



Ford Anglia 1949

- 1. Volvo XC60 facelift pris och fakta**
- 2. Uppdaterade Citroën ë-C4 nära 25 procent billigare**
- 3. Fiat Grande Panda är hård och gör mig glad**
- 4. Norska polisen går över till Volvo med 455 hk**
- 5. Nu får polisen snabbare bilar**
- 6. När Saab blev polisbil**
- 7. Volvo får stor bussorder**
- 8. Subaru Impreza var bilen som formade en rallygeneration**
- 9. Cadillac och den haltande halvan**
- 10. Chevrolet Camaro**
- 11. Ford Anglia**
- 12. Lancia Astura**

Teknikens Värld

1. Volvo XC60 facelift officiell – pris och fakta

Av Mattias Rabe

Publicerad 18 feb 2025 kl 16.46

Den är redan till åren kommen, Volvos absoluta storsäljare. För att hänga med i svängen i ytterligare ett antal år genomgår suven XC60 nu sin andra uppdatering. Vi noterar en hel del nytt, men inget som direkt sticker ut.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-volvo-xc90-t8-awd-plug-in-hybrid>

När Volvo Cars för 23 år sedan (2002) presenterade en suv – **XC90** – var det många som rynkade på näsan. "Vem vill ha en suv?" var en fråga som ställdes av många.

Svaret på frågan är kort: "Många!".

XC90 blev snabbt en succé och den efterföljdes av XC60 som nästan är en större succé.

I dag är det just suvarna som dominerar Volvos försäljning. **XC60** är märkets mest sålda modell i världen och i fjol var den Sveriges näst mest sålda bil, endast slagen av **Tesla Model Y** (dock är XC60 populäraste tjänstebilen). Näst bäst säljande Volvo i världen är **XC40**, även den en suv, och tredje bäst är XC90. Bakom trion skuggar elbilen **EX30**, ännu en suv – förstås.

Med andra ord är det inte helt oväntat att Volvo låter uppdatera XC60 ännu en gång, speciellt då nya, dyra el-suven **EX90** har dragits med stora förseningar och alldeles precis börjat rulla på vägarna. Att elbilarna generellt har det tuffare nu, även om Volvo går starkt fram på området, har sannolikt också varit avgörande när Volvo tog beslutet att låta uppdatera storsäljaren för ytterligare ett antal år på marknaden.

Senaste uppdateringen genomfördes 2021, när nuvarande generation var fyra år gammal, och nu med åtta år på nacken är det alltså dags igen.



På utsidan intet nytt. Desto mer på insidan.

Om du tyckte att det var svårt att se skillnad på årsmodellerna 2021 och 2022, skarven för förra uppdateringen, kommer du denna gång att ha ännu större problem. Exteriört är det mesta identiskt med tidigare. Det enda som syns är grillen, närmare bestämt mönstret i grillen. Ribborna är inte längre vertikala utan diagonala. Designen är hämtad från storebror XC90 som fick motsvarande ribbor i fjol (se filmen ovan). Då fick den samtidigt ny form på hela grillen, så långt går inte Volvo med XC60.

Här finns nyheterna

I stället handlar det mesta om insidan, det är här nyheterna finns. Först och främst är det den centrala infotainmentskärmen som märks. Den är inte längre integrerad i mittkonso-len utan utanpåliggande likt en läsplatta som har satts på plats i efterhand.

Skärmen är större och mäter 11,2 tum samt har högre upplösning som gör grafiken snyg-gare (mindre "pixlig"). Även tekniken bakom skärmarna (infotainmentskärm och mätarhusets skärm) är uppgraderad tack vare Qualcomms Snapdragon-processor (var det någon som sa att bilar är rullande datorer?). Responsen på användarens input ska därmed vara betydligt snabbare än tidigare, så även grafikrenderingen.

Största nyheterna

- Uppdaterad grill à la XC90.
- Ny och större skärm.
- Snabbare processor och grafik.
- Nya färger och ny interiördekor.

Det uppdaterade användargränssnittet, som är Android Automotive-baserat, kommer att bli tillgängligt retroaktivt. Det betyder att alla Volvo-bilar från 2020 med Googles system (C40, XC40, EX40, EC40, S60, V60, V60 Cross Country, XC60, S90, V90, V90 Cross Country och XC90) så småningom får en uppdatering via OTA, det vill säga en trådlös mjukvaruupp-datering via nätet.



Interiören känner vi igen.

I övrigt har Volvo gett XC60 några nya karossfärger, nya dekorlistor, förbättrad trådlös laddning av mobiltelefon samt vassare ljudsystem. Den som älskar musik kan dessutom satsa på premiumljud i form av Bowers & Wilkins High Fidelity-system.

Prislappen

Redan nu är uppdaterade XC60 tillgänglig för beställning i Sverige. Här är det laddhybriderna T6 AWD och T8 AWD som gäller medan i exempelvis Tyskland finns även bensindrivna mildhybriderna B5 AWD.

Instegspriset är 673 000 kronor för XC60 T6 AWD Laddhybrid. Siktar man på den mer kraftfulla varianten XC60 T8 Laddhybrid börjar priset på 767 500 kronor. Då ingår även nästa utrustningsnivå Plus.

Värstingen är XC60 T8 AWD Laddhybrid Polestar Engineered som kostar från 893 000 kronor.



Volvo XC60 facelift 2025
Gallerier

2. Uppdaterade Citroën ë-C4 nära 25 procent billigare

Av Carl Undéhn 26 feb 2025

Citroën har uppdaterad både sin ë-C4 och samt den lite längre versionen ë-C4 X. Med det fick modellerna ett något större batteri som nu är på 54 kWh för upp till 42 mils räckvidd och motorns effekt har ökat från 100 till 115 kW. Vad vi tycker om uppdateringen kan ni läsa om i [vår provkörning av ë-C4 här](#).



När vi nu även får de svenska priserna visar det sig att modellerna har blivit över 100.000 kronor billigare än tidigare. Instegsversionen YOU av Citroën ë-C4 kostar nu från 359.500, vilket är 105.490 kronor mindre än vad priset började på innan. För den något längre ë-C4 X (4,58 meter mot 4,35 meter hos ë-C4) börjar priset på 369.500 kronor och det är 115.490 kronor lägre än innan. Även här handlar det om utrustningsnivån YOU, som innefattar en infotainmentsskärm på 10 tum, parkeringssensor bak och värmepump.

Utöver det finns utrustningsnivån Plus för 20.000 kronor extra med komfortstolar, backkamera samt värme i säten, ratt och framruta. Läger du på ytterligare 20.000 kronor kommer du upp i nivån Max där det bland annat ingår 18-tumsfälgar, adaptiv farthållare, parkeringssensor fram och en förarskärm på 7 tum.



Carl Undéhn

Feber

3. Fiat Grande Panda är hård och gör mig glad

Av Roger Åberg

2025-02-24 kl 21:00

Men är det tillräckligt för ett förhållande



FILM: <https://youtu.be/iP95Vu9EEi0>

Vägen framåt för Stellantis är inte direkt spikrak, men på vissa håll och kanter börjar man få till något. I maj förra året körde jag Citroën C3 och nu kommer Fiat med sin variant som de kallar för Fiat Grande Panda.

Jag drog ner till Turin för att provköra den och blev glatt överraskad över lekfullheten hos Fiat.

Men kanske har man tagit i lite väl mycket...

Att man kallar den för Grande Panda trodde jag först var ett skämt. Att den här småbilen var stor i sinnet typ. Men jämför man den här småbilen, med svenska mått mätt, med en vanlig Panda så är den stor. En Panda mäter in på knappt 3,7 meter och Grande Panda mäter in på 4 meter jämnt.



Det här är alltså Pandans storebror, inte en uppföljare. För den vanliga Pandan kommer att få sig en riktig uppföljare med tiden. Den vanliga Pandan är faktiskt fortfarande Italiens mest sålda bil, trots att den tredje generationen kom redan 2012.

Grande Panda vs Panda gen 3 vs Panda gen 1 Likheterna mellan Citroën C3 och Fiat Grande Panda är många, men det märks också att italienarna och fransmännen verkligen inte vill vara för lika. Om Citroën är mjuk och gungig är Fiaten stenhård och tydlig. Det känns nästan som att de två har dragit lite extra åt olika håll.

Designen är skapad av François Leboine, som trots att han är fransman inte har gjort något som känns som en kopia av C3. Och den här designen är inte någon engångsföreteelse utan det här är Fiats nya stil, och jag tycker om det. När jag snackade lite med François på plats i Turin så kändes han väldigt säker på sin sak, vilket alltid är bra. Han verkar också få leka väldigt mycket och försöka hitta smarta lösningar, vilket också är bra.

En sån sak är laddkabeln som man hittar under en lucka i fronten. Det är en telefon-kontaktshistoria som är helt genial. Varför är inte alla så här tänker man, tills man kommer på svaret. Laddkablarna är normalt sett tjocka och böjiga, den här är tunn och härlig. Vilket betyder att den inte klarar så mycket ström. Standard i Grande Panda är en ombordladdare på 7,3 kW och med den fungerar den roliga och smarta kabeln. Väljer man istället 11 kW får man snällt använda en vanlig, tråkig kabel som tar plats i bakluckan. Bu.

François berättar att det inte var lätt att få till kabeln, visst fanns det lite extra plats under motorhuvorna men det var ändå en utmaning. En annan trevlig detalj som François har lyckats med är att pixelljusen i fronten också har de vanliga lysena integrerade. På många moderna bilar sitter de vanliga ljusen placerade på ett annat ställe, men här är de en enhet.



Två versioner av Grande Panda finns, Red och La Prima. Red är insteget men ska inte vara lika sparsmakad som instegsvarianten av C3, som inte har någon skärm alls. Hos Fiat ska man få en 10-tumsskärm på båda versionerna.

Red-versionen har dock plåtfälgar, men dessa har man målat vita och gjort coola. Det gillar jag.

Inredningen är otroligt lekfull och det är Fiat-logotyper både här och där. Snyggt och kul, men kanske lite för kul. Den blåa kulören finns till exempel i tre olika material, sen två olika gula och så bambu mitt i allt. Lite väl mycket för min smak, frågan är hur väl det fungerar om några år.

Prislappen för den här är inte satt. Man siktar på 300.000 kronor och landar den där så är det en prisvärd sak. Men det är också en billig bil detta, även om den är rolig. Keyless entry? Haha, glöm det. Här startar du bilen genom att stoppa in nyckeln och manuellt vrida om. Det funkar väl, men det märks att man har sparat.

Jag gillar verkligen Grande Panda, men det kommer att bli hård konkurrens i den här klassen med Hyundai Inster, Renault 5, syskonet Fiat 600e och kommande Kia EV2 för att nämna några.



Roger Åberg

4. Norska polisen går över till Volvo med 455 hk

Av Kevin Neemé

23 februari 2025, 06:17

Nu blir norska polisen nästan dubbelt så snabb. Om några månader rullar polisens nya XC60 T8 med 455 hästkrafter ut på de norska vägarna. I Norge satsar polisen på laddbart.



Norges poliser får snart en ny patrullbil – laddhybriden Volvo XC60 T8. Den kommer att ersätta Volvo V90 Cross Country, som tidigare varit den lilla patrullbilen för polisen men nu går ur produktion. Volvo, som är leverantör för norska polisen fram till 2027, har erbjudit XC60 T8 som ersättare och den har nu godkänts för att ta över rollen som liten patrullbil, meddelar norska polisen i ett [pressmeddelande](#).

Volvo XC60 T8 är en laddhybrid, vilket innebär att den både körs på bensin och kan laddas elektriskt med en räckvidd på upp till 80 km. Den har 455 hästkrafter och en acceleration från 0 till 100 km/h på 4,9 sekunder. Det är en klar uppdatering från polisens V90 Cross Country idag, som har en motor som ger 255 hästkrafter och gör 0–100 på nio sekunder. I Sverige får polisen nöja sig med dieselmilar som har 235 hästkrafter.

De första ersättningsbilarna kommer att vara leveransklara under andra halvan av 2025. Men vad menas egentligen med "liten patrullbil"? Det handlar om en biltyp som är mindre än de större patrullbilarna som används för mer specialiserade uppdrag. Den lilla patrullbilen används främst för rutinpatrullering och snabba insatser i städer och tätorter.

Polisen skriver också i pressmeddelandet att XC60 T8 kommer att bli en viktig del av polisens flotta, men den kommer inte att ersätta V90 Cross Country för hundbilar, så Volvo har förberett ett antal av de äldre modellerna för att täcka det behovet fram till slutet av kontraktperioden. Större patrullbilar som Mercedes Benz Vito kommer att fortsätta användas av polisen under de kommande åren.

– Polisen har testat och verifierat att den uppfyller samma krav på dokumentation, fysiska tester och bagagekapacitet som användes vid kontraktsskrivningen för liten patrullbil 2020. PFT har därför godkänt förändringen och kommit överens med tillverkaren att Volvo XC60 T8 ska ersätta den lilla patrullbilen, säger kommunikationsdirektör Espen Strai på i Politiets fellestjenester (PFT).

LÄS MER:



[Diesel läggs ner – svenska polisen måste snart gå...](#)

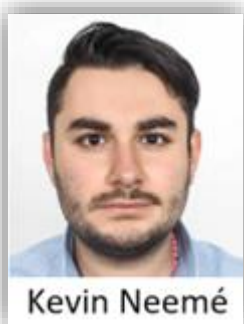
[Motorhaveri i polisens nya Volvobilar – måste byggas om](#)

[Första skisserna: Polisens nya Volvo XC60 med radar...](#)

[Diesel läggs ner – nu tvingas polisen byta motorer](#)

[Elbil dödsstörtade från norskt p-hus – utreds för fel](#)

[Film: Juvelrånarna stoppas av polisbilen i dramatiska jakten](#)



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

5. Stopp för diesel: Nu får polisen snabbare bilar

Av Andreas Jemn 24 februari 2025, 17:03

Efter dieselstoppet kommer nya och snabbare polisbilar i Sverige. Volvos B6-motor ger svensk polis ny prestanda. – Nu levererar vi bensinbilar till polisen istället, säger Magnus Holst, PR-chef hos Volvo.



Volvo slutade att tillverka dieselmotorer under 2024. Beslutet gjorde så att den svenska polisen var tvungen att gå över till bensindrift på alla nya polisbilar.

– Vi har ett avtal med Volvo som sträcker sig fram till 2028. Det kommer vi att fullfölja, men vi håller samtidigt ögonen öppna på vad som händer i fordonsbranschen, där sker saker och ting mycket snabbt, plötsligt ska man inte sluta tillverka förbränningsmotorer längre, säger Ulf Granath, chef över polisens fordonsavdelning.

När Volvo slutade med sina dieselmotorer fick polisen istället bensinversioner. Den nya B6 motorn är ännu mer kraftfull än de gamla varianterna. Till skillnad från andra Volvobilar har polisen heller ingen fartspärr som stryker farten vid 180 km/h.

– De senaste polisbilarna som vi har levererat har en B6 motor med 300 hästkrafter, säger Magnus Holst.

Den nya **bilen** har en toppfart på runt 230 km/h och gör 0-100 km/h på strax över 7 sekunder. Avtalet med polisen gör det möjligt för Volvo att byta till bensinmotorer. Man kommer inte att sälja fler dieslbilar till myndigheten.

– Det är en teknisk omöjlighet, eftersom Volvo har slutat tillverka dieselmotorer, så kan vi heller inte leverera några sådana till polisen. Det är därför som vi har de här bensinvarianterna, säger Magnus Holst.



Volvos B6-motor ger svenska polisbilar en helt ny prestanda men i Sverige kör polisen istället med bensinmotorer med mildhybrider som inte är laddbara.

– Laddhybrider är alltid ett alternativ. Vi får helt enkelt anpassa oss efter vad som kommer i framtiden, säger Ulf Granath.

Men nackdelen med dem är lastkapaciteten, de blir tyngre och dyrare. Ingen vet vilka polisbilar vi kommer att få se på vägarna i framtiden. Det kan bli allt från elektriska versioner till klassiska med förbränningsmotorer. Det finns vissa skillnader mellan polisens motorer och de som vanliga bilköpare får.

– De **bilar** som polisen använder har specialtillverkade motorer för myndigheter. De är lite annorlunda, men jag kan inte gå in på detaljerna helt exakt nu.

Om tre år kommer avtalet med Volvo att löpa ut. – Men vi har påbörjat ett arbete om framtidens polisbilar. Bara för att vi har ett avtal så betyder det inte att allt stannar av, säger Ulf Granath.

Den svenska polisen väntar ut förändringar inom bilbranschen innan de bestämmer sig om framtidens fordonsflotta.

– Vi är inte tillräckligt stora för att kunna ställa krav. Vi får helt enkelt anpassa oss efter vad som tillverkas, säger Ulf Granath.

Men det är så många turer i fordonsbranschen. Plötsligt ska de inte längre sluta tillverka med förbränningsmotorer. Men kanske kan svensk polis ta intryck av normmännen.

– Vi har konstellationer inom de nordiska poliskårerna och ett samarbete kring detta, säger Ulf Granath.

LÄS MER:

- [Motorhaveri i polisens nya Volvobilar – måste byggas om](#)
- [Diesel läggs ner – nu tvingas polisen byta motorer](#)
- [Polisen överväger bojkott mot Volvo – köpt 2200 polisbilar](#)
- [Första skisserna: Polisens nya Volvo XC60 med radar...](#)
- [Konkurs för företag som bygger svenska polisbilar](#)
- [Volvo om stopp för bensin- och dieslbilar i...](#)

Klassiker

6. När Saab blev polisbil

Publicerad Idag 13:30 (uppdaterad Idag 15:34) Text Fredrik Nyblad

Det var med Saab 99 som den svenska polisen fick ett till svenskt bilmärke i sin fordonsflotta. Men kunde polisen verkligen ha framhjulsdrivna bilar?



Saab 99 var vid lanseringen en tvådörrarsbil, vilket inte var så lämpligt för en patrullbil. I april 1970 kom en fyrdörrarsversion och i januari 1972 lanserades 99 EMS med Saabs egenutvecklade insprutningsmotor på 110 hk. Med rätt antal dörrar och en stark motor fanns förutsättningen för en polisversion av Saab 99 – dessutom kunde polisen få automatväxlade bilar. Men det fanns fortfarande ett problem. Det hade inom polisen hävdats att man bara kunde ha bakhjulsdrivna bilar! Vi Bilägare skrev 1972: ”Nu har man trots allt låtit det sunda förnuftet segra”.

Hösten 1972 gjorde Rikspolisstyrelsen sin första stora beställning av Saab 99 med EMS-motorn. Det var 31 manuellt växlade bilar och nio med automatlåda. Efter att bilarna byggts i Trollhättan togs de till Nyköping där man redan hade stor erfarenhet av att bygga om bilar för polisbruk, här hade ju polisens Plymouth Valiant iordningsställts. Polisens Saab 99 skulle framförallt användas för trafikövervakning. Beställningen hösten 1972 var bara den första i en lång rad, På bara drygt tre år köpte den svenska polisen in inte mindre än 550 stycken Saab 99.



Fredrik Nyblad

7. Volvo får stor bussorder

Publicerat av [ulo](#) • 25 februari 2025

Volvo Bussar har fått en order på 200 bussar från staden Monterrey i den mexikanska delstaten Nuevo León. Ordern gäller Volvos euro 6-chassi B8RLE för leverans under det andra halvåret i år.



Volvo har fått en order på 200 bussar byggda på chassit Volvo B8RLE.

Chassierna ska tillverkas i Volvo Bussars fabrik i Tultitlán i Mexiko. 136 av bussarna ska levereras som kompletta bussar från fabriken medan de övriga ska få karosser från den sydamerikanska busstillverkaren Marcopolo.

Monterrey har mer än 1,2 miljoner invånare och är den näst största staden i Mexiko.



Volvos busschassi B8RLE.

Klassiker

8. Subaru Impreza – bilen som formade en rallygeneration

Publicerad 2025-02-20 18:30 Text Anders Nilsson

Blå lack med gula stripes och en stor bakvinge. Subaru Impreza gjorde succé i rally-VM och inspirerade en hel generation.



Modellen lanserades visserligen 1992, men i år är det 30 år sedan Colin McRae och Subaru tog hem världsmästartiteln i rally-VM med Impreza.

Subaru Impreza visades upp 1992 som en ersättare till Leone. Modellen erbjöds både med framhjuls- och fyrhjulsdrift. Impreza fanns både som sedan och kombi och anlände till Sverige i september 1993.

Under motorhuven fanns Subarus beprövade boxermotor, som erbjöds med antingen 1,6 eller 1,8 liters cylindervolym.

När Robert Collin testade Imprezan för Teknikens Världs räkning 1993 hade han en tude-lad åsikt om bilen – särskilt motorn – och var inte helt övertygad om Impreza när han jämförde den med Legacy.

Han ansåg att Imprezan kunde vara ett alternativ för personer som kör mycket på vägar där risken att fastna med en tvåhjuldriven bil är stor, men att just den tvåhjuldrivna versionen var för tråkig och att det fanns bättre alternativ.

”Impreza är trög i styrningen och slö i motorn, slöare än vad den skulle behöva vara.”

Särskilt vid låga varvtal var han mycket kritisk.

”Under 3 000 varv händer det just ingenting.”

Men det är i skarpa kurvor i Alperna som Impreza väcks till liv.

”Ett flitigt växlande mellan tvåan, trean och fyran gör färden upp mot alperna riktigt lustbetonad. Den ständiga fyrhjulsdriften med mellandifferential och viskodifferentialbroms gör att kurvorna kan tas mycket snabbt och exakt utan hjulsläpp.”



Subaru Imprezas intåg i rally-vm

Kritiken till trots, det som verkligen satte Impreza på kartan var dess intåg i rally-VM.

Tidigare hade Subaru-stallet, som drevs av Prodrive, använt sig av en Legacy. I mitten av 1993 fick Impreza göra sin WRC-debut i det finska rallyt, lackad i Subarus klassiska blå färg med cigarettmärket 555 som sponsor. Impreza slutade tvåa med Ari Vatanen bakom ratten och hamnade även på pallen i nästa rally i Australien. Dock skulle dröja till året därpå innan Impreza tog sin första seger – i Akropolisrallyt med Carlos Sainz bakom ratten.

Eftersom Impreza klev in på rallyscenen tillverkades självklart två prestandaversioner som var mer extrema än standardmodellen: WRX och STi. WRX använde teknik inspirerad av rally-VM, hade hårdare hjulupphängning och en turboladdad motor.

WRX hade ett stort kjolpaket och luftintag för intercoolern. STi däremot var utvecklad för tävlingssammanhang. Den hade samma motor men var ännu mer trimmad och hade ett mer avancerat fyrhjulsdriftssystem. Allt var extremare – inklusive den stora bakvingen. WRX bröt sig senare loss från Impreza-serien och blev en egen modell under namnet WRX.

Subaru hade en stark uppställning 1995 med Carlos Sainz och Colin McRae. Stallet tog hem segern i två av de tre första rallyna, och länge såg det ut som att spanjoren skulle vinna världsmästerskapet.

Men en stark avslutning på de fyra sista tävlingarna – där McRae tog två segrar och två andraplatser – gjorde att han säkrade förartiteln, samtidigt som Subaru enkelt tog hem konstruktörsmästerskapet.

Totalt vann Subaru tre förarmästerskap, däribland med norrmannen Petter Solberg, och tre konstruktörsmästerskap.

I dag finns cirka 1 144 exemplar kvar av Subaru Impreza från första generationen i Sverige.

9. Cadillac och den haltande halvan

Publicerad 21 februari 2021 (uppdaterad 29 november 2024) Text Calle Carlquist

Cadillacs idé för att spara bränsle var många år före sin tid. Ingenjörerna gav upp och motorn drogs tillbaka efter bara ett år.



I **Vi Bilägare nummer 5/1981** hade tidningens testchef Stig Björklund, iförd sin ständiga och för stunden högst stilriktiga keps, hamnat bakom ratten på en flång ny Cadillac Coupe de Ville.

Den var precis så 5,6 meter lång som en jänkare skulle vara. Den hade tjockvadderat vinyltak över takets bakdel ty så föreskrev tidens mode. Den hade i detta vadderade vinyltak skimrande "opera lights" monterade på bakre takstolparna ty även detta var modets lag.

Inne i bilen fanns rullvis med fuskträpeter fastklistrade på instrumentpanel och dörrsidor. Den vita skinnklädseln bländade som Hollywoodstjärnors leenden. De svarta plåtfäl-garna skyldes av gnistrande navkapslar som ville se ut som ekerhjul. En vit rand runt varje däck rundade av den angenäma känslan av lyxåk. Det vara bara en detalj som förbryllade: Motorn.

140-hästares V8

Jo, motorn var en V8 och cylindervolymen var sex liter, alright. Effekten var måttlig, 140 hästkrafter bara. Detta var dock inget ovanligt i den värsta "anti-smog-eran" när jänkejärnen för avgasreningens skull doldes av fler slangar än det finns på en brandstation.

Men – motorn arbetade allt som oftast bara på fyra burkar och så skulle det vara. Ibland gick den på alla åtta, emellanåt nöjde den sig med sex.



Vi Bilägare nummer 5/1981.

Testchef Björklund hade råkat ut för ett av de största motorfiaskon som presenterats i GM:s historia, den så kallade V8-6-4-motorn. Men det visste han ju inte då:

”Den stora Cadillacen glider av från ”Freewayen” och in mot filmstjärnekvarten i Beverly Hills. På ”ställverket” mitt på panelen skiftar en 8:a till en 4:a under rubriken ”Active cylinders”. V8:an under huven har stängt av ena halvan, och när vi kontrolltrycker på färddatorn ger den blixtnabbt besked: 30 miles per gallon, ca 0,7 l/mil – rena småbilsförbrukningen, just när vi släppte på gasen, knappt litern per mil en stund efteråt när farten stabiliserat sig igen.”

Ryckig gång och vibrationer

Det hela fungerade perfekt ”... som det anstår ett märke med gott anseende och i praktiken märker man oftast inte när motorn skiftar. Siffrorna på panelen ändrar sig spöklikt, tyst som på en miniräknare, från 8:a till 4:a när man låter bilen plana ut ... Här handlar det om motorvägsåkning i verkligt stor stil!”

Elektroniken påstods kunna utföra 300 000 bränsleberäkningar per sekund men uppenbarligen inte alltid med korrekta svar. Kundernas bilar drabbades omgående av ryckig motorgång och vibrationer som inte alls hörde hemma i en Cadillac.

Den utlovade bränsleekonomin var det heller inte mycket bevänt med. Efter ett drygt dussin resultatlösa omprogrammeringar av elektroniken gav Cadillac upp och drog tillbaka idén från det ordinarie modellprogrammet redan året därpå.



Calle Carlquist

Klassiker

10. Chevrolet Camaro 1970–1981

Publicerad 19 december 2022

(uppdaterad 15 juli 2024)

Text Stefan Wulff

Maffig slitstark V8, sportiga linjer och robusta vardagegenskaper. Det är klart du måste ha en andra generationens Chevrolet Camaro!



På **1970-talet** kom Chevrolet Camaro äntligen ifatt Ford Mustang, som chocklanserats 1964 och som låg i topp i kategorin tuffingar för folket. Den första Camaron kom som 1967 års modell. Generation två följde redan 1970, när hästkraftskriget pågick som värst. Storbloccsmotorn hängde med in i den nya generationen och designen tog jätteklov, med en grill väldig nog att sluka de Mustangar som skuttade förbi. Men utseende såväl som uppträdande mjuknade snart, precis som hos ärkerivalen från Ford.

Är det inte första Camaron jag ska ha?

Om du är beredd att betala priset, visst. Men tvåan ger mycket den också, för betydligt mindre pengar. Och medan ettan var en framstressad bil baserad på folkbilen Nova var tvåan helt nykonstruerad och betydligt bättre.

Och vad får jag?

En amerikansk bil med allt vad det innebär. Ett robust fordon med tyngande överhäng och biffig bakaxel. Camaro vände sig främst till en ungdomlig publik. Idag menar de flesta av oss att de äger ett ungdomligt sinne. Så, med barnen utflugna räcker utrymmena i Camaro gott till. Resandet sker tryggt och bekvämt med köregenskaper på en betydligt högre nivå än sextiotalarens. Till cruising funkar Camaro finfint, till och med ett besök på sportvagnsträffen bör kunna accepteras.



Vilka versioner finns?

Andra generationens Camaro finns endast med kupékaross, därför bär samtliga versioner tilläggsnamnet Coupé. Standardversionen heter Sport Coupé, följd av RS som i Rally Sport och SS som i Super Sport. 1973 lanserades Type LT med betydelsen Luxury Touring. 1979 blev det dags för Berlinetta Coupé att äntra scenen, den hängde kvar till nästa generationsskifte 1982.

Hur väljer jag modell?

Det beror på vad du är ute efter. Med en produktionstid på tolv år blir utbudet stort. SS 396 är värstingen i familjen, med bigblockmotor både törstig och brutal. Z/28, den andra stentuffa modellen, fick 1970 en motor på 350 kubiktum, en motorstorlek som majoriteten av alla Chevrolet därefter utrustats med. Tidiga Z/28 har uppnått kultstatus så se upp, bilen du så gärna vill ha kan vara en förfalskning. Hittar du en Z/28 med matching numbers, en originalbil, får du räkna med en rejäl prislapp. Det är Type LT som vänder sig till den breda publiken. Körvänligare, nästan billig och med riktigt hyfsad körekonomi. 1975–76 skedde en betydande import av LT genom GM Sverige.

Hur ser jag skillnad på årsmodellerna?

Förändringar, små som stora, skedde kontinuerligt. Den storsväljande grillen och de tunna kromade kofångarna hängde med fram till och med 1973. Från och med 1974 infördes större stötfångare och 1975 kom en större siktvänligare bakruta. 1978 var det dags för medgivliga gummiaktiga kofångare.

Berätta mer om egenskaperna!

Sportigast är självklart tidiga SS Coupé och Z/28 – bilar med svällande muskler och en tätvuxen hårmatta på bröstet. Effekten är inte alls lika snärtig till karaktären från 1973 och framåt. Den lågvarviga 350-motorn är emellertid råstark och snudd på outslitlig. Den smått obligatoriska treväxlade automatlådan Turbo Hydramatic 350 är lika slitstark den. Chassi-mässigt skiljer nästan inget på tidiga och sena modeller. De amerikanska biltillverkarna har alltid varit fenomenala på att behålla äldre teknik och komponenter till nästkommande generation. Utveckling handlar mer om vad ögat möter.



Att åka i då?

Som sagt, gammal teknik under skalet. Men Camaro har ett stabilt uppträdande genom väl tilltagen spårvidd och hög matchvikt. Vikten är inget som märks på styrningen som tvärtom bjuder upp till pekfingervals. Tjocka golvmattor stänger ute mycket av vägjuden fast du får räkna med lite gnek här och var. Men en Camaro blir aldrig divig som en gammal italiensk bil kan bli, den funkade gott som rejäl bruksbil om du vill. Bruksbil med stil.

Chevrolet Camaro Type LT 1975

Nypris: 44 700 kr (1975)*

Motor: V8, två ventiler per cylinder, en förgasare. Vattenkyllning. Volym 5 737 cm³. Max effekt 147 hk vid 3 800 r/min. Max vridmoment 338 Nm vid 2 200 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad automat med golvväljare.

Mått: Axelavstånd 274 cm. Längd/bredd/höjd 500/189/130 cm. Spårvidd fram/bak 157/153 cm. Tjänstevikt 1790 kg. Tank 80 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram hjälpram med triangellänkar och skruvfjädrar, bak stel axel och längsgående bladfjädrar. Hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Kulmutter. 2,8 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 11,9 m.

Hjul: Plåtfälgar 7 tum. Däck FR 78-14.

Elsystem: 12 Volt.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 170 km/h. Acceleration 0–100 km/h 11 s.

Förbrukning: Ca 1,5 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta, Automobile Revue katalognummer.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



Reservdelar och service

www.retoparts.se i Stockholm förmedlar delar från Classic Industries Camaro-katalog på 864 sidor. Kolla också med www.hansenracing.se. www.npdlink.com i USA har ett enormt utbud. Alla vanliga svenska aktörer för amerikanska bilar kränger glatt slitdelar. Björn Petersson på Camaroskroten i Mölndal (031-87 77 27) har många begagnade men också ovanliga nya delar hemma.

Checklista – kolla detta före köpet!

Kaross

Kolla rosten resten ordnar sig, säger ägarna. Särskilt 1974-77 bör granskas noga. Titta uppe på instrumentbrädan vid framrutan. Kondens kan ha närt rosten en längre tid ute vid A-stolparnas infästning. Extremt svåråtkomligt så åtgärdspaketet för en reparation där kan bli monstruöst. "Baljan" för torkarna i viloläge kan läcka in vatten i kupén vilket får golvet att till slut murkna. Samma sak med droppande värmeelement. Lukta på mattorna! Framskärmarna har stora rostfickor bakom hjulen. 3 300 kr kostar en ny skärm till en -77:a. Dubbla plåtar under baksätet – rostfälla. Koffertluckan som jäser nertill vid bakstammen likaså. Rambenen där bladfjädrarna är infästa bör inspekteras. Rostlagning av bakskärmarna innebär att de måste kapas bort, men det finns färdiga plåtar i olika storlekar. Allt utom taket nyttillverkas. Säckande dörrar är standard. Även om nya bussningar till dem bara kostar några tior krävs en helg i garaget.

Mekanik

Chevrolets 350 är hållbar som få. Skulle den ändå gå sönder finns billiga delar, eller mängder av begagnade motorer. Samma med automatlådan TH350. Många byter ändå till den modernare och mer bränslesparande TH700. Den raka sexan är knappast sämre den, men ovanligare. Räkna med att motorer lyfts i och ur åtskilliga gånger, växellådor bytts fram och tillbaka.

Bromsar

Enklaste teknik. Trummor bak och ventilerade skivor fram. Nya skivor finns för 880 kr hos Hansen Racing. Funktionen är så god som du kan förvänta dig, alltså fjärran från sextiotalsbilarnas mattande och sneddragande bromsar.

Chassi

Den självbärande karossen har en löstagbar främre hjälpram till framvagnen. Även om dess infästning och karossbussningar ser okej ut kan de vara sönderrostade. Mycket klurigt att upptäcka, en del ägare byter mot dito av aluminium. Bakaxel upphängd i bladfjädrar får bakhjulen att studsas på gropig väg. Ena sidans stötdämpare bakom axeln, andra sidans framför ska förhindra detta kända faktum. Nya stötdämpare 675 kr. Kolla efter glapp eller oljud i bakaxel och kardanstång. Högt vridmoment lockar till åtskilliga snabba starter med spinnande bakhjul. Knutkors för 145 kr. Speciella bakhjulslager finns som räddar situationen vid hårt slitna drivaxlar och kostar 585 kr.

INREDNING

Utföranden i mängd. Passformen på plastdelar är väl så där och limmet i innertaket har långt ifrån samma livslängd som den robusta motorn.

Men även det som kanat snett brukar sitta kvar. Det mesta finns nytillverkat för 1970-73. Ju nyare årsmodell desto svårare blir det. Trender med påmålad vit inredning och plysch avlöstes av nya personliga tolkningar, generation efter generation. Sök originalskick, ju fräschare desto bättre. Priset att återställa kan bli förskräckande.

Detta har hänt

1970

Ny kaross. Kan den matcha den så populära generation 1? Standard är rak sexa på 155 hk, treväxlad manuell. SS och RS har delad främre stötfångare. RS bär runda parkeringsljus innanför strålkastarna.

1971

Avgasrening införs, motorerna blir svagare. Köparen kan i princip beställa en RS med SS-specifikation. Ingen bil är den andra lik. Hel kofångare standard

1972

Storrutig grill och nytt blankt vinyltak. Standard 307-tums V8 ger 130 hk, sexan 110 hk. TH 400 automat är tillval. Sista chansen välja tvåstegs PowerGlide. Z/28 starkast med 255 hk. Strejk bromsar tillverkningen.

1973

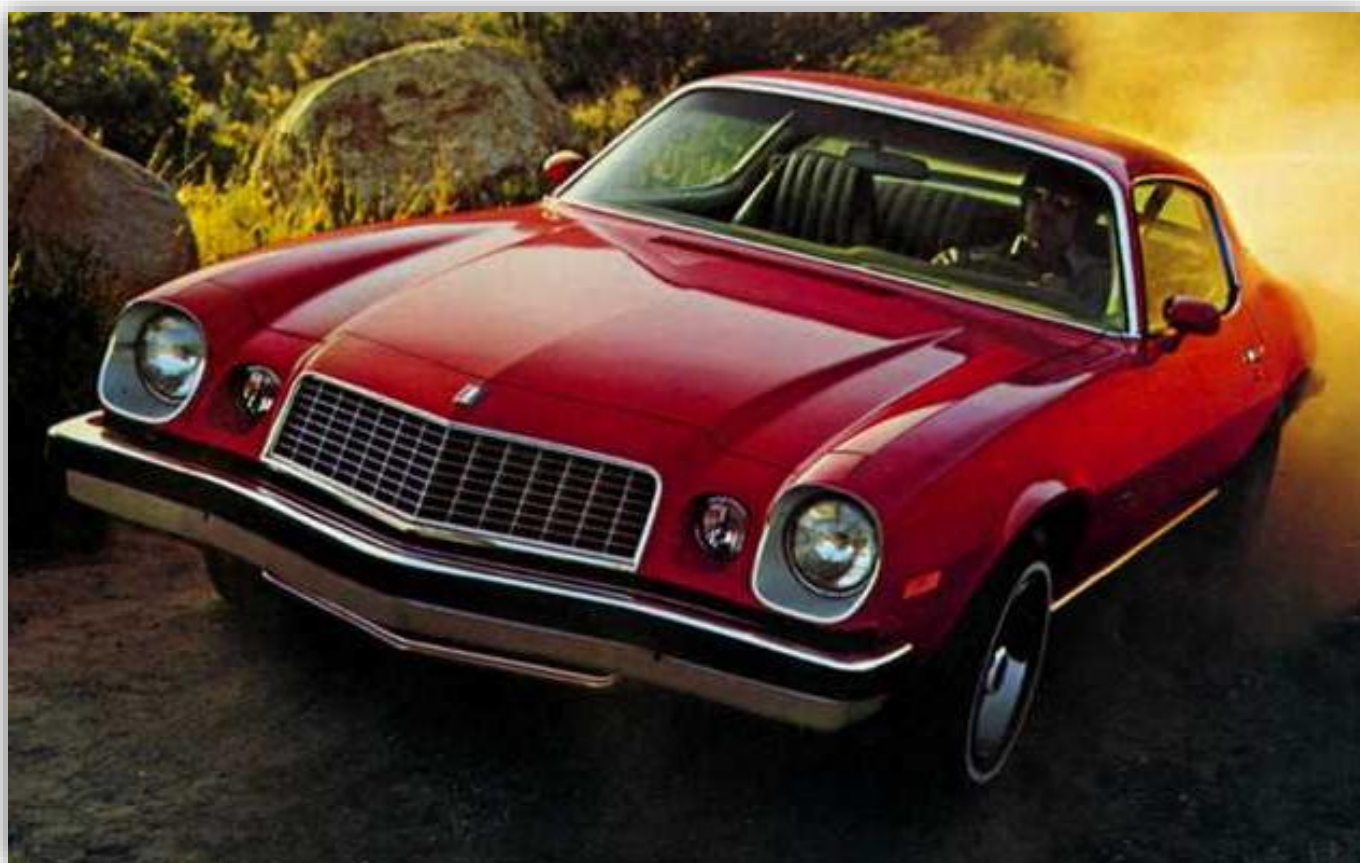
Skärpta säkerhetskrav tvingar fram förstärkningar bakom stötfångarna. SS med bigblock-motor är historia. RS likaså. Sexan ger 100 hk. Ett glädjeämne blir ändå vinyltak i tio olika färger och strukturer inför nya basmodellen Type LT.



1973



1973



1974

1974

Big Bumpers gör entré. Helt ny front med lägre grill och stora runda blinkers/parkeringsljus vid strålkastarna. Sista året för Z/28, egentligen ett motortillval, men även för lilla bakrutan.

1975

Ny bakruta. 20 april körs Woodhead Super Star Cup på Kinnekulle Ring, i folkmun kallad Camaro Cup. Publikfriande klass enbart för mullrande Camarobilar.



1976

1976

Över 1 000 Chevrolet tas in hit. Flertalet är Camaro. Type LT saluförs som lyxbil. Ford Mustang däremot krymptes redan 1974. Ny 305" V8 på 140 hk.

1977

Camaro säljer till slut mer än Mustang. Z28 tillbaka utan snedstreck och som egen modell. Sexan nere på 90 hk i Kalifornien. Dekaler och stripes är vanlig dekorerings.



1978

1978

Mjuka stötfångare integreras med front och akter. Bakom finns riktiga stötupptagande zoner. Det säljs fem olika modeller.



1979

1979

Ny instrumentpanel. Nytt modellnamn – Berlinetta ersätter Type LT.

1980

En 231" V6 blir standardmotor med 115 hk. Värsta 350" Turbo Fire V8 i Z28 har 190 hk.



1980

1981

The End för generation 2. Servobromsar blir äntligen standard. Nytt är datastyrd lock-up på automatlådan.

Rivalerna då och nu**Ford Mustang**

Ärkerival och direkt jämförbara prestanda. Kördes av James Bond och Steve McQueen. Med en aura som tog tio år för Camaro att ta håll på.

**Dodge Challenger**

Också en berömd filmbil i Vanishing Point. Fanns mellan 1970–74 och fruktades för sin Hemi-motor.



Mercury Cougar

Ett finare syskon till Mustang. Tog upp kampen mot den allt mer lyxpräglade Chevrolet Camaro.

Glöm inte heller:

Pontiac Firebird, Dodge Charger, Plymouth Cuda. Och från Europa Opel Commodore GS/E, Ford Granada Coupé, BMW:s och Mercedes coupémodeller.

Reservdelar och service

www.retoparts.se i Stockholm förmedlar delar från Classic Industries Camaro-katalog på 864 sidor. Kolla också med www.hansenracing.se. www.npdlink.com i USA har ett enormt utbud. Alla vanliga svenska aktörer för amerikanska bilar kränger glatt slitdelar. Björn Pettersson på Camaroskroten i Mölndal (031-87 77 27) har många begagnade men också ovanliga nya delar hemma.

Lästips

Urvalet böcker är stort. Varför inte snöa in på hela historien, Camaro 40 Years på 336 sidor och 341 kr. Eller Chevrolet Camaro 1970-81 för 264 kr, båda på www.adlibris.com

Klubbliv

www.camaroclubsweden.com, CCS, har närmare 1 000 medlemmar. Dessutom ett 15-tal regionala avdelningar. Ger ut Camaro Magazinet på 32 sidor fyra gånger om året. Medlemsavgift 400 kr.





11. Ford Anglia 1949

Publicerad av Tom Appel 26 nov 2020

Följande berättelse är ett utdrag ur decembernumret 2016 av tidningen *Collectible Automobile*



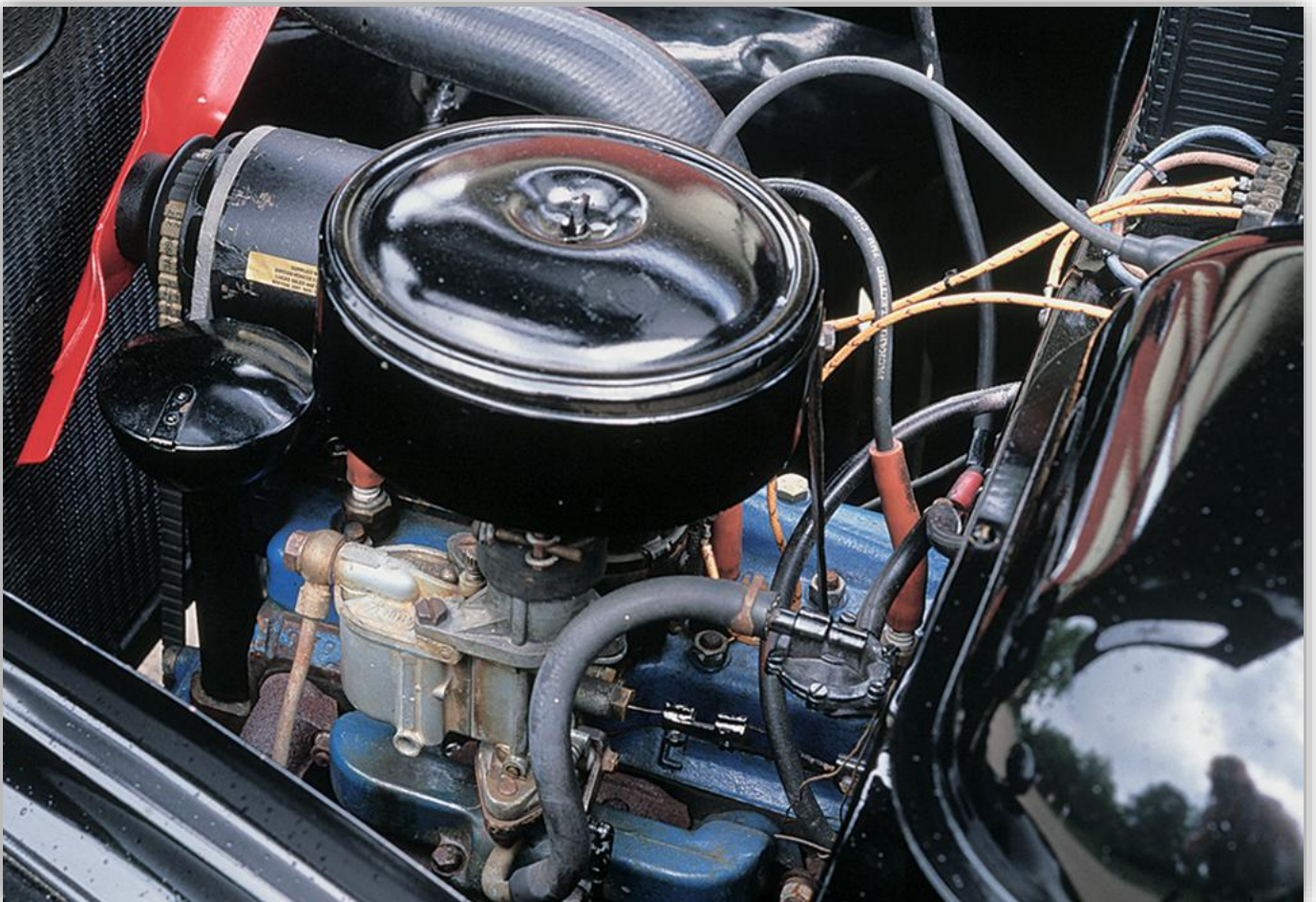
Fords historia i Storbritannien går tillbaka till 1903 då ett litet parti bilar importerades från Amerika. År 1911 monterade Fords brittiska verksamhet Model T lokalt, men de första bilarna som var speciellt utformade för den engelska marknaden kom inte förrän på trettio-talet.

Efter andra världskriget kunde Ford i Storbritannien återuppta den civila produktionen i juni 1945. Inom några år sålde vissa återförsäljare i USA ett urval av brittiskbyggda Ford-produkter, inklusive Anglia och Prefect sedaner och Thames lätta lastbilar.

Anglia baserades på modellen 7Y Eight som började säljas i september 1937. Bilen med fyra passagerare var 148,5 tum lång från ände till ände och hade en hjulbas på 90 tum. 7Y fanns endast som en tvådörrars sedan (en sedan för amerikaner) och hade stänkskärmsmonterade strålkastare, en motorhuv med gångjärn i mitten och ett bakmonterat reservdäck. Motorn var en fyrcylindrig motor på 933 cc/56,9 kubiktum med ett cylinderhuvud på 23,4 hästkrafter. Chassit och drivlinan följde Fords typiska designmetoder med tvärställda bladfyjädrar fram och bak, en treväxlad manuell växellåda, kardandrörsdrift och mekaniska bromsar.



1940 döptes bilen om till Anglia. Samtidigt fick den en nästan upprätt grill, en längre huv och en inbyggd bagageutrymme. Efter kriget gynnades bilen av ett uppgraderat elsystem, förbättrad rostbeständighet och större bromsar. Till 1948 dök en något reviderad grill upp.





Anglia fick ytterligare en ansiktslyftning 1949. Det "nya" utseendet var starkt baserat på den främre plåten från den ursprungliga 7Y Eight, men en karossfärgsavdelare följde bilens mittlinje och delade grillen i två sektioner. Varje smal öppning fylldes med en insats. Den smärre omstylingen visade sig vara tilltalande och bilen fortsatte i stort sett oförändrad tills en modern ny Anglia dök upp hösten 1953. Vid den tidpunkten döptes den gamla Anglia om till Popular och förblev i produktion i ytterligare sex år. Lågprismodellen Popular drevs av en fyra på 1172 cc/71,6 tum, en motor på 30,1 hästar som tidigare hade suttit i den något större Prefect och exportmodellen Anglia.

Bilen på bilden är en exportversion av 1949 Anglia som har ägts sedan 1981 av Douglas och Marlene Munro från Kinmount, Ontario, Kanada. Bilen såldes ursprungligen av Ford-återförsäljaren i Banff, Alberta, Kanada, och stannade i den staden fram till 1979. När den hittades hade den suttit på gården där den stod parkerad i början av femtiotalet. Den hade bara 13 164 miles (21185 Kilometers) på vägmätaren, och Munros säger att bilen endast krävde minimal restaurering för att göra den trafiksäker.





12. Lancia Astura "Tipo Bocca" Cabriolet 1936



Hyman Ltd. är stolta över att kunna erbjuda denna anmärkningsvärda maskin; 2016 Pebble Beach Concours d'Elegance Best in Show vinnande 1936 Lancia Astura *Tipo Bocca* Cabriolet av Pinin Farina. Vi är hedrade över att välkomna denna mycket speciella bil tillbaka till vår fålla, eftersom vi stolt sålde den till den nuvarande ägaren 2009 innan han beställde vad som är en verkligt hisnande restaurering.

Lancias flaggskepp **Astura** debuterade tillsammans med Artena och ersatte den ärevördiga och banbrytande Lambda. Lancia hade utökat sitt modellprogram med två modeller, Artena som drevs av en robust fyrcylindrig motor på under två liter och Astura som en storslagen och lyxig affär med en spektakulär 2,6 liters V8-motor med smal vinkel.

Vincenzo Lancia var en briljant och kreativ ingenjör, men när det kom till stilfrågor föredrog han sina bilar framför att bära konservativa karosser. Men de konservativa linjerna var inte alltid bäst lämpade för hans mycket avancerade chassi, och Lancia-återförsäljarna ville ha en mer flamboyant kaross att erbjuda köpare som ville ha en stil som återspeglade den banbrytande mekaniken under skalet. Lancia litade på sina återförsäljare, och i synnerhet på Bocca Brothers, som själva var mycket framgångsrika Lancia-agenter och andra *piemontesare*. Bröderna övertalade Vincenzo att låta beställningen av en handfull av tredje seriens, 2,9 liters Astura cabrioletter stylas av Pinin Farina med nymodernt strömlinjeformat karosseri; Varje exempel skiljer sig något från nästa, på ett gemensamt tema av fantastisk strömlinjeformad elegans.

Man tror att inte mer än sex av dessa "Bocca" cabrioletter byggdes, och vår ämnesbil hittade sin väg till England tidigt i sitt liv. Efterforskningar av David Burgess-White från *Octane Magazine* avslöjade att registreringskylten var från London i november 1936, direkt efter den sista Olympia Motor Show (efterföljande utställningar skulle äga rum på Earl's Court). Man kan anta att just denna bil var den som visades på Lancia of Englands monter på Olympia tillsammans med två exemplar av den nyligen introducerade Aprilia.

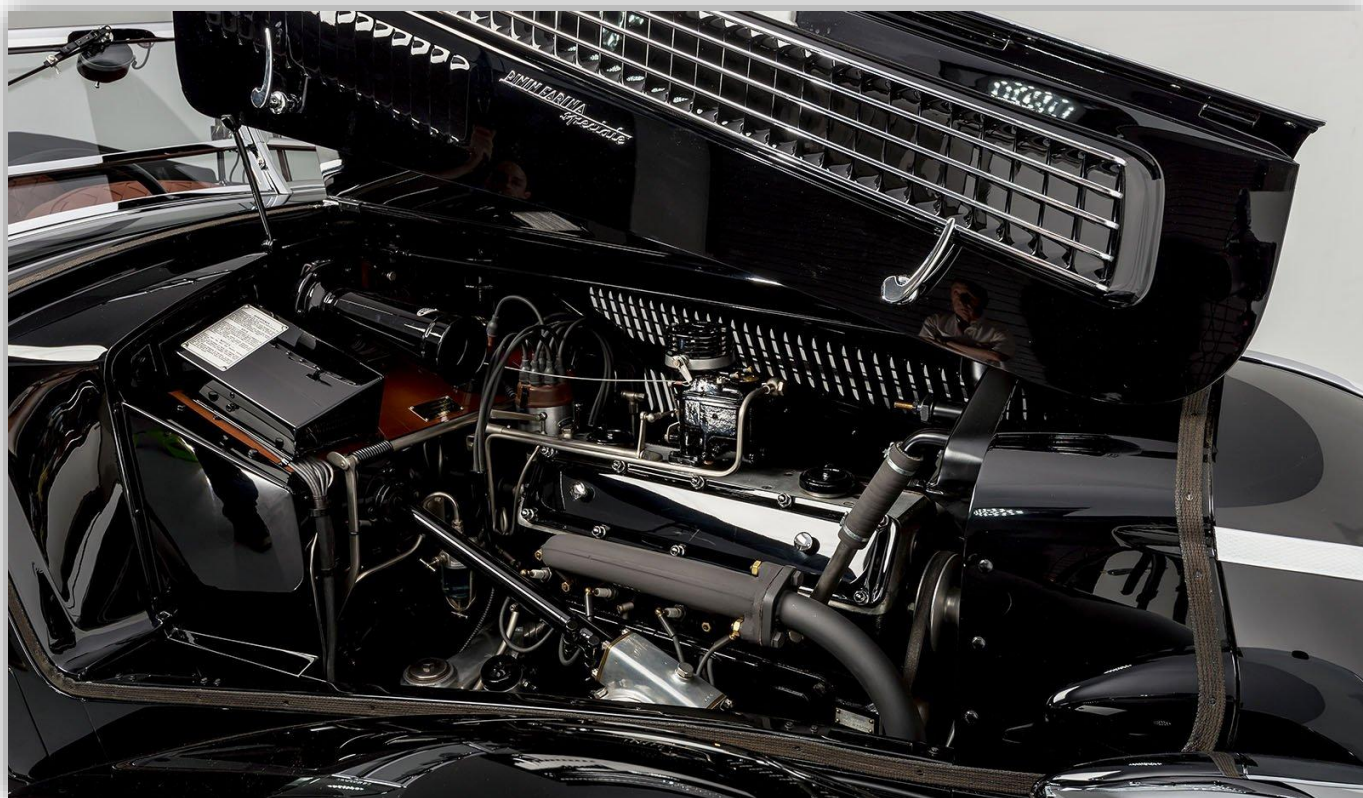


Den fascinerande historien om denna mycket speciella Astura Cabriolet tar fart igen 1962 när 20-årige Michael Scott, som redan ägde en Astura med kort chassi, blev hänvisad av sin vän och Lancia-entusiast Ronald "Steady" Barker till en försummad, förfallen och häckbunden Astura som kan vara lämplig för reservdelar. När Scott och Barker besökte bilen såg de omedelbart igenom rosten och smutsen för att känna igen den som något alldeles speciellt; en sällsynt och hisnande Pinin Farina cabriolet. En överenskommelse gjordes om att köpa hela bilen för knappa 15 pund sterling (!!)

och Scott släpade hem bilen bakom en Land Rover och den stod vilande i hans föräldrars garage i flera månader medan han funderade på sitt nästa drag.

Som tur var för Michael Scott och hans nyförvärvade Lancia, råkade hans kompis Steady Barker inte bara vara galen i gamla Lancias utan också en högt respekterad journalist för The Autocar Magazine, och som sådan hade han ganska goda kontakter i branschen. På bilsalongen i Turin visade Steady bilder på sin väns Lancia för Battista "Pinin" Farina – mannen som själv ritade den fantastiska Lancia i sina tidigaste dagar av sitt företag Carrozzeria Pinin Farina, som han bildade 1930 efter att ha brutit sig loss från sin äldre brors butik, Stabilimenti Farina. Efter att ha sett bilderna kom Signore Farina med ett förslag: Om Steadys vän kunde få Astura mekaniskt sund; Pinin Farina skulle återuppbygga kroppen utan kostnad. Denna häpnadsväckande gest visade inte bara hur stolt Farina var över sin design utan också hans djupa, innerliga förkärlek för Lancia-märket, en duk där han skapade några av sina finaste verk.

Michael Scott levde upp till sin del av avtalet och spenderade ansevärd summor för dagen på att bygga om den 2,9 liters V8:an med smal vinkel och restaurera chassit. Mer än ett år senare hade Astura en ny besiktning och 1000 felfria testmil under bältet. Steady beskrev värtaligt bilen som "sund i vind och lembar men sjaskig som en luffare" när Scott och en vän gav sig av mot Italien. Trots inledande protester från chefen för Pinin Farinas garantibutik påbörjades arbetet och Astura återställdes gradvis till sin forna glans, av många av de arbetare som ursprungligen byggde den, som alla övervakades av mästaren själv; Mannen med det vackra sinnet som drömde om denna vackra maskin.



Bockar tillverkades och saknade och skadade paneler handgjorda för att återställa dem till originalet. Hjulskivorna snurrades av samme man som spann originalen. Restaureringen av det hydrauliskt manövrerade taket visade sig vara svårt, men till slut efter mer än ett år var bilen klar och återgick till originalspecifikationen. Tidstypiska bilder visar Battista "Pinin" Farina som stolt poserar med den restaurerade Lancia framför sina verkstäder.

Den nyrestaurerade Lancian var strålande och Michael Scott var fast besluten att behålla bilen för alltid och använda den regelbundet för att marknadsföra sin växande verksamhet och underhålla kunder. Förändringar i livet innebar dock att han var tvungen att sälja sin älskade Astura. Han erbjöd den först tillbaka till Pininfarina, men de kunde inte köpa bilen vid den tidpunkten. Så 1976 såldes bilen för 10 800 pund sterling till en Eric Clapton som, trots sin förkärlek för Ferraris, förklarade att Lancia var "det roligaste jag har haft, utanför scenen eller utanför sängen!" Clapton behöll Lancia in på 1980-talet då den så småningom återköptes av Pininfarina och visades stolt upp i deras samling i årtionden.

För ungefär sju år sedan förvärvades denna fantastiska Tipo Bocca Cabriolet av Hyman Ltd. och överlämnades till sin nuvarande ägare som i sin tur beställde en restaurering av muttrar och bultar i världsklass till högsta standard. Bilen demonterades systematiskt och varje enskild komponent återställdes till originalkvalitet. Otroligt nog, när Pinin Farina restaurerade bilen, lämnade de efter sig bitar av original metall och klädsel som bekräftade att bilen ursprungligen var svart över fylligt cognacsläder. Med hjälp av en knapp läderbit som prov producerades nya hudar i Italien till den exakta ursprungliga färgen och specifikationen. Det distinkta korgvävningsmönstret, känt som *Intrecciato*, var en signaturteknik för läderbearbetning i regionen. En bit av den ursprungliga golvmattan togs till Italien där en ny dyna tillverkades och mattorna gjöts om av den ursprungliga tillverkaren. Jaegerinstrumenten restaureras till nya specifikationer – en ovanlig blandning av kejsarlig kalibrering och franska bokstäver. När det gäller karossen har de ursprungliga träbockarna som stöder panelerna bevarats noggrant och endast de delar som ansågs vara omöjliga att reparera ersattes med aska som original.



Den magnifika V8-motorn togs bort och en fullständig ombyggnad till fabriksspecifikationerna utfördes av England-baserade Jim Stokes Workshops, de högt respekterade motorbyggarna och experterna på italienska förkrigsmaskiner. JSW är ingen vanlig restaureringsverkstad, eftersom deras förmåga att bakåtkompilera och tillverka komplexa komponenter till exakta originalspecifikationer, inklusive ett gjuteri och en komplett bearbetningsanläggning, sätter en standard som få kan matcha. Den juvelliknande V8-motorn med smal vinkel byggdes om minutiöst, med nya inre delar och alla tvivelaktiga komponenter som reproducerades enligt fabrikskorrekta standarder. Efter bygget testades motorn helt och hållet för att säkerställa tillförlitlig prestanda. JSW:s team av experter återställde också transmissionen, de hydrauliska stötdämparna och den komplexa hydrauliska fällbara huvmekanismen till perfekt skick. Den komplexa vindrutan med 3 lägen visade sig vara ganska svår att återställa till funktionsdugligt skick, och de ursprungliga, ovanliga böjda sidofönstren polerades omsorgsfullt för att återställa sin ursprungliga klarhet – bara den uppgiften tog över 100 timmar per fönster! En av de största utmaningarna var att hitta en hantverkare som kunde restaurera de intrikata graverade sidolisterna på karossen. Denna fantastiska detalj är ett av Lancias signum och det tog ägaren fem år att hitta någon som kunde återskapa det ursprungliga mönstret på rätt sätt. Restaureringen av denna magnifika Astura, som övervakades av ett litet team av Portland-baserade hantverkare, belönades med *tre* utmärkelser vid 2016 års Pebble Beach Concours d'Elegance: Best in Class, Gwenn Graham Most Elegant Convertible Award och den eftertraktade, ojämförliga *Best in Show-trofén*.

Prestigen i en Pebble Beach-totalvinst är bara belöning för en så vacker bil, dess anmärkningsvärda historia och verkligen häpnadsväckande restaurering. Som man kan förvänta sig presenteras den fortfarande i oklanderlig ordning och fungerar som om den vore fabriksfärsk. Den svarta lacken är helt enkelt utsökt, kompletterad med en underbar kupé klädd i cognacsläder i det ovanliga, fabrikskorrekta *intrecciato-mönstret*. Inkluderat i försäljningen är omfattande dokumentation av historien och restaureringen, prover på originalmaterial som tagits från bilen och ytterst sällsynta föremål som en original och komplett verktygssats och instruktionsbok.

Vincenzo Lancias bilar är konstruerade enligt högsta standard och levererar prestanda som motsäger deras ålder. Denna häpnadsväckande Lancia Astura Pinin Farina "Tipo Bocco" Cabriolet har bedömts mot de bästa och förklarats vara en av de finaste bilarna i världen. Vi är tydligt hedrade att kunna erbjuda den igen efter den noggranna restaureringen och värdiga framgångar som den har tjänat på concours-kretsen.

