



Talbot-Lago T150 C Lago Spéciale Teardrop Coupé

- 1. Så effektiv är nya Xpeng P7+**
- 2. Leapmotor lanserar eldrivna suven B10**
- 3. Nya BMW 2-serie Gran Coupé höjer ribban med hybridkraft**
- 4. Drömmen om elektrisk mc sprack**
- 5. Så fungerar ljussignaler**
- 6. Ukrainska soldater lämnade in 1950-talets GAZ-69A 4x4 för service**
- 7. Mercedes-Benz S500 Coupé**
- 8. BMW 6 Series**
- 9. Austin Healey 100M**
- 10. Grattis Borgward Isabella**
- 11. Talbot-Lago T150 C Lago Spéciale Teardrop Coupé**
- 12. Mercedes CLR**

1. Bäst i sin klass – så effektiv är nya Xpeng P7+

Av Carl Undéhn 16 okt 2024

Artificiell intelligens har redan börjat leta sig in i våra bilar. Tesla förlitar sig på tekniken för att lyckas med sin utlovade självkörning, och en rad tillverkare lovar bättre röststyrning i sina bilar genom användare av ChatGPT.



När Xpeng vill profilera sig som ledande på avancerad teknik är naturligtvis AI med i bilden. Ett exempel på det är Xpeng P7+ som nu visas på bilsalongen i Paris. Det handlar om en vidareutveckling av sedanen P7, som började säljas här i Sverige för två år sedan. Med det har karossen både fått en ny design och vuxit på längden för att nu vara strax över fem meter lång. Som elsuvarna Xpeng G6 och G9 har också P7+ fått 800-voltsteknik för att kunna ladda snabbt, men det nämns inte hur hög effekt bilen klarar.

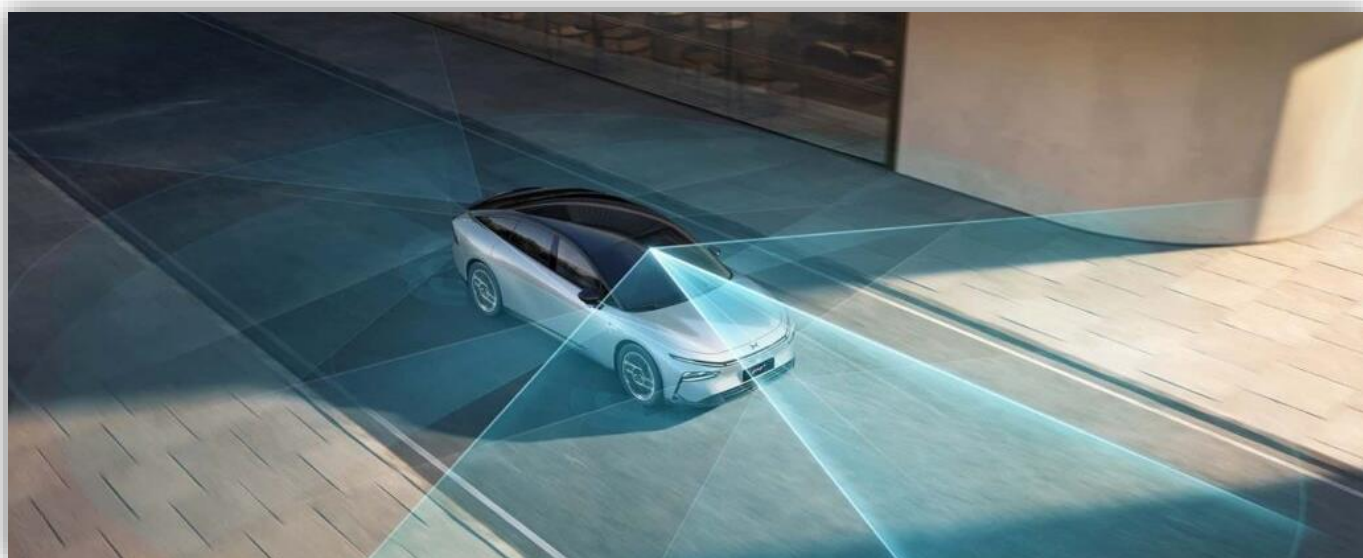




Däremot anger Xpeng en väldigt låg siffra för förbrukningen som uppges vara 1,16 kWh per mil. Då förmodligen inte enligt WLTP utan den mer förlåtande kinesiska körcykeln. Men säkert är att Xpeng tack vare en växelriktare med kiselkarbid har lyckats göra P7+ till en av de mest energieffektiva bilarna på marknaden. Detaljer kring batteriets storlek och hur lång räckvidden är nämns inte.

På den kinesiska marknaden säljs Xpeng P7+ med två LFP-batterier med en kapacitet på 61 eller 76 kWh och där anges räckvidden med det större batteriet till 71 mil. I Kina erbjuds modellen också med bakhjulsdrift från en elmotor med en effekt på 180 eller 230 kW.

Teknisk information kring den europeiska versionen samt priset vill Xpeng alltså återkomma kring. Hellre lyfter de nu hur bilen använder AI, som används i allt från infotainmentsystemet till anpassning av bilens chassi. Bilen ska kunna lära känna de som kör den och anpassa inställningen efter vem som sitter bakom ratten. Assistanssystemet tar hjälp av AI Hawkey Visual Solution som med hjälp av bilens kameror och sensorer läser av omgivningen. Intressant är att Xpeng valt att inte använda Lidar-radar och nästa år lovas funktionen Highway NGP komma till Europa för att göra bilen delvis självkörande på motorväg. När Xpeng P7+ kommer till Sverige och vad priset blir här har ännu inte meddelats.



2. Leapmotor lanserar eldrivna suven B10

Publicerad av Erik Wedberg 17 okt 2024 kl 09.07 Uppdaterad kl 09.19

Kinesiska Leapmotor storsatsar på lansering i Europa och nu visas den tredje modellen – mellanstora suven B10 som kommer både med eldrift och räckviddsförlängare.



Leapmotor B10.

Leapmotors grundare Zhu Jiangming och Stellantis vd Carlos Tavares har premiärvisat Leapmotor B10 på [bilsalongen i Paris](#). Att Carlos Tavares stod på scenen beror på att Stellantis-koncernen ska ge den kinesiska biltillverkaren understöd i dess lansering utanför Kina. För nästan precis ett år sedan investerade Stellantis motsvarande 17 miljarder kronor i Leapmotor och med det får Leapmotor bland annat tillgång till Stellantis nätverk. Leapmotor uppger sig redan ha 200 återförsäljare fördelade på 13 marknader i Europa och siktar på 500 redan nästa år.

B10 är den tredje modellen som är aktuell för Europa-lansering och ses som företagets första riktigt globala modell. De två tidigare är småbilen [T03](#) och [lilla suven C10](#). Informationen om bilen är fortfarande mycket knapphändig, vi får inte veta mer än att den ska plats i C-segmentet (golfklass) och konkurrera med bland andra [Kia EV3](#) och [Hyundai Kona](#), och att den byggs på en plattform som kallas Leap 3,5.

Leapmotor B10 ska initialt lanseras med en helelektrisk drivlina och ett pris under 30 000 euro. Det finns även uppgifter om en kommande version med en bensinmotor som räckviddsförlängare.



[Leapmotor B10 Gallerier](#)



3. Nya BMW 2-serie Gran Coupé höjer ribban med hybridkraft

Publicerad av John Sempill 2024-10-18

Uppdaterad 2024-10-18

Den andra generationens BMW 2-serie Gran Coupé tar klivit in i samtiden och blir ännu mer digitaliserad, hållbar och bekväm. Lansering sker inom kort.



Kulören Borusan Blue sticker onekligen ut.

Om vi börjar med inredningen: den har designats om och är helt läderfri som standard. En klädsel i veganza/alcantara erbjuds som tillval och de nya och mer bekväma stolarna ska erbjuda bästa komfort även på långresorna.

Ska du lasta mycket kan du med fördel vika ned det bakre ryggstödet enligt 40/20/40-principen. Sportratt är sedermera standard likaså LED-strålkastare och den justerade dubbelkopplingslådan.

När vi ändå har lådan på tungan kan vi berätta att nya motorer är på gång. Fyrcylindriga bensinare samt dieselmotorer med en snittförbrukning ned till 4,6 l/100 km som lägst har du att välja på.

I tillägg är versionerna BMW 220 Gran Coupé och BMW 220d Gran Coupé elektrifierade med ett 48-volts mildhybridsystem.



Med Head-Up och "Augmented View" lär du inte missa nästa avfart.

Att fälgarna inte är större än 17 tum känns inte särskilt BMW – eller särskilt något märke alls i dag – men även här får vi anta att trenderna är cirkulära. Föredrar du helst inget mindre än 18-tummare kan vi försäkra om att BMW M235i xDrive Gran Coupé kommer med fälgar i den kategorin.

Det senare gäller även om du klickar i M Sport-paketet. I det läget tillåts du bli riktigt vågad och välja 19-tummare.



En M-teriör med sportiga framstolar känns helrätt.



Under bagagerumsgolvet får du plats med lite till.

Till det digitala kommer nya BMW 2-seriens Gran Coupé med BMW iDrive baserat på BMW:s Operating System 9. Med ConnectedDrive kan du sedan lägga till funktioner under valbara tidsperioder. Här erbjuds även regionsspecifika underhållningstjänster för såväl musik- som streamingtjänster och mycket annat.

Nya Gran Coupé lanseras på marknaden i mars 2025.



En lyckad eller mindre lyckad profil?

4. Drömmen om elektrisk mc sprack – går i konkurs

Av Andreas Jemn 17 oktober 2024 kl 06:19

Drömmen om elektriska motorcyklar gick i kras. Ny konkurs ger en dyster framtidsbild.– Det finns väldigt stora utmaningar när det kommer till den tekniska biten, skrev företaget i ett pressmeddelande.



I måndags stängde styrelsen för Energica in sig för ett krismöte. Företaget som grundades 2010 i italienska Modena har försökt förverkliga drömmen om elektriska motorcyklar, både för tävlingsbanan och landsväg. De har varit mycket uppmärksammade och bland annat visats upp i Jay Leno's Garage: https://youtu.be/LM_OaQjL6G8.

Man har samarbetat både med internationella racingförbundet FIS och MotoGP, som följt utvecklingen noggrant. Det gjorde så att företaget tidigt blev intressant för riskkapitalister och det amerikanska företaget Ideanomics gick in som storägare i företaget med 75 procent av aktierna.

Men det som först verkade vara utmaningar blev snart till oövervinnerliga problem. Till skillnad från elbilarna brottas elektriska motorcyklar med större tekniska bekymmer. Ett av dem är tekniken, laddning och batterier är svårlösta frågor. Allra helst när det kommer till fordon som är lätta.

Därför beslutade en enig men samtidigt mycket bitter styrelse efter snabba överläggningar om att försätta sig i konkurs.

– Vi har försökt hitta kapital eller investerare som var beredda på att gå in i projektet, men det har misslyckats och det enda alternativ vi ser nu är att gå i konkurs, skrev styrelsen.

MOTORNYTT

Hela deras utveckling kommer nu att säljas på auktion. Man hoppas att någon ny ägare kan ta Energicas innovationer vidare och kanske till slut tillverka en elektrisk motorcykel. För de 45 anställda på fabriken i Modena var det också en svart dag. Men de omfattas av en statlig garanti tills de hittar nya jobb.

LÄS MER:



Efter konkursen: Elmotorcyklar reas till vrakpris



Svenska el-MC:n Cake går i konkurs: "Overkligt"



Svenska ellastbilen i konkurs: "Sorgligt"

Miljardaffär: Svenska ikonen Öhlins säljs utomlands

Ny stor konkurs drabbar svensk bilhandlare

Började med V70 för 4000 kr – bytte upp sig till Audi R8



Andreas Jemn är journalist och författare.

5. Okända finesserna: Så fungerar trafikljus

Av William Karlsson 20 oktober 2024 kl 07:30

Youtubern Steve visar upp hur trafikljus egentligen fungerar. Han förklarar bland annat varför du ibland kan behöva vänta längre än vanligt på grönt ljus. – Välkommen till den fascinerande världen av trafikljus, säger han.

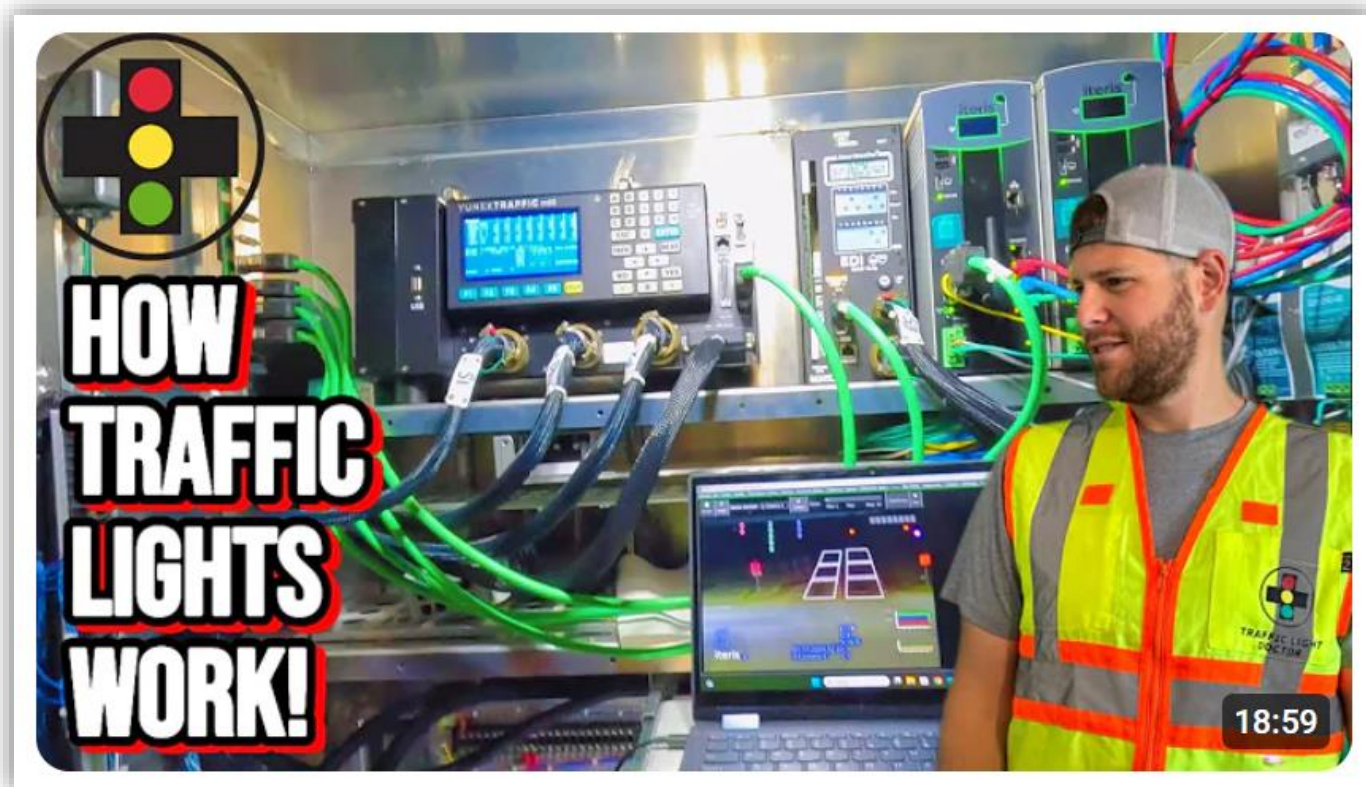


Trafikljus är något de flesta bilförare ser dagligen. Förhoppningsvis har alla koll på att man får köra vid grönt ljus och måste stanna vid rött och gult ljus. Det är simpelt och grundläggande för att trafiken ska kunna fungera. Men något som är mindre välkänt är hur tekniken bakom trafikljusen egentligen går till. Det är något vi ska ta en närmare titt på nu med hjälp av trafikljusexperten Steve.

Han har en egen Youtubekanal som kallas "Traffic Light Doctor" där han lägger ut olika klipp som ofta tenderar att handla om trafikljus. Steve jobbar dessutom som tekniker för trafikljus i Mississippi och i ett av sina senaste klipp har han fått in ett larm om att flera trafikljus vid en korsning inte fungerar som de ska. Han åker därför dit för att undersöka saken.

Väl på plats ser han direkt att lamporna inte fungerar och lyser enbart rött. Han öppnar då upp ett elskåp i närheten och ser att det är trafikljusens kameror som strular.

Steve förklarar att kamerorna mäter av ifall det finns några bilar vid korsningen och om kameran ser att en bil väntar, skickar den signaler till styrenheten som sedan ger grönt ljus när det väl finns tillfälle för det. Detta gör bland annat att det alltid kommer vara rött utan några bilar i närheten av korsningen.



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

Han byter ut en kabel till kameran som ska ha varit vattenskadad och startar sedan om hela systemet. Plötsligt börjar trafikljusen att fungera igen och Steve verkar nöjd över sitt jobb.

– Det verkar som korsningen inte längre har några problem med trafikljusen, säger Steve. I en annan video visar trafikljusexperten hur du som bilförare kan stå fel med din bil så att du aldrig får grönt ljus. I klippet visar han hur kameran mäter antalet bilar genom ett rut-system. Ifall du ställer din bil utanför rutan har kameran svårare att uppfatta din position och detta kan göra att du aldrig kommer få grönt ljus.

– Nästa gång du är vid en korsning med trafikljus, kom ihåg att det finns mycket magi bakom tekniken, säger Steve.

LÄS MER:

- [Missen som kostar körkortet och 3000 kr](#)
- [Larmrapport: 8 av 10 bilförare blir bländade](#)
- [Testar Teslas nya fulla självkörning: "Chockad och..."](#)
- [Anders körde mot rött – får böta 710 000 kronor](#)
- [Tesla Model Y började brinna i trafik: "Jag kunde..."](#)
- [Här kör Teslas självkörning mot rött i nytt test](#)



William Karlsson



6. Ukrainska soldater lämnade in 1950-talets GAZ-69A 4x4 för service

Den 4 dec, 2023 - 13:13

Som rapporterades av [OSINTtechnical](#) den 3 december 2023 visade ukrainska soldater från drönargruppen Khorne uppfinningsrikedom i Donetsk län. De lokaliserade, reparerade och tog i bruk ett sovjetiskt terrängfordon av typen GAZ-69A från 1950-talet, som är föregångaren till UAZ-469 4x4 som lanserades 1972.



GAZ-69, som tillverkades av den sovjetiska UAZ-fabriken 1953, fungerade som ett 4x4 spaningsfordon inspirerat av den amerikanska WW2 Willys MB Jeep.

FILM: <https://x.com/i/status/1731287911281373558>

GAZ-69, som utvecklades av den sovjetiska Gorkijfabriken 1946, fungerade som en 4x4 spaningsbil designad för att efterträda GAZ-67B. Inspirerad av den amerikanska Willys MB Jeep genomgick GAZ-69 omfattande tester 1947 under sin prototypfas, känd som E-1 eller "Truzhenik". Dessa tester fokuserade på att utvärdera fordonets dragkraft, minimala hastighetsskador och manövrerbarhet genom utmanande lerig terräng. Efterföljande tester i terrängförhållanden bekräftade dess prestanda i förhållande till ZIS-151.



Produktionen av GAZ-69 började 1953 vid Ulyanovsk Automobile Plant, vilket resulterade i två varianter. En variant, designad för militärt bruk, hade två dörrar och en öppen 8-sitsig kaross, medan GAZ-69A, avsedd för tjänstemän, hade en 4-dörrars, 5-sitsig konfiguration med bagageutrymme.

GAZ-69 inkorporerade komponenter från tidigare GAZ-modeller, såsom en 4-cylindrig för-gasarmotor som härrörde från GAZ-M20 och olika element från GAZ-51. Anmärkningsvärda funktioner inkluderade en bakaxel med en icke-låsande tvärxeldifferential, en transmissionsöverföringslåda utan direkt transmission, beroende fjäderhjulsupphängning, kullleder och dubbelverkande hydrauliska stötdämpare.

Under de två decennier som GAZ-69 tillverkades i över 600 000 exemplar, och exporten nådde 56 länder, inklusive Rumänien och Nordkorea, som båda fick rättigheter för massproduktion. GAZ-69 genomgick uppgraderingar, vilket ledde till varianter som GAZ-69-68, 2K15 GAZ-69A Shmel beväpnad med fyra pansarvärnsraketer och GAZ-69 DIM designad för mindetektering på djup inte mindre än 70 cm.

GAZ-69A, den specifika varianten som återupplivades av de ukrainska soldaterna, drivs av en 55 hk 2,1-liters 4-cylindrig motor, som har en genomsnittlig bränsleförbrukning på 14 l/100 km, med en 60-liters bränsletank, vilket möjliggör en topphastighet på 90 km/h och en beräknad räckvidd på 400 km. Fordonet väger 1 960 kg, inklusive standardutrustning och vätskor, och mäter 3,85 m i längd, 1,75 m i höjd och 2 m i bredd. Den har en dragkapacitet på 850 kg, plats för fem passagerare och en lastkapacitet på 500 kg.

När det gäller design har GAZ-69A en öppen kaross med en manuell sufflett, vilket ger anpassningsförmåga till olika väderförhållanden. Konfigurationen för 8 passagerare inkluderar två bänkar på baksidan, som även fungerar som förvaringsboxar. Omvänt har GAZ-69A, som är skräddarsydd för jordbruksbruk, plats för fem passagerare och har ett rymligt bagageutrymme som är tillgängligt från passagerarutrymmet.



7. Kör som en miljonär för småpengar i Mercedes-Benz S500 Coupé

Av redaktören bytbil.com 2024-10-16 Text Simon Hallenslev

Om du vill köra runt som en IT-miljonär från 90-talet är det nu du ska slå till. För under 200 000 kr kan du köpa en bil som bara toppdirektörer hade råd med när den var ny.



Föreställ dig följande scenario: du är ett av 90-talets stora namn i IT-världen och saknar en bil att parkera på grusuppfarten framför din villa i Djursholm. Vad köper du? Mitt förslag är denna Mercedes-Benz S500 Coupé! Hos den lokala Mercedes-Benz-återförsäljaren kostade denna skönhet från 1,2 miljoner kronor 1994, vilket med hänsyn till inflationen motsvarar drygt 2 miljoner kronor idag.

Så mycket behöver du dock inte betala för **veckans fynd**. Om du är bra på kreativ matematik kan man säga att du faktiskt sparar 1,8 miljoner kronor. Den kostar nämligen 199 900 kronor och säljs av Linköping Autocenter. Här handlar det om ett ytterst välskött exemplar som kan få dig att känna dig som en miljonär för småpengar. Och om du har svårt att förstå hur en Mercedes-Benz S500 Coupé kunde kosta så mycket, är det för att denna W140-generation var en av de mest lyxiga och tekniskt avancerade bilarna för sin tid.

Det bästa från Stuttgart

Det är ingen nyhet att S-Klassen präglar de andra modellerna i Mercedes modellprogram och sätter standarden för både lyx och teknik. S i **S-Klass** står för 'Sonderklasse' på tyska, vilket översätts till specialklass. Mercedes använder denna specialklass för att introducera nya innovationer, som senare hittar till andra modeller. Denna W140-generation av S-Klassen var därför den första Mercedes-modellen som utrustades med dubbelt isolerade rutor för att säkerställa maximal ljudisolering.



Framstolar och ratt var elektriskt justerbara med minne, vilket idag inte låter som någon stor nyhet – men det var stort 1993! Dessutom var backspeglarna elektriska och kunde justeras med samma minne som ratt och förarsäte. Denna generation av S-Klassen fick också ett tvåzonigt automatiskt klimatkontrollsystem som kunde fortsätta fungera i 20 minuter efter att motorn stängts av.

Den sista riktiga S-Klassen?

Denna Mercedes-Benz S500 Coupé blev naturligtvis inte den sista S-Klassen, då vi idag är på den fjärde generationen efter W140. Ändå diskuteras det ofta bland entusiaster om denna generation egentligen markerar slutet på en helt särskild era för S-Klassen.





S-Klassen i W140-generationen kallas nämligen för den sista överutvecklade S-Klassen. Mercedes använde, som tidigare nämnt, S-Klassen för att introducera nya tekniska innovationer i världen. Därför var utvecklingskostnaderna alltid skyhöga och gjorde att S-Klassen sällan var en särskilt lönsam modell.

W140-generationen, som byggdes från 1991 till 1998, ryktas ha kostat Mercedes omkring 1 miljard dollar att utveckla, vilket omräknat efter inflation och i svenska kronor motsvarar svindlande 26 miljarder kronor. Utvecklingsprocessen överskred nämligen budgeten flera gånger. Till slut blev det dyrt för de välbärgade Mercedes-kunderna, eftersom W140-generationen kostade hela 25 procent mer än sin föregångare när den nådde återförsäljarna.

En av huvudorsakerna till att budgeten spräcktes var att Lexus hann före Mercedes. [Lexus LS](#) lanserades kort innan S-Klassen 1989 och var fullproppad med utrustning och modern teknik – så mycket att Mercedes inte kunde hänga med. Därför gick Mercedes tillbaka till ritbordet, spenderade ännu mer pengar och försenade lanseringen med 18 månader.

Budgetöverskridanden och förseningar är inte ord som de ordentliga tyskarna tycker om. Därför kostade den nya S-Klassen Mercedes chefsingenjör Wolfgang Peter jobbet. Efter detta beslutade ledningen att S-Klassen i framtiden skulle vara en marknadsdriven bil snarare än en ingenjördriven. Därför blev W140-generationen den sista S-Klassen där ingenjörerna hade fria tyglar och enorma budgetar.

Ett (halv)sällsynt fynd

Mercedes-Benz S500 Coupé är inte en bil man ser varje dag. Den är faktiskt halvsällsynt, eftersom S-Klassen i W140-generationen främst producerades som sedan med fyra dörrar. Totalt såldes 406 710 sedanvarianter av W140 S-Klassen, medan endast 26 022 coupéer som veckans fynd. Om detta halvsällsynta, överutvecklade ingenjörskonstverk ska bli ditt, finns den till salu hos Linköping Autocenter för 199 900 kr. [Du hittar den här](#), om den inte redan är såld.

Relaterade artiklar:



Veckans fynd: BMW M5 CS är en kraftfull racerbil med plats för familjen



Test: Polestar 4 är grym – även utan bakruta



Ovanligt fynd på Bytbil: Sportig Mercedes från tiden innan AMG tog över



Test: Audi Q6 E-Tron – en Audi när den är som bäst



8. BMW 6 Series (1976-84)



6-serie coupén visade riktningen för BMW-styling och denna två-dörrar med hajnos delade mycket i sitt utseende med den ännu inte lanserade 7-serie sedanen.

Som en fyrsitsig coupé var 6-serien mer av en grand tourer än den tidigare 3.0CSi, men det var ingen tvekan om den förbättrade prestandan, hanteringen och förfiningen av den nya modellen.

6-serien fann sin verkliga form som 635CSi, som fortsatte att vara grundpelaren för försäljningen under hela 1980-talet med totalt 86 216 av alla versioner som producerades.

BMW tillverkade emellertid också den sublimes M635CSi med fastare fjädring, begränsad slipdifferential och den härliga 286 hk raka sexan från M1-superbilen.

Totalt 5803 M635CSi-modeller tillverkades och det var varje tum en rival till Porsche 911.

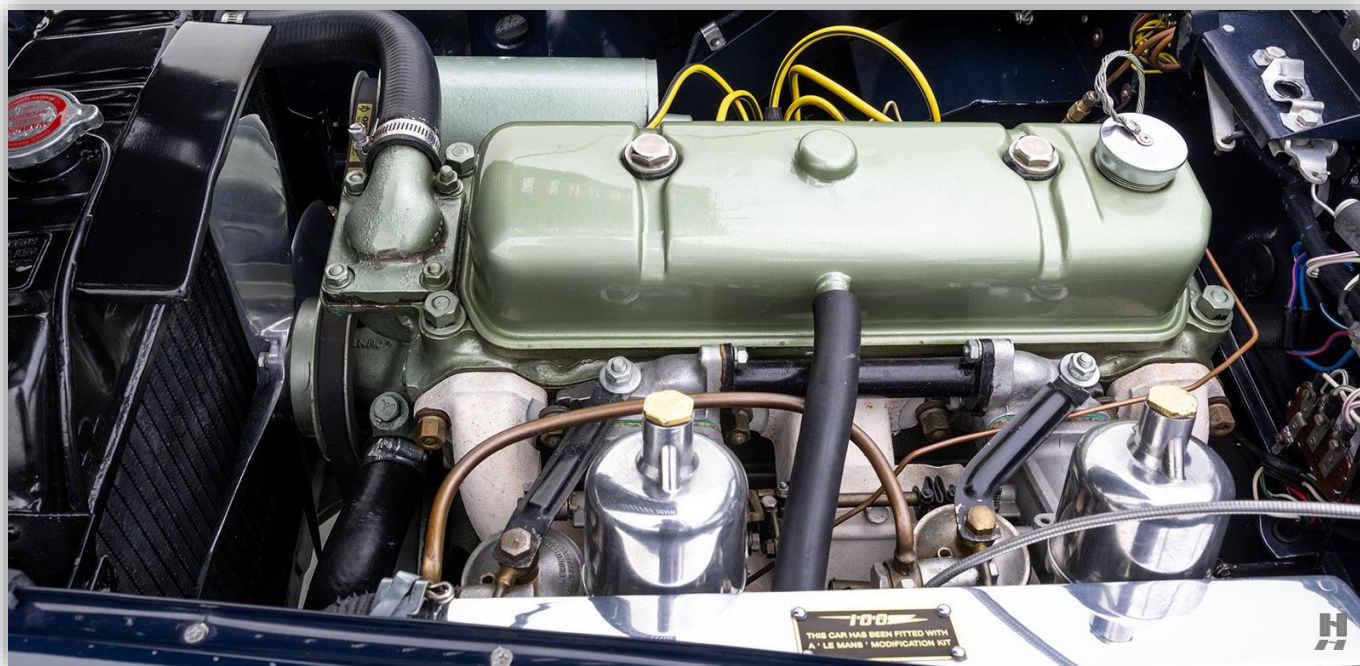


9. Austin Healey 100M 1956

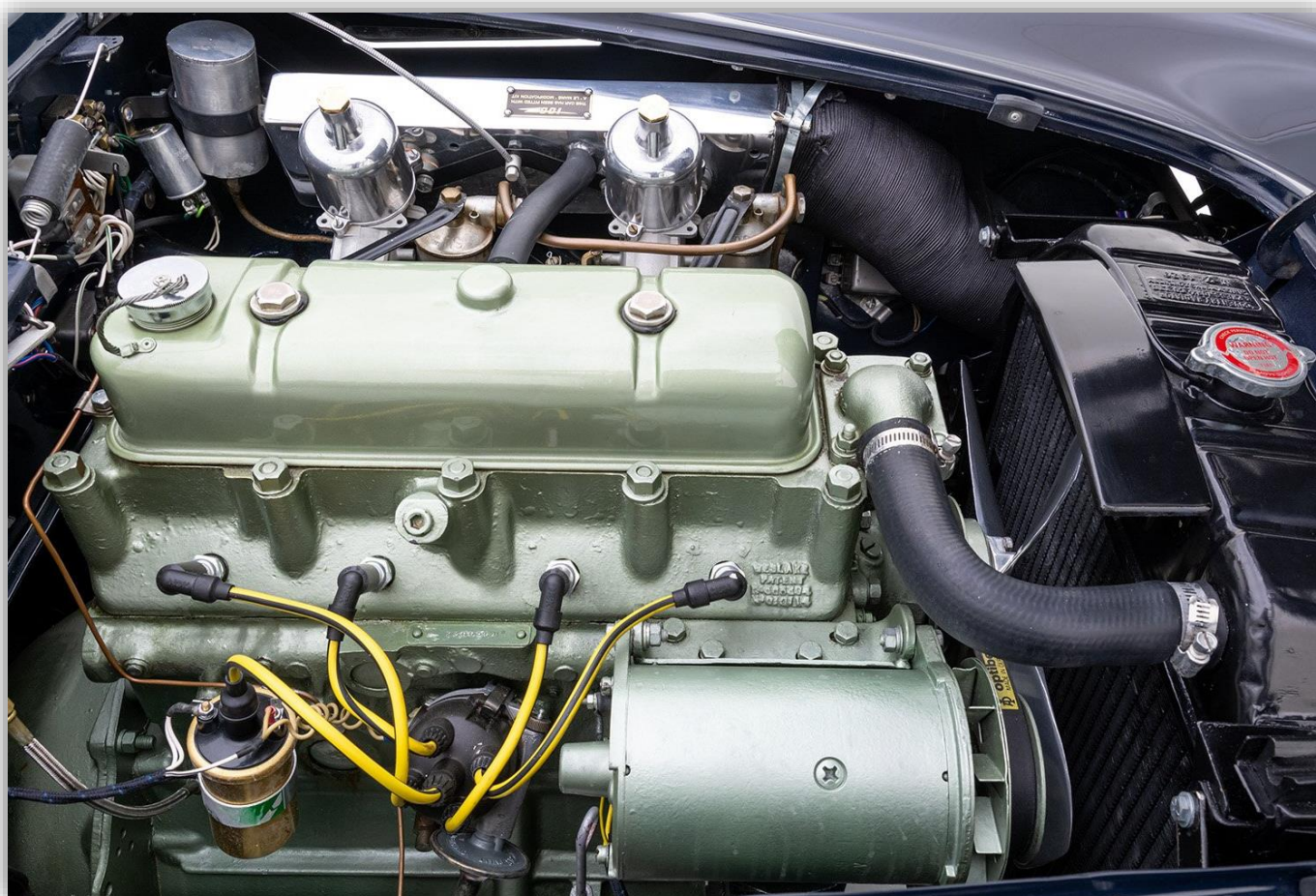


Timing är allt och det är något som den brittiske bilindustriveteranen Donald Healey visste en hel del om. Detta var en man som hade vunnit Monte Carlo-rallyt 1931 i en Invicta men misslyckades med att ta sig i mål 1935 efter att hans Triumph Dolomite raka åtta kolliderade med ett tåg. Efter andra världskriget började Healey bygga sportbilar av hög kvalitet med hjälp av befintliga motorer och chassin från företag som Riley, Alvis och Nash. Det var lagom dyra bilar som kunde köras till jobbet och köras eller tävlade på helgerna, och han fick en lojal skara entusiastiska ägare.





Den ambitiösa Healey ville ha en bil som kunde byggas i ett större antal, var lämplig för export och som skulle säljas för mindre pengar än hans tidigare bilar. Med hjälp av den fyrcylindriga 2,6-liters Austin A-90-motorn och växellådan, samt andra komponenter från reservdelsfacket i det nybildade BMC (en sammanslagning av Austin- och Nuffield/Morris-företagen), producerade Healey en härlig prototyp designad av Gerry Coker. Resultatet blev "Healey Hundred" som visades på 1952 års Earls Court Motor Show i Storbritannien och fångade uppmärksamheten hos den besökande BMC-chefen Leonard Lord – utan tvekan ett noggrant tajmat och genomfört möte!





Lord valde Healeys bil framför en ny MG-prototyp, vilket försenade ersättandet av den gammaldags MG TD, som också var i BMC-familjen. När den vackra Austin-Healey 100 började säljas 1953 kostade den mindre än 3 000 dollar i USA och klockades till mer än 110 mph. De första bilarna, med beteckningen BN1, använde Austin-motorn på 90 hk, en treväxlad växellåda med överväxel och blev glatt mottagna i USA, som tog de flesta av de 10 688 tillverkade bilarna.

Den förbättrade Austin-Healey 100 BN2 följde sommaren 1955. Några detaljer skilde BN2 visuellt från sin föregångare, men de viktigaste förändringarna var en ny fyrväxlad växellåda med överväxel, en ny bakaxel från BMC:s reservdelslåda och bromsstrummar med backar som ger större bromsyta. Man räknar med att 4 600 BN2 byggdes innan produktionen upphörde 1956. Inklusiva de 50 högpresterande 100S-tävlingsversionerna byggdes 14 634 Austin-Healey 100. Från och med 1955 erbjöds en högpresterande Le Mans- eller M-version av BN2, inklusive en huv med lamellhuv med läderremmar, Le Mans-motorsats – inklusive en luftbox – som ökade effekten till 110 hk, tyngre krängningshämmare fram och reviderade stötdämpare. Det byggdes 640 fabriksbyggda M-modeller, men ytterligare cirka 500 byggsatser erbjöds för installation hos återförsäljare eller ägare – ofta på befintliga BN1-modeller.

Vid något tillfälle konverterades denna fantastiska BN2 till Le Mans-specifikationer på 110 hk, inklusive luftboxen och huvan med lamell, som tros vara en sats som installerats av återförsäljaren. Den har en underbar kombination av mörkblått med en gräddvit interiör i blått, en Moto-Lita-ratt och kromfälgar, medan Lucas Flame-Thrower-strålkastare är monterade för att fullborda det underbart sportiga paketet.

Detta underbara exemplar drar nytta av en välkött och detaljerad restaurering, med lack av hög kvalitet, utmärkt krom och en härlig, inbjudande cockpit. En original vänsterdriven USA-Spec bil, den färdigställdes i februari 1956 och var utrustad med laminerad vindruta, MPH-hastighetsmätare och värmare. Man tror att Le Mans-paketet installerades av återförsäljaren, även om det inte är klart om detta var före eller efter leveransen till den första ägaren. Bilen behåller sin ursprungliga nummermatchande motor, enligt BMIHT-certifikatet.

För många samlare och entusiaster är Austin-Healey 100 de renaste av de stora Healeys. De är eleganta, underbara och har den där stora, vridmomentstarka motorn. Och även om ett bra exempel som det här är idealiskt för att skära upp öde småvägar, kan det också hålla jämna steg med modern trafik. En körning i en välsorterad 100/4 som den här bilen räcker för att förstå varför det finns en ständigt ökande efterfrågan på dessa fantastiska tidiga Austin-Healeys.

10. Grattis Borgward Isabella!

Publicerad 30 oktober 2009 Text Carl Legelius

Idag har Isabella namnsdag och det firar Klassiker genom att uppmärksamma Borgward Isabella.



Det finns åtskilliga bilmärken man gärna skulle se nedlagda. Ssang-Yong till exempel. Men det finns ännu fler som hade förtjänat ett bättre öde än att bara försvunna ut i de bilhistoriska kulisserna. Borgward är ett typiskt sådant märke. Snyggt namn till att börja med, speciellt i kombination det somriga "Isabella".

"Sommarens bilsensation som blivit höstens schlager" stod det i reklamen. Det var på tal om att "*hon dansade en sommar*" som en del påstod om den nya Borgward Isabella.

En del barnsjukdomar hade hon kanske den första sommaren 1954 men det var en mycket modern bil som Carl FW Borgward konstruerat. Att hela fabriken fick stänga 1961 kunde inte Isabella rå för, det berodde mest på Carls vidlyftiga affärer.

Den första helt nya tyska bilen efter kriget var Borgward Hansa 1500 som presenterades i mars 1949. Fabriken ägare, teknologie doktor Carl FW Borgward, hade själv konstruerat den. Formgivningen var kopierad av amerikanska Kaiser och mekaniken avancerad med separatfjädring runt om och en nykonstruerad toppventilmotor.



Projektet att utveckla en ersättare för Hansa 1500 och dess senare variant 1800 fick kodnamnet Isabella. När den nya bilen visades i juni 1954 stod det ännu Hansa 1500 i nosen men redan i den första broschyren kallades den bara Borgward Isabella. Carl FW Borgward hade nu slutgiltigt ersatt det gamla märkesnamnet Hansa med sitt eget namn.

Carl FW Borgward var snabb, till 1954 hann han planka den helt nya lösningen med hjälpram för motor och främre hjulupphängning från Mercedes-Benz 180 som visats i juli 1953. Isabellas motor på 60 DIN-hästar var delvis nykonstruerad men hade kvar det ovanliga insuget från topplockets ovasida med förgasaren tronande på ventilkåpan.

Redan 1955 kom Isabella TS med ytterligare 15 DIN-hästkrafter och mycket mera krom. Om den som blev omkörd missade TS-emblemet på bakluckan fanns alltid de kromade bakljusen att lägga märke till på den dyrare och snabbare versionen. Isabella hade bra kurvgenskaper med tendens till överstyrning. Det satt ju trots allt en pendelaxel bak.

I Europa skapades på 1950-talet en kombi ofta genom att man glasade en skåpbil. Isabella var en av de första stationsvagnarna som var tydligt personbilsbaserad men så långt som att lansera en TS-version vågade man inte. Kombi kom 1955 men bilden visar utförandet från 1959 med de då nya bakljusen.

Att Isabella ännu ger ett så modernt intryck beror på proportionerna med låg höjd och bred spårvidd. På bilden en -57:a vilket man kan se på att grillen saknar rutmönstret från de första åren. Positionslyktorna ligger ovanpå framskärmarna som på Mercedes 220, alltså är det den dyrare TS-modellen.

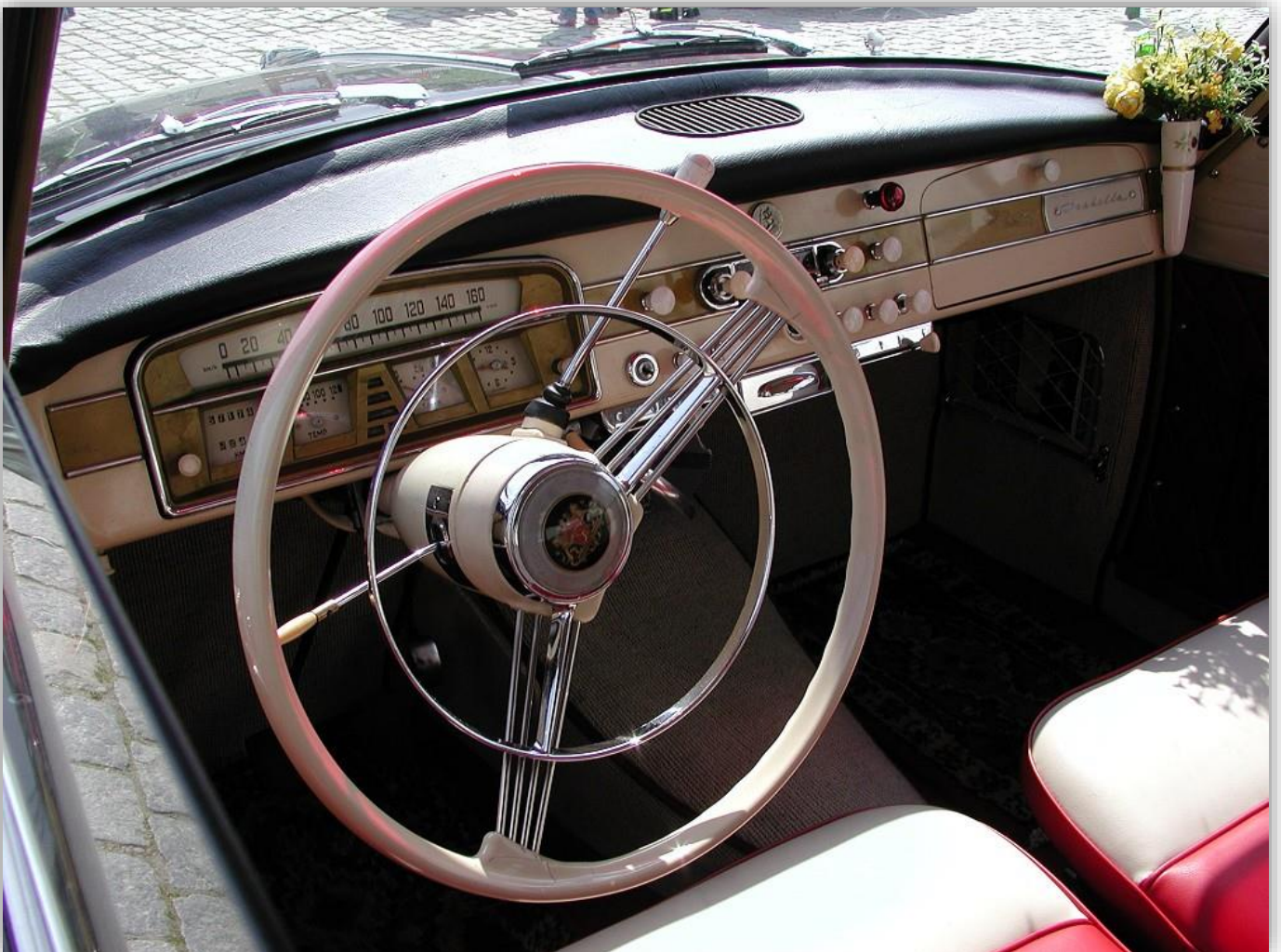
Carl FW Borgward var tekniker snarare än affärsman. Finanserna räckte inte riktigt för hans många projekt. Staden Bremen gick in för att rädda verksamheten men det blev ändå likvidation 1961.

Tur för Audi och BMW som nog inte varit där de är idag om Borgward varit kvar i leken. Totalt tillverkades i Bremen 202 682 Isabella varav omkring 40 procent var TS och 18 procent Kombi.

Isabella var modern när den kom med individuell fjädring och 1954 monterades motorpaketet i en genomtänkt hjälpram.



*TS hade 15 extra hästar och kromade bakljus.
Pendelbakaxel gav komfort och en aning mer spänning i kurvorna.*





Isabella Cabriolet 1957-58



Isabella Kombi 1958-61



Isabella coupé.



Formen var i takt med tiden och det tekniska innehållet var det heller inget fel på. Men vad hjälpte det? Både Kaiser och Borgward var snart ute ur leken. Vi lyfter hatten och beklagar det inträffade.



11. Talbot-Lago T150 C Lago Spéciale Teardrop Coupé 1938

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 13 juni 2024

Publicerad: 13 juni 2024

Nu har du chansen att äga en av världens vackraste bilar. Den ikoniska Talbot-Lago T150 C Lago Spéciale Teardrop Coupé från 1938 går under klubban på Monterey Auktion och förväntas bli en av årets stora höjdpunkter.



Föreställ dig att byta ut en [Bugatti](#) mot en annan bil.

Det gjorde gentlemannaföraren och bankiren **Antoine Schumann** 1938. Han beställde denna Talbot-Lago T150 C Lago Spéciale Teardrop Coupé för att ersätta sin Bugatti Type 50.

Schumanns skarpa öga för design och teknisk skicklighet vägde tungt. I efterhand är beslutet logiskt, men på 1930-talet var det nog många som inte insåg bilens framtida status som en av de vackraste någonsin.

Läs mer om bilen på auktionssidan [Broad Arrow](#).

Luigi Chinetti och Joseph Figoni

1925 arbetade **Luigi Chinetti** som mekaniker för [Alfa Romeo](#).

Han blev vän med karosseribyggarer **Joseph Figoni** och beställde en kaross för en Alfa-racerbil. (1964 öppnade Chinetti den första officiella [Ferrari](#)-återförsäljaren i USA.

Efter Alfa Romeo blev han försäljningsagent för Talbot-Lago och fick exklusiva rättigheter att sälja deras chassier med Figonis karosser. Han sålde chassi nr. 90034 till Schumann för 1,9 miljoner kronor.



Inredningen är i original. Den har dock genomgått en restaurering för att vara så här fin.

En unik design

Schumann valde Figonis design nr. 9222 för chassi nr. 90034. Denna design var sportigare än den tidigare designen nr. 9221.

Design nr. 9222 anses fortfarande vara en av de mest eleganta Figoni skapat.

Ytterligare 30 centimeter hjulbas jämfört med T150 C-SS-chassit gav en längre, lägre och bredare design.

Noterbara detaljer inkluderar delad vindruta, integrerade dörrhandtag och dubbel rad sidolouvers på motorhuven.

Schumann specifikt begärde fristående strålkastare, skjutbart tak, avtagbara bakskärmar och kromad dekor på karossidan.

Flykt och återförening

1940 tvingade Tysklands invasion av Frankrike familjen Schumann att fly. De lämnade bilen gömd. Schumann åkte till Egypten och gick med i den franska motståndsrörelsen.

Efter kriget återvände han till Paris men avled vid 50 års ålder.

Frédéric Damman och racingframgångar

1947 köpte **Frédéric Damman** chassi nr. 90034 och körde den i 1948 års 24-timmarslopp i Spa. Bilen vann sin klass.

Damman behöll bilen i 32 år.

Yves Rossignol, en bilentusiast och "äventyrare," ägde den sedan i 23 år, inklusive en lång tid i Sydamerika.

Renovering och Auktion

Bilen hamnade hos den schweiziska samlaren **Marc Caveng** som auktionerade ut den 2005. Samlaren **John O'Quinn** köpte bilen och beställde en omfattande renovering.

Alla karossplåtar är fortfarande original, målade i en djup svart färg. Det ursprungliga tobaksfärgade lädret och träinredningen förnyades.



Motorn och mekaniken renoverades noggrant. Efter Quinns bortgång 2009 såldes bilen vid Monterey-auktionerna i augusti 2010.

Ett mästerverk till salu

Chassi nr. 90034 har en obruten ägarhistorik och är ett mästerverk. Den är lika hemma i en modern konstsamling som i ett bilmuseum.

Under Monterey Car Week kommer den att auktioneras ut på Monterey Jet Center den 14 och 15 augusti. Värderingen ligger på 67 miljoner till 87 miljoner kronor.



Den delade bakrutan var ett medvetet designval.



De frilagda lyktorna var viktiga enligt Antoine Schumann.



*Kan vi ta en stund och bara beundra linjerna på den här bilen.
Sanslöst vacker.*



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast
som bevakar bilvärlden.

12. Mercedes CLR – den enda kvarvarande från Le Mans 1999

Publicerad 2024-10-19 kl 16:31

Text Daniel Daleke

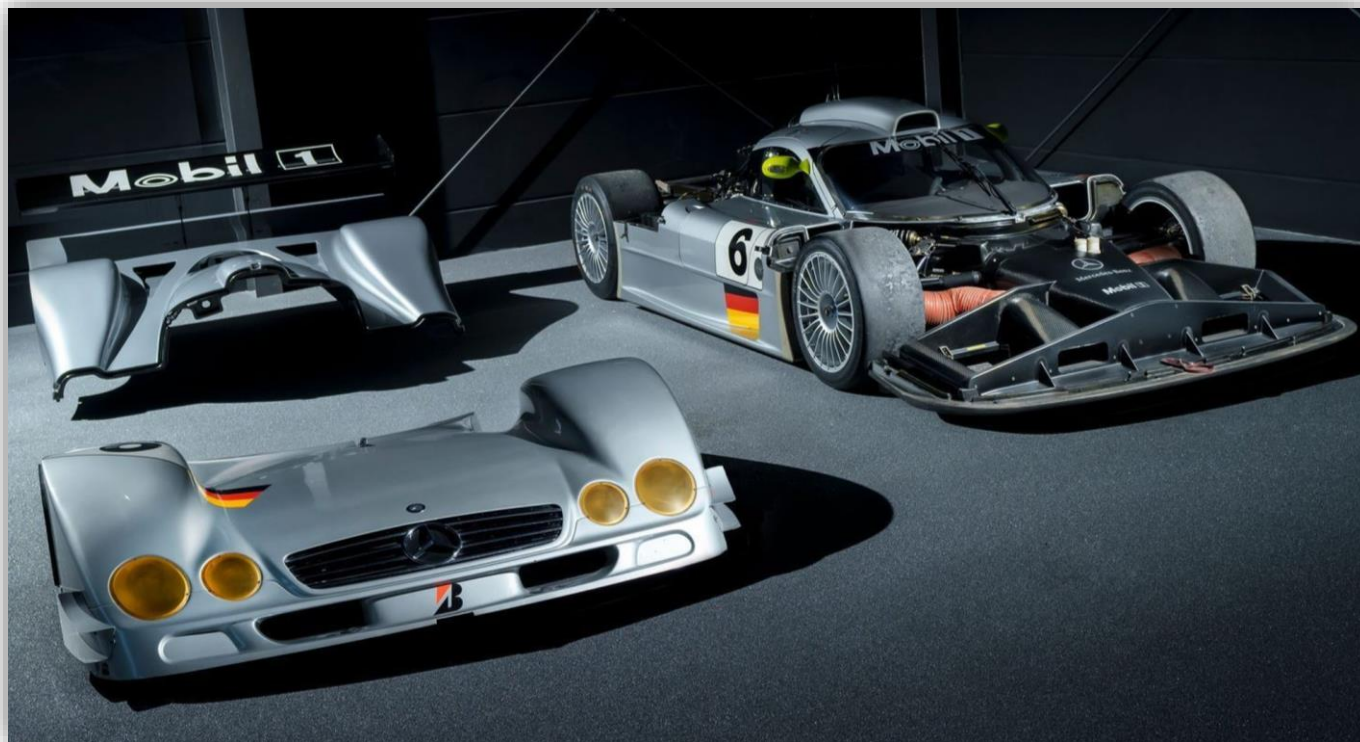
I motorsportens värld finns det många dramatiska ögonblick, och Mercedes-Benz förknippas med några av de mest ödesdiga händelserna. Förutom att Mercedes deltagande i Le Mans 1955 är känt för den tragiska olyckan som krävde 84 människors liv, finns det ett annat ögonblick som har präglat märkets historia inom racing – Le Mans 1999 och Mercedes CLR. Det som skulle bli en ny era för Mercedes-Benz inom långdistansracing, blev tyvärr allt annat än lyckat.



Nu får vi den enda kvarvarande Mercedes CLR från Le Mans 1999 till Oslo Motor Show. Bilen, med startnummer 6, kommer till mässan tack vare ett samarbete med Loh Collection. Ända sedan Le Mans 1999 har bilen hållits hemlig, och det är första gången den lämnar Tyskland sedan den kom hem från tävlingen 1999. Det här är en bil du **MÅSTE** se!

En dramatisk comeback 1999

Mercedes-Benz återvände till Le Mans 1999 med stora ambitioner. Mercedes CLR designades för att tävla i GT-klassen, en bil som skulle kombinera hastighet, aerodynamik och teknisk expertis. Det blev dock snabbt uppenbart att CLR hade betydande aerodynamiska problem. Under träningen lyfte Mark Webbers CLR när han försökte köra om Frank Biela i en Audi R8R. Webber vände upp och runt och landade så småningom på hjulen igen innan han gled 300 meter och rakt in i säkerhetsväggen. Bilen lämnades tillbaka till Mercedes som gick ut med ett pressmeddelande där de informerade om att de lyckats reparera bilen innan loppet två dagar senare. Webber ådrog sig mindre skador och kunde också delta i loppet.



Samma sak hände igen under uppvärmningen på lördagen. Återigen var det Webber bakom ratten, och återigen lyfte bilen. CLR:en flög nio meter över marken, vände bakåt och landade på sin högra baksida, upp och ner. Bilen fortsatte därefter att glida på taket. Webber var oskadad, men Mercedes drog tillbaka bilen från loppet, eftersom det bara var några timmar kvar till loppets start. Med två lika allvarliga incidenter på kort tid stod det nu klart för alla att Mercedes CLR-bilarna brottades med allvarliga aerodynamiska svagheter.

Mercedes tävlingsledare Norbert Haug kontaktade Adrian Newey, som då arbetade för McLarens Formel 1-team, för att få tips om hur man kunde åtgärda bristerna på de två återstående CLR:erna innan loppet. Bilarna modifierades och förarna instruerades att inte ligga för nära konkurrenterna i loppet.

Katastrofen i loppet

Trots de två dramatiska incidenterna valde Norbert Haug att låta de två återstående CLR-bilarna starta loppet. Något som skulle visa sig vara ett ödesdigert beslut. På lördagskvällen, under själva 24-timmarsloppet, tappade Peter Dumbreck kontrollen över sin CLR på sträckan Mulsanne i cirka 320 km/h. Bilen roterade tre gånger i luften, var 15 meter över marken och flög in i skogen. Som tur var landade den i ett stort buskage, men en stock trängde in i karossen mellan förarsätet och bränsletanken. Dumbreck var medvetlös efter krocken, men vaknade och klättrade själv ur bilen. Omedelbart efter denna incident drog Mercedes tillbaka den sista kvarvarande CLR-bilen, körd av Bernd Schneider, Pedro Lamy och Franck Lagorce, från loppet.

CLR nummer 6 – den sista överlevande

Av de tre byggda CLR-bilarna klarade sig endast en från Le Mans 1999 utan att förstöras. Det här är CLR nummer 6, bilen som drogs ur loppet efter Dumbrecks olycka. Den här bilen tävlade aldrig igen och Mercedes-Benz drog sig helt tillbaka från långdistansracing efter katastrofen 1999. CLR nummer 6 är nu en del av Loh Collection och kommer att visas upp på Oslo Motor Show som en påminnelse om både Mercedes-Benz ambitioner och tragedierna som följde.



Motor och prestanda

Mercedes-Benz CLR drevs av en kraftfull V8-motor, speciellt utvecklad för Le Mans-loppet. Motorn var en 5,7-liters V8 som producerade cirka 600 hästkrafter, vilket gav bilen en topphastighet på runt 330 km/h. Motorn byggdes för långlopp, vilket krävde både kraft och tillförlitlighet över långa sträckor och under krävande förhållanden. CLR var tänkt att tävla mot några av de bästa sportbilarna i världen, som Audi R8C och Toyota GT-One, men de aerodynamiska problemen överskuggade tyvärr de tekniska fördelarna hos bilen.

Aerodynamiska utmaningar

En av de viktigaste aspekterna av CLR var dess aerodynamiska design, men detta visade sig också vara dess största svaghet. Bilen designades med en låg tyngdpunkt och en strömlinjeformad kaross för att minimera motståndet och maximera toppfarten. Men under de extrema hastigheterna på Le Mans-banan, särskilt på den långa sträckan i Mulsanne, upplevde CLR allvarliga lyftproblem. Så pass att de fick bilarna att lyfta från marken. Fenomenet berodde på en kombination av bilens låga vikt, aerodynamiska design samt de höga hastigheterna och ledde till de dramatiska krascher som inträffade under träningen och 1999 års lopp.

Chassi och fjädring

CLR byggdes med ett lätt kolfiberchassi, vilket gjorde bilen otroligt styv och lätt, men också mycket sårbar för aerodynamiska problem. Fjädringen var designad för att ge maximal stabilitet i kurvor och höga hastigheter, men bilen kämpade med balansen när den utsattes för de extrema luftströmmarna från de långa raksträckorna på Le Mans. Trots dessa utmaningar var CLR tekniskt avancerad.

Design och teknik

CLR var en utveckling av tidigare Mercedes-prototyper som CLK GTR och CLK LM, som hade varit framgångsrika i FIA GT Championship. Bilen hade en låg och bred kaross som var designad för optimal downforce. Tekniken bakom CLR inkluderade avancerade telemetri-system, som gjorde det möjligt för ingenjörerna att övervaka bilens prestanda i realtid. Detta borde ge Mercedes en fördel när det gällde att justera strategi och prestanda under det krävande 24-timmarsloppet.



Den sista överlevande CLR

CLR-modellen, som nu finns i Loh Collection och kommer att visas upp på Oslo Motor Show, är det enda exemplaret av de tre som inte förstördes under Le Mans 1999. Bilen kördes av Bernd Schneider, Pedro Lamy och Franck Lagorce, men drogs ur loppet efter de dramatiska olyckorna med de andra två bilarna. Efter loppet avslutades CLR-programmet, och Mercedes-Benz drog sig ur långdistansracing under flera år. Bilen i Loh Collection är nu en sällsynt påminnelse om både ambition och tragedi.

Fakta

Mercedes-Benz CLR

Antal byggda: 3.

Motoreffekt: Mercedes-Benz V8, cirka 600 hästkrafter.

Toppfart: Runt 330 km/h.

Deltagande i Le Mans: 1999.

Drama: Två bilar förstördes under loppet på grund av aerodynamiska problem.

Den sista kvarvarande: CLR nummer 6 är den enda som inte förstördes.

Höjd: Endast 1 meter och 1 cm hög.

Vikt: Ca 900 kg

Mercedes-Benz CLR står återigen som ett exempel på hur snabbt det kan gå fel i motorsportens värld. Trots enorma tekniska framsteg och avancerad ingenjörskonst kan även de minsta bristerna i designen leda till stora katastrofer. Den överlevande CLR-bilen som kommer till Oslo Motor Show ger en fascinerande inblick i både bilens historia och oförutsägbarheten i racing.

Se CLR på Oslo Motor Show

Den unika CLR-bilen kommer att visas upp på Oslo Motor Show, tack vare ett samarbete med Loh Collection. Förutom CLR kommer en annan legendarisk Le Mans-bil också att tillkännages senare, vilket gör denna utställning till ett måste för bilentusiaster. Missa inte chansen att se den kvarvarande bilen, från ett av motorsportens mest dramatiska lopp, på nära håll i Hall C, monter C02-20, precis intill scenen.

