



duPont Model G

1. Nya Mercedes CLA provkörd
2. Tar fram ny XC90 med bensinmotor
3. Stellantis säger hejdå till vätgasdrivna bränsleceller
4. Geely köper ut elbilstillverkaren Zeekr från börsen
5. Ny cirkulationsplats ska minska rondellkaos i Sverige
6. Koenigsegg snabbast i Goodwood
7. Okända super-Volvon får dra 175 ton
8. Kaiser Darrin
9. duPont Model G Speedster
10. Grattis Lancia Beta



1. Nya Mercedes CLA provkörd, wow-känslan uteblev men det är okej!

17 juli 2025

Jag har varit i Köpenhamn och kört nya Mercedes CLA 250+ och 350 4MATIC för första gången. Det här är en av de största lanseringarna från Mercedes på länge, med ny teknik, nytt formspråk och helt nya drivlinor.



FILM: <https://youtu.be/bASL3Jmf9-o>

I videon får du mina spontana intryck från både stadskörning och motorväg. Jag testar röstassistenten på svenska, pratar om regenerering, komfort, körkänsla och hur bilen reagerar i olika körlägen. Det märks att 350 4MATIC har mer kraft men båda versionerna har sina egenheter, både positiva och mindre lyckade.

Dessutom delar jag vad jag tycker om ljudsystemet från Burmester, sportstolarna och några detaljer som kan bli avgörande för köpupplevelsen längre fram.

00:00 - Intro	06:23 - Motorväg	10:45 - Två växlar
00:30 - Reklam	07:10 - Komfort	11:55 - Sportläget i 350
00:40 - Stadskörning	08:10 - Ljudnivå	13:39 - Ljudsystemet
02:24 - Virtuellt ljud	08:34 - Man sitter lågt	14:22 - Stolar
02:58 - Chassi och styrning	09:36 - Fyrhjulsdrivet	15:12 - Förbrukning
03:53 - Röststyrningen	10:15 - Gunget är kvar	15:41 - Vad tycker ni

2. Volvos u-sväng: Tar fram ny XC90 med bensinmotor

Av Maths Nilsson 17 juli 2025, 15:07

Volvos helomvändning. Planerar efterträdare till XC90 med bensinmotor efter att elbilsloftet rivits upp. – Självklart behöver vi också en ny XC90 en dag, den lanserades någon gång 2015, säger vd Håkan Samuelsson.



Idag presenterade Volvo Cars sin kvartalsrapport och gjorde rekordförlust på 10 miljarder kronor. Aktien gick ändå upp, eftersom investerarna hoppas på bättre tider för Volvo framåt. En stor del av miljardsmällen berodde på försenade elbilen EX90 som inte kommer sälja så bra som Volvo räknat med.

Istället är det gamla modeller som XC60 och XC90 som räddar Volvo. Den 10 år gamla XC90-modellen är Volvos verkliga kassako. De största utvecklingskostnaderna är sedan länge tagna. Trots ett decennium på nacken står XC90 för 15 procent av Volvos försäljning. Det är en bil som kostar över en miljon kronor att köpa och som står för Volvos högsta vinstmarginaler.

Elbilen EX90 skulle egentligen ha kommit även i en XC90-version med förbränningsmotor. Men det stoppades av Volvo när de bara skulle satsa på elbilar. Nu har Volvo svängt. Istället utvecklar Volvo den gamla SPA-plattformen som visades första gången 2014. Det tar fram SPA 1.5 för att kunna komma med en nya XC90 med förbränningsmotor och laddhybrid-drivlina.

Men för flera år sedan fattade Volvo beslut om att XC90-modellen inte skulle få någon efterträdare. Elbilen EX90 och SPA2-plattformen designades från början för att även kunna släppas med förbränningsmotor och som hybrid. Men den nya XC90 med förbränningsmotor stoppades av Håkan Samuelsson när Volvo tog beslutet att bara sälja elbilar från 2030. Men än idag har EX90 stor och hög motorhuv där det skulle rymmas en förbränningsmotor.



Elbilen EX90 skulle egentligen ha kommit även i en XC90-version med förbränningsmotor. Men det stoppades av Volvo när de bara skulle satsa på elbilar. Nu har Volvo svängt.

Men nu ser Volvo ut att göra en helomvändning. Få företag vill lägga ner sina kassakor. Under dagens investerarsamtal med analytiker erkände Håkan Samuelsson öppet att Volvo svängt och börjat titta på en efterträdare till XC90 med förbränningsmotor. Eventuellt ska den byggas i USA dit XC60 nu flyttas.

En ny XC90-modell skulle kunna tillverkas hos Volvos fabrik i Charleston, South Carolina. Att flytta dit den 11 år gamla XC90 är inte aktuellt.

– Självklart behöver vi också en ny XC90 en dag, den lanserades någon gång 2015. Men jag tror att det kommer förmodligen att finnas fler spekulationer innan vi kan säga något mer konkret. Så nu, just nu, lägger vi till XC60:an och sedan har vi de två elbilarna som byggs i Charleston. Och när det ökar i volym nu, tror jag att vi har en rimlig utnyttjandegrad av den fabriken, vilket naturligtvis är riktigt bra även för vår ekonomi eftersom det finns fasta kostnader som måste tas, och de finns där även utan volymen, säger vd Håkan Samuelsson vid investerarsamtalen under torsdagen.



Istället utvecklar Volvo den gamla SPA-plattformen som visades första gången 2014. Det tar fram SPA 1.5 för att kunna komma med en nya XC90 med förbränningsmotor och laddhybrid-drivlina.



En ny XC90-modell skulle kunna tillverkas hos Volvos fabrik i Charleston, South Carolina. Att flytta dit den 11 år gamla XC90 är inte aktuellt.

Enligt vad Carup erfar har Volvo startat ett nytt utvecklingsprojekt för att kunna släppa med nya modeller med förbränningsmotor. Det handlar om att vidareutveckla den 10 år gamla SPA-plattformen som används till bilarna idag. Den problemfyllda SPA2-plattformen kommer inte användas mer efter EX90 och ES90. Och nya SPA3 som används till kommande EX60 är en renodlad elbilsplattform. Istället har Volvo enligt uppgift till Carup återupptagit utvecklingen av gamla SPA och den nya plattformen kallas internt för SPA 1.5. Plattformen togs fram till Volvo XC90 som visades första gången för 11 år sedan, men har visat sig ha tekniska egenskaper som överträffar många nya bilar.

LÄS MER:

- [Jätteras för Volvos elbilar – laddhybrider räddning](#)
- [Volvo bekräftar: Vi visar upp en ny XC90](#)
- [Trots rekordförlusten – Volvo Cars rusar på börsen](#)
- [Volvo räddar kvar bilar med förbränningsmotor – XC90...](#)
- [Volvo bekräftar: Visar upp nya elektriska XC90 senare i höst](#)
- [Volvo låter XC90 leva – så görs den om efter 10 år](#)



Maths Nilsson

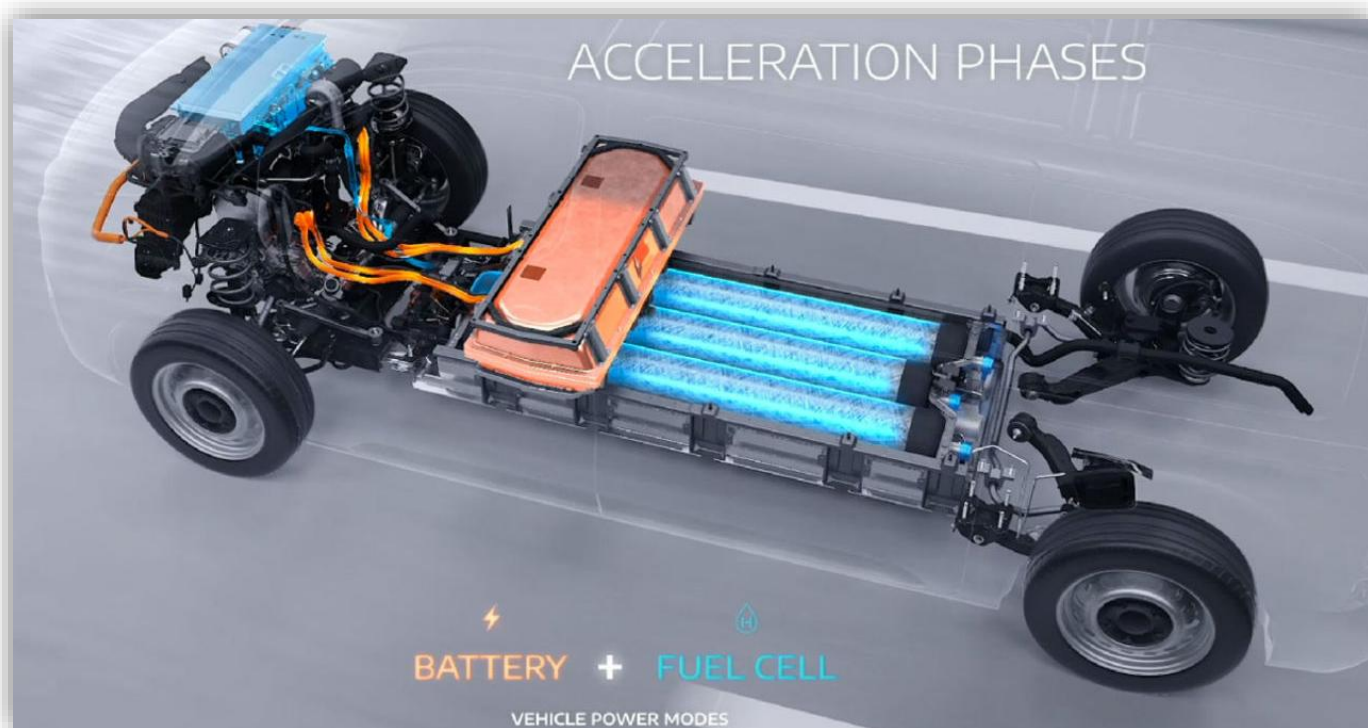
Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



3. Stellantis säger hejdå till vätgasdrivna bränsleceller

Wille Wilhelmsson 2025-07-17 kl 09:00

Kommer påverka Pro One och Symbio



Stellantis, bilkoncernen som bland annat äger Fiat, Alfa Romeo, Peugeot, Citroën, Opel, Chrysler och Dodge, har meddelat att man kommer att lägga ner utvecklingen av vätgasdrivna bränsleceller för elbilar.

Det här innebär att man inte kommer att tillverka Pro One, en serie skåpbilar som använder sig av vätgasdrivna bränsleceller. Dessutom kommer det antagligen att få konsekvenser för Symbio, företaget som producerar bränsleceller som Stellantis äger tillsammans med Michelin och Forvia.

Anledningen till att Stellantis lägger ner satsningen på vätgasdrivna bränsleceller beror på att man anser att infrastrukturen för dessa inte är tillräckligt utbyggd och att kunderna verkar måttligt intresserade av den här typen av fordon. I ett pressmeddelande skriver företaget att man inte tror att vätgasdrivna fordon för den kommersiella marknaden kommer att vara intressanta för kunder förrän som tidigast i slutet av det här årtiondet:

"På grund av begränsad tillgång till infrastruktur för vätgastankning, höga kapitalkrav och behovet av starkare köpincitament för konsumenterna, räknar företaget inte med införandet av vätgasdrivna lätta kommersiella fordon före slutet av decenniet." [stellantis.com](https://www.stellantis.com)



Wille Wilhelmsson



4. Geely köper ut elbilstillverkaren Zeekr från börsen

Posted by Kristofer Rask juli 15, 2025

Elbilstillverkaren Zeekr kommer nu att lämna börsen. Det meddelar moderbolaget Geely som nu kommer att köpa ut elbilstillverkaren.



Zeekrs kontor i Göteborg.

Affären är värderad till omkring 66 miljarder kronor och innebär att bolaget kommer avnoteras från New York-börsen senare i år.

Geely äger redan idag ungefär 65 procent av Zeekr, men nu ska företaget bli ett helägt dotterbolag till Geely.

Anledningen uppges vara att skapa en effektivare organisationen och kostnadsbesparingar som ett svar på pressade marginaler och priskrig inom Kinas elbilsmarknad.

Bolaget har delat upp verksamheten i Geely Auto för volymbilar och Zeekr Group för premiumsegmentet. Dessutom har tre enheter för digitala förarsystem slagits ihop till ett ingenjörsteam med 2 000 personer för att stärka innovation och effektivitet, [uppges Reuters](#).

Idag säljer Zeekr elbilarna X, 001 och 7X i Sverige. I Göteborg har Zeekr också en del av sin design- och utvecklingsverksamhet, även om det varit kraftiga nedskärningar under de senaste månaderna.



Kristofer Rask

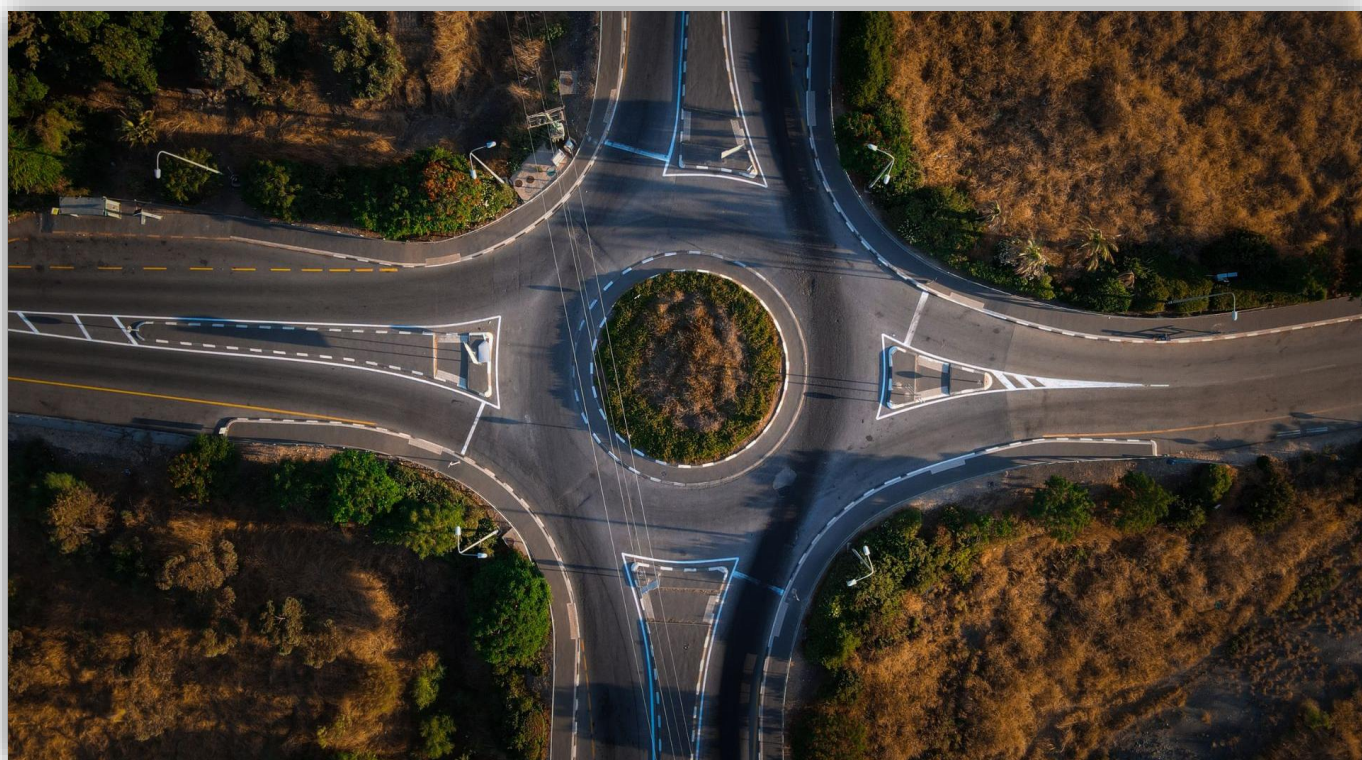


5. Ny cirkulationsplats ska minska rondellkaos i Sverige

Christoffer Lindén

2025-07-09

En ny sorts rondell, kallad Hasselcirkeln, ska minska olyckor och missförstånd i svenska cirkulationsplatser.



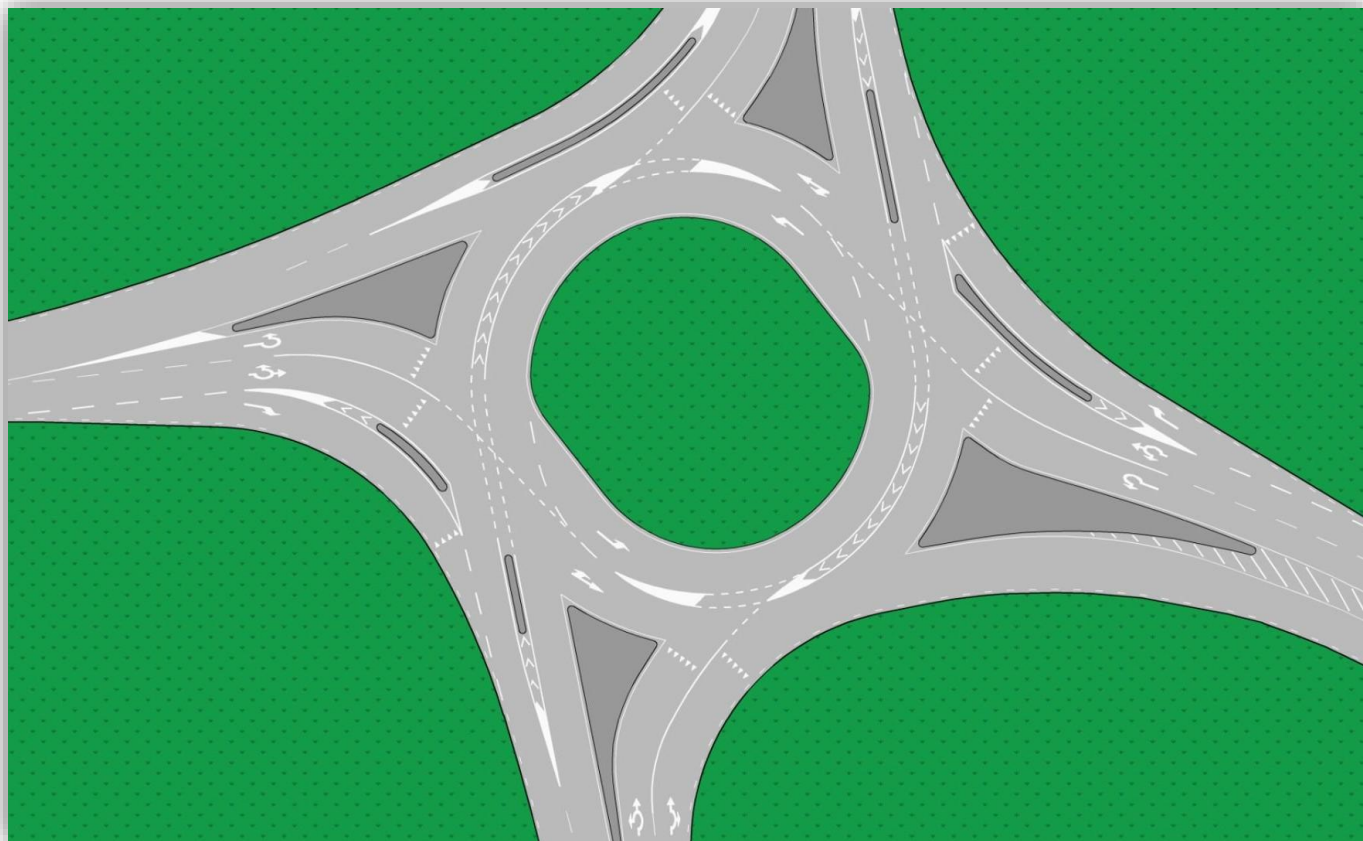
En typisk svensk cirkulationsplats, ofta kallad rondell, med flera körfält och traditionell uppbyggnad.

Sverige har fler rondeller än någonsin – men reglerna är det många som fortfarande missförstår. Nu föreslår trafikexperter en ny sorts cirkulationsplats som kan minska både olyckor och irritation i trafiken.

– Tanken är att man väljer körfält före infarten och sedan håller sig i det hela vägen ut. Det minskar behovet av filbyten och därmed risken för incidenter, säger Sebastian Hasselblom, trafikanalytiker på WSP, som tagit fram den nya modellen, enligt [DN](#).

Från förvirring till flyt

Den nya modellen kallas [Hasselcirkeln](#) och har inspirerats av turborondeller i Nederländerna. Istället för att flera filer flyter samman inuti cirkulationen delas körfälten upp tydligt med spärrområden.



Grafisk illustration av den nya rondellmodellen Hasselcirkeln, där filbyten inne i cirkulationen undviks.

Det gör att varje bilist vet exakt vilken fil som leder vart – redan innan de kör in i cirkulationsplatsen.

I dag är en vanlig källa till missförstånd det inre körfältet. Många förare vet inte om eller när de har väjningsplikt mot yttre filer vid utfart, vilket lett till ett stort antal mindre olyckor varje år.

Enligt statistik från Trafikanalys sker omkring 1 500 olyckor årligen i svenska rondeller.

– Med Hasselcirkeln minskar vi antalet filbyten inne i cirkulationen, samtidigt som vi förbättrar trafikflödet. Det gynnar särskilt godstransporter och kollektivtrafik, säger Hasselblom.

Från trafikljus till cirkulation

Umeå, som länge kallats Sveriges rondellhuvudstad med över 70 cirkulationsplatser, var en av de första svenska städerna att satsa på rondeller i stor skala.

Den första byggdes i början av 1990-talet – och ersatte ett system där rödljus ofta ledde till totalstopp.

– Förr kunde fotgängare bli påkörda trots att de hade grönt ljus. Nu tvingas bilisterna sakta ner vid övergångsställena, vilket ökat säkerheten, säger Marie Frostvinge, trafikplaneringschef i Umeå.

Hon menar att rondellerna, trots viss frustration bland inflyttade, har förbättrat trafiksituationen markant.

– Det är snarare så att vi får in önskemål om fler cirkulationsplatser än klagomål, säger hon.

Kan testas i Uppsala

Trots fördelarna finns ännu ingen Hasselcirkel byggd i Sverige. Men Trafikverket uppger att det finns planer på en pilotanläggning i Uppsala. Huruvida den nya modellen blir standard för framtida rondellbyggen återstår att se.

Enligt SCB fanns det år 2020 nästan 3 800 cirkulationsplatser i Sverige – en fördubbling jämfört med 2005. Västra Götaland toppar statistiken med 832 rondeller, följt av Stockholm och Skåne.

Om Hasselcirkeln lyckas minska både köer och krockar lär fler kommuner vilja följa efter.



Läs också: [Kör du "rätt" i rondeller?](#)



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



6. Koenigsegg snabbast i Goodwood

Av Roger Åberg mån. 14 jul 2025, 19:30

Med Koenigsegg Sadair's Spear



FILM: <https://youtu.be/BMTSqz0T6YY>

Under slutet av förra veckan var det Goodwood festival of speed, och då kördes det en massa snabba bilar. Allra snabbast blev Ford Supertruck, en elektrisk och tokig historia som klarade det på 43,22 sekunder. Efter den kom Subaru Project Midnight på 45,03 sekunder och Porsche 911 GT3 Cup på 46,74 sekunder.

Snabbaste produktionsbilen blev Koenigsegg Sadair's Spear som klarade backen på 47,14 sekunder. Ni ser detta 6.20 minuter in i videon ovan och det går otroligt snabbt. Bilen ratades av Javier Castane.

På tal om Koenigsegg så har Carwow kört lite med en Agera RST och en Regera. Frågan är vilken som är snabbast?



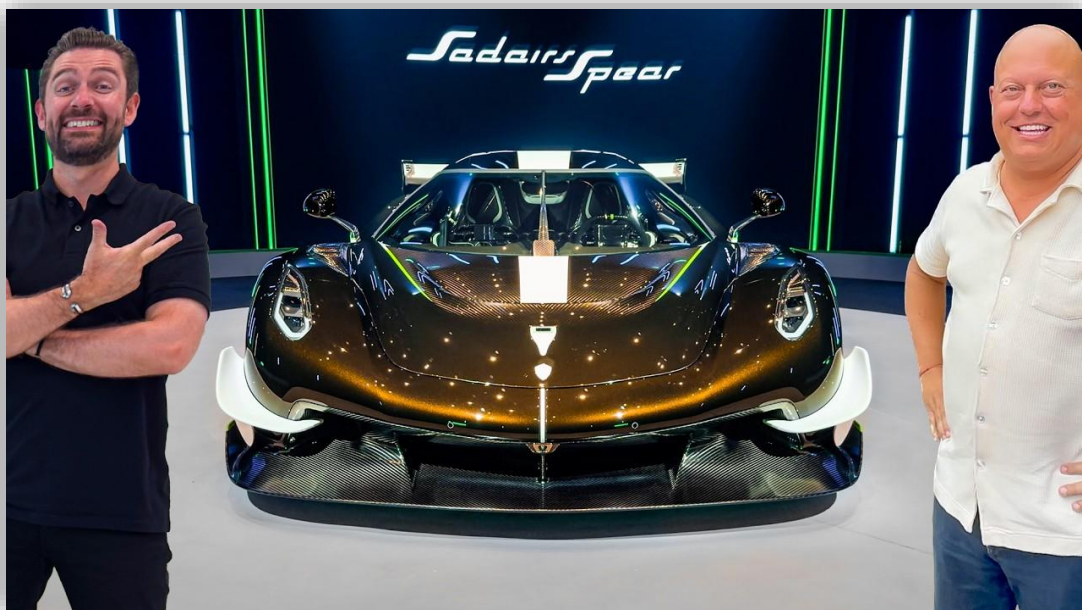
Roger Åberg



FILM: <https://youtu.be/BMTSqz0T6YY>



Koenigsegg rullar ut en hyllning till en häst
En Jesko med fullt fokus på bankörning



En närmare titt på Sadair's Spear
Koenigseggs nya mumsiga Jesko

7. Okända super-Volvon – får dra 175 ton

Av William Karlsson 16 juli 2025, 21:33

I Australien körs långa vägtåg med Volvos lastbilar. Ett vägtåg kan vara upp till 53,5 meter långt och bestå av fyra fullastade släp. – Det här är den svåraste lastbilskörningen i världen, säger Volvoföraren Heather Jones.



I Sverige får lastbilar vara upp till 34,5 meter långa och får då köra i högst 80 km/h. Men i länder som Ryssland, Kanada, Argentina och Australien är gränserna betydligt mer generösa. Där har så kallade vägtåg, som kan vara över 50 meter långa, blivit allt vanligare.

I Australien kallas vägtågen för road trains, **och de får vara upp till 53,5 meter långa**. Ett vägtåg får ha maximalt fyra fullastade släp och får köra i upp till 100 km/h på vissa vägar. Det gör att det kan vara rejält knepigt att ta sig förbi, ibland krävs en omkörningssträcka på upp till 2,5 kilometer för att säkert passera ett vägtåg som håller 100 km/h. Dessa enorma fordon kan väga uppemot 175 ton och rullar på mer än 50 hjul, med 12 hjul per släp.

I Australien har det blivit enormt populärt att använda sig av en Volvo-lastbil längst fram i vägtåget. Volvo Trucks har själva lyft fram Heather Jones som kört vägtåg hela sitt liv. Hon sitter idag bakom ratten i en Volvo FH16 och känner sig tryggare än någonsin.

– Jag känner mig alltid trygg i min lastbil. Volvo tillverkar några av världens säkraste lastbilar, säger Heather.

I klippet får vi se när Heather kör ett vägtåg med tre släp bakom sin Volvo-lastbil. Hon älskar sitt yrke och hade aldrig kunnat tänka sig att göra något annat.

– Idag kör både min pappa och mina döttrar vägtåg, säger hon i klippet.



FILM: <https://youtu.be/xllyOzrbi-4>

Volvo har även tidigare lyft fram en annan förare till ett vägtåg i Australien. År 2016 gjorde Volvo ett eget reportage om 52-åriga Maxine Taylor som jobbade som förare i en road train. Hon körde en Volvo FH16 och brukade ha fyra släp bakom sig. Hennes vägtåg vägde som mest 175 ton. Men i framtiden kan det vara så att de enorma vägtågen inte har en förare bakom ratten. Volvo håller just nu på att utveckla en självkörande teknik till sina lastbilar som de även skulle kunna använda till road trains.

Även Scantias lastbilar används i Australien till olika vägtåg. För några år sedan **presentade Scania Australien sin största lastbil någonsin**, som var en R 730 V8 8x8 ombyggd till 10x8 och specifikt skulle användas till road trains. Enligt Scania själva skulle lastbilen vara kapabel att transportera upp till 220 ton.

Det är minst sagt imponerande hur svenska lastbilar har den kraft som krävs för att driva ett vägtåg. I Sverige är det tillåtet sedan 1 december 2023 att köra fordonståg. Det innebär en total fordonslängd på 34,5 meter. En som kör en sådan lastbil är Victoria Deichmann. Hon rattar en Scania R500 med 12,7-liters V8-motor på 500 hästkrafter. Den är drygt 8 meter längre än en vanlig 24-meters lastbil. **Läs mer om henne här.**



FILM: https://youtu.be/hgjyZu9B_Y

LÄS MER:



Okända super-Scanian – får dra 220 ton



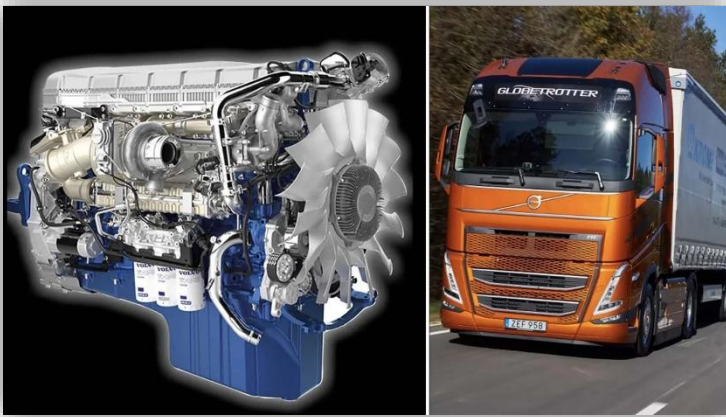
Volvo får jätteorder på ellastbilar – i Australien



Nu får superlånga lastbilar köra på svenska vägar



Ångdrivna motorcykeln är snabbast i världen



Volvo tankar alla nya lastbilar med HVO100



Volvos systemmärke släpper pytteliten fyrsitsig elbil



William Karlsson

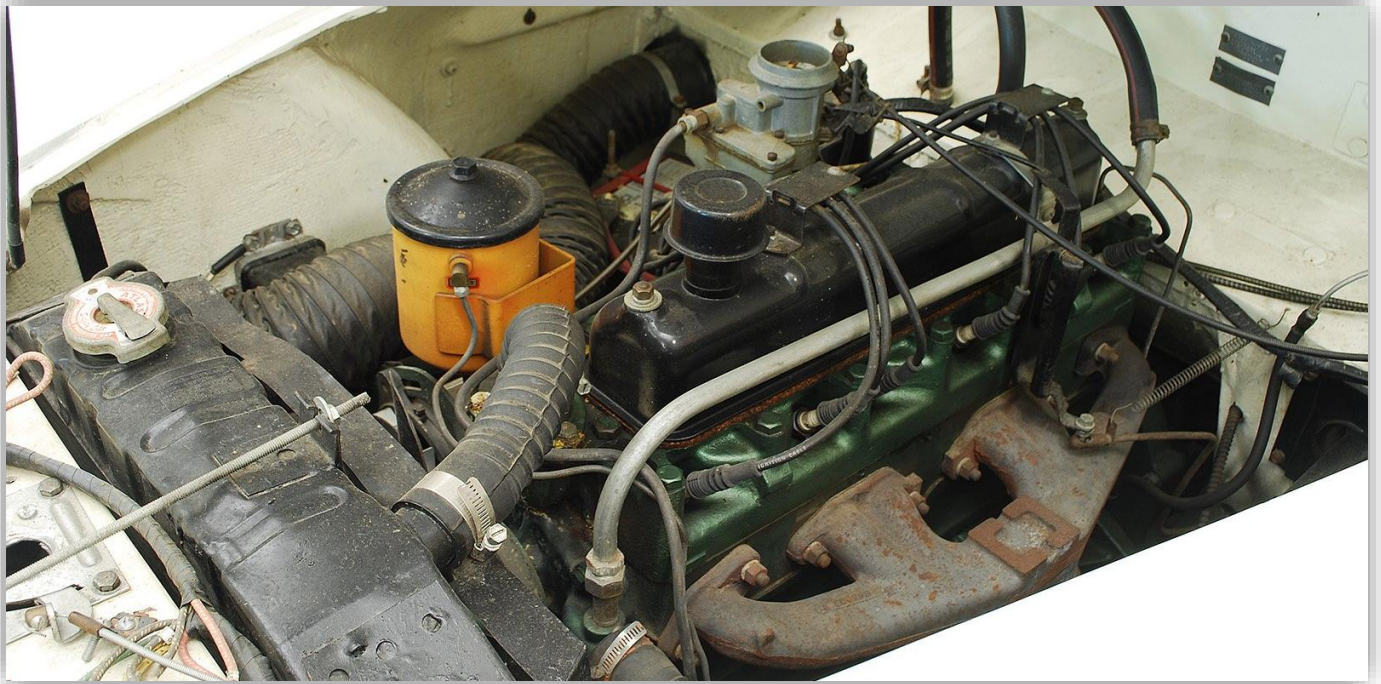
William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

8. Kaiser Darrin Roadster 1954



Under de livliga åren efter andra världskriget var de amerikanska vägarna fulla av ett ständigt växande antal europeiska och brittiska sportbilar. Amerikanska militärer som återvände från utlandstjänstgöring hade med sig smidiga små bilar med djärva motorer och elegant design. De amerikanska tillverkarna ville vara med, men ingen hade en lämplig bil redo att konkurrera med de europeiska inkräktarna. Ford och GM började arbeta på sina egna tolkningar av en sportbil, medan det oberoende Kaiser Motors också bestämde sig för att kasta sin hatt i ringen. För att konkurrera med importen behövdes snabba åtgärder, så Kaiser anlätade den berömda industridesignern Howard "Dutch" Darrin för att producera en sportbil med glasfiberkaross baserad på den kompakta ekonomibilen Henry J.





Den första prototypen dök upp på New York Auto Show 1953 och slog precis Chevrolets Corvette för att bli USA:s första sportbil i glasfiberproduktion. Utöver den svepande profilen och den hjärtformade grillen var Darrin mest känd för sina fickdörrar som försvann in i framskärmarna på glidspår. Konstruktionen av glasfiberkarosserna lades ut på entreprenad till Glaspar i Kalifornien. Kraften kom från *Hurricane* F-head inline six som producerade cirka 90 hästkrafter. Dessvärre kunde Kaiser Motors Corporation inte konkurrera med GM:s och Fords marknadsföringsmakt, och till slut byggdes bara 435 exemplar, alla sålda som 1954 års modeller.



Av de 435 **Kaiser-Darrin-bilar** som tillverkades är ett fåtal särskilt eftertraktade. Samlare eftertraktar den sista handfull bilar som såldes av holländaren Darrin själv. De allra tidigaste exemplaren är också mycket samlarbara eftersom de hade flera detaljskillnader från de vanliga produktionsbilarna. Men bilen som visas här är en framstående bland även de mest historiska av kända Kaiser-Darrin-bilar, eftersom den har chassinummer 161001-001.



Detta är den allra första serietillverkade bilen som byggdes och just den bil som visades på Los Angeles Auto Show 1953. Detta är en enormt viktig bil för Kaiser-Darrin-entusiaster.

De tidigaste exemplen hade några detaljskillnader som skilde dem från resten av produktionen. Hjulåpor i helkrom skiljer sig från senare hjulåpor med tråd. Framskärmarna bär Darrin script-emblem medan senare bilar bara fick scriptet på bagageutrymmet, och ett något annorlunda registreringsskyltsfäste och lampa är monterat.

Denna historia om Kaiser-Darrin #001 är väldokumenterad. Efter att ha visats på Los Angeles Auto Show 1953 troddes den ha deltagit i Rose Parade samma år. År 1956 köptes det av Paris Finchs far och det förblev i familjen Finchs ägo i många år. 1973 restaurerades #001 av den kända Kaiser Darrin-experten Buddy Holiday. Den visades vid evenemang som Kaiser National-mötet av Mr. Finchs son, Paris Finch. Den nuvarande ägaren hade känt till bilen sedan 1980-talet och höll kontakten med familjen Finch i många år tills han kunde förvärva bilen. Den har sedan dess restaurerats omfattande men noggrant till en mycket hög standard och är nu i exceptionellt skick, i sin ursprungliga färg- och trimkombination av 153-7200 (champagnevit över korrekt röd vinyl). Detta är den överlägset mest betydelsefulla Kaiser-Darrin som finns och den bär med sig en exceptionell historia för att komplimentera den vackra och fräscha restaureringen.

Samlare av veteranbilar kan numera enkelt köpa klassiska bilar till sin samling, med hjälp av pålitliga och erfarna klassiska bilhandlare på Hyman. Kontakta oss idag och lär dig mer om vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar.





9. Den bortglömda lockelsen med duPont Model G Speedster

Av Mick Walsh den 26 nov 2021



Innan Corvetten och Cobra kom var den amerikanska sportbilen ett sällsynt fenomen vars exempel kunde räknas på ena handens fingrar.

Mercer Raceabout är kanske den mest kända, med sin omisskännliga stil med exponerad cockpit som hade utvecklats från en framgångsrik racerbil, men under 1920-talet var glamorösa karossbyggda tourers modet för de rika och berömda.

Under jazzåldern verkade den tvåsitsiga bilen vara en överflödig idé i de vidöppna motorvägarnas land

Men efter andra världskriget var Paul du Pont fast besluten att uppfylla sin dröm om att bygga USA:s snabbaste och finaste bil.

I Wilmington, vid Delawareflodens strand, övergick hans fabrik från marin teknik till småskalig produktion av lyxbilar med en rad distinkta maskiner.

Med stöd av förmögna släktingar rekryterade han ett begåvat team med bland annat den före detta försäljningschefen för Mercer, William Smith, och John A Pierson från Wright-Martin Aviation som chefsingenjör.

Planen var att köpa in de finaste proprietära komponenterna och förpacka dem som en handgjord, högpresterande exotisk.

Redan från början hade dessa bilar en avancerad specifikation med bland annat en fyrväxlad växellåda – nästan okänd i Amerika på den tiden – och trycksmörjning.



Endast den första konstruktionen, Model A, drevs av en motor som skapats internt eftersom DuPont inom några år snabbt lärde sig att det var bättre att hämta kraft utifrån, först med raka sexmotorer från Herschell-Spillman och sedan toppventilsmotorn Wisconsin.

Företaget försökte till och med med överladdning för Model E-prototypen innan de kom fram till att extra liter och fler kolvar var ett enklare och billigare sätt att öka effekten.

Model G satte verkligen duPont på kartan med sin 5,3-liters Continental raka åtta.

Genom att kombinera den motorn med hydrauliska bromsar och stötdämpare, plus en fyrväxlad Warner växellåda med konstant ingrepp, hade duPont ett chassi med en kvalitet som matchade karosserierna av George Briggs Weaver, en ny rekryt från Rhode Island School of Design.

Redan från början hade Paul du Pont insisterat på en distinkt styling, med ett högt, målat kylarskal i fronten.

Men om en kund begärde att den skulle vara förkromad, och många gjorde det, skulle han motvilligt gå med på det.

Den mest sällsynta, snabbaste och mest exotiska i serien var Model G Speedster, som visas här, med ett chassi med 125 tums hjulbas och en trimmad Continental L-head "åtta".

Med en varmare kam, styvare ventilfjädrar, större portar och RayDay tävlingskolvar i aluminium ökades effekten till 140 hk vid 3600 rpm.

Det talades till och med om ett 6,0:1 aluminiumhuvud, men de flesta var klädda med ett märkesmärkt och polerat ventilkåpa för att dölja Continentals ursprung.

New York-handlaren Alfredo J Miranda Jnr, med en framgångsrik försäljningshistorik i sitt showroom på Park Avenue, gav råd till duPont och uppmuntrade stylisten Briggs Weaver att ge den nya Speedster ett djärvt signaturutseende.

Från den cylinderformade nosen i Indy racer-stil till den spetsiga, gångjärnsförsedda svansen och de svepande vingarna i fransk stil var den omedelbart igenkännbar som bara en duPont.

Med Woodlite-lampor i flygstil och en sluttande vindruta gjorde Speedster sin debut på New York Auto Show 1929 och lockade omedelbart kändiskunder, med en beställning som begärde en röd ormskinnsinteriör.

Men depressionen slog hårt och bara 11 tvåsitsiga Speedsters byggdes. Häpnadsväckande nog överlever sex av dem.



Miranda Jnr var angelägen om att bevisa den nya modellens prestanda och föreslog att hon skulle åka till Europa för att delta i det prestigefyllda landsvägsloppet Le Mans och Irlands första Grand Prix i Dublin.

Reglementet för den galliska 24-timmarsutmaningen krävde en fyrsitsig kaross och duPont gav klartecken till Briggs Weaver för att två Model G Speedsters, inklusive 1929 års New York Show Car, skulle konverteras till den obligatoriska touringstilen.

Planen omintetgjordes delvis av den kanadensiskfödda filmstjärnan Mary Pickford, som i hemlighet hade kontaktat duPont om att köpa en Speedster till sin andra make, den stilige Douglas Fairbanks.

Mest känd för sina våghalsiga stumfilmsroller var denna tidiga Hollywood-superstjärna en drömgämare för märket, och den nya Speedster-presenten måste ha sett fantastisk ut när den avtäcktes på Pickfair, det glamorösa parets herrgård i Beverly Hills.

Briggs Weaver lät sig inte avskräckas av bakslaget utan började arbeta på det återstående Le Mans-bidraget, fortfarande baserat på ett Speedster-chassi.

Han designade en speciell kaross med dubbla kåpor och målad i amerikansk racingvit färg med flera ändamålsenliga detaljer i europeisk stil, bland annat Rudge-Whitworth-hjul, utsvängda cykelvingar, motorhavsremmar i läder och ett sidomonterat reservhjul.

De karakteristiska Woodlite-lamporna ersattes av tre mer effektiva strålkastare för landsväg framför den lackerade kylarkåpan.

Miranda Jnr värvade Charles Moran Jnr, en partner i mäklarfirman duPont som redan hade tävlat mycket i Europa, bland annat i Bol d'Or i Baldoux 1928, där han körde hela 24-timmarsloppet solo.

Paret var det första riktigt helamerikanska bidraget, medan **Stutz** och **Chrysler** värvade franska äss.

Moran Jnr var en lång, lågmäld karaktär som älskade bilar i hela sitt liv, och hans parkeringsplats vid duPonts kontor fylldes regelbundet med en **Bentley**, **Ferrari** eller **Maserati**.

Efter att ha börjat som kontorist testade Moran först indiska motorcyklar, men hans ingenjörstalanger uppmuntrades snart på duPont.



Även om han gav upp racingen 1932 för att fokusera på en karriär inom finans, återvände Moran till Le Mans efter andra världskriget, där han körde en Ferrari 212 1951 och en Cunningham C4R coupé 1953, innan han blev en nyckelfigur i Sports Car Club of America.

DuPonts bidrag till Le Mans 1929 var det bäst förberedda av alla amerikanska märken, men tyvärr var ett andra exemplar som hade anmälts för den australiensiska distributören, major Sidney Cotton, skadat och tillbakadraget.

Equipen anlände tidigt till Frankrike och chefsmekanikern Allen Carter bokade Monthléry för några tester före tävlingen.

Den raka åttan på 5,3 liter från Continental med sidoventil hade trimmats med en speciell kam och trots att duPont inte var någon lättviktare, med en vikt på mer än två ton, visade den sig under hastighetstester på bankningen vara snabb och självsäkert dunka runt i 100 km/h.

Teamet kände sig positiva och flyttade till Le Mans där den vita tourern satte ett konkurrenskraftigt tempo mot de gröna Cricklewood-favoriterna.

Under de tidiga timmarna körde duPont inom topp 10 och satte 73 mph varv före Stutz och Chrysler, men på den 20:e rundan tvingade ett transmissionsproblem den att bryta.

På 1960-talet mindes Lex du Pont frustrationen vid Le Mans: "För tävlingen var vi tvungna att bära en viss vikt av ballast, som enligt vår oerfarenhet tog formen av sandsäckar fästa vid golvet bak till.

– Ballasten försköts och till slut kraschade den genom golvbrädorna. Detta fastnade i kardanaxeln och bröt växellådan, vilket var omöjligt att reparera av föraren med de verktyg och reservdelar som fanns i bilen.

"Det var ett modigt och sportsmannamässigt försök av två fabriksassisterade amerikanska amatörer i en i stort sett standardbil att erövra ära för USA på Le Mans."



Dessa banbrytande amerikaner fortsatte en Le Mans-tradition som startades av Jimmy Murphys legendariska seger i Frankrikes Grand Prix 1921.

Dessvärre kunde inte transmissionsproblemet repareras i tid för Irlands GP på Phoenix Park i juli och den trasiga duPont skickades tillbaka till New York.

Med drivlinan fixad byggdes Le Mans Speedster om till en vanlig gatbil och användes av Lex du Pont tills den så småningom såldes. Den är för länge sedan försvunnen.

Året därpå började Briggs Weaver bygga en specialbil som skulle köras i Indy 500, lockad av ett nytt reglemente känt som "Junk Formula" som skapades av Speedwaypresidenten Eddie Rickenbacker för att locka tillbaka personbilstillverkarna.

Ett Model A-chassi var styvare och utrustat med en trimmad Model G-motor med större insugsportar, en tvåcylindrig förgasare och kopplad till en treväxlad Borg-Warner-växel-låda, men även med en lätt tvåsitsig kaross tippade den djärva Pawpaw Yellow duPont vågskålen på 3350 lb.

Moran Jnr värvades som förare med mekanikern George Reed som hagelgevär, men duPonts hantering runt Brickyard visade sig vara en utmaning och med 89,733 mph lyckades den precis kvalificera sig för det stora loppet på sjunde raden.

Moran Jnr kämpade på i 22 varv tills han kraschade ut vid kurva tre när han undvek två andra förare som hade fångats av utspilld olja.

"Bilen reste sig som en arg bronco och körde in i skyddsräcket", säger Moran. När vraket undersöktes på fabriken upptäcktes ett trasigt spindelstift, vilket troligen orsakade olyckan.

Vid återkomsten till Wilmingtonverken byggdes SG1, som specialen kallades, om och modifierades till en gatbil.

Indy-racern skickades till utställningslokalen i New York där den, utrustad med Woodlites signatur, ett reservhjul och ett horn, regelbundet kördes på vägen av fabrikservicechefen Carter.

I årtal stannade den gamla speedwaystjärnan kvar hos familjen du Pont och samlade damm i ett garage i Florida innan det grävdes ut av grundarens kusin Lammot 2005 och förbereddes för historisk racing.

Speedstern har varit en regelbunden gäst i förkrigsgrupper, från Pittsburgh Vintage Grand Prix till Monterey Historics, och visades på Pebble Beach 2015.

Av de 273 duPont som tillverkades mellan juli 1928 och januari 1932 finns bara 30 kvar och många ägs av släktingar till familjen.

I Amerika har de länge varit eftertraktade av toppsamlare som Bill Harrah och Jack Nethercutt.



En av de första bilarna som kosmetikamiljonären Nethercutt köpte var en Model G Town Car med Merrimac-kaross som han upptäckte 1956 på en begagnad biltomt för 500 dollar. Efter en kräsen 18-månaders restaurering vann duPont den eftertraktade Pebble Beach Best in Show 1958.

Den spektakulära bilen dök senare upp i filmmusikalen Annie från 1982 i garaget hos miljardären Oliver Warbucks.

Fred Simeones anmärkningsvärda sportbilssamling i Philadelphia består av två duPonts, en tvåsitsig Model G Speedster och den enda överlevande Model G Le Mans Speedster. Liksom alla hans bilar är de fantastiskt välbevarade.

Den tvåsitsiga bilen levererades ny till Stafford Lambert, en modig flygare som flög stunts med Charles Lindbergh, dejtade Elizabeth Taylor och gick och filmade med president Eisenhower.

Speedstern är lackerad "Bon Soir Grey", samma färg som Fairbanks Jnr:s duPont, och har bara haft tre ägare, inklusive Michael och Dorothy Rumsey, som turnerade mycket till platser som Pikes Peak och New Mexico.

Efter sin makes bortgång 1974 fortsatte Dorothy att köra den prisade duPont med bravur över hela Amerika – men vad annat kan man förvänta sig av en modig kvinna som flög Mustangar under andra världskriget och fortsatte att styra sin Cessna upp i 80-årsåldern?

"Jag har växt upp med den här vagnen", förklarade hon för duPont-historikern Stan Smith. "Den är i mekaniskt toppskick men är ingen showdocka. På en lång resa kommer det att piska alla de där tjusiga concours-jobben."

Från en Mercer Raceabout till en Shelby Cobra Daytona har Simeone stor erfarenhet av fantastiska amerikanska sportbilar, så det säger en hel del om duPont att han har två i sin samling.

"Accelerationen är ganska bra och Continental-motorn känns kraftfull", säger han om Speedster.

"Den har en liknande känsla som en Bentley Speed Six, men är inte lika snabb. Bromsarna är starka och fjädringen med solid axel går bra.

"Det är uppenbart att duPont var ute efter kvalitet och, som byggbladen visar, extrahade de i princip den bästa kombinationen för sina förmögna kunder från egna tillverkare av bromsar, växellådor och motorer. Den har en sportig känsla som saknar motstycke i Amerika efter att Stutz slutade tillverka prestandabilar. Det var bara ankomsten av **Auburn** Speedster som matchade dess spänning."

Bilen som visas här är just en sådan duPont Model G Speedster, som levererades ny 1929 till Los Angeles med en rejäl prislapp på 5335 dollar.



Bilen förblev orestaurerad fram till slutet av 1980-talet, då den köptes av Robert E Petersen, förlagslegenden och grundaren av Petersen Automotive Museum.

DuPont restaurerades helt innan den visades, men sedan museets imponerande renovering 2015 har den förvarats i källaren som en del av den fantastiska reservsamlingen.

Med en aluminiumkaross byggd av Merrimac Body Company i Massachusetts, har designen de distinkta höglödande vingarna och den målade kylarkåpan.

Att se en duPont på en concours eller på ett museum är en njutning, men att bevittna en Speedster ute på Los Angeles gator och följa i Fairbanks hjulspår är extraordinärt.

Ändå är Petersens konservator Dana Williamson glad över att kunna utöva duPont längs Wilshire Boulevard.

Med sin höga sittbrunn finns det storslagna vyerna runt om, vilket är användbart när man blandar sig med otålig LA-trafik.

Speedster skulle vara det perfekta transportmedlet för att besöka stadens berömda art déco-arkitektur, men det är ingen idé att försöka hitta Fairbanks' Pickfair-herrgården uppe på San Ysidro Canyon eftersom den kontroversiellt revs 1990.

Trots bilens tyngd på nästan två ton har den biffiga sidoventilsåttan en modig leverans och den kan nå 60 mph från vila på 16 sekunder, med en topphastighet på 100 mph

Den fyrväxlade Warner Hi-Flex-växellådan kan växlas ner rent utan dubbelurkoppling, men den fasta körningen känns vintage över gropar och avloppslock.

Ross cam-and-spak-styrning har en enorm vändradie, men den snabba utväxlingen med 3 1/2 varv från lås till lås kräver muskler.

Däremot är de lätta, starka hydrauliska Lockheed-bromsarna en uppenbarelse för en vintagemaskin.

Det finns ingen chans att verkligen testa duPonts hantering i staden och, frustrerande nog, ligger de närliggande kanjonvägarna utanför museets gränser.

Ändå visar periodrapporterna på en imponerande balans, trots den nästunga hållningen.

Med sina ambitioner för Le Mans och Indy 500 råder det ingen tvekan om att duPont Model G är en riktig sportbil och en obesjungen föregångare till efterkrigstidens amerikanska renässans med Briggs Cunningham och Kurtis Kraft i spetsen.

Mick Walsh

Mick Walsh är internationell redaktör för Classic & Sports Car

Klassiker

10. Grattis Lancia Beta!

Publicerad 28 juli 2009 (uppdaterad 29 maj 2017) Text Klassiker

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Botvid och Seved har namnsdag vill vi gärna fira Beta.



Beta är den andra bokstaven i det grekiska alfabetet, ett system som Lancia återkommande använt genom åren. Beta som namn användes redan 1908 men mest kända Lancia Beta är den som lanserades i november 1972 och som fanns i en rad olika karossutföranden.

Beta var den första bil att lanseras av Lancia sedan företaget blivit uppköpt av stora Fiat. Det märktes främst under huven, där satt maskinen som tagits fram av Fiat till 124-modellen på 1960-talet.

När Saab 1977 började sälja Lancia i Sverige fick märket ett uppsving. Beta-serien slutade man dock ganska snart med och satsade på Autobianchi A112 och med tiden Saab-Lancia 600.



1973 kom Coupén på en kortad bottenplatta och en helt egen kaross, ritad av samme man som gav oss Fulvia Coupé, Castagnero.



1974 kom HPE, High Performance Estate, med Berlinans axelavstånd och en enorm halvkomobilucka. Senare bytte Lancia betydelse för HPE till High Performance Executive.



Samma år, 1974, kom Beta Spider som var en Coupé med tygtak och störbåge och byggd av karosfirman Zagato i drygt 8500 exemplar



Ett år senare såg Pininfarinaritade Monte Carlo dagens ljus. Här satt motorn monterad mellan sittbrun och bakaxel - mycket spännande. Endast 7600 exemplar byggdes fram till 1981.



Roger Warolin