



Triumph Dolomite 14/65

- 1. Volvo EX90 är en fantastisk el-suv**
- 2. Audi A6 Sportback**
- 3. Helsingfors OCTA Black är Land Rovers värsting i ny skrud**
- 4. Alpines elbil A290 släpps som rallybil**
- 5. Lada visar upp den mest extrema Nivan någonsin**
- 6. Byd tar över distributionen i Sverige från Hedin Bil**
- 7. Huawei's nya solid state-batteri**
- 8. EMW 327/3**
- 9. Triumph Dolomite Roadster**
- 10. Grattis Princess**



## 1. Volvo EX90 är en fantastisk el-suv – men den gör mig också besviken

Av: Mikael Lindkvist chefredaktör M3 2025-07-04 16:46 CEST

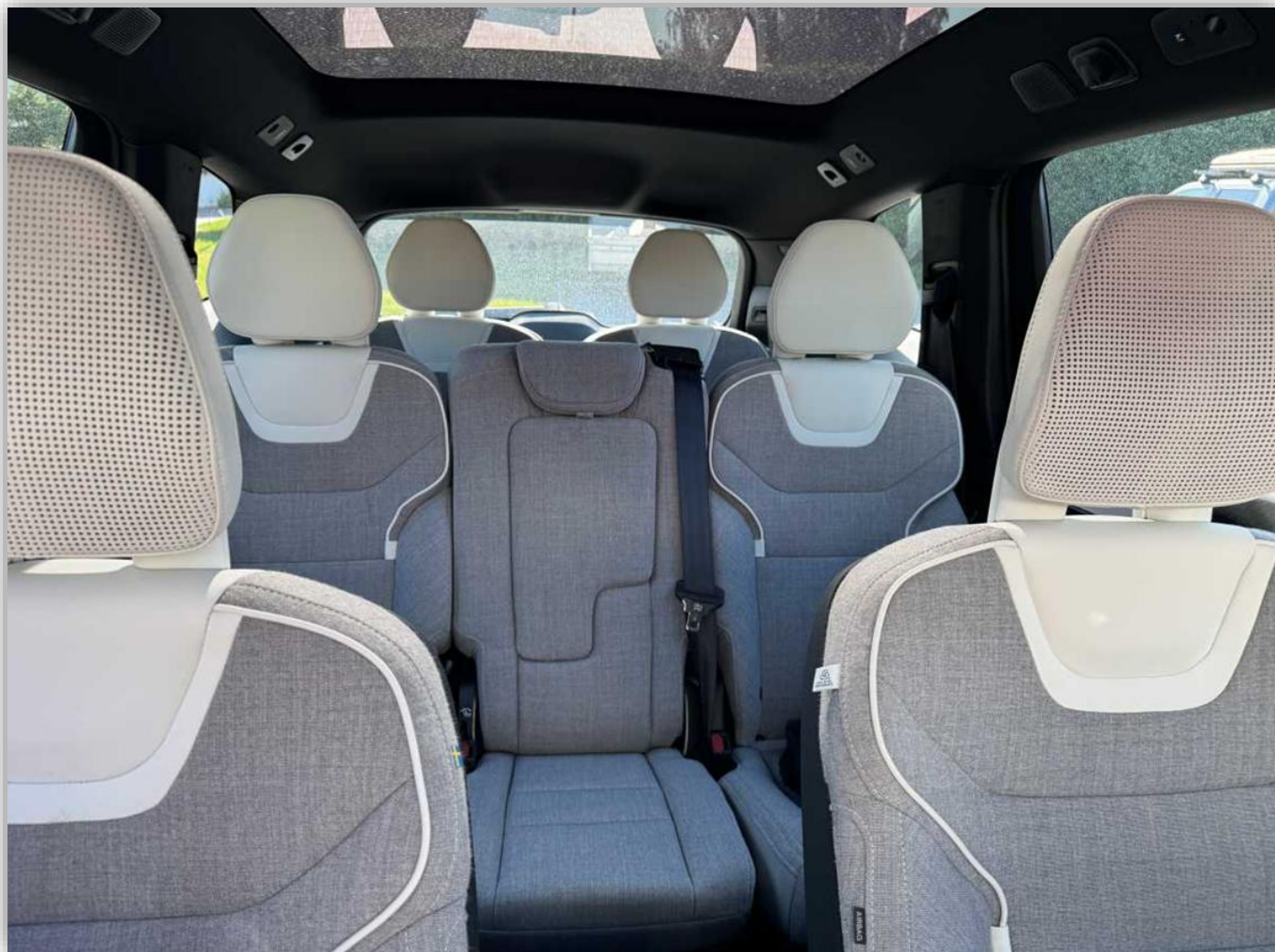
Efter tre års väntan är bilen äntligen här. M3 har kört nya Volvo EX90 – en bil som både imponerar och gör oss besvikna på samma gång.



### Innehåll

- [Sjukt bra komfort](#)
- [Inte färdig](#)
- [Suverän parkeringshjälp](#)
- [Snålt med bara två fönsterhissknappar](#)
- [Stort batteri och hög förbrukning](#)
- [Specifikationer](#)

Min relation till Volvo är inte helt okomplicerad. Jag har ägt två bilar privat. En V70, där toppen sprack strax efter att maskingarantin gått ut. Och en XC90 där jag fick byta växellåda två gånger (också utan garanti). Däremellan ett gäng besök på verkstaden för att byta länkar och annat ett par gånger i halvåret. Därefter lovade jag mig själv – aldrig mer en Volvo!



## Sammanfattning

**Expertbetyg \*\*\*\*\***

### Fördelar

- Fantastisk komfort
- Härlig att köra
- Rymlig som få
- Mycket bra lane assist

### Nackdelar

- Inte klar (lidar med mera)
- Steril inredning
- Dyr

### Omdöme

Det här är en på många sätt fantastisk elbil – komforten slår allt jag har kört. Men – och det här är ett stort men – bilen är inte klar. Lidar-sensorn är inte inkopplad och systemet slår inte av helt, vilket resulterar i batteridränering när den står parkerad. Detta ska dock åtgärdas, och då kan betyget komma att justeras upp ytterligare. För det här kan bli hur bra som helst!

Men det går inte att sticka under stol med att Volvo gör schyssta bilar idag, och att köra en ny Volvo är givetvis inte samma sak som att köpa 3–5 år begagnad som jag gjort tidigare. Även om jag inte är ett fan av nya **EX30**, som jag testade ganska nyligen, har mina förväntningar på elversionen av tillverkarens stora suv varit höga. Men efter tre års försening hade jag nästan gett upp hoppet om att vi någonsin skulle få se bilen. Men plötsligt händer det.



*Komforten i bilen är helt fantastisk!*

Jag testar Performance-versionen av EX90 under fyra dagar. Det är inte optimalt för att hinna gå igenom allt, men jag har i alla fall kört omkring 40 mil och ägnat så mycket tid som möjligt i förarstolen. Och det var kärlek från första stund.

Utvändigt är inte bilen jättespännande i mina ögon. Designen är visserligen modern, men samtidigt lite anonym. Den utstrålar inte lyx som sig bör i den här prisklassen. Invändigt är det sobert och avskalat. Eller sterilt, som jag skulle kalla det. Liksom i andra nya Volvobilar och även i syskonmodellerna från Polestar. Gillar du det? Själv föredrar jag interiören i tyska premiumbilar, som jag tycker känns lite mer levande.

### **Sjukt bra komfort**

Stolarna i Performance-modellen är lite hårdare än väntat, men jag sitter bekvämt och jag uppskattar det utfällbara lårstödet. Men det är när jag rullar iväg från Volvo som jag verkligen imponeras. Bilen går riktigt tyst, och tack vare den fenomenala luftfjädringen känns det som att jag svävar fram på vägen. Samtidigt är styrningen väldigt trevlig och prestandamässigt finns det massor av muskler när jag trycker till på gasen. Jag kan inte minnas att jag kört och färdats lika bekvämt i en annan bil någon gång.

Mycket av tekniken i EX90 är gemensam med **Polestar 3**. MMI:t är enkelt och tydligt, och baseras på Google. Jag uppskattar hur enkelt det är att komma åt viktiga inställningar och reglage utan att behöva gräva i avancerade undermenyer.



*Lidar-sensorn är inte inkopplad än.*

### **Inte färdig**

Anledningen till förseningen av den här bilen handlar om tekniken, att Volvo byter datorsystem. Som konsument bryr jag mig dock inte om varför – det är oavsett orsak inte okej att en bil släpps tre år sent. Men framför att allting inte är på plats när bilen väl börjar säljas. Lidar-sensorn är nämligen inte inkopplad. Och systemet kan inte stänga av helt, vilket innebär att batteriet långsamt dräneras när du står parkerad.

### **Inte okej, Volvo!**

Hur fungerar då förarassistans-systemen idag? Pilot assist-läget (adaptiv farthållare och lane assist) är extremt bra, även på kurviga vägar med nästan obefintliga filmarkeringar. Riktigt imponerande! De prediktiva funktionerna kan dock bli vassare. Bilen saktar ibland in för mycket i rondeller, och ibland inte alls när jag närmar mig en korsning.

### **Suverän parkeringshjälp**

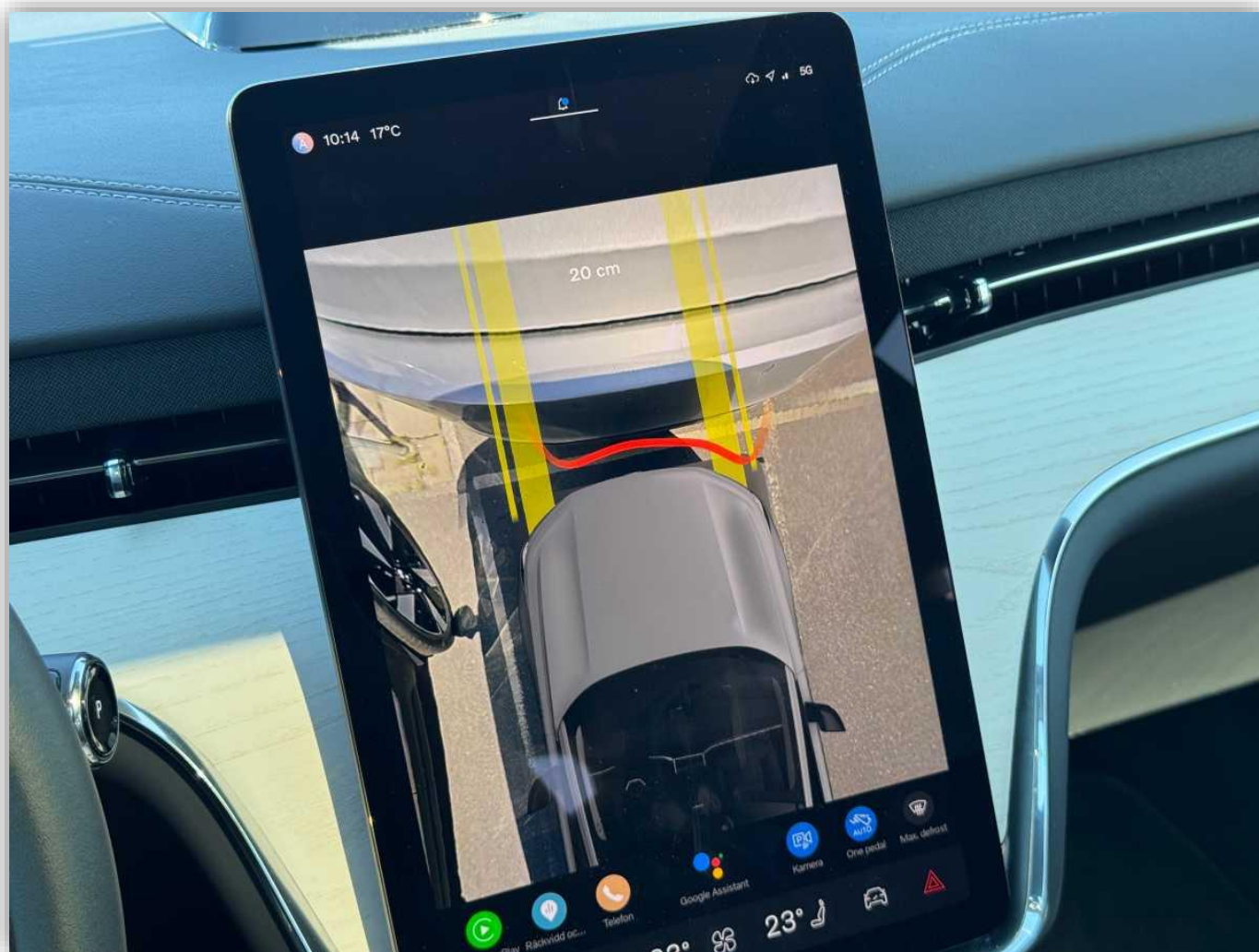
Jag uppskattar kamerorna runt bilen och parkeringshjälpen. Här ser du hela tiden angivet i centimeter hur långt du har till olika hinder omkring dig. Bra!

Du styr det mesta i bilen på den feta skärmen i mittkonsolen, men Volvo har en analog ratt för volymkontroll som jag uppskattar. Knapparna på ratten är användarvänliga och du lär dig snabbt hur du styr farthållaren och ljudanläggningen. Bowers & Wilkins-systemet i testbilen låter helt fenomenalt!

Framför ratten har du en skarp och fin liten skärm som visar hastighet, navigeringsinfo med mera, och bilen har även en fin head up-display.

### **Snålt med bara två fönsterhissknappar**

Det jag har att gnälla på när det gäller knappar är att Volvo, liksom Volkswagen, har valt att snåla in på knappar till fönsterhissarna. Det är inte smidigt att toggla mellan bakre och främre dörrar med en separat touchknapp. Gå tillbaka till fyra separata reglage, tack!



*Riktigt bra parkeringshjälp.*

Om du kikar på EX90 har du förmodligen behov av att kunna lasta mycket – och på den här punkten imponerar bilen stort. Bagageutrymmet är gigantiskt. Är ni fler än fem personer fäller du enkelt upp stolarna i den tredje sätesraden. Här sitter barn okej, men inte vuxna. Inte ens i nödfall.

### **Stort batteri och hög förbrukning**

Batteriet i testbilen är på 107 kWh netto, vilket är förhållandevis mycket. Men bilen är samtidigt ganska törstig, så den faktiska räckvidden sommartid uppskattar jag till omkring 50 mil. Bilen ska ladda i upp till 250 kW på dc-station. Det är bra men inte klassledande, och Volvo EX90 bygger inte på den nya 800-voltsplattformen som några av konkurrenterna gått över till – och som kommer i framtida EX60.

Efter några dagar med Volvo EX90 är jag klugen. Det här är på många sätt en underbar elsuv. En bil jag faktiskt själv skulle kunna tänka mig att köpa (om jag säljer villan). Men bilen är inte klar, och det gör det svårt att rekommendera den innan Volvo har visat att de får till de sista pusselbitarna med den nya teknikplattformen.

### **Specifikationer**

**Tillverkare:** Volvo

**Modell:** EX90 Twin Motor Performance

**Testad:** Juli 2025

**Drivning:** AWD

**Motorer:** Dubbla elmotorer på totalt 517 hk (380 kW)

**Batteri:** 107 kWh (netto)

**Snabbladdning (dc):** 250 kW

**Ombordladdare (ac):** 11 kW

**Räckvidd (WLTP):** 580 km

**Fordonskatt:** 360 kr/år

**Pris:** Från 1 051 000 kronor

**Betyg:** 4 av 5



**Mikael Lindkvist** chefredaktör M3

Mikael har jobbat på M3 sedan start och har 25 års erfarenhet av att testa och skriva om teknik och hemelektronik. Från början mestadels pc-komponenter och tv-apparater, numera smarta hemmet-produkter, elbilar, och diverse smarta prylar för trädgården. Mikael brinner för prylar och lösningar som kan göra vår vardag enklare och roligare. 2014 tog han över ansvaret för sajterna i Sverige och leder redaktionen i arbetet med att vägleda läsare och tittare innan, under och efter köp av teknikprylar och tjänster.



**Missa inte:** [Sugen på att skaffa elbil? Snart startar panikrean.](#)

**Nyligen publicerade artiklar av Mikael Lindkvist:**

- [Test: Dacia Bigster är en riktigt prisvärd elhybrid-suv](#)
- [Vi testar billiga elbilar – så bra \(och dåliga\) är de](#)
- [Stor guide till Tesla – vi testar de hetaste modellerna](#)

**Läs även:** [Stort test av de senaste elbilarna](#)



## 2. Audi A6 Sportback med lilla batteriet efter 129 mil

6 juli 2025

Det räcker för långresan



FILM: <https://youtu.be/QLgvlb9HQsA>

Jag har kört 129 mil i Audi A6 Sportback med lilla batteriet. Detta är den billigaste Audi A6 e-tron som finns att köpa just nu och priset landar fortfarande på 699 000 kr. Jag ser hur långt man kommer, hur snabbt man laddar, vilken utrustning som fortfarande finns där och hur den är utan luftfjädring. Detta görs genom en långresa ner till Båstad och hem igen och ekonomin på resan blev riktigt bra visade det sig.

**00:00** - Intro

**00:35** - Reklam

**00:45** - Specifikationer

**01:35** - Vart det bär av

**02:09** - Starta vägledning

**03:53** - Förutsättningar för lång räckvidd

**06:01** - Skippar laddaren

**07:16** - Apple Carplay fungerar inte

**07:57** - Hög ljudnivå

**09:03** - Laddstopp

**10:06** - 12 minuter senare

**11:21** - Pris och förmånsvärde

**15:01** - Blev ett stopp till

**16:10** - På hotellet

**17:16** - Standardutrustningen

**20:23** - Baksätet

**21:27** - Körkänsla och komfort

**24:46** - Hemgång

**26:48** - Det enda laddstoppet hem

**28:36** - Summering



### 3. Helsingvarta OCTA Black – Land Rovers värsting i ny skrud

Av Christoffer Lindén 2025-07-05

Land Rovers mest kraftfulla modell har blivit ännu mer kompromisslös. Nya Defender OCTA Black kombinerar brutal prestanda med genomgående mörk lyx.



*Nya Defender OCTA Black – helsvart och kompromisslös, här i sin rätta miljö.*

Land Rover vässar sin mest extrema modell. Nya Defender OCTA Black är ett mörkt statement – brutal V8-kraft kombinerat med helsvarta detaljer från topp till tå.

Med helsvarta detaljer både utvändigt och invändigt, och samma 635 hästkrafter under huven, blir modellen en kraftfull ny tolkning av Defender-konceptet – både på landsväg och i terräng.

**30 exteriöra komponenter** har fått ytbehandling i Gloss Black eller Satin Black, och modellen erbjuds i färgen Narvik Black, Land Rovers mörkaste lack. Som tillval går det att välja en Matt Protective Film för ännu mer visuell tyngd.

Främre och bakre underskydd, exponerade bärgningsöglor, bogseröglans skydd och de fyra avgasutblåsen är alla utförda i svarta kontrastlackeringar. Även Land Rover-logotypen på grillen har fått ett mörkare uttryck – med svart bakgrund och inskription i mörk silver.

**Till och med utvalda komponenter under bilen**, såsom ljuddämparskydd och mittsektion, har fått svart finish. Fälgarna finns i 20 eller 22 tum, båda med svarta navkapslar och Shadow Atlas-emblem.

Bromsoken är Gloss Black med kontrasterande text i Sentient Silver. Här finns inte en kromdetalj i sikte.



*Högupplöst skärm, premiumljud och vibroakustiska säten.*

### **Mörk lyx i kupén**

Interiören följer samma genomgående svarta tema. För första gången i en Defender används Ebony Semi-Aniline Leather kombinerat med *Kvadrat*, ett tekniskt textilmaterial som ger en mjuk men slitstark känsla.

Stolarna är nydesignade Performance-säten med nytt perforerat mönster och uppdaterade sömmar. Ryggstöd och armstödsfästen är i Carpathian Grey.

Instrumentpanelen har en Cross Car Beam i Satin Black Powder Coat, och som tillval kan kupén försees med Chopped Carbon Fibre – ett exklusivt kompositmaterial med lyxig känsla.

– Då många kunder eftertraktar helsvarta utföranden har designteamet tillämpat detta genomgående – både invändigt och utvändigt, säger Mark Cameron, Managing Director hos Defender.

### **Samma prestanda men med mer stil**

Tekniken under skalet är densamma som i vanliga Defender OCTA, vilket innebär att modellen drivs av en 4,4-liters Twin Turbo mildhybrid-V8 med 635 PS (627 hk). Den är också utrustad med 6D Dynamics-fjädring som kombinerar adaptiva stöddämpare med hydraulisk krängningskontroll, samt ett särskilt OCTA Mode för maximal kapacitet i terräng.

**En unik funktion i OCTA-serien** är Body and Soul Seats – en form av vibroakustisk teknologi där framsätena inte bara spelar upp – utan även återger musiken fysiskt genom ryggstödet. Du känner basen lika mycket som du hör den.

Systemet bygger på ljudsignaler från ett 700 W-system med 15 högtalare. Modellen har även fått senaste versionen av infotainmentsystemet, med en ny 13,1-tums pekskärm, ny LED-strålkastarsignatur fram och tonade bakljus med infällda linser.



*En Defender för scenens hjältar – bokstavligt talat.  
OCTA Black ska transportera Oasis under hela comebackturnén.*

### **Rock'n'roll-samarbete och nya färger**

Lanseringen av Defender OCTA Black sammanfaller med att Land Rover blivit officiell fordonspartner till Oasis Live '25 – den brittiska poprockgruppens comebackturné som omfattar 41 datum globalt. Defender OCTA Black kommer att transportera bandet under hela turnén.

**Samtidigt utökas färgpaletten** för vanliga Defender OCTA med nya kulörer som Sargasso Blue, Borasco Grey och – från slutet av 2025 – Patagonia White Matte Wrap. De tidigare färgerna Charente Grey och Petra Copper finns kvar i sortimentet.

### **Pris och lansering**

Prislappen för Defender OCTA Black är ännu inte officiell, men eftersom den bygger på toppmodellen OCTA – som i Sverige kostar runt 2 miljoner kronor – kan man räkna med att Black-versionen hamnar ytterligare 100 000–200 000 kronor över, beroende på utrustningsnivå.

**För ett fullt utrustat exemplar** landar totalpriset sannolikt över 2,1 miljoner kronor. Modellen går att konfigurera nu och leveranser väntas påbörjas mot slutet av 2025.

Läs också: [Land Rovers stora utmaning – vill vinna Dakar 2026](#)

Läs också: [Nya Defender kan allt – och är snabbare än din sportbil](#)



Christoffer Lindén



#### 4. Alpines elbil A290 släpps som rallybil

Posted by Kristofer Rask juli 5, 2025

Alpine firar 70 år. Inför det släpper nu det franska bilmärket en specialversion av den Renault 5-baserade elbilen Alpine A290.



Med A290 Rallye vill man visa upp märkets första eldrivna rallybil som kombinerar tradition med framtidens hållbarhet.

Elbilen är tänkt som en inkörsport till eldriven rallysport och kommer att delta i en rad olika tävlingsformat. Det inkluderar bland annat ett franskt engångrally som kommer arrangeras i slutet av 2025 för de första kunderna.

A290 Rallye bygger på standardmodellen A290 men är anpassad för rally med FIA-godkänd bur, Sabelt-sportstolar och en uppgraderad drivlina med 220 hästkrafter och 300 Nm samt en mekanisk diffbroms från ZF.

Bromssystemet har sexkolvsok fram, hydraulisk handbroms och race-ABS. Chassit är försett med specialfjädring från ALP Racing och bilen körs på 18-tums EVO Corse-hjul med Michelin Pilot Sport A-däck. Den har också ett innovativt ljudsystem som anpassar sig efter hastighet och gaspådrag.

Priserna för den speciella bilen börjar på 59 990 euro exklusive moms.

A290 Rallye kommer visas upp vid Goodwood Festival of Speed nästa helg och vid Rallye Mont-Blanc Morzine i början på september.



Kristofer Rask

## 5. Lada visar upp den mest extrema Nivan någonsin

Av William Karlsson 4 juli 2025, 15:32

Lada har tagit fram en extrem version av Niva. Den klassiska terrängbilen har fått en kraftfullare motor och flera andra smarta uppgraderingar.



På listan över de längst tillverkade bilmodellerna hittar vi Lada Niva, som funnits sedan 1977. Terrängbilen har genomgått flera uppdateringar genom åren, men nu har ryssarna tagit fram den mest extrema versionen hittills.

Lada Niva Sport Turbo är en specialbyggd rallybil. Den liknar fortfarande den vanliga Niva på många sätt, men det är tydligt att den byggts om för att tävla. Ladan har fått förbättringar när det gäller prestanda, chassi och design, vilket gör att den kan hålla en hög hastighet även i krävande terräng.

Invändigt har Nivan utrustats med två racingstolar och ett förbättrat navigationssystem. Baksätet har också tagits bort för att minska vikten. Under huven sitter en 1,6-liters fyrcylindrig motor med 276 hästkrafter och ett vridmoment på 340 Nm – betydligt mer än Niva Sport som enbart har 122 hästkrafter. Rallybilen gör sin debut den 12 juli i en rallytävling i Ryssland, enligt [Carscoops](#).



William Karlsson

## 6. Byd tar över distributionen i Sverige från Hedin Bil

Av Carl Undéhn

3 jul 2025



Kinesiska Byd har på kort tid vuxit till en av världens största biltillverkare. När märket lanserades här i Sverige skedde det genom försäljning av Hedin Bil. Men nu skiljs de båda åt när bolaget Byd Sweden AB bildas som ska ta hand om distribution, samt även ansvaret för reservdelar. Hedin Automotive Sverige kommer däremot även fortsatt att vara en auktoriserad försäljare av bilar från Byd. Förra året skedde samma sak i Tyskland, där Hedin Mobility Group tidigare sålde bilar från Byd.

– Som en långsiktig partner till BYD har vi tillsammans lyckats introducera varumärket för svenska kunder och lägga grunden för framtida tillväxt. Vi stöttar fullt ut BYD i detta nästa steg för att genomföra sin strategi i Europa och vi är stolta över att fortsätta som återförsäljare i både Sverige och Tyskland för att bidra till att ytterligare stärka varumärkets position på dessa viktiga marknader, säger Anders Hedin som är vd och grundare av Hedin Mobility Group.

I både Sverige och Tyskland backade försäljningen för Byd under förra året. Här registrerades det under 2024 in 891 bilar från Byd, en minskning med 74 procent jämfört med året innan då det registrerades 3.450 bilar från tillverkaren. Enligt tyska uppgifter såldes Byd där knappt 2.900 fordon under förra året, vilket var omkring 1.000 bilar färre än 2023.

Distributionsavtalet upphör att gälla direkt, men Hedin Mobility Group kommer fortsätta bistå Byd under de kommande tre månaderna.



Carl Undéhn

## 7. Huaweis nya solid state-batteri

Av Amanda Westberg Bidrag från Leon Poultney

Publicerat 3 juli 2025

**Huawei säger att deras nya solid state-bilbatteri kan ge dig 290 mils räckvidd och laddas på under 5 minuter – men vi har frågor.**



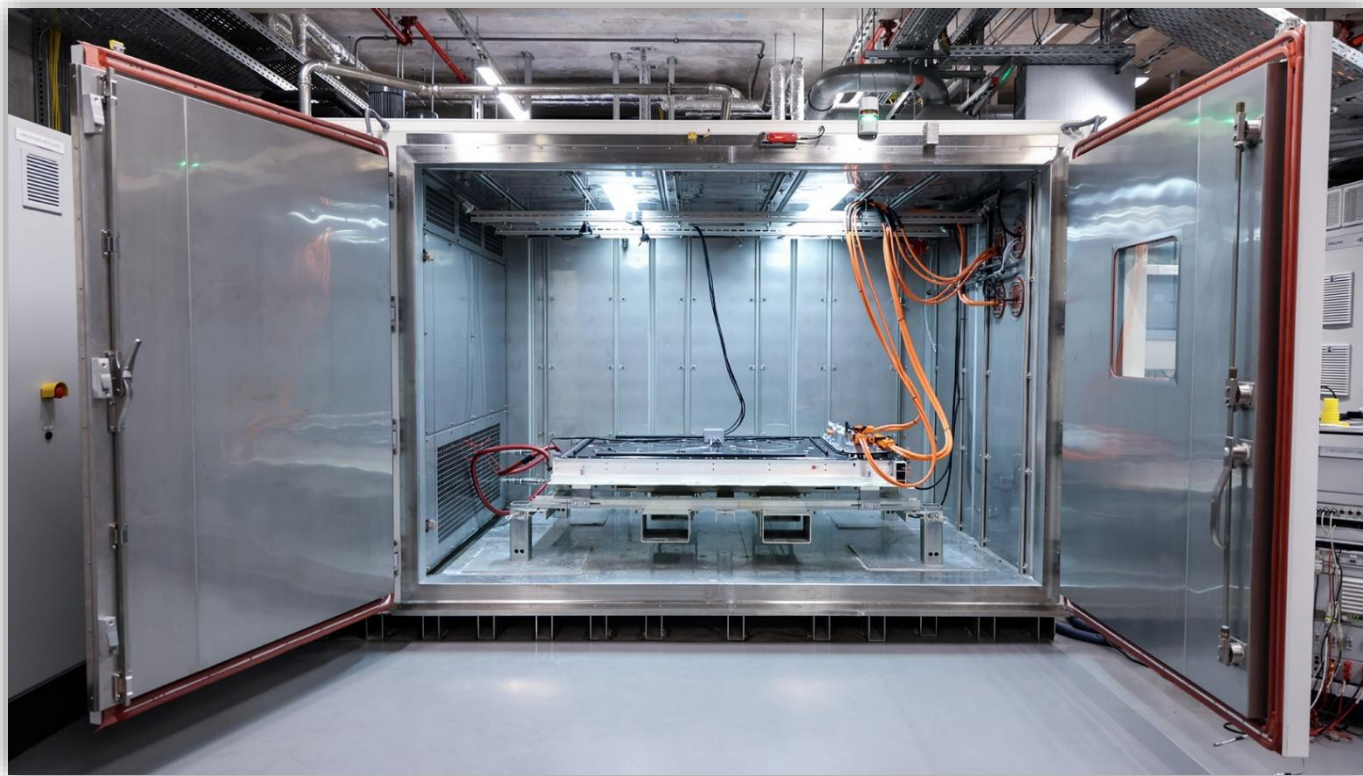
*Den kinesiska giganten ansluter sig till listan över biltillverkare som utforskar solid-state-alternativ.*

- **Huawei har lämnat in patent för ett sulfidbaserat, helt solid-state-batteri**
- **Företaget teoretiserar att det skulle kunna ge upp till 3 000 km räckvidd**
- **Ultrasnabb laddning kan ladda batteriet på under fem minuter**

Huawei är det senaste tillskottet i en växande lista av biltillverkare och teknikföretag som utforskar de möjliga fördelarna med att utrusta en elbil med solid state-batterier. Bland andra BMW, Mercedes-Benz, VW, BYD och Stellantis har alla offentligt hyllat tekniken.

**Car News China** rapporterar att teknikjätten har lämnat in ett patent som beskriver en solid-state-batteriarkitektur med energitätheter mellan 400 och 500 Wh/kg, vilket är två till tre gånger mer än dagens elbilsbatterier.

För närvarande tillverkar inte Huawei sina egna märkesbilar i Kina, men företaget samarbetar med olika biltillverkare för att tillämpa vissa av sina befintliga teknologier i fordon.



*(Image credit: Porsche).*

Enligt patentansökan använder deras batterier en metod som "doperar" sulfid-elektrolyter med kväve för att hantera sidoreaktioner vid litiumgränssnittet. Resterande delar av tekniken hålls dock hemliga, då kapplöpningen om att massproducera solid state-batterier säkert och i stor skala är i full gång.

Företaget teoretiserar vidare att det är möjligt att få ut cirka 2 900 kilometers räckvidd från sin batteriteknik, samt genomföra branschstandarden 10–80 % laddning på under fem minuter.

Men vissa branscheexperter är skeptiska till dessa djärva påståenden och påpekar att det skulle innebära ett hopp på mer än tre gånger jämfört med räckvidden hos de mest imponerande elbilarna som finns tillgängliga i dag.

I en intervju med [Electrek](#) sade Yang Min-ho, professor i energiteknik vid Dankook University, att sådan prestanda "kan vara möjlig i laboratoriemiljöer", men förklarade också att det skulle vara "extremt svårt" att reproducera resultaten i verkliga miljöer, där energiförlust och termisk hantering spelar en nyckelroll.

### **Analys: stora rubriker, små steg**

Det är förståeligt att Kina just nu njuter av sin dominans inom elbilar och inte drar sig för att göra reklam för innovationer som har potential att förändra spelplanen.

**MegaWatt-laddning** är ett av de mer aktuella ämnena, men solid state-batterier har också bubblat under ytan en längre tid. Utan tvekan kommer Kina att bli först med tekniken, men det kommer troligtvis inte ske så snart som många inhemska företag vill få det att framstå, och inte heller lika imponerande som det låter.

Vad gäller de 2 900 kilometrarna i räckvidd verkar siffran mest meningslös, eftersom det skulle kräva ett enormt batteripaket som skulle lägga till övervikt och försämra köregenskaperna i ett försök att undanröja räckviddsångest.

Om Huawei lyckas uppnå energitätheter mellan 400 och 500 Wh/kg vore det mycket bättre att tillverka mindre batteripaket som ändå kan erbjuda imponerande räckvidd utan behov av gigantiska och dyra batterier.

När en elbil enkelt kan köra 1 000 kilometer på en laddning blir räckviddsångest i stort sett irrelevant, eftersom det är få förare som ändå vill köra i timmar utan paus. Med det offentliga laddnätverket som växer och förbättras år för år, är det numera kanske enklare än någonsin att hitta en plats att ladda – och samtidigt sträcka på benen.

### Du kanske gillar:

- [Det här genombrottet inom batteriteknik kan hjälpa elbilar att ta sig förbi 160-mils-gränsen – och ge 30 mils räckvidd på under fyra minuter](#)
- [Myten om Megawatt-laddning – och varför Porsche inte tror att det är lösningen på smidigare elbilsresor](#)
- [Världens första hybridbil med utbytbara batteripaket är här – och kan vara en första glimt av framtiden](#)

### Läs vidare:

- [Möt nästa elektriska superbil – Mercedes-AMG har precis fått tillbaka sitt mojo med ett 1 360 hk-koncept som snart kommer att utmana Porsche Taycan](#)



### **Amanda Westberg**

Chefsredaktör TechRadar Norden

Amanda Westberg har varit en del av TechRadar-projektet sedan starten 2018 och sitter nu på rollen som chefsredaktör för TechRadar i Norden. Under sin tid på hemsidan har hon hunnit skriva tusentals artiklar och håller noggrann koll på teknikvärlden och dess trender. Som en gamer och träningsentusiast har hon en förkärlek för allt gaming- och fitnessrelaterat, där bland annat smartklockor är en favoritkategori att skriva om.

### **Bidrag från:**

[Leon Poultney](#) EVs correspondent

## 8. Dubbelgångaren EMW 327/3 1954

Av Mark J. McCourt

Uppdaterad 27 augusti 2024

**Bayerische Motoren Werke har en berömd historia av att bygga eleganta lyx-sport-coupeer, som bland annat har inkluderat 2800CS, M6 och 850i. Dessa bilar kan spåra sin härstamning tillbaka till 1938-1941 327 Sport-Coupe.**



Omdefinieringen av Tyskland efter andra världskriget påverkade alla aspekter av BMW, och att 327 skulle få ett andra liv i ett udda parallellt universum, där den blev en av de första efterkrigstidens BMW som inte tillverkades av den biltillverkaren. Det finns inte mycket med den vällustiga, sportiga och lyxigt dekadenta 327/3 som för tankarna till det stränga livet i det sovjetkontrollerade Östtyskland – det här var ingen Wartburg. Eller?

Efter att BMW köpte fabriken – tillsammans med rättigheterna att bygga Austin Seven-härstammade Dixi 3/15 – i slutet av 1928, blev Eisenach dess centrum för bilproduktion, och denna fabrik blev där alla BMW-bilar byggdes, fram till början av andra världskriget. Dixi skulle komma att följas av allt mer sofistikerade bilar som 1933 års 303, som introducerade två viktiga funktioner hos BMW: den raka sexan och den dubbla njueren. Den exklusiva sedanen 326, som introducerades i Berlin 1936, var grunden för en avancerad tävlings- och sportbilsvariant, 328 roadster, som debuterade i juni samma år.

Även om det inte finns några officiella siffror, tror man att 505 327/2 Sport-Cabriolets byggdes i Eisenach mellan 1949 och 1955, tillsammans med 152 327/3, som tillverkades 1954-1955. Vår funktionsbil, som ägs av Rachele "Rocky" Grady och underhålls av hennes man, Henry, anses vara en sen 1954 års modell, den 144:e 327/3 byggda, och den bär det slående EMW-emblemet. Vi träffade familjen Grady och "Emma", som Rocky har döpt EMW till, i närheten av deras hem i Palm City, Florida, och fick veta hur ovanlig och speciell den här efterkrigsbilen är.



*Bagageutrymmet kom man åt via baksätets ryggstöd.  
 Detta utrymme delades av bränslepåfyllningshalsen.*

"Ingen vet hur många som byggdes med BMW-emblem jämfört med EMW", säger Rocky. – Jag har sett fotografier av en bil som anses vara efterkrigstid, som har den blåvita rundeln. Vi pratade med en expert från BMW i Tyskland om detta, och han bekräftade att han inte var medveten om att Emma var i USA, och att den enda andra 327/3 han visste fanns på ett museum i München. Vi tillhör BMW Vintage & Classic Car Club of America, och även om det finns några 327/2 cabrioletter här, har inga andra coupéer ännu dykt upp. Jag kan inte förstå att det inte finns fler gömda i Skandinavien, Belgien eller Österrike."

Historien om #144 är grumlig, eftersom de bara vet att denna nummermatchande bil restaurerades autentiskt i Europa 2006 och därefter fördes till Arizona av en tysk, innan Rocky och Henry köpte den på auktion 2008. Det såg då ut som det gör idag, men efter ett år skulle Henry – som äger en bilrestaureringsfirma – dra i motorn för att byta packningar och justera ventilerna, och skulle bygga om bakhjulscylindrarna och rekonditionera kuggstångsstyrningen för att få bilen till mekanisk perfektion.

"Emma blir vanligtvis skjutsad till ett evenemang som ligger mer än 45 minuter bort", medger Rocky. "Tyvärr, eftersom jag är liten och sätet inte går tillräckligt framåt, är hon svår för mig att köra, så Henry får den äran." – Förkrigsbilar kör i allmänhet lite som lastbilar, inflikar han med ett skratt. "Hennes styrning är relativt lätt, även om det inte finns någon servoassistans, och bromsarna är responsiva. Växling är ovanligt, eftersom grindarna är lite vaga, och ettans och tvåans växel har en frihjulsfunktion, så när du backar från gasen rullar den utan motorbromsning."



Andra funktioner av förkrigstyp som fortfarande finns kvar på EMW är det fotpumpsdrivna centralsmörjningssystemet, som också smörjer styrstången, och de funktionella trafikanternas blinkers. "Jag har lagt till ett blinkerssystem för blinkers", konstaterar han. "Medan förkrigstidens 327/3 hade självmordsdörrar, har denna konventionella gångjärn fram, vilket gör det lättare att komma in i baksätet." Att fälla ner baksätets ryggstöd är det enda sättet att komma åt bagageutrymmet, men Rocky rapporterar att det finns tillräckligt med benutrymme för två mindre vuxna att sitta bekvämt där bak för korta resor. De funderar på att lägga till säkerhetsbälten för att förbättra Emmas trafiksäkerhet.

Mystik och sällsynthet, i kombination med bilens oklanderliga presentation, har gjort den till en uppmärksamhetsmagnet vart de än går. Även om 327/3 är rolig i vintagestil på vägen, är concours och bilutställningar dess naturliga livsmiljö, säger Rocky. "Jag älskar att dela henne med andra bilälskare. Hon gör många lokala shower – Elliott Museum på Hutchinson Island, Jupiter Island och Pine School i Hobe Sound är mina favoriter – och har vunnit priser på Boca Raton Concours, Lake Mirror Classic, Amelia Island och Hilton Head Concours. Och vi har just fått veta att Bill Warner vill ha henne tillbaka till Amelia Island i mars för att delta i en klass med BMW 327 och 328!

Gradys vet hur speciell deras EMW är och har vidtagit åtgärder för att se till att den kommer att tas väl om hand i framtiden: de har lovat att den ska visas i Elliott Museum. "Jag ville äga en bil med historisk betydelse, men det finns så mycket mer – hon har en felfri elegans", funderar Rocky. "Jag kan inte gå förbi Emma utan att njuta av det konstnärliga sättet hon är designad på. Hon tycks trotsa alla föreställningar om ålder. Det ger mig ett leende på läpparna, varje gång."

BMW var nyligen tillbaka i bilbranschen och byggde sina egna prestigemodeller i München 1954, inklusive den V-8-drivna 502 "Baroque Angel". Den Albrecht Graf von Goertz-stylade 503:an och den fantastiska 507:an var i planeringsstadiet och skulle introduceras för en chockad publik två år senare, så den handbyggda EMW 327/3 med små nummer hade troligen inte längre någon större betydelse för moderbolaget. Det kan till och med ha varit överflödigt för EMW, för efter 1955 skulle det östtyska företags namn ändras till VEB Automobilwerke Eisenach, och dess fokus skulle skifta från att bygga BMW-härledda bilar till något helt annat - en trecylindrig, tvåtakts ekonomibil som återinförde en historisk regional namnskyld: Wartburg.

*\* Särskilt tack till Goetz E. Pfafflin, ordförande för BMW Vintage & Classic Car Club of America, för hans ovärderliga hjälp med att forska i EMW:s historia.*

**Specifikationer****1954 EMW 327/3****Motor:** OHV rak sexa, gjutjärnsblock och huvud**Slagvolym:** 1 977 cc**Borrning x slaglängd:** 66 x 96 mm (2,6 x 3,78 tum)**Kompressionsförhållande:** 6,3:1**Hästkrafter @ varv/min:** 57 @ 3,750**Bränslesystem:** Dubbla IFA 1-delade förgasare**Växellåda:** Synkroniserad fyrväxlad manuell, frihjulande på ettan och tvåan**Fjädring:** Fram: Dubbla A-armar med tvärgående bladfjäder, hydrauliska stötdämpare;

Bak: Roterande axel, halvelliptiska bladfjädrar, hydrauliska stötdämpare

**Styrning:** Kuggstång och kugghjul**Bromsar:** Fyrhjulig trumma**Hjulbas:** 108.3 inches**Längd:** 177,2 tum**Bredd:** 62.9 inches**Höjd:** 55.9 inches**Vikt:** 2 425 pund**Tophastighet:** 78 mph/125 kph**Ägarens berättelse**

Vi hittade henne på Worldwide Auction på Hilton Head, South Carolina, 2008. Jag såg henne på cocktailpartyt kvällen innan auktionen, och det var kärlek vid första ögonkastet. Jag visste inte vad en EMW var, men så fort jag såg den vackra fräulein visste jag att jag skulle äga henne i slutet av helgen. Hon gick bara på fyra cylindrar och kunde inte ta sig upp för rampen, så hon såldes inte under auktionen. Vi hittade henne i andra chansområdet nästa dag, och Henry sa att hon inte rökte eller gjorde knackande ljud när hon sprang, så han visste att han kunde fixa henne. Det visade sig att två av tändstiftskablarna var omvända!

Emma sitter nu tillsammans med de andra bilarna i vår samling, som i första hand är stora, kraftfulla brittiska bestar, och hon talar inte ett ord engelska. Jag köpte en Porsche 356SC från 1964, som jag har döpt till Maximilian, för att hålla henne sällskap och vara hennes leksakspojke, och de pratar tyska med varandra. Hon har dock lärt sig en dålig vana från britterna – medan hennes 30-kilo aldrig behövde fyllas på tidigare, behöver hon nu en droppskål, som de gör.





## 9. Triumph Dolomite Roadster Coupé jagar vattenfall

Av Jon Pressnell 23 maj 2025



Ägaren Jon Quiney tvekar knappt ett ögonblick: ”Vulligt – ja, jag skulle kalla det ulligt. Det är verkligen den mest fantastiska bilen.”

Det är svårt att inte hålla med. Med sin långa, svepande bakdel, sina vackert integrerade, böljande skärmar och mjukt formade sidor har **Triumph Dolomite Roadster Coupé** en sensuell elegans som skiljer den från andra brittiska serietillverkade bilar från 1930-talet.

Det är inte bara formen: utsmyckningarna bidrar till helhetens förfining, oavsett om vi pratar om de stiliserade ventilationsöppningarna på motorhuven, den kromade inramningen av reservhjulet (utformad för att avleda vatten från hjulhuset) eller den eleganta listningen som innehåller handtaget för Dickey-sätet.

Och kylargrillen. Den där grillen. Stylingen som skiljer Dolomite från alla sina konkurrenter.

Stylingdetaljen som förmodligen bidrog till att besegla ödet för **Triumph Motor Company**, som i mitten av 1939 befann sig i konkursförvaltning.

Komplicerad, sprudlande, kurvig – den där fåktarmasken till fasad är ett mästerverk i pressgjutning, häpnadsväckande jämfört med de som är vana vid mer traditionella gravstengaller, men ändå perfekt integrerad i Triumphs radierade linjer.

Som det borde vara: normalt sett fallet inom chassiavdelningens ansvarsområde, överfördes designen av kylarhöljet för Dolomite, på begäran av högsta ledningen, till karosseriavdelningen under den begåvade stylisten Walter Belgroves vakande öga.



*Triumph Dolomite Roadster Coupés pilspetsventiler kom in 1938.*

Resultatet, som tydligt var inspirerat av **Hudsons** vattenfallsgrill från 1936, provocerade fram verklig kontrovers vid lanseringen av Triumph Dolomites bil i juli 1936, vilket Belgrove mindes senare i livet.

”Jag kan inte minnas någon reaktion i fabriken”, berättade han för de välkända Triumph-författarna Graham Robson och Richard Langworth.

”Men från allmänheten fick den ett blandat mottagande, och som jag minns var den både omtyckt och avskydd – inga halvdana åtgärder.”

”De som gillade det tyckte att det var ett steg i rätt riktning. De inbitna ansåg däremot att det var ett brott med traditionen, vilket var likvärdigt med att gå barrumpad in i St Pauls katedral under fastan.”

För att blidka sådana människor erbjöd Triumph – endast för 1937 – en sexcylindrig Dolomite 2-litersmotor med konventionell grill, kallad Continental.

Men om Belgroves "vattenfall" var modigt flamboyant, så var det inte en handling av godtycklig exhibitionism: det fanns en logik bakom det.

Hösten 1935 hade inte bara **SS-Jaguar**-sedanerna tillkännagivits, utan även de nya, **Morris**-baserade 1½-liters- och 2½-liters **MG**-modellerna.

Plötsligt kämpade Triumph inte längre ensam mot **Riley**, utan mot ytterligare två rivaler.



*Triumph Dolomite Roadster Coupé presterar bra för att vara en 1 767cc fyrcylindrig motor*

Företaget kunde inte matcha prissättningen hos någon av sina nya konkurrenter, så att lägga till en dos visuell särskiljning till sina produkter – dåvarande **Gloria** och Gloria-Vitesse – var en självklar väg framåt.

De omdesignade nya modellerna, skapade under Triumphs tekniska direktör Donald Healey, var vidareutvecklingar av Gloria-serien, med en bredare version av bilens underliggande korsformade chassi, i vilket nya Triumph-designade crossflow-ohv-motorer installerades – en 1767cc 'fyra' och en 1991cc 'sexa'.

Det fanns också en ny synkroniserad fyrväxlad växellåda med **Austin**-internaldelar, i stället för den tidigare "krasch"-växellådan med frihjul.

Motorerna, som åtminstone delvis härleddes från Glorias Coventry-Climax-enhet med inlopps-över-avgasrör, var i synnerhet ett välkommet framsteg, eftersom Climaxerna hade varit benägna att överhettas och bränna ut sina sidomonterade avgasventiler.

Till en början fanns Triumph Dolomites endast tillgängliga som fyrdörrars sedaner, men 1938 introducerades en drophead Foursome Coupé, följt våren 38 av Roadster Coupé – initialt endast i fyrcylindrig **14/60**-utförande.

Med tillkännagivandet av 1939 års serien i juli 1938 anlände dock en sexcylindrig version – tillsammans med en 3 hk effektökning för fyroppts Roadster Coupé, som döptes om till 14/65 för att hedra sin nya effekt på 65 hk.

En hardtop-version av Roadster Coupé katalogiserades också, men det verkar som att bara en enda prototyp byggdes.



*Denna Triumph Dolomite Roadster Coupés SU-förgasare har för närvarande TR2-pannkaksfilter*

Det är den korta versionen av Gloria- och Dolomite-historien, men den sammanfattar fortfarande en stor del av Triumphs problem under den här perioden: företaget tillverkade för många olika modeller, i för små kvantiteter, vilket resulterade i produktionsineffektivitet i en tid då ekonomin redan var osäker.

Inte vad du skulle veta från Coventry-företagets aggressiva egenreklam.

"Triumph-Dolomite [ sic ]-modellerna som erbjöds för säsongen 1939 erbjuder de bästa värdena som kan erhållas i högkvalitativa bilar", trumpeterade 1939 års försäljningskatalog.

"Triumph-Dolomite-bilar, som skiljer sig från bilar som monterats med massproducerade komponenter och kamouflerats med olika karosser som framstår som kvalitetsprodukter, är designade och producerade från början till slut i våra egna fabriker med all den traditionella omsorg och erfarenhet som förknippas med de högsta standarderna inom brittisk bilteknik."

Det var väl och bra, men för modellåret 1934 hade Triumph sålt runt 2000 Gloria-bilar från sina relativt små lokaler i Stoke.

År 1936, ett år då företaget redovisade rekordförluster och kände sig tvunget att sälja sin motorcykeldivision, hanterade företaget förmodligen inte mer än 1000 bilar från sin helt nya och dyrt uppförda fabrik – den så kallade "Gloria Works".



*Triumph Dolomite Roadster Coupés nedfällbara fotsteg underlättar åtkomst till dickey-sätet*

År 1937, ett boomår för den brittiska bilindustrin, återupplivades produktionen och finanserna, men försäljningen började minska allt eftersom 1938 fortskred.

Marknaden fanns där – åtminstone tills Hitler provocerade fram den tjeckoslovakiska krisen senare samma år, och konsumenternas förtroende sjönk – men det underkapitaliserade och dåligt organiserade Triumph kunde tydligen inte bygga tillräckligt med bilar för att tillfredsställa efterfrågan, än mindre driva sin fabrik med full kapacitet.

Det var inte bara brist på pengar: Donald Healey erkände senare att företaget saknade hyfsade karosseringenjörer, att deras karossbyggda karosser var dyra att tillverka och att det fanns ”brist på produktionskunskap”.

Följaktligen uppgick produktionen för modellåren 1936-39 till förmodligen högst 8 000 bilar, jämfört med 14 079 SS-Jaguarer och 5 514 av MG:s **VA** / **SA** / **WA** -familj.

Misslyckande var oundvikligt och kan bara ha påskyndats av den välmenande men möjligen överambitiösa Dolomite.

Borde du gråta i din öl? Tillbringa en eftermiddag med Jon Quiney och hans Triumph Dolomite Roadster Coupé, och det är svårt att inte fälla en tår.

Det här är en elegant och mer än tillräckligt fulländad bil – som den borde vara, till ett pris på 395 pund från 1939, eller hela 100 pund mer än vad William Lyons begärde för 1½-liters SS-Jaguar-sedanen.



*Triumph Dolomite Roadster Coupés dicky-säte är välklätt, medan facket gör det möjligt att förvara golfbagar tvärs över bilen.*

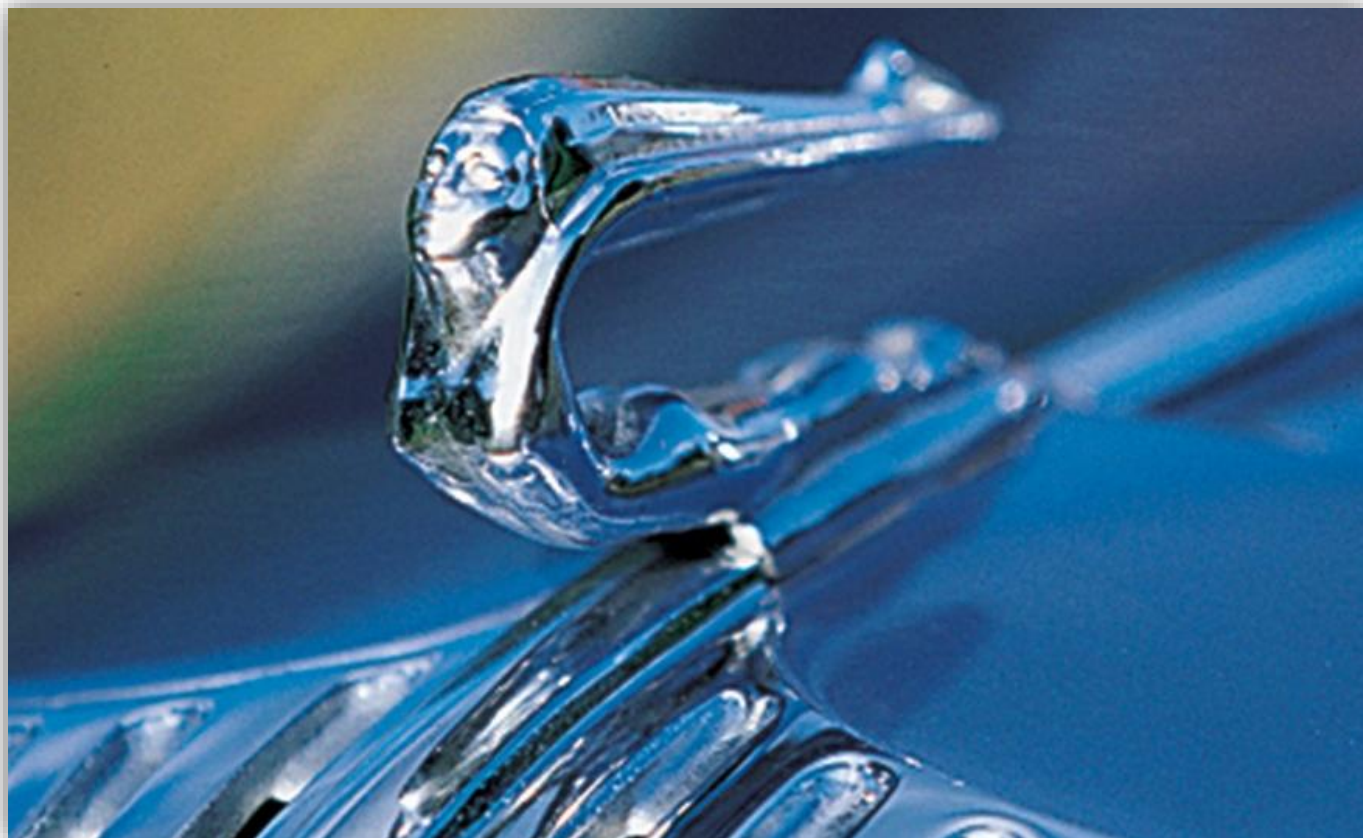
Du kan se vart en del av pengarna tog vägen.

Charmiga små verktyglådor i trä med dragringar i yachtstil på vardera sidan om sitsen; helförkromad sufflett; ett utfällbart steg för åtkomst till suffletten; det vridskruvsäkrade gjutna locket för starthandtagsöppningen, präglad med orden "Triumph Dolomite"; den förtjusande Gloria-figuren ovanpå kylarhöljet: fina detaljer allihop, men de skulle ha fått Lyons att sträcka sig efter sin revisor snabbare än man kan säga "kostnadskontroll".

Ändå hade ägare av Triumph Dolomite Roadster Coupé säkerligen en bil de kunde vara stolta över att visa upp på golfbanan, där de kunde visa upp genomtänkta funktioner som små fack på vardera sidan av locket som kunde öppnas för att ge den bredd som behövdes för att förvara ett set klubbor. Sådana saker räknas.

Jons bil registrerades första gången i juli 1940 och verkar ha monterats av förarna; det är ganska troligt att det var den sista Triumph Dolomite Roadster Coupé, eftersom det inte finns något högre chassinummer på [Triumph Motor Clubs listor från tiden före 1940](#).

Med tanke på siffran 'R168' som är skriven på en karosseripanel och inristad med blyerts på baksidan av dörrkåporna, anses det sannerligen osannolikt att den totala produktionen översteg 170 enheter, snarare än de 200 som har uppskattats tidigare.



*Triumphs Gloria-maskot designades av designern Walter Belgrove*

Med bara 14 överlevande i klubben visste den auktoriserade besiktningsmannen och Triumph Gloria-entusiasten Jon att han var tvungen att ha bilen när den kom ut till försäljning 1998 – han hade letat efter en Roadster Coupé i drygt 20 år vid det laget, och tänkte inte invända mot att det var den kortare (och därmed mindre eleganta) fyrcylindrigen modellen.

Bilen, som ägdes från 1948 till 1981 av en känd klubbmedlem och excentrisk person, var ytligt sett sund och till stor del original, men med tecken på strukturella svagheter i trästommen.

Den ursprungliga avsikten var en "njutningsfull restaurering", men när Dolomite-motorn väl var hos Triumph-specialisten Rob Green, som arbetade före andra världskriget, i Gloria Coachworks, stod det klart att detta var ett förlorat hopp: ju mer Rob undersökte, desto tydligare blev det att en grundlig renovering var på sin plats.

"Jag gillar att mina bilar är perfekta", säger Jon och underskattar tyst hantverket och bristen på kompromisser som har lagts ner på projektet. Till och med den saknade verktygs-satsen har noggrant återställts.

"Det tog lång tid", minns han. "Jag gick runt på biljumblerna med mallar och hittade massor av saker som nästan passade – som till exempel de 99 % av oljedunkarna som hade raka pipar, medan min har en böjd pip och är av en ovanlig storlek."

"När det gäller hammaren, så var min bror till slut tvungen att gjuta ett nytt blyhuvud åt mig."



*Det var en utmaning att hitta verktygslådan till Triumph Dolomite Roadster Coupé, och hammarhuvudet i bly måste gjutas om.*

Innan man ska ut och springa tar man ner huven.

Det är en avancerad konstruktion, patenterad av Triumph, med två gångjärnsförsedda stolpar som sitter bakom dörrarna och gångjärnsförsedda, kromade ramar för sidofönstren.

Med fyra skruvbeslag på bakdäcket och fem lyftpunktsfästen på vardera sidan tar det några minuter att fälla ihop suffletten, men resultatet blir ett helt slätt däck, med suffletten prydligt dold bakom ryggstödet – där den visserligen kan skada låren på alla som sitter i suffletten.

När man sitter högt och ganska upprätt, med blicken ner genom motorhuven på de vackra stora, kromade strålkastarna, känner man sig omedelbart bekväm i Triumphens förarplats.

Detaljerna, som man kan förvänta sig, är utmärkta, och inkluderar snabba fönsterhissar, fjädrade fickor med lock i de elegant dekorerade dörrarna och en kromad stång som förbinder vindrutetorkarna.

I den fanerade instrumentbrädan – som borde vara läderklädd på en Roadster Coupé från 1939/1940 – finns en uppsättning värdiga, svartvita brittiska Jaeger-urtavlor och en snygg klocka med romerska siffror, medan ratten är läderklädd.



*Triumph Dolomite Roadster Coupés smarta huv fälls undan för att ge en slät bakdel, och inrymmer även det täckta reservhjulet.*

Den där 1767cc-”fyran” må sakna de 75 hk som den trippelförgasade 2-liters Triumph Dolomite Roadster Coupé erbjuder, men den låter robust sportig – möjligen hjälpt av **TR2**-luftrenarna som motorn för närvarande använder.

Den är förvånansvärt responsiv och pressar Triumphen – som inte är någon fjäderlättare – upp till 45-50 mph utan ansträngning.

Det är en bra hastighet i obekväm terräng, men byter du till A-vägar får du svårt att nå 100 km/h, särskilt om det är en lutning emot dig, än mindre att komma inom räckhåll för bilens förmodade maxhastighet på 110-120 km/h; en bekväm cruisinggång är snarare 80-90 km/h.

Låg utväxling verkar vara åtminstone delvis orsaken. Du kan dra iväg på andra plats, tredje plats är tydligt låg, och när du väl är i toppläge kan du i stort sett hålla dig där.

Som man ofta gör – överraskad av en förvånansvärt ovänlig växling.

En fast hand för den korta fjärrkontrollen rent in i första och andra hand, men att hitta tredje – som Jon själv erkänner – är verkligen något av en konst.

Med en avgörande åtgärd, där man trycker spaken en bra bit över grinden, kan man vanligtvis hitta den vid en uppväxling, men nedväxlingar besegrade mig alltid – synd, eftersom synkroniseringen är mer än rimlig.

Det är utan tvekan något som inte riktigt stämmer där nere, men om du fluffar med tredjedelen kan du komma undan med att sätta dig tillbaka in i taket och låta bilen dra sig tillbaka själv – hurra för gammaldags, vridmomentrika körbarhet från 1930-talet.

I vilket fall som helst är det här inte ett fordon man vill stressa med. Styrningen är inte ett föredöme för precision och har den där oundvikliga lilla vagheten rakt fram.

Så du tar ett försiktigt grepp om ratten och låter det bara glida lite mellan händerna.

Sätt på lite lås, och – förutsägbart – stelnar styrningen.

Med sina halvelliptiska fjädrar och styva axlar fram och bak är fjädringen identisk med den konservativa brittiska tiden från tiden före andra världskriget.

Fronten är lite livlig över gupp – trötta stötdämpare, kanske? – men annars finns det en viss abrupthet: böljande ytor rubbar Triumphen lite.

Det finns alltså en rytm att hitta med denna Triumph Dolomite Roadster Coupé med mindre motor.

Ta det lugnt, gasa tillbaka till 64-72 km/h, försäkra dig om att de där helhydrauliska bromsarna verkligen är väldigt bra, och spela sedan lat: håll bilen i toppväxeln så mycket du kan, smeka den runt kurvor och undvik onödiga försök att hitta treans växel.

”Det är inte alls en sportbil – det är mycket mer en mjuk öppen tourer”, bekräftar Jon. Det är helt okej för mig.

Dolomiten är anspråkslös, vänlig och faktiskt ganska förtjusande, så uppenbarligen en brittisk kvalitetsbil från tiden närmaste före kriget.

När det gäller vägbeteende skulle en **Citroën Traction Avant** äta den till frukost och komma tillbaka för en till *croissant*.

Ändå ber den ingen om ursäkt, vare sig stil eller presentation.

I Baldwins och Chamberlains isolerade och möjligen överdrivet självnöjda Storbritannien förtjänade det att ha gjort bättre ifrån sig än att driva sin skapare i händerna på den officiella konkursförvaltaren.



Jon Pressnell

Jon Pressnell är en bidragsgivare till Classic & Sports Car

## 10. Grattis Princess!

Publicerad 14 juli 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Folke har namnsdag och Kronprinsessan fyller år vill vi uppmärksamma Princess!



*Austin A135 Princess MkII DS3 1950–1953.*

En av de första bilarna att 1947 komma ut ur Austins fabriker efter andra världskriget var Austin A125 Sheerline, en stor vagn med klara drag från Bentley.

Årets före, 1946, hade Austin köpt karossmakaren Vanden Plas beläget i norra London och det anrika företaget med anor från 1870-talets Belgien fick i uppdrag att bygga en lyxigare version på Sheerline-chassit, resultatet kallades Austin A135 Princess.

Princess var stor och bäst lämpad för officiella insatser som bröllop, begravningar och transport av borgmästare och andra dignitärer. Den hade en stor rak sexa på 4 liter med toppventiler och levde ett tämligen oförändrat liv genom hela 1950-talet.

I augusti 1957 slutade den kallas Austin Princess, även om den fortfarande tillverkades av Austin i Longbridge. Från och med maj 1960 började den kallas Vanden Plas Princess och tillverkades fram till 1968.

Året före, 1959, lanserades Vanden Plas Princess 3-litre. Den Pininfarinartade grundkarossen var densamma på Austin A99 Westminster och en rad andra BMC-produkter.



*Vanden Plas Princess 3-litre MkII 1961.*



*Vanden Plas Princess 4-Litre R 1965.*

**FILM:** <https://youtu.be/Pg852nSOBK8>

1964 kompletterades programmet med Vanden Plas Princess 4-litre R, med samma grundkaross som 3-litre men utan fenor bak och med en rak sexa på 3,9 liter från Rolls-Royce. Därav modellbeteckningens avslutande R. Modellen byggdes bara i drygt 6500 exemplar fram till 1968.



*Liten och lyxig, Vanden Plas Princess 1100 blev en favorit bland pensionerade överstar och annat fint folk som vill leva gott utan att det kostade för mycket.*

Minsta bilen att få bära Princess-namnet var Vanden Plas-versionen av BMC 1100-1300, ADO 16. Under tio år (1964-74) tillverkades drygt 40 000 exemplar av denna lyxbil i miniformat med picknickbord i baksätet, påkostad läderklädsel, valnötspaneler och tjocka mattor.



*När ADO 16 1974 ersattes av Austin Allegro kom även en Vanden Plas-version av den, men den fick inte tillnamnet Princess utan bara det mer lakoniska 1500.*



*British Leyland Princess.*

Princess-namnet hade British Leyland andra planer för, det skulle användas till efterträdaren av den missförstådda BMC 1800. Leyland Princess byggde i mycket på gamla BMC-idéer med gasvätskefjädring, tvärställd motor och enorma innerutrymmen. Nytt var att detta skulle kombineras med en tilltalande formgivning, signerad Leylands designchef Harris Mann.

Leyland Princess fanns både med en fyra på 1,8 liter och en rak sexa på 2,2 liter, båda stammande från sin föregångare.

Harris Mann hade ritat Princess som en halvkombi, något som är ganska tydligt när man ser den, men British Leyland bestämde sig efter en del velande att den trots sitt utseende skulle vara en sedan. En klar missbedömning, menar många.

Leyland Princess sålde bra på hemmamarknaden de första åren men drabbades ganska snart av dåligt rykte rörande byggkvaliteten.

Princess ersattes av Austin Ambassador 1982, en vidareutveckling - med halvkombilucka.

## **Princess. En bil som det är roligt att äga.**



*Men så rolig att äga var den inte alla gånger, den fick snabbt dåligt kvalitetsrykte.*



Roger Warolin