



Kaiser Henry J

- 1. Provkörning av Skoda Octavia Combi 1,5 TSI 150 hk**
- 2. Hyundai IONIQ 9 är en rymlig elbil med fokus på komfort och flexibilitet**
- 3. Kia presenterar kraftfulla EV9 GT**
- 4. Toyota Celica gör comeback**
- 5. Nu har Sverige 400 000 elbilar**
- 6. Mercedes bygger nu sin långkörande ellastbil**
- 7. Audi knockade konkurrenterna**
- 8. Kaiser Henry J**
- 9. Nash Ambassador 8 Cabriolet Sedan**
- 10. Fredagsfilmen**

1. Provkörning av Skoda Octavia Combi 1,5 TSI 150 hk

Publicerad av Erik Andrén

24 nov 2024 kl 07.03

Det krävs en ordentlig skärskådning för att hitta det som är nytt. När Skoda nu uppdaterat Octavia är det enklare att hitta det som – än så länge – saknas snarare än det som tillkommit.



Både Andrén och Skoda Octavia ser ut ungefär som de har gjort sedan tidigare.

Borta är både laddhybriden och den lite mer terränganpassade Scout-modellen. Lika borta är möjligheten till gasdrift. Och när vi frågar infotainmentsystemets röstassistent – kallad Laura – om vädret, så blir svaret att ”det kan jag inte svara på än”. Det är helt enkelt mycket hos **uppdaterade Skoda Octavia** som handlar om avsaknad. Både i motor- och modellutbud och i röststyrningsfunktion. Röststyrningen ska framöver inkludera hajpade AI-baserade chattboten ChatGPT, men gör det inte nu. I alla fall inte för oss. Och även om man kollar på vilka faktiska nyheter som kommit med uppdateringen, så lyser de stora förändringarna med sin frånvaro.

Det här är nytt

Visuella finputsningar. Det tränade ögat noterar de nya strålkastarinsatserna. Men uppdateringarna är av det mindre framträdande slaget.

Bantat utbud. Ingen laddhybrid, ingen gasdriven modell och ingen terränganpassad ”Scout”-modell. Valmöjligheterna har blivit färre i Octavia-utbudet.

Infotainment. 13-tumsskärm (som tillval) och – i alla fall så småningom – ChatGPT-baserad röstassistans. En modernisering i tiden.



Är du bekant med Octavias interiör innan uppdateringen är du bekant med den även efteråt.

Det är nästan så att man tror att det är medvetet. I **Octavia** har nämligen **Skoda** en riktig försäljningsframgång. Inte bara i hemlandet Tjeckien, utan sett till hela Europas bilmarknad. Förra året kvalade Octavia in på plats tio i den europeiska statistiken, och då kan noteras att alla bilar högre upp på listan, undantaget vinnaren **Tesla Model Y**, är betydligt mindre i storleken. I flera länder – Kroatien, Bosnien, Slovakien, ja, till och med Israel – så har Octavia i alla fall periodvis stått högst upp på pallen. Det kanske är naturligt att man går försiktigt fram när man uppdaterar ett vinnande koncept.



*Utfällbara sidokuddar på baksätets nackskydd.
Kanske är bra om du vill avskärma dig från din mittplatsgranne?*



*Hållare för telefon eller surfplatta på framsätets baksida.
Fiffigt för underhållningstörstande baksätespassagerare.*

Men vad är då egentligen nytt, och hurdan är egentligen uppdaterade Octavia att köra? Vår provkörning börjar i ett höstgrått Sörmland, det är fjorton grader och mulet. Icke väder. Och på ett plan är upplevelsen av Octavia rätt likartad. Det är, mestadels på ett positivt sätt, en körupplevelse som inte sticker ut. För de flesta personer är ju bilen primärt ett transportmedel, och Octavia excellerar på att vara just det. Till nyheterna interiört hör ett nya infotainmentsystem, med en tretton tum stor skärm. Skärmformatet är liggande, och det hela funkar bra, med trådlös telefonspeglning i form av Apple CarPlay och Android Auto. Enda problemet under provkörningen var att skärmen vid ett tillfälle låste sig i någon form av halvavstängt läge. En omstart löste problemet. Mildhybridsystemet gör Octavia rask och pigg från stillastående, trots att 150 hästkrafter på papperet kan tyckas i minsta laget för biltypen. Stolarna är på typiskt Skoda-vis fasta – för att inte säga hårda – okej bekväma, men det är skönt med paus ibland på långresa.

Det enda som på ett mer märkbart sätt stör körupplevelsen är diverse små olater från farthållare och självkörningssystem. Vår provkörning fortsätter längsmed E4 genom Östergötland, en väg lika featurelös som vädret, där man sällan gör yviga ratt rörelser. Här misslyckas bilen upprepade gånger att känna att jag har händerna på ratten, varpå systemet utan vidare förvarning tvärnitar. Spökbromsningar sker också flera gånger av andra, ännu mer oklara skäl, och till råga på allt har farthållaren fått för sig att den själv ska ändra farten när den tycker att hastighetbegränsningen ändras. Det hade kanske varit okej om den hade haft rätt, men alltför ofta har den inte det. På 70-sträckor tycker den plötsligt att det är 110, och accelererar upp. Och omvänt får den ibland för sig att hastighetsbegränsningen är lägre än det som faktiskt är skyltat. Och hur man än vrider och vänder på det blir det ibland ryckigt, och otydligt om bilen eller föraren har kommandot. Dessutom går farthållaren bara att justera i 10 km/h-steg nedåt.



Lastsäkringssystem av måhända övertänt slag. Ska vi gissa att de kardborrefästa plastbitarna får fötter rätt snabbt hos genomsnittsågaren?

Vill du gå från, säg, 70 till 65, så måste du först hoppa till 60. Sen stega upp fem hack. Inget jätteproblem, men störigt i det lilla.

Exteriört är den mest framträdande nyheten ljusarrangemangen i fronten. Bumerangformade ledlistor in mot grillen utmärker uppdateringen. Några andra större förändringar är svåra att hitta. Det som inte heller förändrats är Skodas fäbless för lite småkluriga utrustningsdetaljer. Spolarvätskepåfyllningen vars lock blir en trutt när den öppnas, det gömda paraplyet i förardörren och iskrapan som bor i tanklocket – allt finns kvar i uppdateringen. Dessutom får du ett gäng mer-eller-mindre obegripliga prylar för lastsäkring och insynskydd i bagageutrymmet. Vi gissar att dessa tenderar bli saker som plockas ur och hamnar liggande i ett garage.

Interiört märks, i alla fall i provkörningsexemplaret, utrustning som papperskorg i passagerardörren, hållare för telefoner eller surfplattor för filmvisning i baksätet och plastinlägg i en av mugghållarna fram, för att den i stället ska bli en nyckelhållare. Allt detta saker som kan tänkas uppskattas av vissa, och som förstärker upplevelsen att Octavia – mycket medvetet – är en bil som är ett val för den lite praktiskt förnuftige köparen.

Samtidigt är det rimligt att anta att försäljningen nu kommer minska, inte för att Octavia blivit sämre med uppdateringen, men just i avsaknaden av motor- och modellalternativ. Sett till de senaste årens försäljning motsvarar de kvarvarande alternativen bara knappt en tredjedel av de Octavia som sålts i Sverige. De som letar en laddhybrid eller gasbil kommer inte leta hos Skodahandlarna längre, även om gasbilsutbudet det senaste året blivit klart begränsat generellt.



Jodå, det har hänt lite grejer även baktill. Men inga du lägger märke till.

Skoda Octavia Combi 1,5 TSI 150 hk

Pris: 363 300 kronor

Motor: Bensin, mildhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 12,0:1. Borrning/slag 74,5/85,9, cylindervolym 1498 cm³. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 250 Nm vid 1 500–3 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 225/35 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 267, längd 470, bredd 181, höjd 150, spårvidd f/b 154/155. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 403, maxlast 507, max släpvagnsvikt 1 500. Tank 45. Bagagevolym (VDA-liter) 640–1700 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,6 s, toppfart 225 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,51 l/mil. CO₂ 115 g/km.

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

Skatt: 4 640 kronor per år de första tre åren, därefter 448 kronor per år.

Rivaler:**Volkswagen Golf Sportscombi 1.5 eTSI 110 kW (150 hk) DSG**

Det tyska syskonet. Samma motor och effekt, och i princip samma yttermått. Men du får inget paraply i förardörren.

Pris: 354 900 kronor

**Peugeot 308 SW PureTech 130 Aut**

Vill du hellre köra franskt än tjeckiskt? Då finns Peugeot 308 SW.

Du får dock hålla dig till godo med 20 färre hästkrafter.

Pris: 369 900 kronor



2. Hyundai IONIQ 9: En rymlig elbil med fokus på komfort och flexibilitet

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 22 nov. 2024 Publicerad: 22 nov. 2024

Hyundai utökar sin populära IONIQ-serie med en ny, helt elektrisk SUV. IONIQ 9 är en sju-sitsig modell med tre stolsrader och en design som sticker ut.



Kolla in den här bjässen.

Bilen bjuder på generösa utrymmen och ett plant golv för maximal flexibilitet. Dessutom introducerar **Hyundai** flera innovativa funktioner som "relaxfåtöljer" och en skjutbar mittkonsol. Mer finns att läsa i deras [pressmeddelande](#).



Snurrbara stolar och bekvämligheter i Hyundais nya.



En speciell design men som vi ofta ser nu i stora elbilar. Den är liksom bekant.

Rymlig interiör med smarta funktioner i IONIQ 9

IONIQ 9 är designad för att ge en komfortabel och flexibel körupplevelse. Relaxfåtöljerna på första och andra raden kan fällas ned helt, vilket ger passagerarna möjlighet att sträcka ut sig och slappna av under längre resor.

Den skjutbara mittkonsolen, kallad Universal Island 2.0, kan flyttas mellan andra och tredje raden för att skapa extra utrymme eller förvaringsmöjligheter.

Räckvidd på upp till 62 mil

IONIQ 9 är utrustad med ett 110 kWh-batteri som ger en räckvidd på upp till 62 mil.

Bilen bygger på Hyundais E-GMP-plattform, vilket möjliggör snabb 800-voltsladdning. Att ladda batteriet från 10 till 80 procent tar endast 24 minuter med en 350 kW-laddare.



Är inte fronten bättre än baken? Den ser lite daterad ut.



*Förarplatsen. Ser ni vad vi ser? KNAPPAR.
Det finns en hel del fysiska knappar och vred vilket gör oss lyckliga.*

Flera motoralternativ i IONIQ 9

Hyundai erbjuder IONIQ 9 med både bakhjulsdrift och fyrhjulsdrift. Fyrhjulsdrivna versionen finns även i en prestanda variant med starkare motorer. Accelerationen från 0 till 100 km/h varierar beroende på modell, men den snabbaste versionen klarar sprinten på endast 5,2 sekunder.

Avancerad teknik och säkerhetsfunktioner

Bilen är utrustad med ett avancerat infotainmentsystem som inkluderar en 12-tums instrumentpanel och en 12-tums pekskärm.

Ljudsystemet har åtta högtalare som standard, men kan uppgraderas till ett BOSE-system med 14 högtalare.

Bilen har även en rad säkerhetsfunktioner, inklusive 10 airbags och ett omfattande ADAS-system.

Lansering och konkurrens

IONIQ 9 lanseras i Sydkorea och USA under första halvåret 2025. Europa får vänta till andra halvåret samma år. Priserna är ännu inte offentliggjorda. Bland konkurrenterna finns [Kia EV9](#) och [Volvo EX90](#), vilka båda är jämförbara i storlek men har något kortare räckvidd.

Fakta:

- **Märke:** Hyundai
- **Modell:** IONIQ 9
- **Motor:**
- Bakhjulsdrift: 160 kW
- Fyrhjulsdrift: 160 kW bak + 70 kW fram
- Performance: 160 kW bak + 160 kW fram
- **Batteri:** 110,3 kWh
- **Räckvidd:** 620 km (WLTP, Long Range RWD)
- **Laddning:** 10-80% på 24 minuter (350 kW)
- **Förbrukning:** –
- **Pris:** –
- **Lansering:** Sydkorea/USA H1 2025, Europa H2 2025



Bilen kommer utan backspeglar, men med kameror. Ett nytt sätt att se längs sidorna.

Läs också:



Stellantis levererar: Nya elbilen kör längre än någonsin
Biljätten Stellantis, med märken som Jeep och Ram i sin portfölj, har just avtäckt sin nya plattform för elbilar: STLA Frame. Denna plattform är speciellt



Åsa Wallenrud

3. Kia presenterar kraftfulla EV9 GT

Publicerad av Mattias Rabe 23 nov 2024 kl 11:30

Kias stora och eldrivna SUV EV9 finns numera i en rad olika utföranden. Nu presenteras "herre på täppan"-versionen, eller EV9 GT som Kia har döpt den till. 508 hästkrafter och 0-100 på cirka 4,5 sekunder.



Ny toppversion av EV9. Bilden visar USA-versionen.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-kias-nya-och-jattestora-elbil>

Kia har valt bilsalongen i Los Angeles, som inleddes under fredagen, som skådeplats för flaggskeppsversionen av märkets flaggskeppsmodell.

Om du trodde att versionen GT Line skulle förbli toppmodellen i **EV9**-familjen trodde du fel. Medan **EV9 GT Line** har två elmotorer på vardera 192 hästkrafter kan EV9 GT stoltsera med lika många motorer men där den främre levererar 217 hästkrafter och den bakre 367 hästkrafter. Lägg siffrorna samman blir det 584, men riktigt så hög är inte effektsiffran. Den totala så kallade systemeffekten ligger på 508 hästkrafter. Dock vågar vi inte låta tatera in siffran någonstans på kroppen, Kia säger nämligen att effekten ännu inte är fullt verifierad. Det kan bli mindre hästar, det kan bli fler.

Eftersom det är i USA modellversionen har presenterats snackas det i accelerationsmanhang om 0-60 mph, det vill säga 0-97 km/h. Denna sprint avverkas på raska 4,3 sekunder, en bra siffra för en kantig SUV på över 2,5 ton. Översatt till "svenska", det vill säga 0-100 km/h blir det sannolikt 4,4 eller 4,5 sekunder. Det är nästan sekunden snabbare än EV9 GT Line som når 100 km/h efter 5,3 sekunder.



VGS är grej som sticker ut hos Kia EV9 GT. Bokstäverna står för Virtual Gear Shift och ska helt enkelt simulera växlingarna hos en bil med förbränningsmotor. De konstgjorda växlingarna har sällskap av konstgjort ljud genom bilens högtalare, det ska öka på känslan av att man sitter i något annat än en elbil. Syskonmärket Hyundai har redan presenterat motsvarande "växlingsteknik" i **ioniq 5 N** och mött både ris och ros.

I övrigt skiljer sig EV9 GT från andra EV9-modellversioner med unika detaljer både interiört och exteriört. Några som sticker ut lite extra är speciell ljusdesign, 21-tumshjul med 285 millimeter breda däck och bromsok målade i neongrönt.





*Sex sittplatser verkar det vara som gäller,
inte sju som finns som alternativ till andra EV9-versioner.*

Kia USA har inte fått fram pris på bilen ännu. Ännu mindre kan vi då berätta om ett pris för den europeiska marknaden, för hit kommer den så småningom. Men som utgångspunkt kan vi använda EV9 GT Line AWD 6-sits Long Range som kostar från 897 900 kronor. EV9 GT lär nog landa runt miljonen.



4. Toyota Celica gör comeback

Publicerad av Peter Klemensberger 25 nov 2024 kl 17:57

Ett av Toyotas klassiska modellnamn är snart åter. Efter 18 år i dvala är det nu bekräftat att det japanska märket jobbar med den ny generation av Celica.



FILM: [Provkörning av Toyota Celica S](#)

Toyota **Celica** lanserades 1970 efter samma idé som Ford **Mustang** från 1960-talet. Att bygga en sportbilsdoftande coupé baserad på en befintlig sedanmodell, i detta fall Carina.

2006 gick Celica i graven efter sju generationer men under senare tid har det ryktats om att modellen ska göra comeback. Under ett evenemang i Japan nyligen bekräftade märkets vice vd Yuki Nakajima att man har en nya Celica under arbete, det rapporterar japanska **Best Car**.

Något officiellt pressmeddelande i ärendet finns ännu inte och inte heller vad för drivlina som är aktuell för nya Celica. Även rykten om nya versioner av **MR2**, **GT86** och **Supra** (alla sedan tidigare kända modellnamn från Toyota) har tagit fart efter ett avsnitt av märkets tecknade filmserie **Grip**.



Peter Klemensberger



5. Nu har Sverige 400 000 elbilar

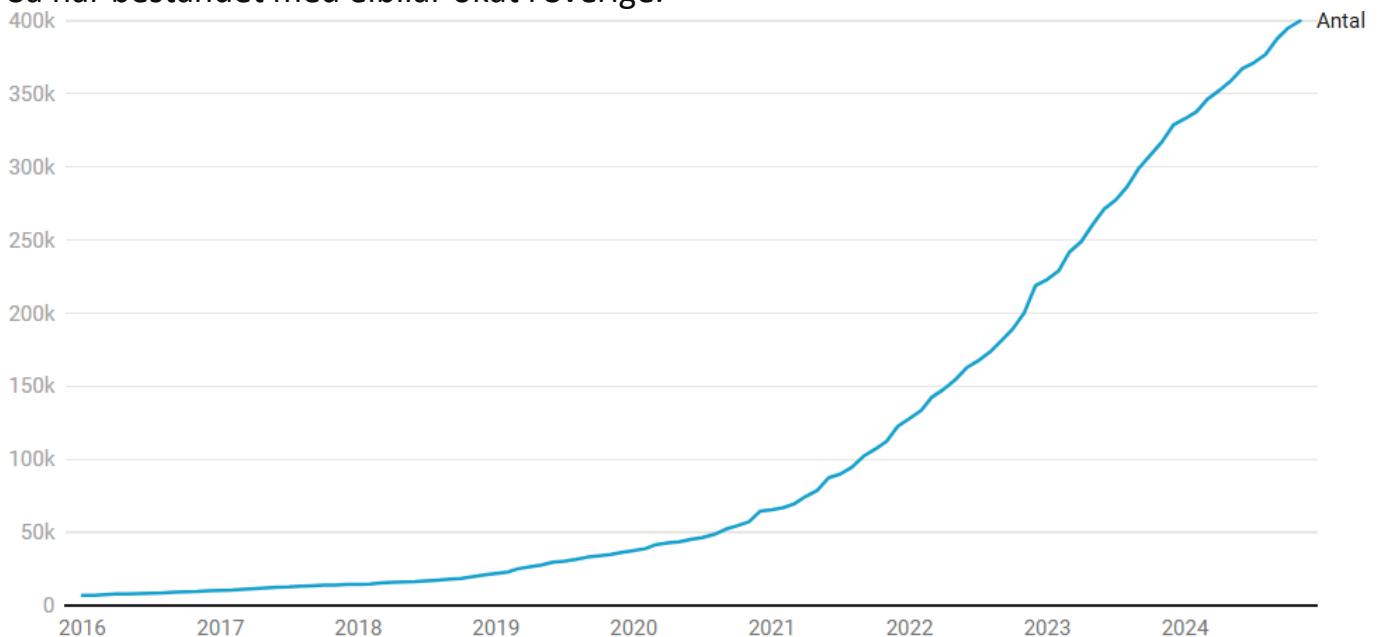
Posted by Kristofer Rask november 22, 2024

Idag har Sverige nått en stor milstolpe. Vi passerade idag 400 000 elbilar registrerade för trafik i vårt avlånga land. På ett år har antalet elbilar ökat med 29 procent. Det tog 14 månader att gå från 300 000 till 400 000 elbilar.



Milstolpe: Nu 400 000 elbilar i Sverige

Så har beståndet med elbilar ökat i Sverige.



Med ett fordonsbestånd som består av totalt 5 044 000 personbilar innebär det att 8 procent av alla bilar i Sverige idag är en helt elektrisk bil. Antalet elbilar fortsätter att öka i en stadig takt.

Topp 10 elbilar

Den vanligaste elbilen i Sverige idag är Tesla Model Y med 41 500 i antal. På andraplatsen kommer Volkswagen ID.4 med nästan 30 000 exemplar. På plats kommer Volvo XC40 Recharge med 23 000 registreringar.

#	Modell	Antal	Marknadsandel
1	Tesla Model Y	41525	10.4%
2	Volkswagen ID.4	29230	7.3%
3	Volvo XC40 Recharge	23033	5.8%
4	Tesla Model 3	20660	5.2%
5	Kia Niro	19547	4.9%
6	Škoda Enyaq iV	14996	3.7%
7	Polestar 2	14259	3.6%
8	Nissan Leaf	13899	3.5%
9	Volkswagen ID.3	12281	3.1%
10	Kia EV6	10580	2.6%

Det mest vanliga elbilmärket i Sverige är Tesla med nästan 71 200 registreringar, på andraplatsen kommer Volkswagen (56 300) och Volvo på tredjeplats (38 700).

Ungefär 35 till 40 procent av alla nya bilar som registreras i Sverige idag är en elbil. Andelen elbilar i den totala registreringen har varit förhållandevis jämn under de senaste månaderna, men väntas öka framåt i takt med att elektrifieringen fortgår.

Tidigare milstolpar:

- – December 2016: 10 000 elbilar
- – September 2020: 50 000 elbilar
- – September 2021: 100 000 elbilar
- – November 2022: 200 000 elbilar.
- – Oktober 2023: 300 000 elbilar.



Kristofer Rask

6. Mercedes bygger nu sin långkörande ellastbil

Av Carl Undéhn 25 nov 2024

Mercedes har talat både mycket och länge om sin senaste eldrivna lastbil eActros 600



De tre batteripaketerna med LFP-celler på totalt 600 kWh ger eActros 600 en räckvidd på 50 mil. Och när det är dags att ladda ska det gå undan då bilen är förberedd för så kallad MCS-laddning med en effekt på upp till 1 000 kW.

– Med en räckvidd på 500 kilometer på en laddning riktar sig vår eActros 600 till långdistanssegmentet i Europa, som står för två tredjedelar av koldioxidutsläppen från tunga vägtransporter, säger den svenska chefen för Daimler Trucks Karin Rådström.

Nu har serietillverkningen av lastbilen på 44 ton dragit igång nere i den tyska staden Würth. Hur många exemplar som fabriken kan bygga per år har inte meddelats. En kund som alltså kan räkna med att inom en inte allt för avlägsen framtid kunna sätta eActros 600 i trafik är åkeriet Falkenlev Logistik i Skåne. Tidigare i år meddelade företaget att de **beställer 20 exemplar av eActros**, varav en del ska vara 600-modellen.



Carl Undéhn

7. Audi knockade konkurrenterna med aluminiumteknik

Publicerad 2024-11-24 kl 06:30 Text Calle Carlquist

Audi utmanade BMW och Mercedes med en ny lyxlimousin på 1990-talet. Den hade avancerad aluminiumteknik och beskrevs som en "teknisk knockout".



För 30 år sedan, i Vi Bilägare nummer 15/1994, testades första generationens Audi A8. Den ersatte Audi V8 som kom 1988. A8 var en klart mer avancerad modell och väl rustad att ta upp kampen mot BMW 7-serie och Mercedes-Benz S-klass.

Audis så kallade tagline var då och är ännu "Vorsprung durch Technik" – "Försprång genom teknik". Den var inte Audis från början utan dök upp i reklamen för NSU Ro80 år 1971. NSU:s sista bil var en väldigt avancerad modell – alltför avancerad kanske någon säger – och hade tidigare haft uttrycket "Das Neue Fahren" i annonserna sedan debuten 1967, "Det nya sättet att resa".

Audi tog över "Vorsprung ..." när mellanklassaren Audi 80 dök upp 1972. Sedan dess har uttrycket varit synonymt med Audi och flera modeller har burit syn för sägen, sportbilen Audi Quattro, superslanka Audi 100 från 1982 och lilla Audi A2 till exempel.

En breddside i teknik visades på bilsalongen i Frankfurt 1993. Där stod en stor sedanmodell med kaross som såg ut att vara kromad, men det var den inte. Den blanka finishen var aluminium som höglanspolerats. Effekten var anslående. Aluminiumkarosser var förstås ingenting nytt men Audis underliggande konstruktion var desto nyare och kallades Audi Space Frame, ASF. Den blev clou i Audi A8, serieversionen som kom 1994.

ASF hade, som så mycket annat, sitt ursprung i dåvarande Audichefen Ferdinand Piëchs idéer, denna gång om en lättare och mer bränslesnål konstruktion än vad konventionell byggt teknik kunde åstadkomma. Ett samarbete med amerikanska aluminiumjätten Alcoa inleddes i början av 1980-talet och visionen var att materialet på sikt skulle kunna användas i nya, lätta bilar under 1990-talet – och återanvändas.



”Med aluminiumbilen har Audi tagit steget fullt ut för att minska karossens vikt utan att försämra säkerheten. För att klara den ekvationen med ett material som i sin grundform är vekare än stål har Audi byggt bilen kring en bärande ram, ASF. Ramverket är tillverkat i strängpressade profiler som hålls ihop av särskilda vakuumgjutna knutpunkter. De olika delarna är sedan sammanfogade genom svetsning, stansnitning eller limning. Det är ett enormt projekt som troligen får nackhåren att resa sig inte bara på konkurrenter utan också på hela stålindustrin. Andelen stål i Audi A8 har reducerats från 852 till 372 kg, samtidigt som andelen aluminium ökat från 107 till 384 kg”, skrev ViB:s Erik Rönnblom.

Enligt Audi skulle ökade tillverkningskostnader tjänas in av lägre bränsleförbrukning efter cirka 6 000 mil. Återvinningen av aluminium skulle förbättra miljöaspekten ytterligare.

Bilen som sådan imponerade förstås. Trots den rejäla storleken utstrålade Audin diskretion, särskilt i jämförelse med **Mercedes-Benz S-klass i W140-serien** som var groteskt pam-pig. All lyxutrustning fanns på plats liksom givetvis fyrhjulsdriften, Audis signum. V8-motor på 4,2 liter och 300 hk satte fart på den 1 880 kilo tunga (lätta?) bilen.

”Trots vikten sprintar A8 i väg som en ivrig jakthund om man använder alla 300 hästar på en gång”, noterade Rönnblom. Bränsleförbrukningen 1,2 liter/mil var, om inte modest, så i alla fall lägre än konkurrenternas. Bygg- och detaljfinish på topp som så ofta i Audi, men ganska hård fjädring gjorde att helhetskaraktären var en smula ”sportigare” än väntat.

En häftig bil med häftig teknik. Numera är få A8-exemplar välhållna, trots rostfriheten med aluminium. Till dags dato har Audi tillverkat 550 000 bilar med ASF-teknik, varav drygt 105 000 stycken av första generationens A8. I andra änden av storleksskalan för ASF kom Audi A2 1999, en bil som kanske får backspegla sig i någon kommande artikel.



Calle Carlquist



8. Kaiser Henry J 1951



Vad betyder ett namn? För Cordelia Maxwell Bell var det en fråga på 5 200 000 dollar. Änkan från Berkeley, Kalifornien, som ägde 200 aktier i bilföretaget som startades av Henry J. Kaiser efter andra världskriget, stämde företaget på den nätta summan i ett klagomål över hur det namngav sin instegsbil. Den rejäla stämningen stod i kontrast till det låga priset på den kontroversiella nya bilen, kallad "Henry J", som lovade att bli en ny bil för första gången för miljontals amerikaner som hungrade efter hjul efter andra världskriget. "Namnet är så löjligt att det inte kan rättfärdigas på någon annan grund än för att tillfredsställa en djupt rotad storhetsvansinnig önskan om personlig publicitet", löd Mrs Bells klagomål, som fortsatte med att nedvärdera den väl omskrivna namntävlingen som hade resulterat i namnet.

För inlämning en låg mil, restaurerad 2002, original Henry J från sitt andra produktionsår, 1951. En omlackering av svart, en snygg interiör och alla fixeringar av den udda designen, den utsågs till årets modebil 1950.

Den här bilen har gått igenom flera händer. Vår avsändares fascination för det började när han var 8 år gammal och följde med sin far som var elektriker och kopplade kablar till en Kaiser-återförsäljare på natten. Vår unge man hade koll på stället och brukade klättra in och ut ur bilarna, och glömde aldrig det ögonblicket, och så småningom ägde han 2 Kaisers och en Willys.

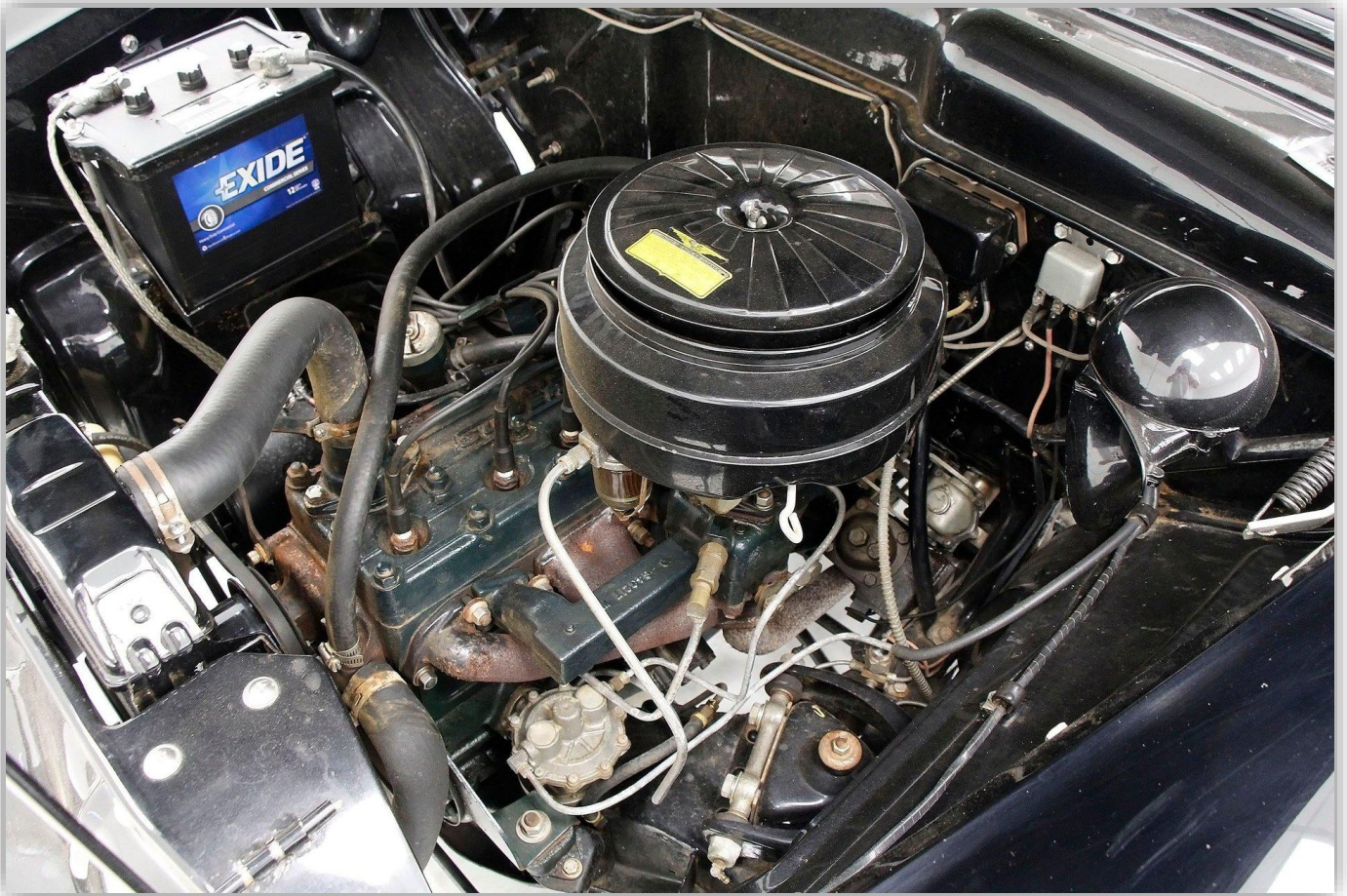


Exteriör

Om man tittar på bilen i verkligheten är det verkligen en liten kompakt bil. Med sin Washington Capitol-liknande profilerade grill komplett med mittspjut, dubbla kör- och blinkerslampor och stora kromade strålkastare med enkel framlykta. En fin stor stötfångare hänger nedanför och för att vi inte ska glömma Henry J-emblemet på förarsidan framtill av den bulliga huven. Den här huven löper bakåt till en krominramad delad vindruta, boxiga ståldörrar och en bakdel som har en fena att skryta med. Bakifrån kan jag inte låta bli att visualisera en simmande manta med vingarna (fenorna) i en lutande upprätt position, redo att störta dem nedåt och lämna oss i ett moln av hav och sand. Dessa flankerar en enkel rund utskjutande baklykta på vardera sidan av ett bagageutrymme som bara är en panel, den öppnas inte upp (kostnadsbesparande åtgärd). Noterat är den svepta nedåtriktade bakrutan, som gjordes på detta sätt för ökad styvhet. Chrome K för Kaiser hundrätter täckta av breda vita finns i alla 4 hörnen.

Interiör

Kaiser är känt för sin kreativa licens i användningen av olika vinylskivor och mönster, och den här bilens interiör är inget undantag med dessa friheter. Mörkbruna falska dragskinn täcker dörrpanelerna. Detta tas in för dynorna till sätena på den främre delade bänken och baksätet. Inläggen är ett rutigt tweedliknande mönster i brun vinyl. En mycket utilitaristisk instrumentbräda i svart med en lägre solbränna höjdpunkt rymmer ett rektangulärt arrangemang av en hastighetsmätare och ett mätarkluster. Svart metall finns i överflöd på den här instrumentbrädan, som är pepprad med bakelitknoppar och drag, en guldvärmare och Henry J-märket med texten på handskfacket, men det finns inget handskfack. Kom ihåg att spara kostnader. Innertaket är original och är original med några revor nära fönsterlisterna och pelarbeklädnaden. Drivlina Kallad Willys Hurricane F Engine en 134ci Inline 6-cylindrig, vilket är original till denna bil sitter i ett rent och restaurerat motorrum, som också visar lite fin patina här och där. Detta toppas av en Carter YF832S 1-cylindrig förgasare, och bak av en 3-växlad manuell växellåda, samt en 4.10 växlad bakaxel.



Henry J



9. Nash Ambassador 8 Cabriolet Sedan 1932

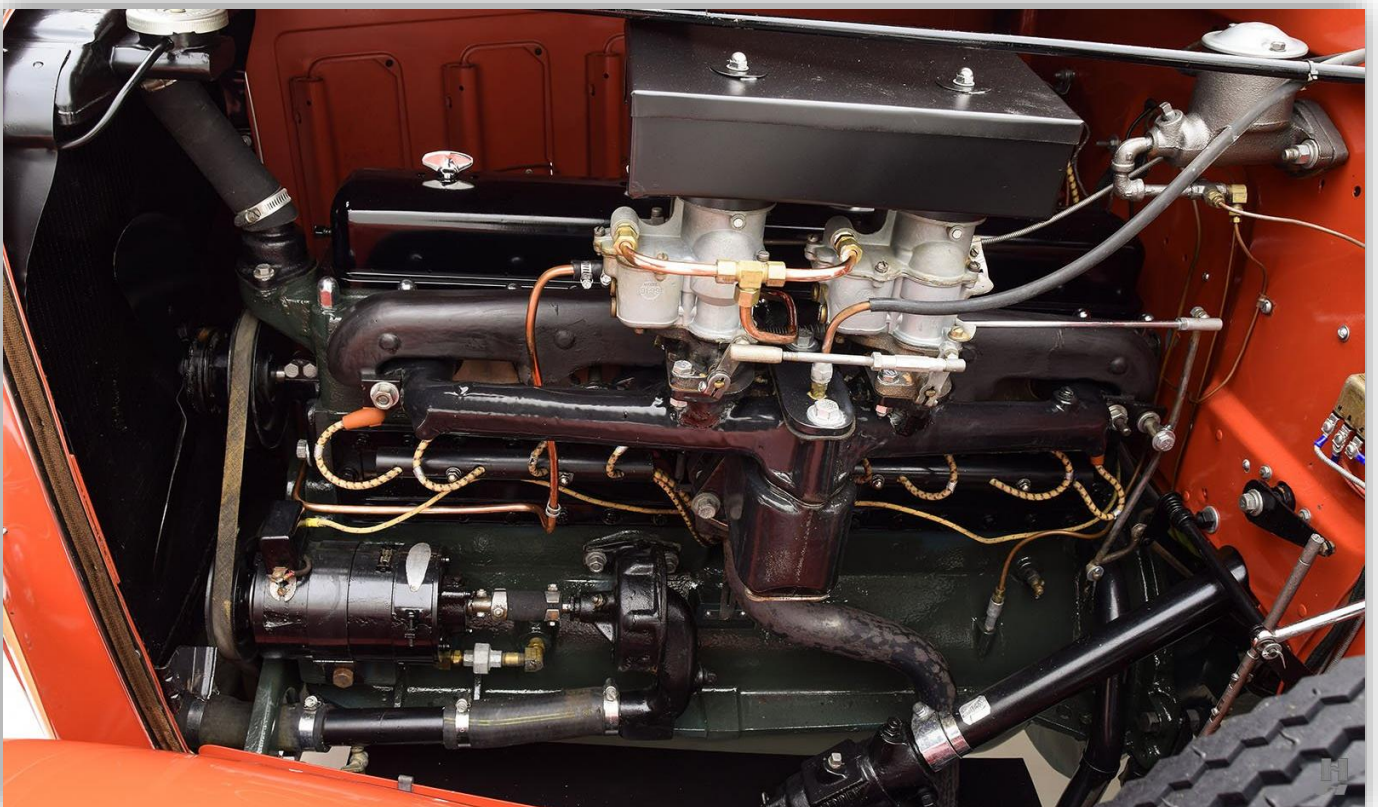


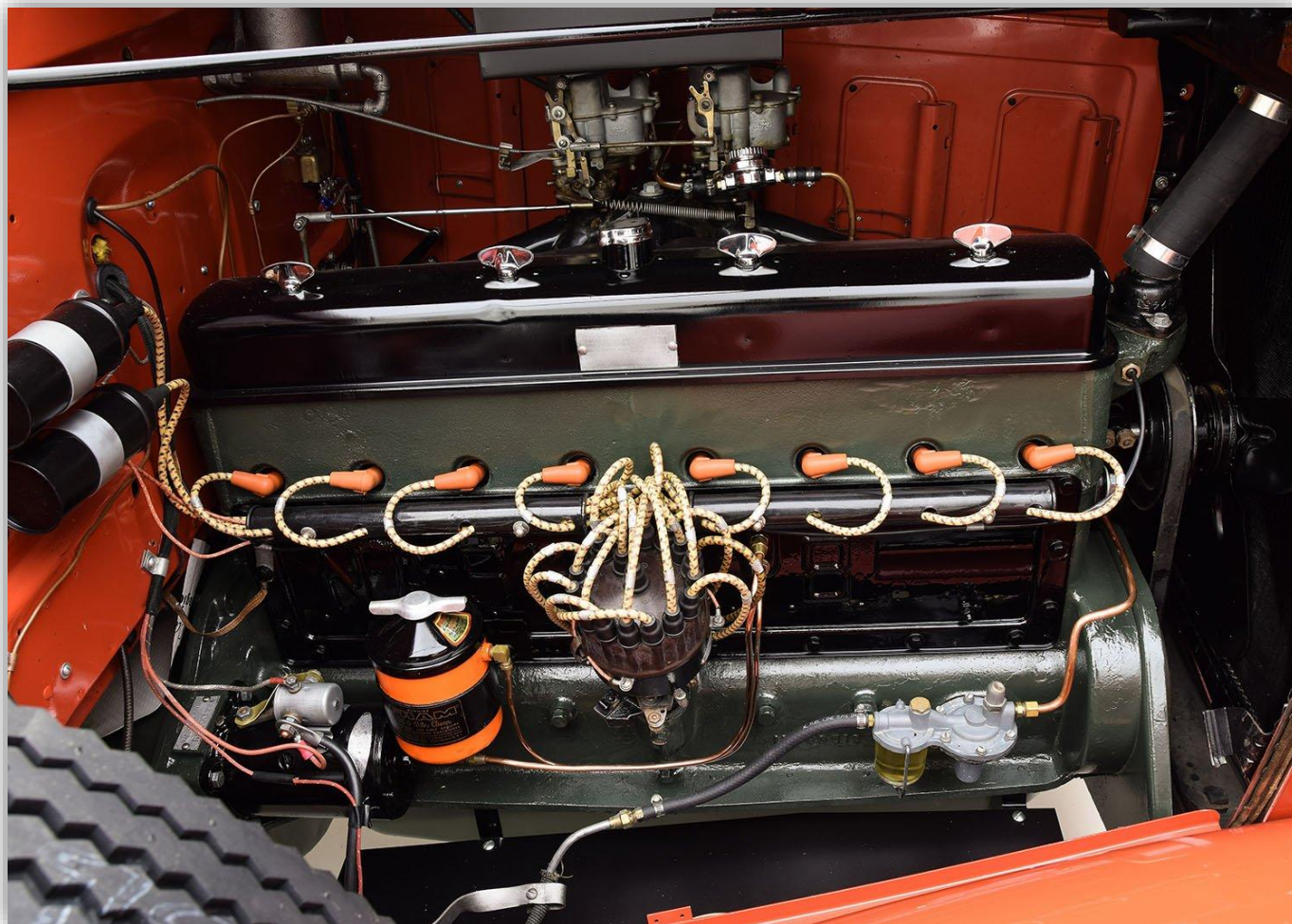
Nash Motors Company grundades i Kenosha, Wisconsin, och är kanske mest känt för sina grundläggande, ekonomiska men ändå udda produkter från efterkrigstiden, till exempel de aerodynamiskt utformade Airflyte-modellerna, den fräcka Austin-drivna Metropolitan och Rambler-ekonomibilen. Även om det skrivs mycket om Nash-Kelvinators och American Motors dagar, är Nash dagar som oberoende tillverkare kanske mer intressanta. Nash bildades när Charles W. Nash, tidigare VD för General Motors, lämnade GM och tog över Jeffrey Motor Co. 1916. Medan han etablerade sig fortsatte produktionen av Jeffrey fram till 1918 då den första riktiga Nash introducerades. Den sexcylindriga mellanprisbilen var mycket välbyggd, om än relativt konventionell. Nash var mycket trevligare än en Chevrolet eller Ford och var mer i nivå med sådana som Buick, Auburn och till och med Packards på instegsnivå när det gäller kvalitet. Under första världskriget var Nash-fabriken starkt upptagen med att bygga fyrhjuldrivna lastbilar som användes av den amerikanska militären, även om bilproduktionen fortsatte och försäljningen ökade stadigt under det följande decenniet.





I mitten av 1920-talet hade Nash blivit allmänt respekterad, särskilt på exportmarknaderna, till stor del hjälpt av de smidiga och kraftfulla "Special Six" och toppmodellerna "Advanced Six". Till säsongen 1930 introducerades Nashs första åttacylindriga motor. Två år senare blev "Ambassador Eight" en fristående modellserie som erbjöds i ett brett utbud av karossstilar.





De prestigefyllda nya Ambassador-bilarna, som var tillgängliga på ett 133-tumschassi, drevs av Nashs egen 125 hk, 322 kubiktum (5,3 liter) toppventil och dubbeltändning rak åtta. Till och med inför den stora depressionen gjorde Charles Nashs noggranna ledning (och vissa skulle säga kreativ bokföring) att Nash kunde vara den enda andra amerikanska biltillverkaren förutom GM som gick med vinst 1932.

Ambassadors var överdådigt utrustade och vackert konstruerade, vilket gav dem smeknamnet "Kenosha Duesenberg". Till stor del tack vare den exceptionella kvaliteten och den diskreta elegansen fann ett antal kungliga familjer runt om i världen Nashs gunst, inklusive prins William av Sverige, kung Carol II av Rumänien och drottning Alexandrine av Danmark.

Denna fina Series 1093 Advanced Eight Convertible Sedan från 1932 är en av bara 1 891 Advanced Eight-modeller som byggdes 1932 och är en av uppskattningsvis tre överlevande som bär den mycket eftertraktade cabrioleten. Karossen, byggd av Seaman Body Corporation (som Nash ägde en kontrollerande andel i) är ganska attraktiv och kan jämföras i stil, kvalitet och storlek med en samtida Auburn. Detta exemplar upptäcktes i Arizona på 1970-talet av G.J. Woodsworth, en skicklig entreprenör, bilentusiast och erfaren restauratör. Trots Nashs förfallna tillstånd insåg Woodsworth omedelbart att det var något speciellt och kunde köpa bilen för 1 800 dollar. Tack och lov var den ursprungliga dubbeltändningen, toppventilen inline-åtta och resten av drivlinan intakta, även om vissa tillbehör och exteriöra kopplingar hade försvunnit. Efter många år av jakt och samlande av delar påbörjade Woodsworth den mödosamma uppgiften att restaurera bilen. Karossen demonterades varsamt och konstruktionsträet restaurerades varsamt eller ersattes med vit ek och al som original. Innan monteringen tog han sig tid att bevara varje del för att säkerställa att den skulle vara säker från framtida röta.



Den exceptionella omsorgen och detaljnivån är fortfarande uppenbar vid restaureringen, även många år senare. Han valde en slående färgkombination av terrakottarött med kräm-färgade accenter och kroppslinjer. Lackfärgen handslipades mellan flera lager och avslutades med klarlack för ökad hållbarhet. Den har stått emot tidens tand väl och är fortfarande mycket attraktiv, de vackra färgerna framhäver elegansen hos den Seaman-byggda karossen. Kromet och de yttre beslagen förblir i mycket gott skick och den är väl detaljerad med dubbla sidomonterade reservdelar, ett integrerat bagageutrymme, original Nash-maskot och dubbla Do-Ray-körljus. Det eleganta utseendet framhävs av en uppsättning breda vita däck och härliga kromfälgar.

Interiören är färdig i krämbeige läder, som också restaurerades av Mr. Woodsworth. Han byggde om sätesramarna medan hans fru sydde nya överdrag. Mattor i kroppsfärg accentuerar det beige lädret och ger en färgklick. Även om det tekniskt sett är en restaurering på hobbynivå, är arbetet exemplariskt och definitivt jämförbart med det i en professionell butik från den tiden. Stugan är fortfarande i mycket gott skick, efter att ha fått en lätt patina från användning, eftersom familjen Woodworth njöt mycket av Nash på vägen. Den helt hopfällbara suffletten rekonstruerades noggrant för att säkerställa korrekt funktion och trimmades i brun Haartz-duk. Precis som exteriören är interiören full av fascinerande detaljer som en originalradio, marmorerad bakliknande växelspak och en fantastisk art-deco-inspirerad instrumentpanel.

Den stora, kraftfulla raka åttan med dubbla gnistor var i anmärkningsvärt gott skick som den hittades, och behövde bara lätt finslipning på cylindrarna för att återgå till toppskick. Efter en lätt ombyggnad detaljerades den noggrant till ursprungliga specifikationer. Presentationen är fortfarande ganska bra, även om det finns ett visst mindre kosmetiskt slitage på sina ställen. Den är fortfarande en stark löpare som inte behöver avnjutas fullt ut. Restaureringen av denna ytterst sällsynta och fascinerande **Nash Ambassador Eight** har klarat sig utmärkt och bilen är fortfarande i attraktivt, väl sorterat skick, redo för nästa mål-vakt att njuta av frukterna av G.J. "Woody" Woodsworths rikliga arbete.

Samlare som har antika bilar till salu bör kontakta vår representant och ta reda på hur enkelt det är att sälja klassiska bilar genom vårt sändningsprogram. 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.



10. Lotus Omega

En Lotus med plats för hela familjen eller en svindyr Opel – vad fick egentligen den som valde bort supersedanerna från Stuttgart och München för att istället satsa allt på Imperial Green i livets bilroulette?



FILM: https://youtu.be/e5cPaf_1DuY



Roger Warolin