



Jaguar XJ13

- 1. Sasha Selipanov presenterar superbilen Nilu27**
- 2. Fiats nya elbil får en väldigt unik laddkabel**
- 3. Maserati V8**
- 4. General Motors fortsätter investera i fossilbilar**
- 5. Stellantis hotar lägga ner olönsamma märken**
- 6. Amerikanska elbilsföretag blöder pengar**
- 7. Saudiarabien pumpar in ytterligare 1,5 miljarder dollar i Lucid**
- 8. Gamla dieslbilar säljs för miljoner**
- 9. Detta är klart bästa elbilen**
- 10. 1980-talets Mercedes S-klass var tidlöst elegant**
- 11. Lancia Fulvia Coupe**
- 12. Jaguar XJ13**



1. Sasha Selipanov presenterar superbilen Nilu27

Av Bobby Green

2024-08-08 kl 08:00

Har V12:a utan överladdning med över 1000 hästar.



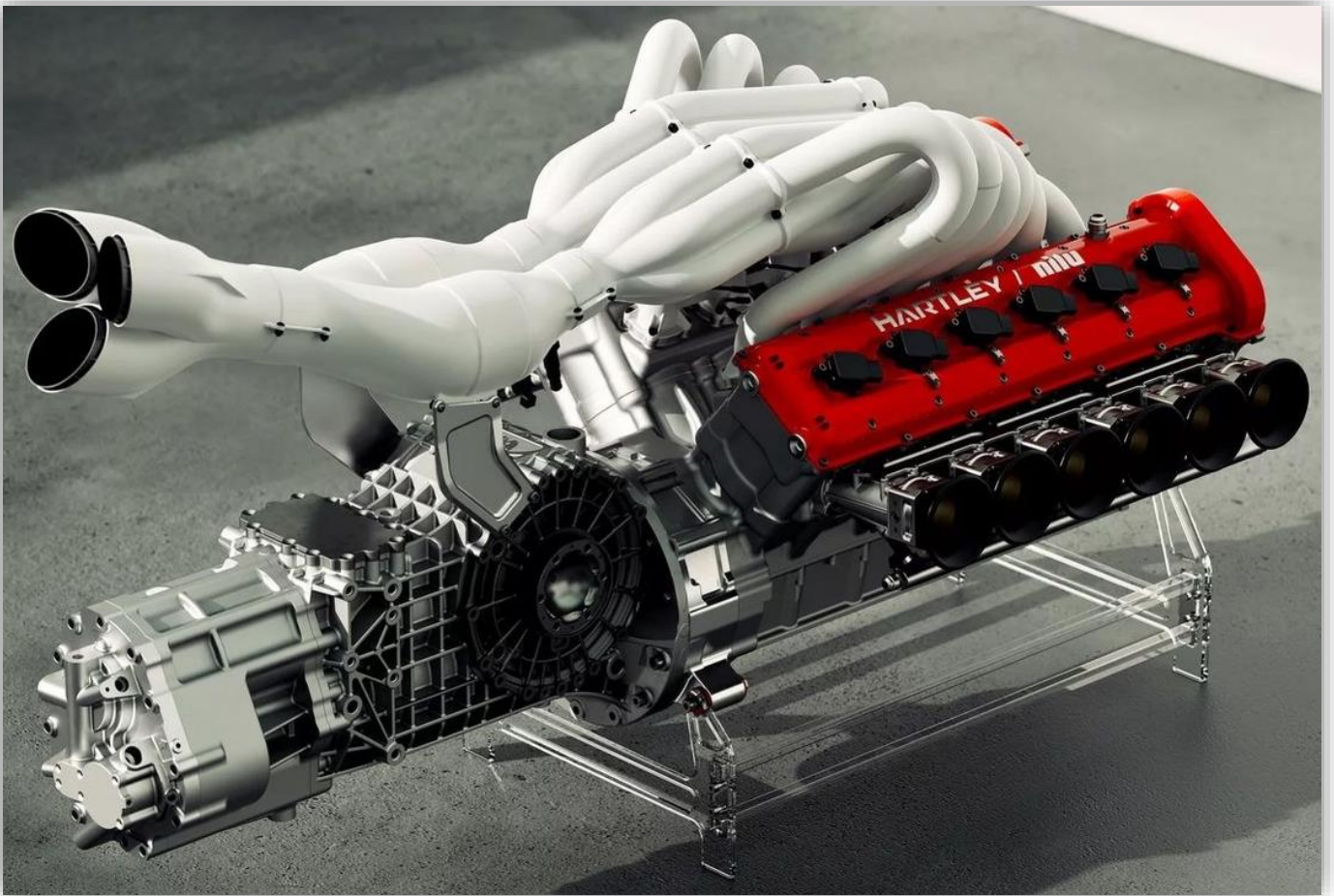
FILM: <https://youtu.be/2gbQQwedr8>

Sasha Selipanov är bildesignern som bland annat har ritat Bugatti Chiron, Lamborghini Huracán och som varit designchef hos Koenigsegg med ansvar för Gemera. I våras presenterade han att han dragit igång ett nytt företag som själva skulle presentera en superbil vid namn Nilu27. Nu visas denna upp och man har verkligen inte sparat på krutet. Bilen har klassiska superbilsformer blandat med moderna linjer och under skalet finns en V12:a på 6,5 liter som varvar till 12.000. Motorn som inte har någon överladdning är byggd av företaget Hartley Engines från Nya Zeeland och den ska ge över 1000 hästar. Till maskinen kopplas en sjupetad manuell växellåda. Karossen är helt i kolfiber och torrvikten på bilen ligger på omkring 1200 kilo. Toppfarten är begränsad till 400 km/h. Designinspirationen ska komma från F1-bilar från 60-talet, Le Mans-racers, italienska designhus och klassiska amerikanska muskelbilar.

Denna första version är bara anpassad för bankörning men det ska också komma en gatlegal version i framtiden. Endast 15 exemplar ska bli till av banracern, 54 av gatbilen. Några priser eller lanseringsdatum har vi inte fått än. Bilen kommer att ställas ut på Pebble Beach Concours d'Elegance den 18 augusti.

nilu27.com





Bobby Green



2. Fiats nya elbil får en väldigt unik laddkabel

Posted by Kristofer Rask

augusti 6, 2024

I juli visade Fiat upp sin nya elbil Grande Panda som ska placera sig som en familjevänlig elbil med ett startpris på 25 000 euro.



FILM: https://youtu.be/3cd_8-G_f2A

Fiat lovar en färgglad upplevelse, med designdrag som sticker ut och en hel del kul detaljer och lösningar.

En liten, men mycket viktig grej som gör Fiat Grande Panda riktigt unik är laddningskabeln för AC-laddning. Den sitter fast monterad i bilen och dras ut likt en telefonsladd. Ingen risk för att glömma kabeln, eller på annat sätt råka förvara den otillgängligt under en massa packning i bagaget.

Kolla in demonstrationen nedanför:

Fiat har varit selektiva i att dela med sig av de tekniska detaljerna. Men klart är att Grande Panda får en maximal laddningseffekt på 7,4 kW vid AC-laddning. För DC-laddning sitter en separat laddport på sidan av bilen som kan ta emot en laddeffekt på 100 kW.

Bilen har ett batteri på 44 kWh vilket ger en WLTP-räckvidd på 315 kilometer. Motorn har en effekt på 83 kW. Fullt tillräckligt för veckans består och någon helgutflykt. Fler detaljer kommer släppas senare i år.



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.](#)



Relaterad läsning: [Inget är grått med nya elbilen Fiat Grande Panda.](#)



Föregående artikel [Eldrivna Dodge Charger får en saftig prislapp – som två Tesla](#)



Nästa artikel [Kia EV4 kan lanseras som en eldriven halvkombi](#)



3. Maserati V8: En epok går i graven

Uppdaterad 08 augusti 2024 Publicerad 08 augusti 2024

Två väldigt speciella Maseratis – symboler för Modena-företagets mest exklusiva och extraordinära produktion – levererades till en passionerad Trident-kund i USA.



Den som spenderar mycket pengar får en leverans utöver det vanliga.

En framstående entreprenör inom biomedicinsk sektor är Maseratis hemliga kund. Hen fick hämta den i Stresa vid den förtrollande miljön vid Lago Maggiore. Fattas bara eftersom hen måste lagt en stor summa pengar på det här.



Maserati Quattroporte Grand Finale i all sin prakt.



Maserati Quattroporte Grand Finale med speciallackering i Blu Nobile.

Quattroporte grand finale: Ett sista farväl

Quattroporte Grand Finale har en elegant Blu Nobile-färg, med kolfiberkaross i samma ton och bromsok i borstad aluminium.

Det är den sista Quattroporte **Maserati** någonsin kommer att tillverka med en 572 hk V8-motor.

Bilens identifikationsnummer är 999999 som syns både på vindrutan och insidan av förardörren. Motorhuven är specialdesignad med signaturer från Fuoriserie-teamet och ingenjörerna.

Inuti bilen finns detaljer som ratten med burl-accenter, dörrpaneler i tan, A-stolpe i svart läder och Trident-loggan med svart söm på nackstödet.

Bagageutrymmet är klätt i läder och passagerardörrhandtagen har burl-detaljer. Mittkonsolen har ett speciellt "Grand Finale"-märke och dörrtrösklarna är också unikt märkta.



Det här är alltså MC20 iris som beskrivs som en färgexplosion. Kan inte riktigt se det...



Två juveler på uppfarten.

Mc20 iris: Futuristisk och färgsprakande

MC20 Iris är en färgexplosion skapad av Maseratis ingenjörer i samarbete med branschens bästa experter.

Bilens tema är regnbågen, ett motiv personligen valt av kunden. Al Aqua Rainbow-färgen pryder utsidan och syns på Trident-loggan i mitten av navkapslarna.

Inuti bilen förstärker samma färg sömmarna på armstödet, mittkonsolen och ratten. Plus- och minus-tecknen på rattpaddlarna har också denna färg. Dörrtrösklarna är märkta med "MC20 Iris" och färgen återkommer i sömmarna på motorrummet och bagageutrymmet.

Fakta

Quattroporte Grand Finale:

- **Motor:** V8, 572 hk
- **Färg:** Blu Nobile
- **Karoskit:** Kolfiber, målad i samma ton
- **Bromsok:** Borstad aluminium
- **Identifikationsnummer:** 999999

MC20 Iris:

- **Färg:** Al Aqua Rainbow
- **Unika detaljer:** Trident-logga på navkapslarna, sömmar på armstöd och mittkonsol i ICE-läder
- **Dörrtrösklar:** Lasermärkta "MC20 Iris"-bokstäver



Åsa Wallenrud

4. General Motors fortsätter investera i fossilbilar

Av Bobby Green

2024-08-09 kl 14:00

Pausar sina eldrivna pickuper.



Satt på pausGeneral Motors-chefen Mark Reuss säger att de kommer, och måste, fortsätta att investera i utvecklingen av förbränningsmotorer under övergången till eldrift. Han vill inte lägga alla ägg i samma korg utan menar att tillverkaren måste vara flexibel när det kommer till att bygga både el- och fossilbilar. De måste snabbt kunna ställa om beroende på hur efterfrågan ser ut, och som vi alla vet har den dalat på elbilssidan den senaste tiden. Både Chevrolet Silverado EV och GMC Sierra EV som är helt eldrivna pickuper har man skjutit fram lanseringen av eftersom elbilsmarknaden inte har utvecklats som man förväntade.

Förra månaden bekräftade vdn Mary Barra att General Motors inte kommer att nå sitt mål att tillverka en miljon elbilar i slutet av 2025.

[autonews.com](https://www.autonews.com)



Bobby Green



**General Motors elbilar ska bli lönsamma från 2025
Ultium-plattformen ska hjälpa till med detta**



**General Motors ska börja sälja bilar i Sverige
Bara eldrivna modeller**



**Chevrolet presenterar elbilskonceptet FNR-XE
Ska mynna ut i produktionsversion nästa år**

5. Hotet från Stellantis: Lägg ner olönsamma märken

Publicerad 2024-08-08 kl 6:30

Text Anders Nilsson

Efter ett svagt resultat för det första halvåret i år kan flera bilmärken offras om Stellantis inte får rätsida på ekonomin.



Under det första halvåret i år visade Stellantiskoncernen upp ett dåligt resultat. Nettoresultatet föll med 48 procent de första sex månaderna till motsvarande drygt 64 miljarder kronor. Samtidigt minskade rörelsemarginalerna till under tio procent. Som ett svar kan koncernen göra sig av med olönsamma bilmärken, rapporterar [Automotive News Europe](#).

– Om de inte tjänar pengar, kan vi stänga ner dem, säger Stellantis vd, Carlos Tavares.

Därmed har Tavares vänt i frågan. Allt sedan han utsågs till vd för Stellantis har vidhållit att alla 14 märkena inom koncernen har en framtid.

Enligt uppgifter kan Maserati läggas ut till försäljning, som för övrigt rapporterade en förlust på motsvarande 935 miljoner kronor de första sex månaderna i år. Andra märken som är hotade, exempelvis Lancia och DS kan i stället bli nedlagda.

En förklaring till kraftgången hos Stellantis sägs vara minskad efterfrågan, speciellt på elbilar. Samtidigt har konkurrensen från kinesiska biltillverkare ökat.

Mest akut är problemen i Nordamerika som är en nyckelregion för koncernen där leveranserna minskade med 18 procent på grund av prispress och modeller som inte lockar kunderna.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Stellantis ska lansera budgetmärke för elbilar



Slutar använda krom: "500 gånger giftigare än diesel"



MG och BYD utmanas av Stellantis nya budgetmärke

6. Amerikanska elbilsföretag blöder pengar

Publicerad av Jan-Erik Berggren

7 aug 2024 kl 15.00

Det är tufft för nybörjare i bilbranschen. Det är också tufft för elbilstillverkare. Så gissa hur tufft det är för nybörjare som bygger elbilar. Fisker har gått i konkurs och bokslut från Lucid Motors och Rivian skvallrar om kraftiga blödningar.



*Två elbilsbyggare har ekonomiska problem.
Både Lucid Motors, till vänster, och Rivian blöder pengar.*

Rivian skrev nyligen på ett avtal med **Volkswagen** som uppgavs kunna rädda VW:s haltande mjukvaruavdelning och sömnen hos Rivians kassör. Rivian har också ökat sin försäljning och försökt att kapa kostnader. Ändå tvingas kassören berätta att andra kvartalet 2024 gav en förlust på närmare 15 miljarder kronor. Förlusten har ökat med 21 procent jämfört med samma kvartal förra året.

Efter beskedet rasade värdet på aktien med sex procent. Under andra kvartalet sålde Rivian 13 790 bilar, trots att fabriken i Arizona stängdes för att byta verktyg inför starten av produktionen av **R1T** och **R1S** för kommande modellår.

Vi intervjuade Rivians vd RJ Scaringe när han besökte Stockholm förra året och Scaringe förklarade då att han jagas av investerare som vill se avkastning på sina pengar. Nu förklarar Scaringe att de besparingar Rivian tvingats till inte kommer att ge resultat förrän under tredje kvartalet i år.



Eldrivna pickupen Rivian R1T.

57 000 bilar i år

Inför produktionen av bilar för kommande modellår har Rivian försökt att spara på och förenkla produktionen. Tillsammans med VW:s investering på cirka 50 miljarder och fler order från Amazon ska Rivian reda ut krisen.

För 2023 rapporterade Rivian en förlust på drygt 55 miljarder kronor och första kvartalet 2024 slutade med en förlust på drygt 14 miljarder kronor. Räknat per såld bil slutade andra kvartalet i år med en förlust på cirka 330 000 kronor per bil. Det är ungefär samma nivå som resultatet för samma period förra året. Prognosen för i år är att bygga cirka 57 000 bilar.

Samarbetet med Volkswagen ska ge en ny teknisk plattform som Rivian ska börja använda 2026. Rivian förbereder också för lanseringen av den mindre modellen **R2**, en modell som ska kunna skeppas till Europa.

Lucid litar på Saudi

Rivians amerikanska kompisar **Lucid Motors** har också ekonomiska problem. Lucid rapporterar en förlust för andra kvartalet 2024 på cirka åtta miljarder kronor. Förlusten kommer trots rekordstor försäljning av modellen **Lucid Air** under kvartalet. Förlusten ökade också jämfört med samma kvartal förra året.

Lösningen för Lucid Motors är att saudiska Public Investment Fund ska trycka in cirka 15 miljarder kronor i kassan.

Lucid Motors hoppas att sjuen Gravity ska lösa de ekonomiska problemen. Gravity ska börja byggas senare i år och bilen får ett pris i USA på drygt 800 000 kronor före skatter och avgifter.

Om två år hoppas Lucid kunna visa mindre och något billigare bilar vilket ska kunna öka lönsamheten. Lucids vd Peter Rawlinson förklarade för nyhetsbyrån **Bloomberg** att företaget befinner sig i en period av intensiva investeringar och att Saudiarabien är en långsiktig partner.

Lucid Motors bygger bilar i Arizona i USA och har även en mindre anläggning i Saudiarabien.



7. Saudiarabien pumpar in ytterligare 1,5 miljarder dollar i Lucid

Bobby Green 2024-08-08 kl 14:00

Äger nu 60 procent av företaget.



De senaste åren har Saudiarabien dunkat in massvis med pengar i elbilstillverkaren Lucid Motors. Nu investerar Saudi Arabia Public Investment Fund ytterligare 1,5 miljarder dollar för att tillverkaren ska överleva och i framtiden kunna lansera en mindre SUV som ska konkurrera med Tesla Model Y.

För tillfället erbjuder Lucid bara den dyra och stora sedan-modellen Air. Den stora suven Gravity är presenterad men inte ute på vägarna än, och den har också en väldigt hög prislapp vilket begränsar kundkretsen. Man tror och hoppas därför att den tredje modellen, den mindre suven, kan få siffrorna att vända. Men den kommer först i slutet av 2026. Just nu håller man på att förbereda fabriken i Arizona för tillverkningen av Gravity sen återstår det att se hur bra den kommer att sälja när den väl är lanserad.

Saudiarabien äger nu runt 60 procent av märket och har totalt investerat åtta miljarder dollar i det. [lucidmotors.com](https://www.lucidmotors.com)



Bobby Green



**Lucids nya fabrik i Saudiarabien är klar
Saudiarabiens första bilfabrik**



**Lucid rullar ut sjuen Gravity
Eldrift och plats för sju**



**Lucids vd: "Tesla has lost its sense of purpose"
Lucids teknik är även flera år framför konkurrenterna**



**Lucids resultatsiffror från förra året imponerar inte
Elon passar på att retas - igen**



**Lucids mellanklass-SUV börjar tillverkas sent 2026
Ska kosta under 50.000 dollar**

8. Hysterin: Gamla dieselbilar säljs för miljoner

Av Andreas Jemn

9 augusti 2024 kl 06:55

Gamla dieselbilar säljs dyrare än sportbilar på auktioner. I USA råder dieselhysteri och nu har en Mercedes E300d sålts för 1,1 miljoner kronor.



Många svenskar blir förvånade när de hör priset på den här Mercedes E300d från 1995. Bilen är nästan 30 år gammal och såldes för 1,1 miljoner kronor på en bilauktion i USA. Alltså dyrare än många hyfsat prestigeladdade sportbilar.

I spåret av elbils krisen har dieselbilarna blivit alltmer populära. I USA ser man en särskilt stor uppgång där priserna rusar i höjden. Dieselpriset har sjunkit och bilarna ses som en trygg investering till skillnad från elbilarna som ifrågasätts av allt fler.

Nu var visserligen den här gamla Mercan i ovanligt fint skick. Den har bara haft en enda ägare och inte gått mer än ungefär 1350 mil. Den hade till och med sina originaldäck kvar sedan leveransen från fabriken. Den förra ägaren har tagit hand om den här bilen med yttersta omsorg. Den har fått regelbunden service, den senaste från maj i år och skicket ska vara i det närmaste helt perfekt.

Motorn är inget monster, utan en helt vanlig treliters radsexa med 136 hästkrafter. Inredningen var klädd i den outslitliga galonklädseln MB-Tex. Enda lyxen hos diesel-Mercan var träpaneler, taklucka och AC.

Ändå blev det priskrig när den kom ut på [auktionssajten Bring A Trailer](#). Buden haglade in och försäljaren kunde muntert titta på medan priset sköt i höjden. Till slut landade det på 100 000 dollar, nästan 1,1 miljoner kronor. Visserligen skulle en sådan fin Mercedes kosta en bra slant hemma i Sverige också, men långt under det här rekordpriset i USA.

LÄS MER:



Blocket: Elbilspriser har ökat med 77% på ett år



Prisras för begagnade elbilar i Tyskland



Nytt rekordpris för diesel – dyrare än någonsin



Trendbrottet: Så mycket ökar priset på begagnade elbilar



Priser på beg dieselbilar upp – elbilar faller



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

9. Ägarna har sagt sitt: Detta är klart bästa elbilen

Av Erik Aspegren

9 augusti 2024 kl 10:03

För varje år som går ökar förväntningarna på elbilar, kunder vill ha längre räckvidd och snabbare laddning till ett lägre pris. Men vad tycker egentligen de som redan köpt elbil? Baserat på flera kriterier har tusentals elbilsägare svarat på om de skulle rekommendera sitt senaste elbilsköp eller inte.



En undersökning av UScale visar vad elbilsägare tycker om sina bilar. Företaget har baserat på laddkapacitet, mjukvaruproblem, räckvidd, förbrukning och kvalitet frågat ut elbilsägare om de skulle rekommendera bilen eller inte.

Tesla är den biltillverkare som hamnar på en klar första plats, med Porsche och BMW en bit efter efter. Polestar och Volvo hamnar på sjätte respektive sjunde plats. Den kinesiska biltillverkaren BYD, hamnar ungefär i mitten av nöjdhetsskalan. Förvånansvärt nog skulle hela 37 procent av Audi-ägare inte rekommendera sin elbil. Enligt studien ligger de tre Stellantis-märkena Opel, Peugeot och Citroën i botten.

UScale är ett marknadsundersökningsföretag som är specialiserat på frågor som rör elektromobilitet. För studien undersöktes nästan 5000 elbilsförare i Tyskland, Österrike och Schweiz under perioden maj till juli 2024. Nedan är hela listan från USCALE:



Polestar är snäppet bättre än Volvo när ägare ska rekommendera elbilar.



Opel och andra märken från biljätten Stellantis lirat i bottenligan.

LÄS MER:

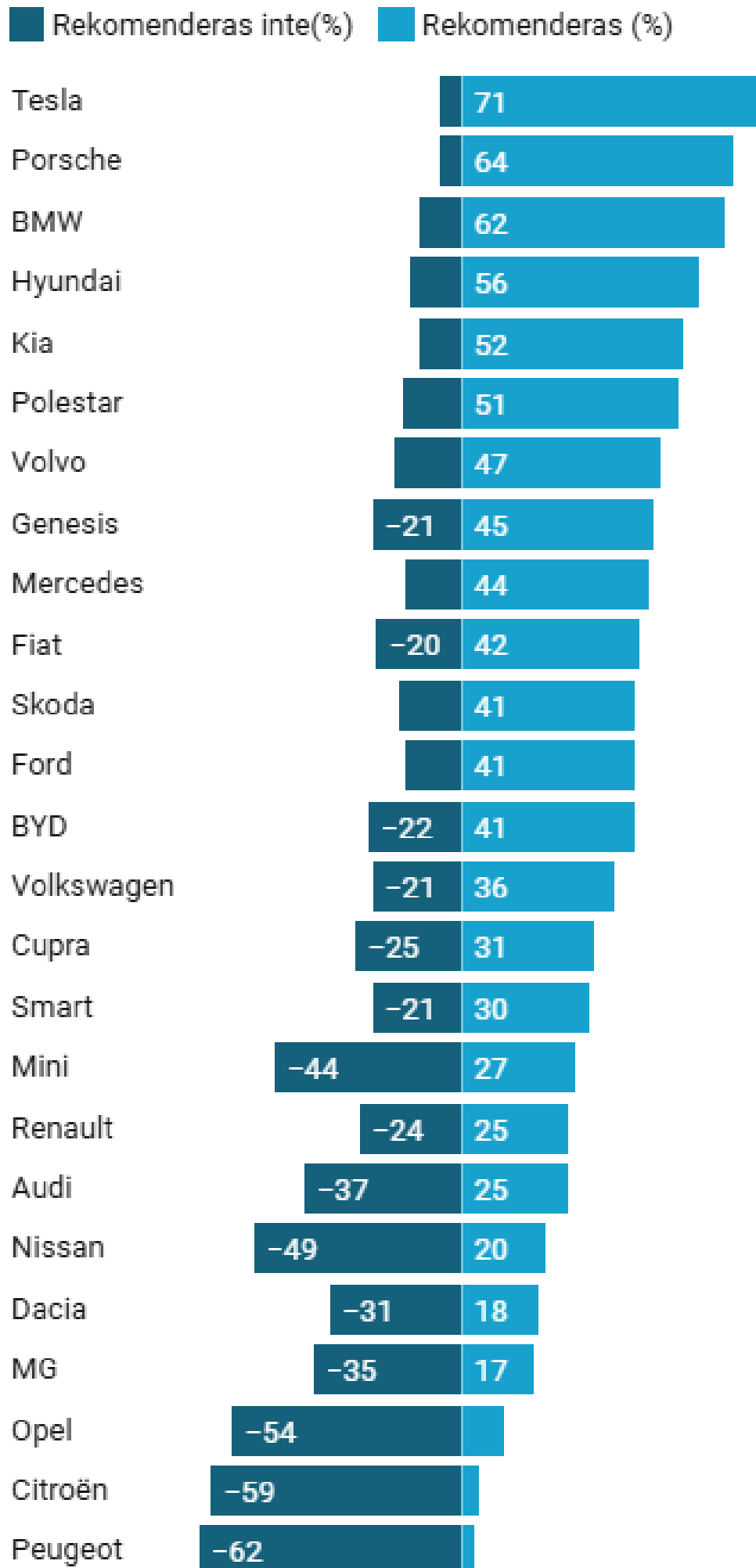
- Svenska elbilsägare har tröttnat på appar och...
- Den som äger både el- och fossilbil väljer elbil för...
- Avskyr kvaliteten – ändå rekommenderar Tesla-ägare...
- Grattis elbilsägare, Tesla har just öppnat 25000 nya...
- Så många elbilsägare byter tillbaka till ICE
- Ny undersökning: Ekonomin viktigare än miljön när vi...



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW. Nås på erik.aspegren@carup.se.

Elbilarna som rekommenderas mest och minst:



10. 1980-talets Mercedes S-klass var tidlöst elegant

Publicerad 14 november 2021

Text Fredrik Nyblad

Mercedes-Benz S-klass från 1980-talet är ett äkta barn av sin tid. Snabbare, lättare och samtidigt med tidlöst elegant design.



Mercedes-Benz S-klass var kanske nästan för modern när den kom. När Vi Bilägare testade den 1981 konstaterades att den "bryter mot det moderna recept som föreskriver låg midjelinje och stora glasytor". Fem år senare såg allt ut så.

Bruno Saccos designteam tog fram en form som i princip oförändrad skulle stå sig till 1991. Den nya S-klassen hade det för tiden låga cW-värdet 0,36 och den vägde upp till 280 kg mindre än föregångaren. Resultatet blev tio procent lägre bränsleförbrukning enligt Mercedes. Säkerhetsmässigt låg den i framkant, ABS-bromsar hade redan föregångaren haft och på senare årsmodeller infördes airbag på förar- och passagerarsidan, antispinn och bältessträckare.

Den som är bekant med Mercedes-Benz känner igen mycket från andra generationer och modellserier. Det är bara lite mer av allt i S-klassmodellen. Ratten känns tunn och stolsryggen är ganska låg jämfört med moderna bilar. Du slås av hur makalöst komfortabel bilen är. Den går tyst och med 560-motorn finns mängder med kraft i reserv.

W126 är internkoden för den här generationen S-klass, W:et utläses Wagen och S:et betyder Sonderklasse, specialklass. 280 S har förgasarmotor och såldes aldrig i Sverige, SE har insprutning, SEL är en längre version och SEC en kupé. Den sistnämnda var bara åtta centimeter kortare än den vanliga sedankarossen, så kupén erbjöd fortfarande bra plats för baksätesspassagerare.



Svulstigare än så här blev det inte i en Mercedes 1989, om du inte gick till en bilförädlare förstås och de tog sig gärna an S-klassen.



Här är till och med baksätet inställbart.



S-klass har en design som stått tidens tand märkvärdigt bra. En praktisk, tålig och användbar bil som kan sägas vara en av de sista med den riktigt gedigna Mercedeskvaliteten.





Mercedes-Benz 560 SEL 1989

Nypris: 589 000 kr.

Motor: V8 med bränsleinsprutning. Två överliggande kamaxlar. Volym 5 547 cm³. Max effekt 279 hk vid 5 200 r/min. Max vridmoment 430 Nm vid 3 750 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, fyrstegad automatlåda standard.

Mått: L 516/B 182/H 144 cm. Vikt 1 920 kg. Tank 90 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram dubbla triangellänkar och krängningshämmare. Bak snett bakåtrikade länkar. Skruvfjädrar fram och bak.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak, ABS.

Fartresurser: Toppfart 235 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 7,2 s.

Förbrukning: 1,42 l/mil vid blandad körning.

Livscykeln

1979 På Frankfurtsalongen intar den nya modellen en hedersplats. Hjulbasen är längre jämfört med föregångaren, men den är smalare, lättare och har oömma stötfångare.

1981 Första årsmodellen som säljs i Sverige. Här kunde Mercedeskunden välja mellan 280 SE med rak sexa och 380 SEL med V8. I Tyskland lanseras den nya kupémodellen SEC.

1982 introduceras 380 SEC i Sverige.

1984 500 SEC och SEL introduceras i Sverige.

1985 En uppdaterad S-klassmodell presenteras. Exteriört syns förändringen på att plastlisterna längs med karossen har blivit släta.

1986 14-tumsfälgarna ersätts med 15 tum stora fälgar. 280 ersätts av 300 och 380 av 420, en ny 4,2-liters V8 på 218 hk. 500 och nya 560.

1988 Effekten på alla V8-motorerna ökar med mellan sex och tio procent genom att bland annat kompressionen höjs. Nu finns 560 SEL och SEC i Sverige.

1991 Sista årsmodellen av W126. Modellen läggs ner efter tolv ex-tremt framgångsrika år och ersätts av den betydligt klumpigare W140.



Fredrik Nyblad

Mer från Vi Bilägare:



Mercedes 180 var dyr men fantastiskt hållbar



Mercedesmodellen som drämde till konkurrenterna



Mercedes 500E var en bomb i diskret lyxförpackning



11. Lancia Fulvia Coupe 1971



Sedan Lancias tidigaste dagar har den Turin-baserade bilbyggaren haft ett innovativt och genialt tillvägagångssätt i sin strävan att producera några av de finaste bilarna som finns tillgängliga. Lancia konkurrerade om köpare med Alfa Romeo under förkrigstiden, och medan Alfas var snabba, flamboyanta och exotiska, var Lancias den tänkande mannens sportbil; Mer avmätt och konservativt utformad, men ändå alltid utsökt konstruerad, vackert konstruerad och mycket avancerad. Under efterkrigstiden skiftade både Alfa Romeo och Lancia drastiskt fokus från lyxbilar i begränsad produktion till massproducerade GT-bilar och sedaner i mellanprissegmentet.





Liksom sina grannar på Alfa Romeo fanns de flesta Lancia-modellerna i Berlina-, Coupe- eller Cabriolet-form, designade och byggda av en mängd föredragna italienska karosbyggare. Med den V6-drivna, monocoque Aurelia som ledde sortimentet in på 1950-talet behövde Lancia fler instegsmodeller för att hålla sig flytande och konkurrera med Alfas nya Giulietta. Aurelia fick sällskap av den V4-drivna Appia, en instegsbil sett till pris men som fortfarande byggdes med samma höga standard av ingenjörskonst och kvalitet som är inbäddad i varje Lancia-produkt. I Appias fotspår kom en helt ny bil för 1963: Den V4-drivna Fulvia med smal vinkel och framhjulsdraft.





Lancias baby **Fulvia** lånade sin layout från den större Exekutiva Flavia, men i ett snyggt och kompakt paket. Till en början erbjöds den endast som en fyradörrars Berlina, men 1965 kompletterades den med en Lancia-liknande Coupé och en lättviktsbil med Zagato-kaross Sport. Fulvias eleganta, enkla monocoque-chassi hade individuell länkarmsfjädring fram med en enda tvärställd bladfjäder, uppbackad av en balkbakaxel placerad av en Panhard-stång. Skivbromsar på fyra hjul var standard från början, och Lancias typiskt precisa byggkvalitet skapade en bil som kändes mycket dyrare än den var. Berlina var förvisso en kapabel och elegant liten bil, men det var den krispiga och eleganta coupén som fångade mest uppmärksamhet och har sedan dess blivit en sann ikon bland entusiaster.

Även om Fulvia Coupes rallybedrifter verkligen har cementerat dess legendariska status bland hardcore-entusiaster, är Fulvia inte mindre briljant. Den enkla och eleganta stilen utfördes internt snarare än av en extern karossbyggare. När serie II hade anlönt hade styllingen justerats (även om den inte var mindre vacker) och de mekaniska specifikationerna uppdaterades med en 90 hk 1,3 liters motor, större Girling skivbromsar och en 5-växlad transaxel. Samlare har fått upp ögonen för dessa briljanta små bilar och som sådana har värdena stigit stadigt, med den rallyuppfödda 1,6HF som toppar listorna. Den andra serien 1.3S må sakna samma kraft som sitt större syskon, men den är inte mindre glad och vackert delikat att köra. Lancias utsökta Fulvia är verkligen en av de bästa förarbilarna genom tiderna.

Denna stiliga Fulvia 1.3S från 1971 presenteras i härligt skick, efter en sympatisk restaurering till ursprungliga specifikationer. Denna Fulvia har nyligen importerats från Italien och köptes ursprungligen som en examenspresent till en ung italiensk advokat, Avocat Chimenti, av hans familj. Chimenti njöt av sin Fulvia i många år innan han lämnade över bilen till sin familjemekaniker för noggrann förvaring och underhåll. Det förblev i Chimentis ägo fram till 2012.



År 2013 anlände Fulvia till USA där den behandlades med en kostnadsfri mekanisk och kosmetisk reovering, med stor omsorg för att bevara sin exceptionella originalitet. Idag är den fortfarande ett vackert ärligt exemplar i den ursprungliga och attraktiva kombinationen av mörkblå över mörkbrun klädsel. Stommen är rak och prydlig med mycket bra äldre lack och fina, fabriksprecisa panelspringor. En viss lätt struktur är tydlig i lacken på sina ställen, men det är överlag en mycket presentabel och omedelbart attraktiv bil. Det sparsmakade och delikata ljusarbetet presenteras i mycket gott skick, en blandning av noggrant utvalda original, restaurerade bitar och korrekta ersättningar. Restauratören motstod frestelsen att montera större fälgar och restaurerade istället de korrekta originalen som är inslagna i korrekt Michelin XAS-gummi. Bilen sitter stolt, ser ordentlig och lätt ut på fötterna, de rätta hjulen och däcken behåller Fulvias delikatess och kommunikativa feedback. OEM-strålkastare med distinkta gula glödlampor lägger till ytterligare ett lager av attraktionskraft.

Den enkla men eleganta kabinen är klädd i karamellbrun klädsel med svarta mattor, trim och korrekta gummimattor. Fram och bak är sätena i fin ordning och kompletterar de matchande dörrkorten. Gummimattor och andra mjuka detaljer är i utmärkt skick, och instrumentbrädan är fri från sprickor eller blekning. Den ursprungliga träfiberplattan har ersatts med en underbar, blank träbit och de ursprungliga Jaeger-instrumenten har omsorgsfullt och grundligt restaurerats. Den ursprungliga växelspaxknoppen sitter kvar och en tidsenlig Nardi-ratt klär upp kupén snyggt. Originella detaljer som Lancia-återförsäljardekaler i kvartsfönstren och en mycket cool servicekalender för återförsäljartillbehör bidrar till den härliga tidstypiska charmen hos denna fina Fulvia.

När man lyfter på motorhuven avslöjas ett mycket korrekt och väl detaljerat motorrum. Den smala vinkeln 1,3 liters V4-motorn är mycket snygg och ärligt presenterad med korrekta ledningar och hårdvara, korrekta finish på tillbehören och fabrikskorrekta dekaler och markeringar. Underredet är lika snyggt, med fabriksmonteringsmärken på hjälprarna. Chassit reoverades med fräscha och korrekta DeCarbon-stötdämpare och de knepiga drivlocken på framaxeln byttes ut. Den ursprungliga domkraften, reservhjulskåpan i vinyl och Lancia-verktygssatsen sitter kvar på plats.

Med bara en ägare under fyra decennier har denna vackra Lancia helt klart varit omhuldad sedan den dag den lämnade återförsäljargolvet. Tack vare det noggranna och sympatiska arbete som den fick från sin senaste skötare förblir den fräsch och redo att njutas, och kommer säkert att fånga hjärtat hos sin nästa ägare.



12. Jaguar XJ13 1966



XJ13 byggdes för att ta Jaguar tillbaka till Le Mans och har den sorgliga historien om att aldrig tävla i ett lopp. Till en början var man beredd att ta sig an Fords och Ferraris krafter på la Sarthe, men Jaguars lata inställning till racingutveckling gjorde att projektet blev klart för sent för att man skulle kunna tävla framgångsrikt. År 1967 ändrades reglerna till att endast tillåta en kapacitet på tre liter och XJ13 blev permanent överflödig.

XJ13 byggdes från grunden som en Le Mans-prototyp och designen använde alla kännetecken för 1960-talets framgångsrika racerbilar. Detta inkluderade en V12-motor i mittmonterat läge som var mycket nytt för Jaguar.

XJ13 byggdes kring en V12 5-litersmotor konstruerad av Claude Baily och kallad XJ6 Project. Konstruktionen parade i princip ihop två DOHC sexcylindriga motorer till en gemensam vevaxel och aluminiumblock. Den använde Lucas mekaniska insprutning för att producera 503 hk och var direkt fäst som en integrerad del av aluminiumchassit. Blocket och transaxeln fungerade som den enda stödstrukturen bakom det bakre skottet vilket innebar att fjädringen monterades direkt på sidorna av enheten. Enheten testades ursprungligen med sex SU-förgasare i två Jaguar Mark X, kända som Project XJ5.

Den vackra karossen skulpterades av aerodynamisten Malcom Sayer som också var ansvarig för de framgångsrika D-Type och C-Type. Liksom dessa hade den den slående estetik som kunde sälja bilar och funktionaliteten för att vinna LeMans. Således, i händerna på Norman Dewis, nådde bilen 161 mph på raksträckan på MIRA-testbanan och satte ett nytt varvrekord. Bilen testades och reviderades utförligt varje gång under nio separata tester från Match till augusti 1967. Det sista testet utfördes av David Hobbs och Ricard Atwood på Silverstone och "Båda förarna rapporterade inneboende överstyrningsegenskaper. Hobbs indikerade bakhjulsstyrning och Attwood rullöverstyrning."



Eftersom XK13:s motor var en testbädd för Jaguars V12-motor lades den i viloläge tills serietillverkade V12:an lanserades med serie III E-type 1971. Detta innebar att XJ13 blev den första bilen som använde V12-motorn som så småningom skulle driva Jaguars från 1971 till 1996. Gatbilarna hade dock en kedjedriven SOHC-motor byggd av Hassan/Baily.

När bilen slutligen släpptes till allmänheten och pressen 1971 togs den tillbaka till MIRA:s testbana för en reklamfilmning. Tyvärr, medan Norman Dewis färdades i 140 km/h på en hög bankning, tappade Jag ett hjul och voltade ände över ände i en förödande krasch. Som tur var överlevde både Dewis och bilen, eftersom den byggdes om anmärkningsvärt två år senare istället för att skrotas som så många andra racerbilar på den tiden. Norman minns händelsen i sin bok "Developing the Legend": det gick bra till en början, med ett stort antal varv i blygsamma hastigheter för inspelning. "Avslutningsvis", berättar Norman, "blev jag tillfrågad om jag kunde köra fyra snabba varv. Jag gjorde tre, och de var ganska snabba, men inte lika snabba som jag hade gått i testet. Sen på tredje varvet kom jag in på bankningen, som var den mittemot tunnelbanken där filmteamet befann sig, vid ca 135, och gav den full gas för att hålla den inne som vanligt. Ungefär två tredjedelar in i svängen svängde bilen åt höger och körde nästan omedelbart in i säkerhetsstaketet.

Ombyggnaden var klar i juni 1973 och Jaguar hade två motorer att bygga en fungerande enhet med och man bestämde sig för att sätta ihop en originalmotor med fast med en bränd/svetsad kolv. Det betydde att bilen kunde köra, men aldrig nå sin fulla potential igen. De ursprungliga karossbockarna behölls av Abbey Panels, så den nya karossen var en identisk matchning med den första förväntade sig att nya skärmbreddare lades till. Jaguar behöll den renoverade XJ13 i sin Heritage Collection och visade den sporadiskt på stora bilmässor. Efter ombyggnaden var bilen med i Motor, Autocar och en show på BBC.



Någon gång efter 2002 föll XJ ner från en hög trottoarkant och spräckte motorblocket och förstörde sumpen. Efteråt togs det djärva beslutet att återigen bygga om XJ13 och renovera motorn till fullt fungerande skick. XK Engineering från Coventry plockade bort bilen helt och hållet och hållet och den är nu förmodligen bättre än ny. Den färdiga bilen debuterade på Goodwood Festival of Speed 2007 där dess fulla vrål äntligen kunde höras för första gången på 35 år.

typ	Racerbil
Byggd i	England
Karosstylist	Malcom Sayer
Karossbyggare	Abbey Paneler Ltd.
produktion	1
motor	V12

MOTORNYTT

motorposition	Medelhög längsgående
insug	Naturlig
tändning	OPUS tändsystem
ventilstyrning	DOHC
Bränsletillförsel	Lucas Mechincal injektion
deplacement	4994 cc/304.8 in ³
borra	87 mm/3,43 tum
Motorkonstruktör	Claude Bailey
effekt	374.3 kW/502 hk @ 7600 varv/min
Specifik uteffekt	100,52 hk per liter
Bhp/vikt	482,69 hk per ton
Kaross/chassi	Aluminium över aluminium/"badkarchassi"
Drivhjul	RWD
framdäck	5,25-10,50 x 15H Vitfläck D15
bakdäck	6,35-13,00 x 15H Vitfläck D15
Bromsar fram	Dunlop Skivor
Bromsstorlek fram	22,4 x 303,3 mm/0,88 x 11,94 tum
Bromsar bak	Dunlop Skivor
Bromsstorlek bak	22,4 x 295,3 mm/0,88 x 11,625 tum

MOTORNYTT

framhjul	F 38,1 x 17,8 cm / 15 x 7 tum
bakhjul	R 38,1 x 23,8 cm / 15 x 9,375 tum
f fjädring	Armstrong Spjäll, 3/4
r fjädring	Armstrong Spjäll, 5/8
Tjänstevikt	1040 kg/£ 2290
transmission	5DS25 ZF Växellåda
Slutväxel	4.00:1
Designers	Claude Bailey (motor), Macom Sayer (kaross/aerodynamik)



Roger Warolin