



Iso Grifo 7 Litri

- 1. Första nya bilen som tillverkats i Trollhättan på länge**
- 2. Här är Opel Grandland AWD**
- 3. Lynk & Co 02 är inte helt klar med navigatorn**
- 4. Peugeot GTi är tillbaka med elbil**
- 5. En elbil är smutsigare än tre hybrider**
- 6. Svensk pensionsfond svartlistar Tesla**
- 7. Xiaomi SU7 Ultra är nu Nürburgrings snabbaste elektriska produktionsbil**
- 8. Nya Golf GTI-versionen har redan slagit rekord**
- 9. Minns du Fiat Uno**
- 10. Iso Grifo 7 Litri**
- 11. Grattis Ford Falcon**
- 12. Packard Super Eight Victoria**
- 13. Fredagsfilmen**

**Feber**

## 1. Första nya bilen som tillverkats i Trollhättan på länge

Bobby Green 2025-06-13 kl 13:40

Nu rullar AC Cobra GT Roadster ut



I början av året skrev vi att AC Cars skulle börja bygga bilar i Saabs gamla fabriker i Trollhättan. Nu har det första exemplaret av AC Cobra GT Roadster rullat ut och de första Edition 63-exemplaren ska levereras till sina kunder i år. Dessa är dock blåa och hedrar AC Cobras vinst på Le Mans 1963. Nu är det dags att rampa upp produktionen och köra på. Bilen har ett chassi i aluminium, kaross i kolfiber och en V8:a på 5,0 liter under huven. En coupé-version av modellen är också på gång men när den kommer att lanseras är fortfarande oklart. Vdn David Conza säger följande: "Det här är en dag att minnas, och färdigställandet av de första serietillverkade AC Cobra GT Roadster är en monumental prestation. Jag är oerhört stolt över vad företaget har åstadkommit och det fortsatta stöd och den entusiasm som våra kunder har visat." [newspressuk.com](https://www.newspressuk.com)



Bobby Green

## 2. Nu också med fyrhjulsdraft – här är Opel Grandland AWD

Carl Undéhn

13 jun 2025



**När vi provkörde Opels senaste elsuvs Grandland** var det en framhjulsdreven bil. Elmotorn på framaxeln hade en effekt på 156 kW och kombinerat med ett batteri på 73 kWh ger det en räckvidd på 52,5 mil. Utöver det erbjuds Grandland även med ett batteri på 82 kWh för 58,5 miles räckvidd, samt ett ännu större batteri på 97 kWh som ger 68,5 miles räckvidd.

Att Grandland även skulle komma med fyrhjulsdraft stod också klart redan vid vår provkörning, och nu har den presenterats – vilket också blir märkets första eldrivna modell med fyrhjulsdraft. Med en andra elmotor på bakaxeln når den totala effekten upp till 239 kW och ett vridmoment på 509 Nm. Batteriet är samma som hos versionen vi körde, alltså på 73 kWh, vilket med fyrhjulsdraft ger en räckvidd på 50,1 mil.

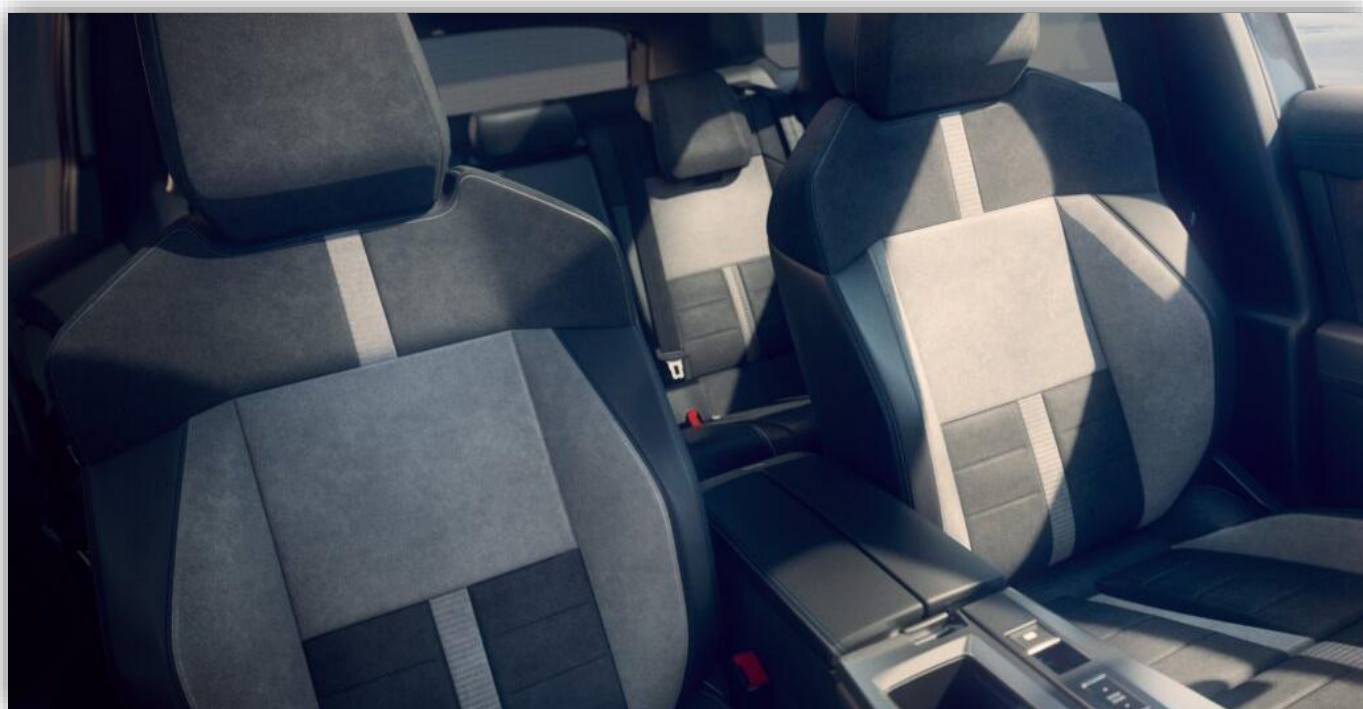
0–100 km/h går på 6,1 sekunder. Men endast när Sportläget är aktiverat, vilket släpper lös all kraft i motorerna. Utöver Sport finns ytterligare tre lägen att välja bland. I Ecoläge tuffar bilen fram med hjälp av endast den främre elmotorn, om du inte trycker gasen i botten då även den bakre motorn aktiveras för till exempel en omkörning. Normalläget begränsar systemeffekten till 230 kW och bilen driver också främst med framhjulen. Läget 4WD innebär konstant fyrhjulsdraft och är tänkt för tillfällen då det behövs så mycket grepp som möjligt.

När vi provkörde Grandland var det komfort vid vardagskörning som stack ut mest. Fyrhjulsdrivna Grandland AWD ser ut att komma med mer av den varan då chassit är utrustat med vad som kallas "Frequency Selective Damping". En extra ventil gör det då möjligt att anpassa fjädringen efter vägförhållanden och körstil, något som lovas ge både mer komfort utmed till exempel kullerstensgator och en sportigare upplevelse vid mer aktiv körning.



Med hjälp av en extra ventil och en andra oljekrets i dämparen kan fordonet snabbt och exakt justera fjädringsinställningen beroende på situation, vägförhållanden och körstil. Enligt Opel är olika dämpningsegenskaper möjliga "för bekväm glidning vid höga frekvenser – dvs. för kortvågiga stötar som på kullerstenar – och för en sportig, ambitiös körstil med mer direkt vägkontakt vid låga frekvenser".

Svenska priser och lanseringsdatum har ännu inte meddelats. Priset för framhjulsdreven Opel Grandland börjar på 569.900 kronor, då med batteriet på 73 kWh.



Carl Undéhn



### 3. Lynk & Co 02 är inte helt klar med navigatorn

2025-06-15

Jag kör nya Lynk & Co 02 för att lära mig mer om bilen och dess funktioner. Det visar sig att den är medioker på navigation och laddning men bra på annat.



FILM: <https://youtu.be/ubID1YhQo7k>

- |   |  |
|---|--|
| <a href="#">00:00</a> - Intro                 | <a href="#">10:15</a> - Navigatorn samarbetar inte |
| <a href="#">00:18</a> - Reklam                | <a href="#">11:00</a> - Välkommen till Karlstad    |
| <a href="#">00:28</a> - Specifikationer       | <a href="#">13:01</a> - Långsam snabbladdning      |
| <a href="#">01:26</a> - Navigering            | <a href="#">15:26</a> - Förarassistenter           |
| <a href="#">03:21</a> - Snabb systemgenomgång | <a href="#">18:19</a> - Vacker väg                 |
| <a href="#">06:10</a> - Jämflrt med Zeekr X   | <a href="#">19:43</a> - Avesta                     |
| <a href="#">07:13</a> - Komfort och ljudnivå  | <a href="#">20:48</a> - Hemma                      |
| <a href="#">08:48</a> - Stor diff på SOC      | <a href="#">23:01</a> - Summering av allt          |



Christoffer Gullin



## 4. Peugeot GTi är tillbaka med elbil

Posted by Kristofer Rask juni 13, 2025

Först ut är E-208 GTi



Nu kommer Peugeot GTi-namnet tillbaka och den gör det på en elbil. Det när Peugeot Sport nu fått lägga vantarna på elbilen E-208. Chassi, fjädring, bromsar och däck är anpassade för att ge en körkänsla utöver det vanliga.

Precis som alla tidigare GTi-modeller sticker även E-208 GTi ut med ett distinkt designspråk. Karossen har sänkts med 30 mm och spårbredden har utökats med 56 mm fram och 27 mm bak. Det ska ge ett tydligare och kraftigare intryck mot marken.

Hjulhusen har breddats för att rymma den bredare spårvidden och markeras med en röd linje som påminner om 205 GTi. Den nedre delen är utformad för att ge plats åt hjulen och förstärker bilens sportiga uttryck.

Designen längst ner på front och bakparti förstärker bilens sportiga intryck på ett subtilt sätt. På stötfångaren fram finns en ny frontspoiler och bak sitter en distinkt diffusor med ett LED-dimljus, tonad i blankt svart för en elegant och återhållsam look.

Den röda exteriöra färgen är exklusiv för E-208 GTi och för att matcha den får även interiören en hel del röda linjer. Interiört får bilen också nya sportiga stolar, och en liten ratt klädd i Alcantara för att fullända körglädjen.

Motorn levererar 280 hästkrafter och bilen klarar 0 till 100 km/h på 5,7 sekunder. Batteriet är på 54 kWh och räckvidden anges till 350 km (WLTP). Peugeot E-208 GTi ska byggas lokalt i Frankrike och biltillverkaren lovar en ny GTi-historia, nu med eldrift i fokus.

Peugeot har ännu inte avslöjat några detaljer kring priser eller när försäljningen ska börja. Men den förväntas bli tillgänglig innan slutet på detta året.



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.](#)



## 5. Toyota: En elbil är smutsigare än tre hybrider

Christoffer Lindén

2025-06-13

Toyota-chefen Akio Toyoda ifrågasätter hela elbilsomställningen i ett uppmärksammat utspel.



*Toyotaordföranden Akio Toyoda ifrågasätter elbilens klimatnytta i ett uppmärksammat uttalande.*

Elbilar är inte den klimaträddning många tror. Det menar Toyota-ordföranden Akio Toyoda, som i ett uppmärksammat uttalande hävdar att 27 miljoner Toyota-hybrider kan minska utsläppen lika mycket som 9 miljoner elbilar.

**Uttalandet ger** nytt bränsle till debatten om elbilens verkliga klimatnytta, särskilt i länder med fossilberoende elnät.

– Om vi hade tillverkat nio miljoner batteribilar i Japan, skulle det ha ökat koldioxidutsläppen, inte minskat dem, säger Toyoda enligt [Motor1](#).

### **Bättre att bygga fler hybrider än få elbilar?**

**Enligt Toyoda** bygger Toyotas interna beräkningar – den s.k. "1:6:90-regeln" – på råmaterialkostnad: samma mängd litium som krävs för att bygga ett enda elbilsbatteri räcker för att producera sex laddhybrider eller hela 90 vanliga hybrider.

Företaget menar att dessa 90 fordon tillsammans kan ge upp till 37 gånger mer koldioxidreduktion under sin livstid, särskilt i områden där elen fortfarande kommer från kol och gas.

**Toyota menar** att industrin är för fokuserad på att maximera antalet elbilar utan att väga in var och hur de laddas. I Japan, där elnäten fortfarande domineras av fossila bränslen, kan elbilens utsläpp faktiskt bli högre än för en väl optimerad hybrid.

### ”Alla batterier är inte lika värda”

Bakgrunden till Toyotas resonemang är en strategisk prioritering av hur världens litiumreserver används. Om batterier är en flaskhals, menar företaget att vi borde bygga så många lågförbrukande bilar som möjligt, inte några få som kräver stora batteripaket.

**Med sin hållning** utmanar Toyota hela den politiska och industriella logik som driver elbilsomställningen i väst. I EU planeras ett förbud mot förbränningsmotorer 2035, medan Toyota satsar brett – på hybrider, vätgas och elbilar – och framhåller flexibilitet före renodling.

### Kommentar och kritik

Uttalandet har redan väckt reaktioner, särskilt bland elbilsförespråkare som ifrågasätter Toyotas antaganden kring laddbeteende och energimix. Kritiker menar att Toyotas 3-till-1-jämförelse bygger på ogynnsamma scenarier för elbilar och optimistiska antaganden för hybrider.

**Samtidigt finns** ett ökat intresse för hybridlösningar, särskilt på marknader där elinfrastrukturen inte hunnit ikapp.

Läs också: [Toyotas chef dissar elbilar – ”Ger ingen sportbilskänsla”](#)



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](#)

Email: [christoffer.linden@automotorsport.se](mailto:christoffer.linden@automotorsport.se)



## 6. Svensk pensionsfond svartlistar Tesla

Posted by Kristofer Rask juni 15, 2025

Elbilstillverkaren kritiseras nu av svenska pensionsfonden AP7 som väljer att svartlista bolaget. Det tillsammans med fyra andra bolag med verksamhet inom fossila bränslen utan klimatomställningsplaner.



*Tesla Model Y LR AWD.*

Men för Tesla handlar det inte om några fossila verksamheter. Elbilstillverkaren har tydliga mål om "att påskynda världens omställning till hållbar energi", enligt företagets egna *mission state-ment*.

Tesla får kritik från AP7 då man anser att bolaget kränker mot fackliga rättigheter i USA. Trots att man fört dialog med Tesla och lagt fram flera aktieägarförslag om att Tesla ska hantera problemet.

– AP7 har beslutat att svartlista Tesla på grund av verifierade kränkningar av fackliga rättigheter i USA. Trots flera års dialog med Tesla, inklusive aktieägarförslag i samverkan med andra investerare, har inte bolaget vidtagit tillräckliga åtgärder för att hantera problemen, skriver AP7 i [ett uttalande](#).

Enligt [Finanswatch](#) äger svenska statens AP7-fond aktier i Tesla för ett värde på omkring 8 miljarder kronor.



Kristofer Rask



## 7. Xiaomi SU7 Ultra är nu Nürburgrings snabbaste elektriska produktionsbil

Publicerad av Shafiq Abidin 12 jun 2025

Japp, Rimac Nevera har blivit knuffad



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

### 7 minuter 15 sekunder

Europa, notera: "Ringrekordhållaren för elektriska produktionsbilar är nu Xiaomi SU7 Ultra, efter att ha varvat det gröna helvetet på 7m 04.95s. Woah.

Det är en förbättring med tre tiondelar från det tidigare rekordet som sattes av **Rimac Nevera**, och sveper också bort **Porsche Taycan Turbo GT** med 2,5 sekunder. Ooft.

Xiaomi förebådade denna starka uppvisning förra året, när de **skickade en avskalad prototyp SU7 Ultra runt banan**. Den slog till med ett monster och klockade ett bästa varv på 6m 46.87s. Den bilen var naturligtvis inte i närheten av produktionsspecifikationerna, men dess tid var ändå tre sekunder snabbare än en **Porsche 911 GT3 RS**.

SU7 Ultras inre delar är... förutsägbart starkt. Det är en trio elmotorer som tillsammans producerar 1.527 hk och tillräckligt med vridmoment för att överträffa Thanos i en dragkamp. 0-62 mph täcks på bara 1,97 sekunder, och Hyper Saloon kommer inte att sluta förrän den ser 217 mph.

Men det är inte allt: Ultra får också Pirelli P Zero-däck och proppar från AP Racing. I kombination med ett viktunderskott på 500 kg jämfört med standardbilen (tack vare mycket kolfiber) och ett nytt aero-kit som genererar över 2,1 ton downforce vid topphastigheter, lever SU7 Ultra upp till den andra halvan av sitt namn och lite till.

Åh, och Xiaomi säger att de snodde rekordet från Nevera vid sitt *allra första försök*. Inte undra på **att det passade att ge bilen ett bokstavligt djärvt märke** tidigare i år...

## 8. Nya Golf GTI-versionen har redan slagit rekord

Publicerad 2025-06-13 14:01

Text Emanuel Gylling

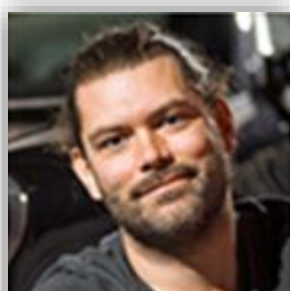
Volkswagens snabbaste modell runt Nürburgrings nordslinga lanseras först nästa år. Golf GTI Edition 50 klarade varvet på 7:46,13 minuter.



FILM: <https://youtu.be/CrYXII6YS3g>

Föraren vid rekordvarvet var Benny Leuchter, som även rattade Volkswagens två tidigare rekordinnehavare på nordslingan: Golf GTI Clubsport S och Golf R 20 Years.

Jubileumsmodellen har tagits fram för att fira 50 år av Golf GTI. Som tillval erbjuds den med ett Performance-paket som förutom finputsat chassi innehåller 19-tums Bridgestone Potenza Race-däck på lättviktsfälgar.



Emanuel Gylling



## 9. Minns du Fiat Uno? Ett bevarat exemplar från 1990 säljs nu

Christoffer Lindén

2025-06-13

En av 90-talets mest älskade småbilar finns nu ute på Blocket. Det handlar om en Fiat Uno 45 i.e. från 1990 med bara 6 000 mil på mätaren. Ett fynd för nostalgikern som vill ha något smalt, kantigt och charmigt.



*Originalskick från 1990 och till salu i Uppsala.*

Man scrollar, man suckar, och så plötsligt händer det. En gammal Fiat Uno dyker upp bland [Blocketannonserna](#). Inte för att den är snabb. Inte för att den glänser. Utan för att den är exakt som man minns den.

**Den här veckan** fastnade jag för en Uno 45 i.e. från 1990. Bara det namnet väcker minnen. Själv tog jag mina första växlingar i en Uno 60 S. Inte mycket kraft, men desto mer känsla.

### **En bil som överlevt tiden**

Det här exemplaret har gått drygt 6 000 mil och har dokumenterad servicehistorik. Inredningen är i original, med tygklädsel i färger som hör hemma i VHS-eran. Reglagen klickar fortfarande på rätt sätt. Kamremmen är bytt, bilen är besiktigad och redo att köras.

**Det är en** enkel bil. Inga skärmar, inga körlägen, inga konstigheter. Bara kaross, ratt och växlar. Och en liten motor som gör vad den ska.



*Snyggare än du minns det. Originalklädseln i textil är bevarad.*

#### **45 hästar med karaktär**

Fiat Uno var en av Sveriges vanligaste småbilar. I dag är de flesta borta. Rostade. Kördes slut. Glömdes bort. Men inte den här.

**Om du någon gång** har haft en Uno, eller bara drömmer om något utan pekskärm, då kanske det här är fredagens mest genuina bilglädje.



*Så här såg instrumentklustret ut i Uno på 90-talet.*



*Tidlös design som känns igen direkt.*



*Full dokumentation följer med bilen.*



Christoffer Lindén

## 10. Iso Grifo 7 Litri

Lästid ca 4 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 12 januari 2021

En sällsynt italiensk GT-bil som klarar 300 kph



Iso Grifo 7 Litri skulle bli en av de snabbaste gatlegala produktionsbilarna på sin tid, med en påstådd topphastighet på 300 kph. Bilen var en extraordinär prestation från ett företag som hade börjat med att tillverka kylskåp innan de utvecklade sin egen serie av skottar med liten kapacitet och bubbelbilen Iso Isetta som skulle bli en kändis i sin egen rätt.

Teamet bakom utvecklingen av Iso Grifo var en stjärnspäckad samling av några av Italiens bästa bilfantaster.

### Utveckling av Iso Grifo

Projektet övervakades av Renzo Rivolta, företagets grundare och mannen som hade sett ISO stiga från en tillverkare av kylskåp till en globalt respekterad sportbilstillverkare. Konstruktionen gjordes av Giotto Bizzarrini, mannen som designade Ferrari 250 GTO och hade ett finger med i utvecklingen av **Lamborghini V12-motorn** som användes i **Miura** och många andra Lamborghinis.

Stylingen gjordes av Giorgetto Giugiaro på Bertone, en av de största bildesignerna genom tiderna om inte den största direkt, och mannen som är ansvarig för en anmärkningsvärd samling bilar från **Volkswagen Golf Mk1** till **DeLorean DMC-12** och **De Tomaso Mangusta**.



*De ovanliga dolda strålkastarna och den berömda "penthouse"-huvan skulle vanligtvis beteckna en Series II 7 Litri.*

Iso Autoveicoli's grundare Renzo Rivolta var en passionerad men praktisk man, han visste att han inte hade pengar för att utveckla en egen motor som kunde ta kampen till Lamborghini och Ferrari, så istället gjorde han samma sak som män som **Carroll Shelby** och **Alejandro De Tomaso** hade gjort – han tog pålitliga amerikanska V8:or och använde dem istället.

Beslutet att använda V8:or från andra sidan Atlanten var mycket logiskt, och det gav biltillverkare som Rivolta tillgång till prisvärda motorer och växellådor och till en omfattande reservdelskatalog. Om vi hoppar fram årtionden in i framtiden till modern tid, är bilar som Iso Grifo 7 Litri vanligtvis en storleksordning billigare att underhålla än sina rivaler från Ferrari och Lamborghini.

### **Iso Grifo – Specifikationer + Motorer**

Under perioden 1965 till 1974 erbjöds Iso Grifo med fyra stora motorval beroende på år, från 327, 427 och 454 kubiktum. V8:or från Chevrolet till 351 cu. V8 från Ford mot slutet av produktionskörningen. Den 427 cu. in. V8:an var kapabel till ett annonserat minimum på 425 hk, en häpnadsväckande siffra för den tiden.

Av dessa var Iso Grifo 7 Litri den mest kraftfulla, med antingen 427 eller 454 cu. V8 monterad – motorer som var så stora att bilen krävde ett förstärkt chassi, ett förstorat motorrum med förstärkta fästen och en ovanlig huv med en "penthouse" topp för att motorn skulle få plats.

År 1970 presenterades Iso Grifo Series II, denna nyare version innehöll några förändringar - kanske framför allt de dolda strålkastarna som ger ett enkelt sätt att identifiera serie II-bilar.



*V8:an på 427 kubiktum hade en kapacitet på över 400 hk och drev bilen till en påstådd topphastighet på 300 kph.*

Tre växellådsalternativ erbjöds under produktionskörningen, en 4-växlad BorgWarner manuell på tidigare bilar och en 5-växlad ZF manuell på senare bilar, samt en 3-växlad automatlåda om du så ville. Fabriken hävdade att 7 Litri kunde uppnå en topphastighet på 300 km/h (186 mph), men det är inte känt om detta någonsin har testats.

Fjädrings- och bromssystemen som användes var inte ovanliga för dagen, med dubbla länkar och spiralfjädrar fram och en De Dion-axel och spiralfjädrar bak. Bromsarna var skivor runt om och tjänstevikten varierade beroende på modell och motor som valdes, och låg inom intervallet 3 150 till 3 550 lbs (1 430 till 1 610 kg).

I slutet av produktionen hade 413 Iso Grifos byggts, 330 Series I och 83 Series II, bara 90 av dem var 7 Litri eller "7 Liter" versionerna.

#### **1969 års Iso Grifo 7 Litri-serie som visas här**

Bilen du ser här är en ovanlig Iso Grifo 7 Litri Series I från 1969, den är ovanlig eftersom den skickades tillbaka till fabriken under perioden för att uppgraderas till serie II-specifikationen inklusive de dolda strålkastarna.

Den totalrenoverades 1989 och den är listad som fortfarande presenterar sig mycket bra idag, den har Bordeaux-lack med den korrekta "7 Litri"-märkningen på båda b-stolparna och den stora huvskopan som kallas "penthouse" av uppenbara skäl.

Bilen ska rulla över auktionsblocket med RM Sotheby's den 22 januari, den har ingen reservation och uppskattningen är 500 000 till 600 000 USD. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



Ben Branch

# Klassiker

## 11. Grattis Ford Falcon!

Publicerad 20 juni 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018) Text redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag enligt Klassikers egen almanacka. I dag när Linda har namnsdag hyllar vi Falcon!



Falconetti var den slemme figuren alla avskydde i den framgångsrika amerikanska TV-serien "Fattiga och rika" på 1970-talet. Och då är steget ganska långt att jämföra honom med den framgångsrika Ford-modellen Falcon, tvärtom omtyckt av så många under 1960-talet. Så vi låter bli. Ryktet om en amerikansk småbil hade gått ett tag i slutet av femtiotalet. 1960 blev året då såväl Chevrolet, Chrysler och Ford släppte sina första "Compact cars". Chevrolet Corvair, Chrysler Valiant och Ford Falcon var ungefär lika stora och slogs om samma målgrupp av köpare. Falcon 1960 var den bil som mest liknade sina större förebilder. Rak sexa, rattväxel och stel bakaxel var etablerade kännetecken för en riktig bil på den här tiden. Och helsoffa fram.

Snart pressades en V8 ner under den lilla motorhuven och då gick det plötsligt tävla med Falcon.

Bosse Ljungfeldt var den svensk som mest framgångsrikt rattade Ford Falcon Futura på bana och landsvägslöpp. Tävlade framgångsrikt i skilda lopp som **Midnattssolsrallyt** och **Monte Carlo-rallyt**. V8:an på **270 hk** räckte lätt till mot tvåtakt-Saabar och "hundkojor".



*Ford Falcon Futura Sprint 1963.*

Ford Falcon blev utgångsmaterial till den ännu populärare **Ford Mustang** som kom mitten 1964. Ändå var Falcon det billigaste Ford kunde erbjuda sina dåtida amerikanska köpare, bara **2283 dollar** för basmodellen 1969, sista året den tillverkades innan Maverick tog över.

I Argentina fortsatte Falcon att finnas till som modell till 1991. Fortfarande på originalkassan från 1960 om än lite utslätad på sidorna och med modernt rektangulära fram- och baklyktor - och i Australien mer med drag Ford Maverick under 1970-talet. Eller Ford Granada in på 1980-talet.



Ford Falcon är inne på **sjunde generationen** i Australien naturligtvis fortfarande med en tuff pick-up version på programmet.



Första generationen av Ford Falcon hade såväl utstrålning som ett behändigt format. Tre i framsätet fick plats trots betydligt mindre yttermått.



*Fast fullt så här rymligt var det aldrig.  
Konstnärens frihet att illustrera Falcons interiör var oändlig.*



En trevlig stationsmodell fanns av Falcon vilken fick viss framgång även i Sverige. Fast skulle alla med fick nog såväl bastuba som trumset lämnas kvar på trottoaren.



Till 1966 sträcktes linjeföringen upp en aning samtidigt som formatet skruvades upp på längd och bredd.



*Argentinsk Ford Falcon 1964.*

## 12. Packard Super Eight Cabriolet Victoria 1934



Packards elfte serie fortsatte att vara en symbol för USA:s finbilsmarknad under det tidiga 1930-talet och fortsätter att rankas bland företagets bästa. De debuterade i augusti 1933 och hade ett brett utbud av stiligt utformade karosser baserade på Raymond Dietrichs grundläggande designspråk som grundades 1930. Mästerligt strömlinjeformade uppdateringar för 1934 års elfte seriemodeller gjordes av Alexis de Sakhnoffsky, förmodligen den mest hyllade stylisten från eran.





Många välkomna mekaniska uppdateringar kännetecknade Packards elfte serie och gav en enastående körupplevelse med större användarvänlighet än någonsin tidigare. Super Eight placerades mellan Eight- och Två-linjerna i Packards breda och mångsidiga modellhierarki och erbjöds i tre varianter, inklusive modell 1103 på chassit med 134-7/8" hjulbas, modell 1104 på 141-7/8" hjulbas och modell 1105 på 146-7/8" hjulbas, med skillnaden som tas upp av huvar av olika längd. Packards viskande tysta raka åttacylindriga motor med L-huvud och L-huvud som utvecklade 145 hk. Bara 1 920 Super Eights av alla modeller och karossstilar byggdes för 1934 års elfte serie.





Den grundläggande stylingen har kjolar, helformade skärmar och V-formad kylare, som återspeglas av V-formade strålkastarlinser och en subtilt sluttande vindruta. Designen skilde sig något från den tionde serien, men resultaten var dramatiska eftersom de gav den nya bilen ett lågt och målmedvetet utseende. Traditionen med katalog- och specialkatalogkarosser levde kvar, som sträckte sig från formella limousiner till en sportig och suggestiv speedster. Dietrichs fantastiska Cabriolet Victoria, stilnummer 767, stod som en av de mest prestigefyllda och dyraste karosserna som finns. Victoria, som föredras av förarna, kunde stängas i dåligt väder, eller så kunde taket sänkas ner i en brunn bakom dörrarna för ett elegant öppet utseende när solen kom fram.





Enligt tidigare forskning börjar denna klassiska Packards kända historia 1975 när den ägdes av Ernest Greene från McLean, Virginia. Den orestaurerade bilen, som lackerades i en tvåfärgad grön, gick sedan över till Bill Lassiter cirka 1990 och därefter Dennis McGowan i Connecticut. Den solida, överlevande bilen köptes sedan av Winross Restorations i Palmyra, New York, i vars vård den genomgick en omfattande restaurering med skruvar och mutter. Som den köptes var det en rejäl och gedigen bil med "hyfsat trä". "Plåten hade bucklor och bucklor" men lite rost. Även om motorn var komplett, liksom resten av bilen, krävde den en omfattande ombyggnad. När bilen väl var i verkstaden - som ägs av Winross Company, tillverkare av skalenliga modellastbilar - plockades den ner till sista mutter och bult och byggdes omsorgsfullt om. Motorn, transmissionen, de mekaniska underenheterna, metallarbetet, lackeringen och slutmonteringen slutfördes av Winross Restorations. Endast förkromning och omtrimning lades ut på underleverantörer. Projektet omfattade en fullständig mekanisk reovering, inklusive motor, transmission och mekaniska underenheter som utfördes med strikt efterlevnad av fabrikksspecifikationerna. Exteriören förnyades i attraktiv mellanblå med äppelgröna fälgar och chassi, tillsammans med en brun canvastopp och mörkblå läderklädd interiör med matchande mattor.

Efter färdigställandet validerades Victorias exceptionella kvalitet genom att den uppnådde en 100-poängspoäng och ett första pris i CCCA National Prize. Victorias restaureringskvalitet fick också erkännande vid ett AACA National Meet i Hershey, Pennsylvania.

Nyligen en del av en mångsidig samling av betydande förkrigsbilar, drar denna bil nytta av noggrann vård och underhåll. Karossen är fortfarande i enastående skick med vacker lack ovanpå utmärkta karosspaneler. Den blå karossen framhävs av subtila ljusblå karossränder, kromfälgar med breda vita däck, accentuerade med fint avvägda kromutsmäckningar. Eftersom detta är en högspecificerad Super Eight är den mycket välutrustad med många tillbehör och inredning. Från framsidan har den dubbla Trippe-lampor från Packard, en maskot från Packard Goddess of Speed och kromade trumpethorn. Dubbla sidomonterade reservhjul är inkapslade i karossfärgade kåpor och ett fabriksmonterat bagageutrymme vilar bakom det inbyggda bagageutrymmet.

Passagerarna bjuds på en helt restaurerad och fint detaljerad interiör, klädd i blått läder på sätena och dörrpanelerna. Den har hållits i toppskick sedan restaureringen och används sparsamt, men det finns bara lite ljusveck på förarsätet, medan den utmärkta mörkblå mattan, vackra träarbeten och fint restaurerad krom avrundar presentationen.



På samma sätt har instrumentbrädan restaurerats vackert med träkornsfinish på vardera sidan av den centralt monterade instrumentpanelen som original, som bara visar en liten missfärgning längst ner på instrumentbrädan. Fabriksoriginal rattar och omkopplare har restaurerats helt till höga standarder i den korrekta träådrade fascian med polerade ramar. Dörrtopparna fram och bak är färdiga med vackra träbeklädnader med dekorativa inläggningar. Toppen är trimmad brun canvas, och ett helt specialtillverkat blått regnskydd ingår för att skydda toppen.

Packards 384,8 kubiktum L-huvud rak åtta är en av de bästa motorerna genom tiderna; Smidig, vridmoment och tillräckligt kraftfull för att flytta även bilar med lång hjulbas med lätthet. På den här bilen har motorn blivit oklanderligt detaljerad i signatur Packard-grön färg, med ett silverfärgat vevhus, som original. Motortillbehör och kromade beslag och beslag är i utmärkt skick av showkvalitet. Denna bil har körts lätt sedan restaureringen slutfördes och underhållits till en extremt hög standard, och som ett resultat visar motorn lite i vägen för användning. På samma sätt förblir underredet rent och extremt väl presenterat.

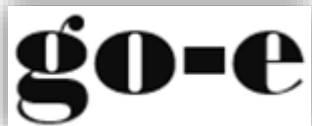
Den 11:e serien Packard hade få motsvarigheter på sin tid, och samma känsla gäller idag. När de var nya var de eftertraktade för sin stil, prestanda och förfining, och dagens samlare uppskattar dessa magnifika bilar av samma skäl. Denna 1104 Cabriolet Victoria är inget undantag. Oklanderligt underhållen som en del av en stor samling prestigefyllda bilar är denna Packard ett enastående exempel på denna sällsynta och vackra modell. Med bara en handfull överlevande representerar detta en otroligt sällsynt möjlighet att förvärva en fantastisk bil som är kapabel att prestera lika bra på utställningsplanen som den är ute på vägen, där Packards tekniska excellens verkligen kan lysa.

**Erbjudanden välkomna, affärer övervägs.**

\$259,500

Artikelnummer: 7869

För omedelbar hjälp, ring oss på +1-314-524-6000 eller fyll i följande formulär så kommer en medlem av vårt team att kontakta dig.



### 13. Fredagsfilmen: Vätgas eller el? Vilken drivmedel kommer att ta över?

29 maj 2025

Vätgasbilar står idag för mindre än 1 procent av den globala fordonsförsäljningen. I jämförelse står elbilar för ungefär 20 procent. Ändå hör man ofta att vätgas skulle vara "framtidens drivmedel." Men stämmer det verkligen? Är vätgasbilar verkligen anpassade för massproduktion? Och är de faktiskt miljövänligare än elbilar? Det ska vi gå igenom i den här videon.



FILM: <https://youtu.be/ykgmc6kUhgY>



Roger Warolin