



AC 428 Convertible by Frua 1968

- 1. Ioniq 6 får facelift**
- 2. Land Rover kommer med baby-Defender**
- 3. Nytt Corvette-koncept**
- 4. Ferrari kan ta tillbaka manuell växellåda**
- 5. Ferraris vinst är 1,5 miljoner per bil**
- 6. Stororder från Nobina på elbussar till Stockholm**
- 7. Volvo visar elektrisk dumper**
- 8. AC 428**
- 9. Hudson Commodore**



1. Ioniq 6 får facelift – äntligen N Line och en vrålsnabb N-best

Magnus Fröderberg 2025-04-03

Hyundai Ioniq 6 har fått ett vassare utseende, ny inredning och en sportig N-version. Prestandaversionen Ioniq 6 N är också på gång.



Hyundai har gjort om fronten och bakpartiet på Ioniq 6 för att ge ett ännu mer modernt och högteknologiskt uttryck än den ursprungliga versionen från 2022.

Även insidan har förbättrats med nya material. Ratten och mittkonsolen har gjorts om för att bli mer funktionell.



Den ansiktslyfta versionen har en renare look fram till som känns mer modern.



Ny ratt och mittkonsol ska göra hanteringen mer praktisk.

Nu tillkommer en N Line-version för den som vill ha ett lite sportigare och aggressivare utseende. Inspirationen kommer från konceptbilen RN22e. N Line har bland annat vingformad främre stötfångare och detaljer som gör att bilen ska se lägre ut. N Line-bilarna får också lampor med pixeldesign.



N Line har tydligt markerade vingar i fronten.



Bakom Hyundai Ioniq 6 N Line skymtar den kommande vrålstarka besten Ioniq 6 N.

Hyundai Ioniq 6 N – storebror till galna Ioniq 5 N

Den körglada **busbilen Ioniq 5 N** har gjort stor succé. I juli kommer storebror Ioniq 6 N att presenteras. Vi vet inte så mycket om bilen ännu. Men vi kan vänta oss omkring 600 hästkrafter.



Detta är allt vi får se av Ioniq 6 N tillsvidare.



Magnus Fröderberg

2. Land Rovers skräll – kommer med baby-Defender

Av William Karlsson 8 april 2025, 12:35

Land Rover överraskar många med sin nya modell. Smygtagna spionbilder avslöjar den nya baby-Defender. Modellen är mindre och helt elektrisk.



Bilden är AI-genererad.

Jaguar Land Rover stoppade igår alla sina leveranser av fordon till USA på grund av Donald Trumps strafftullar. Samma tullar kan göra livet tufft för biljättens nya helelektriska baby-Defender, som planeras att lanseras om något år. Nyligen smygfotades en hemlig prototyp av modellen som avslöjar en hel del.

På bilderna går det tydligt att se hur nya Defender är betydligt mindre än dagens Defender. Samtidigt som baby-Defender har en egen stil, är det uppenbart att den har tagit stark inspiration från sitt större, legendariska syskon. Den hemliga prototypen går att likna vid en Skoda Kodiaq i storlek.

Under plåten är dock nya baby-Defender en helt ny bil. Modellen kommer att byggas på JLR:s nya EMA-plattform, samma plattform som tillverkarens nya modeller Evoque, Velar och Discovery Sport kommer att använda. Än så länge har JLR bara gått ut med att de kommer att lansera de tre modellerna, men de nya spionbilderna visar att företaget även har planer på att debutera en ny, mindre typ av Defender. Alla de nya modellerna kommer att byggas vid JLR:s Halewoodfabrik i nordvästra England.

Vad den nya hemliga modellen kommer att kallas är fortfarande inte helt klart. Men enligt rykten skulle den kunna få namnet Defender 80 eller Defender Sport, enligt [Autocar](#). Oavsett vad den heter kommer den med största sannolikhet att lanseras antingen 2027 eller 2028.



LÄS MER:



Bilen för de tuffaste hantverkarna: Land Rover...



Land Rovers nya lyxiga terrängbil för åtta åkande



Laddhybrider tar revansch – Land Rover togs på sängen



Lyxmärkets tullpanik: Stoppar alla leveranser i USA



Miljardären som köpte Jaguar och Land Rover död



Lasertändning ska rädda bensenmotorn





3. Officiellt: Otroligt nytt Corvette-koncept

Av Jack Rix Publicerad: 07 apr 2025

Den har designats av GM:s brittiska studio och är en titt in i en framtida Vette med (viska det) elbilskraft



FILM: <https://youtu.be/QCa-JGOx6jw>

Tittar vi på nästa generation C9 **Corvette**? Ja! Och dessutom Nej! Den här nya konceptbilen kommer definitivt att påverka stylumen av nästa generation Corvette, men det är inte riktigt så enkelt som att klistra på några registrerings skyltar och ge den tummen upp.

Det är ett verk av GM:s nya Advanced Design Studio i Leamington Spa (cirka 20 mil från Birmingham om din brittiska geografi är lite rostig) och ett av tre Corvette-koncept som kommer att visas i år. Den andra kommer från GM:s LA-baserade studio, och slutligen - förmodligen runt augusti - kommer vi att få se ett koncept gjort på Detroit-studion som använder element från både... och är en *ordentlig* förhandsvisning av C9.

GM har flera av dessa "satellitstudior" runt om i världen – i Shanghai, Seoul, São Paulo och nu Storbritannien, samt LA och moderskeppet i Detroit – som har till uppgift att föra in olika influenser och perspektiv i GM:s konceptuella designarbete. Och perspektiven blir inte mycket annorlunda än att be en brittisk studio att designa nästa generations Corvette. Briefen från Detroit var verkligen så enkel, och det här är resultatet, något mycket mer slank, elegant och subtilt än den nuvarande C8:an med mittmotor.



"Som en del av Corvettes kreativa studie bad vi flera studior att utveckla hyperbilskoncept", säger Michael Simcoe, Senior VP of Global Design. "Det var viktigt att alla hyllar Corvettes historiska DNA, men varje studio bidrog med sin egen unika kreativa tolkning till projektet. Vilket är precis vad vårt avancerade designstudionätverk är avsett att göra – tänja på gränserna, utmana konventioner och föreställa sig vad som skulle kunna vara."

Och låt oss bara få det här ur vägen tidigt: ja, det här är tänkt som en helt elektrisk Corvette (även om inga tekniska specifikationer har erbjudits) vilket ger flera fördelar. Simcoe igen: "Det vi har gjort här lovar det inte [ren elbil] i nästa generation eller något i närheten av det, det är ett koncept, men att ge den ett framdrivningssystem för elbilar innebär att du kan göra mer med aerodynamiken - ett mer effektivt underrede och flöda luft genom kroppen." Så frukta inte, nästa generation Corvette kommer inte att vara helt elektrisk... V8:an kommer att leva vidare.

Trots att de är elektriska har de hållit sig till en klassisk uppsättning mittmotorproportioner. Bilen är uppdelad i två distinkta halvor - den övre ytan, som är så stilren och ren som möjligt, och den nedre halvan som handlar om aero och funktion, vilket skapar denna tvåtonseffekt. Det nedre materialet är 3D-printat, tillverkat av återvunna däck och bär skrivarens korn med stolthet.

Sett framifrån kan den vara den bästa vinkeln - enorma intag, låg nos, och den bär den övre ytan som ett lakan draperat över den med båggar som buktar igenom, inte olikt **Aston Martin Valkyrie**. Mer splittring: en linje som delar motorhuven, delar vindrutan, löper ner på taket och delar även bakrutan är en nick till C2 Stingray-fönstret med delat fönster. Men det är inte bara nostalgi... det möjliggör något som kallas Apex vision. I princip finns det ingen A-stolpe här, bara en omslutande vindruta som ger en panoramautsikt när du skär runt hörn. Vingdörrarna är också gångjärnsförsedda på den linjen, så halva vindrutan följer med.



Genom sidokapslarna och runt baksidan finns det en hel del negativt utrymme som gör att mycket smarta saker kan hända med aerodynamiken. Det finns fläktar gömda här bak, utformade för att hjälpa till att dra luft genom bilen när du kör - vilket skapar en virtuell longtail, som **GMA T.50** - för att minska luftmotståndet och förbättra effektiviteten. Men i spårläge fälls ryggen upp, och luftflödet avleds för maximal downforce. Det bästa av två världar då, på väg och bana, och du får behålla denna skulpterade, vingfria yta på toppen.

– Corvett har gjorts utanför USA tidigare, som koncept. Sluttekniken görs alltid i USA", berättade Simcoe. "Våra kinesiska och koreanska studior var inte inblandade den här gången på grund av den mängd arbete de har på gång, och ärligt talat var det ett test för killarna att lägga in det i den brittiska studion. Det är ett annat sätt att tänka på bilen."



Jack Rix

4. Ferraris vändning: Kan ta tillbaka manuell växellåda

Av Kevin Neemé 8 april 2025, 16:05

2012 byggdes den sista Ferrari-bilen med manuell växellåda. Men nu avslöjar chefen för produktutveckling, Gianmaria Fulgenzi, att den manuella växellådan kan göra comeback. – Våra mest hängivna kunder har börjat fråga om den manuella växellådan igen.



FILM: <https://youtu.be/MJ14VxXOu20>

Ferrari går bättre än någonsin. Med rekordförsäljning under förra året och tillräckligt med beställningar för att hålla fabriken i Maranello sysselsatt fram till 2026, ser framtiden ljus ut. I år lanseras också italienska lyxbilmärkets första **elbil** – ett historiskt steg som ska locka nya kundgrupper.

Men det finns också något oväntat på gång: Ferrari överväger att ta tillbaka den manuella växellådan.

– Det är våra mest hängivna kunder som har börjat fråga om den manuella växellådan igen, sa Gianmaria Fulgenzi, ansvarig för produktutveckling hos Ferrari, i en intervju med australiensiska **Carsales**.

Men det handlar inte om att börja erbjuda manuella lådor i vanliga seriemodeller. Istället kan det bli aktuellt för en ny modell i Icona-serien – en exklusiv linje med begränsad produktion, där tidigare bilar som Monza SP1, SP2 och Daytona SP3 alla haft automatlådor. En manuell uppföljare skulle bryta mönstret.



En manuell växellåda på en 2007 Ferrari 599 GTB Fiorano.

Ferrari slutade med manuell växellåda i samband med att California-modellen togs ur produktion 2012. Sedan dess har märkets hela modellutbud gått över till dubbelkopplingslådor. Men trycket från samlare och entusiaster är stort – inte bara från kunder. Även Lewis Hamilton, ny förare i Scuderia Ferrari och sjufaldig världsmästare i Formel 1, sägs vara ett fan av idén enligt [Motor1](#). Han ska enligt uppgifter ha uttryckt önskemål om en modern version av klassiska F40 – med tre pedaler och namnet F44 som en hyllning till hans startnummer.

Om en manuell Icona-modell blir verklighet, kan Ferrari behöva begränsa vridmomentet för att det ska fungera i praktiken. Fulgenzi konstaterade att en koppling för en V12-motor med över 700 Nm i vridmoment skulle kräva ett rejält ben att trycka ner.

Daytona SP3 som är en av modellerna i Icona-serien gick loss på motsvarande 24 miljoner kronor – och sålde slut direkt. Med en unik manuell växellåda och nyutvecklade transmission kan nästa Icona-modell bli ännu dyrare om detta blir verklighet.

LÄS MER:

- [Manuella växellådan snart utdöd – då tar Mercedes...](#)
- [BMW:s löfte: Så länge behåller vi manuella växellådor](#)
- [Så få manuella bilar bilar säljs i Sverige – listan](#)
- [Ferrari har köpt en egen Tesla Model S Plaid](#)
- [Han köpte världens sista manuella VW Golf GTI](#)
- [BMW räddar kvar manuell låda – här är nya M2](#)



Kevin Neemé

5. Ferraris drömsiffra: 1,5 miljoner i vinst – per bil

Publicerad 2025-04-07 9:10 Text Erik Söderholm

Ferrari har en vinstmarginal som ingen annan biltillverkare kommer i närheten av. 1,5 miljoner kronor går rakt ned i kassan för varje såld bil, visar nya siffror.



Trots att biltillverkarna sålde nästan 50 000 färre bilar under förra året jämfört med året innan, ökade omsättningen med 2,4 procent. Det beror till viss del på att tillverkarna blivit bättre på att ta ut högre priser för sina bilar.

Det visar en [analys gjord av Jato Dynamics](#), som baseras på siffror från 30 globala biltillverkare och som tar hänsyn till valutakurser.

Men det är stora skillnader mellan olika biltillverkare när det gäller vinstmarginalen.

”Ferrari tjänar i genomsnitt 1,5 miljoner kronor på varje såld bil”

Tveklöst bäst är Ferrari som hade en omsättning på 73 miljarder kronor och gjorde en vinst på 20,5 miljarder.

En vinstmarginal på 28 procent är det inget annat bilmärke som kommer i närheten av, och det innebär att Ferrari tjänar i genomsnitt 1,5 miljoner kronor på varje såld bil – hela 16 procent mer än 2023.

Det är inte så konstigt när grundpriset för [suven Purosangue](#) ligger på över fyra miljoner kronor, och ett särskilt Ferrariemblem på framskärmarna går loss på över 120 000 kr. Trots det är väntetiden två år.



Suzuki har lika hög vinstmarginal som Toyota.

Suzuki överraskar med en vinstmarginal på över tio procent och en rejäl ökning från 2023. Att hamna på tredje plats bakom "vinstmaskiner" som Ferrari och Porsche är inte dåligt.

Stellantis vinstmarginal rasar från 11,8 till knappt 2,4 procent. Tesla har en vinstmarginal på strax över sju procent enligt analysen.

Totalt såldes 73 miljoner bilar globalt under 2024.

Mest lönsamma biltillverkarna 2024

Biltillverkare	Vinstmarginal
1. Ferrari	28,2%
2. Porsche	14%
3. Suzuki	10,3%
4. Toyota	10,3%
5. Subaru	9,8%
6. Hyundai/Kia	9,5%
7. Mercedes	9,3%
8. BMW Group	8%
9. Isuzu	7,3%
10. Tesla	7,2%

Källa: Jato Dynamics



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Ferraris rekordsiffror: 1,4 miljoner i vinst – per bil



Trots krisen – Ferrari tjänar 1,1 miljoner kronor per bil



Ferraris vinstfest fortsätter: 1,3 miljoner per bil

6. Stororder från Nobina på elbussar till Stockholm

Carl Undéhn 6 apr 2025

Med eCarExpo vid Stockholmsmässan är det fullt fokus på eldrift i huvudstaden under helgen.



Och nu läggs ännu en sak till på det tema, för bussoperatören Nobina har lagt en ny stororder på eldrivna bussar som ska sättas in i Stockholm. Solaris levererade förra året 55 eldrivna bussar till lokaltrafiken i Stockholm och 28 stycken till lokaltrafiken i Skåne (bilden ovan).

Det handlar om 89 eldrivna bussar från den polska tillverkaren Solaris. Det handlar om modellen Solaris Urbino 15 LE som ska levereras i början av nästa år. Siffran 15 i modellnamnet anger också längden på bussarna, som alltså är 15 meter långa, och har plats för 72 passagerare. Bussarna har också ett så kallat "Skandinavienpaket" och ska med det vara anpassade för vårt något kyligare klimat.

Motorn är centralt placerad och har en effekt på 270 kW. Batteripaketet har en total storlek på 560 kWh, men det anges ingen räckvidd. För en annan version av samma modell med batteripaket på 470 kWh anges en räckvidd på minst 25 mil.



Carl Undéhn

7. Volvo lyfter ut dieseln – avslöjar elektrisk dumper

Av Kevin Neemé

8 april 2025, 18:13

Volvo avslöjar sin nya elektriska super-dumper. De ska klara av att frakta upp till 39 ton. – Vi har tagit en A30 och lyft ut dieselmotorn och ersatt den med två elmotorer, säger, projektledare för eldumprarna hos Volvo CE.



FILM: <https://youtu.be/jAlcjezx4m8?t=2310>

Volvo har visat upp sin första helt eldrivna **dumper** – och det är en rejäl pjäs. Under branschmässan Bauma lyfte Volvo CE:s vd Melker Jernberg på skynket och avslöjade en eldriven version av A30-dumpern. Även storebror A40 får samma behandling. För första gången har Volvo tagit fram batterielektriska dumprar i den här storleken – ett stort steg för en maskintyp som traditionellt varit starkt förknippad med diesel.

– Vi har tagit en A30 och lyft ut dieselmotorn och ersatt den med två elmotorer, en reduktionsväxel och batterier. I övrigt är det samma maskin som dieselvarianten, säger Malin Fröberg, projektledare för eldumprarna hos Volvo CE.

Tanken bakom är att elversionen ska kännas så lik den konventionella som möjligt, både för att underlätta produktion och service – men också för att förarna ska känna sig hemma. Trots att maskinen drivs helt på el är kapacitet och prestanda oförändrade. Toppfart, lastförmåga och terrängförmåga är densamma som tidigare enligt Volvo.



Båda modellerna, A30 och A40, har en driftstid på omkring 4,5 timmar – längre om maskinen kör mycket nedför, eftersom batterierna då återladdas automatiskt. En full laddning från en 350 kW-laddare tar cirka en timme. Volvo rekommenderar dock att kunder installerar fasta laddstationer för att få ut maximal effekt och undvika onödiga körsträckor till och från laddning.

Det här är världens första serietillverkade eldrivna ramstyrda **dumprar** i den här storleken. Och de ska klara att frakta 29 respektive 39 ton. Dessutom – när de drivs med förnybar el – minskar koldioxidutsläppen med 84 % för A30 Electric och 90 % för A40 Electric under hela livscykeln, jämfört med motsvarande dieseldrivna modeller, enligt **tillverkaren**. De nya eldumprarna blir tillgängliga i begränsad upplaga under 2026 för utvalda kunder i Europa. Global lansering väntas under 2028.

LÄS MER:

- [Volvos nya "El-Kalle" – dumpern som bara släpper ut vatten](#)
- [Volvo avslöjar sina nya superdumprar](#)
- [Volvo planerar ny hemlig modell: Skyddar namnet C60](#)
- [Volvo Cars samarbetar med Tesla – byter alla kontakter i USA](#)
- [Qviberg: Volvo Cars stoppade Bilia från att köpa...](#)
- [Volvo avslöjar: 70 miles räckvidd i nya elbilen](#)



Kevin Neemé

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.

8. Bilar som tiden glömde: AC 428

Av Richard Dredge 8 november 2021 3 min läsning



FILM: <https://youtu.be/Xmy9pTveyN4>

I slutet av 1960-talet och början av 1970-talet var du bortskämd med valmöjligheter om du hade djupa fickor och ville ha en exklusiv grand tourer. Jensen kunde förse dig med en Interceptor, Bristol erbjöd 410 och 411, Monteverdi hade 375S och 375L, medan Lamborghini erbjöd Islero, Jarama och Espada. Till denna lista kan du lägga till den brittiska AC 428, som tillverkades i ett litet antal mellan 1967 och 1973.

Derek Hurlock, chefen för AC, hade samarbetat med Carroll Shelby för att förvandla den sexcylindriga Ace till den V8-drivna Cobra, som kom 1962. År 1965 insåg han att Cobra höll på att bli föråldrad när det gällde dess design (Ace hade lanserats 1953), liksom den körupplevelse som den erbjöd. Hans lösning var att kontakta oberoende designers på Genève-salongen i mars 1965, i ett försök att få en att uppdatera Cobra. Efter att ha fått avslag av Nuccio Bertone på grund av att han inte hade kapacitet att ta sig an projektet, bestämde sig Hurlock för Pietro Frua.

Hurlock skickade en Kobra 427 MkIII chassi till Frua i maj 1965, för att han skulle förvandla sportbilen till en grand tourer. Hjulbasen sträcktes ut med sex tum för att ge utrymme för taket att fällas ner, men från början skulle bilen vara tvåsitsig snarare än en 2+2. Frua arbetade i warphastighet, och i oktober 1965 var en första roadsterprototyp redo att avtäckas på Earls Court Motor Show i London. Bilen gick ner en storm, men det skulle dröja ytterligare ett år innan en produktionsklar bil presenterades. Den gjorde sin debut på 1966 års Earls Court Motor Show, med en fastback-version med fast huvud som sedan presenterades på salongen i Genève 1967.



Medan den första prototypen hade aluminiumkaross, hade alla produktionsbilar stålpaneler. AC erbjöd tre interiörfärger och 14 för exteriören, och till en början var det samma 427ci Ford V8 som drev Cobra, som sågs i 428. Men efter bara ett halvdussin exemplar hade byggts gick AC över till 428ci Ford V8, som var mycket billigare i köp men inte riktigt lika kraftfull eller lika frivarvande. Men med cirka 345 hk på kranen som gav en topphastighet på 145 mph var 428:an ingen höjdark. Köparna kunde välja mellan fyrväxlade manuella eller treväxlade automatiska växellådor; De senare stod för två tredjedelar av produktionen.

AC:s största problem var den löjliga kostnaden för att bygga 428:an. Företaget skickade sitt chassi till Frua, som var baserat i Turin, Italien, och skulle bygga och montera karossen, innan de skickade tillbaka allt till AC för att motorn och löpverket skulle monteras, tillsammans med interiören. Resultatet blev en prislapp på 4610 pund för cabrioleten vid lanseringen; Fastbacken kostade ännu mer iögonfallande 4850 pund. Som jämförelse kan nämnas att en Aston Martin DB6 på den tiden kostade 4067 pund (4577 pund i cabrioletform), en Jensen Interceptor kostade 3742 pund, medan en Bristol 410 kostade rejäla 5673 pund.





Produktionen gick på högvarv under några år, och de tidiga tillförlitlighetsproblemen löstes snart. Dåtidens journalister berömde 428:an för dess lyx, komfort och otroliga prestanda, men den höll inte i längden. 1973 infördes nya regler som tvingade AC att utsätta bilen för krocktester om försäljningen skulle fortsätta, men produktionssiffrorna motiverade inte kostnaden. Inte bara det, utan energikrisen började bita och köpare skulle bli ännu svårare att hitta. Frua blev allt mer opålitlig på grund av strejker, men det som avgjorde saken var Fords beslut att sluta leverera motorer direkt till AC; istället skulle Hurlock behöva gå via en agent.

Hurlock kastade in handduken och en mindre grand tourer fanns tillgänglig för förmögna förare över hela världen.

Den sista 428:an tillverkades i juli 1973 och då hade listpriset gått upp till strax över 7000 pund. När kontakten drogs ur på AC 428 hade bara 52 fastbacks och 29 cabrioletter tillverkats, och nu är överlevande extremt sällsynta.



9. Hudson Commodore 1949



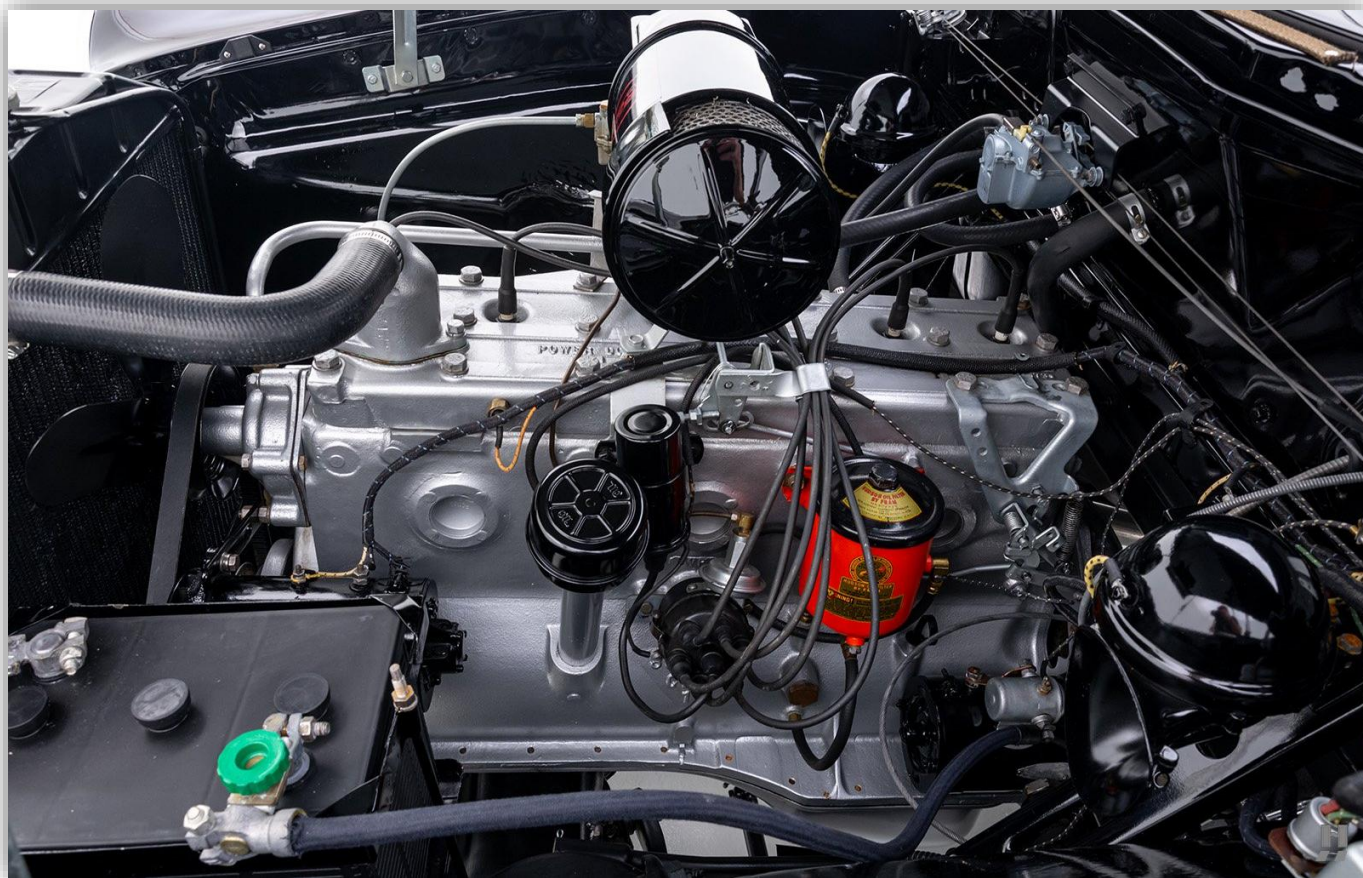
Hudson Motor Car Company är en av få oberoende biltillverkare som lyckats överleva både den ekonomiska katastrofen under den stora depressionen och produktionsmoratoriet under andra världskriget. Sedan starten 1909 har Hudsons utbud av genomtänkt konstruerade, högkvalitativa mellanprisbilar gett företaget en oerhört lojal kundbas som hållit dem uppe genom svåra tider. I takt med att Ford, GM och Chrysler växte och konsoliderade sina grepp på marknaden kände oberoende tillverkare som Hudson, Studebaker och Nash pressen och var tvungna att göra allt de kunde för att sticka ut på en överbefolkad marknad.



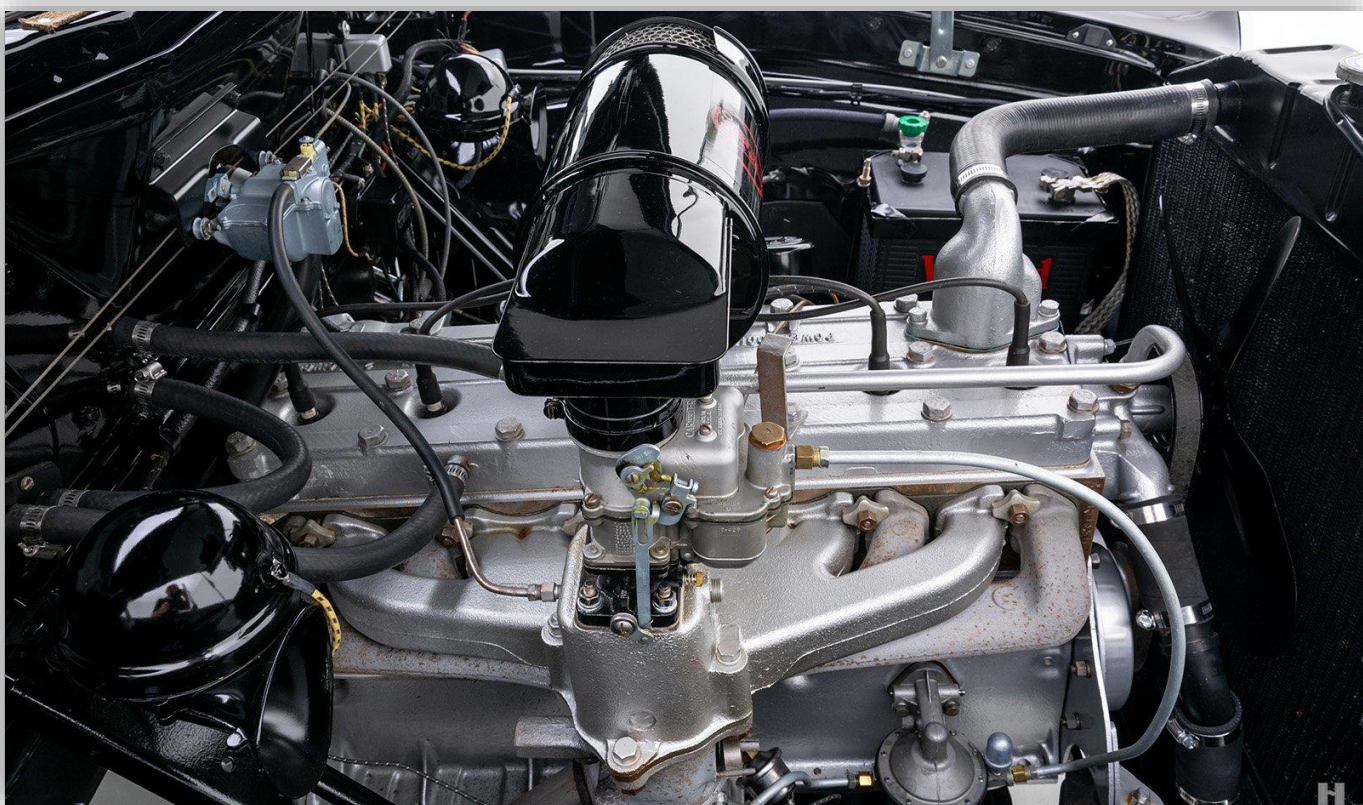


Precis som praktiskt taget alla andra tillverkare hade gjort, rusade Hudson tillbaka till marknaden 1946 med en hastigt ansiktslyftad version av deras förkrigserbjudande. Till 1948 års modell avslöjade Hudson en revolutionerande ny efterkrigsdesign, långt före Ford och GM. Den nya Hudson Super Six/Commodore baserades på en helt ny plattform och hade en avancerad unibody-konstruktion, underbar design och specialjusterad fjädring för att optimera köregenskaperna. Frank Springs rena och aerodynamiska design var ljusår före en samtida Ford, Chevrolet eller Studebaker.





Hudson liknade inget annat på vägen; Elegant och avskalad, med graciösa linjer och en låg, bred hållning. Hudson uppnådde en jämförelsevis låg körhöjd genom den varumärkes-skyddade "Monobuilt"-konstruktionen, som införlivade en omkretsram i karossen. Designen gjorde det möjligt för konstruktörerna att sänka våningarna, vilket gav bilen smeknamnet "step-down". Hudson Commodore var lätt och robust och erbjöd överlägsen komfort jämfört med nästan alla fordon i sin klass.





Hudsons serie av beprövade raka sexcylindriga och åttacylindriga motorer med L-huvud fördes över med revideringar av den nya Commodore. Kraftfulla och praktiskt taget skott-säkra, dessa var de motorer som valdes under de tidiga dagarna av Grand National Stock Car-racing i södern. Den låga tyngdpunkten och den låga vikten gav bilarna exceptionell prestanda och hantering, och få sedaner kunde komma i närheten av dem på banan eller vägen. Step-Down Hudsons var långt före sin tid, och de har förtjänat en stolt ställning som en efterkrigstidens designikon.

Denna Commodore Six sedan från 1949 är en av de finaste restaurerade Step-Down Hudsons vi någonsin har stött på. Enligt den tidigare ägaren tillhörde denna bil en mångårig Hudson Club-medlem från Tennessee som haft bilen sedan 1970-talet. Tack vare år av underhåll och skötsel var Commodore i anmärkningsvärt solidt och originalskick när den hittade sin nästa och senaste ägare. Kort efter att ha förvärvat den gav den nya ägaren Penn-Dutch Restorations i uppdrag att utföra en omfattande restaurering utan kostnader, färdigställd till en standard som sällan ses på fyradörrars Hudsons från den här tiden. Färdig i klassiskt svart över en grå kläde och läderinredning, visar denna enastående Hudson höga nivåer av passform och finishkvalitet. Karossinriktningen är utmärkt, med suveräna raka paneler och underbar lack. Alla karossbeslag och trim är exceptionella, med plätering av concours-kvalitet på stötfångare, galler och lister.

Commodore Six var ett steg upp från Super Six när det gäller lyx och utrustning. Den här bilen har en finish som är trogen fabriksstandarden från perioden, med grå paneler i kläde och läderklädda säten, vilket var ett tillgängligt fabriksalternativ på den exklusiva Commodore. För att vara en mellanprisbil är Commodore ganska lyxig och erbjuder generösa säten, inbyggda fotstöd bak och omfattande trädetaljer på instrumentbrädan och dörrkåporna. Baksätesspassagerarna kan också njuta av ett nedfällbart armstöd och öppningsbara baklyktor.



Den här bilen har en fabriksradio, värmare och till och med en dispenser för kromvävnad under instrumentbrädan. Den 3-växlade manuella växellådan med pelarväxel gör det möjligt att ha tre breda säten fram, med generöst benutrymme för alla passagerare. Tack vare den styva strukturen och den väl avstämda fjädningen är Commodore en fröjd att köra, med exceptionell komfort och förfining för sin klass.

De högkvalitativa detaljerna fortsätter under huven, med den ursprungliga 262 kubiktum inline-sexan som presenteras i fin ordning med utmärkt färg, korrekta beslag och hårdvara och tidsenliga dekaler och etiketter. Som en del av restaureringen fick den nummermat-chande motorn en fullständig nedmontering och ombyggnad till fabriksspecifikationerna. Underredet är väl detaljerat och visar några tecken på lätt användning på vägen samtidigt som det är mycket rent och välordnat. Målet med restaureringen var att ha en bil som presterar lika bra som den ser ut, så ingen detalj förbisågs i processen.

Efter restaureringen fick denna Hudson med rätta både AACA Junior- och Senior-utmärkelser och har fått varma mottaganden vid Hudson Club-evenemang. Denna Commodore skulle utan tvekan vara ett välkommet tillskott till alla concours-evenemang, eftersom vi sällan ser sedaner så utsökt restaurerade. Försäljningen av denna Hudson Commodore representerar en sällsynt möjlighet att förvärva en ikon för efterkrigstidens amerikanska design, som praktiskt taget inte behöver något att njuta av för turné eller show.



Roger Warolin