



Bugatti Typ 57SC Atlantic

- 1. Mazda 6e provkörd**
- 2. Det här är Bentleys framtid**
- 3. Snabbladdning på 12 minuter med nya Xpeng G6**
- 4. Så är klimatavtrycket hos stora Volvo ES90**
- 5. Ford skär ned**
- 6. Köper Northvolts fabrik**
- 7. Specialversion av Topolino har inbyggd dusch**
- 8. Imperial Limousine**
- 9. Bugatti Typ 57SC Atlantic**
- 10. Grattis Fiat Mirafiori**



1. Mazda6e provkörd - Inte lika klockren i förarsätet som på pappret

2025-07-13

Äntligen har jag fått köra nya Mazda6e, en bil som ser både bra ut och bra på pappret. I förarsätet var det dock inte samma klockrena känsla men trots det kan detta vara ett av de mer prisvärda alternativen för elbilar kring 500 000 kr-strecket just nu.



FILM: <https://youtu.be/FNGm5nMUntg>

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| 00:00 - Intro | 19:24 - Enpedalsläge |
| 00:20 - Reklam | 20:21 - Komfort |
| 00:30 - Pris och förmånsvärde | 21:33 - Sportläge |
| 01:46 - Specifikationer | 24:07 - Styrning |
| 03:45 - Inte en Mazda | 24:20 - En kompromiss |
| 05:05 - Spoiler | 24:52 - Ljudnivå |
| 05:32 - Bagage | 25:17 - Ljudsystemet |
| 07:07 - Baksäte | 26:08 - Konkurrenter |
| 09:07 - Framsäte | 28:12 - Service |
| 11:54 - Förardisplay | 29:09 - Förarstödsystem |
| 12:22 - HUD | 29:59 - Autobahn |
| 12:46 - Infotainment | 31:35 - Summering |

Christoffer Gullin

Feber

2. Det här är Bentleys framtid

Roger Åberg

ons. 9 jul 2025, 09:30

Gör de en Jaguar



FILM: <https://youtu.be/T4rU30z38wE>

I förra veckan visade Bentley upp sitt nya emblem och då lovade man ett koncept som skulle visa Bentleys framtid. Nu är konceptet här, och det kallas för EXP 15.

Bilen är på riktigt på utsidan, men interiören finns bara i datorn. Bilen är inspirerad av Bentley Speed Six från 1930. Bilen är designad av Robin Page, en herre som var designansvarig på Volvo för när år sedan och visst får man lite EX90-vibbar av rumpen på Bentley'n?

Hur som helst så är fronten på EXP 15 massiv. Grillen har det nya emblemet men också en ny version av flying B. Lyktorna är vertikala och Bentley kallar det för "Upright Elegance".

Bakom den massiva fronten finns en kupé som är lite annorlunda. Istället för två säten fram och två bak har man tänkt om och bilen verkar vara tänkt att köras av en chaufför, men inte bakom en stängd vägg. De två baksätena är fokuset och även hunden får följa med.

I bakluckan är det inte fokus på packning utan här ska man istället sitta och ta ett glas. En rolig detalj är att bakluckan, som dubblerar som säten, är formad som en ving.

[bentleymedia.com](https://www.bentleymedia.com)



FILM: <https://youtu.be/LLhd7s7TkF0>



Roger Åberg



3. Snabbladdning på 12 minuter med nya Xpeng G6 – svenska priserna klara

Posted by Kristofer Rask

juli 11, 2025

Xpeng släpper nu de svenska priserna på nya uppgraderade Xpeng G6. Med uppgraderingen kommer bland annat rekordsnabb snabbladdning. Att ladda från 10 till 80 procent är möjligt på 12 minuter.



Med uppgraderingen har Xpeng G6 fått ett LFP-batteriet på 87,5 kWh i Long Range-utförandet. Det kan laddas med upp till 451 kW i laddeffekt. Räckvidden på en laddning är 525 kilometer (WLTP).

Long Range-modellen är bakhjulsdriven med en motor på 218 kW och klarar 0 till 100 km/h på 6,7 sekunder. Toppfarten är 202 km/h. Utöver det erbjuds också en fyrhjuldriven Performance-modell med en extra motor fram på 140 kW. Denna klarar 0 till 100 km/h på 4,13 sekunder.

Priserna för G6 Long Range börjar på 579 900 kr. Och Xpeng G6 AWD Performance kostar från 619 900 kr.

Xpeng G6 har omarbetats ordentligt. 40 procent av bilens nyckelkomponenter är helt om-designade och Xpeng berättar att man gjort totalt 81 uppgraderingar av användarupplevelsen.

Uppgraderingarna inkluderar en 1942 mm bred Starlight Wing LED-ljusramp, integrerade blinkers, en renare bakre diffusor och en mattgrå Xpeng-logo som har flyttats från tidigare LED-ljusramp till motorhuven. Hjulhusen är nu hellackerade i karossens färg för ett mer stilrent utseende

Även interiört är bilen omarbetade med nya finare material och mjukare detaljer. Dessutom finns det en ny instrumentpanel, innertak i Alcantara, ny rattdesign och eluppvärmda stolar fram och bak. Dessutom blir stolarna fram ventilerade med massagefunktion för att nämna några ytterligare nyheter.



Xpeng säger att man har gjort förbättringar till chassi och fjädring, förbättrad styrningen och minskat bullernivån.

Senare kommer också en Standard Range-variant med ett mindre batteri på 68,5 kWh. Den varianten blir tillgänglig mot slutet av detta året. Priserna för denna modell har inte kommunicerats. De övriga två varianterna börjar säljas idag.



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.](#)



4. Så är klimatavtrycket hos stora Volvo ES90

Carl Undéhn 10 jul 2025

2019 lanserade Volvo Cars sin första helt eldrivna modeller XC40 Recharge, som idag heter EX40. Samtidigt förpliktade sig Volvo Cars att också släppa en livscykelanalys, LCA, över utsläppen som alla deras kommande modeller orsakar under hela sin livstid. Alltså från att bilen tillverkas över att den används och tills den skrotas, eller hellre återvinns.



Nu presenteras en LCA för halvkombin ES90. En stor pjäs på fem meter och med en vikt på 2,4 ton, vilket i sig orsakar en hel del utsläpp. Men enligt Volvo Cars är ES90 en "stor elbil med litet koldioxidavtryck". Laddas ES90 med den europeiska elmixen visar LCA-rapporten att bilens totala koldioxidavtryck under sin livstid uppgår till 31 ton, beräknat på en körsträcka på 200.000 kilometer. Enligt Volvo ett av de lägsta koldioxidavtrycken någonsin för en modell från tillverkaren. Värt att tänka på är att den europeiska elmixen innehåller betydligt högre andel el från fossila källor än den här i Sverige, där framställningen av el är fossilfri till 98 procent.

I beräkningen visas också att det totala koldioxidutsläppet sjunker rejält till 26 ton om ES90 uteslutande laddas med fossilfri el från vindkraft. Det kan jämföras med att den betydligt mindre och lättare EX30 enligt sin LCA-rapport har ett koldioxidavtryck på 23 ton. Volvo ställer också utsläppen i relation till de från sedanen S90. Jämfört med S90 som mildhybrid är utsläppen från ES90 50 procent lägre, jämfört med S90 som laddhybrid 30 procent lägre, förutsatt att den laddas.

Utsläppen hålls nere genom att tillverkningen sker med vad Volvo beskriver som klimatneutral energi. Utöver det används 29 procent återvunnet aluminium, 18 procent återvunnet stål samt 16 procent återvunna polymerer och biobaserade material vid tillverkningen av ES90, vilket ytterligare minskar de totala utsläppen.

Volvo ES90 börjar tillverkas i Kina nu i sommar och grå att beställa nu från 929.000 kronor för den bakhjulsdrivna versionen med en räckvidd på upp till 64,5 mil. [Här kan ni läsa mer](#) om våra intryck av Volvo ES90.



Carl Undéhn

5. Ford skär ned: Tysk elbilsfabrik i gungning

Publicerad 2025-07-14 10:28 (uppdaterad 2025-07-14 10:36) Text Anders Nilsson

Ford varslar närmare 3 000 anställda i sin fabrik i Köln. Nu växer oron för framtiden



Under våren har en långdragen konflikt pågått vid Fords anläggning i Köln. Den svaga elbilsförsäljningen har fått biltillverkaren att vilja minska **personalstyrkan, vilket lett till strejkhott från facket**. Samtidigt finns oro för att **dotterbolaget Ford Werke kan försättas i konkurs**. Enligt **Reuters** har flera anställda redan accepterat avgångsvederlag.

Ford meddelar att 2 900 anställda ska lämna fabriken i Köln fram till 2032.

– Nedskärningarna baseras främst på frivilliga uppsägningar. Avgångsvederlagen är generösa och betydligt bättre än vad som är brukligt inom bilindustrin, säger Benjamin Gruschka, högsta fackliga företrädare på Ford Werke, i ett uttalande.

Ford har investerat motsvarande 19 miljarder kronor för att göra anläggningen i Köln till ett centrum för elbilstillverkning. Där produceras bland annat modellerna **Explorer och Capri**.

Nu uppmanar biltillverkaren den tyska regeringen att införa fler incitament och förbättra laddinfrastrukturen, för att påskynda övergången till eldrift bland tyska bilister.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Ford återkallar: Bilen kan svänga av sig själv



Här är Ford-modellerna som försvinner



Test: Ford Explorer, Tesla Model Y och Volkswagen ID.4 (2025)

6. Köper Northvolts fabrik – ska göra unikt batteri

Av Kevin Neemé

14 juli 2025, 15:38

Batteritillverkaren Lyten har precis köpt Northvolts nedlagda jättefabrik i Polen. Nu ska företaget etablera sig i Sverige. Och man utesluter inte köpa Northvolts nedlagda fabrik i Skellefteå.



En amerikansk uppstickare vill ta över delar av Northvolts misslyckade batterisatsning och har redan börjat köpa upp fabriker.

– Vi jobbar på att etablera Lyten Sweden, säger Lars Herlitz, medgrundare till bolaget Lyten, till [Ny Teknik](#).

Lyten har redan tagit över Northvolts stora anläggning i Gdansk i Polen. Det är Europas största batterifabrik för elnätslagring men har stått still sedan slutet av 2024 efter Northvolts ekonomiska problem. Nu har Lyten köpt hela fabriken inklusive forskningsavdelningen och planerar att återuppta produktionen. Redan i juli ska nya batterier börja tillverkas där och det rör sig inte om vanliga litiumjonbatterier. Utan något betydligt mer ovanligt som passar som handen i handsken i Europa.

Amerikanska Lyten satsar på litium-svavelbatterier. Den typen innehåller inte de dyra och svåråtkomliga metallerna kobolt, nickel eller mangan. I stället används svavel som är ett material som finns i överflöd i Europa och är mycket billigare än kobolt.

Enligt Lyten är batterierna inte bara billigare att producera utan de är också enklare att återvinna. Dessutom slipper Europa importberoendet från Kina, Japan och Korea när viktiga material inte längre behövs. Planen är nu att ta nästa steg i expansionen.



Litiumsvavelbatterier från Lyten.

Företaget bekräftar att man tittar på fler stora batterifabriker i både Europa och Nordamerika. Northvolts anläggning i Skellefteå är högintressant, även om ingen affär är bekräftad.

– Jag kan inte kommentera saker vi jobbar på just nu. Men jag kan säga att vi aktivt tittar på att köpa ett antal NMC-gigafabriker, både i Nordamerika och i Europa, säger Lars Herlitz.



Northvolts Skellefteå-fabrik hade passat Lyten perfekt.

Fabriken i Skellefteå är byggd för NMC-batterier, alltså litiumjonbatterier med nickel, mangan och kobolt. Men enligt Lyten krävs bara mindre anpassningar för att börja tillverka deras litium-svavelbatterier i en sådan fabrik.

Det gör Northvolts gamla anläggningar till en möjlig genväg för Lyten och en chans för Skellefteåfabriken att få nytt liv. Lyten är dessutom redan aktiva i Sverige, med flera medarbetare med europeiska rötter och starkt intresse för forskning och utveckling här.

– Northvolts fabrik hade passat Lyten perfekt, säger Lytens medgrundare Lars Herlitz till **Ny Teknik**.

Bakom sig har Lyten flera stora affärer. De har tidigare köpt Northvolts forskningskontor i Kalifornien. Nu har de också säkrat en toppmodern fabrik i Polen med en produktionskapacitet på 6 GWh per år, med möjlighet att växa till 10 GWh. Som jämförelse producerade Teslas batterifabrik 31,4 GWh under hela 2024.

LÄS MER:



Han ska rädda Northvolts fabrik i Skellefteå



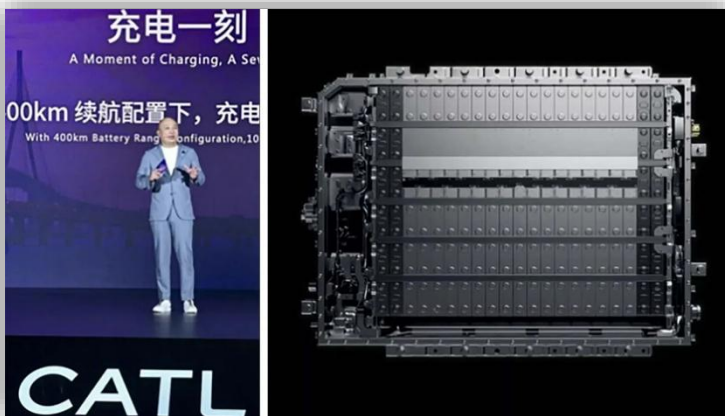
Scania kan rädda Northvolts anläggning: "Enormt värde"



Nytt chockbesked hos Northvolt: Hälften går gå



Så stora är skulderna i Northvolts konkursade bolag



Kinesiska CATL bygger ny batterifabrik i Europa



Northvolt i konkurs – dråpslag mot 5000 jobb



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.



7. Specialversion av Topolino har inbyggd dusch

Roger Åberg ons. 9 jul 2025, 20:00

Dagens kombo?



FILM: <https://youtu.be/OK-fOBB-3kY>

Fiats lilla moppebil Topolino är det sötaste på fyra hjul och det är en skam att den inte importeras till Sverige. Om man bor på lite varmare breddgrader kan man köpa versionen utan dörrar men med rep och nu släpper Fiat en specialversion tillsammans med Vilebrequin.

Vilebrequin är märket från St Tropez som säljer badkläder för folk på Rivieran, eller som vill känna sig som att de är på Rivieran. Specialversionen av Topolino har en mörkblå färg på utsidan, en ny instrumentbräda och nya stolar. Och framförallt har den en liten dusch så att man kan spola av fossingarna från sand innan man hoppar in i bilen.



Roger Åberg



8. Imperial Limousine 1955



När Chrysler rullade in i 1950-talet drevs de av stark försäljning och en blomstrande ekonomi. År 1949 hade Virgil Exner anslutit sig till Chryslers avancerade stylingavdelning i ett drag som signalerade att företagscheferna var redo att röra sig bort från sin något stela image och in i en ljus ny framtid som stilledare på den amerikanska marknaden. Exner var fortfarande tvungen att kämpa för att ta kontrollen över hela designprocessen från ingenjöravdelningen, vilket han äntligen lyckades med. Under sin tid på Chrysler följde Exner sin aptit för europeisk design och utvecklade en fruktbar relation med Gigi Segre från Carrozzeria Ghia i Italien; de två männen arbetade nära tillsammans på ett antal projekt, inklusive Chrysler Ghia Specials och en serie verkligt spektakulära utställningsbilar som slutligen satte Chryslers rykte om "stylad av ingenjörer" på sängen.





Exners arbete med Ghia bidrog också till att påverka vanliga produktionsbilar. Även om han ännu inte hade designat bilar i full produktion, såg Chryslers erbjudanden i början av 1950-talet redan smalare och mer graciösa ut, med finare detaljer och en mer sammanhållen stil. Snart slog Exners arbete ner med en av hans första fullständiga design för Chrysler, den fantastiska Imperial från 1955; höjdpunkten av design temat "The Forward Look". Imperial-namnskylten hade länge förknippats med de finaste bilarna Chrysler hade att erbjuda, och från sitt första framträdande på 1920-talet var Imperial synonymt med lyx, prestanda och exceptionell byggkvalitet. En utveckling av Imperial började 1949 med Exners ankomst när de utökade sortimentet i ett försök att bättre anpassa sig till Cadillac och Lincoln.





År 1955 registrerade Chrysler Imperial som ett separat märke. Även om de inte nådde den framgång de hade hoppats på (nämligen på grund av bristen på fristående Imperial showrooms), kom några ganska otroliga maskiner ut från Imperial under det kommande decenniet.

För att fira att **Imperial** blev ett fristående varumärke hade de nya modellerna Virgil Exners "Forward Look"-styling, komplett med en unik behandling med delat galler med ägglåda som fick Imperial att sticka ut. Lånade från de Ghia-designade konceptbilarna K-310 och d'Elegance, och distinkta "pistolsikte"-baklyktor monterades på toppen av kvarten. Standardsortimentet bestod av en sedan, hardtop och cabriolet medan de mest kräsna köparna kunde välja den dyra men vackra fabriksbyggda 70-seriens limousine och 8-sitsiga sedanen. Med dessa ultralyxiga maskiner hade Imperial hoppats på att stjäla en del av åskan från den dominerande Cadillac Series 75 på den inhemska limousinmarknaden; Dwight D. Eisenhower valde en Derham-modifierad Crown Imperial som sin presidentlimousin 1955.

Denna Crown Imperial C-70 limousine från 1955 (chassi C551030) är en av bara 172 Imperials med lång hjulbas som byggdes under det första året av The Forward Look. Av dessa 172 var bara 45 utrustade som 8-sitsiga sedaner (det var helt enkelt så att ett skiljefönster inte var monterat) varav den här bilen är en. Detta är ett sammanhängande och gediget exempel på denna sällsynta och eleganta bil - det ultimata uttrycket för amerikansk lyx från mitten av århundradet. Denna bil presenteras i gott skick, med många originalkomponenter och inredning. Den Rhapsody-blå lacken ser äldre ut men syns ändå bra med lite patina på sina ställen, även om den i allmänhet är ganska attraktiv överlag. Den omfattande krom- och rostfria listen visas alla i respektabel ordning, fria från allvarliga stötar eller bucklor och viktigast av allt, förblir kompletta. Stötfångarna och klädseln är alla intakta och raka, återigen med lite patina på sina ställen, men i linje med kvaliteten på resten av denna Imperial. Bilen fick en AACA National First Prize Senior-utmärkelse 2008.



Interiören är klädd i mellanblått läder framtill, som är i mycket gott skick. Från början bestod utrustningen av ett eljusterbart säte, servostyrning och servobromsar som standard. Passagerarna i baksätet njuter av lyx på säten som är klädda i ljusblå klädsel med silvermetallinlägg som original. Ett par hoppstolar av brett tyg fälls ner från golvet, och mattorna är i god ordning, även om de visar en viss ålder. Klädselkvaliteten är generellt sett ganska bra, och de flesta krombeslag och strömbrytare verkar vara i originalskick. Förutom de lyxiga utsmyckningarna är den här bilen utrustad med elektriska fönsterhissar som tillval, Town & Country signalsökningsradio och det sällsynta och dyra alternativet Chrysler Airtemp luftkonditionering; En bagagerumsmonterad enhet med uttag på den bakre hatthyllan.

Chryslers 331 kubiktum Hemi V8 är snyggt detaljerad och väl utställd i motorrummet. Många dekaler och etiketter i fabriksstil pryder motorn och omgivande tillbehör, och motorn är färdig i rätt färger. Hemi är kopplad till en PowerFlite-automat, som växlas via en spak monterad på fascian. Motorn går bra och ger en mycket respektabel körupplevelse.

Dessa fabriksbyggda limousiner var några av de finaste amerikanska bilarna på sin tid, men på grund av kostnaden och komplexiteten för en fullständig restaurering har många 70-seriens Imperials försumrats genom åren. Det är svårt att hitta ett så väl presenterat och användbart exempel som denna AACA Senior-pristagare; En sällsynt och åtråvärd limousin som är väl lämpad för vanlig njutning.





9. Bugatti Typ 57SC Atlantic 1936



FILM: <https://youtu.be/6vk16a8Cp1A>

En av de mest bisarra, svårfångade och dyra bilarna är Bugatti Type 57SC Atlantic. Med sin låga hållning, kraftfulla motor, lätta konstruktion, topphastighet på 200 km/h och inflytelserika droppformade kaross tror många att detta är den ultimata Bugattin och den första superbilen som någonsin tillverkats.





Drivkraften bakom stilen strukturerades av ett designkoncept där man införlivade Electron, en legering av magnesium och aluminium från IG Farben i Tyskland, i designen. Även om den är stark och upp till en tredjedel så tung som aluminium, är den också mycket brandfarlig, så svetsning var inte möjlig. Detta innebar att varje panel måste nitas på plats, vilket innebar ett särskilt problem för traditionell design. Därför införlivade Jean nitens estetik i bilens stänkskärmar och skapade en talande kombination av funktion och form.



Ettores son, Jean Bugatti, som spelade en stor roll i utvecklingen av **Typ 57-serien**, personligen stylade Atlanten. Jeans linjer tecknar en intressant blandning av flygplansstil tillsammans med den avantgardistiska droppformen. Bland designhöjdpunkterna finns en kraftigt sluttande vindruta, nitade fenor och njurformade dörrar med matchande sidofönster.



Som den första bilen med fenor debuterade den silverfärgade Electron Aerolithe Prototype som en möjlig sportmodell av Typ 57-serien på bilsalongen i Paris 1935. Hur mycket av en sensation bilen än måste ha varit, drog den bara tre beställningar. När produktionen startade 1936 valdes standardaluminium framför den brandfarliga elektronen och det speciellt sänkta Type 57S-chassit, med sin mindre, V-formade kylare, användes.

Konstruktionen på dessa Atlantics liknade de andra Type 57:orna som utgjorde grunden för Bugattis tävlingar och grand touring. Chassiarrangemangen inkluderade Rudge Witworth-vajerhjul, komplexa De Rams stötdämpare, femtontums trumbromsar och ett starkt, stilrent chassi. Den Chassi av typ 57SC var kombinationen av den kompressormatade 57C-motorn med det låga och korta 57S-chassit som användes för racing.

Den 75-åriga historien för varje Bugatti Atlantic är en underhållande gissning för alla Bugatti-entusiaster. Den första prototypen är borta och endast två av tre produktionsversioner med aluminiumkaross finns i stort sett kvar i original.



FILM: <https://youtu.be/HUpoU0ZOhak>



©2013 Nicolas Jeannier - Supercars.net

Specifikationer och prestanda

typ	Bil med begränsad produktion
byggd på	Molsheim, Alsace, Frankrike
produktion	3
föregångare	1934 Bugatti Typ 57 Aérolithe
motor	Inline-8 med gjutjärnsblock, torrsumpsmörjning
position	Fram längsgående
strävan	Överladdade
Ventilstyrning	2 ventiler per Cyl, DOHC
Bränsletillförsel	Stromberg UUR-2 förgasare
deplacement	3257 cc / 198.8 in ³
borra	72 mm / 2,83 tum
stroke	100 mm / 3,94 tum
komprimering	8.5:1
kraft	156.6 kW / 210 bhp @ 5500 varv/min
Specifik utdata	64,48 hk per liter
Bhp/vikt	220,36 hk per ton
Redline	5500
Kropp / Ram	Aluminium över askträstöd över stålram
Drivande hjul	RWD
framdäck	Dunlop
bakdäck	Dunlop
Bromsar fram	Trummor
Bromsar bak	Trummor



©2013 Nicolas Jeanneret - Super

framhjul	F 45,7 x 14,0 cm / 18 x 5,5 tum
bakhjul	R 45,7 x 16,5 cm / 18 x 6,5 tum
Styrning	Mask & Rulle
f Fjädring	Semi-Indpenedant centralt krage axlar w / de Ram stötdämpare, blad-
fjädrar	
r fjädring	Solid axel med Ram stötdämpare, Quarter-EllipticLeaf Fjädrar
Tjänstevikt	£ 953 kg / £ 2101
hjulbas	2979 mm / 117,3 tum
Främre spårvidd	1349 mm / 53,1 tum
Spårvidd bak	1349 mm / 53,1 tum
transmission	4-växlad manuell
topphastighet	~200 km/h / 124,3 mph
0 – 60 mph	~10 sekunder
Designers	Jean Bugatti, Joseph Walter

Chassinummer

Chassi 57374, Rothschild-bilen – Här är den första produktionsversionen av Atlantic som känns igen på sina lågt placerade strålkastare som bara sticker ut något. Den byggdes 1936 och möjligen med delar och paneler från den ursprungliga Aerolithe-prototypen. Den första ägaren av #57374, Lord Philippe de Rothschild i London, beställde bilen i ljusblått med mörkblå inredning. En efterföljande ägare skickade tillbaka bilen till Bugatti 1939 för att få en kompressor och göra bilen till en äkta 57SC. Efter kriget ägde Bob Oliver från Los Angeles #57374 och modifierade den på drastiska sätt.



Bob ändrade storleken på bakrutorna och målade bilen i flera olika färger, bland annat röd. Peter D. Williamson köpte den modifierade bilen på auktion 1971 för 59 000 USD och tillbringade flera år med att restaurera bilen till 1936 års specifikation. Han debuterade med den vid 2003 års Pebble Beach Concours där den vann best in show. Den har sedan dess köpts av en ny ägare för 36 miljoner dollar och finns i Mullin Automotive Museum.

Chassi 57473, Holzschuch-bilen – Lätt den mest kontroversiella Atlantic-bilen, denna bil stannade i Frankrike och såldes av familjen Holzschuch som omedelbart sålde tillbaka den till fabriken 1937. 1939 hade fabriken åter bilen och ytterligare lameller ingick samt en förlängning av bakskärmarna. Bilen råkade ut för en fruktansvärd tågkollision 1955 som dödade båda passagerarna. Det vridna chassit förvarades sedan på tågstationen i Gien i nästan tio år och såldes sedan till ett skrotupplag. 1965 upptäckte Paul André Berson resterna och ägnade tio år åt att återskapa bilen åt Nicolas Seydoux. Efter att ha visat den på Villa d'Este Concours 2000 restaurerades den omfattande av Paul Russel med hjälp av så många av de ursprungliga panelerna som möjligt. Den färdiga bilen visades för första gången på Pebble Beach Concours d'Elegance 2010 i grått.

Chassi 57591, The Pope Car – The last Atlantic är den mest publicerade av de tre och kan nog göra anspråk på att vara den mest originella. Den känns omedelbart igen på sina yttre strålkastare, som många anser gör den till den mest önskvärda av de tre. Ralph Lauren har ägt denna bil sedan 1988 och den restaurerades av Paul Russel. Med en stark dragning till viktiga och autentiska bilar inkluderar Ralph #57591 som en höjdpunkt i sin samling som har Type 57SC Gangloff Cabriolet #57563.

#57591 köptes ursprungligen av R.B. Pope i London i Dark Sapphire Blue. Bilen bär fortfarande sin EXK6-skylt från den ursprungliga registreringen i Storbritannien. Den överladdades 1939, innan den såldes till den kända författaren Barry Price på sextioalet. Till slut plockade New York-designern Ralph Lauren upp bilen från riskkapitalisten Tom Perkins. Han gav Paul Russel i uppdrag att restaurera #57591 med så många originaldelar som möjligt. Under den två år långa proceduren upptäckte Paul och hans team detaljer som den ursprungliga bruna getskinnsklädseln och säten fyllda med tagelpåsar insvepta i muslin. Efter att projektet var klart visades den på Pebble Beach Concours D'Elegance 1990 där den vann Best of Show. Liksom många av Ralphs Bugattis har bilen en svart finish.

Klassiker

10. Grattis Fiat Mirafiori

Publicerad 23 juli 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018) Text redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Emma har namnsdag vill vi gärna fira Mirafiori.



Fiat 131 Mirafiori fick sitt namn efter den del av Turin där bilarna byggdes. Premiären skedde 1974 på bilsalongen i Turin och 131 efterträdde den framgångsrika 124 och fanns som 2- och 4-dörrars sedan samt kombi med tillnamnet Panorama.

Från början hade 131 1,3- och 1,6-litersmotorer med enkel överliggande kamaxel. I USA såldes Fiat 131 under namnet Brava.



Fiat 131 Mirafiori 2-door 1974–78.



1978 genomgick 131-serien sin första facelift och modellen Supermirafiori med 1,6-litersmotor försedd med dubbla överliggande kamaxlar debuterade.



Fiat 131 Mirafiori 1978–81.



Fiat 131 Panorama 1978–81.



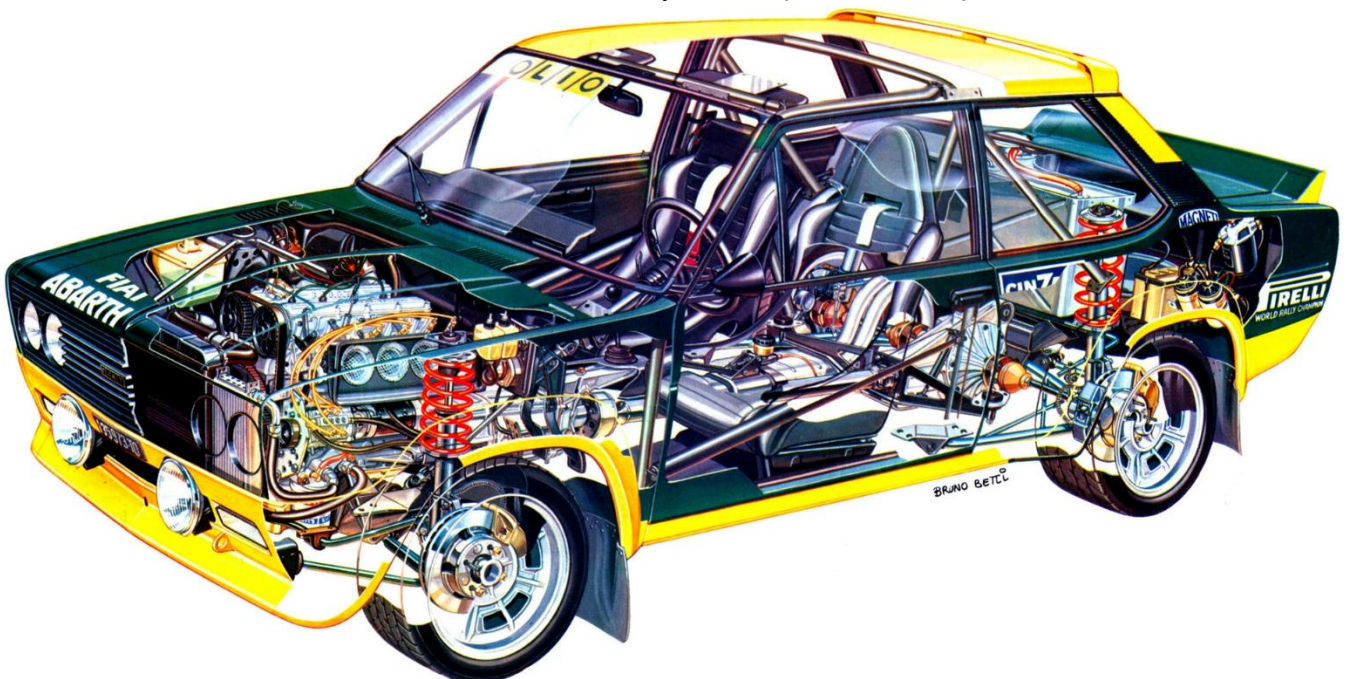
Fiat 131 Marengo Diesel 1979–81.



Fiat 131 Mirafiori 1981–83.



Fiat Abarth 131 Rally Corsa (1976–1981).





Roger Warolin