



Aston Martin Type C Speed 6

1. Hyundai Ioniq 6N provkör
2. Ola Källenius testkör nya eldrivna GLC
3. Helt nya elbilar från 2023 reas ut
4. Så fungerar EGR-ventilen på din bil
5. Att köra el-lastbil i Sverige är som semester
6. Lancia Beta en innovativ familjesportbil
7. Aston Martin Type C Speed 6
8. Hudson Super Six Brougham
9. Grattis Dodge Challenger!



1. Hyundai Ioniq 6N provkörd i Korea - Optimerad på nytt

2025-07-10

Jag kör nya Hyundai Ioniq 6N på en testbana i Sydkorea. Nya Ioniq 6N är sportbilen från Hyundai som tar allt ett steg längre med virtuella växlar, ljud, inställningar som bara en elbil kan ge, drifting och mycket mer. Det här är en elbil för den som vill kunna leka med sin bil och som vill ha den lägre tyngdpunkten som Ioniq 6N ger.



FILM: <https://youtu.be/zsg2koFW7qc>

00:00 - Intro

00:35 - Specifikationer

00:56 - Reklam

01:07 - Genomgång av exteriören

03:23 - Bagage

03:53 - Laddning

04:34 - Baksäte

06:02 - Framsäte

07:39 - Körning: Slalom och launch control

09:18 - Körning: Drifting

10:10 - Körning: Bana

11:58 - Olika ljud i 6N

13:05 - Varför 5N och 6N är unika

14:21 - Avslutning



Christoffer Gullin



2. Ola Källenius testkör nya eldrivna GLC inför världspremiären

Av Christoffer Lindén

2025-07-11

Mercedes el-GLC premiärvisas i september, men redan nu får vi en smygtitt när Ola Källenius själv tar ratten.



FILM: <https://youtu.be/34zBLhrEtu0>

Mercedes-Benz laddar för en av årets största bilnyheter: en helt ny generation av GLC – nu som elbil. Och vem är bättre lämpad att visa upp bilen än koncernchefen själv?

I en ny video på YouTube sätter sig Ola Källenius bakom ratten och tar den kamouflerade elbilen genom fem olika utmaningar på testbana.

GLC är Mercedes mest sålda modell, och när den nu elektrifieras med ny teknik, ny design och nya möjligheter är det en stor händelse.

Världspremiären sker på IAA-mässan i München den 7 september, men redan nu avslöjas flera detaljer.



El-GLC testas på bana – här med kamouflagen.

Laddning för 26 mil på 10 min

Den nya GLC är byggd på en 800-voltsarkitektur som möjliggör väldigt snabb laddning – upp till 320 kW. Enligt Mercedes räcker det för att få energi till 26 mils körning på bara tio minuter.

Bilen utrustas också med det nya operativsystemet MB.OS, som gör att så gott som all mjukvara kan uppdateras trådlöst över tid.

Rymligare än föregångaren

Den nya generationen är 8 cm längre i hjulbas jämfört med tidigare version, vilket ger bättre utrymme för både passagerare och last.

Bagageutrymmet rymmer 570 liter, eller 1.740 liter med baksätena nedfällda. Dessutom finns en frunk (främre bagageutrymme) på 128 liter.

Väghållningen förbättras inte bara av den låga tyngdpunkten från batterierna – bilen kan även fås med luftfjädring och bakhjulsstyrning på upp till 4,5 grader, en funktion som tidigare främst funnits i S-Klass.

Klarar tunga släp

För köpare med hästsläp, båtar eller motorsportambitioner finns det mer goda nyheter: nya el-GLC klarar att dra upp till 2 400 kg släp.



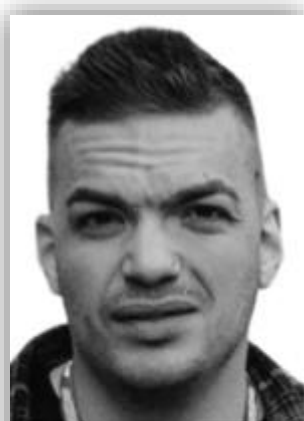
Klassisk Mercedes på släp framför framtidens helelektriska GLC.

Bilen har dessutom ett maximalt kultryck på 100 kg, vilket gör det möjligt att transportera exempelvis tunga elcyklar. Trailerstabilisering och backningshjälp ska göra det enkelt även för ovana förare.

Världspremiären sker på IAA Mobility 2025 i München den 7 september, där GLC med EQ-teknik visas upp i sin helhet.

Läs också: [Ägarna: Därför är Mercedes GLC klassens bästa begköp!](#)

Läs också: [PROV: Storsäljaren Mercedes GLC i ny generation](#)



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

3. Fyndchans? Helt nya elbilar från 2023 reas ut

Av Kevin Neemé 12 juli 2025, 08:22

Helt nya elbilar säljs för kraftigt rabatterade priser utan att ha rullat en enda mil. Det går att få 400 000 kronor rabatt jämfört med det tidigare listpriset. Enda haken är att elbilarna är från 2023 eller äldre.











Den som funderar på att köpa elbil gör klokt i att spana in marknaden just nu. Flera fabriksnya elbilar från 2023 och äldre säljs till reapriser. Trots att de aldrig rullat en enda meter. Bilhandlare runt om i landet sitter på stora lager med osålda fordon, och det märks inte minst på priserna.

Ett exempel är den kinesiska lyx-suv'en Hongqi E-HS9 Exclusive. När den lanserades i Sverige låg prislappen på närmare 1,2 miljoner kronor. I dag säljs flera exemplar av årsmodell 2023 för 799 900 kronor, trots att bilarna inte har rullat en enda meter. Det handlar alltså om nya bilar men med två års modellmässigt "åldrande" vilket kraftigt påverkar värdet.

Det är dessutom inte lågprisversioner som säljs. Många av de Hongqi-bilar som ligger ute till försäljning har sex sittplatser, lång räckvidd och riklig utrustning. I vissa fall ingår även laddkort på 15 000 kronor i priset. Men Hongqi är långt ifrån ensamma. Priset kan tyckas vara ett fynd, men flera ägare har rapporterat om [utmaningar med den stora och lyxiga Hongqi](#).

En genomgång av Blocket visar att det finns över 400 elbilar av olika modeller från modellår 2023 som fortfarande står osålda med noll mil på måtarställningen. Många har stått i nästan två år hos svenska bilhandlare och har därmed tappat i andrahandsvärde utan att ens ha rullat ut från bilhallen.

	<p>Företag Karlskoga</p> <p>Hongqi E-HS9 E-HS9 EXCLUSIVE LR 6 SITS 15.000:- Laddkort Ing 2023 · El · Automat</p> <p>799 900 kr (639 920 kr ex.moms)</p>	<p>19 dec. 11:13</p> 
	<p>Företag Mölndal</p> <p>Hongqi E-HS9 E-HS9 EXCLUSIVE Longe Range 2023 · El · Automat</p> <p>799 900 kr (639 920 kr ex.moms)</p>	<p>13 nov. 12:06</p> 
	<p>Företag Huddinge</p> <p>Hongqi E-HS9 E-HS9 EXCLUSIVE LR 6 SITS 2023 · El · Automat</p> <p>799 900 kr (639 920 kr ex.moms)</p>	<p>19 jan. 15:07</p> 
	<p>Företag Uppsala</p> <p>Hongqi E-HS9 E-HS9 EXCLUSIVE LR 2023 · El · Automat</p> <p>829 900 kr ↘ (663 920 kr ex.moms)</p>	<p>15 apr. 19:04</p> 

I listan återfinns flera transportbilar från märken som BYD, Mercedes och Fiat – men även personbilar från MG, Nissan Leaf, Renault Zoe, Fiat 500e och Megane E-Tech. Några av bilarna är enkla instegsmodeller, medan andra har bättre utrustning eller lång räckvidd. Det gemensamma är att de tillverkats under 2023, ännu inte registrerats och nu reas ut.

Ett tydligt mönster är att många av bilarna kommer från kinesiska bilmärken. Dessa har på kort tid etablerat sig i Sverige med stora volymer och aggressiva prisstrategier. Men långt ifrån alla har sålts. Att nya osålda elbilar staplas på lager är ett tydligt tecken på att utbudet vuxit snabbare än efterfrågan.

Men köparen bör vara vaksam. Det gäller att kolla upp vad som faktiskt ingår, jämföra mot nyare årsmodeller och säkerställa att bilen inte stått så länge att garantin börjat ticka i förtid. Och viktigast av allt är att se till att förhandla. Ingen har köpt bilarna på nästan två år så du som köpare sitter i en bra förhandlingsposition.



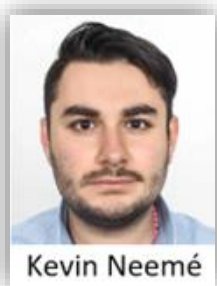
FILM: https://youtu.be/E-tQ_oPIEPk?t=20

<input type="checkbox"/> BYD (53)	<input type="checkbox"/> Mercedes-Benz (49)
<input type="checkbox"/> Citroën (11)	<input type="checkbox"/> MG (72)
<input type="checkbox"/> Fiat (17)	<input type="checkbox"/> Nissan (5)
<input type="checkbox"/> Ford (20)	<input type="checkbox"/> Opel (18)
<input type="checkbox"/> Hongqi (4)	<input type="checkbox"/> Peugeot (15)
<input type="checkbox"/> Hyundai (5)	<input type="checkbox"/> Renault (34)
<input type="checkbox"/> Jeep (3)	<input type="checkbox"/> Smart (10)
<input type="checkbox"/> Maxus (38)	<input type="checkbox"/> Toyota (4)

Elbilar till salu på Blocket just nu från de olika märkena. Samtliga har rullat noll mil och är från 2023 eller äldre

LÄS MER:

- [Elbilarna med störst rabatter – upp till 100 000 kr](#)
- [Elbilar reas ut – rabatter på upp till 211 000 kr](#)
- [Två år gamla nya elbilar osålda – trots 170 000 i rabatt](#)
- [Så ska Ford bli av med 17 000 osålda elbilar](#)
- [Leasar ut nya elbilar för 56 dollar i månaden](#)
- [Konkurs för bilhandlare som sålde kinesiska elbilar](#)



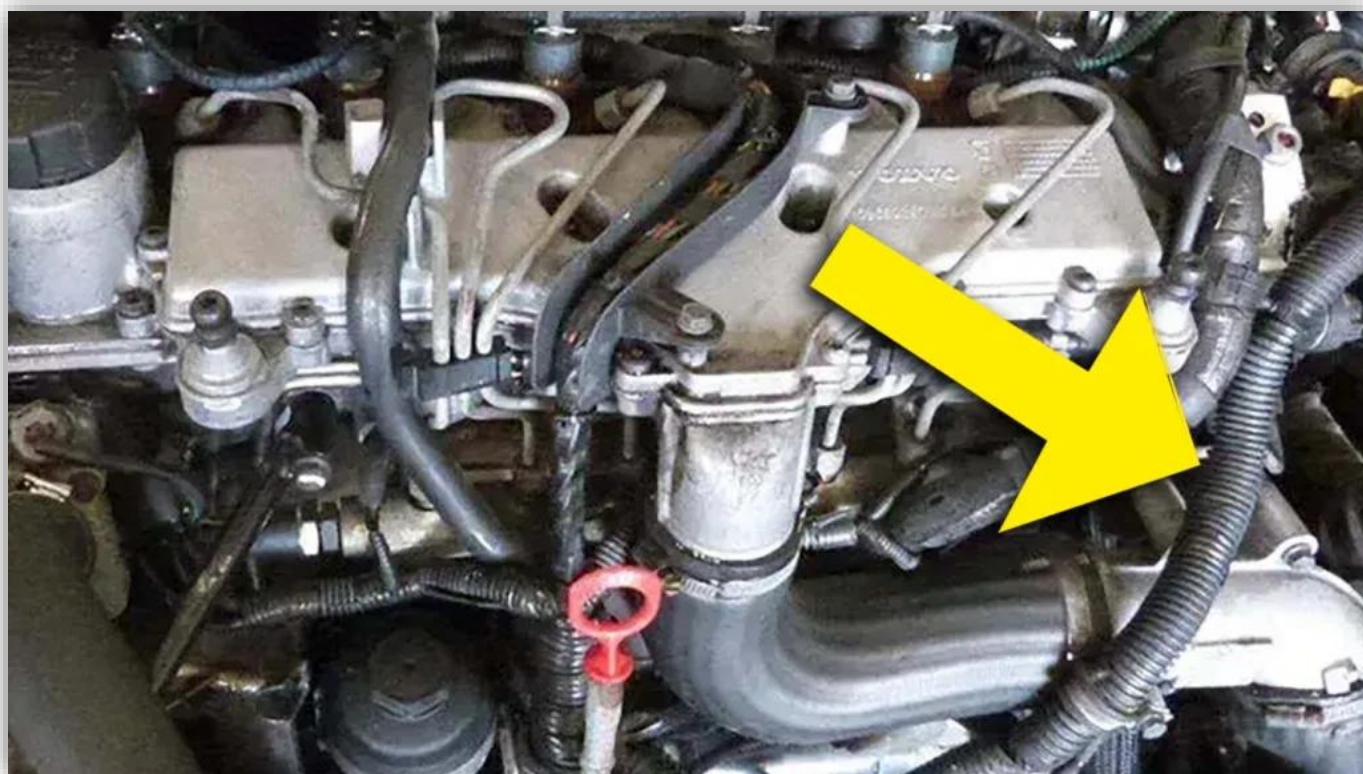
Kevin Neemé

4. Så fungerar EGR-ventilen på din bil

Av William Karlsson

13 juli 2025, 05:02

EGR-ventilen har en viktig funktion som de flesta inte känner till. Men hur fungerar den egentligen? Det ska vi gå igenom nu.



Tänk dig att du kör din bil en helt vanlig dag och allt är precis som vanligt. Men när du plötsligt tar en snabb titt på instrumentbrädan upptäcker du genast att motorlampan lyser. Du fylls av en rad negativa känslor som skräck, rädsla, ilska och frustration. Du tar dig sedan till närmaste verkstad med bilen, och mekanikern berättar att bilens EGR-ventil är trasig, något som genast får dig att fundera på vad en EGR-ventil egentligen är.

Vad är en EGR-ventil?

EGR-ventil är en typ av ventil som är monterad på din bils motorinsugningsgrenrör. EGR står för Exhaust Gas Recirculation, och syftet med ventilen är att se till att avgasåterledning sker. Vad som menas med det är att en viss mängd av avgaserna från motorn skickas in i förbränningskammaren en andra gång. Detta sänker förbränningstemperaturen och gör att avgaserna i fråga återanvänds, vilket leder till ett reducerat utsläpp av kväveoxider (NOx) och överlag mindre föroreningar.

Kväveoxider som NOx är en av många skadliga föroreningar som släpps ut i atmosfären på grund av våra avgaser. Genom att EGR-ventilen sänker temperaturen i förbränningskammaren bidrar den också till att motorn kan arbeta mer effektivt. Detta leder i sin tur till något lägre bränsleförbrukning.



FILM. <https://youtu.be/rJDYuwczxE4?t=5>

Hur fungerar EGR-ventilen

EGR-ventilen översvämmer inte motorn med avgaser. Vid första starten är den helt stängd. Men efter att motorn har startats öppnas den och stängs beroende på belastningen. Vid tomgång kan ventilen vara öppen till 90 procent så att flödet ökar. Vid denna tidpunkt är det inte heller särskilt mycket avgas i förbränningskammaren alls. Men när bilen körs ökar motorvarvtalet och belastningen. Då minskar EGR-flödet, vilket skapar en syrerikare miljö, skriver [Autodoc](#).

Vanliga problem med EGR-ventilen

Om EGR-ventilen har något fel kommer motorns varningslampa att börja lysa. Du kanske tvingas byta den då, men det finns också en del saker du kan testa för att eventuellt lösa problemet själv. Du kan testa att accelerera med full gas vid några tillfällen. När du gör detta arbetar inte EGR-ventilen med avgasåtercirkulation, eftersom förbränningen vid en sådan acceleration kräver mesta möjliga syre. Du kan även testa att rengöra den, skriver [Carbuzz](#).

Ett vanligt problem som kan uppstå med EGR-ventilen är att det fastnar sotsamlingar på den. Detta kan leda till problem för motorns gång, och i extrema fall kan problem med ventilen leda till motorstopp.

Om du har kört med en igensotad ventil för länge är den svår att laga. Då måste du köpa en ny. Priset på ventilen varierar, men det kan vara allt från 800 till 4000 kronor.

Vanliga frågor om EGR-ventilen

Vad händer om EGR-ventilen går sönder

En trasig EGR-ventil kan leda till en ojämn tomgång, dålig acceleration, höga yttertemperaturer och sämre kraft. Detta beror främst på ifall ventilen har fastnat i ett öppet eller stängt läge.

Kan en diesebil köras utan EGR-ventilen

Äldre dieslbilar hade inte ens ett EGR-system, och det dröjde fram till 2003 innan det började bli vanligare. Alla dieslar kan köra utan EGR-ventil, men utsläppen kommer att bli mycket smutsigare.

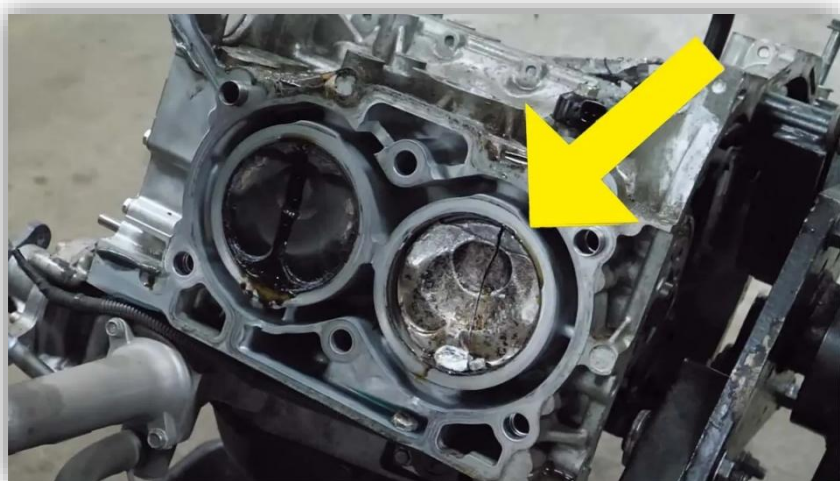
Ökas effekten om man tar bort EGR-ventilen

Genom att ta bort EGR-ventilen kan effekten i en motor öka. Men varje motor reagerar olika. Det är även olagligt i Sverige att ta bort ventilen och kan leda till böter. Bilen behöver inte en EGR-ventil för att fungera, men den krävs för att utsläppsreglerna ska kunna uppfyllas.

LÄS MER:



Så mår en Mercedes efter 80 000 mil



Så knäcktes berömda supermotorn: "Herregud"



Sommarmissen som förstör din motor



Upptäckten när VW-motorn tas isär: "Riktigt illa"



Hyllade motorn knäcktes efter bara 4800 mil



Upptäckten när Audi-motorn tas isär: "Herregud"



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



5. Lastbilsföraren Tobias: ”Att köra el-lastbil i Sverige är som semester”

Posted by Kristofer Rask juli 12, 2025

Den tyska lastbilschauffören Tobias från Electric Trucker är tillbaka med en ny video där han testar nya eldrivna långtradaren MAN ETGX.



Milences laddningsstation i Varberg och Tobias från Electric Trucker.

Resan går från södra Tyskland till Sverige lastad med delar till bygget av Milences laddningsstation i Landvetter utanför Göteborg.

I konvojen rullar också två andra el-lastbilar. En Iveco S-eWay och en Scania 40R. Resan går för det mesta smidigt och Tobias kan inte undgå att bli imponerad av den goda tillgången på laddningsinfrastruktur för tunga eldrivna lastbilar i Danmark och Sverige:

– Om du har lärt dig köra en el-lastbil i Tyskland känns det som semester att köra i Danmark och Sverige. Om det fortfarande inte är självklart för vissa att lastbilarnas framtid är elektrisk och att laddhubbar som dessa kommer dyka upp överallt, då vet jag inte vad mer jag kan säga, berättar Tobias vid ett laddstopp i Varberg.

– Jag njuter av varje sekund av den här turnén. Sverige är helt fantastiskt, fint väder, många vindkraftverk, trevliga laddplatser och nästan ingen trafik. Jag skulle gärna köra här oftare, fortsätter Tobias.

Se hela inslaget i videon: <https://youtu.be/ODd4wpl946k>

Nyfiken på stationen i Landvetter? Den är nu klar och har dessutom en av Sveriges första megawattladdare för eldrivna lastbilar. [Läs mer om den här.](#)



Kristofer Rask

6. Lancia Beta: Innovativ familjesportbil – som ingen minns

Publicerad 28 april 2024 (uppdaterad 2025-04-08 14:15) Text Calle Carlquist

Lancia finns knappt kvar längre. Annat var det på 1970-talet



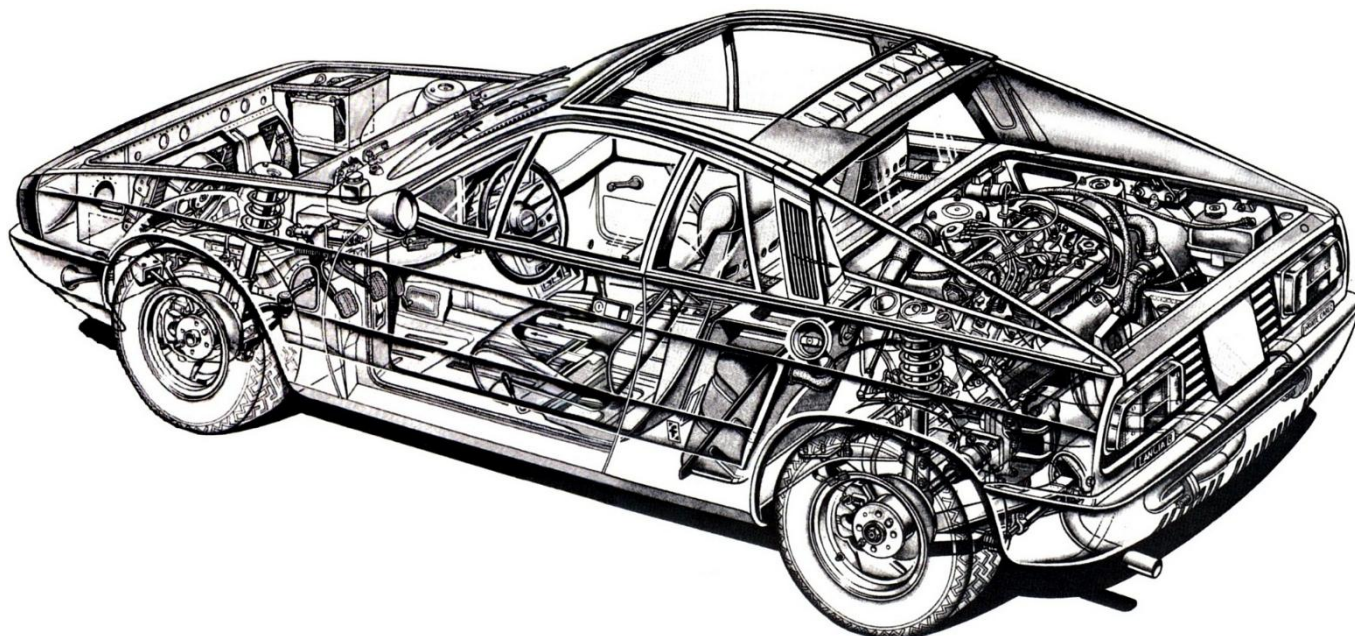
Lancia Beta serie 2 1975-1979.

Lancia är ett av de äldre bilmärkena, grundat redan 1906, och åtföljt av en aura som sanerligen skiftat i lyskraft under decennierna. Mängder av innovationer och tekniska delikatesser har serverats, inte minst på motorsidan, och ryktet som "ingenjörsmärke" har varit välförtjänt.

I mitten av 1950-talet gjordes också ett kort inlägg i Formel 1. Olika karossbyggare har dessutom åstadkommit sagolikt vackra och tuffa specialare och vem minns inte 1980-talets olika Deltamodeller och alla rallyframgångar? Bland mycket annat.



Lancia Beta Montecarlo 1974–78.



Fiat tog över ägandet för över 50 år sedan (1969) och det såg väl ett tag ut som om den spännande kulturen i märket skulle fortsätta.

Lancia Beta var den första nya modellen efter Fiats köp och presenterades 1972. Utvecklingen hade skett i all hast, ändå var det egentligen bara motorn som var Fiat i bilen – men den stod på tvären, drev framhjulen och hade lutats 20 grader bakåt för att få ned tyngdpunkten och möjliggöra en lägre frontprofil.

Beta var en av sin tids mesta "familjesportbilar", i karaktären något av en fluffigare Alfa Romeo 1750 och en direkt men lyxigare konkurrent till Saab 99 EMS, som presenterades samma år och hade i stort sett samma specifikationer.

Under 1975 genomgick Lancia Beta en mild förändring, med uträdd bakre fönsterlinje, större bakruta och nya glas för baklamporna, samt en motorförstoring från 1,8 liter till 2,0.

I Vi Bilägare 9/1975 provkörde Jan Ullén bilen och hade mest gott att säga, särskilt långfärdskomforten och den femte växeln föll honom i smaken. Beta var, trots rätt vevig styrning, rolig att köra och hade mycket trygga vägegenskaper.



Lancia Beta serie 1 1974–75.



Under de första åren såldes Beta av Fiat Svenska AB men Ullén kunde i sin rapport berätta om framtidsplanerna där Saab-Ana skulle ta över Lancias representation i Sverige, "trots samgåendet med Volvo" som det uttrycktes i artikeln. Av det senare blev som bekant intet.

Med draghjälp av Saab fick Lancia ett klart uppsving, i alla fall i utbudet. Förutom Beta i berlinaversion (karossen var ingen halvkombi trots att den såg så ut) erbjöds både Beta Coupé och den udda Beta HPE, en bil som de flesta snart kände till ("Italiens Volvo 1800 ES") men få trots allt köpte. Snart nog skulle också ersättaren till Saab V4, Saab-Lancia 600, dyka upp.

Totalt såldes cirka 1 220 Lancia Beta i Sverige. Antalet kvarvarande exemplar är försvinnande litet. Som det ser ut nu är nog även märket snart försvunnet. Numera tillverkas bara lilla Ypsilon, en Fiat 500-baserad modell som bara säljs i Italien.



Lancia Beta H.P. Executive VX Serie 3 1982–84,



Calle Carlquist



7. Aston Martin Type C Speed 6

Av Jon Branch

Publicerat 5 augusti, 2019 4 minuters läsning



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

En skakig början

Aston Martin är ett företag som grundades av idealister, med resultatet att det under sitt första århundrade gick i konkurs inte mindre än sju gånger. Företaget grundades först 1913 av Lionel Martin och Robert Bamford och fick "Aston" i sitt namn eftersom Lionel Martin tävlade med bilar på Aston Hill, som låg nära Aston Clinton, en by i Buckinghamshire i England. Den första Aston Martin var en ombyggnad av en Isotta Fraschini från 1908 som Bamford och Martin utrustade med en fyrcylindrig Coventry Simplex-motor för att ge den lite mer kraft. Företaget försökte vara i produktion 1915 men första världskriget förhindrade det och Bamford gick med i Army Service Corps medan Martin gick med i amiralitetet under hela kriget.

När kriget var över blev Bamford och Martin tillsammans igen och med ett kapitaltillskott av greve **Louis Zborowski** kunde de i början av 1920-talet tillverka och börja tävla med bilar av egen design. Med sina tre 16-ventils racing- och rekordbilar satte Aston Martin världsrekord i hastighet och endurace på Storbritanniens berömda Brooklands-bana och gjorde sig därmed ett namn, även om det inte räddade dem från att gå i konkurs 1924 och räddas från konkurs av Lady Charnwood.



År 1925 var företaget insolvent igen, men inte länge till. Ett annat par visionärer, Augustus "Bert" Bertelli och Bill Renwick hade konstruerat en fyrcylindrig OHC-motor tillsammans med en annan ingenjör/ritare vid namn Claude Hill, och de ville ha ett fordon för att installera den och ge den ett rykte. Med Aston Martin på gång igen var detta en möjlighet för dem att förvärva ett etablerat företagsnamn och så köpte de in sig i det tillsammans med Lady Charnwood och några andra och företaget fick namnet Aston Martin Motors.

Bertelli Bilar

Bertelli/Renwick/Hill 1,5 liters OHC fyrcylindrig motor hade en patenterad förbränningskammare designad av Bill Renwick, och denna motor utgjorde grunden för en ny serie Aston Martin sportbilar som inkluderade 1,5L T-Type, International, Ulster som vann Le Mans 1935 och 2,0L 15/98 och dess racingversion Speed Model som introducerades 1936.

År 1932 hade Aston Martin gått i konkurs igen och räddats av Lance Prideaux Brune, som i sin tur hade lämnat över det till Sir Arthur Sutherland, som utsåg sin son R. Gordon Sutherland till verkställande direktör tillsammans med Bert Bertelli. Detta skulle dock inte bli ett arrangemang som skulle hålla och Bertelli avgick 1935 kort efter att Aston Martin hade vunnit sin första Le Mans. Claude Hill stannade dock kvar hos Aston Martin och 1936 hade företaget byggt 23 av Speed Model-bilarna med sikte på att göra ett nytt angrepp på Le Mans 24-timmars med några av dem, och att få privatpersoner att köpa dessa "Speed"-modeller och ta med dem på tävlingar. Le Mans 1936 ställdes dock in och Speed-modellerna fick inte chansen att ta hem världens mest eftertraktade sportbilstrofé.

Bilarna som skulle tävla på Le Mans som Aston Martins fabriksteam såldes till privatpersoner och lämnade många av chassierna från deras 23 syskon osålda i företagets fabrik. Tretton av dessa var utrustade med kaross designad och tillverkad av Bert Bertellis bror Enrico (Harry) Bertelli och betecknade Type A Speed Model. Två andra bilar utrustades med kaross av Abbey och fick beteckningen Type B Speed Model.



Claude Hill konstruerade en 2,0 liters OHC fyrcylindrig motor.

Typ C Speed Model och en riktig "James Bond"

Det fanns fortfarande några chassin som stod i verkstäderna och tog upp plats och inte gav några intäkter, och de egna konstruktörerna bestämde sig för att skapa en kaross för dem som skulle vara aerodynamisk och därmed effektiv och estetisk. Resultatet blev den graciöst målmedvetna Type C Speed Model som gjorde sin debut 1938 på London Earls Court Motor Show. Bara åtta av dessa modeller hann konstrueras innan andra världskrigets krav förhindrade ytterligare biltillverkning 1940.

Aston Martin Type C Speed 6 var utrustad med den Claude Hill-designade 2,0 liters raka fyrcylindriga motorn med en höglyftande kamaxel och andning genom dubbla Solex-förgasare och producerade 125 hk. Hjulbasen på dessa bilar var 102" och fjädringen hade levande axlar fram och bak som var vanligt på bilar från 1930-talet. Bromsarna var de mest tekniskt avancerade på den tiden och var Lockheed hydrauliskt manövrerade trummor.

Cockpiten på Type C Speed modellen är 1930-tals modern och den fyrväxlade växellådan manövreras av en ordentlig grind och spak.

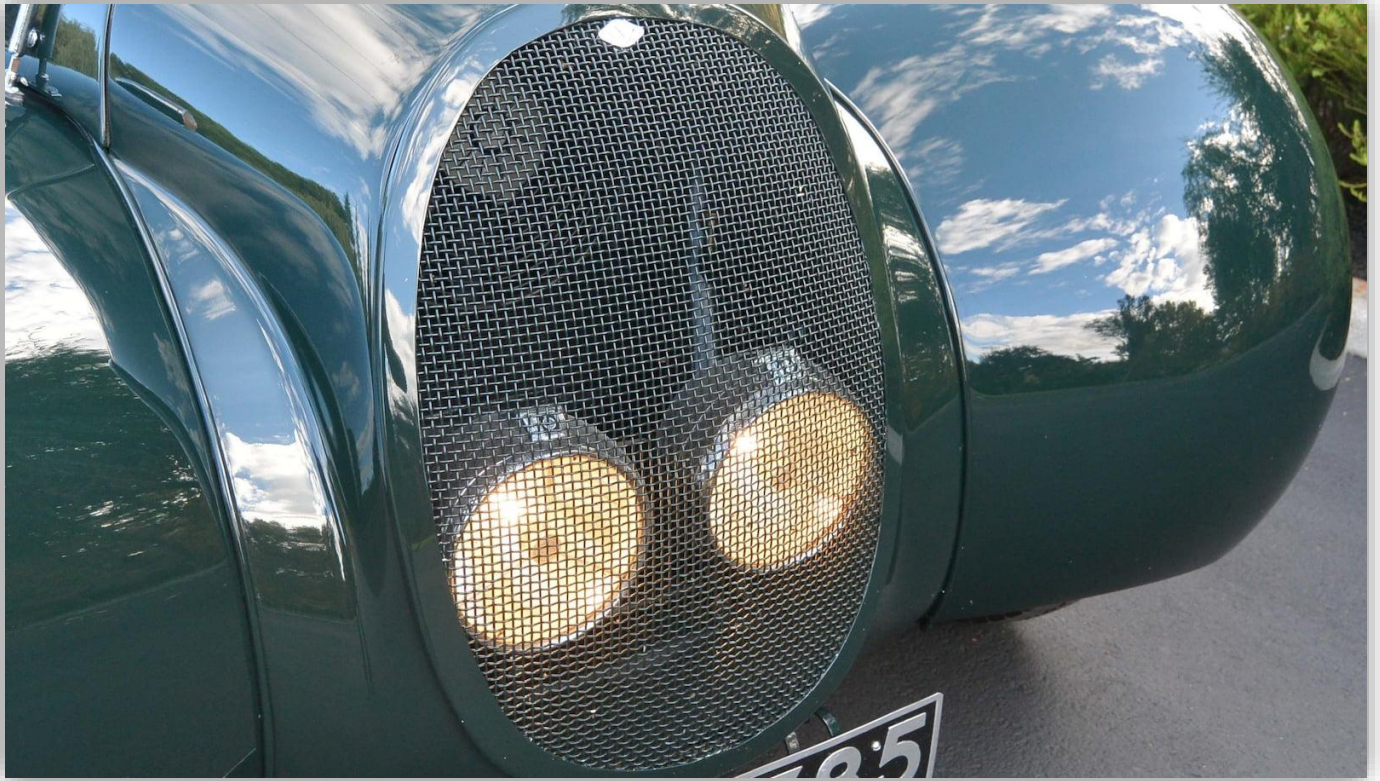
Type C Speed 6 gjorde inte bara sin debut på 1938 års Earls Court Motor Show utan även på Donnington Park det året där den blev etta i klassen och tvåa totalt, körd av St John (uttalas "Sinjin") Horsfall. **St John Horsfall skulle komma att gå med i Storbritanniens underrättelsetjänst MI5 under andra världskriget** och var därmed på sätt och vis en riktig "James Bond" innan Ian Fleming skapade sin fiktiva hemliga agent 007.

Film av denna händelse finns fortfarande kvar och vi visar den här med tillstånd av **Greatworth Lad**.

En av de sista Type C Speed-modellerna

En av de sista av dessa Aston Martin Type C Speed-modeller kommer att säljas av Mecum Auctions på deras Monterey-försäljning som hålls mellan 15-17 augusti 2019. Denna bil har restaurerats av Ecurie Bertelli och ser ut att vara ett helt fantastiskt exemplar av en mycket sällsynt Aston Martin.

Du hittar försäljningssidan för denna bil om du **klickar här**.



Strålkastarna bakom grillen skyddade dem inte bara från stenbrott under Le Mans, utan såg också till att de inte minskade effektiviteten i bilens aerodynamiska kaross.

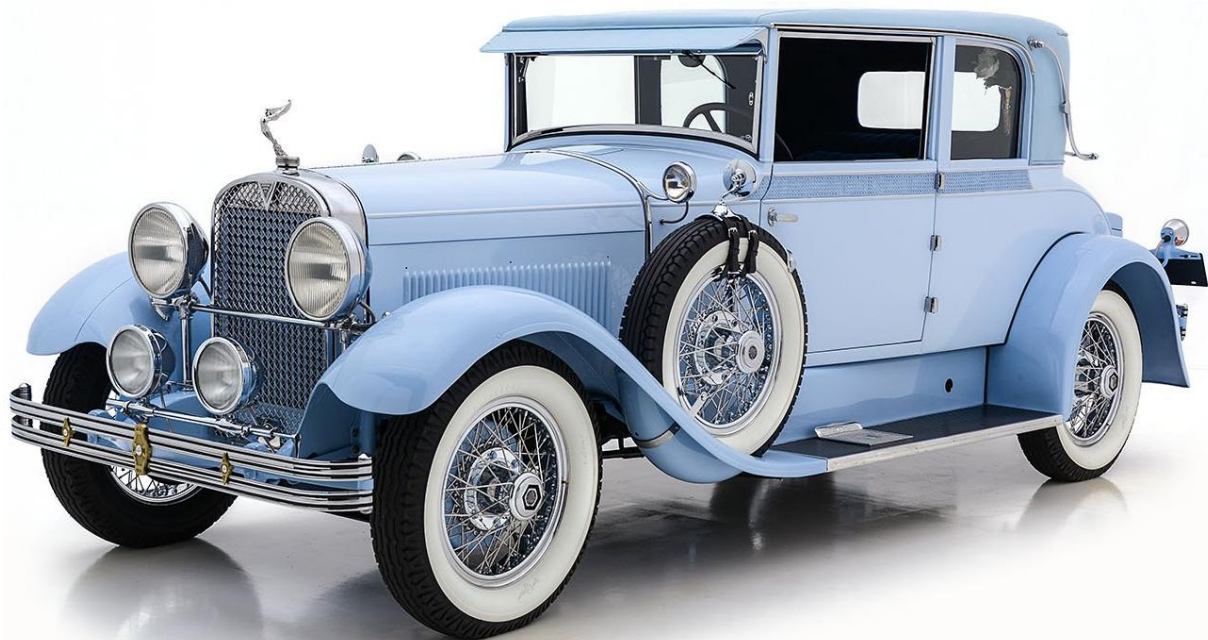


Den Aston Martin-designade aerodynamiska karossen av Type C Speed är både effektiv och graciös.



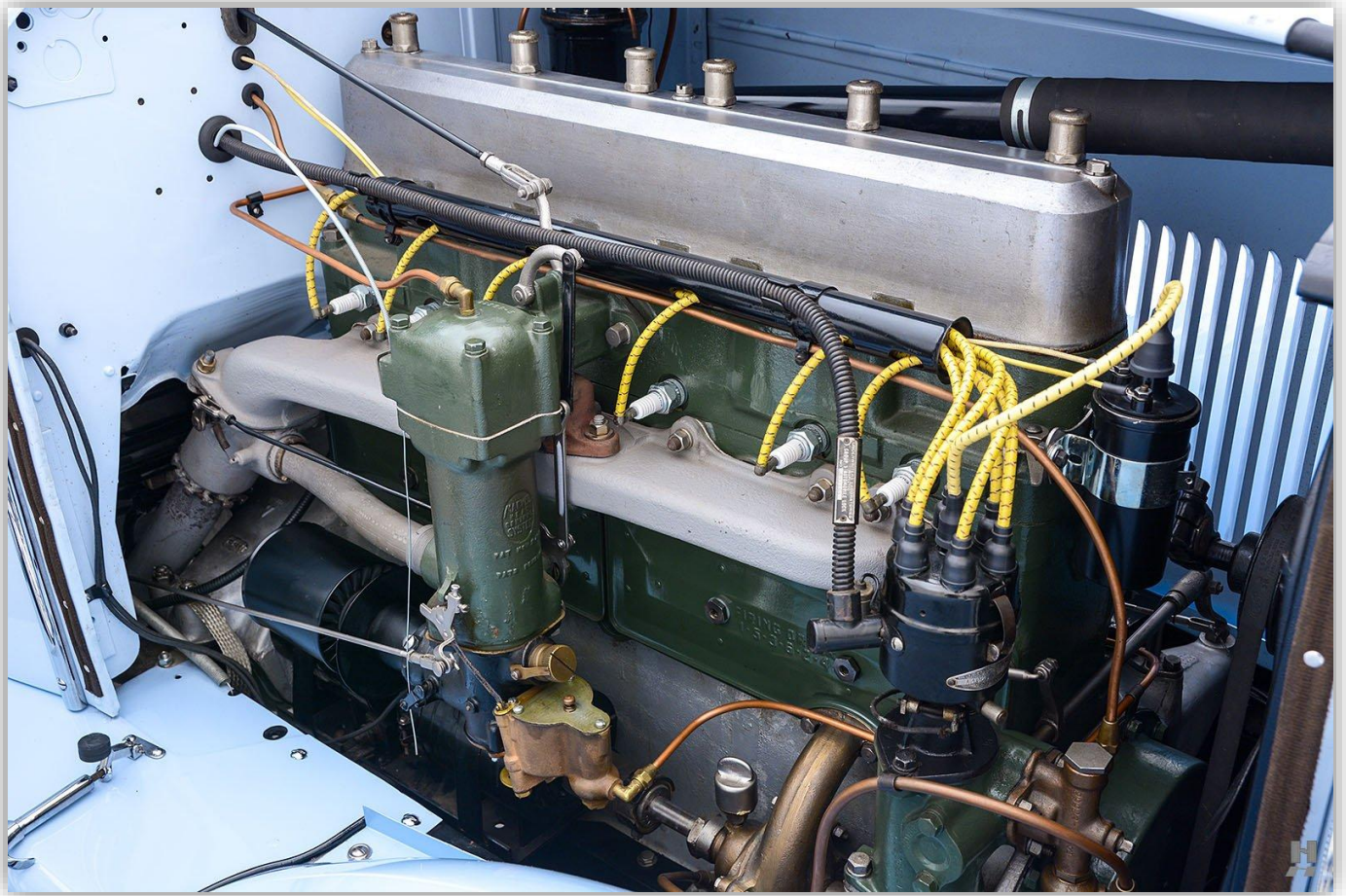
Jon Branch

8. Hudson Super Six Brougham 1928



Hudson Motor Car Company grundades i Detroit 1909 av en grupp på åtta investerare och fick sitt namn från en av deras främsta finansiärer, en framgångsrik Detroit-entreprenör vid namn Joseph L. Hudson från Hudsons varuhus. Grundarna trodde att ett prestigefyllt namn kopplat till deras bil skulle ge dem en fördel på marknaden, och från de tidigaste dagarna verkade det som om deras plan fungerade. Men från början var Hudson så mycket mer än bara ett namn. De blev snabbt kända för sin exceptionella kvalitet och sitt värde, och rullade ut högkvalitativa, tekniskt avancerade bilar genom dörrarna till sina Detroit-fabriker under större delen av sina nästan 50 år i branschen.





Typiskt för många oberoende biltillverkare är att Hudson till en början outsourcade sina motorer från Continental. Men till och med 1916 års modell började de erbjuda motorer av egen design och tillverkning, och deras första försök var ett lysande arbete. "Super Six" var en anmärkningsvärt välkonstruerad enhet, en rak sexa som hade en motbalanserad vevaxel – den allra första i sitt slag som användes i en bil. Tack vare den vevaxeln kunde Super Six köras exceptionellt smidigt vid högre varvtal, med den extra fördelen av ett drastiskt lättare svänghjul för ökad respons. Hudson hade också utvecklat sådana tekniker som ett dubbelbromssystem, en växellåda i oljebad och en korkkoppling, som visade sig vara hållbar och lätt att använda. Den resulterande prestationen var enastående, och Hudsons fick snart ett rykte om sig att slå långt över sin vikt i tävlingar.

År 1927 fick den redan fantastiska Super Six ett nytt, mycket avancerat topplock med F-huvud, vilket ytterligare förbättrade bilens prestanda. Köparna kämpade om en chans att äga en sådan högteknologisk motor i en mellanprisbil, och 1929 steg försäljningen till 300.000 fordon för att placera Hudson på 3:e plats på försäljningslistorna. Trots sin framgång var F-head Super Six komplex och dyr att tillverka, och 1930 ersattes den med en L-head eight. På pappret borde åttan ha erbjudit prestige till en lägre kostnad, men den verkade aldrig återfå magin från den legendariska Super Six.

Denna härliga Super Six från 1929 är ett mycket attraktivt exemplar med sällan skådad tvådörrars, fyrsitsig brougham-karosseri. Denna bil ägdes och restaurerades tidigare av Eldon Hostetler, den framlidne grundaren av Hostetler's Hudson Automobile Museum - tidigare den största och mest betydande enskilda samlingen av Hudson Automobiles. Som med de flesta av bilarna i hans samling fick den här en superb restaurering från grunden, med mutter och bult till krävande standarder. Den presenteras i en slående tvåfärgad pastellblå färg med underbar krom och intrikata detaljer.



Karossen med två dörrar har många tillbehör, bland annat dubbla sidomonterade reservdelar med kromspeglar, kåpalampor, Pilot Ray-körljus, kylarstenskydd, matchande bagageutrymme och en gudinnemaskot. Kroppsfärgsspöbildning på bälteslinjen och faux landau-järn ger eleganta, exklusiva detaljer till karossen. De briljanta kromfälgarna bär breda whitewall-däck för att punktera den gnistrande presentationen av denna skarpa och vackra Hudson.

Samma nivå av kvalitet och uppmärksamhet på detaljer överförs till interiören, som är rikt inredd i blått tyg, grå fyrkantig vävd matta och högpolerat träarbete. Inredningen är fantastisk, med vackert restaurerade ljusarbeten och korrekta strömbrytare och kontroller. Originalinstrumenten sitter i en guldfärgad panel med sunburst-mönster som är infälld i en vacker träpanel, och härliga detaljer inkluderar en knoppvas och vävda handtag för baksättespassagerarna. Stugan visar inte mycket i fråga om användning eller slitage, eftersom den har varit en del av museets samling sedan den restaurerades och bara ibland kommer ut för shower och evenemang. Precis som lacken och karossen är interiören i utmärkt skick och visar bara de minsta tecknen på att mogna under den tid som gått sedan bilen färdigställdes.

Hudsons briljanta F-head inline-six sitter under huven och är som förväntat sparsmakat detaljerad. Super Six ger imponerande 92 hästkrafter från bara 288 kubiktum, med den okonventionella ventillayouten som möjliggör utmärkt prestanda vid höga varvtal. I linje med de flesta restaureringar av Mr. Hostetler är presentationen superb och mycket autentisk, med tidsenliga VVS och beslag.

Tack vare den robusta och raffinerade drivlinan är denna Hudson Super Six ett fantastiskt val för touring, men den fantastiska restaureringen gör den lika hemma på concours grasmatta. Detta charmiga exemplar är färdigställt till en standard som sällan ses på liknande bilar, och det ger en sällsynt möjlighet att förvärva en av de finaste i sitt slag till en bråkdel av de ursprungliga restaureringskostnaderna.



9. Grattis Dodge Challenger!

Publicerad 21 juli 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018) Text redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Johanna har namnsdag vill vi påminna dig om Challenger!



Challenger, "utmanaren", var Dodges svar på populära muskelbilar som Ford Mustang och Pontiac Firebird. Challenger presenterades 1970 men bara inom några år skulle muskelbilarnas epok vara över. Dodge Challenger tillverkades 1970-74.

Krav på avgasrening satte stopp för de effektstinnaste bilarna på amerikanska marknaden och höga försäkringspremier likaså.

Värsta motorvalet i Challenger var en 426 Hemi som gjorde bilen till en klar vinnare såväl vid rödlys som på dragracingbanan. Under 1970- och 80-talet togs ett flertal av dessa adrenalinalstrande gatracers in som billiga begagnade bilar till Sverige.

Precis innan lågkonjunkturen smög sig på förra året, låg priserna för välbevarade Dodge Challengers uppåt miljonen, och ännu mer på andra sidan Atlanten. De hade räntat sig bra med andra ord.

Challenger var en ganska primitivt utrustad bil. Låg vikt prioriterades redan på ritbordet för bästa prestanda. Byggkvaliteten var dessutom ganska medioker och materialvalen i inredningen av enklare slag.

Se gärna filmrullen "Jakten mot nollpunkten" från 1971 där en vit Dodge Challenger mer eller mindre har huvudrollen. En höjdarkärl för den som gillar biljakter med gamla jänkejärn.

Dagens Challenger som kom 2008 är en tribut till ursprunget som levererar samma hisnande prestanda och tuffa utstrålning, fortfarande med Hemimotor, men som bil säkert långt mycket bättre än den gamla.



*Sportig bil framförd av sportigt klädda människor.
Glasklart budskap till Challengers presumtiva köpare 1970.*



*Med bakrutan lånad från en limousine försökte Dodge även locka
till sig andra tänkbara köpare. Challenger SE hette den modellen.*



Challenger Rallye på randen till en öken. Den lämpade sig nog varken för rally eller att sprätta sand med men en salt bil, det var Challenger.



"En av Japans mest tekniskt avancerade bilar är en Dodge" löd reklamen för Challengers återkomst på 1980-talet. En Mitsubishi med Challengerdekaler helt enkelt som Dodge lyckades sälja mellan 1976-83.



Tillbaka igen! 2008 gick nya Challenger i produktion från att först varit en konceptbil. Grunddragen är de samma fast i en modern tappning. Hemin, denna motorikon, lurar under huven också i modernt utförande. Allt är som förr, fast antagligen bättre.



Roger Warolin