



Jowett Jupiter

1. Dacia chockar i testet mot Toyotas miljonbil
2. Hyundai Inster hamnade under 300 000 kronor
3. Premiär för Volkswagen ID.Each som visar nya ID.1
4. Porsches 6-taktsmotor är genial
5. Livsfarligt däck gör comeback
6. Exporten av begagnade elbilar ökar
7. JAS 39 Gripen E topphastighet
8. Volvos lyxiga toppmodeller genom tiderna
9. Jowett Jupiter
10. Packard 640 Cabriolet Coupé
11. Fredagsfilmen
12. Rattmuffen

1. Dacia chockar i testet mot Toyotas miljonbil

Av William Karlsson 6 mars 2025, 17:20

I ett nytt off-road-test ställer motorjournalisten Mat Watson en **Toyota Land Cruiser** mot en **Dacia Duster**. Även om Toyotan kostar tre gånger så mycket visar det sig att det inte skiljer sig så mycket mellan bilarna som man kan tro. – Jag är stolt över dig, säger Watson till Duster.



FILM: <https://youtu.be/d6fddtuALUE>

Kände motorjournalisten Mat Watson från Carwow bestämde sig för att se hur stor skillnad det är att köra off-road med en Toyota Land Cruiser och en Dacia Duster. Därför bestämde han sig för att testa bilarna i flera olika terrängtester för att sedan kunna räkna ut den slutgiltiga vinnaren.

Till att börja med skiljer sig priset mellan bilarna enormt mycket. Dacia Duster kostar runt 300.000 kronor medan Toyotan kostar cirka 980 000 kronor. Duster har en 1,2-liters trecylindrig motor på 130 hästar medan Cruiser Prado har en 2,8-liters fyrcylindrig motor på 204 hästkrafter. Båda bilarna som användes i testet hade fyrhjulsdraft.

Men även när det kommer till vikt skiljer det sig en hel del mellan bilarna. Dacian väger 1 390 kg medan Toyotan väger 2 335 kg. Bilarna prövades bland annat i hur bra de kunde ta sig upp för en brant backe, hur bra de tar sig fram på en gropig väg i skogen och några andra tuffa utmaningar.

– För varje test får bilarna två poäng om de vinner, en poäng för andraplatsen och noll poäng om de inte klarar av utmaningen alls, säger Mat Watson.

Efter att alla tester var färdiga var resultatet lika mellan bilarna, vilket inte är ett övertygande resultat för den betydligt dyrare Toyotan. Samtidigt är Mat Watson tydlig med att den dyrare bilen kunde göra vissa saker som Dacian inte kunde alls, men han tycker att Dacian är vinnaren i testet på det stora hela.

– Jag ser det som en moralisk vinst för Dacia, säger Mat Watson.

LÄS MER:



Nya tunga BMW M5 chockar: "Jag hade fel"



Dacia Duster släpps även som Renault Duster



Så mycket kostar nya Dacia Duster i Sverige



Putin visar upp rysk kopia på Dacia Duster



Experten sågar nya BMW M5: "Fulaste nånsin"



Fel på Dacia Duster – stoppad i flera länder



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



2. Hyundai Inster hamnade under 300 000 kronor

Av Bobby Green 2025-03-06 kl 08:20

Nu finns ytterligare en elbil med hyfsat pris



FILM: <https://youtu.be/pEf4yjrKrx4>

Nu är det dags för Hyundai att lansera den nya elbilen Inster som presenterades förra sommaren. Det har länge spekulerats kring vad prislappen skulle landa på här i Sverige och under 300.000 kronor vore ju trevligt - och så blev det! Den här kostar från 299.900 kronor och för pengarna får du en gullig liten krabat som trots sitt kompakta mått har bra utrymmen. Bilen mäter 3,8 meter på längden och 1,6 meter på bredden. I bagagerummet ska man få in 238 liter men man kan skjuta hela baksätet 16 centimeter framåt och får då istället 351 liter. Man kan även fälla baksätet platt och får då hela 1059 liter att leka med. Passagerarstolen fram går också att fälla ner och gör man det kan man lasta upp till 2,2 meter långa grejer.

Inster går att få med batteripack på antingen 42 eller 49 kWh och elmotor på 97 eller 115 hästar. Man kan snabbbladda med upp till 120 kW och det finns en ombordladdare på 11 kW. Advanced-versionen har V2L.

Så här ser priserna ut:

Inster Pure (42 kW) 299.900 kronor

Inster Essential (42 kW) 319.900 kronor

Inster Essential (49 kW) 329.900 kronor

Inster Advanced (49 kW) 349.900 kronor

Inster Cross (49 kW) 364.900 kronor. Går att beställa nu. hyundai.com

[Jämför de två versionerna av Inster på Automatos](#)



Bobby Green



**Hyundai presenterar lilla gulliga Inster
En Casper som går på el**



**Hyundai Inster är mini på utsidan men maxi på insidan
Vi har kollat in den stora lilla bilen**



**Hyundai Inster i mer ruggad version
Fortfarande bara framhjulsdreven dock**

3. Premiär för Volkswagen ID.Every1 – som visar nya ID.1

Publicerad 2025-03-05 19:49 (uppdaterad 2025-03-05 19:55)

Text Erik Söderholm

Volkswagen ska börja sälja en eldriven budgetbil för ”omkring 20 000 euro”. På onsdagen blev den nya modellen officiell – men bara som konceptbil. Produktionen dröjer till 2027.



FILM: https://youtu.be/Pjq7YBfN_hc

Att utveckla en ny och billig elbil har högsta prioritet hos Volkswagen – inte minst för att möta konkurrensen från kinesiska uppstickare.

Sedan minstingen **e-Up slutade säljas** finns inte längre någon eldriven budgetmodell i småbilsklassen. Volkswagen har visserligen visat upp **ID.2 som konceptbil**, men det dröjer till 2026 innan den börjar byggas.

Det har också ryktats om en ännu mindre elbil. Den visas nu upp som konceptbil och heter då ID.Every1 – ett tecken på att modellen ska locka så många som möjligt.

”Namnet är ett tecken på att modellen ska locka så många som möjligt”

När Volkswagen ID.Every1 sätts i produktion ska den kosta ”omkring 20 000 euro”, lovar företaget. Direktöversatt blir det 220 000 kronor, men med svensk moms lär priset bli något högre. Det är heller inte säkert om den billigaste versionen kommer till Sverige.



Under den stora pekskärmen sitter reglage för kupétemperatur, stolsvärme och volym. Mittkonsolen kan flyttas bakåt till baksätet. Ratten ser ut att ha fysiska knappar i stället för pekkänsliga "touchknappar".

Trots prislappen, och trots att bilen ska byggas i Europa, säger VW-chefen Thomas Schäfer att den blir lönsam.

– Vårt team har tagit sig an den här utmaningen. De har lagt ned sitt hjärta och sin själ i utvecklingen av den här bilen. När vi på Volkswagen gör något, gör vi det ordentligt, sa han under lanseringseventet.

Men en stor nackdel är att bilen dröjer ända till 2027 – och under den tiden lär konkurrensen i budgetklassen hårdna ytterligare. De första planerna på en ID.1-modell **skrev vi om redan för fem år sedan.**





Till skillnad från de nuvarande ID-bilarna blir både Volkswagen ID.1 och ID.2 framhjulsdrevna. ID.1 blir också först ut med en nyutvecklad mjukvara som går att upp-datera på distans över nätet.

Även elmotorn är nyutvecklad och har 95 hk. Räckvidden blir "minst 25 mil" enligt Volkswagen och toppfarten blir 130 km/tim. Storleksmässigt är bilen 3,88 meter lång och rymmer 305 liter bagage.

Som jämförelse hade Volkswagen e-Up som mest en räckvidd på 26 mil och den mätte 3,6 meter på längden. Bagagevolymen var bara 250 liter.

Exakt när Volkswagen ID.1 ska börja säljas och vad den ska kosta i Sverige är oklart.



Trots sin storlek har Volkswagen ID. Every1 19-tumsfälgar. Hjulen är placerade långt ut mot karosskanten för att skapa bättre innerutrymmen.

Mer från Vi Bilägare:



Volkswagens plan: Billig elbilsmodell på ingång



Billigare elbil på ingång – här är modellerna som offras



Volkswagens nya elbil ersätter e-Up – med låg prislapp



Efter ID.2: Volkswagen lovar ännu billigare elbil



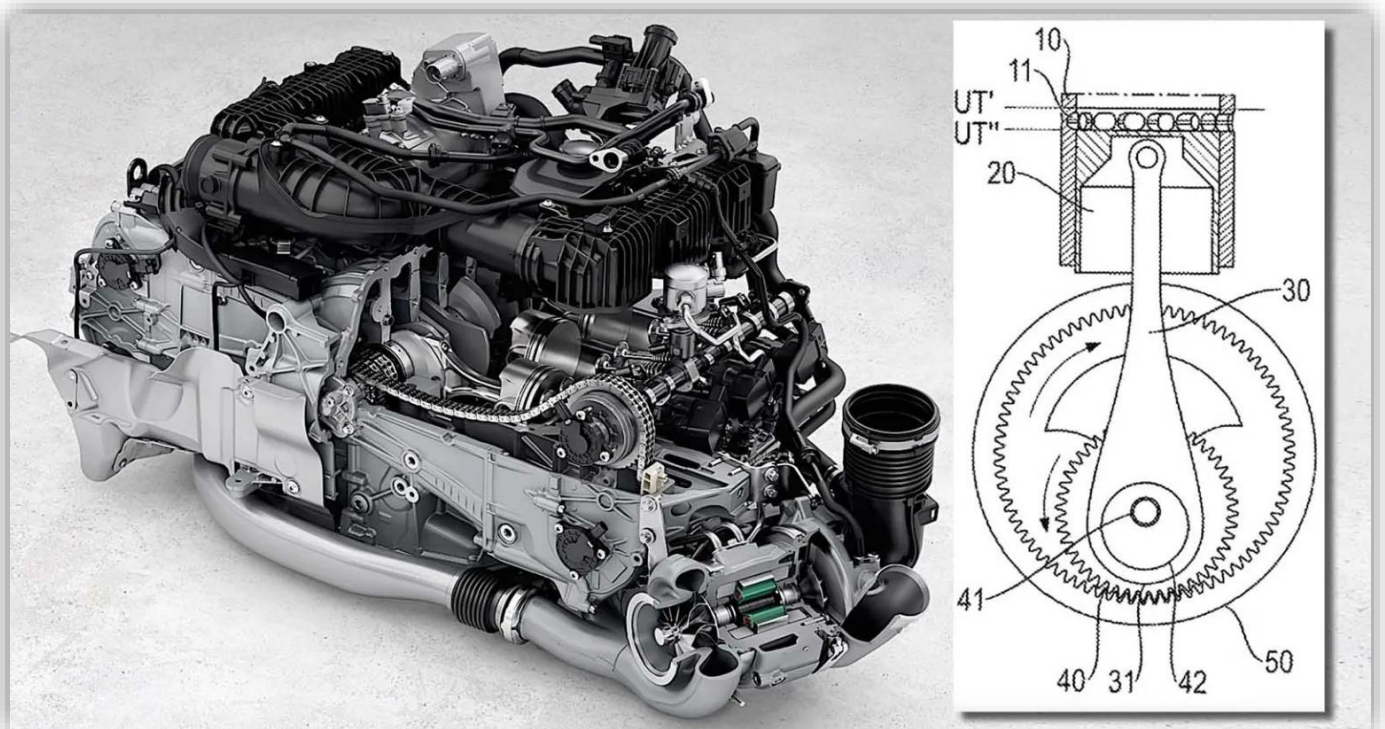
Volkswagen har två nya billiga elbilar på gång

4. Experten: Porsches 6-taktsmotor är genial

Av William Karlsson

6 mars 2025, 13:08

Teknikexperten Jason Fenske hyllar Porsches nya sextaktsmotor. Enligt honom är den revolutionerande motorn genial. – Det är en väldigt häftig design som Porsche har tagit fram, säger Fenske.



På Youtubekanalen "Engineering Explained" förklarar och undersöker Jason Fenske olika tekniska uppfinningar. I sitt senaste klipp djupdyker han i Porsches nya 6-taktsmotor som företaget tog patent på förra året. Experten hyllar motorn och kallar dess design för genial. Han förklarar dessutom hur den fungerar och varför den är så smart.

– Det lättaste sättet att beskriva motorn är att se den som en kombination av en fyrtaktsmotor och en tvåtaktsmotor, säger Fenske.

I dag är de flesta förbränningsmotorerna av typen fyrtaktsmotorer. I fyrtaktsmotorn går det fyra takter för att genomföra en arbetscykel. Denna cykel upprepar sig hela tiden som en serie. Arbetscykeln består av en insugstakt, kompressionstakt, förbränningstakt och utloppstakt. Arbetstakten är den som trycker kolven nedåt och omvandlas till en roterande rörelse i vevaxeln genom vevstaken. Men i Porsches nya design har ytterligare en kompression och ett kraftslag lagts till. Detta ska göra så att motorn får sex individuella slag som kan delas upp i två trekvartssekvenser.

– I en vanlig fyrtaktsmotor har kolvarna en högsta punkt och en lägsta punkt, men i Porsches nya motor finns det två av dessa punkter. Det finns alltså två högsta punkter och två lägsta punkter så att kolven kan röra sig mellan dessa punkter, säger experten.



I framtiden kanske vi får se Porsche 911 med en sextaktsmotor.

Det som möjliggör att kolvarna har flera olika punkter är att motorn har en vevaxel som snurrar på en ring med två koncentriska cirklar.

– Mycket av magin bakom den här motorn handlar om hur mycket kolvarnas rörelse upp och ner varierar, fortsätter Fenske.

Fenske hävdar att motorn har flera enorma fördelar. Den mest uppenbara enligt honom är att den kommer att kunna ge mer kraft jämfört med dagens motorer. Enligt honom skulle sextaktsmotorn ge ungefär 23 procent mer kraft än en fyrtaktare.

– Det här gör det möjligt att öka kraften avsevärt, säger han.

I framtiden kanske vi får se Porsche 911 med en sextaktsmotor.

Fenske tror dessutom att motorn kommer att vara mer effektiv och bränslesnål än dagens motorer. Samtidigt är inte allt med Porsches nya sextaktsmotor helt självklart heller. Enligt experten har den tre stora utmaningar som Porsches ingenjörer måste hitta en lösning på.

– Det mest uppenbara problemet är hur mycket den kommer att kosta och hur komplex den är, säger han.

Han tror dessutom att motorn kan få problem med att klara av dagens utsläppskrav. Fenske hävdar att det tredje problemet med motorn kommer att vara att hitta rätt balans för den.

– Det ska bli väldigt intressant att se hur de balanserar detta för att få motorn att fungera, avslutar Fenske.

LÄS MER:

- [Här dödar experterna en stor batterimyt](#)
- [Porsches revolution: Tar patent på sextaktsmotor](#)
- [Geniet bakom Porsches unika boxersexaxel och...](#)
- [Så mycket tjänar Porsche på varje såld bil – gör...](#)
- [Tar isär ökänd problemmotor: "Den är är rökt"](#)
- [Experten: Detta är lika viktigt som olja för motorn](#)



William Karlsson

5. Livsfarliga däckets comeback – undvik till varje pris

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 07 mars 2025

Publicerad: 06 mars 2025

Årets däcktest från Råd & Rön avslöjar en skrämmande sanning, ett däck är direkt livsfarligt med usla bromsegenskaper. Samtidigt finns det flera utmärkta alternativ att välja mellan, däribland testvinnaren Continental SportContact 7, skriver [Råd & Rön](#).



Ett däck utmärker sig, igen, som sämst i test.

Livsfarlig bromssträcka med usla däck

I årets test av 18 sommardäck i dimensionen 225/40 R18, som passar många populära bilmodeller, utmärker sig ett däck negativt: Double Coin DC-100. Med en bromssträcka på hela 45,1 meter från 80 km/h på våt asfalt är det en katastrof.

För att sätta det i perspektiv, testvinnaren Continental SportContact 7 stannar redan efter 28,4 meter. Det innebär att när bilen med vinnardäcket har stannat helt, fortsätter bilen med Double Coin-däcken att rulla i nästan 50 km/h. Detta är inte första gången Double Coin-däck underpresterar; i 2023 års test fick DC99 liknande dåliga betyg.

Continental SportContact 7 – en vinnare på alla plan

Som tur är finns det flera bra alternativ. Continental SportContact 7 tar hem vinsten med toppbetyg på både torr och våt väg. Däcket har den kortaste bromssträckan på våt asfalt och levererar utmärkt prestanda i alla testmoment.



Tydligt hur lång bromssträcka de katastrofala däckerna har.

Toppresterande alternativ

Strax under vinnaren hittar vi tre däck som alla får höga betyg: Bridgestone Potenza Sport, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 och Michelin Pilot Sport 5. Dessa däck presterar mycket bra på både torra och våta underlag. Prisskillnaden mellan toppdäcken är liten, men det är värt att notera att däckpriser varierar över tid.

Om testet av däck

Råd & Rön har testat över 1 200 sommardäck genom att köpa dem i vanliga butiker för att säkerställa att testerna är relevanta för konsumenterna. Testerna utförs i både kontrollerade miljöer och på riktiga vägar av professionella testförare. Särskild vikt läggs vid däckens prestanda på våta vägar, där friktionen är som lägst.

Testresultat i tabellform

Produkt	Betyg	Pris (ca)
Continental SportContact 7	75	1236 – 1689 kr
Bridgestone Potenza Sport	72	Butikspris saknas
Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	72	1295 – 1564 kr
Michelin Pilot Sport 5	72	1502 – 1777 kr
Vredestein Ultrac Pro	65	1021 kr
Yokohama Advan Sport V107	64	1051 kr
Dunlop Sport Maxx RT2	62	1091 – 1410 kr
Falken Azenis FK520	62	Butikspris saknas
Firestone Firehawk Sport	62	Butikspris saknas
Nexen N Fera Sport	62	1605 kr
Toyo Proxes Sport 2	62	1133 kr
Kumho Ecsta PS71	56	Butikspris saknas
Ceat SportDrive	53	893 kr
Nokian Powerproof 1	50	Butikspris saknas
Giti GitiSport S2	48	1530 kr
Syron Premium Performance	39	1156 kr
Norauto Prevensys 4	37	862 kr
Doublecoin DC-100	8	667 – 693 kr



6. Exporten av elbilar ökar – många leasingavtal har löpt ut samtidigt

Posted by Kristofer Rask

mars 6, 2025

Under 2024 ökade exporten av begagnade elbilar med hela 75 procent mot året innan. Bakom exporten finns flera förklaringar. Dels har begagnatmarknaden vuxit snabbt när många leasingavtal löpt ut samtidigt. Ovanpå det bidrar den svaga svenska kronan att svenska begagnade elbilar blir väldigt attraktiva utomlands.

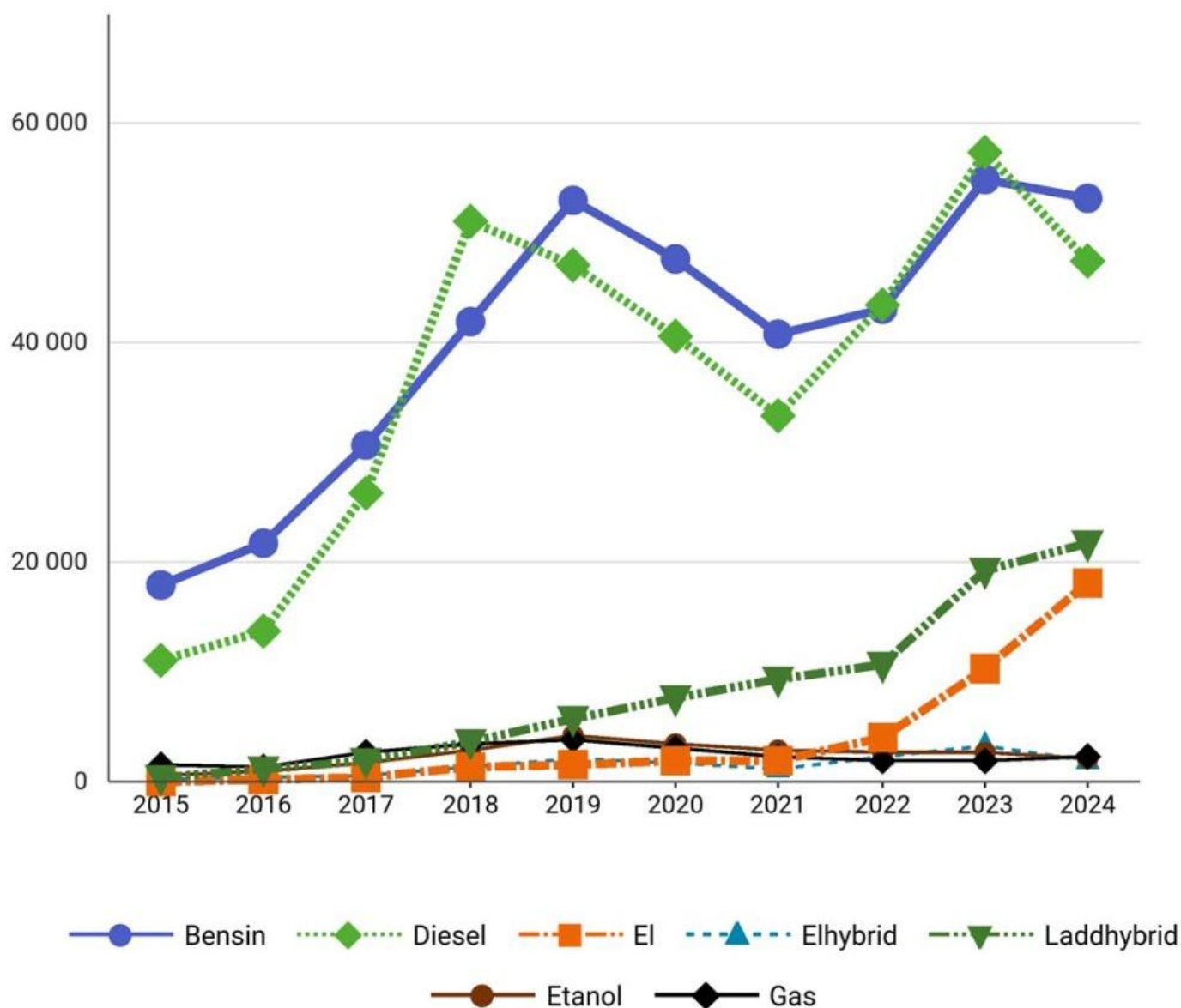


Elbilar under transport (visserligen på import i detta fallet).

I Sverige har elbilarna sålts i stora volymer under flera års tid vilket har skapat en stor begagnatmarknad, som nu växt ytterligare med de utgångna leasingavtalen. Samtidigt ser andra marknader ett snabbt uppsving i elbilsförsäljningen men saknar av historiska skäl en begagnatmarknad. De svenska begagnade elbilarna blir nu plötsligt väldigt attraktiva hos utländska köpare. Här kan de svenska säljarna också möta en mindre konkurrens.

– Vi ser att exporten av laddbara bilar nu är så omfattande att den påverkar tillväxten av elbilar och laddhybrider i Sverige. Många av de elbilar som exporterades var tidigare leasingbilar, vilket tyder på att leasing som ägandeform bidrar till det höga antalet exporterade bilar, säger Mikael Levin, projektledare på Trafikanalys.

Export av begagnade personbilar per bränsleslag



En sammanställning av Trafikanalys visar att det 2024 exporterades 146 500 begagnade personbilar från Sverige. Det är två procent färre än 2023, men fortfarande den näst högsta nivån som uppmäts. Över 60 procent av de exporterade bilarna var fem år eller yngre. Det är en tydlig förändring jämfört med för tio år sedan då majoriteten av de exporterade bilarna var över 15 år gamla.

– Vi ser att antalet relativt nya bensin- och dieslbilar minskar snabbt i Sverige, vilket i förlängningen även kan bidra till att antalet nyregistrerade bilar ökar. De som vill köpa en nyare begagnad bil har allt färre alternativ och kan därför i högre grad komma att välja att köpa en ny bil i stället, avslutar Mikael Levin.



Kristofer Rask



7. JAS 39 Gripen E topphastighet

Av Marcus Gullbringsson mars 5, 2025

JAS 39 Gripen E topphastighet är en imponerande Mach 2, vilket motsvarar cirka 2 400 kilometer per timme. Denna hastighet placerar det svenska stridsflygplanet i samma kategori som flera av världens mest avancerade jaktplan. Topphastigheten är en viktig faktor i moderna luftstrider där förmågan att snabbt förflytta sig kan vara avgörande för både offensiva och defensiva operationer.



Tekniken bakom Gripen E:s höga hastighet

Gripen E drivs av en kraftfull General Electric F414 turbofanmotor som levererar betydligt mer dragkraft än motorerna i tidigare Gripen-versioner. Denna motor är en nyckelkomponent som möjliggör den imponerande topphastigheten på Mach 2. **En särskilt anmärkningsvärd egenskap är att flygplanet kan flyga i supersoniska hastigheter utan att använda efterbrännkammare, vilket är ovanligt för moderna stridsflygplan.**

Flygplanet aerodynamiska design spelar också en avgörande roll för dess hastighetskapacitet. Den deltvingade konfigurationen kombinerad med canardvingar ger optimal balans mellan manövrerbarhet och hastighetsprestanda. Saab har genomfört omfattande vindtunneltester och datorsimuleringar för att finjustera flygplanet form och minimera luftmotståndet vid höga hastigheter.



Praktiska fördelar med Gripen E:s topphastighet

Topphastigheten på Mach 2 ger Gripen E flera taktiska fördelar i stridssituationer. Flygplanet kan snabbt förflytta sig till hotade områden, vilket är särskilt viktigt för ett land som Sverige med stor geografisk yta att försvara. Den höga hastigheten möjliggör också effektiva interceptuppdrag mot fientliga flygplan som närmar sig luftrummet.

I luftstrider ger den höga topphastigheten piloten möjlighet att snabbt bryta kontakt med motståndare eller positionera sig fördelaktigt för vapeninsats. Kombinationen av hög topphastighet och utmärkt manövrerbarhet gör Gripen E till ett mångsidigt vapen i moderna luftstrider där situationen kan förändras snabbt.

Jämförelse med andra moderna stridsflygplan

När man jämför JAS 39 Gripen E:s topphastighet med andra moderna stridsflygplan framstår det svenska flygplanet som konkurrenskraftigt. Amerikanska F-35 Lightning II har en topphastighet på cirka Mach 1,6, vilket är lägre än Gripen E:s Mach 2. Ryska Su-35 har liknande topphastighet som Gripen E med Mach 2,25, medan franska Rafale når Mach 1,8.

Det är dock viktigt att notera att topphastighet endast är en av många faktorer som avgör ett stridsflygplans effektivitet. Gripen E:s förmåga att operera från korta landningsbanor, snabb omladdningstid och avancerade elektroniska system är minst lika viktiga egenskaper i moderna konflikter. Dessutom är flygplanets förmåga att upprätthålla hög hastighet under längre tid och under olika förhållanden ofta mer relevant än den teoretiska topphastigheten.

Tekniska begränsningar och praktiska överväganden

Trots den imponerande topphastigheten på Mach 2 finns det praktiska begränsningar för när denna hastighet kan utnyttjas. Flygning i maximal hastighet kräver betydande bränsleförbrukning, vilket påverkar flygplanets räckvidd. Med full vapenlast och externa bränsletankar reduceras också den maximala hastigheten på grund av ökat luftmotstånd.

Gripen E är designad för att balansera topphastighet med andra viktiga egenskaper som manövrerbarhet och räckvidd. Den större interna bränslekapaciteten jämfört med tidigare versioner ger flygplanet möjlighet att flyga längre sträckor eller upprätthålla högre hastigheter under längre tid. Detta är särskilt viktigt i ett operativt sammanhang där flygplanet kan behöva patrullera stora områden eller snabbt förflytta sig mellan olika insatsområden.

8. Volvos lyxiga toppmodeller genom tiderna

Publicerad 2025-03-05 11:40 (uppdaterad 2025-03-05 12:11)

Text Erik Söderholm & Fredrik Diits Vikström

Volvo har flera modeller i arkivet som försökt utmana de största i premiumklassen. Häng med på en jämförelse i lyx.



Volvo har i alla tider försökt locka köpare i lyxbilsklassen – med blandat resultat.

Med nya ES90 som nyss blivit officiell hoppas Volvo sätta konkurrenterna på plats med snabbare laddning, mer avancerad teknik och en design som beskrivs som "skandinavisk".

I tabellen nedan kan du själv jämföra hur nykomlingen står sig jämfört med sina föregångare.

Vi har jämfört märkets olika lyxmodeller genom åren och man kan lugnt säga att siffrorna har stuckit iväg. Inte minst när det gäller vikten. Samtidigt har motoreffekten höjts.

Från Volvo 164 och framåt finns också en tydlig trend att bilarna blivit bredare. Dagens ES90 är till exempel hela 23 centimeter bredare än 164 vilket förstås gör skillnad i parkeringsfickan.





Även om det fanns lyxiga Volvomodeller före 164:an är det där vi tar avstamp. Modellen togs fram för att locka välbeställda köpare på den viktiga USA-marknaden. Lanseringspriset var 25 450 kr, eller 273 400 kr i dag.



Efterträdaren hette 260 och var en sexcylindrig version av 240. Den fanns även med dieselmotor. I dagens penningvärde kostade Volvo 260 knappt 330 000 kronor.



Med 760 införde Volvo ett helt nytt och kantigare designspråk. Volvo 760 såldes i åtta år och skulle i dag ha kostat 383 700 kr.



Volvo 960 döptes om till S90 under sina sista levnadsår och blev den sista modellen med bakhjulsdrift på länge. Modellen blev större och tyngre än 760, men också starkare. Priset hade i dag legat på hela 572 800 kr.



Med S80 infördes återigen ett helt nytt designspråk och även nya modellnamn hos Volvo. Lanseringen skedde 1998 och prislappen hade i dag legat på 388 600 kronor. Toppmodellen hade rak sexa och dubbelturbo.



Andra generationen Volvo S80 fick en mer inställsam design. Under huven fanns allt från snåla dieselmotorer till en V8 utvecklad av japanska Yamaha. Större och tyngre än föregångaren. Pris i dag 448 400 kr.



När Volvo S80 pensionerades blev det i stället en S90 i modellprogrammet. Den växte tio centimeter på längden och blev också tyngre. Lanserades även som laddhybrid. Pris i dag 603 000 kr.

Volvos toppmodeller genom tiderna

	ES90	S90	S80	S801	960*	760	260	164	PV830
År	2025	2016–	2006– 2016	1998– 2006	1990– 1998	1982– 1990	1974– 1985	1968– 1975	1950– 1958
Längd, m	5	4,96	4,85	4,82	4,87	4,8	4,9	4,7	5,3
Bredd, m	1,94	1,89	1,86	1,83	1,75	1,76	1,71	1,71	1,82
Höjd, m	i u	1,43	1,49	1,45	1,44	1,41	1,44	1,44	1,78
Tjänstevikt, kg	1991	1800– 2150	1565– 1860	1562– 1715	1570	1460– 1500	1410– 1450	1360	1860
Högsta motoreffekt, hk	680	408	315	272	204	156	155	160	90
Grundpris vid lansering, kr	939000	457900	305900	239900	286000	112200	43500	25450	i u
I dagens penningvärde, kr	i u	602800	448400	388600	572800	383700	327400	273400	i u



PV 830 Disponent, 1953



9. Jowett Jupiter 1951

Av Jack Stewart

En karnevalstur som kommer till liv.



Jowett Jupiter.

Jowett var ett oortodox märke även med brittiska mått mätt. Från 1910 till 1936 drevs Jowetts av horisontellt motsatta tvåcylindriga motorer. En fyra som introducerades 1936 fortsatte "boxer"-layouten där de två cylinderbankarna var vända mot varandra med vevaxeln i mitten. Även då låg Jowett vid sidan av allfartsvägarna i byn Idle i Yorkshire.





År 1947 introducerade Jowett sin tekniskt avancerade Javelin sedan. Den enhetliga karossen var aerodynamisk för den tiden. Fjädringen i båda ändarna skedde med hjälp av torsionsstavar med individuell framhjulsupphängning. Jowett höll fast vid den horisontella motordesignen, vars like bara används av Subaru och Porsche idag. Ohv-fyran hade en cylindervolym på bara 1,5 liter och utvecklade 50 hästkrafter. Tack vare den låga vikten på inte mycket mer än ett ton hade Javelin bra prestanda för en liten sedan på sin tid och vann sin klass i Monte Carlo-rallyt 1949.

Uppmuntrad av sin seger i Monte Carlo bestämde sig Jowett för att bygga en sportbil med Javelin-komponenter för 1950, Jupiter. Dess ryggrad var ett rörformigt chassi i krom-molybden-stål. Vridstångsfjädringen behölls, men Jupiter fick kuggstångsstyrning. Precis som i Javelin satt den lätta aluminiummotorn framför framaxeln med kylaren monterad bakom motorn. Hästkrafterna ökades till 60. Ovanligt för en sportbil var att den fyrväxlade växellådan behöll Javelins växelspak.

Chassit var klätt i en cabrioletkaross i aluminium med upprullningsbara fönster. Interiören var välgjord och rymlig för en sportbil – Jowett hävdade att det fanns plats för tre passagerare. Trots bekvämligheterna vägde Jupiter bara 1500 pund. Prestandan var bra med 0-60 mph på 15 sekunder och en topphastighet på cirka 90. Prestanda och väghållning hjälpte Jupiter att vinna i sin klass på Le Mans från 1950 till 1952.

Jowett hoppades att Jupiter skulle klara sig bra på den amerikanska marknaden, men svaga vevaxlar och några andra problem gav bilen ett rykte om sig att vara opålitlig. Problemen löstes ut, men skadan var redan skedd. En recension av Tom McCahill i *Mechanix Illustrated* som sa att Jupiter "dyker in i kurvor som en tumlare med halsbränna och styrningen är som att vrida upp en åttadagarsklocka med en trasig drivfjäder". *Road & Track*, som senare recenserade Jupitern, gillade dess köregenskaper och spekulerade i att det kunde ha varit något fel på McCahills bil. Omkring 900 Jupiter hade byggts när produktionen av Jowett upphörde 1954.



När David Burrows från Pittsburgh köpte bilen som visas här var det ett ladugårdsfynd som behövde en restaurering. Efter tre års arbete vann Jupiter "Best of Show" vid Pittsburgh Vintage Grand Prix och har vunnit många sådana utmärkelser sedan dess. Det är en av de första 150 som tillverkades, och bär ett "Javelin/Jupiter"-märke som senare ändrades till "Jowett/Jupiter".

Burrows säger att hans Jowett inte är något kraftpaket i acceleration, utan en smidig vägbil. Jowett måste ha fixat Jupiters tidiga problem eftersom den här bilen har varit pålitlig i 20 års körning.



10. Packard 640 Cabriolet Coupé 1929



Packards välförtjänta rykte för exceptionell kvalitet, ingenjörsprestige och passform för sofistikerade konsumenter hade varit väl etablerat när 1929 års "Sixth Series"-modeller debuterade i augusti 1928. Som kunderna hade kommit att förvänta sig fanns ett brett utbud av karossstilar på fyra olika chassin tillgängliga med modellkoden som betecknade hjulbasens längd: 626 och 633 *Standard Eight*, med hjulbaser på 126 och 133 tum, *Speedster Eight* på 134 tum, exklusiva *Custom Eight* och Top-Of-The-Line *Deluxe Eight* på 140 och 145 tum. respektive. Dessa exklusiva *Custom Eight*- och *Deluxe Eight*-modeller var utrustade med Packards större Straight Eight-motor på 106 hästkrafter, 384,8 kubiktum och nio huvudlager och hade en lika hög prislapp på upp till 5 900 dollar, jämfört med Ford Model A:s fotgängare på 435 dollar. Med tanke på hur dyra inträden är det inte svårt att tro att Packards VD Alvan Macauleys citat "Ask the Man Who Owns One" blev företagets slogan.





Bilen som erbjuds är en välbevarad äldre restaurering som presterar bra och nu visar en måttlig patina som förtjänats genom tid och njutning på vägen. Kroppen är färdig i en snygg kombination av i tvåfärgad komplementär kola och karamellbrun med orange kritstrecksränder och en mörkbrun Haartz-tygsufflett. Det är en förvånansvärt attraktiv kombination som skiljer den här bilen från andra, och även om lacken visar en del sprickor och brister behåller den en viss charm och attraktionskraft i sin patina. Den står stolt på vägen, med målade trådhjul prydda med vita väggdäck. De kurviga stänkskärmarna omsluter motorkåpan och håller fast de två extra målade trådhjulen, som matchar primärhjulets bruna finish. Kromet och det ljusa arbetet presenterar alla vackert för restaureringens tidsålder, några brister från rengöring och polering, men utan försummelse. Framtill har det imponerande Packard-kylarskalet den fällbara Adonis-maskoten och skyddas av ett stenskydd i rostfritt stål, medan det baktill finns en tidstypisk tillbehörstrunk med matchande lock.





Inuti den här cabrioletcoupén accentueras den fläckiga bruna klädseln av dörrkåpor och takbågar i trä, medan instrumentbrädans expansiva träådring är hem för det minimalistiska instrumentklustret. En bränslenivåmätare sitter mellan hastighetsmätaren och vägmätaren som visar drygt 2000 miles och Jaeger-klockan, medan temperatur-, varvräknaren och voltmeteren, svepmätarna sitter ovanför och under. Med de mil som visas är detta ett exempel på en älskad restaurering som avnjöts i stället för att gömmas undan från världen.



11. Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff. Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



FILM: <https://youtu.be/7QpicbLkNP8>.



12. Fredagsfilmen: Alpina B7 Turbo



FILM: <https://youtu.be/AJSuGUsAy1g?t=30>

