på 35 mil.

Om Ford Capri Standard Range även kommer hit till Sverige återstår att se. Nere på kontinenten har den i alla fall redan fått ett pris, som börjar på 44.950 euro vilket motsvarar 570.000 kronor – alltså omräknat mer än vad Ford Capri börjar på här idag med det större batteriet.



Carl Undéhn

Feber

8. Så här låter nya Alfa Romeo 33 Stradale

Av Bobby Green

2024-08-05 kl 18:00

Lite meh.



FILM: <https://youtu.be/93Ldk7BUIG8>

För ett år sedan skickade Alfa Romeo ut en ny 33 Stradale och även om den kanske inte är lika vacker som originalet har tillverkaren ändå prickat ganska så många rätt. Nu får vi höra hur bilen, som har en dubbelturbomatad V6:a på 3,0 liter som ger 620 hästar, låter när man brummar på lite. Och i mina öron låter det lite för tamt, eller vad tycker ni? Förutom förbränningsmotor kommer man även att kunna få bilen med en helt elektrisk drivlina på runt 750 hästar.

alfaromeo.se



Bobby Green



**En titt på Alfa Romeo 33 Stradale
Vilken bil!**



**Alfa Romeo släpper ny 33 Stradale
Ge. Mig. Den. Nu!**



**Alfa Romeo 33 Stradale vann Design Concept Award
På helgens Concorso d'Eleganza Villa d'Este**



**Top Gear tog sig en närmare titt på nya Alfans
Mumsig**

9. Volvo kollapsar i Kina – sålde bara 298 elbilar

Av Erik Aspegren

6 augusti 2024 kl 05:19

Volvo Cars har stora problem på sin största marknad Kina. Försäljningen av förbränningsbilar kollapsar. Samtidigt sålde Volvo ynka 298 elbilar på en hel månad på världens största elbilsmarknad.



Volvo som ska bli helt elektriskt misslyckas totalt med sina elbilar i Kina. I juli lyckades Volvo bara sälja 298 elbilar i landet. Det är visserligen en ökning på 18 procent, men antalet sålda bilar är en total katastrof. Kina är världens största elbilsmarknad och varje månad säljs omkring 500 000 elbilar. Volvos försäljning på en månad är mindre än vad Tesla säljer på en förmiddag.

Förra året lanserades Volvo EM90, med målet att locka kinesiska kunder. Färska siffror visar nu att bilmodellen dedikerad för den kinesiska marknaden bara sålt i 136 exemplar i juli. Totalt har bilen bara sålt i 1102 exemplar sedan lanseringen i början av 2024. EM90 är egentligen en Zeekr 009, men som fått Volvo-emblem och Tors Hammar-lampor.

Volvo EX90 är försenad även i Kina, och elbilen EM90 sålde bara i 136 exemplar i juli. Lyx-MPV:n Volvo EM90 är speciellt framtagen för den kinesiska marknaden. Men köparna sviker, bilen sålde i blott 136 exemplar i juli. Volvos försäljning i Kina kollapsade i juli. Mer än var tredje såld bil med förbränningsmotor försvann, samtidigt som elbilarna floppar på världens största elbilsmarknad.



Volvo EX90 är försenad även i Kina, och elbilen EM90 sålde bara i 136 exemplar i juli.

Vad värre är för Volvo så rasar nu bilarna med förbränningsmotor i Kina. Under juli föll försäljningen i Kina av olika hybrider och bilar med förbränningsmotorer med 34 procent i Kina. Det gjorde att den totala försäljningen i Kina föll med 31 procent. Under årets första sju månader minskade Volvos totala försäljning i landet med 5 procent till ungefär 88 000 exemplar jämfört med samma period förra året.

I och med att Volvos försäljningsandel av icke-elektriska bilar i Kina stod för drygt 88 procent i juli är det ett stort problem. Helt plötsligt vill kunderna inte längre köpa förbränningsbilar, samtidigt som Volvos elbilar inte verkar locka i den hårda konkurrensen i landet.



Lyx-MPV:n Volvo EM90 är speciellt framtagen för den kinesiska marknaden. Men köparna sviker, bilen sålde i blott 136 exemplar i juli.

| | July | July | | Jan-Jul | Jan-Jul | |
|--------------------|--------------|---------------|-------------|---------------|---------------|------------|
| | 2024 | 2023 | Change | 2024 | 2023 | Change |
| China | 9 775 | 14 182 | -31% | 87 937 | 92 708 | -5% |
| Electrified models | 1 130 | 1 170 | -3% | 7 386 | 8 735 | -15% |
| - Fully electric | 298 | 253 | 18% | 2 466 | 2 054 | 20% |
| - Plug-in hybrid | 832 | 917 | -9% | 4 920 | 6 681 | -26% |
| Mild hybrids/ICE | 8 645 | 13 012 | -34% | 80 551 | 83 973 | -4% |



Erik Aspegren

10. Undersökning: Majoritet av Teslasägare byter tillbaka till förbränningsbil

Publicerad 2024-08-05 kl 16:09 (uppdaterad 2024-08-05 kl 16:14)

Text Anders Nilsson

Tesla är populära bilar, men en majoritet av ägarna i USA väljer att byta sin bil mot en med förbränningsmotorer.



Tesla är en populär elbil, men trots det väljer en majoritet av dess ägare i USA att byta in sin elbil mot en bil med förbränningsmotor, visar en undersökning från konsumentföretaget **Edmunds**.

Totalt är det 51 procent av kunderna som byter in sin Tesla mot en bil med förbränningsmotor. Om man räknar in hybrider, ökar siffran till 57 procent. 32 procent bytte till en ny elbil.

Företaget har undersökt frågan sedan 2019 och då var det hela 71 procent som bytte till en bil med förbränningsmotor. Den siffran har stadigt minskat. Däremot är det fler och fler Teslaägare som byter till en elbil från en mer traditionell biltillverkare.

Dock uppger inte företaget antalet Teslaägare som bytts in sin bil tidigare eller hittills i år. Därmed bör siffrorna tas med en nypa salt.

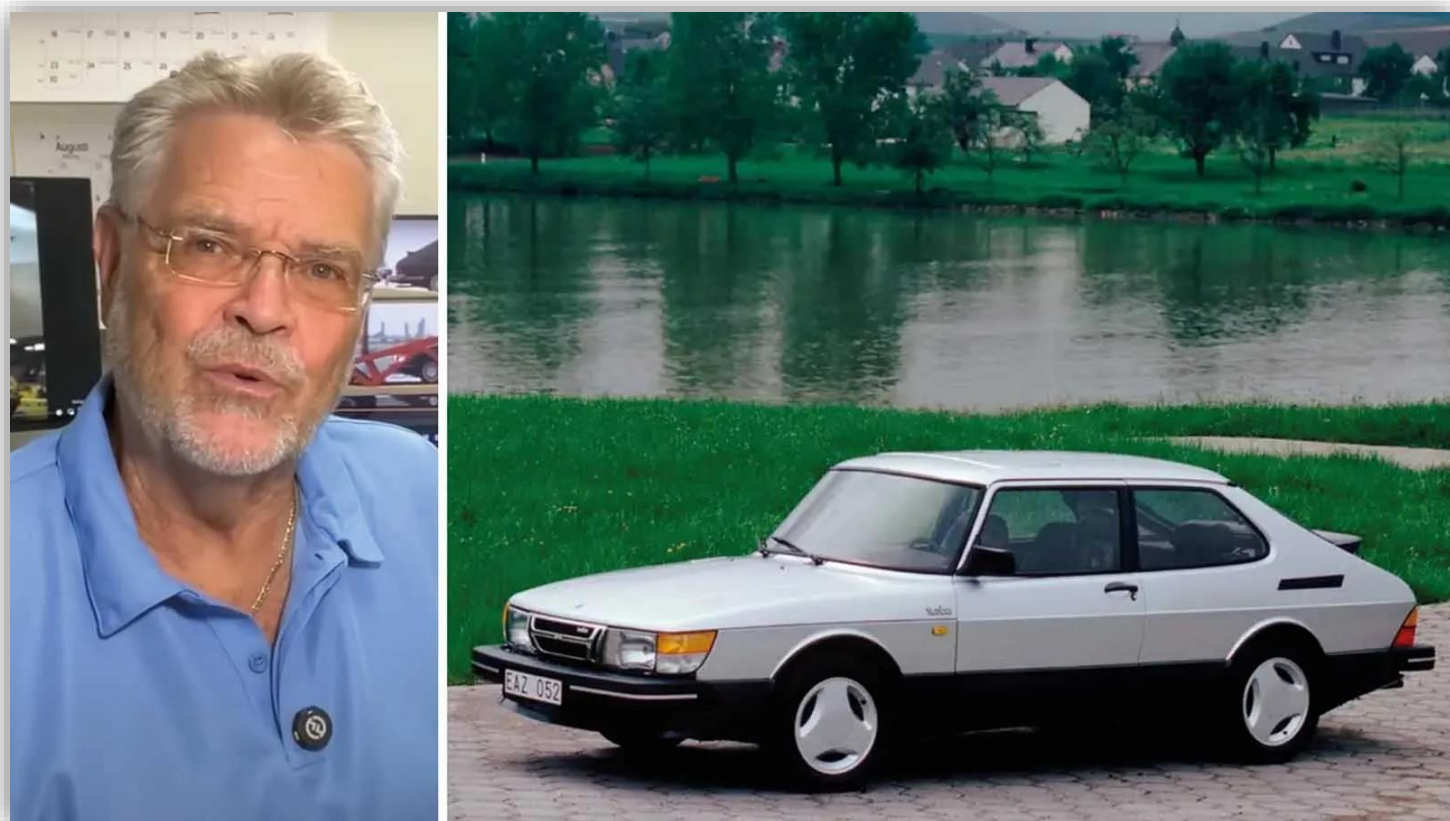


Anders Nilsson

11. Perstad hittade försvunnen Saab-skatt: "Raritet"

Av Andreas Jemn 5 augusti 2024 kl 17:24

Carl Ingemar Perstad lyckades spåra upp en försvunnen Saabfilm från Trafikmagasinets glansdagar. Den legendariske programledaren bjuder på en tidsresa till Saabs guldålder. – Det är en riktig raritet från 1980-talet, säger Perstad.



Tv-profilen från det kultförklarade Trafikmagasinet har fortfarande inte lagt ratten på hyllan. Nyligen hittade han en sliten gammal VHS-kassett. Först verkade den utom räddning. Men Perstad förstod att innehållet kunde vara intressant.

– Jag lyckades restaurera den här filmen och den visar ett besök i Saabfabriken från 1983-84, säger Perstad i sin kanal.

Det här var under märkets guldålder. En tid då Saab gjorde sig en stjärna på världens bilhimmel. Anledningen till det var en budgetlösning som blev till ett snilledrag.

– Med en turbomotor i den gamla 99:an blev Saab en storsäljare utomlands, berättar Perstad entusiastiskt.

Egentligen hade de velat utveckla en starkare sexcylindrig motor. Men det fanns inte resurser för ett sådant projekt i den lilla bilfabriken. Istället skrev man motorhistoria. I Perstads film följer vi med in i fabriken där de färdigställde 99:or som ska på export.

– Det finns knappt något lager eftersom efterfrågan är så stor, berättar Perstad.

Han visar hur det löpande bandet ersattes med den nya tidens bilfabrik. I början av 1980-talet har robotarna gjort sin entré i bilindustrin. Karosserna flyttas från olika stationer på väg mot färdigställandet. Vid den här tiden var det både revolutionerande och spännande.



FILM: <https://youtu.be/6znfRV9zrWY>

Dessutom får vi träffa en ung Gunnar Larsson, vid den här tiden utvecklingschef hos Saab och senare en gigant hos bland andra Volvo och Audi. Han berättar hur man den optimistiska 80-talsvågen såg på Saabs framtid, både för modell 99 som trots framgångarna vid den här tiden började bli gammal.

Men också 900-modellen som vid den här tiden var företagets flaggskepp. En annan pikant detalj som ger den här filmen ytterligare historiska dimensioner är det då aktuella samarbetet med italienska Lancia. Saab hade ett efter ett Wallenbergiskt initiativ lanserat den så kallade Saab 600, som egentligen var en Lancia Delta. I Sverige rostade de här samman på ett par år och Perstad stack inte fingrarna under stolen med han tyckte om de här knappt rullande katastroferna.

I slutet av sitt program berättar Carl Ingemar Perstad om hur en lite äldre Gunnar Larsson kommer "hem" till Saabfabriken när de sista 9000-bilarna rullar ut. Han ville köpa sig ett eget exemplar av den bil som på många sätt byggde hans karriär.

LÄS MER:

- [Hittade dröm-BMW:n övergiven – fick köpa den för 300 kr](#)
- [Här kör prins Carl Philip ifrån alpinkungarna...](#)
- [Bedragare hittade kryphål – fick 5 nya Teslor gratis](#)
- [Legendaren bakom Saabs Talladega-rekord och Saab 9-5...](#)
- [Sorgliga ödet bakom övergivna Ford-handlaren](#)
- [Här tar polisen en övergiven Mustang Eleanor](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.



12. Horch 853 1938

Av Daniel Vaughan September 2008

August Horch var en pionjär inom bilindustrin och en av grundarna av den tyska bilindustrin. Hans första bil anses vara den första tyska bilen med axeldriven bakaxel.



August Horch föddes i Winningen 1868 och arbetade som smed, utbildade sig vid en ingenjörsskola och arbetade sedan för en marinmotortillverkare i Leipzig. Han accepterade senare ett jobb som chef för Karl Benz motorfabrik i Mannheim från 1896 innan han grundade A. Horch & Co. i november 1899 i Ehrenfeld, Köln, Tyskland.

Den första Horch-bilen byggdes 1901 och anses vara det första tyska fordonet med axeldriven bakaxel. Företaget flyttade till Reichenbach 1902 och Zwickau 1904. Efter en tvist lämnade Horch företaget 1909 och startade en ny firma i Zwickau, till en början Horch Automobil-Werke GmbH. Detta utlöste en rättslig tvist om användningen av namnet Horch, eftersom **namnet Horch** var ett registrerat varumärke som tillhörde August Horchs tidigare partners. Så namnet ändrades till Audi Automobilwerke GmbH 1910. Audi såldes tillbaka till Horch och slogs sedan samman 1932 med DKW och Wanderer som Auto Union. Tillverkningen av Horch-bilar förblev skild från dessa satsningar.

Tidiga Horch Automobiles

Horch-bilarna drevs ursprungligen av en tvåcylindrig motor med ett vevhus i legering, en friktionskoppling och producerade 4,5 hästkrafter som skickades till hjulen via en drivaxel. Den bar en enkel design med öppen kaross som använde ljus i lyktor för belysning. Tidiga Horch-innovationer inkluderade en förgasare med sprutstrålar och en glidväxel med konstant ingrepp.



Intressant nog betyder Horch "Lyssna!" på tyska medan "Audi" är latin för "Jag lyssnar".

En större, fyrcylindrig motor anlände i mars 1902. Trots ekonomiska svårigheter börsnoterades företaget 1904 och döptes om till Horch & Cie Motorenwagen-Werke AG med ett kapital på 110 000 mark. De tillverkade trettio fordon 1904 och tjugonio året därpå.

En sexcylindrig modell dök upp 1907. Horch Company marknadsförde sina fordon genom den tidens försök och tävlingar, och tyvärr skulle denna policy leda till att August Horch hamnade i konflikt med sina direktörskolleger och tvingade honom att avgå 1909.

År 1905 deltog Horch med sina bilar i det första Herkomer-provet, och ett år senare vann Horchs styrelse tävlingen med en 22-hästarsmodell. Företagets nya sexcylindriga bil som byggdes 1907 deltog i Emperor's Prize-tävlingen i Taunusbergen, men dess misslyckande användes av styrelsen för att attackera grundarens ambitiösa många projekt.

Efter att det 23/40 hästkrafter starka strömlinjeformade torpedformade fordonet som byggdes för 1909 års Prince Henry-tävling möttes av nedslående resultat, sade styrelsemedlemmarna upp kontraktet med August Horch den 19 juni 1909.

August Horchs nästa satsning, Audi, var framgångsrik i konkurrensen, med segrar i de österrikiska alpina rallyna från 1912 till 1914. A Horch drog sig tillbaka från den aktiva ledningen av Audi 1920 men förblev medlem av styrelsen.

Med Augusts avgång från Horch fokuserade företaget på att bli en förebild för lyx och utvecklade ett rykte för sina eleganta och vackert konstruerade bilar.

Före första världskriget introducerade företaget 18/50 dubbelphaeton, med 25/60 hästkrafter som flaggskeppsmodell. I den nedre delen av marknaden fanns modellen "Pony" med 14 hästkrafter.

Under första världskriget tillverkade företaget lastbilar.

När fredstiden kom tillbaka återupptog företaget biltillverkningen. Deras strävan efter excellens förstärktes ytterligare i mitten av 1920-talet med introduktionen av en ny modell utrustad med en rak åtta.

Paul Daimler, son till Gottlieb, blev chefsingenjör hos Horch 1923, och den första bilen som bar hans expertis var "300", som använde en 3,2-liters rak åtta-motor med dubbla överliggande kamaxlar. Detta var Tysklands första åttacylindriga modell.



Roadster från Erdmann & Rossi.

När Daimler lämnade tog Fritz Fiedler (senare känd från BMW) över och konstruerade en rak åtta med enkel överliggande kam - Horch 450.

År 1931 introducerade Horch modellerna 600 och 670 utrustade med en 6,0-liters V12-motor.

1933 dök den 3,5-liters V8-motoriserade 830B-modellen upp.

Horch Eight

Horch erbjöd en veritabel uppsjö av modellvarianter under slutet av 1920-talet och 1930-talet, med flera motorkapaciteter, hjulbasstorlekar och karossstilar.

Även om de hade ett varierat sortiment var deras produkt inriktad på prestigedelen av marknaden där Horch var den enda seriösa inhemska konkurrenten till Mercedes-Benz.

Produktionsvolymen för Maybach var mycket exklusiv och liten och utgjorde inte mycket konkurrens för Mercedes-Benz.

Under 1930-talet experimenterade Horch med V12 och V8-kraft, men det var den raka 8:an som Horch föredrog.

Den raka 8-motorn som drev Typ 303/304 från 1926 hade en slagvolym på 3 132 cc och utvecklade nästan 60 hästkrafter. Cylindervolymen ökade till 3 378 cc ett år senare, och hästkrafterna ökade med fyra. Den växte till 3 950 cc 1928 och till 4 517 cc 1931. År 1935 hade den nått nästan 5 liter och erbjöd cirka 100 hästkrafter.

Företaget Horch blomstrade med en stark inhemsk försäljning och exportförsäljning fram till 1929. Liksom resten av världen var Wall Street-kraschen i oktober 1929 en svår storm att rida ut. Som ett resultat av detta tillverkades mycket få av modellerna med enkel överliggande kamaxel typ 450 mellan 1931 och 1933.

Horch lanserade Type 830 1933, följt av 850 1934. Höjdpunkten av de raka åttacylindriga modellerna byggdes mellan 1937 och 1940 med Type 853 och 951.



Sport Cabriolet från Voll & Ruhrbeck.

Horch 853

Typ 853 introducerades 1936 och drevs av en Fiedler-konstruerad, enkelöverliggande kamaxel, tiolagrad rak åtta monterad i ett robust chassi och uppbackad av en fyrväxlad överväxel med en spakmanövrerad överväxel som kunde användas i alla fyra växlarna. Bromsningen sköttes av servoassisterade hydraultrummor.

Chassit fick en dubbelledad bakaxelaxel som först introducerades på Auto Unions tävlingssbilar, vilket gav helt oberoende de Dion-fjädring av baktyp. I fronten fanns en övre A-armsuppställning med det nedre navet som bars upp av tvärgående bladfjädrar.

Motorn på 4,9 liter (4 494 cc) använde en enda Soxle 35 JFF-förgasare och utvecklade 100 hästkrafter vid 3 600 varv per minut. En kompressor övervägdes, men till slut ansågs den raka åttamotorn vara tillräcklig. 853 A-modellen från 1937 kom med en kraftfullare version på 120 hästkrafter av den raka åttamotorn.



Roadster från Erdmann & Rossi.



Phaeton.

853/853a tillverkades fram till krigsutbrottet, då 950 bilar hade byggts.

Företaget erbjöd fabrikskarosseri eller så kunde de klädas av externa karossbyggare.

Bland karosserna som byggdes för denna modell fanns Sportcabriolet av Glaserkarosserie som hade en historia av att bygga karosser för Horch.

Heinrich Glasers ursprungliga företag upphörde att existera efter andra världskriget, vilket gjorde det svårt att spåra ägarhistoriken eftersom alla fabriksregister antingen förlorades eller förstördes.

Skador från bomber tvingade Glaserkarosseriet att flytta i februari 1945 från sin plats i Dresden till Ullersricht, nära Weiden i Bayern, där ägaren Erich Heuer återupptog produktionen efter kriget.

853:an hade ett avancerat chassi och var utrustad med teknisk skicklighet, men med Mercedes-Benz nya 540K nådde rivaliteten mellan de två nya nivåer. Båda företagen konkurrerade om samma verksamhet, särskilt paradbilar för högt uppsatta medlemmar av Tredje riket. För detta ändamål började Horch-fabriken i Malan bygga en "Special Roadster", som till en början var snidad i trä. Den så kallade "First Series" var en nära följd av trädesignen. Det andra exemplaret byggdes av de ledande karossbyggarna från Berline, Erdmann och Rossi.

Det första exemplaret av den "andra serien" byggdes speciellt för Herman Göring, överbefälhavare för tyska Luftwaffe.



Horch 853A 1939.

Mercedes-Benz byggde också en speciell 540K för Göring, men den hade mer skydd än Horch.

Horch hade en skottsäker vindruta medan Mercedes-Benz hade skottsäkra dörrar och glas samt vindrutan.

Göring valde Mercedesen och beordrade att Horch skulle demonteras. Man tror att det sista exemplaret inte längre existerar, vilket gör att det bara finns tre överlevande bilar.

Mercedes-Benz tillverkade tjugofem exemplar av 540K Special Roadster och varje exemplar anses vara en engångsföreteelse, men deras utseende är likartade och varierar bara något i detaljer.

Åtta Horch Special Roadsters av alla typer byggdes, inklusive prototypen med fabrikskarosseri. De efterföljande exemplaren kläddes av de oberoende karossbyggarna Erdmann & Rossi, och Glaser byggde det sista exemplaret.

Var och en av Horch Special Roadsters är verkligen unik med några som har en "sveppanel" på karosssidorna, några med kjolar och några utan, och minst två hade stötfångare i bladstil, medan andra hade traditionella stötfångare i Hoch 853-stil. En del hade jalousikjolar på bakskärmarna och minst tre olika inredningsmönster användes.

Bland fabrikskarosserna fanns Sport Cabriolet, som Erdmann & Rossi, Voll & Ruhrbeck och Glaser byggde varianter av denna design. Den var elegant och modern, med böljande linjer och pontonformade vingar.

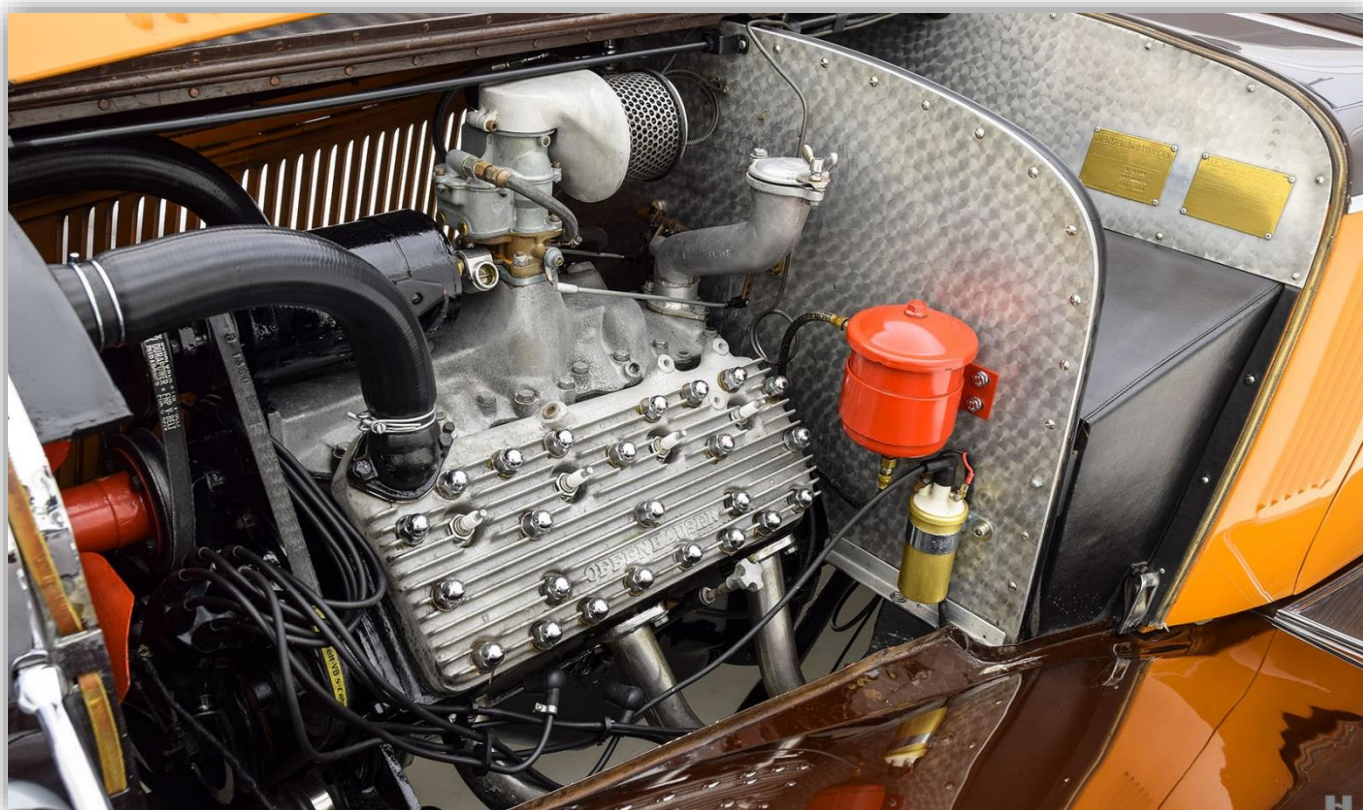
Efter andra världskriget hamnade Horchs fabrik i Zwickau på den östra sidan av gränsen, där den så småningom skulle pressas in i brukstillverkning av den utilitaristiska Trabant.

13. Jensen S-Type Tourer 1937 med dubbla kåpor

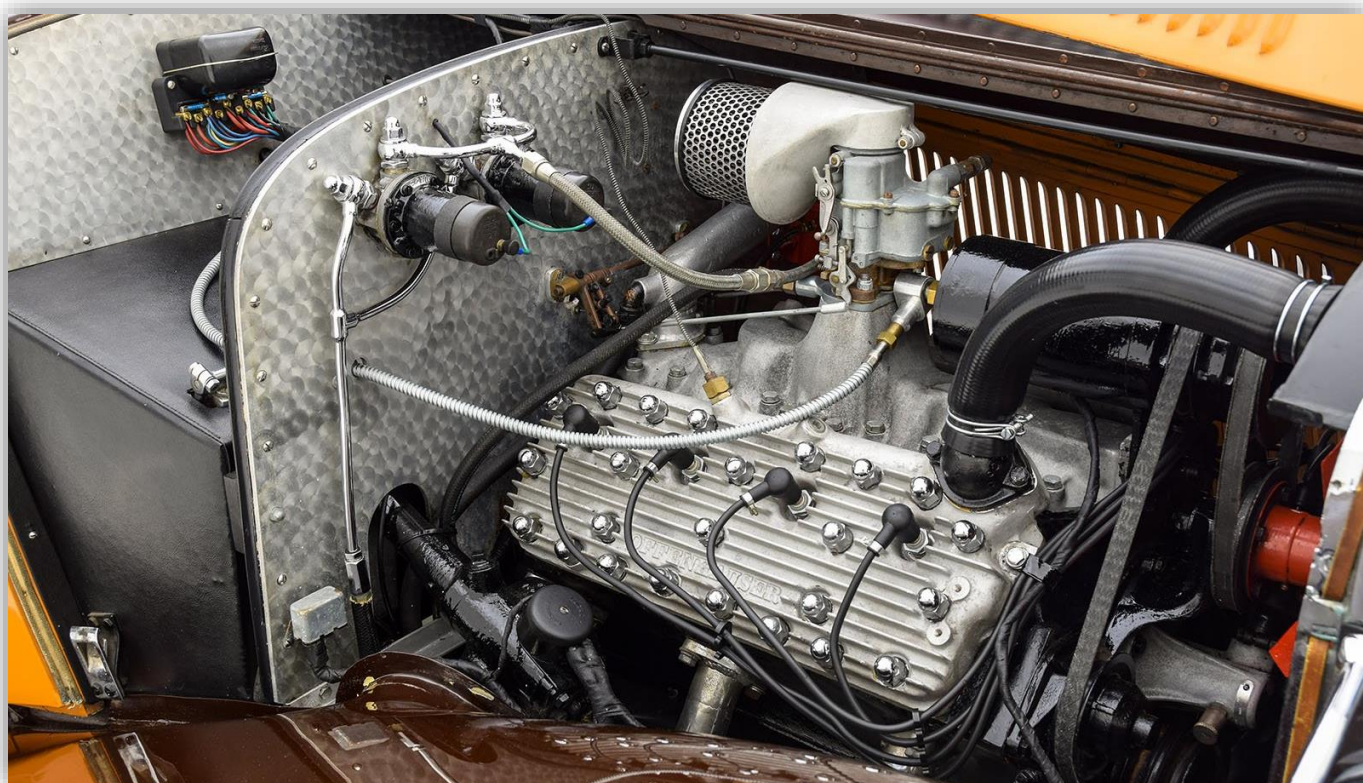


Bröderna Alan och Richard Jensen började sina långa och hyllade karriärer i bilbranschen 1926 när de konstruerade sin allra första kaross – en sportig tvåsitsig båtsvans monterad ovanpå ett Austin Chummy-chassi. Deras arbete uppmärksammades av Alfred Herbert Wilde, dåvarande chef för Standard Motor Company. Wilde erbjöd Alan Jensen ett jobb på Standards New Avon Body Co., där Jensen skulle designa de vackra Standard Avon Specials fram till 1933. Alan skulle snart ansluta sig till sin bror Richard hos en återförsäljare och verkstad i Austin, innan de gick vidare till att arbeta för W.J. Smith & Sons, en karosseri- verkstad i West Bromwich. Under sin tid på Smith & Sons designade duon sportkarosser till bilar från bland annat Wolseley, Standard, Singer och Morris, som såldes under namnet Jensen.





1934 visade sig bli ett avgörande år för bröderna Jensen och deras verksamhet. Först dog W.J. Smith och familjen Jensen kunde köpa en kontrollerande andel i verksamheten. De döpte om det till Jensen Motors Limited och hade äntligen självständigheten att producera den typ av fordon som de alltid hade drömt om. Det andra stora genombrottet kom i form av två nakna Ford V8-chassin och ett uppdrag från Hollywood-entreprenören Percy T. Morgan att bygga två bilar, en till sig själv och en till sin vän Clark Gable. Även om historien om Gable och Ford är en lång historia i sig, var det precis den ryktbarhet som bröderna Jensen behövde för att få igång sin verksamhet.





Jensens första ordentliga, kompletta bil var S-Type, en stilig sportbil som byggdes på ett modifierat Ford of England-chassi och drevs av antingen den lilla Ford V8-74 (bara 2,2 liter) eller den större amerikanska Ford V8:an på 221 kubiktum. Jensen erbjöd kunderna ett urval av tre karossstilar; Fyradörrars sportsedan, tvådörrars drophead coupé eller sportig tredörrars dubbelkåpa tourer. S-Type erbjöds mellan 1936 och 1941 och överlappade med den större H-Type under en kort tid. Man tror att cirka 50 S-Type byggdes totalt, och av dessa är cirka 10 kända idag, vilket gör den till en extremt sällsynt modell från denna anrika brittiska bilbyggare.

Denna oerhört charmiga Jensen S-Type från 1937 är en av bara fem kända överlevare som bär denna distinkta tourer-kaross med dubbla kåpor. Nyligen ur en stor samling sällsynta och unika bilar, presenterar den sig i mycket gott skick med en härlig, vårdad, äldre restaurering. Historien om "AHS 389" undersöktes ingående av en av dess tidigare ägare, som gjorde stora ansträngningar för att bekräfta denna bils tidiga historia, såväl som berättelserna om ägarna själva. Historiken upptar två stora pärmor, men den grundläggande historien är att bilen ursprungligen registrerades 1937 av John Woodrow & Sons Builders, från Bridge of Weir, i Skottlands lågland. John Woodrow själv hade dött ett år tidigare, så det var troligen hans yngste son Jimmy som köpte bilen och registrerade den i företagsnamnet. Jimmy gillade ett antal fina bilar som bland annat en XK120, XK140 och en Aston Martin DB5.

Det verkar som om Jensen stannade i Skottland i många år, och den upptäcktes där i början av 1980-talet på en gård av en kanadensisk Jensen-handlare vid namn Blair Hamilton. Hamilton insåg bilens betydelse och han gjorde en affär för att köpa den. Väl i Kanada anförtrorde han restaureringen till den högt respekterade konservatorn Ed Arnold från Vancouver, British Columbia.



Den ursprungliga Ford-flatheaden hade för länge sedan gått skilda vägar med chassit, så Arnold köpte en liknande men kraftfullare Mercury flathead från mitten av 1940-talet. Karossen byggdes om och lackerades i denna distinkta orange och bruna färgsättning, vilket passar bilen ganska bra och är fortfarande i förvånansvärt bra skick med tanke på att restaureringen närmar sig 35 år. Själva karossen har en underbar design, en graciös firsitsig tourer med en sluten, bakmonterad reserv, fällbar vindruta, dubbla Brooklands Aeroscreens för baksätesspassagerarna och en unik enkel bakdörr på framsidan med gångjärn bak för enkel åtkomst till baksätet. Karossen har en mängd intressanta tidstypiska tillbehör, till exempel en Raydot spotlight, kromade trumpethorn, Lucas "Cat Eye"-strålkastare och en fantastisk Eagle-maskot som toppar kylarskalet. Liksom karossen förblir kromet i gott skick överlag, och även om det verkar lite slitet på sina ställen är det väl lämpat för den övergripande känslan av denna älskade och omhuldade bil.

Interiören är klädd i mörkbrunt läder och heltäckningsmatta, och den presenterar sig mycket bra med en härlig patina som inbjuder till regelbunden användning. Föraren är vänd mot en centralt monterad instrumentpanel med Jensen-märkt tach och hastighetsmätare, med en blandning av Smiths och Lucas mindre rattar. Interiören är bekväm och vackert presenterad. Utrustning för fullt väder inkluderar en brun canvastopp och en komplett uppsättning sidogardiner. På grund av den enda bakre dörren på den närmaste sidan är den bakre sidogardinen konstigt nog bara en enkel blind dukpanel. Udda konfiguration åsido, väderutrustningen är i gott skick och passar kroppen ganska bra.

Det är lite av en överraskning att lyfta på motorhuven på denna brittiska touringbil för att hitta en 255 kubiktum Mercury flathead V8. Den ursprungliga Ford-platthuvudet gick förlorad med tiden, men Mercury-enheten som tar dess plats behåller det korrekta utseendet med den extra fördelen av ökad kraft tack vare den större slagvolymen och de högpresterande Offenhauser-cylinderhuvudena. Kraften skickas bakåt via en 3-växlad manuell växellåda och en Columbia tvåväxlad bakaxel. Underredet är fortfarande i förvånansvärt gott skick och ser mycket rent och snyggt ut. Kombinationen av den ivriga Mercury-motorn och den överdrivna bakaxeln gör denna Jensen till en exceptionell evenemangsbil som kan köra avslappnat i hög hastighet.



Denna ovanliga och attraktiva, brittisk-amerikanska hybrid har gynnats av en lång rad passionerade ägare. Den fascinerande historien är mycket väldokumenterad och den är fortfarande i fin ordning med en mycket välbevarad restaurering. Omfattande dokumentation inkluderar foton, modellhistorik, en original ägarreferensbok, kopia av instruktionsboken, tekniska data, en pärm full av delar och serviceinformation och en fullständig manual för Columbia-axeln. Denna charmiga Jensen är en av bara en handfull överlevande exemplar som erbjuder skönheten i fint engelskt karosseri med pålitlig amerikansk kraft, och med plats för fyra skulle den bli en mycket unik och publik tilltalande turnébil.

För mer information om hur du enkelt kan köpa klassiska bilar och komplettera din samling av veteranbilar, kontakta oss idag. Vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar är en sömlös tjänst som är utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som letar efter mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelser, skatt, timing och platsvägledning.



Roger Warolin