



Austin A90 Atlantic 1950

- 1. Här är Europas absolut bästa bil**
- 2. Proton rullar ut sin allra första elbil**
- 3. Ny superbilleg elbil släppt**
- 4. NIO:s flaggskeppsedanmodell ET9**
- 5. Utvecklingen av första eldrivna BMW M-bilen**
- 6. Del två i utvecklingen av första eldrivna BMW M-bilen**
- 7. Honda investerar i nästa generations bränslecellssystem**
- 8. KTM mot räddning**
- 9. Nu fyller JC Indigo 30 år**
- 10. Hetaste konceptbilarna**
- 11. Glömda historien bakom Fords magplask**
- 12. Fiat 850 Sport Coupe**
- 13. Austin A90 Atlantic**

## 1. Experterna: Här är Europas absolut bästa bil

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 20 dec. 2024

Publicerad: 20 dec. 2024

Dacia går från klarhet till klarhet och kammar hem vinster på fler fronter. Nu är Duster även Europas bästa bil.



*Dacia tar hem vinst efter vinst. Grattis till Duster som är Europas bästa bil.*

**Dacia** Duster har återigen kammat hem titeln "Bästa bilköp i Europa". Det är andra gången den rumänska SUV-en vinner utmärkelsen "Best buy car of Europe in 2025" från **AUTOBEST**, som baseras på röster från 31 motorjournalister från hela kontinenten.

Duster knep förstaplatsen i en rafflande final, där konkurrenterna var tätt i hälarna. Renault Symbioz, Opel Frontera, **Citroën C3** och **MG3** följde tätt efter i resultatlistan.

### Rekordjämn tävling

AUTOBEST-juryns ordförande, **Dan Vardie**, beskriver årets tävling som den jämnaste någonsin.

"Skillnaden mellan vinnaren och fjärdeplaceringen var mindre än en procent av den totala poängen", konstaterar Vardie.

Detta visar tydligt hur biltillverkarna ständigt utvecklas för att möta de europeiska bilköparnas högt ställda krav. Samtliga finalister var imponerande bilar med starka egenskaper, vilket gjorde juryns arbete extra utmanande.



*Tänk att Dacia gått från att vara hånad till att vinna priser.*

### **Prisvärdhet och innovation**

Dacia Duster har blivit en favorit bland europeiska bilköpare tack vare sin kombination av lågt pris, praktisk design och moderna funktioner.

Den senaste modellen, som lanserades under 2024, erbjuder bland annat en ny hybrid-drivlina för lägre bränsleförbrukning. Dessutom har Duster fått en uppdaterad design, både invändigt och utvändigt.

I kupén hittar vi bland annat en ny 10,1-tums pekskärm och ett innovativt infästningssystem kallat YouClip.

### **Duster-sagan fortsätter**

Vardie hyllar Dacia Dusters seger och menar att den befäster märkets position på den europeiska marknaden.

“Det bevisar att Dacia levererar ‘bästa köp’ på vår kontinent”, säger Vardie.

Han påminner om att Dacia Duster även vann AUTOBEST-priset 2011 och ser den nya segern som ett kvitto på modellens fortsatta popularitet.

“Jag är övertygad om att Duster-sagan kommer att fortsätta, inte bara under 2025 utan även många år framöver”, avslutar Vardie.

### **Folkets favorit: Här är bilen som säljer bäst**

Den här bilen har sålt överlägset bäst i Europa under Oktober. Bilen som först var bespottad men nu toppar alla möjliga listor. Dacia Sandero fortsätter



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

**Feber**

## 2. Proton rullar ut sin allra första elbil

Av Bobby Green 2024-12-20 kl 11:40

Nytt från Malaysia, fast är egentligen från Kina



**Proton** är en malaysisk biltillverkare som grundades 1985. Fram till att Perodua grundades 1993 var Proton landets enda biltillverkare. Till en början var modellerna baserade på befintliga Mitsubishi-modeller och det dröjde till 2001 innan den första egendesignade modellen kom i form av Waja. 2017 köpte Geely 49,9% av aktierna i Proton. Nu presenterar Proton sin allra första elbil i form av modellen e.MAS 7 och, trumvirvel, det är en Geely Galaxy E5 med andra märken på sig. Det innebär att det handlar om en kompakt SUV med frontmonterad elmotor på 220 hästar som tar dig från 0-100 km/h på 6,9 sekunder. Man kan få den med batteripack på antingen 50 eller 60 kWh vilket ska ge räckvidd på 34 eller 41 mil. Bilen mäter 4,61 meter på längden och den har en hjulbas på 2,75 meter. e.MAS 7 börjar säljas i början av nästa år och priset börjar på 24.400 dollar.

[emas.proton.com](https://emas.proton.com)





FILM: [https://youtu.be/8okF\\_8-vEgM](https://youtu.be/8okF_8-vEgM)



### 3. Ny superbilig elbil släppt – utmanar VW och Toyota

Av Maths Nilsson 22 december 2024 kl 06:32

Ett nytt billigt elbilmärke utmanar Europas pressade biljättar. Nios nya märke Firefly kostar från 220 000 kronor. Den kommer till Europa – trots strafftullar.



Här är nya elbilen Firefly som vill göra livet surt för Stellantis, [Volkswagen](#) och Toyota. Den nya folkmodellen från Nios nya märke kostar från 220 000 kronor i Kina. EU:s nya strafftullar gör den dyrare när den kommer till Europa senare nästa år. Bilen är tänkt att konkurrera med modeller som [VW](#) Golf, Toyota Corolla och Peugeot 308.

Logotypen för Firefly föreställer en glödande eldfluga. Den första modellen har designats i Europa av förra BMW och Ford-designern Kris Tomasson. Den får precis som Nios andra modeller ett utbytbart batteri. Nio har mycket offensiva planer för det nya bilmärket och siktar på att gå in på 25 nya marknader. Den börjar säljas i Kina i april och kommer till Europa senare under året.





**LÄS MER:**



**Kinesisk bil- vd varnar för handelskrig med Europa**



**Historiskt skifte: Tesla Model Y Europas mest sålda bil 2023**



**Så billiga blir Nios nya Tesla-utmanare**



**Superbillig elbil till Sverige – så lite kostar den**



**Läckta bilder: Nios Model Y-utmanare**



**Nio får in 23 miljarder från ägare i Abu Dhabi**

#### 4. NIO:s verkställande flaggskeppssedanmodell ET9 kommer ut på marknaden

21 dec 2024 kl 17:02 Källa: Gasgoo Gasgoo

Vid NIO Day 2024 som hölls den 21 december släppte NIO officiellt ut sin nya flaggskeppssedan, ET9, på marknaden med ett inköpspris på 780 000 yuan för hela fordonet, eller 660 000 yuan för utvalda. Leveransen börjar i mars 2025



**Shanghai (Gasgoo)-** Vid NIO Day 2024 som hölls den 21 december lanserade NIO officiellt sin nya flaggskeppssedan, ET9, på marknaden med ett inköpspris på 780 000 yuan för hela fordonet, eller 660 000 yuan för att välja alternativet Battery-as-a-Service (BaaS). Dessutom kom modellen också med Launch Limited-upplagan till ett pris av 818 000 yuan för hela fordonet och 690 000 yuan för att välja BaaS, med endast 999 tillgängliga enheter. Leveranserna förväntas påbörjas i mars 2025, med prioritet för Launch Limited-upplagan.

NIO ET9 är positionerad som märkets flaggskeppssedan och är den första massproducerade bilen i Kina som har steer-by-wire-teknik.

Bilen behåller NIO:s signaturfamiljedesign, med ikoniska funktioner som X-Bar-grillen och Double Dash-varselljus, vilket ger fordonet en stark, dynamisk närvaro. Konceptet "Design for AD" fortsätter med den främre sensorlayouten och integrerar tre LiDAR-enheter och kameror i fordonets estetiska design.

Bilens strålkastare använder MicroLED-teknik, i kombination med Aquila 2.0 Super Sensing-systemet, för att ge förfinad belysning med breda, ljusa, exakta och långtgående funktioner. Den eleganta designen hos ET9 sträcker sig från fram- till bakpartiet och bildar en strömlinjeformad profil som blandar klassiska affärssedaner med en futuristisk aura.

Aquila 2.0-systemet introducerar två vidvinkel LiDAR-enheter på sidan som är integrerade i fordonets metallskärmar, vilket förbättrar både säkerheten och förmågan till assisterad körning. LiDAR med lång räckvidd, som drivs av NIO:s egenutvecklade Yang Jian-huvudkontrollchip, ger tydligare bildbehandling, medan ET9 är märkets första modell som har 4D-millimetervågsradar, vilket avsevärt ökar förmågan att avkänna framåt.



När det gäller dimensioner mäter ET9 5 325 mm i längd, 2 017 mm i bredd och 1 621 mm i höjd, med en hjulbas på 3 250 mm. Den har också 23-tums smidda aluminiumfälgar med en däckdiameter på 790 mm, vilket skapar en slående visuell effekt.

Bakpartiet fortsätter familjedesignen med en distinkt baklykta i full bredd. Noterbart är att ET9 har en aktiv bakspoiler med svanhals, vilket ger en sportig känsla. Den debuterar också med ett handsfree elektriskt främre bagageutrymme, som kan öppnas via en fotsensor eller ett externt röstkommando, vilket ger en kapacitet på 105 liter.

Invändigt introducerar ET9 för första gången en rektangulär ratt och debuterar med en safirfärgad AR HUD med fullfokus, som kan visa en 120-tums AR-bild på ett avstånd av 15 meter.

ET9 är ett flaggskepp bland premiärer och har en fyrsitsig layout med innovativ "Sky Island"- och "Executive Bridge"-design, tillsammans med en bågformad kaross för en exceptionell baksätessupplevelse jämförbar med business class. Sätena på andra raden är utformade som flygplansäten i första klass, med 22-vägsjusteringar fram och 20-vägsjusteringar bak. Baksätena har också en lutningsvinkel på 135° och 11 förinställda komfortfunktioner, medan ett 360° justerbart bord och ett smart kylskåp med ett temperaturintervall från -2 °C till 55 °C förbättrar komforten ytterligare.



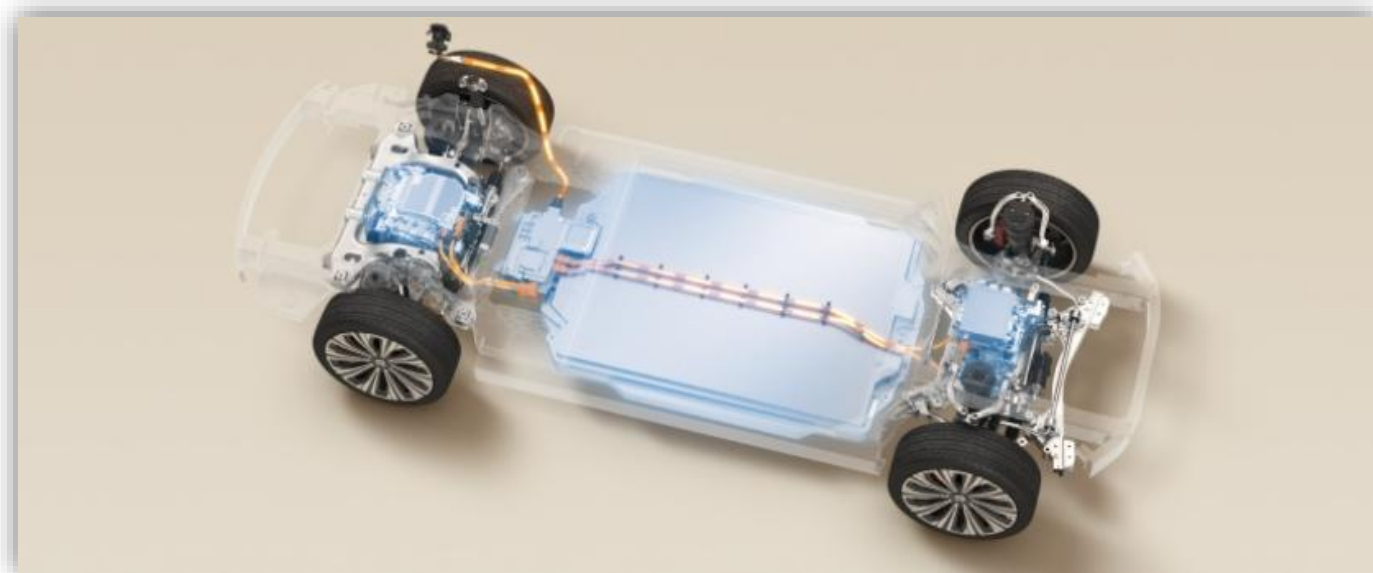


ET9 är utrustad med en panorama, sammankopplad bakskärm med en 14,5-tums OLED-skärm som anpassar sig till sätets position, vilket säkerställer en bekväm betraktningvinkel hela tiden.

Dessutom introducerar bilen det uppslukande ljudsystemet NIO LYRA 8.2.4.8, som har 35 högtalare och en uteffekt på 2 800 W. I den bakre "Executive Bridge"-sektionen finns en surroundljudenhet med hög- och mellanfrekvenshögtalare som ger en förstklassig ljudupplevelse.

Dessutom debuterar ET9 med det intelligenta systemet Cedar, inklusive en ny generation av perceptions hårdvara, en nästa generations centraldator och det intelligenta fordonsoperativsystemet "SkyOS". Detta system integrerar NIO:s första 5nm autonoma körchip för fordon, NX9031, i kombination med SkyOS, för att erbjuda tät integration av datorkraft och algoritmer, vilket garanterar optimal säkerhet och effektivitet.

ET9 har en avancerad digital arkitektur med ett frikopplat ramverk för beräkning och kommunikation som stöder oberoende iterationer av smart maskinvara, operativsystem, algoritmer och applikationer.



Arkitekturen består av sex kärnkomponenter:

"Hjärnan" – central plattform för databehandling

"Lillhjärnan och ryggmärgen" – Effektiva regionala kontrollanter

Det "neurala nätverket" – Redundant kommunikationsnätverk med hög hastighet

"Blodcirkulationssystemet" – Dubbel redundant lågspänningsströmförsörjning

"Sinnesorganen" – Super Sensing-systemet

"Själens och sinnet" – Operativsystem för fordon med full domän (SkyOS)

Fordonet integrerar också en "full-domain 900V högspänningsarkitektur" som inkluderar elektroniska kärnkomponenter som batterier, elmotorer och luftkonditioneringsystem. Med en maximal spänning på 925V och en toppladdningseffekt på 600kW erbjuder den en världsledande laddström på 765A.

Under huven drivs ET9 av en asynkronmotor på 180 kW fram och en synkronmotor med permanentmagnet på 340 kW bak, vilket ger en kombinerad effekt på 520 kW och ett maximalt vridmoment på 700 Nm, vilket möjliggör en acceleration från 0 till 100 km/h på bara 4,3 sekunder. Fordonet har NIO:s egenutvecklade 46105 stora cylindriska battericeller, som möjliggör 255 kilometers räckvidd med bara 5 minuters laddning.

ET9 introducerar också det intelligenta chassystemet SkyRide, som kombinerar steer-by-wire, bakhjulsstyrning och fullt aktiv fjädring i ett enda integrerat system, vilket gör det till världens första helt steer-by-wire-intelligenta chassi. Systemet inkluderar en innovativ aktiv fjädring där varje stötdämpare integrerar en oberoende elektrisk hydraulpump, vilket möjliggör snabba reaktioner inom 1 millisekund och exakta justeringar. Fjädringssystemet möjliggör betydande höjjusteringar och kan justera vridmomentet 1 000 gånger per sekund, med oberoende styrning av alla fyra hjulen för att möta olika körscenarier.

Slutligen möjliggör ET9:s användning av steer-by-wire-teknik av flyg- och rymdkvalitet förbättrad styreffektivitet, vilket ger en 40-procentig ökning av transmissionseffektiviteten och möjligheten att uppgradera via OTA. Med en maximal bakhjulsstyrvinkel på 8,3° och en minsta vändradie på 10,9 meter erbjuder ET9 utmärkt manövrerbarhet, särskilt i trånga utrymmen.

Fordonets kaross har en höghållfast konstruktion av stål-aluminium-magnesiumlegering, med vridstyvhet på 52 600 Nm/Deg och en karossstyrka på 2 000 MPa, vilket säkerställer förbättrat skydd för passagerarna. Sidokrockkuddarna sträcker sig till 2,3 meter i längd och 0,67 meter i höjd, vilket ger 100 % täckning för både fram- och baksätesspassagerare.

**Feber**

## 5. Utvecklingen av första eldrivna BMW M-bilen del 1

Bobby Green måndag 9 dec 2024 kl 18:00

Häng med bakom kulisserna

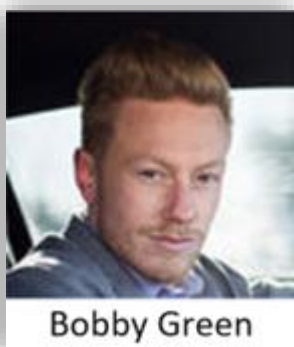


FILM: <https://youtu.be/wNK8BmcoEIE>

BMW håller på att utveckla den allra första eldrivna M-bilen och här får vi hänga med och se lite hur långt de kommit med prototyperna. Man baserar dessa på i4 och förra generationen M2 och under skalet ska det finnas inte mindre än fyra elmotorer - och det kommer alla högpresterande eldrivna M-bilar ha i framtiden. Vi kommer att få följa utvecklingen i ett gäng klipp som döpts till "BMW M Electrified" och det första ser ni här nedan. [bmw-m.com](https://www.bmw-m.com)

**BMW:s första eldrivna M-bil kommer slå allt**

**Första eldrivna BMW M-bilen lär heta iM3**



Bobby Green

**Feber**

## 6. Utvecklingen av första eldrivna BMW M-bilen del 2

Av Bobby Green 2024-12-20 kl 15:00

Del två i utvecklingen av första eldrivna BMW M-bilen

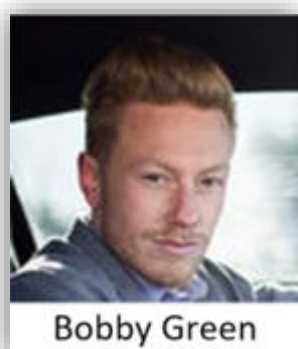


Nu har BMW M skickat ut del två av hur utvecklingen av den första helt eldrivna M-modellen har gått till. Första steget till detta tog de redan 2018 när de byggde om en M2 till eldrift. Bilen kallas internt för The Beast och man säger att denna har såpass mycket effekt att den är svår att kontrollera.

[bmw-m.com](https://www.bmw-m.com)



[BMW M visar bilder på Neue Klasse-prototyp](#)

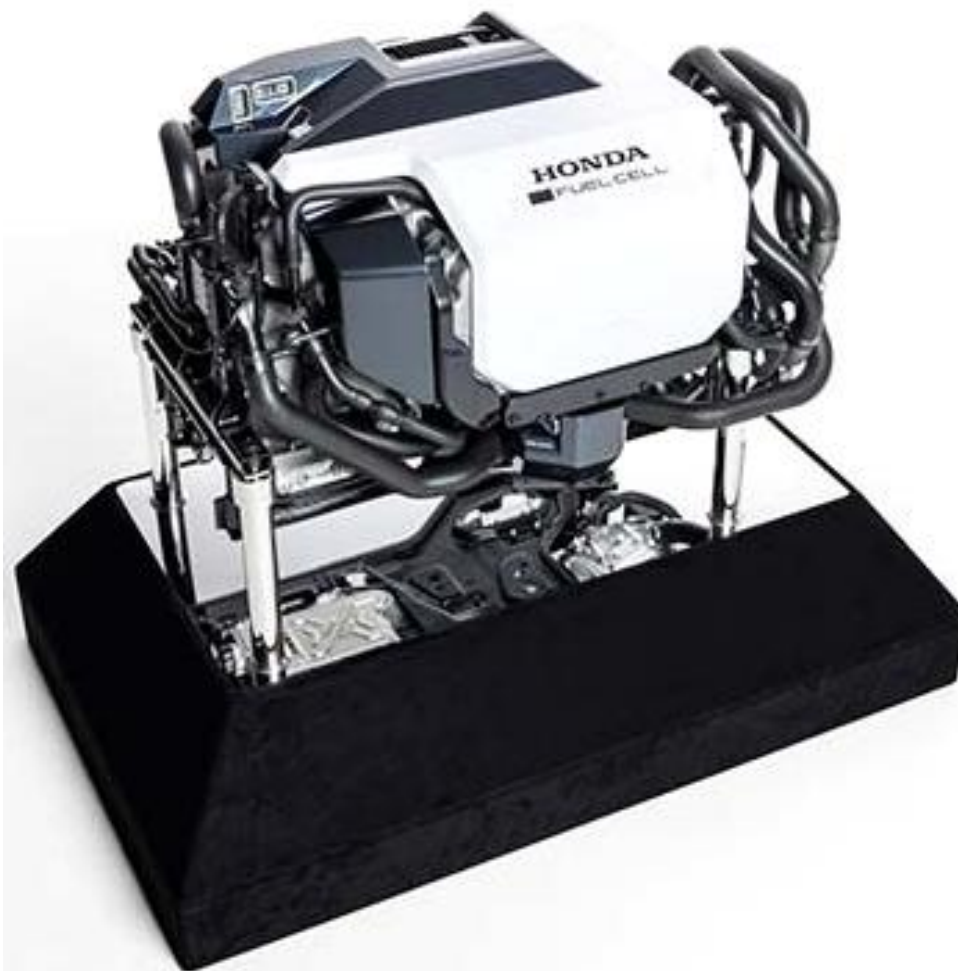


Bobby Green

## 7. Honda investerar i nästa generations bränslecellssystem i Japan

Av Blagojce Krivevski

Den japanska biltillverkaren Honda har beslutat att bygga en ny fabrik i Japan för att producera nästa generations bränslecellssystem som utvecklas oberoende av Honda.



Honda siktar på att börja driva den nya anläggningen under räkenskapsåret som slutar den 31 mars 2028 (FY2028), genom att använda en del av marken och byggnaderna i Powertrain Unit Factory, som ligger i Moka City, Tochigi Prefecture, Japan, som upphörde med produktionen av komponenter till drivlinor för bilar i oktober 2024.

Den nya anläggningen kommer att vara den första anläggningen för produktion av bränslecellssystemet som utvecklas oberoende av Honda och kommer att ha toppmodern utrustning för att uppnå högeffektiv och högkvalitativ produktion med en årlig produktionskapacitet på 30 000 enheter.

Honda förväntar sig att få ett statligt bidrag för produktion av nästa generations bränslecellssystem, inklusive etableringen av den nya fabriken, eftersom man har kvalificerat sig för ett projekt som leds av det japanska ministeriet för ekonomi, handel och industri (METI) i syfte att stödja etableringen av leveranskedjor bestående av japanska tillverkningsföretag inom GX-området (grön omställning), som är en del av landets initiativ för att uppnå koldioxidneutralitet till 2050.

## MOTORNYTT

Honda strävar efter att växa sin vätgasverksamhet som en av sina nya kärnverksamheter och har arbetat för att ytterligare utöka möjligheterna för sin vätgasverksamhet genom att identifiera fyra kärnområden för användningen av sitt bränslecellssystem: bränslecellsfordon (FCEV), kommersiella fordon, stationära kraftverk och byggmaskiner.

Genom att utnyttja styrkan i nästa generations bränslecellssystem som utvecklats och producerats oberoende kommer Honda att sträva efter att få en marknadsandel på 5 % av den FC-drivna lastbilsmarknaden till 2030, och även sträva efter ett ambitiöst mål att nå en marknadsandel på 30 % till omkring 2040.

### Rekommenderad



### Honda visar upp nästa generations bränslecellssystem



### Hyundai döper nästa generations bränslecellsfordon till NEXO



Blagojce Krivevski är fysiker och älskare av grön teknik.

## 8. KTM mot räddning – 265 000 motorcyklar i lager

Av Maths Nilsson 22 december 2024 kl 06:06

Nu ökar hoppet om räddning för konkursade mc-tillverkaren KTM. Investerare är beredda att gå in med 8 miljarder kronor. Samtidigt avslöjas att företaget har 265 000 motorcyklar i lager som nu ska säljas ut.



Förhandlingarna i konkursdomstolen tänds hoppet om en framtid för den kollapsade mc-tillverkaren KTM. Skulderna uppgår till över 20 miljarder kronor. Men genom att långivare och leverantörer går med på att bara få 30 procent av sina fordringar samtidigt som investerare skjuter till 8 miljarder kronor skulle företag kunna överleva. En av investerarna är, [enligt Der Standard](#), indiska mc-tillverkaren Bajaj.

Konkursförvaltaren Peter Vogl presenterade sin rapport i domstolen i Ried i Österrike, som beslutade att bolaget ska få fortsätta drivas fram till februari. Då ska långivarna besluta om KTM kan rekonstrueras. De anställda ser nu också ut att få lön till jul genom att en österrikisk lönegaranti gått in och täckt lönerna.

**KTM leasar Husqvarnas varumärke** för mc-tillverkning. Nu stiger hoppet om en räddning.

KTM, som även äger Husqvarnas motorcyklar, verkar ha drivits utan kontroll. Konkursförvaltaren avslöjade att 265 000 motorcyklar finns i lager, lika många som säljs på ett helt år. Dessutom har stor investeringar gjorts i cykeltillverkning och italienska mc-märket MV Augusta, samtidigt som kärnverksamheten gick dåligt. Dessutom har KTM fått täcka förluster i flera olika dotterbolag som också kan komma att försättas i konkurs. Konkursdomstolen gick bara med på att 300 personer fick sägas upp i KTM och att arbetstiden ska förkortas till 30 timmar. Nu väntar en stor utförsäljning av motorcyklarna i lagret.



*KTM leasar Husqvarnas varumärke för mc-tillverkning. Nu stiger hoppet om en räddning.*

**LÄS MER:**



**Kollapsade KTM:s ägare tog miljarder i utdelning**



**Maths Nilsson**

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

## 9. Nu fyller JC Indigo 30 år – här är första provkörningen

Publicerad 2024-12-22 kl 6:30

Text Calle Carlquist

Den här bilmodellen ägs ett av ett fåtal men är bekant för desto fler: Indigo 3000. Vi letar fram Vi Bilägares första provkörning ur arkivet.



FILM: <https://youtu.be/S76jsjQywdo>

**I år fyller den** svenska sportbilssatsningen från Jösse Cars 30 år och det var i nummer 4/1995 som Vi Bilägares Marianne Sterner fick en exklusiv första provkörning av det allra första exemplaret – en halvfärdig prototyp – på vintriga januarivägar i trakten av Arvika.

Det var ju därifrån den kom, Indigo, enligt sägnen som resultatet av att dess skapare Bengt Lidmalm oförhoppandes hamnat i montern för engelska sportvagnen TVR och drabbats av stark inspiration till att göra något liknande på svenska.

Lidmalms gedigna bakgrund och kontaktnät inom bilindustrin i allmänhet och Volvo i synnerhet borgade för att Indigo inte skulle bli ett halvdant hemmabygge. Målet var en professionellt genomförd och väldesignad skapelse för den som sökte klassiska sportvagnsegenskaper parade med hög kvalitet och tillgång till delar som inte behövde kosta skjortan.

Det får man säga att projektet lyckades mycket väl med. Vägen dit gick genom hög användning av både Volvofolk och Volvodelar. Somliga komponenter modifierades (hjulupphängningen till exempel), andra behölls i mer eller mindre standardskick (den raka treliterssexan från Volvo 960). Indigo byggdes upp kring en kraftig rörram med höga sidopartier för styvhetens och krocksäkerhetens skull.



**Sterners provkörningsbil** var alltså nummer ett och långt ifrån fullgånge. Den hade en kaross där urtagen för luckor och dörrar tagits upp i stort sett med ögonmått. Inredning och instrumentering var ofärdig i utförande och finish, stolarna kom från en Volvo 480 och i front och bakparti hade enkla armaturer för belysning monterats i väntan på de riktiga grejerna.

Ändå syntes det redan på långt håll vilken skäligen lyckad design Indigo 3000 fått, signerad de tidigare Volvoformgivarna Hans Philip Zachau och Lasse Pettersson. Linjerna framstod som en modern tolkning och blandning av Austin-Healey, Dodge Viper och Mazda Miata som stått på tillväxt. Ingen som sett den färdiga Indigo kan missta den för någon annan bil, linjerna blandar elegans och farthunger på ett ovanligt lyckat sätt.

### »Körningen skedde på sommardäck så Sterner fick bredsladd i vinterföret.«

**Körningen skedde** på sommardäck så Sterner fick bredsladd i vinterföret. Strax blev hon också varse att bromsarna saknade servo så resten av färden gick lugnt till. Motorn var en upplevelse i sig, det vet ju alla som kört Volvos fina treliters radsexa med fyra ventiler per cylinder: "Utsikten över motorhuven är magnifik. Det är som att titta ut över ett kraftfält. Ett brett, långt och välvt flak med två bullar som markerar att det finns något maffigt där- under. Det mullrar och sjunger i rena motortoner när jag ger gas", myste Sterner.

När produktionen kommit i gång för fullt var målet att kunna sälja omkring 500 bilar per år. Det kommenterade Sterner så här: "När vi tuffar tillbaka mot det stillsamma industri- området vet jag att åtminstone en av deras målsättningar håller: Indigo är en bil som jag gärna skulle vilja fortsätta köra."



*Många år senare väcktes nytt liv i Indigo-projektet med en moderniserad version.*

**Som vi som sitter** med facit i hand vet blev det inga 500 bilar per år, blott 43 Indigo 3000 tillverkades totalt. I februari 1999 begärdes Indigo Cars, som då flyttat till Åmål, i konkurs. Femton år senare köpte Torbjörn von Braun och hans von Braun Automotive resterna av tillverkningen och projekterade en **modifierad, starkare version, kallad Lusitano 3000R** som visades i juni 2017. Den hann byggas i sju exemplar innan också den satsningen upphörde.



Calle Carlquist

*indigo*  


---

 klubben

På [Indigoklubbens hemsida](#) samlas hängivna Indigoägare.

## Klassiker

### 10. Hetaste konceptbilarna 1993

Publicerad 4 januari 2023 (uppdaterad 27 januari 2023) Text Mårten Carlsson

Låt oss titta på vad för spännande koncept och drömbilar som visades upp 1993. Några fick vi se lite senare - andra förblev drömbilar.



Visst skulle Volkswagen Corrado bli läcker som cabriolet? Karmann stod för prototypen som visades upp 1993. Anledningen vi inte fick se den var nog för att Corrado var redan dyr - och modellen lades ned 1995. Då skulle man inte hunnit med att lansera en färdig cabriolet.



På Frankfurtmässan detta år visade Opel upp Tigra som coupé och speedster.



Man hade till och med planerat den öppna Tigran att komma ut 1995 - så blev det inte men coupén sattes i princip oförändrad i produktion 1994.

Samtidigt visade man upp Scamp. En slags livsstilsbil i miniformat liksom Tigra också baserad på Corsa.





Galnaste bilen att sättas i produktion var Plymouth Prowler. 1993 stod den hotrodliknande skapelsen på Detroitmässan och 1997 började den säljas till allmänheten.

Mer om den här: [Grattis Prowler!](#)



Det här var också året så Porsche Boxster dök upp första gången. Det dröjde dock till 1996 innan den var helt färdig för att släppas ut. Och det blev en succé som håller i sig än idag.



Så här skulle man kanske köra omkring på Mars i framtiden? Renault Racoon såg ut som något som kommit direkt från Science-fictionvärlden.



BMW visade upp en minibil Genevemässan. Z13 var lite annorlunda med att ha tre sittplatser med föraren i mitten på samma sätt som i McLaren F1. Drivkällan var en 1200cc motorcykelmotor bak och visst känns det här som en anfader till dagens BMW i3?



I Turin 1993 - Fiat Downtown var en mer modern citybil än BMW Z13. En elmotor i varje bakhjul gav totalt 18 hästkrafter och räckvidden var drygt 30 mil. Plastkaross på aluminiumchassi höll vikten till 700 kilo. Två exemplar byggdes.



Detroit. Ford Mustang Mach III var en häftig skapelse utan nån tanke på serieproduktion. Det var en ren dream car i gammal anda. Och det sista verket av Creative Industries som sedan fyrtioalet verkställt många showbilar som spånats fram i studion hos bland annat Ford, GM, Chrysler och Packard.

## 11. Glömda historien bakom Fords magplask

Av Andreas Jemn

2 november 2024 kl 17:05

Den bortglömda historien bakom **Ford Scorpio**. En av 1990-talets mest avskydda bilar. – Det var en illa omtyckt bil som folk inte hade förtroende för, säger Andy Haslam på Big Car.



Den brittiska motorprofessorn djupdyker i mer eller mindre bortglömda bilmodeller. Den här gången har han kommit till en utskälld klassiker, Ford **Scorpio** som den hette i Europa, eller Granada, som man kallade den på de brittiska öarna.

– Under 1980- och 1990-talen radade Ford upp succér, inte minst inom design, men så kom den här. Ford sa till sina designers att pressa gränserna och komma på något nytt, säger Andy Haslam.

Ford hade efter flera succér blivit stora på sig. Man sneglade mot de stora exklusiva tyska bilarna och ville tränga sig in i konkurrensen på den europeiska marknaden. Därför samlade man ihop de bästa designerna som fanns på huvudkontoret i Dearborn, Michigan. De fick fyra miljarder att utveckla en ny bil. Resultatet blev ett klassiskt magplask.

De runda formerna hos den uppdaterade Scorpion var före sin tid. De skulle senare gå bättre hos Ford Taurus, men 1994 var det alldeles för modigt. Men när cheferna på Ford fick se vad deras designers gjort, var det för sent. Bilen var redan på väg till produktion. Det var bara att stoppa huvudet i toalettstolen och vänta på allmänhetens dom.

Den kom tidigt, redan innan lanseringen, lyckades spioner sprida bilder från fabriken. Domen var hård, ingen tyckte inte om den här bilen.

– Folk tyckte att det såg ut som något David Attenborough dragit fram ur en mörk grotta på Borneo. Det hjälpte inte att man hade en ny ratt, instrumentbräda och ergonomiska säten. Folk tyckte inte om den här bilen, säger Andy Haslam.



FILM: <https://youtu.be/UNV9CtgDi1w>

Scorpio var tyngre än de tidigare Fordarna och därmed dyrare att köra. Men köparna var tveksamma till den kraftigt faceliftade Scorpion.

– De här bilarna kunde förlora halva värdet på bara ett år, säger Andy Haslam.

Efter tre år av spott och spe försökte Ford nästan lite desperat göra något för att få fart på försäljningen.

– Man försökte att uppdatera den 1997 med nya strålkastare fram och bak, men det spelade ingen roll, allmänheten hade redan bestämt sig, säger Andy Haslam.

Ford Scorpio tillverkades fram till 1998. Ett år senare köpte Ford Volvo och släppte S80, som med ny design lämnade den gamla fyrkantigheten och blev en framgång.

#### LÄS MER:

- [Ford tar tillbaka gamla modellnamn: Escort och...](#)
- [Succébilen Ford Bronco kommer till Europa](#)
- [Övergiven Fordhandlare hittad – med nya bilar](#)
- [Ford klyver hela företaget – elbilarna läggs i ett...](#)
- [Bilstrejken utökas – SUV-fabrik stängde i natt](#)
- [Mystiskt fel på batteriet – Ford panikstoppar produktionen](#)





## 12. Fiat 850 Sport Coupe 1970



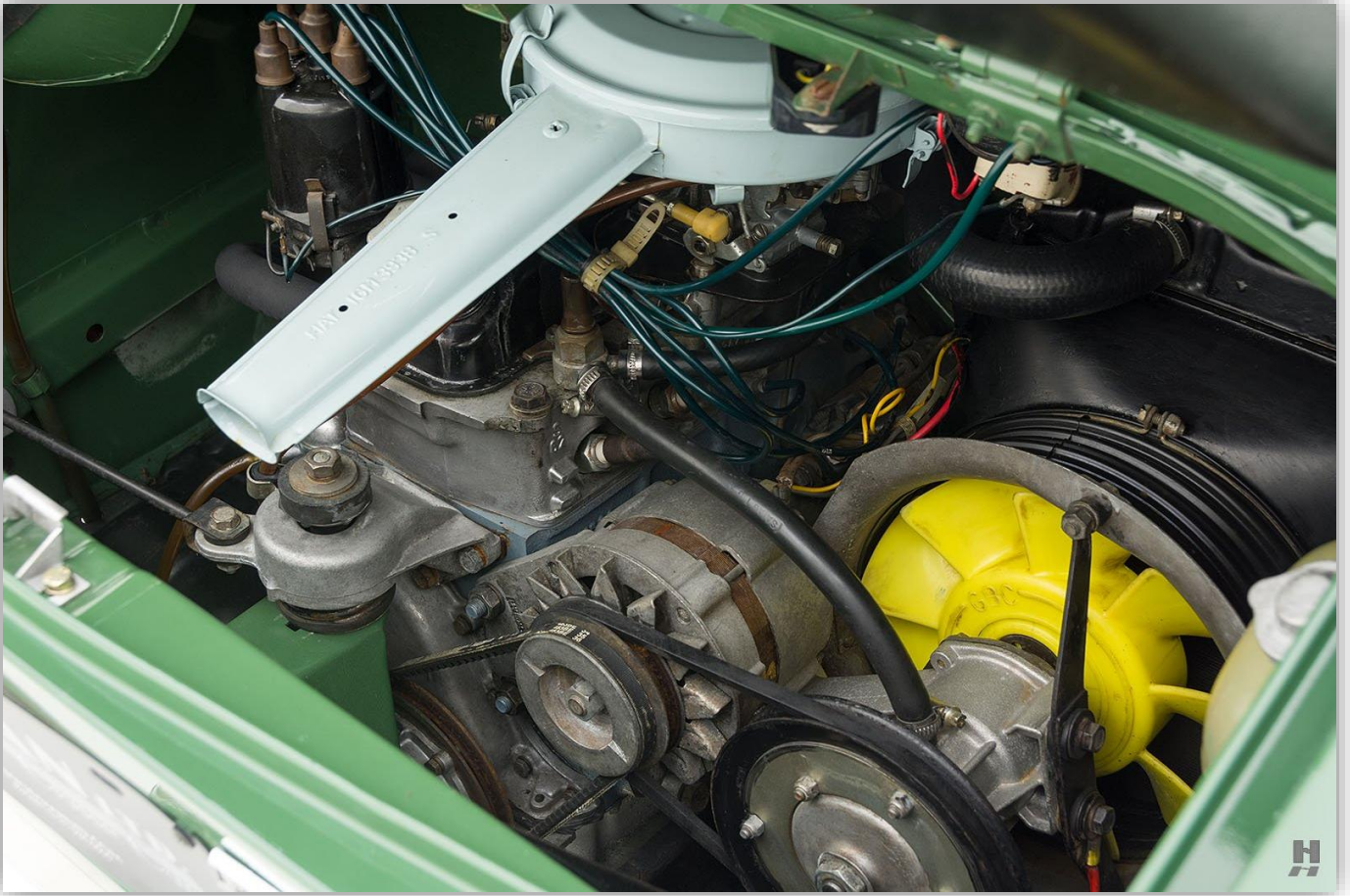
Fiat lanserade 850 1964, vid en tidpunkt då en stor del av den italienska bilindustrin var lyckligt isolerad från den internationella konkurrensen. 850 förblev orubbligt trogen den formel som sattes av 600 och Nuova 500 före den - med sin lilla motor monterad bakom bakaxeln. Den bakre motorn möjliggjorde en generös kupé och det enkla stålplåtschassit gjorde det möjligt för Fiat att montera en mängd olika karosser. 850 hade större motorer än 600, vilket gav tillräcklig prestanda för att hålla jämna steg med Italiens snabbt växande *Autostrada-nätverk*. Standard 850 designades av Centro Stile Fiat, med far och son Mario och Gian Paolo Boano i spetsen. Även om Berlina var lite stubbig, hade den en viss älskvärd charm. Tack och lov ignorerade Fiat inte önskemålen från yngre, sportorienterade köpare.





På 850-plattformen fanns två vackra små sportbilar – den Bertone-designade Spider och den stiliga Sport Coupé, som Boanos team på Centro Stile hade skapat. Andra heta versioner fanns också tillgängliga, men var mestadels insatser utanför läroplanen av externa företag som Abarth och OTAS.





Det som erbjuds är ett härligt exemplar av Fiats superb stilade 850 Sport Coupé. Den tillverkades 1970 och är en åtråvärd variant i serie II, som känns igen på sina fyrdubbla fram- och fyrdubbla baklyktor. Det är föremål för en högkvalitativ restaurering som slutfördes 2014 och som är vackert färdigställd i *verde* över en naturlig solbränd interiör.





Lacken och karossen är i utmärkt skick, med korrekta OEM-stötfångare och trim runt om och rullar på en uppsättning sällsynta och extremt coola 13-tums Cromodora-lättmetallfälgar utrustade med nyare radialdäck.

Förarplatsen är en klassisk uppvisning i italiensk 1960-talsstil, med alla verktyg du behöver för körglädje och inget annat. Den förvånansvärt rymliga kabinen är ordentligt restaurerad med hjälp av många OEM-delar. Den elegant enkla instrumentbrädan har en central kapsel med tach och speedo i fri sikt för föraren och ett stänk av trädetaljer som antyder en exklusiv GT-liknande atmosfär.

De skålade sätena, baksätet och dörrpanelerna är klädda i brun vinyl som vackert kompletterar den gröna karosfärgen. De chokladbruna mattorna är i utmärkt skick och bilen har kvar den ursprungliga tvåkrade ratten med sin härligt tunna träfälg. Tack vare den bakre motorlayouten och den smarta monteringen av kylsystemet i bakdelen finns det ett praktiskt bagageutrymme med gott om bagageutrymme för matvaror, bagage eller en låda Chianti.

De flesta bilar på den amerikanska marknaden var kompromissade med den mindre 817 cc-motorn (monterad för att kringgå USA:s utsläppslagar), men detta exemplar drivs av den överlägsna 903 cc fyrcylindriga motorn, vilket ger en betydande ökning av effekten. Trots avsaknaden av en frontgrill är 850 vattenkyld, med en liten kylare som är smart monterad på sidoadeln på motorn, som drar in luft genom det ventilerade däckslöcket. Den här bil i serie II har också det eftertraktade laddningssystemet för 12 V generatorer. Den går och kör mycket bra, med en härlig fjäderlätt karaktär som uppmuntrar föraren att "trycka på oavsett".

Den vackra lilla 850 Sport Coupé är en sällsynt syn på våra stränder, och få har överlevt härjningarna av korrosion och försummelse. Detta uppfriskande autentiska exemplar är vackert färdigställt inifrån och ut och skulle utan tvekan få mycket uppmärksamhet på ditt lokala Cars & Coffee-evenemang. Men där den verkligen glänsar är ute på vägen, där den känsliga hanteringen, den mäktiga musmotorn och den superb balanserade styllingen garanterat kommer att ge alla entusiaster ett överdrivet leende på läpparna.

**PostWarClassic.com**



### 13. Austin A90 Atlantic



#### **Austin A90 Atlantic**

##### **Tekniska specifikationer**

**Märke och modell:** Austin A90 Atlantic Cabriolet

**År:** 1950

**Motorvolym:** 2660 cc

**Kraftöverföring:** 4-växlad manuell kolumnväxling

**Miltal:** -

**Karosseri:** 2-dörrars Cabriolet

**Interiörfärg:** Elfenben

**Utvändig färg:** Metallic Green

**Antal sittplatser:** 4

**Hjul och däck:** Standard stålfälgar

En sällsynt och mycket ovanlig efterkrigsklassiker – mycket önskvärd, med tanke på att det uppskattas finnas färre än 60 överlevande i Storbritannien idag, och ännu färre i trafiksäkert skick. Denna helt restaurerade och renoverade bil går mycket bra och kommer garanterat att vända på huvuden när du är ute på vägen. Bilen åtföljs av ett BMIHT-certifikat och fotodokumentation av den långsiktiga restaureringen, tillsammans med en original försäljningsbroschyr och instruktionshäfte för ägare. Bilen är för närvarande Guernsey-registrerad och registreringsnumret ingår inte i försäljningen. Vi kan hjälpa till med frakt- och importprocesser om det behövs. Vi kan skicka över hela världen.



### Historia

Efter andra världskriget var exportintäkterna avgörande för den brittiska ekonomin och A90 Atlantic var en av de första helt nya bilarna som konstruerades av Austin Motor Company, i ett försök att tilltala den nordamerikanska smaken och slå sig in på den lukrativa amerikanska marknaden. Den gjorde sin debut på 1948 års Earls Court Motor Show, som en tvådörrars, fyrsitsig cabriolet, med en tvådörrars coupé (Sports Saloon) som följde efter på 1949 års show. Modellerna tillverkades under en mycket kort tid, med produktionsstart 1949 och slut 1952.

De hade en uppdaterad, futuristisk styling - som inte liknade något som tidigare setts från Austin - med en strömlinjeformad kropp; en omslutande vindruta; en tredje strålkastare i "cyklop"-stil monterad i kylargrillen och en betydande mängd kromdetaljer, inklusive "flygande A"-ornament på varje framvinge. För att verkligen få bilen att sticka ut fanns den också i en mängd olika "juvelerande" färger, som "Sea Foam Green" och "Stardust Grey". För att betona modellens lyxiga karaktär erbjöds den med eldrivna fönster och konvertibel huv.

Den kurviga karossen satt på ett separat chassi som rymde den fyrcylindriga OHV-motorn med stor kapacitet (2660cc) utrustad med dubbla SU-förgasare, för vilken en effekt på 88 hk hävdades. Tidningen Motor testade en cabriolet 1948 och uppnådde en topphastighet på 91 mph, med en accelerationstid på 0-60 mph på 16,6 sekunder. Denna motoruppsättning användes senare i sportbilen Austin-Healey 100/4.



Under den korta produktionsperioden byggdes knappt 8 000 exemplar (coupéer och cabrioletter), varav nästan hälften gick på export. Även om Atlantic aldrig blev en stor hit i Amerika, sålde den ganska bra i de tidigare brittiska kolonierna, Europa, Skandinavien och Australasien, vilket bidrog till rekordstora exportresultat för Austin under efterkrigsåren.

Just denna Atlantic cabriolet tillverkades i juni 1950 - BMIHT-uppgifter visar att det var en RHD, exportmodell, färdig i Cream med en röd inredning. Vi vet inte om den någonsin exporterades utomlands eftersom vi inte har någon ytterligare tidig historia. Bilen – tillsammans med en andra "reservbil" – förvärvades i Storbritannien i början av 90-talet av en Guernsey-baserad entusiast, som inledde ett långsiktigt restaureringsprojekt för att skapa det helt ombyggda, restaurerade och omlackerade Austin som ses här. Detta tog totalt 17 år och bilen registrerades om för trafik 2008. I händerna på samma ägare hela tiden och hittills har bilen blivit mycket väl omhändertagen, med regelbunden användning i torrt väder, inklusive touring i Frankrike där den 2017 vann Best in Class (1940-1960) på La Coupe Florio i Bretagne.

### **Kaross**

Det finns en fotografisk dokumentation av restaureringsprocessen, under vilken bilen demonterades helt och hållet och byggdes om, med karossen avskalad från chassit och alla nödvändiga reparationer utförda. Den livfulla metalliska gröna lacken som applicerats förblir i mycket gott skick, liksom alla lackerade ljusa arbeten – som det finns en hel del av! Bilen har whitewall-däck monterade; original trafikatorer och elhuv och elektriska fönsterhissar.



### Mekanik

Som en kär ägodel har Atlanten underhållits väl, körts och körts mycket bra. Elektrisk servostyrning är monterad, vilket gör bilen lättare att köra i modern trafik. Originalmotorn har bytts ut ganska nyligen (2018), mot en annan av rätt A90-typ – som används i Healey 100/4.

### Interiör

Bilens interiör kläddes om helt och hållet och lades om med heltäckningsmattor som en del av renoveringsarbetet och är fortfarande i mycket gott skick. Periodinstrumentpanelen är klar med alla instrument och omkopplare. Den eldrivna, fawn-färgade, fodrade huvan är i utmärkt skick.

### Begärt pris

£ 29,950





Roger Warolin