



Reliant Scimitar GTE

1. Rusning efter Mercedes-Benz effektiva elbil
2. Här är uppföljaren till Ferrari Roma
3. Dryckesförpackningarna återanvänds i nya Fiaten
4. Allvarligt airbagfel upptäckt
5. Förlorar nästan 600 000 kr på varje såld bil
6. V8 i stället för elbil
7. Bildelstillverkare kollapsar
8. 90 procent lägre utsläpp 2040
9. Moke lever
10. Reliant Scimitar GTE
11. Cadillac Eldorado
12. Grattis Chrysler Windsor



1. Rusning efter Mercedes-Benz effektiva elbil – produktion dygnet runt

Posted by Kristofer Rask juli 2, 2025



Mercedes-Benz startade nyligen produktionen av sin nya eldrivna modell CLA. Den nya elbilen är den första i en helt ny generation elbilar från tillverkaren. CLA tar skepnaden av en coupésedan och är utvecklad med fokus på effektivitet och teknik.

Med en förbrukning på omkring 12 kWh/100 km kommer det bli en av de mest effektiva elbilarna på marknaden. Effektiviteten kommer bland annat från en ny uppsättning motorer, en tvåstegad växellåda och ett aerodynamiskt format.

Lanseringen har uppenbarligen varit lyckad. I samband med ett evenemang vid företagets huvudkontoret i Stuttgart-Untertürkheim ska produktionschefen Jörg Burzer berättat att den helt elektriska varianten ska börja tillverkas i treskift under årets andra hälft.

– Orderläget är mycket glädjande, ska Burzer ha sagt **enligt tidningen Automobilwoche**.

Mercedes CLA kostar från 633 000 kronor i Sverige. Den är utrustad med en motor på 200 kW (272 hk), ett batteri på 85 kWh och får en WLTP-räckvidd på 778 kilometer.



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

2. Här är uppföljaren till Ferrari Roma

Bobby Green 2025-07-02 kl 09:40

Säg hej till Amalfi



Vi har tidigare skrivit att Ferrari planerade att fasa ut modellen Roma. Nu presenteras ersättaren och den heter Amalfi, och den ser väl egentligen bara ut som en facelift av Roma. Inspirationen till designen ska komma från vågorna vid Amalfikusten och under den slanka huven lurar en dubbelturbomatad V8:a på 3,9 liter som levererar 640 hästar och 760 newtonmeter i vrid. Motorn har uppdaterats på flera håll, bland annat när det kommer till turbo-snurrorna och effekten har ökat med 20 hästar. 0-100 km/h ska gå på 3,3 sekunder och toppfarten anges till 320 km/h. Motorn är kopplad till åttastegad dubbelkopplingslåda.

Interiören är ganska återhållsam och traditionell och man har pillat dit ett nytt infotainmentsystem och en ny instrumentbräda. Instrumentklustret består av en skärm på 15,6 tum, infotainmentskärmen är på 10,25 och skärmen framför passageraren är på 8,8 tum. Ratten är också ny och har fler fysiska knappar än tidigare. Under skalet finns ett brake-by-wire-system som ska förbättra bromseriet avsevärt och ett avancerat ABS Evo-system. Styrservon ska ha uppgraderats och ska nu vara tio procent snabbare.

När lansering sker och vad det då står på prislappen är oklart. [ferrari.com](https://www.ferrari.com)



Bobby Green





FILM: <https://youtu.be/ZSDsL25mLXc>



FILM: <https://youtu.be/XiY6K85EASY>



FILM: <https://youtu.be/hVZX285DGi8>



FILM: <https://youtu.be/Xt0w1IX-D6I>



Det här är Ferrari Roma
En elegant coupé med 620 hästar



Första provkörningarna av Ferrari Roma är här
Den bästa grand touren Ferrari byggt



Ferrari Roma nu även som cabriolet
Våren är här

3. Dryckesförpackningarna återanvänds i nya Fiaten

Text Emanuel Gylling

Publicerad 2025-07-02 07:30

Det är numera vanligt att återvunna material hamnar i nytillverkade bilar. Men det är först nu som material från återvunna dryckeskartonger har hamnat i serietillverkning.



Vid återvinningen av dryckeskartonger blir ett tunt lager av plast och aluminium kvar, och det är detta som förädlas till en plastliknande massa.

Materialet hamnar i Fiats senaste modell, Grande Panda, som nya komponenter. Ungefär 140 dryckeskartonger per bil går åt till bland annat instrumentbrädan, mittkonsolen och dörrpanelerna.



Emanuel Gylling

4. Volkswagen: Använd inte passagerarsätet – allvarligt airbagfel upptäckt

Publicerad 2025-07-01 15:00 (uppdaterad 2025-07-01 15:06) Text Anders Nilsson

Volkswagen har hittat ett materialfel i en krockkudde och återkallar. Hundratals svenska kunder berörs.



Volkswagen har upptäckt ett materialfel i den främre passagerarairbagen på vissa Volkswagen-modeller, inklusive ID. Buzz, ID.7 och Taigo. Tyska tidningen [Automobilwoche](#) rapporterar att upp till 16 000 bilar återkallas världen över.

I en kommentar uppger Volkswagen Sverige att 1 400 fordon berörs och att ägarna kommer att kontaktas. De behöver ta bilen till verkstad för att åtgärda problemet. Då byts passagerarkrockkudden ut.

Innan de berörda bilarna lämnas in ber Volkswagen ägarna att stänga av airbagen och uppmanar dem att inte använda passagerarsätet fram tills felet är åtgärdat.

En defekt gasgenerator i airbagmodulen ligger bakom felet, som kan leda till minskad effekt om en airbag löser ut vid en eventuell krock. Det finns också risk för att höljet på generatoren brister och skadar passageraren.

Enligt den tyska publikationen är de drabbade fordonen bara ett par månader gamla. Vissa har till och med inte levererats till kunderna.



Anders Nilsson

5. Förlorar nästan 600 000 kr på varje såld bil

Av Linn Kolar Uppdaterad: 01 juli 2025 Publicerad: 01 juli 2025

Att sälja elbilar i Norge kan bli en dyr affär. Trots en glödhet marknad och ambitiösa klimatmål gör vissa bilmärken mångmiljonförluster.



Elbilmärket Voyah lanserades i Norge 2022 men med svagt nybilsförsäljning och kraftiga förluster har etableringen blivit en dyr historia.

Att etablera nya bilmärken i Norge är dyrt – riktigt dyrt. Ett företag blöder pengar och gör nu en förlust på närmare 600 000 kronor per bil.

Kostsam test för Kina-märken

Flera kinesiska elbillstillverkare använder Norge som testmarknad inför en bredare lansering i Europa. Vissa har lyckats, men för andra har det varit en kostsam resa, både försäljningsmässigt och ekonomiskt.

Ett exempel är bolaget Electric Way, som importerar de kinesiska märkena Voyah och Dongfeng. Enligt BilNytt.no redovisade företaget en förlust på 102 miljoner norska kronor under 2023, motsvarande cirka 95,9 miljoner svenska kronor.

Samtidigt registrerades bara 161 bilar under året. Det innebär en förlust på 633 000 norska kronor, eller omkring 595 000 svenska kronor per bil. **TV2** konstaterar kort: "Tapte 633.000 på hver bil".

"Vi har förlorat mer än vi trodde"

Arve Sulland, koncernchef för Sulland-gruppen som står bakom Electric Way, bekräftar att siffrorna blev sämre än väntat.



Norge har länge varit ett föregångsland i elbilsomställningen, men för nya bilmärken har marknaden visat sig vara både dyr och svår att ta sig in på.

”Vi har förlorat mer än vi hade budgeterat för. Det är klart att vi hade räknat med förluster de första åren, men vi har nog varit tvungna att investera mer än vi trodde när vi startade”, säger han till BilNytt.no.

Satsningen har krävt omfattande investeringar i personal och system. Nu hoppas bolaget kunna nå balans under året, förutsatt att försäljningen tar fart.

För att bredda utbudet har man lanserat småbilen Dongfeng Nammi Box, som marknadsförs som Norges billigaste bil. Priset ligger på 199 900 norska kronor, vilket motsvarar cirka 187 900 svenska kronor.

Nio bränner miljoner

Electric Way är dock inte ensamma om rödsvarta siffror. Elbilmärket Nio har investerat stort i sin norska närvaro med exklusiva showrooms i centrala Oslo och en snabbt uppbyggd organisation. Det har kostat.

Mellan 2021 och 2023 har bolaget förlorat 527 miljoner norska kronor, motsvarande cirka 495,4 miljoner svenska kronor. Bara under 2023 uppgick förlusten till 250 miljoner norska kronor, alltså cirka 235 miljoner svenska kronor, vilket innebär ett tapp på omkring 354.000 kronor per såld bil.

Årsresultatet för 2024 är ännu inte offentligt, men den fortsatt svaga försäljningen gör det svårt att tro på en snabb vändning.

Marknaden glöder i Norge

Trots miljardförluster för vissa märken är Norge fortsatt Europas elbilsfront. I januari 2025 var 96 procent av alla nyregistrerade bilar eldrivna, enligt [Dagens PS](#).

Målet om en helt utsläppsfri nybilsmarknad är i praktiken redan uppfyllt. Men även om potentialen är enorm, är konkurrensen stenhård.

”Det är hård konkurrens på nybilsmarknaden. Jag tror ändå inte att det blir något priskrig men inte heller några större prisökningar i år. Priserna på elbilar kan sjunka något och jag tror att det som var ”kampanjpriser” förra året kommer att bli det nya normala i år”, sa **Øyvind Solberg Thorsen**, vd för Norges Trafikopplysningsråd, till [Allt om Elbil](#) i början av mars.

Han pekade också på betydelsen av den norska momsgränsen:

”Momsgränsen över 500 000 NOK för elbilar är helt klart betydande. Många nya bilköpare är medvetna om den gränsen och kommer att hålla sig strax under eller runt det beloppet. Och det är möjligt eftersom det nu finns många märken och modeller i den prisnivån som tillfredsställer de flesta bilköparens behov”.



6. V8 i stället för elbil – så mycket sparade jag!

7 maj 2025

Och ja, den är såld



FILM: <https://youtu.be/sbqxEWHDN8k>

För nästan två år sedan sålde jag min begagnade elbil, en BMW i3 för 300 000 kronor och köpte en Lexus LS 460 för halva priset. Var det smart? Jag gjorde en kalkyl, hur höll den? Och vad ska man tänka på när man ska köpa en begagnad bil?

7. Bildelstillverkare kollapsar – tre fabriker läggs ner

Av Kevin Neemé 2 juli 2025, 09:50

En ny kollaps skakar om bilbranschen – tre fabriker läggs ner. Bland annat har de levererat bildelar till Volkswagen. – Våra asiatiska konkurrenter kan sälja bildelar inklusive frakt 20 till 25 procent billigare än vi, säger Simon Beckers, economichef för Musashi i Europa.



Musashi tillverkar kugghjul och andra bildelar åt kunder som Volkswagen och ZF Friedrichshafen. Bolaget har 16 000 anställda globalt, varav 2 000 i Europa. Ungefär en fjärdedel av omsättningen kommer från den europeiska marknaden. Men sedan 2018 har försäljningen av delar minskat med 40 procent. Förlusterna i Europa uppges ha uppgått till över en miljard kronor sedan 2021.

Nu läggs Fabrikerna i tyska Hann. Münden och Leinefelde ner. Skälen är höga elpriser, hård konkurrens och flera år av förluster. Redan 2022 försökte bolaget vända trenden med ett sparpaket. Det hjälpte kort men under 2024 gick verksamheten i Europa återigen med förlust.

– Energikostnaderna i Tyskland måste ner rejält. Om inget förändras snabbt är det svårt för företag som vårt att överleva här, säger David Beckers, chef i Europa, till [wiwo](#).

Fabriken i Hann. Münden har gått med förlust trots åtgärder. Enligt Musashi är det inte möjligt att driva fabrikerna vidare med mindre personal.

– För att köra en fabrik krävs en viss grundbemanning och rätt kompetens, oavsett hur lite vi producerar. Just nu ligger vi redan under den gränsen, säger economichefen Simon Beckers till [wiwo](#).



Fabriken i Leinefelde.

Fabriken i Lüchow blir kvar, men med färre anställda. Målet är att de fabriker som finns kvar ska bli lönsamma genom automatisering och energibesparingar.

– Planen är att behålla resten av anläggningarna långsiktigt. Genom att koncentrera resurserna hoppas vi få till en stabil framtid för dem som blir kvar, säger David Beckers.

Detta är bara ännu ett exempel i raden av bildelstillverkare som tvingats stänga ner under 2025. Under året har flera stora aktörer tvingats stänga igen. Bara de senaste månaderna har en av världens största sätestillverkare **lagt ner en jättefabrik**, en metallspecialist **stapat efter 40 år** och ett anrikt företag med över 100 år på nacken **tvingats till konkurs**.

LÄS MER:

- [Redan för sent för EU att straffa bort kinesiska elbilar](#)
- [Vändningen: Nu köper fler elbilar av Volkswagen](#)
- [Kinesiska CATL bygger ny batterifabrik i Europa](#)
- [VW-chefen om krisen – bryter ett tabu](#)
- [Tesla petat från säljtoppen i Europa – av Volkswagen ID.3](#)
- [Efter ras på 19% – VW lägger ner Passat-fabrik i Kina](#)



Kevin Neemé

Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina 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. 90 procent lägre utsläpp 2040 – EU lanserar nytt klimatmål

Carl Undéhn 2 jul 2025

Sedan tidigare har EU målet om att vara klimatneutralt till 2050. Och med paketet Fit for 55 lanserades 2021 planen för att till 2030 minska utsläppen av växthusgaser inom unionen med 55 procent, jämfört med nivåerna 1990.



Nu läggs ett nytt, och ambitiöst mål till listan när EU-kommissionen idag presenterar planen att redan till 2040 minska utsläppen av växthusgaser med 90 procent. Med det vill kommissionen slå fast en milstolpe till 2040 som ska garantera att målet om klimatneutralitet tio år senare uppnås.

– I dag visar vi att vi är fast beslutna att minska koldioxidutsläppen i den europeiska ekonomin fram till 2050, kommenterade EU-kommissionens ordförande Ursula von der Leyen förslaget.

Samtidigt öppnar kommissionen för mer flexibilitet för vad som godkänns som minskade utsläpp. Idag räknas endast de minskningar som sker inom EU, men enligt förslaget ska det från 2036 även bli möjligt att räkna in klimatcertifikat för att kompensera utsläpp från länder utanför unionen. Men då endast för upp till tre procent av utsläppen som sker här och då räknat på mängden utsläpp år 1990.

Som ett förslag måste det först ske förhandlingar med EU:s medlemstater och Europaparlamentet innan det kan börja gälla.



Carl Undéhn

9. Moke lever

Artiklar / 2 juli 2025 / Inga kommentarer / Av Robert Gustavsson

Mini-Moke må ha gått i graven men Moke lever och nyligen öppnades en ny fabrik i engelska Leamington Spa, där en eldiven version tillverkas.



Det är företaget Moke International som planerar att tillverka omkring 500 exemplar om året av den klassiska bilen och monteringen sker mer eller mindre för hand. Borta är den gamla BMC A-motorn och under huven finns istället en elmotor och batterierna har enligt tillverkaren tillräcklig kapacitet för att köra från tur och retur två gånger från Goodwood till West Wittering Beach eller om man är på franska Rivieran, två gånger tur och retur Saint-Jean-Cap-Ferrat och Monaco.



Tillverkningen i engelska Leamington Spa är redan igång.



Hundkojan heter helst Marvin



Hundkojan från Playmobil



Hundkoja på hög höjd

10. Den ovanliga Scimitar GTE

Skrivet av Ben Branch | Den 3 januari 2022

Läsningstid cirka 5 minuter

Reliant Scimitar GTE släpptes 1968 som en av de första i sitt slag – en tvådörrars coupé i full produktion med en kombi (kombi) bakdel, även känd som en "shooting brake".



FILM: <https://vimeo.com/658541581?p=1s>

Denna kombination av nöjet med en sportbil med det praktiska med en kombi visade sig omedelbart vara populär, i själva verket blev GTE den mest sålda fyrhjuliga Reliant genom tiderna.

Snabba fakta – Reliant Scimitar GTE

- Den brittiska biltillverkaren Reliant är mest känd för sina trehjuliga ekonomibilar som Reliant Robin och Reliant Regal.
- Reliant började producera prisvärda trehjulingar 1935, de diversifierade sig till fyrhjulingar med lanseringen av Reliant Rebel i början av 1960-talet.
- Reliant Scimitar släpptes 1964 till en början som en coupé med en design med tre boxar, den erbjöds senare som Scimitar GTE med en shooting brake bakdel.
- GTE drevs av Ford Essex 3.0 V6, delvis tack vare den lätta glasfiberkarossen kunde bilen nå 120+ mph - en imponerande siffra för den tiden.



Interiören i GTE är välutrustad, det här exemplaret är klädd i svart läder, den har en AM/FM-stereo och den önskvärda fyrväxlade manuella växellådan med överväxel.

En ny typ av sportbil

Shooting brake är en ovanlig bilkaross som vanligtvis kännetecknas av två dörrar och en kombi som vanligtvis nås via en halvkombi.

Skjutbromsar användes till en början av fasanjägare som uppskattade möjligheten att lägga ut sina hagelgevär och drevkarlar i baken medan de var på jakt, och sedan fälla ner bakluckan var också ett utmärkt improviserat bord för koppar te och smörgåsar.

Reliant var en av de första att skapa en serietillverkad sportbil baserad på denna design, den skapades av Ogle Designs Tom Karen, en man som tidigare hade gjort betydande arbete med Reliant.

Karens design var influerad av den närbesläktade **Reliant Scimitar GT**, den nya bilen fick namnet **Scimitar GTE** med det extra "E" som stod för "Estate", den brittiska termen för en kombi. Som med alla Reliant-bilar hade GTE en kaross helt i glasfiber monterad på ett stålchassi.

Trots att Reliant var en av Storbritanniens mindre biltillverkare var Scimitar GTE ganska väl utrustad med den tidens standarder, användningen av lätt glasfiber innebar att bilen också var snabb, och den var ogenomtränglig för de europeiska sportbilarnas långvariga nemesis – karossrost.

Ankomsten av Reliant Scimitar GTE

Reliant Scimitar GTE började tillverkas 1968, den var internt kodad GTE SE5 och varje bil var utrustad med den högt ansedda Ford Essex 3.0 V6.

Denna 60⁰ V6-motor skulle bli en av de mest mångsidiga Ford-motorerna under perioden, den monterades på allt från sportbilar med mittmotor som **AC 3000 ME** till **Ford Transit skåpbil**, och den blev en favorit bland lågvolymbilstillverkare som **TVR**, **Marcos**, Gilbern och naturligtvis **Reliant**.



Ford Essex V6 på 3,0 liter är en kompakt motor, detta hjälper till att flytta tillbaka viktfordelningen för förbättrad hantering och det ger plats för utrymmet under huven.

Reliant Scimitar GTE byggdes med i stort sett samma plattform som den tidigare Scimitar GT, den har ett lådchassi i stål med individuell framhjulsupphängning bestående av dubbla A-armar och spiralfjädrar. Baktill har bilen en aktiv axel med fyra länkar, en Watts länkage och spiralfjädrar.

Med det sena 1960-talets mått mätt var Scimitar GTE en bil som var mycket vettig om du letade efter en halvpraktisk GT-bil i mellanklassen. Den var prissatt något högre än **MGC GT**, en konkurrent till den periodiska försäljningen, men den erbjöd något snabbare prestanda för de extra pengarna.

Den första versionen av Scimitar GTE hade en topphastighet på 120+ mph och en 0 – 60 mph-tid på 8,5 sekunder – mycket respektabla tider för eran. Senare bilar med något kraftfullare versioner av Ford V6 skulle förbättra dessa tider till viss del.

Prinsessan Anne är känd för att vara förtjust i Scimitar GTE, drottningen och hennes make hertigen av Edinburgh köpte en av dem i present på hennes 20-årsdag. Sedan dess har hon ägt åtta av dem, och en har hon fortfarande i sin ägo.

I slutändan skulle Scimitar GTE förbli i produktion från 1968 till 1986, den är utan tvekan den mest kända och mest älskade av alla fyrhjuliga Reliants.

1972 års Reliant Scimitar GTE visas här

Bilen du ser här är en Scimitar GTE från 1972 vilket gör den till ett av SE5A-fordonen med en liten effektökning på 7 hk, den uppgraderade instrumentbrädan och de bakre bakljusen med ett integrerat backljus.

Denna bil ägdes av samma person i över 35 år, han tog utmärkt hand om den och inga kostnader sparades på underhållet. Den är utrustad med den åtråvärda fyrväxlade manuella växellådan med överväxel och bilen är färdig i Porsche Guards Red med en svart läderinredning.



Denna GTE genomgick en omfattande karossrestaurering för ett antal år sedan och motorn byggdes om för cirka 40 000 mil sedan. Motorn är nu utrustad med en kamväxel i legering, John Wade högeffektiva gasflödade blyfria cylinderhuvuden, större insugsventiler och en Kent V61 högpresterande kamaxel.

Bilen auktioneras nu ut live online av The Market, i skrivande stund är det några dagar kvar att lägga ett bud och du kan [klicka här för att komma till annonsen](#).



Ben Branch

Artiklar som förste redaktör **Ben Branch** har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom sektorn för alternativa och vintagebilar, med över en miljon läsare varje månad från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



11. Cadillac Eldorado 1964



Namnet Eldorado dök upp för första gången 1953 som Cadillacs mest exklusiva erbjudande – en ultralyxig cabriolet i begränsad produktion som föddes ur den dramatiska konceptbilen El Dorado. Byggt för att fira märkets guldjubileum, överförde produktionen Eldorado den djärva stilen från utställningsbilen och var utrustad med alla lyxiga Cadillac kunde erbjuda. Det var halomodellen – ett rullande uttalande om prestige som hjälpte till att definiera Cadillacs identitet efter kriget. Under det kommande decenniet utvecklades Eldorado stadigt och behöll sin plats i toppen av Cadillacs hierarki och blev samtidigt en symbol för framgång.





År 1964 hade Eldorado gått in i sin sjätte generation och närmade sig slutet på en era. Subtila revideringar av den rena, moderna karossen introducerade den slutliga versionen av Cadillacs ikoniska stjärtfenor – som fortfarande är synliga men inte längre överdrivna. Det året var också debuten för Cadillacs 429-kubiktums V8, nu i kombination med den förfinade Turbo-Hydramatic växellådan. Tillsammans levererade drivlinan jämna, smidiga prestanda och förbättrad effektivitet, vilket understryker Cadillacs fortsatta engagemang för framsteg. Ny teknik tog sig också in i kupén, framför allt i form av Comfort Control, det första helautomatiska, termostatreglerade värme- och luftkonditioneringsystemet som erbjuds i en amerikansk bil.





Även med Cadillac-mått mätt var 1964 års Eldorado särskilt exklusiv – bara 1 870 cabrioletter byggdes, var och en ett skräddarsytt uttryck för Cadillacs design, ingenjörskonst och lyxiga etos.

Denna Eldorado Biarritz har kvar sin ursprungliga 429 V8 och presenteras idag i en genomtänkt färgkombination. Även om den ursprungligen levererades i Firemist Green, bär den nu en utan tvekan vackrare nyans av Firemist Aquamarine - en annan fabrikskorrekt Cadillac-färg som framhäver bilens långa, skulpterade linjer. Lacken är fortfarande i utmärkt skick, med ett djup som kompletterar bilens återhållsamma elegans.





Kromdetaljerna, från de framträdande stötfångarna till de delikata Eldorado-specifika accenterna, är lika välbevarade och visar ljusa reflektioner och skarpa detaljer överallt. Den elfenbensfärgade suffletten är fortfarande i utmärkt skick och ger en subtil kontrast till exteriören, vilket förstärker den diskreta glamour som förväntas av Cadillacs öppna flaggskeppsbil.

Den vita läderinteriören är fortfarande i enastående originalskick och uppvisar en välbevarad patina som kompletterar karaktären hos denna klassiska amerikanska lyxbil. Fabriks-tillval som den lutande rattstängan och Guidematic-strålkastarreglaget återspeglar Cadillacs betoning på förarkomfort och bekvämlighet. Ytterligare bekvämligheter, inklusive en AM/FM-radio, Comfort Control klimatsystem och Soft Ray tonat glas, bidrar till en kupémiljö som är skraddarsydd för enkel långdistanstur.

Motorrummet presenteras i utmärkt skick, med komponenter rena och väldetaljerade rakt igenom. Den ursprungliga V8:an på 429 kubiktum startar tillförlitligt och fungerar med den mjuka, dämpade prestanda som är karakteristisk för Cadillacs ingenjörskonst från den här eran. På vägen ger kombinationen av 429 och Turbo-Hydramatic automatlåda en förfinad och enkel körupplevelse. Servostyrning och servobromsar bidrar till enkel användning, medan den långa hjulbasen och den följsamma fjädningen ger en lugn körning som lätt absorberar ojämnheter i vägen.

Som det sista året att bära Cadillacs signaturfenor har 1964 års Biarritz en betydelsefull plats i märkets designhistoria. Det här exemplaret, med sin originalmotor, väl valda specifikationer och rena presentation, ger en inblick i ett ögonblick när Cadillac var på sin topp – självsäker, framåtblickande och fortfarande i hög grad "World Standard of the World". Oavsett om den beundras för sin historia, design eller bara för det enkla nöjet med V8-körning uppifrån och ner, är denna Eldorado precis den ikon den vill vara.



12. Grattis Chrysler Windsor!

Publicerad **9 juli 2009** (uppdaterad 30 augusti 2018)

Text Redaktionen



Chrysler Windsor 2-door Hardtop 1959.

Windsor är det största av alla slotten i Storbritannien. Påbörjat av Wilhelm Erövraren redan år 1066. Fullt så gammal är inte Fords Windsor-motor som började tillverkas 1962 i staden Windsor, Ontario.

Filmen West Side Story gick på bio när Chrysler Windsor lades ner 1961. Då hade bilmodellen tillverkats sedan 1940-talet. Först hamnade Windsor strax över instegsmodellen Royal för att senare bli toppmodellen i Chryslers program.

Chrysler Windsor fanns både som sedan och hardtop. Även i kombiutförande, som enligt reklamen skötte "personbefordran galant". Och körde man inte omkring med sex personer i kärran, ja då kunde man få med sig en jolle. Windsor klarade snart sagt allt!

Chrysler själva hävdade att Windsor hörde hemma bland "finbilarna". Det är inte svårt att hålla med om och speciellt cabrioletversionen och Windsor 7-passenger Limousine är härliga finbilar.

Windsor fanns med ett flertal motoralternativ från raka 6:or till V 8:or som blev starkare och starkare ju längre 50-talet fortskred. Newport tog över manteln efter Windsor.



Windsor 7-passenger Limousine från 1949 var en magnifik vagn.



Kändes en Limousine för vräkig kunde man ju alltid satsa på en 6-passenger Sedan i stället.



Fyradörrars Sedan 1958.



Tvådörrars hardtop 1958.



Town & Country Wagon 1959.



Roger Warolin