



KVD 440/441 "Tjorven"

1. Klämmer på Volvo ES90 första gången
2. Genesis GV60 får facelift och bättre teknik
3. Cadillac presenterar längre Escalade IQ
4. Provkörning Kia Ray
5. Mercedes elbuss körde 300 mil för vintertest
6. Scantias nya superlastbil
7. Ny V12-dieselmotor på 1300 hästkrafter
8. Sällsynt Volvo-limo med V8 på auktion
9. Peugeot 504 GL Diesel
10. KVD 440/441 Tjorven
11. Rolls-Royce Phantom III Sedan Coupe



1. Klämmer på Volvo ES90 första gången

2025-03-08

Jag har besökt World of Volvo där man ställer ut sin nya modell ES90 i två veckor. Jag var tidigt på plats för att klämma lite på bilen och få ett första intryck över den nya modellen.



FILM: https://youtu.be/pMM_PULBtUw



Christoffer Gullin



2. Genesis GV60 får facelift och bättre teknik

Posted by Kristofer Rask

mars 7, 2025

Lyxmärket Genesis som är en del av Hyundai har idag visat upp en uppdaterad version av sin elbilsmodell Genesis GV60.



Med egna ord förklarar man att GV60 nu fått en mer sofistikerad exteriör med ett futuristiskt utseende.

Bilen har fått en ny front med en tredimensionell stötfångare och lyktor med Micro Lens Array-teknik. Den bakre stötfångaren är dessutom nu i samma färg som karossen för en modernare look.

Invändigt har GV60 en hel del exklusiva designelement som en roterande Crystal Sphere-växelspak, och en bred 27-tums infotainmentskärm. Ratten är treekrad med detaljer i mönstrat aluminium.

På teknikfronten har batterikapaciteten ökat från 77,4 till 84 kWh vilket förlänger räckvidden med 30 kilometer till 481 kilometer. Förbättrad kylning maximerar snabbladdningen så att intervallet 10 till 80 procent avklaras på 18 minuter.

Genesis säljs för tillfället inte i Sverige, men finns representerat på vissa marknader i Europa, så som Tyskland, Storbritannien och Schweiz.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

Feber

3. Cadillac presenterar längre Escalade IQ

Av Bobby Green

ons. 5 mar 2025, 19:40

Utan "coupé"-känsla



Hösten 2023 presenterade Cadillac en helt eldriven Escalade med tilläggsnamnet IQ. Nu kommer en längre version av denna som man kort och gott har döpt till IQL. Till skillnad från sitt kortare syskon har även IQL en mer upprätt bakdel och ser väl ut som en SUV "ska" göra istället för det där "coupé"-tramset. Denna version har samma hjulbas som tidigare (3,46 meter) men har vuxit 10,6 centimeter på längden. Det här ska tillsammans med den nya formen ge lite bättre plats på den tredje sätesraden där benutrymmet ska ha gått från 82 till 93,2 centimeter. Fäller du tredje och andra raden ska du kunna få in upp till 3546 liter bagage. Det finns även en frunk som rymmer ytterligare 345 liter. Under skalet finns fyrhjulsdraft och dubbla motorer som tillsammans genererar 760 hästar. Batteripacket är på massiva 205 kWh och räckvidden på en laddning anges till 74 mil.

Prislappen börjar på 132.695 dollar.

[cadillac.com](https://www.cadillac.com)



Bobby Green



Svettiga priser för Cadillacs eldrivna Escalade Aj i plånboken



Första exemplaret av Cadillac Escalade IQ auktioneras ut Pengarna går till välgörenhet



Cadillac visar upp eldrivna Escalade IQ Ett flaggskepp med räckvidd på 72 mil

4. Provkörning: Kia Ray (2025)

Publicerad 2025-03-09 6:30 Text Tommy Wahlström

Den må se ut som en skokartong på hjul men bjuder på en oväntad kombination av utrymmen, komfort, pris och smidighet. Problemet är att den inte går att köpa i Sverige.



Kompakt format, raka linjer och stora speglar gör Kia Ray lättkörd där det är trångt.

På de trånga bakgatorna i mångmiljonstaden Seoul känner sig Kia Ray EV hemma. De raka linjerna gör det enkelt att se var den lilla bilen slutar. Tack vare elmotorns omedelbara vridmoment är den snabb ur startblocken, styrningen är lätt och vändcirkeln tajt. De små 14-tumshjulen är knappast moderiktiga men gör sitt jobb och bidrar till en komfortabel körupplevelse.

Ett hjul i varje hörn och närmast unikt fyrkantig kaross öppnar för formidabla innerutrymmen. Fyra personer sitter bekvämt och vill man i stället köra gods går alla ryggsöd att fälla och sedan är det bara att lasta.

”Första halvåret 2024 var Ray den näst bäst säljande elbilen i landet.”

En stor skjutdörr på passagerarsidan och avsaknad av traditionell dörrstolpe gör det busenkelt att packa. Övriga dörrar är av traditionell typ men öppnar på vid gavel i 90 grader så insteget är lika bra var man än vill sätta sig.

Trots sina blygsamma yttermått är baksätet nästan överkligt rymligt. Takhöjden är generös och benutrymmet i limousineklass. Dessutom är baksätet eluppvärmt för extra komfort men ärligt talat sitter man väldigt upprätt och dynorna är ganska hårda.



Interiören delar vissa komponenter med förrföra generationen av småbilen Kia Picanto.



*Liten på utsidan men formidabla utrymmen på insidan!
Alla säten går att fälla och bäddnings-kit finns som tillval.*



Stor skjutdörr och avsaknad av dörrstolpe ger fritt insteg på höger sida.

Möjligen är Kia Ray inte förstavalet för långresan – men det är ändå inte ett val som svenska bilköpare behöver fundera över. Modellen säljs endast i tillverkarens hemland Sydkorea.

Längre ner i artikeln tar vi en titt på några andra bilmodeller som Sverige också går miste om.

”I Sydkorea har Kia Ray vunnit status som kultbil.”

Kia Ray är född ur Sydkoreas speciella system för bilskatt där bilar kortare än 3,6 meter och smalare än 1,6 meter premieras. Bilen lanserades redan år 2011 och är fortfarande mycket populär. Första halvåret 2024 var Ray den näst bäst säljande elbilen i landet efter Tesla Model Y.

Mycket av tekniken under skalet delas med Kia Picanto av den generation som presenterades 2011. Här anar vi också förklaringen till att Kia valt att inte exportera bilen utanför hemlandet. Konstruktionen har förmodligen svårt att prestera anständiga resultat i dagens tuffa krockprov och frågan är om man hade lyckats få några stjärnor över huvud taget hos Euro NCAP.

Räckvidden om max 205 kilometer uppmuntrar inte till långa landsvägsetapper, men här finns i alla fall snabbladdning med upp till 100 kilowatt laddeffekt vilket gör att Ray inte behöver skämmas vid snabbladdaren. Batteriet är av den lite enklare typen litiumjärnfosfat som är billigare att tillverka men har vissa begränsningar av kapaciteten i kyla.

Elmotorn är på 87 hästkrafter vilket räcker gott i stadstrafik när vikten begränsar sig till måttliga 1 295 kilo. Vad som händer i högre farter har vi ingen aning om. Vår provkörning ägde rum i centrala Seoul och några officiella accelerationssiffror finns inte.



På de riktigt trånga stadsgatorna i Seoul passar Ray perfekt

Förarmiljön är enkel men funktionell. Infotainmentsystemet avslöjar bilens ålder med sitt äldre gränssnitt, men det är samtidigt lättskött och okomplicerat. Ratten är bara ställbar i höjdlid men jag får till en ganska bra körställning. Okej förarstol och ställbar bältesinfästning gör att jag sitter bekvämt. Elvärme i ratten en välkommen lyx.

I Sydkorea har Kia Ray vunnit status som kultbil. Som tillval går det att få mörkläggningsgardiner till fönstren och en uppblåsbar bäddmadrass som förvandlar hela kupéutrymmet till dubbelsäng. Förmodligen skulle den även kunna locka köpare på våra breddgrader. Tänk om man kunde ta fram en ny generation som höll modern säkerhetsstandard?

Plus: Rymlig, smidig, smart, kul!

Minus: Går inte att köpa, hur är krocksäkerheten?

Vad nytt? Koreansk minielbil med formgivning av skokartong.

För vem? Alla som drömmer om en bättre citybil.

Kia Ray EV

Grundpris, kr: Säljs endast i Sydkorea för motsvarande 230 000 kronor före statlig subvention.

Svensk lansering: Knappast trolig.

Mått, cm: L 360/B 160/H 171.

Bagagevolym, l: 310.

Tjänstevikt, kg: 1 295.

Motor: El fram, max effekt 87 hk (64 kW), max vridmoment 147 Nm.

Batteri: 35,2 kWh, max laddeffekt normal/snabb 7,4/100 kW.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, reduktionsväxel.

Prestanda: Acceleration 0–100 km/tim ingen uppgift, toppfart 130 km/tim.

Deklarerad förbrukning: 19,6 kWh/100 km, räckvidd 205 km.

Konkurrenter: Inga.

Fler bilar som Sverige går miste om:



En dröm i rostfritt?

Tesla Cybertruck

Teslas elektriska pickup är inte godkänd i EU och frågan är om den någonsin blir det. Karosens kantiga form kan ge problem med de krav på fotgängarskydd som bilar som säljs i EU måste uppfylla. Därmed inte sagt att det inte kan komma att dyka upp någon Cybertruck i vår närhet. Teslklubben i Norge arbetar på att försöka hitta vägar att importera bilar till sina medlemmar och en och annan av dem lär säkert komma att ta sig en tur till Sverige också.



Europas billigaste elbil säljs inte i Sverige men går att importera.

Dacia Spring

Elmotor på 45 hästkrafter och toppfart på 125 km/tim. En hel del europeiska bilköpare behöver inte mer än så och har slagit till på den lilla elbilen Dacia Spring. Mer än 150 000 exemplar har sålts sedan introduktionen 2021. Från början pratades det om en svensk introduktion men den har ännu inte blivit av. I sitt enklaste utförande kostar den 16 900 euro i Tyskland, motsvarande drygt 190 000 kronor. Den är typgodkänd i EU så inga formella regler hindrar import till Sverige.



Lyxiga minibussen Volvo EM90 säljs än så länge bara i Kina.

Volvo EM90

I Kina säljer Volvo en eldriven familjebuss kallad EM90 som delar teknik med suven EX90. EM90 är fokuserad på lyx och finns endast i sexsitsigt utförande med flotta vilstolar på andra sätesraden. Enligt den kinesiska körcykeln kommer bilen nästan 74 mil på en laddning, det motsvarar cirka 60 mil med mätmetoden som gäller här. Det är inte känt om EM90 senare kommer att säljas i Sverige men klart är att Volvo ska lansera en sedanvariant kallad ES90.



I USA går det att få Hyundai Tucson med flak för den som önskar.

Hyundai Santa Cruz

Ingen suv men väl en "sav". Sport Adventure Vehicle är benämningen som Hyundai har gett pickup-versionen av modellen Tucson. På 1970-talet fanns en rad flakversioner av mer eller mindre vanliga bilar från Peugeot, Datsun och Mazda att köpa. För att inte tala om amerikanare som Chevrolet El Camino och Ford Ranchero. Nu är de försvunna men Hyundai har tagit upp tråden, dock bara i Nordamerika.



Eldrivna mopedbilen Fiat Topolino är plastig men söt som socker.

Fiat Topolino

Nya Fiat Topolino är en elektrisk mopedbil som delar uppbyggnad med Citroën Ami. Toppfarten är begränsad till 45 km/tim och batteriet ger som bäst 7,5 mils räckvidd. Topolino kan köras utan körkort i många länder i EU och kostar 9 890 euro i Tyskland, motsvarande knappt 115 000 kronor. Liksom i fallet Dacia Spring är den typgodkänd vilket öppnar för privatimport för den som så önskar.



Tommy Wahlström



Opel Rocks-e 2022.



5. Mercedes elbuss körde 300 mil till tomtens hemstad för vintertest

Posted by Kristofer Rask mars 7, 2025

Förra året var runt en tredjedel av alla nya bussar som registrerades för trafik i Sverige helt eldrivna. Efterfrågan är verkligen hög och det ställer också hårda krav på leverantörerna att verkligen leverera funktionella fordon.



Bussarna ska tåla tufft väder och klara av allt från värme till kyla, is och snö. Med anledning av det skickade Daimler Bussar upp sina eldrivna bussar på vintertest till jultomtens hemstad Rovaniemi i Finland. Här får bussarna utstå isiga och snöiga vägar, kraftiga vindar och temperaturer nedåt 30 minusgrader.





Nu har Damlers första eldrivna långfärdsbuss Mercedes eIntouro genomgått de första vintertesterna. Man har utsatt två nästan produktionsklara fordon för den kalla vintern med gott resultat vilket bådär gått för framtiden.

– Våra omfattande tester av batteriernas och den elektriska drivlinans beteende vid extremt låga temperaturer, samt fordonens köregenskaper på blankis och i snöslask, gav inte bara viktiga insikter för vidare optimering. De visade också att den batterielektriska eIntouro är fullt funktionsduglig även under vinterförhållanden, kommenterar Martin Teigeler, chef för produktutveckling på Daimler Buses.

De eldrivna bussarna tog sig också för egen maskin upp till Rovaniemi från Daimler Bussar i tyska staden Neu-Ulm, och sedan tillbaka. Sträckan är en enkel resa på 300 mil och under resan förlitade man sig på den publika laddinfrastrukturen.

Mercedes-Benz eIntouro är baserad på de dieseldrivna Mercedes-Benz Intouro men är istället utrustad med en batterielektrisk drivlina. Mercedes använder samma teknik som i den **eldrivna lastbilen eActros 600**. De har ett koboltfritt LFP-batteri på 621 kWh och en räckvidd på runt 500 kilometer.

Elbussen kommer erbjudas i två längder, 12,18 meter och 13,09 meter och kommer ha mellan 50 och 63 sittplatser beroende på säteskonfiguration. De första leveranserna ska börja senare i år.



Kristofer Rask

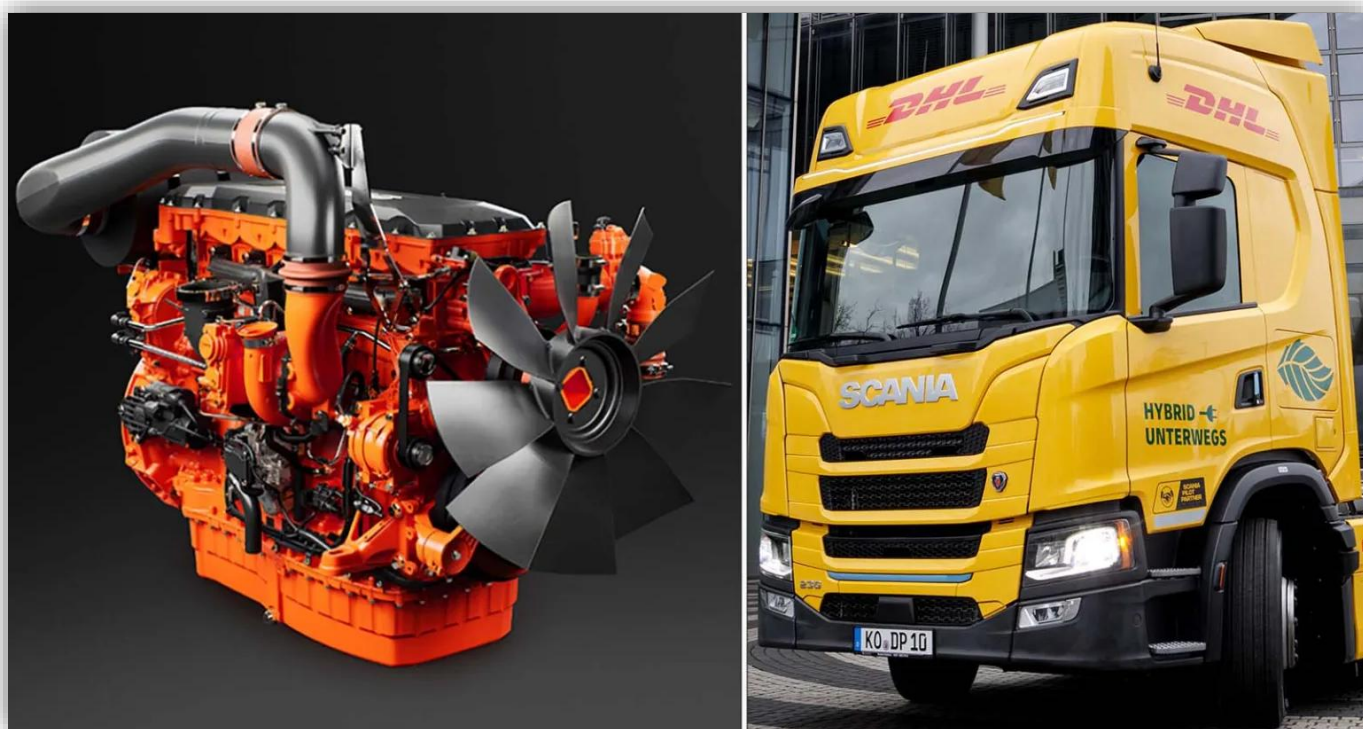
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

6. Scantias nya superlastbil: Diesel laddar batteriet

Av William Karlsson

8 mars 2025, 21:37

Scania har tagit fram en ny lastbil som laddar batteriet med hjälp av en dieselmotor. Tekniken ger lastbilen en räckvidd på uppemot 80 mil. – Framtiden är elektrisk, men det bästa får inte vara det godas fiende medan omställningen pågår, säger Christian Levin, vd för Scania.



Tillsammans med transportföretaget DHL har Scania tagit fram en ellastbil med en räckviddsförlängare. Den bränsle drivna generatormen ersätter ett av batteripaketerna och drivs med diesel/HVO. Generatormen ger lastbilen en potentiell räckvidd på 65 till 80 mil, vilket är betydligt mer än Scantias modernaste ellastbilar med motsvarande maxvikt, som har en räckvidd på cirka 55 mil.

Sedan februari i år har Scantias nya lastbil testats av Post & Parcel i Tyskland, där den har fått transportera gods mellan Berlin och Hamburg. Lastbilen, som är 10,5 meter lång, har utvecklats av Scania Pilot Partner. Den har en maxvikt på 40 ton och drivs av en elmotor på 230 kW. Den har dessutom ett jättebatteri på 416 kWh.

“Framtiden är elektrisk”, säger Christian Levin vd för Scania

Lastbilens maxhastighet är 89 km/h och den har en lastkapacitet på 1 000 paket.

– Fordonet som vi har utvecklat tillsammans med DHL är ett exempel på interimslösningar som hjälper till att minska klimatutsläpp innan transportsystemet så småningom blir 100 procent elektrifierat. En effektiv klimatomställning kräver att beslutsfattare accepterar sådana lösningar, säger Christian Levin, vd för Scania.



“Framtiden är elektrisk”, säger Christian Levin vd för Scania.

DHL har planer på att lägga till ytterligare liknande fordon i sin flotta framöver.

– Det kommer att ta ett tag innan det finns tillräckligt med förnybar el, elnätskapacitet och laddningsinfrastruktur för att helt förlita sig på batterielektriska lastbilar, särskilt för ett storskaligt system som DHL:s tyska paketnätverk. I stället för att vänta på att den här dagen ska komma, samarbetar DHL och Scania kring en pragmatisk lösning för att göra logistiken mer hållbar och som kan minska CO2-utsläppen med mer än 80 procent, säger Tobias Meyer, VD för DHL Group.

LÄS MER:

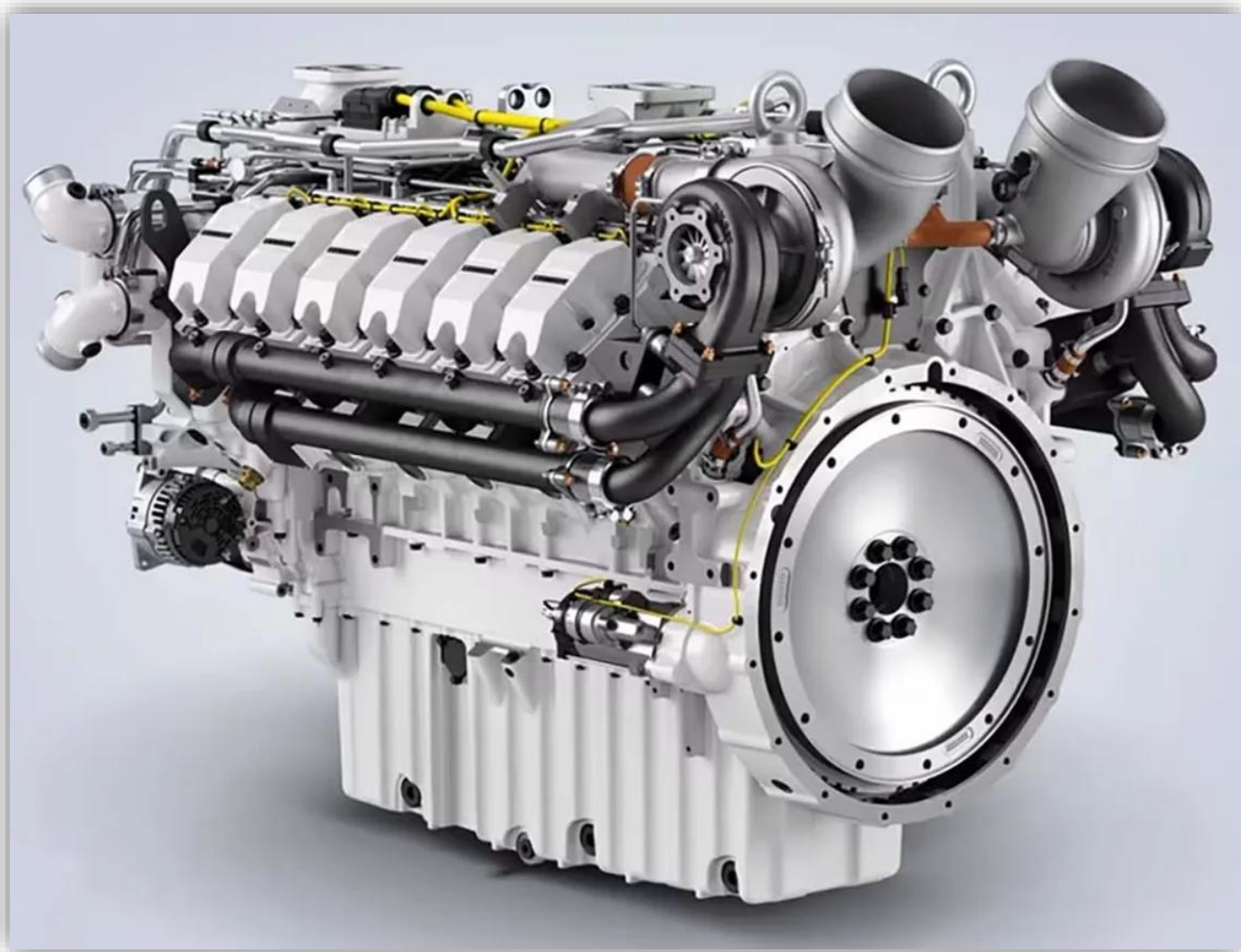
- [Scanias historiska rekord – tjänar 3,7 milj i timmen](#)
- [Svensk jätteorder på Scanias ellastbil: ”Jätteroligt”](#)
- [Unik Scania premiärvisas – drivs med solceller på släpet](#)
- [Scanias nya elektriska superlastbil: ”De har kört om Tesla”](#)
- [Vansinnet: Kör tractorpulling med ny Scania V8](#)
- [Scanias tuffa krocktest – så klarar ellastbilen...](#)



7. Ny V12-motor med diesel: 1300 hästkrafter

av William Karlsson 9 mars 2025, 07:30

Den tyska maskintillverkaren Liebherr visar nu upp sitt senaste monster. Företaget har tagit fram en V12-motor på 1 300 hästkrafter. Dessutom är motorn över två meter lång och väger 2 350 kg.



Liebherr är en tysk maskinjätte som tillverkar några av världens största maskiner. Företaget tillverkar bland annat lantbruksmaskiner som kräver riktigt stora motorer. En av dessa monsternotorer kommer att presenteras under årets maskinmässa i München i april.

Liebherr's nya dieselmotor är en 27,0-liters V12:a på 1 300 hästkrafter. Den kallas för D9612 och kommer att vara lämplig att använda till maskiner inom jordbruk, industri och konstruktion. Monsternotorn väger 2 350 kg och är över två meter lång. Den ska dessutom vara kapabel att generera ett vridmoment på 5 374 Nm.

Motorn är designad för att klara av de mest krävande terrängerna och ska utan problem fungera i de tuffaste förhållandena inom bygg- och jordbruksindustrin. Motorns tillstånd övervakas dessutom konstant av Liebherr's diagnosverktyg LiDIA. Kunder ska dessutom kunna anpassa V12:an efter sina behov med hjälp av olika tillval av filter.



Bild från sidan av Liebherr's nya V12-monster.





En av Liebherrs maskiner.

LÄS MER:

- [Nya Northvolt-maskiner för 5 miljarder kan bli skrot](#)
- [Elbilar orsakar jobbslakt – 15 000 får gå](#)
- [Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift](#)
- [Sitter i var tredje bil: Jättefabrik tvingas slå igen](#)
- [Renault släpper nya bilar på Volvos CMA-plattform](#)
- [Geely minskar innehav i AB Volvo med sju miljarder kr](#)



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



8. Sällsynt Volvo-limo med V8 på auktion – bara 16 byggda

Av Magnus Fröderberg 2025-03-04

Är du ovanligt lång eller vill åka en extremt ovanlig Volvo? Nu finns chansen att slå till på en fyrhjulsdreven Volvo S8 V8 som förlängts 30 cm av Nilsson i Laholm.



FILM: <https://youtu.be/49dHAWAS3Dc>

För att kunna erbjuda specialfordon som begravningsbilar, ambulanser och långa limousiner till sina kunder samarbetar Volvo Cars med **Nilsson Special Vehicles i Laholm sedan 1960-talet**.

Även om Volvo S80 såldes av Volvo i Executive-version med extra benutrymme i baksätet fanns en viss efterfrågan på en ännu rymligare version. Nilsson tog därför fram **Nilsson Limousine S80 300** – en Volvo S80 som förlängts 30 cm.



Nilsson Limousine S80 300 är förlängd 300 mm.



Här ska även basketspelare kunna sitta bekvämt.

Det byggdes 16 exemplar av 300-modellen. Nummer 2 finns nu till salu genom Bilweb auctions. En detalj som gör den här bilen extra attraktiv är att den drivs av en kompakt V8 som utvecklats av Yamaha.

Motorn kallas B8444S på volvospråk, men fick en kort livslängd då marknaden snabbt svängde mot mer bränslesnåla motorer. Det innebar bland annat att Volvos planer på att förse motorn med turbo skrinlades.



Yamaha-V8:an ger 315 hästkrafter.



*Nilsson Limousine S80 300 har två gemensamma detaljer med Säpos bilar:
Extra backljus och hinder för att stoppa in en värmekänslig bomb i avgasröret.*

I dag tillverkar Nilsson en limoversion av S90 som är ännu längre än S80 300.

Limousinen som nu är till salu har bara gått 5 500 mil. De första åren ägdes den av en internationell koncern i oljebranschen för att transportera gäster till och från Arlanda.

Läs även: [Quiz: Hur mycket kan du om Volvo 700 och 900?](#)

Läs även: [PROV: Likbil på el – Nilsson Special Vehicles](#)

Läs även: [Köp en kommunist-Volvo med spännande historia](#)



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

9. Peugeot 504 GL Diesel 1976: Sakta men säkert

Publicerad 13 november 2023 (uppdaterad 2025-03-06 15:43) Text Fredrik Nyblad

Tryggheten själv med dieselknatter i bakgrunden. Karl-Göran Staaf äger en enhörning på hjul, en Peugeot-diesel som inte gått långt!



Jag vrider på tändningen och avvaktar tills glödstiften fått rätt temperatur. Med nästa klick startar dieselmotorn direkt. En maskingång med ett självförtroende hos en noshörning sprids i kupén – inget kommer att kunna stoppa den här bilen.

– Det händer att jag öppnar garageporten enbart för att gå in och starta bilen, säger Karl-Göran Staaf. Jag vill bara lyssna till motorn!

Att det här var en Peugeot som fungerade under tuffa förhållanden vet vi idag. Men redan när 504 lanserades såg juryn för den svenska varianten av Årets Bil det. Juryn valde bort den nya svenska bilen Saab 99 eftersom Peugeot 504 hade "ett förnämligt detaljarbete – även under ytan – som enligt juryns mening röjer mycket hårda kvalitetskrav".

I en broschyr beskrev Peugeot vad det var: "Vi tillverkar våra bilar på ett speciellt, envist sätt: Varje del på varje enskild Peugeot synas och kontrolleras minst en gång. Varje motor provkörs i bänk innan den sätts i bilen. Varje växellåda testas i ett ljudisolerat rum för att avslöja eventuella missljud (och innan kontrollören kontrollerar växellådan, kontrolleras kontrollörens hörsel!)".

Man kan ana humor i formuleringen men Peugeot trodde på sin produkt, "Sveriges mest garanterade diesel" hade en motorgaranti som gällde i upp till 15000 mil eller två år.

Precis som föregångaren 404 så formgavs 504 av italienska Pininfarina. Designen tillskrivs Aldo Brovarone som bland annat formgav Dino 206 GT, Ferrari 400 Superamerica II, Lancia Gamma Coupé och Peugeot 604 under sin karriär på Pininfarina och linjerna sitter exakt där de ska.



Varma toner och moderna material i kupén. Det krävs en bil med lågt miltal som förvarats helt rätt för att inredningen ska vara så här fin.

Bakhjulsdrift var kanske att se som konservativt i ett Frankrike där de andra stora biltillverkarna valde till synes mer moderna lösningar. De första åren fanns 504 endast med rattväxel men den hade skivbromsar runt om och kuggstångsstyrning. Karossen var konstruerad med deformationszoner och rattstången delad. Till skillnad från 404 hade 504 individuell hjulupphängning bak med bakåtriktade länkar. Ett steg som måste ha setts som för stort – senare lanserades nämligen snikmodellen 504 L som bland annat hade stel bakaxel.

Modellprogrammet breddades 1971 när kombiversionerna Break och sju-sitsiga Familiale började säljas. Förutom 1,8-litersmotorn som funnits från start kom nu också en två liter stor motor och två dieselmotorer på 1,9 respektive 2,1 liter.

Inredningen i K-G Staafs Peugeot är i ett helt osannolikt fint originalskick. Den brungula klädseln ser lika fräsch ut som bröden i en boulangerie. Nackskydden går att fälla ner i sätet, som om det var självklart att de annars kunde störa. Fördelen var att med denna lösning kunde ryggstöden tas ner hela vägen till liggläge.

Den som köpte en diesebil 1976 behövde betala kilometerskatt så för att det skulle löna sig att köpa den dyrare dieselversionen behövde man köra mycket, men den här Peugeoten har inte gått långt.

– Nej, jag är helt övertygad om att den bara gått 7 500 mil, säger K-G Staaf. Förste ägaren bodde 15 kilometer utanför Vilhelmina men cyklade till jobbet. Han ska ha varit en riktig pedant. Först efter att han gick bort såldes den år 2000 och den nye ägaren ställde undan den i väntan på att den skulle bli skattebefriad.

Vi kör iväg ut på en landsväg och rimligt snabbt har vi nått marschfart, den 2,1 liter stora och 65 hk starka dieselmotorn ska klara att ta oss till 100 km/h på 25 sekunder. Varvtalet är inte besvärande ens i landsvägsfart. Jag hamnar snabbt i en behaglig lunk som både jag och bilen kan fortsätta i länge. En svensk broschyr beskrev det så här: "504:an är känd för sin höga komfort – fransk komfort... 504:an fullständigt flyter fram över vägens gupp och ojämnheter". För K-G Staaf var ursprungslandet en viktig anledning till att köpa bilen.



– Jag är frankofil! Jag har haft ett antal Citroën och kör modern Peugeot till vardags, men den här är den första äldre som jag har. Jag är väldigt förtjust i den, det är en sådan komfort samtidigt som den är väldigt körbar.

När K-G köpt bilen 2016 var den visserligen besiktigad men eftersom den mest stått i många år så gick han igenom den grundligt, bland annat fick bromsarna en översyn och kylaren reoverades. Vänster framskärm var omlackerad efter en skada och hade en synlig kulörskillnad.

– Det var inget lätt beslut men jag bestämde mig till slut för att låta lackera om hela bilen, för jag ville ha samma kulör.

Det brukar bli mellan 100 och 200 mil varje sommar med Peugeotten för K-G. Längsta resan var från hemorten Lycksele till Åland och en nordisk Peugeotträff.

– Det var några 504 Coupé där och ett antal 403 men vi var de enda som kom i en 504, säger K-G Staaf.

Till årsmodell 1977 fick 504 den nya och starkare dieselmotorn XD2 på 2,3 liter som gav 70 hk. När Teknikens Värld skulle testa den mot alla andra dieseldrivna konkurrenter i Sverige fick man bara ihop sju bilar! Omdömet om Peugeot 504 var negativt: "Bilen känns allmänt omodern och förarkomforten är ovanligt dålig". Ändå blev 504:an det bästa valet i dieselbilarnas mellanklass enligt tidningen.

Personbilsversionen av Peugeot 504 såldes fram till 1982 i Sverige och de sista åren var det i få exemplar och främst av kombimodellen då efterträdaren Peugeot 505 introducerats som sedan 1979. Tillverkningen i Frankrike lades ner 1983 men de sista licenstillverkade bilarna byggdes fram till så sent som 2006. Totalt blev det 3,7 miljoner exemplar.



Den 2,1 liter stora dieseln med virvelkammare och insprutningspump från Bosch/Roto gav 65 hk.

PEUGEOT 504 GL DIESEL 1976

Nypris: 38 000 kronor

Värde idag: 40 000 – 45 000 kronor*

Motor: Rak dieseldriven fyra. Bränsleinsprutning. Stötstänger. Vätskekyllning. Volym 2 112 cm³. Max effekt 65 hk DIN vid 4 500 r/min. Max vridmoment 124 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 274 cm. Längd/bredd/höjd 450/169/145 cm. Spårvidd fram/bak 142/136 cm. Tjänstevikt 1 380 kg. Tank 56 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädrar fram och bak. Fram fjäderben, bak individuell med bakåtriktade länkar. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, 4,5 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 10,4 m.

Hjul: Stålfälgar 5 tum, radialdäck 175 SR 14.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart ca 140 km/h. Acceleration 0-100 km/h ca 25 s.

Förbrukning: ca 0,8 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta, originalbroschyr.

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



Fredrik Nyblad

Klassiker

10. KVD 440/441 "Tjorven"

Publicerad 4 december 2023 (uppdaterad 14 februari 2024)

Text Fredrik Nyblad

Spännande samhällshistoria, en praktisk kombi eller en svensk klassiker som alla känner igen? Tjorven är svaret på allt – och fortfarande förvånansvärt billig!



Bilen Tjorven hette egentligen KVD 440/441, men teknikern Erik Jakobsson från Poststyrelsens driftsbyrå, som var med och provade första plåtprototypen 27/1-65, tyckte att bilen hade ett trubbigt, bussigt utseende som påminde om karaktären Tjorven i den samtida tv-serien [Saltkråkan](#). Därefter kallades bilen för Tjorven på den svenska marknaden.

Den svenska statens olika verksamheter växte så det knakade på 1960-talet. När Posten behövde nya brevbärbilar tyckte man inte att bilindustrin kunde erbjuda det man ville ha: En bil med automatlåda, rejäl markfrigång, skjutdörrar och god runtsikt. Högerstyrd förstås. Kalmar Verkstads AB tillverkade ju perrongtruckar, varför skulle de inte kunna bygga bilar? Dessutom ägdes lokomotiv- och järnvägsvagnstillverkaren till 75 procent av statliga SJ. En serie med 19 provvagnar tillverkades för hand. Chassi och motor lånades från Daf med den steglösa Variomaticdriften och karosserna i plåt popnitades och svetsades ihop.

Och det blev succé eller?

Nej. Utseendet på Plåttjorven blev något dystert och påminde om de där perrongtruckarna som också byggdes i Kalmar. Brevbärarna som fick testa den klagade på att den var motorsvag och dragig, de kallade den till och med för leksaksbil. Kritiken bet inte på beslutsfattarna, det blev en första beställning på 1 000 bilar.

Produktionsbilarna blev lite lättare och motorstarkare. Formerna till karossen i glasfiberarmerad plast finslipades av industridesignern Rune Monö, stilen blev mer lättsam men ändå mycket funktionsinriktad. Kanske är karossen det bästa med Tjorven. Den har en omedelbart igenkännbar stringent form toppat med en front som man blir glad av.



*Högerstyrd så klart, busslutning på ratten och en så enkel instrumentering som möjligt.
Inte ens en klocka behövde brevbärarna!*

Mekaniken med en tvåcylindrig luftkyld boxermotor och Variomatic-transmission kom från Daf 44. På köpet blev KVAB storkund hos Daf och därför tog det statsägda företaget senare också över importen av bilmärket. KVAB fick genom Daf-verksamheten ett rikstäckande nät som 1969 var tänkt att omfatta ett 80-tal återförsäljare och 200 verkstäder.

Och nu gick det bra?

I både nyhetstidningar och motorpress kunde man läsa positiva rapporter. Vi Bilägare skrev 1970: "Nu kommer Tjorven på bred front". På ett par år ökade personalen från 350 till 850 anställda.

Tjorven skulle exporteras och tas fram i nya versioner: handikappbil, femsitsig kombi, pickup och en eldriven modell. KVAB:s redan yviga produktion skulle breddas än mer: en revolutionerande tung lastbil med dörren i fronten konstruerades och ett dotterbolag bildades för att tillverka parkeringshissar enligt paternosterprincipen. Det fanns till och med planer på en liten folkbil. Företagets omsättning steg och man planerade för en ny stor fabriksbyggnad.

Varför heter den Tjorven?

Modellnamnet var egentligen KVD 440 och KVD 441, där KV stod för Kalmar Verkstad, D:et för Daf och 44 för motor- och chassitypen. Postens version hette 440 och har bara en förarstol och en hoppfällbar pall. KVD 441 som såldes till privata kunder hade en riktig passagerarstol.

Smeknamnet Tjorven satte sig tidigt och kom från tv-serien och filmerna om skärgårdsön Saltkråkan skrivna av Astrid Lindgren och författaren gav sin tillåtelse att använda namnet. Som ersättning fick hon en Daf 44 som skulle ges till ett av hennes barnbarn! Serietillverkningen började hösten 1968. Bilbyggarna var till stor del arbetare som tidigare gjort tändstickor i samma fabrikslokal i Kalmar.

Karossen gjordes hantverksmässigt. Plasten sprutades i formar och luftbubblorna rollades ut för hand innan plasten härdades. Hål för strålkastare och andra detaljer skars ur för hand. Karossen monterades ihop med en galvaniserad lådbalkskonstruktion och drivlinan från Daf.



Någonstans därinne gömmer sig en tvåcylindrig luftkyld boxermotor från Daf!

Hur är den att köra då?

Vi kan börja med sittställningen. Du kliver i princip rakt in och hamnar i upprätt sittposition med en desto mer liggande bussliknande ratt framför dig. Innan du vrider om tändningsnyckeln så drar du ut choken, kontrollerar att handbromsen är åtdragen och lägger i växelväljarspaken. På grund av slungkopplingen är det bäst att starta med växeln i.

Den tvåcylindriga luftkylda boxermotorn har ett karakteristiskt ljud som ökar med varvtalet vid acceleration. Tricket är att gasa till rejält och sedan släppa av med viss finesse, då sjunker varvtalet. Utväxlingen sker i princip steglöst med hjälp av två kilformade remmar av textilarmerat gummi som löper mellan två remhjul.

En särskild knapp på instrumentpanelen ger en viss motorbroms vid uppsläppt gaspedal. Även om du sitter bra och har en fantastisk runtomsikt så kan det snart börja värka i högerfoten. Pedalställets utformning kräver en viss tillvänjning och taktik. Det här är definitivt en annorlunda körupplevelse.

Och den gillade brevbärarna?

Det blev en kritikstorm. "Vi cyklar hellre" löd en rubrik i tidningen Arbetet. Alla ville kanske inte heller ta till sig den speciella körtekniken och delvis på grund av det så blev det många garantireparationer på motorerna. KVAB lyssnade på kritiken, kupévärmare, innertak och 12-volts elsystem infördes. Men det hjälpte inte.

Brevbärare varnade till och med sina danska kolleger när de var på besök i Sverige för att testa Tjorven. Postverk i våra nordiska grannländer köpte Tjorven men en del av de storstilade exportplanerna kom av sig. I stället blev det friställningar och produktionsneddragningar.

Bara något år efter att ordet "succé" flitigt använts i nyhetsartiklar så var det nu ett "fiasko". När tongångarna var som mest positiva talades det om en tillverkning på 2 000 per år, i slutändan blev det totalt cirka 2 200 exemplar byggda.



Då finns ju KVD 441 Tjorven – den civila paketvagns-versionen som gjordes i flera färger. Även den är högerstyrd och har samma mellanruta och ett 2,5 kubikmeter stort lastutrymme. Med en Tjorven kan du få med dig allt du ser på veteranbilsmarknaden!

I KVAB:s marknads-föring jobbade man hårt för småföretagare att köpa Tjorven som distributionsbil. Det var inte så många som nappade, den var lite för bullrig och långsam.

Kanske hade Tjorven kombi varit lättare att sälja om den kommit i serieproduktion, nu blev det bara prototyper. Den hade fällbart baksäte och passagerarsäte, var vänsterstyrd och en 1,1 liter stor vätskekyld fyrcylindrig motor på 50 hk.

Jag vill ha en men jag kan inte svetsa!

Tjorven är förmodligen en av mycket få bilar som går att helreovera utan rostlagning. Det är möjligen någon chassidel som fjäderkopparna i bakvagnen som kan behöva svetsas. Det finns fortfarande bilar som varit stående i många år att rädda. Det behöver inte kosta så mycket, kanske 15 000 – 20 000 kronor.

I arbetsinsats går det att jämföra med en mopedreovering, något som i bästa fall bara kräver några helger. Standardfelen som behöver lösas för att få ett objekt igenom besiktningen är belysningen, bromsarna och kopplingen.

Elsystemet är enkelt, bromsarna hydrauliska med trummor och även om man behöver ta ur motorn för att byta koppling så är det inte särskilt svårt. Drivremmarna behöver du inte oroa dig för, de finns att köpa och behöver inte bytas i förebyggande syfte.

Går de att få tag i då?

Trots att så få byggdes så har Tjorven syns strösslade runt om i Sverige som ett slags extrastora trädgårdstomtar. Med plastkaross och udda utseende kunde de användas som en billig stationär reklampelare för många lokala företag. Men tänk efter – när såg du en sådan sist? De senaste tio åren har det hänt något.

Nu är det Er tur att beställa Tjorven!

Så här ser Tjorven ut. Titta ordentligt på den. Hängande skjutdörrar, glasfiberkaross, fantastisk runt-om-sikt. Och titta på det som Ni inte ser på bilden — bl. a. helautomatiska, stegfria kraftöverföringen DAF-Variomatic!

Den idealiska distributionsbilen?

Tjorven är den idealiska distributionsbilen. Vi har svart på vitt på det. Posten beställde 1.000 exemplar! Andra som skaffat Tjorvenkontrakt är serviceföretag, konditorier, hotell, radio- och TV-firmor, försäljare...

Nu är det Er tur att beställa Tjorven. Den säljs hos DAF-återförsäljarna. Över hela landet.



Bra att veta om Tjorven.

- Liten, ekonomisk, säker fraktare för kortdistans-transporter i tätort. Längd 357, bredd 171, höjd 186 cm.
- Helautomatisk, stegfri kraftöverföring — DAF-Variomatic. Ingen växelspak — ingen kopplingspedal. Idealisk för tätortstrafikens stopp-kör-stopp.
- Karossen av lätt, stark underhållsfri glasfiberplast. Hängande skjutdörrar.
- Redan idag finns service på drygt 100 orter från Ystad i söder till Kiruna i norr.
- Överlägsen framkomlighet vid halt väglag. Oslagbart låga driftkostnader.
- Passar de flesta och finns med specialinredningar för t.ex.: Rörinstallatörer, radio- och TV-firmor, blomsterhandlare, el-installatörer, kontorsmaskinfirmor, målare, plåtslagare, fönsterputsare m. fl.
- Konstruerad och byggd av Kalmar Verkstad.



**KALMAR
VERKSTAD**

Fack, 381 01 Kalmar 1. Tel. 0480/150 70



Kalmar 440 Tjorven 1970

Nypris: 16 700 kronor

Värde idag: 70 000– 80 000 kronor*

Motor: Tvåcylindrig boxermotor med stötstänger och toppventiler. Luftkylning. Volym 844 cm³. Max effekt 40 hk SAE vid 4 500 (5 900) r/min. Max vridmoment 7,1 kpm vid 2 400 r/min.

Kraftöverföring: Motorn längsmonterad fram, bakhjulsdrift. Helautomatisk steglös Vario-matic, tvåstegs centrifugalkoppling. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 225 cm. Längd/bredd/höjd 360/169/187 cm. Spårvidd fram/bak 128/125 cm. Tank 35 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram tvärgående bladfjädrar, teleskopiska spindelben med invändiga hydrauliska stötdämpare. Bak centralt upphängda pendelarmar med skruvfjädrar och hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Kuggstångsstyrning, ej servo. 3,3 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 9,5 m.

Hjul: Plåtfälgar, däck 5,60 – 14.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trummor.

Fartresurser: Toppfart 100 km/h. Acceleration 0–50 km/h 9 s.

Förbrukning: Ca 1,1 l/mil.

Källor: Originalbroschyr och instruktionsbok.

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

Inredning

Inredningen är så enkel den bara kan vara. Det största problemet är ryggstödet som har ett formpressat bakstycke i plywood. Klädseln fanns i blått, svart och ett grått manchesterliknande material.

Transmission

Nej, remmarna går inte av i första taget! Kör på de gamla remmarna så länge det går – och går de till slut av så finns det nya till Daf 44 att köpa från Daf hobby eller Daf Club och kostar uppemot 1700 kr för ett par. Ett sällsynt problem är att ett membran i variomaticlådans vakuumsystem spricker. Kardanstången har invulkade gummiändar med splines som kan vara lite torra. Om bilen stått länge är ett grundtips att byta koppling.

Motor

Den tvåcylindriga luftkylda boxermotorn från Daf 44 är lättmekad och enkel att lyfta ur. Det går att få tag på packningssatser. Cylindrar och toppar är svårt men även om motorn sitter fast är det sällan ett problem som kräver helt nya delar. Solexförgasarens spjällaxelpackning är ofta dålig läcker tjuvluft. Vatten kan komma in mellan huv och kaross och kan i värsta fall ta sig in i motorn via luftrenaren.

Kaross

Tjorven har inte bara kaross i glasfiber utan också golv i samma material och ramen är galvaniserad. Med andra ord – rost är det minsta problemet med Tjorven. Spana dock efter sprickor i karossen – de ingjutna metallförstärkningarna kan rosta och spränga glasfibern. I de främre hjulhusen finns en förstärkning som ofta spricker, man kan kapa upp och lägga i en ny förstärkning. Vid köp är det viktigt att kolla ramen och de bakre fjäderkopporna som är uppstagade mot en fyrkantsprofil där smuts kan samlas. Framvagnsbalken som håller den tvärgående bladfjädern är tunn och känslig. Stötfångarna är ofta skadade, de äldre i glasfiber går förstås att laga. De nyare i aluminium går att ersätta med stötfångare från Volvos 140-serie, den främre passar rakt av medan den bakre är för lång på sidorna. Vindrutan är på väg att börja nyttillverkas av www.veterania.se, alla andra rutor är helt plana och går därför att få tillverkade av din lokala glasmästare. Rutornas gummilister går att ersätta med universal.

Hjulupphängning /Bromsar

De hydrauliska trumbromsarna är rätt lätta att sköta. Backarna kan ibland behöva justeras ut för att pedalkänslan ska bli rätt. Backarna och bromscylindrarna kommer från Daf 44 och renoveringssatser går att köpa från Daf Hobby i Nederländerna.

Elsystem

De första bilarna hade 6-volts elsystem men från 1970 blev det 12-volt. Elsystemet är enkelt uppbyggt och alla delar går att få tag på utom säkringshållaren som dock går att löda om. Lamporna är det stora problemet: Strålkastarna är 7 tum stora Cibié och går att köpa renoverade genom ett stompantssystem från Daf Hobby. Bakljusen är från Hella, snarlika men inte helt exakta kopior går att köpa genom Tjorven Café och Museum.

Prisbild och utbud

Man får ha lite is i magen i jakten på rätt Tjorven. Ibland kan ingen finnas till salu och sedan kan det dyka upp flera samtidigt. Ett renoveringsobjekt kan kosta 15 000-20 000 kr och en körbar Tjorven bör gå för 30-40 000. En riktigt fin bil kostar idag cirka 70 000 – 80 000 kronor. Högst värderade är gula postbilar.



Detta har hänt

1964 Statliga Kalmar Verkstad, KVAB och Poststyrelsen startar ett samarbete för att konstruera en bil. En serie på 19 provvagnar med svetsad och popnitad kaross i plåt tillverkas för hand. Chassi och motor tas från Daf. Posten testar tio av bilarna i provserien.

1967 KVAB får en order på 1 000 bilar från Posten, 280 exemplar ska levereras per år.

1968 Den 1 juli presenteras produktionsbilen som har kaross i glasfiberarmerad plast och motor från Daf 44. Tillverkningen startar.

1969 I oktober visas två nya modeller. Tjorven Kombi är en femsitsig vänsterstyrd personbil som har en kraftigare fyrcylindrig vätskekyld Renaultmotor – och grill i fronten. Tjorven Last har ett 30 cm förlängt lastutrymme och dörrar med gångjärn. Produktionen är tänkt att starta sommaren 1970 men blir aldrig av.

1970 Flera detaljändringar: 6-volts elsystem ändras till 12-volt, 2-krets bromssystem införs. Stötfångarna i glasfiber ersätts av dito i aluminium. Kupén får innertak och pedalstället ändras. Under produktionsåret kommer också en ny instrumentpanel och en tvådelad baklucka, med den ändras också bakljusen som blir stående.

1971 AGA-ägda Tudor och KVAB presenterar ett projekt med en eldriven version, ett av flera liknande projekt. Krisen för KVAB blir akut och tillverkningen av Tjorven läggs ner.

1972 Fortfarande finns 225 bilar kvar i lager. En del av dem säljs ut till kraftigt rabatterat pris. De sista bilarna sätts samman av Postens verkstäder i Ulvsunda i Solna. Det finns bilar som togs i trafik så sent som 1975.



Fredrik Nyblad



11. Rolls-Royce Phantom III Sedanca Coupe 1937



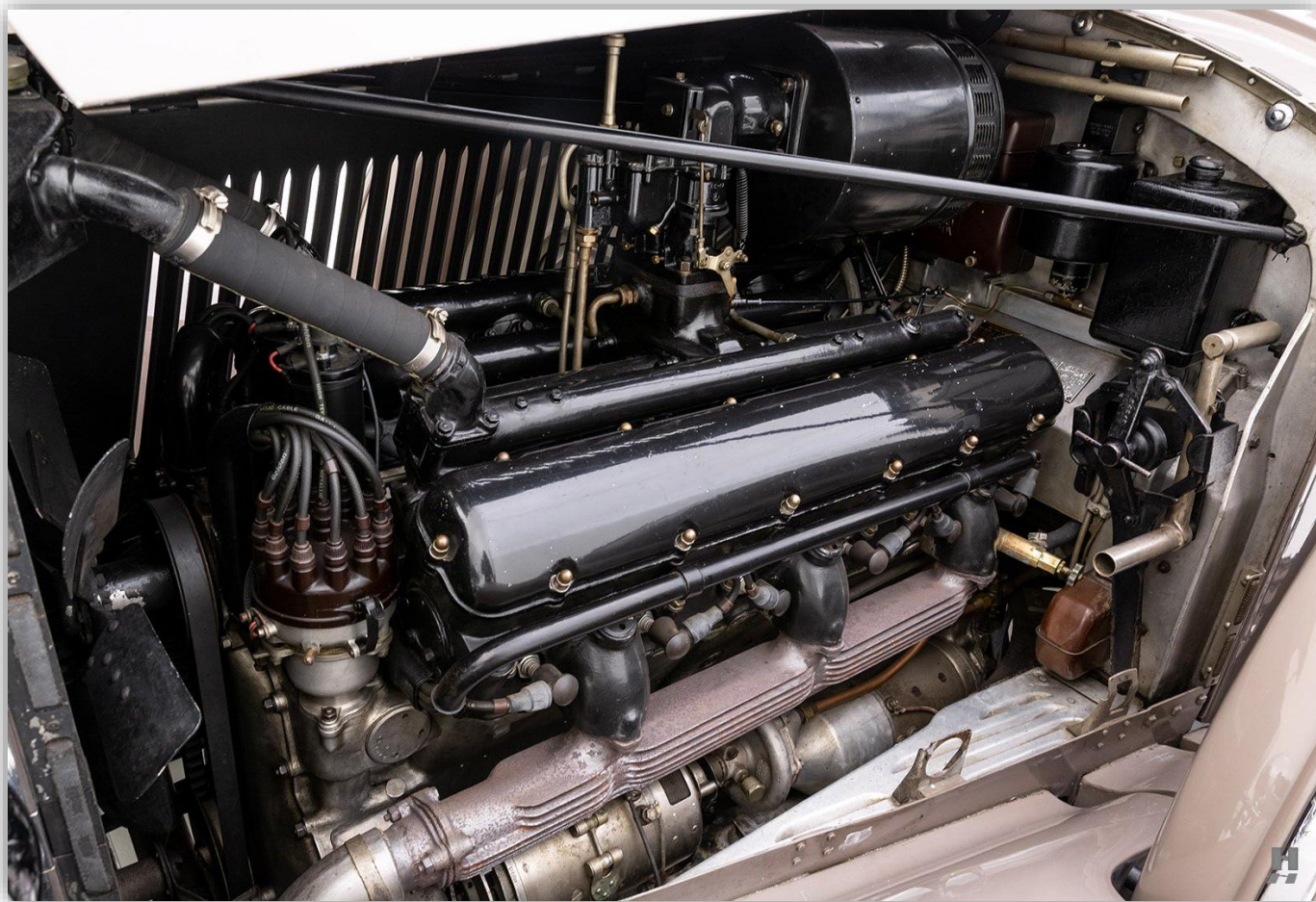
Phantom III, ofta kallad "P-III", ansågs vara det mest ambitiösa Rolls-Royce-chassit från förkrigstiden och gick in i design och utveckling 1935, och det var den sista nya Rolls-Royce-modellen som utvecklades under den legendariske ingenjören Henry Royces livstid, som gick bort 1936 vid 70 års ålder. Phantom III är också historisk som den enda V-12-modellen som erbjöds av det vördade brittiska lyxmärket fram till tillkomsten av Silver Seraph 1998. Phantom III är en okvalificerad teknisk tour de force och fortsätter att betraktas av samlare och experter från den klassiska eran som en av de finaste flercylindriga bildesignerna från sin tid och därefter.





Med en cylindervolym på 7,3 liter var V-12 Phantom III-motorn toppmodern, vilket åter speglade det senaste tänkandet och ekade layouten hos de kraftfulla V-12 aeromotorerna som snart skulle ge Rolls-Royce evig berömmelse i det heroiska försvaret av Storbritannien som ännu inte hade kommit. Avancerade funktioner hos Phantom III V-12-motorn inkluderade cylinderhuvuden i aluminium med överliggande ventilarkitektur och ett cylinderblock i aluminiumlegering i ett stycke med våtcylinderfoder i gjutjärn. Dubbeltändning och en tidig form av självjusterande hydrauliska ventillyftare, den senare använd för 1936-37, var andra tekniska innovationer som inleddes med Phantom III.





Phantom III-chassit erbjöds i en enda hjulbaslängd på 142 tum, perfekt för ett brett utbud av specialkarosser. PIII-ramen hade en styv korsformad lådbalksdesign, med oberoende främre undervägg i amerikansk GM-stil och beprövade halvelliptiska bladfyndrar baktill. En fyrväxlad manuell växellåda gjorde det möjligt för förarna att fullt ut utnyttja den kraftfulla V-12-motorns effektband och inkluderade önskvärd synkronisering på de tre översta växlar. Bland de många anmärkningsvärda "första" var Phantom III som bröt ny mark som den första brittiska bilen som tillverkades med förarstyrda hydrauliska stötdämpare. Med en effekt på 165 hästkrafter möjliggjorde V-12-motorn i PIII transport av några av de mest överdådiga och vackert utformade specialkarosserierna som finns tillgängliga och förmågan att närma sig 100 miles per timme på kommando. Sammanfattningsvis sparade Rolls-Royce ingen ansträngning för att se till att Phantom III-chassit var det ultimata när det gäller förfining och teknisk sofistikerad på alla punkter.

Phantom III-chassit, som hade kodnamnet "Spectre" under sin utvecklingscykel, debuterade på Olympia Motor Show 1935 och fick omedelbart beröm från branschkritiker och välbärgade köpare. Produktionen av Phantom III-chassin började 1936 och avslutades officiellt 1939, med ett sista chassi som konstruerades 1940 och återstående chassin som fortfarande var karosserade och levererade 1940 och 1941. Intressant nog, på grund av krigets umbäranden i Europa, levererades inte det slutliga PIII-chassit med en kaross till sin ägare förrän 1947 - en passande svanesång till det avancerade och majestätiska Rolls-Royce-chassit som överbryggade de omedelbara för- och efterkrigsepokerna. Som ett bevis på sin storhet och robusta design fick Phantom III nya beundrare under 1960-talet som favoriten till Auric Goldfinger, Ian Flemings superskurk från James Bond-romanen och filmen, som transporterade stulet guld runt om i Europa med sin mordiska, men ändå väluppfostrade sidekick Oddjob som chaufför.



Välsignad med exceptionellt väldetaljerad proveniens från ny, är denna Rolls-Royce Phantom III från 1937 ett av bara 727 tillverkade chassin och markerar ett verkligt spännande fynd för märkessamlare och entusiaster. Den har chassinummer 3BT149 och behåller sin ursprungliga V-12-motor, E58X. Den har också sin ursprungliga och avgjort sportiga tvådörars, "fyr ljus" Sedanca de Ville-kaross från Barker, med nummer 7296. 3BT149 spelades in "off-test" den 27 april 1937 och levererades ny den 8 september 1937 till Thomas John Hughes, en advokat bosatt på Grosvenor Square i London, och registrerades som "EGX1" under honom. Med tanke på dess produktionstidsram var karossen för 3BT149 följaktligen en av de sista som skapades av en oberoende Barker innan den togs över 1938 av det rivaliserande företaget Hooper.

Hughes behöll troget 3BT149 fram till maj 1959, då han sålde den via Rolls-Royce-återförsäljaren Paddon Bros. till den färgstarke amerikanske bankchefen och produktive veteranbilssamlaren Mills B. Lane i Atlanta, Georgia. Phantom III registrerades som "WYF III" och kallades skämtsamt för "The Third Wife" av Mr. Lane, som behöll Phantom III i England, där Paddon Brothers kosmetiskt restaurerade den. Bland de punkter som behandlades var BT149 eftermonterad med ett reservhjul/däck och en reservhjulshållare på passagerarsidan, utrustad med nya däck, utrustad med nya mattor och interiören var omfattande detaljerad. En ny Everflex avtagbar främre takkåpa monterades och installerades också, och karossen strippades, förbereddes och lackerades om i Rover Donkey Brown på karossen, och hjulskivorna och reservhjulskåporna lackerades Austin Farina Grey.

Intressant nog föreslogs den nya exteriöra färgkombinationen av ingen mindre än den prisbelönta designern greve Alexis de Sakhnoffsky, som hade flyttat till Georgia och skapat en vänskap med Mr. Lane under det tidiga 1960-talet. Under denna period, strax före grevens eventuella bortgång, skapade han en serie vackra akvareller som skildrade de vackra bilarna, bland annat 3BT149, som bildade Lane Collection. Med de Sakhnoffskys färger visades 3BT149 av Mr. Lane vid ett Rolls-Royce-rally som hölls på Blenheim Palace, där dess nästa ägare först stötte på den oföglömliga P III.



P III exporterades till USA 1961 och Mills Lane Collection såldes på auktion 1965. 3BT149 förblev dock osåld och hamnade så småningom i händerna på en återförsäljare i Nebraska, genom vilken den köptes 1967 av dess nästa ägare, en bekräftad Rolls-Royce-samlare, entusiast och expert, som skulle behålla och vårda 3BT149 under de kommande 55 åren. Under den tiden deltog Phantom III i CCCA CARavan-turnéer och ställdes ut i många Concours- och Rolls-Royce Owners Club-evenemang. Phantom III var också ett virtuellt inslag i tryckta publikationer, inklusive Rolls-Royce Owners Club magazine, *The Flying Lady* och *The Classic Car*, publicerad av Classic Car Club of America (CCCA).

Ett fantastiskt och fascinerande exempel på flaggskeppet, 7,3-liters tolvcyndriga Phantom III, 3BT149 förblir helt enkelt fängslande med sin äldre men ändå välbevarade restaurering. Omhuldad av bara tre långsiktiga privata ägare, minutiöst restaurerad och kärleksfullt underhållen genom åren, är 3BT149 nu underbart uppmjukad med en mycket tilltalande patina och är idealisk för trevliga klassiska turer eller avslappnade shower. Viktigt är att V-12 fungerar exceptionellt bra, med den kraft och förfining som förväntas av en uppringd Phantom III. Servicejournaler så sent som i mitten av 2022 visar att det kritiska kylsystemet är vid god hälsa. En före detta utställningsbil som står högt som en fin klassisk touringbil, denna fantastiska Phantom III åtföljs av det mesta av sin fabriksverktygssats fortfarande på plats, plus en ägarhandbok och en mängd dokumentation som bekräftar dess enastående proveniens. En verkligt sällsynt och distinkt Phantom III, 3BT149 är fortfarande ett vackert exempel på Barkers berömda karosseriförmåga och Rolls-Royces tekniska excellens.

