



Imperial Newport 1955

1. Provkörning av Porsche 911 Carrera T Cabriolet
2. Kia EV5 ger inget wow men rätt pris så...
3. Här är Hondas eldrivna kei car N-One e
4. Brabus 1000 har 1000 hästar
5. Renault testar nya Twingo
6. Subarus BRZ kan göra Europa-comeback
7. Toyota storsatsar i Europa
8. USA-bilar kan slippa tull efter uppgörelse med Trump
9. Man som backade buss på motorväg får inte tillbaka körkortet
10. Scania i match mot Peterbilt
11. Peugeot 605
12. Imperial Newport
13. Peugeot Darl'Mat
14. Grattis Datsun Silvia
15. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning av Porsche 911 Carrera T Cabriolet

Publicerad 1 aug 2025 kl 09.04 av Linus Pröjtz

För första gången finns Porsche 911 Cabriolet i T-utförande. Lite lättare, ännu lite mer förarfokuserad och med sexväxlad manuell låda. Vi provkör.



Vad kan ett tilläggs-T göra för 911 Carrera Cabriolet? Det tar Linus reda på.

Det finns massor med roliga, intressanta, ibland onödiga och ibland ointressanta detaljer i nya bilar. Ibland känns det som att tillverkarna försöker uppfinna hjulet på nytt, så att säga. Men ibland, som nu, känns det inte så.

Jag sitter bakom ratten på nya **Porsche 911** Carrera T Cabriolet. Är det en stor nyhet? Nej, knappast. Men det är en nyhet i det faktum att det är första gången som Porsche erbjuder just Carrera T i öppet utförande. Huruvida det kommer att ha ett avtryck i försäljningen, eller i fördelningen av försäljningen är egentligen ointressant. Ännu en av alla dessa detaljer som kan omge nya bilar – att vissa modeller finns i så många versioner att man snart tappar fotfästet. Att Porsche erbjuder 911 Cabriolet i sju olika versioner faller in under den kategorin.

Det här är nytt

Lägre vikt. I sitt lättaste utförande (beroende på vald utrustning) ska Carrera T vara 40 kg lättare än jämförbart 911 Carrera.

Mindre mängd ljudisolerande material. En del av viktminskningen, liksom lättare glasrutor.

Cabriolet. Just 911 Carrera T har tidigare inte varit tillgänglig i öppet utförande. Det blir det ändring på nu.

Bakaxelstyrning. Just detta blir nu standard till Carrera T.



Just nu erbjuds sju olika cabrioletversioner av 911 i Sverige, men ingen Turbo Cabriolet. Carrera Cabriolet är minst dyr på 1 640 000 kronor.

Nej, det är ingenting av detta som jag fastnar för från min plats bakom ratten. Snarare är det ljudet. Men det handlar inte om ljudet från en bil som får gå för fullt. Det handlar inte om en stämma likt en sågklinga. Nej, det är mycket enklare än så och mer lågmälat. För från min plats bakom ratten tycker jag mig höra ett liknande motorljud som ursprungs-T hade mot slutet av 1960-talet. Visst, upplevelsen jag har just nu är säkert kryddad med en del förhoppning, en del vindbrus och en del hörsel som har sett sina bästa dagar. Men ändå.

När varvräknaren rör sig förbi 3 500 r/min i beskedligt tempo, då låter det väldigt likt en gammal elva. En av de tidiga. Kanske till och med en T? Jag har ingen aning om det är medvetet, om det är utvecklat och därmed utstuderat från ingenjörerna eller om det bara har blivit så. Det spelar ingen roll, för just nu förgyller det min tillvaro vilket måste vara precis det som är grundbulten i denna typ av fordon. Att förgylla tillvaron.

Om vi lyfter blicken bortom instrumentbrädan i 911 T, bortom huven och den fina vägen ut till Oaxen, söder om Södertälje. Om vi helt enkelt tittar på Porsche 911 och de olika versioner som finns så skulle kanske 911 Carrera T få stå tillbaka en smula om exempelvis GTS hade stått bredvid och varit tillgänglig. Jag menar, om vi fick välja vilken vi skulle köra just för stunden. Mycket vill ha mer och GTS är mer än T, så är det bara. Men det är lätt att den där spiralen aldrig tar slut, i alla fall inte förrän man sitter i värsta versionen. Vart vill jag komma?

Till det faktum att 911 Carrera T Cabriolet är en förbannat trevlig bil. Med den tre liter stora boxersexan på 394 hästkrafter må den förvisso vara den svagaste 911:an i programmet – men det gör den inte till svag.



Numera helt digital instrumentering, vilket fungerar bra men kanske inte känslomässigt passar alla? Sköna stolar även vid långresa.

Betraktad som en egen modell framstår den som mycket trevlig, på alla sätt och vis. Med en sexväxlad manuell låda som gång på gång skänker så mycket glädje. Perfekt avstämd koppling, lika fint löpande växellänkage och en spakkänsla som kan höra till de bästa någonsin. Den runda knoppen skäms inte för sig och skulle kunna påminna om den i **Porsche 917**, om det inte hade varit för det faktum att denna är draperad i valnötsfanér och inte tillverkad i balsaträ. Den där snygga växelspaxknoppen är precis en sådan detalj som förgyller 911 Carrera T Cabriolet. Det finns inget konstlat över den, det är bara en klockren detalj som skickar en rak tidslinje tillbaka till ursprungs-T.

Körupplevelsen? Mycket bra, nära nog fulländad i vissa avseenden. Styrningen är en sådan detalj, där känslan upp i ratten levererar dels precision och dels perfekt tyngd. Standard i 911 Carrera T är numera fyrhjulsstyrning, hanterbarhet är ett ledord.

Porsche 911 har alltid varit just hanterbar, men modellen har vuxit – framförallt på senare tid. De gångerna när jag haft förmånen att köra flertalet generationer 911 vid samma tillfälle blir det alltid tydligt hur mycket större 992 upplevs än 991. Den nuvarande generationen 911, den åttonde i ordningen, ger ett större avtryck vilket märks i trängre passager. Men ute på öppen väg känns den aldrig stor. Visst, den är något helt annat än den 911/964 från 1990 jag kör privat, men den är inte stor sett i ett samtida perspektiv.

Boxermotorns karaktär passar perfekt in i hur 911 Carrera T Cabriolet funkar som bäst. Visst är det kul att vrida musten ur bilen, men jag finner i stället att kombinationen med användarvänlighet attraherar mest. Grymt trevligt chassi, som även fungerar för längre resor. Grymt bra gensvar från motor och drivlina, som även kan ge en behaglig gångkultur. Och framför allt – mycket bra komfort med taket nere.



*Kraftfull stans, det har 911 generation 992 alla dagar i veckan.
I Carrera T-utförande med 394 hästar ur boxersexan på 3,0 liter med dubbla turbo.*

Att köpa en cabriolet och sedan inse att den kanske inte alls fungerar att åkas med taket nere blir ju en sur bakläxa. Eller en taskig livserfarenhet. Men det händer inte i Porsche 911. I stället får taket vara nere större delen av tiden, för att det fungerar så bra. Vinddraget med rutorna nere blir givetvis större, men med rutorna uppe blir det bra även i högre hastighet. Och när inte det räcker, då faller vi upp vindskyddet bakom stolarna och plöjer motorväg utan bekymmer. Ljudkomforten är däremot inte det du köper en 911 Carrera T Cabriolet för, det är bara att inse. Med lättare rutor och mindre mängd ljudisolering blir det mer högljutt, men med lite god vilja går det att åka långt med taket uppe. Du får bara ta det onda med det goda och det goda vinner stort.

Specifikationen för Carrera T känns helt rätt. Balansen och responsen i bilen är de bägge delar som får upplevelsen att växa mer än väntad, vilket ger attraktiva delar till den fina hanterbarheten. Dessutom är det enkelt att ta till sig Carrera T, för allting fungerar så bra. Missförstå inte, det är fortfarande en sportbil som med manuell låda i cabrioletutförande gör 0-100 km/h på 4,7 sekunder och med en toppfart på 293 km/h. Men det viktiga är hur den uppträder mellan 0 och 293 km/h. Och där briljerar den.

Porsche 911 Carrera T Cabriolet

Pris: 1 750 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. 6-cylindrig längsmonterad boxermotor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 91,0/76,4, cylindervolym 2 981 cm³. Max effekt 394 hk (290 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 450 Nm vid 2 000–5 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor bak, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 11,5 tum bak. Däck 245/35 ZR20 fram, 305/30 ZR 21 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 245, längd 454, bredd 185, höjd 129, spårvidd f/b 160/155. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 1 580, maxlast 405, max släpvagnsvikt 0. Tank 63. Bagagevolym (VDA-liter) 135+163 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,7 s, toppfart 293 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,07 l/mil. CO₂ 243 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt: 21 286 kronor per år de första tre åren, därefter 3 264 kronor per år.

Rivaler:**BMW M4 Competition xDrive Cabriolet**

En halv miljon kronor billigare, fyrsitsig, fyrhjulsdreven med 530 hästar. Mer bil för pengarna, men inte lika renodlad upplevelse.

Pris: 1 254 600 kronor.

**Mercedes-AMG SL 55 4Matic+**

Ett klassiskt koncept med V8 på 476 hästar. Fyrhjulsdreven och ungefär lika fyrsitsig som Porsche 911. Njutning med taket av.

Pris: 1 775 000 kronor.



Linus Pröjtz



2. Kia EV5 ger inget wow men men rätt pris så...

30 juli 2025

Jag har haft möjlighet att få en första titt på helt nya Kia EV5. Detta är en handbyggd förproduktion vilket gör att materialval inte är helt rätt och inte alla funktioner fungerar som de ska.



FILM: <https://youtu.be/FxnwUYoYZQE?list=UU7jw9qD4gHVVAHjAsnU0xhQ>

Jag står bakom Elbilsmagasinet

Jag heter Christoffer och driver Elbilsmagasinet. Här testar jag elbilar, granskar laddnätet och delar nyheter. På Youtube får du två nya videor i veckan – tre om du är Plus-medlem. På sajten hittar du verktyg som bagageguiden, räckviddstabellen och elbils kalkylatorn. Allt skapat av en oberoende testare.



Christoffer Gullin



3. Nya bilder – här är Hondas eldrivna kei car N-One e

Carl Undéhn 28 jul 2025

Under bilfestivalen Goodwood Festival of Speed i början av juli visade Honda upp konceptet Super EV Concept, en kamouflerad och sportigare prototyp av modellen N-One e som vi kort därefter fick se en teaserbild på.



Nu släpper Honda fler bilder där vi får se både exteriör och interiör i sin helhet.

Som väntat handlar det om en så kallade kei car, en typ av bilar vanliga på den japanska marknaden som har lägre avgifter för skatt och försäkring. I gengäld får de inte vara längre än 3,4 meter och en motoreffekt på max 47 kW (64 hästkrafter). Honda avslöjar inte måtten eller motorns effekt, men då bilen är en kei car och dessutom bygger vidare på den tidigare bensindrivna modellen N-One får vi räkna med att måtten är samma som hos sin föregångare, alltså 3,4 meter. Inte heller batteristorlek eller räckvidd avslöjas. Däremot att bilen kommer med Vehicle to Load (V2L) som gör det möjligt att driva prylar som en laptop med bilens högvoltsbatteri.





Utsidan bjuder på en boxad design som utnyttjar de små måtten till max. På teaserbilden vi fick se nyligen fanns det vad som ser ut som två laddluckor i fronten. En möjlig förklaring är att Honda N-One e kan ladda både med den i Japan vanliga Chademo och den här i Europa vanliga CCS-kontakten. Bilen väntas nämligen komma till Europa och inför det visas upp under bilmässan IAA i München i början av september.

Insidan är avskalad och bortsett från en skärm med instrumentaler bakom ratten är det fysiska knappar som gäller på instrumentbrädan, som saknar infotainmentskärm. Eventuellt erbjuds någon lösning för att använda den egna mobilen som skärm för navigering, musik och annat. På bilder syns också hur baksätet kan fällas till ett helt platt lastgolv, alternativt möjligheten att fälla upp sittedynorna i baksätet för att få plats med större bagage.

Svenska priser eller om en lanseringen här blir av har ännu inte meddelats. en anledning till att kei cars inte exporterats till Europa är att de lilla formatet har svårt att klara säkerhetskrav här. Om Honda N-One e verkligen lanseras på den europeiska marknaden får det vara något som de har löst.



Feber

4. Brabus 1000 har 1000 hästar

Roger Åberg 2025-07-30 kl 14:30

När Mercedes-AMG GT 63 S E Performance inte räcker



FILM: <https://youtu.be/etLFq6niHHY>

Om du är sugen på en Merca GT men har tyckt att de versioner som har sålts hittills varit lite för veka, då levererar Brabus nu kanske något som duger.

Brabus 1000 baseras som sagt på Mercedes-AMG GT 63 S E Performance, men man har bland annat lagt till dubbla turbos. V8:an är nu på 4,5 liter och levererar 796 hästar och 1250 Nm, som dock är nedskruvat till 1050 Nm för att synka med eldriften.

Batteri och elmotor är kvar från Merca-versionen. Elmotorn finns på bakaxeln och levererar 204 hästar och är tvåväxlad. Tillsammans levererar de 1000 hästar och exakt ett vrid på 1820 Nm, men det är elektroniskt begränsat till 1620 Nm för att det inte ska explodera. 0-100 km/h ska gå på 2,6 sekunder. Maxhastigheten ligger på 320 km/h. [brabus.com](https://www.brabus.com)



Roger Åberg



5. Snabb utveckling enligt plan – Renault testar nya Twingo

Carl Undéhn

29 jul 2025



Renault arbetar på en ny eldriven version av småbilen Twingo. Och då med en design som hämtar inspiration från originalet från 1992. När konceptet visades vintern 2023 lovades en låg förbrukning på 1 kWh per mil och ett pris från 20.000 euro, omkring 220.000 kronor. Ett sätt för att hålla nere prislappen är enligt Renault att snabba på utvecklingen för att med det sänka den totala kostnaden vid att ta fram bilen. Och då i samarbete med kinesiska partners.

Arbetet med bilen ser också ut att gå framåt i rask takt. För nu har det dykt upp bilder på maskerade prototyper av Twingo som är ute på tester i närheten av Renaults testanläggning vid Aubevoye. Då mindre än två år efter att den första prototypen visades upp. I början av i år fick vi också se insidan av kommande Twingo. Också där kändes en del av designen igen från originalets Twingo, bland annat med färgglada och lite udda mönster på stolarna.

Trots maskeringen syns det tydligt att Renault håller fast vid formerna hos konceptet som visats. Exakt hur stor – eller kanske snarare liten – nya Twingo kommer bli har ännu inte meddelats. Originalets Twingo mätte 3,4 meter på längden, men bjöd ändå på oväntat gott om plats på insidan. Baksätet gick även att skjuta i längsled och fällas helt för att kunna anpassa bagageutrymmet.



Säkert är i alla fall att nya Twingo kommer byggas med en anpassad version av plattformen AmpR Small och alltså kommer dela teknik med Renault 5 (läs vår provkörning här) och Renault 4 (läs vår provkörning här). Bilen uppges också få ett LFP-batteri på 30 kWh som tack vare den utlovade låga förbrukningen ska räcka för en räckvidd på upp till 30 mil. Lansering är planerad till nästa år.



Carl Undéhn

6. Elbil eller inte? Subaru BRZ kan göra Europa-comeback

Publicerad 2025-07-31 18:30

Text Anders Nilsson

Den har inte funnits på den europeiska marknaden sedan första generationen – nu kan Subaru BRZ komma tillbaka till kontinenten.



Subaru överväger att återintroducera sin sportcoupé BRZ till Europa, rapporterar brittiska **Autocar**.

Frågan är dock hur återkomsten ska genomföras, eftersom efterfrågan från entusiaster fortfarande är stor. Modellen har inte erbjudits sedan 2020, när första generationen kom till marknaden. Den andra generationen har funnits till försäljning i USA och Japan.

Enbart den andra generationen av Toyota GR86 – en kusin till BRZ – har sålts i Europa. På grund av strikta säkerhets- och utsläppsregler har modellen sålts i ett begränsat antal.

I en kommentar till tidningen bekräftar Subarus Europachef David Dello Stritto att BRZ kan återvända som elbil – något som dock dementeras av Subarus globala elbilschef Inoue Masahiko.

– Vi övervägde att elektrifiera BRZ och GT86, men det ömsesidiga samarbetet är viktigare. Just nu kan vi inte få de fördelar som behövs för båda parter, säger han till Autocar.

Ett slutgiltigt beslut väntas tas beroende på hur försäljningen av elbilen Uncharted går. Subaru har även planer på att **lansera en konkurrent till Volkswagen ID.2**.

Nyligen visade Subaru upp en elbilsoffensiv i form av **tre nya elbilar som ska lanseras i Europa**.

7. Toyota storsatsar i EuropaSka börja bygga elbilar här

Av Hugo Engström

ons.30 jul 2025, 10:30

Toyota trappar upp sin elbilsstrategi i Europa och kommer för första gången att börja tillverka elbilar lokalt på kontinenten. Produktionen är planerad att starta i början av 2028 vid företagets fabrik i Tjeckien. Till en början ska kapaciteten ligga på cirka 100.000 bilar per år.



Hittills har Toyotas elbilsförsäljning i Europa gått riktigt trögt. Under första halvan av 2025 var man endast det 20:e största elbilsmärket.

För att öka försäljningen lanserar Toyota även flera nya elbilsmodeller. Bland dessa finns den kompakta suven Toyota Urban Cruiser med en räckvidd på upp till 426 km, den något större suven Toyota C-HR+ med en räckvidd på upp till 600 km, samt en ny kombivariant av deras befintliga elbil, bZ4X Touring. Vilka modeller som kommer att byggas i den tjeckiska fabriken är i nuläget oklart.

alltomebil.se



Hugo Engström



8. USA-bilar kan slippa tull efter uppgörelse med Trump

Magnus Fröderberg 2025-07-31

Det nya handelsavtalet mellan EU och USA öppnar upp för ökad import av "amerikana-re". Åt andra hållet blir det dyrare.



Det nya avtalet mellan EU och USA ser ut att ge lägre priser på bilar från USA.

I måndags kom EU och USA överens om ett nytt handelsavtal även om det formella beslutet inte är taget i EU.

Om inga ändringar görs kommer EU att göra ett undantag för bilar från USA från den generella importtullen på 10 procent.

I gengäld sänker USA sina tullar från den nyligen satta nivån 27,5 procent till 15 procent. Trump har varit missnöjd med att betydligt fler bilar importeras från Europa till USA än tvärt om. De nya tulltarifferna kan förändra handelsbalansen något.

Någon drastisk sänkning av priserna kommer inte överrensommelsen att ge.

– Även om en amerikansk bil blir tullfri i Europa så kommer en del av det ätas upp i valutaväxlingskillnaden. Så det handlar snarare om fem procents lägre, säger Jonas Leander, försäljningschef på Exclusive Cars, till **Carup**.

Det kommer att ta ett tag innan de sänkta tullarna slår igenom på priserna eftersom de bilar som finns i lager och som är på väg från USA är belastade med de nuvarande tulltarifferna.

– Det kan dröja månader innan vi faktiskt kan köra tullfritt in i Europa. Det brukar ta tid innan allt är up and running, säger Jonas Leander.

9. Backade buss på motorväg i 300 meter – får inte tillbaka körkortet

Publicerad 2025-07-28 18:30 Text Anders Nilsson

En man som missade en avfart på E4:an och backade tillbaka vill nu få sitt körkort tillbaka.



I början av november förra året tog en Värnamobo ett beslut som fick allvarliga konsekvenser, rapporterar [VN](#).

Mannen arbetade för ett bussbolag och körde mellan Jönköping och Värnamo. Vid en avfart på E4:an skulle han svänga av för att släppa av och ta på resenärer.

Men föraren missade avfarten – och valde att backa bussen i låg fart. Sträckan blev omkring 300 meter, rakt på motorvägen.

Senare dömdes han för vårdslöshet i trafiken. Påföljden blev 11 200 kronor i böter. Körkortet och körkortstillståndet återkallades dessutom, med en spärrtid på fyra månader.

Mannen överklagade beslutet till förvaltningsrätten. Han hänvisade till att han är en sköt-sam förare med stor respekt för sina medmänniskor – och att han inte kan få arbete utan körkort.

Men förvaltningsrätten avslår överklagandet. I beslutet skriver domstolen att spärrtiden som Transportstyrelsen beslutat om är väl avvägd med hänsyn till förseelsen.



Anders Nilsson

10. USA-truckern: Scania i match mot Peterbilt

Av William Karlsson

28 juli 2025, 12:24

Vem är egentligen kungen ute på vägarna? I ett nytt test ställs en svensk Scania mot en amerikansk Peterbilt. – Båda lastbilarna representerar det bästa från sin tid, men de hade inte kunnat vara mer olika, säger Bruce Wilson.



Scania säljs inte i USA, men ett importerat **exemplar av Scania R770 har gjort stor succé i landet det senaste året**. Bruce Wilson heter truckern som lyckades **få in den förbjudna svenska lastbilen och har turnerat runt med den på olika mässor och evenemang**. I ett av hans senaste klipp bestämde han sig för att testa något nytt, nämligen att se hur en Scania från 1997 står sig mot en Peterbilt från samma år.

– De här lastbilarna är som två helt olika världar, säger Bruce.

Lastbilarna som jämförs är en Scania 144G V8 och en Peterbilt 379. Utseendemässigt skiljer sig de enormt mycket, eftersom amerikanska lastbilar vanligtvis har en huv istället för fronthytt. Denna skillnad gör dessutom att Scania framstår som betydligt större i jämförelse med den amerikanska lastbilen.

När det gäller lastbilarnas interiör är skillnaderna nästintill som natt och dag. Peterbiltens hytt är full av spakar och knappar som sticker ut åt alla håll. Även om den amerikanska lastbilen erbjuder mer utrymme än den svenska, ligger den långt efter när det kommer till teknik.

– Det har ungefär sett ut såhär sedan mitten av 1970-talet, säger Bruce.



Peterbilten har inte lite knappar och spakar i hytten.

Scanians hytt är placerad betydligt högre än på den amerikanska lastbilen, vilket ger föraren en klart bättre sikt över vägen. Den är dessutom utrustad med flera avancerade system på instrumentpanelen som underlättar förarens vardag. Den svenska lastbilen beskrivs som mycket mer komfortabel än Peterbilten.

– Att köra den här Scania är som att köra en bil från 1990-talet här i USA. Peterbilten, däremot, känns mer som en bil från 1950- eller 60-talet, men den är faktiskt från 1997, säger Bruce.

Peterbilten har inte lite knappar och spakar i hytten. Scania beskrivs som mer stilren.

När det gäller motorerna är Scania utrustad med en V8-motor på 460 hästkrafter. Peterbilten har en sexcylindrig motor som beskrivs som "gammaldags" och levererar 425 hästkrafter.

– När Scania kom till USA i slutet av 1980-talet var de tvungna att konkurrera med den här typen av amerikanska lastbilars kraft, och jag skulle säga att de hade det väldigt tufft, säger Bruce.

Andra tydliga skillnader mellan lastbilarna är att den svenska lastbilen har fyrkantiga bränsletankar, medan Peterbiltens är runda. Scania är dessutom designad med mjuka kanter till skillnad från den amerikanska lastbilen som kännetecknas av skarpa kanter.

– Scania är designad för att allt ska flyta, det går inte riktigt att säga samma sak om Peterbilten, säger Bruce.

Om du vill se själv hur stor skillnad det är på lastbilarna, som tillverkades samma år, kan du klicka dig vidare på klippet som är länkat i artikeln. I kommentarerna är många tittare chockerade över att båda lastbilarna faktiskt är från 1997.

– De där Peterbiltarna är fantastiska! Det är som att åka 70 år tillbaka i tiden! skriver en användare.

– Det är helt otroligt att de tillverkades samma år, skriver en annan.



Scanian beskrivs som mer stilren.



FILM: <https://youtu.be/TAjvZG-r6jQ>



LÄS MER:



Amerikanska truckers om Scania: "Helt galen!"



USA-truckerns chock när Scania körs i snö



USA-truckerns Scania färdigbyggd: "Fantastisk"



USA-trucker kör tractorpulling med sin Scania



Förbjuden Scania stal showen i USA: "Älskar den"



USA-truckern får köra Scantias hemliga testmula

11. Peugeot 605: Lyxig, diskret och nästan helt bortglömd

Publicerad 2025-05-25 06:30

Text Calle Carlquist

Peugeot's stora lyxsedan visade sig vara riktigt gymnastisk att köra. Tyvärr har den hamnat helt i skymundan.



Vissa bilar kommer och går och lämnar inga spår. Peugeot 605 (1989–99) är en sådan bil. För den som haft möjlighet att bekanta sig med modellen är det ingenting annat än bra synd, sexhundrafemman var både som ny och är nu som gammal en anständig bil.

Som ny var den en stor, diskret och mycket rymlig sedanmodell med klassiskt eleganta och skenbart enkla linjer, signerade Pininfarina – som så ofta för det franska märket. Sexhundrafem såg ut som om mellanklassaren 405 (Årets Bil 1988) fått en extra dos växtnäring och utstrålade harmoni både på ut- och insidan.

Undertecknad bevistade premiären för 605. Ovanligt nog skedde körningarna inte bara på franska lands- och motorvägar utan också på en racerbana. Där visade sig den stora bilen vara överraskande gymnastisk, rentav kul att ratta. Delar av chassit delades med Citroën XM, en samtida storfranska som inte heller sålde något vidare men som levt vidare som legend och vandrings sägen i biltidningar sedan dess.

Det har inte Peugeot 605 gjort. Den är nästan helt bortglömd och i stort sett borta från våra vägar. Tillverkningen blev måttligt framgångsrik, omkring 250 000 exemplar, alldeles för lite för en bil som faktiskt gjorde tiderna bättre så som annonsen i Vi Bilägare från hösten 1992 påstod.

Mer från Vi Bilägare:



Peugeot's lilla långkörare



Peugeot 505 lockade med turbo och talande färddator



Peugeot 504 byggdes i nästan 40 år



Peugeot 504 Break var vanlig och extremt rymlig



12. Imperial Newport 1955



Chrysler Imperial, som introducerades 1926, var Chryslers toppmodell under en stor del av sin historia. Modeller tillverkades med namnet Chrysler fram till 1954 och igen från 1990 till 1993. Företaget positionerade bilarna som ett prestigemärke för att konkurrera med Cadillac, Continental, Lincoln, Duesenberg, Pierce Arrow, Cord och Packard. Adjektivet "Imperial" enligt Webster's Dictionary betyder suverän, överlägsen, överlägsen eller av ovanlig storlek eller förträfflighet. Ordet Imperial passar därför med rätta in på Chryslers dyraste modell.

För inlämning C-69 coupé med kort hjulbas där avsändaren ägt bilen i 60 år. De uppger att bilen för 35 år sedan genomgick en restaurering med då lackerad och interiör. En mestadels original bil annars med 84 077 originalmil.

Exteriör

Med exteriören badande i grönt och vitt på toppen, när vi tittar på den kommer vi att se några bucklor och bucklor, repor, lite rost som bubblar under lacken och övergripande 35 år gammal färg som fortfarande behåller sin glans. Krom och trim är mycket bra med liten eller ingen korrodering eller gropar, och överlag glänsande. Detta gäller för stötfångarens ramar och de högt monterade bakljusen bak. Emblemets är något slitet i färgområdena, och stötfångaren på baksidan visar en del korrosion och fläckar vid den punkt där avgaserna kommer igenom den. Stora stålpaneler är raka, och ett brett trimspjut med ett bakre kvartssvep noteras på båda sidor i gott skick. 15-tums kromtrådshjul med falska spinnare i mitten är monterade i breda vita runt om.

Interiör

En svängning av de massiva dörrarna och vi simmar i ett hav av tuck and roll, passpoaler och slätt vitt läder. Den främre delade bänken är monterad i en stor metallbas som ger kraft fram och tillbaka för föraren. Om baksätet inte fanns i den här bilen skulle det vara i mitt vardagsrum som fungerar som min soffa, det är så plyschigt, och det har ett utdragbart stöd. Jag måste också nämna dörrpanelerna med sina vita överdelar i breda vertikala präg-lade ränder, och de nedre är djupt gröna med ett metalltrådsmönster som dryper av 1955. Man ser också strömbrytare för fönsterhissar i dörrdraget. För att hålla sig i samklang med motivet är instrumentbrädan tvåfärgad i grönt och vitt, förarsidan i grönt med instrumentkluster med 2 cirklar. Ramarna visar lätt korrosion men är verkligen original. Där har passagerarsidan vitt i handskfacket, som är vackert skulpterat i böjd form, och har en stor radiohögtalare, en klocka och Imperial i din mormors handstilsmärke. Ett vitt innertak ovanför fin och stram och djupgrön matta nedanför, och vi är i 1955 års lyx.

Drivlina

En höjning av huven, och vi välkomnas med den ursprungliga orestaurerade 331ci Hemi-motorn toppad med en 4-cylindrig förgasare. På baksidan finns en 2-växlad automatisk Powerflite-växellåda som kastar tillbaka kraften till 3,54 bakväxlar.

Underrede

Ytrost har bildats främst på den bakre ramen och underredet; Den här bilen är dock fortfarande strukturellt sund. Kroppshängare, golvpannor och många delar har också en del av ytrosten men är bra. Kraftfulla trumbromsar finns överallt och servostyrning är monterad.

Bara när vi sitter i den här bilen befinner vi oss i knät på lyx och komfort. Den startade direkt, gick på tomgång smidigt, och lyfte med massor av Hemi 4-pipig kraft. Det är en cruiser och ger en smidig körning. Kurvtagningen är bra, och allt verkar fungera på den mekaniska fronten, förutom att den vänstra bakrutan bara kan sättas upp och ner från omkopplaren i det läget, inte förardörren. Dessutom blåste inte hornet eftersom jag var tvungen att skrika åt min dekoder att skynda sig och sätta sig i bilen för provkörning!

60 års ägande har sina privilegier och den här bilen har tagits om hand. Några stridsärr på lacken och karossen, lite rost på de yttre stålpanelerna i sin tidiga form, men överlag snyggt presenterande, och rinner bara persikofärgade. Ett överlag bra exempel som kan köras direkt från Classic Auto Mall-golvet till din uppfart.

Imperial var Chrysler Corporations lyxbilsmärke från 1955 till 1975 och igen från 1981 till 1983.

Imperial skulle ha nya eller modifierade karossstilar som introducerades vartannat till vart tredje år, alla med V8-motorer och automatiska växellådor, samt teknik som senare skulle introduceras i Chrysler Corporations andra modeller.

(Namnet Imperial hade använts sedan 1926 som en lyxmodell av Chrysler, Chrysler Imperial. År 1955 ompositionerade biltillverkaren Imperial som ett separat märke och division för att bättre kunna konkurrera med sina nordamerikanska rivaler, Lincoln och Cadillac. RW).

13. Peugeot Darl'Mat Roadster 1938



Peugeot räknas som en av de äldsta biltillverkarna i världen. Även om det är Daimler och Benz i Tyskland som allmänt krediteras för att ha uppfunnit bilen, var det de franska tillverkarna som Peugeot och Panhard et Levassor som först antog utmaningen att faktiskt producera bilar i tillräckligt stort antal för offentlig försäljning. I själva verket var det på Daimlers uppmaning som Peugeot (som redan var ett framgångsrikt tillverkningsföretag) skötte produktionen av den tyska maskinen på licens. I takt med att Peugeot växte i takt med den växande bilindustrin drog de full nytta av de marknadsföringsmöjligheter som motorsporten gav. Deras första stora seger kom 1895 då en Type 7 vann rallyt Paris-Bordeaux-Paris. Ytterligare framgångar skulle följa, med anmärkningsvärda segrar i Frankrikes Grand Prix och Indianapolis 500 miles-lopp där Peugeot vann tre gånger, 1913, 1916 och 1919.





Trots de framgångar som Peugeot hade haft inom motorsporten skulle de till slut sluta för att koncentrera sig på sin kärnverksamhet, att producera gatbilar. På 1930-talet skulle deras beslut bekräftas när konkurrensen mellan tyska och italienska lag nådde en sådan febertopp att tillverkarna stöddes av regeringen. Men trots Peugeots många år borta från racingen var en man fast besluten att kliva in och ta vid där Peugeots fabrik hade slutat.

På 1930-talet hade Emile Darl'mat en av de största Peugeot-återförsäljarna i världen. Han var en passionerad anhängare av märket och en av få återförsäljare som kunde förse sina kunder med specialbyggda karosser på begäran. De flesta av dessa karosser byggdes av Marcel Pourtout, som drev ett framgångsrikt *karrosserie*, precis i utkanten av Paris. Nu när fabriken för länge sedan hade dragit sig tillbaka från sporten såg Darl'mat en möjlighet att förverkliga sin dröm om att bygga en sportbil under sitt eget namn och att återföra Peugeot till dess glansdagar som tävlingsmänniska.

För att designa sin nya bil vände sig Darl'mat som vanligt till sin vän Pourtout, som vände sig till George Paulin, karrosseriets oerhört begåvade chefsstylist. Paulin hade konstruerat ett antal betydande bilkarosser för Pourtout, bland annat den berömda "Embiricos Bentley", en bil som var så aerodynamiskt avancerad att den slutade på 5:e plats totalt på Le Mans hela fem år efter att den byggdes. Han stylade också den hisnande Delage D8-120 Pourtout- och *Eclipse-serien* med infällbara hardtop-karosser på olika chassin. Det var tydligt att Paulin inte saknade talang.

Den första versionen av sportbilen Peugeot Darl'mat baserades på 302-chassit. Darl'mat skulle ta emot leverans av nya 302-chassin till sin anläggning där en större 2-liters 402-motor skulle monteras. Karosserna skulle byggas av Pourtout, efter en design av Paulin, i coupé-, cabriolet- eller roadsterstil. Den dramatiska roadsterkarossen var verkligen hisnande och förkroppsligade art-deco-eran på ett spektakulärt sätt. Tack vare den lätta och aerodynamiskt effektiva karossen och den kraftfullare 2-litersmotorn visade sig Darl'mat vara en ganska framgångsrik sportbil.



1937 förbereddes tre bilar för 24H LeMans, med "semi-works" support från Peugeot. Resultaten var lovande, då Darl'mats slutade tvåa, trea och femma i tvålitersklassen. Till 1938 tillhandahölls ett uppdaterat 402-chassi av Peugeot som var bredare, kortare och lättare än tidigare. Denna tjänade nu som grund för produktions- och tävlingsbilar, som nu kallades "DS 402 Darl'mat". Teamet återvände till LeMans 1938 med de nyligen uppfräschade bilarna och säkrade segern i tvålitersklassen och otroliga 5^p övergripande. Tack vare en passionerad återförsäljares insatser hade Peugeot återvänt till internationella idrottsframgångar.

Vår utvalda 1938 402 S Darl'mat "Special Sport" roadster är ett verkligt spektakulärt exemplar, i den mest eftertraktade specifikationen, färsk från restaurering och redo för seriösa concours, rallyn och turer. Även om lite är känt om dess tidigaste historia, är det underförstått att chassinummer 400215 kom till Kanada via Storbritannien 1961. Bilen kördes regelbundet av sin första kanadensiska ägare under 1960-talet och in på 1970-talet då en restaurering påbörjades. År 1982 såldes den som ett oavslutat projekt för bara 2 500 dollar till en samlare från Kalifornien, som tillsammans med sin son fortsatte med restaureringen. Projektet avstannade ännu en gång, fram till början av 2000-talet då de fann ett förnyat intresse för den vackra Darl'mat. Äntligen, efter många år i ett ofärdigt tillstånd, har denna magnifika bil precis kommit ut ur en omfattande restaurering av concours-kvalitet och presenterar sig i fantastiskt skick.

Av de 105 Darl'mats som byggdes i tre karossstilar var det bara 53 som var utrustade med den fantastiska roadsterkarossen. Stylingen är verkligen utsökt, precis som ingen annan bil före eller efter. Paulins design är en hisnande kombination av sammansatta kurvor och skarpa veck, med djärva geometriska detaljer som definierar Art Deco-eran. Färgen på det här exemplaret, en vacker nyans av opalskimrande salviagrönt, är praktiskt taget lysande på det sätt som den smickrar Darl'mats linjer.



Karossen är färdigställd enligt concours-standarder med absolut raka reflektioner och glasliknande ytor. Monteringen av karosspanelerna är exakt och kromlisterna och den stora, intrikata kylargrillen har restaurerats på ett vackert sätt. Eftersom dessa bilar i princip byggdes på beställning finns det ofta ett antal detaljskillnader från den ena till den andra. Den här bilen har till exempel de åtråvärda Marchal-dimljusen som är monterade på den nedre frontspoilern.

Som kontrast till den gröna lacken finns en cockpit som är klädd i vackra naturbruna Connolly-hudar. Boendet är grundläggande i denna sportfokuserade modell, men detaljerna är inte mindre imponerande. Ett enkelt treekrat hjul hälsar föraren välkommen, och instrumentbrädan är minimalistisk i inredningen, med bara två huvudrattar med mindre mätare inbyggda, i kronografstil. En utmärkande egenskap hos Darl'mat Special Sport är den infällbara vindrutan som förstärker det dramatiskt låga utseendet och avslöjar bilens sportiga avsikter.

Restaureringen går naturligtvis utöver karossen, med 2-liters 402-motorn som får en fullständig ombyggnad och omfattande uppgraderingar för att säkerställa tillförlitlig drift och generös kraft. Den roterande enheten består av skräddarsydda Carillo-stavar och 9:1 kompression Ross Racing-kolvar. Den robusta nedre änden, som nu har en cylindervolym på 2,3 liter, matas via ett flödande huvud med förbättrade periodkorrekta dubbla förgasare. Effekten har ökat avsevärt från de ursprungliga 75 hästkrafterna och trots de många interna förbättringarna behåller motorrummet sin standard, tidsenlig presentation, detaljerad till en concours-standard. Den nyfunna kraften skickas till bakhjulen via den ursprungliga Cotal-växellådan, en av bara 50 Darl'mats som är utrustade på detta sätt.

Den utsökta stilen hos Darl'mat Sport Special och dess beprövade prestanda i Frankrikes största tävling tjänar till att cementera dess plats i annalerna av fransk bilhistoria. Det här exemplaret, med sin fräscha restaurering av concours-kvalitet, kommer säkert att vara välkommet vid praktiskt taget alla viktiga evenemang över hela världen. De diskreta men ändå omfattande motoruppgraderingarna översätts till levande prestanda, vilket gör denna Darl'mat inte bara till en utmanare på concours-showfältet, utan också till en magnifikt trevlig rally- eller tourbil. Denna hisnande bil representerar ett mycket sällsynt tillfälle att förvärva en av de mest distinkta, fascinerande bilar som någonsin producerats; En sammankomst av tre briljanta hjärnor för att producera en enastående briljant bil.

Klassiker

14. Grattis Datsun Silvia!

Publicerad 8 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn från Klassikerkalendern. I dag är det dags för Silvia!



Silvia är det namn vår drottning bär vilket härstammar från det latinska ordet för skog.



Datsun Silvia presenterades på Tokyo Motor Show i september 1964. Tillverkningen upphörde 1968 efter bara 554 handgjorda bilar. De flesta blev kvar i Japan utom ett femtiotal som exporterades till Australien. Något enda exemplar till övriga världen.



Detta utförande kom 1975 efter att Silvia som modellnamn inte använts sedan nedläggningen 1968. Plattformen delades med Bluebird och motorn var en radfyra på 1,8 liter.



1979 var det dags för nästa version av Silvia som nu hette 200 SX i USA. Denna erbjöd fem olika motoralternativ från 1,8 l till 2,4 l.



Till 1984 års Silvia hade motorutbudet eskalerat att förutom vanliga radfyror också kunna erbjuda tre olika turbomatade fyror och en 3 liters V6:a.



Datsun som under åren 1982-85 bytte namn till Nissan kom 1988 med Silvia S13, bilen med den snälla uppsynen. Nu hette modellen bara Silvia på hemmamarknaden, på övriga marknader gällde beteckningen 200 SX. Borta var V6:an för nu gällde turbomatade radfyror.



Dags för lite tuffare attityd igen blev det med serie II som kom 1992. I grunden samma bil som S13 men med kaxigare ansiktsuttryck.



1994-98 kom de sportigare karosslinjerna tillbaka och från 1999 i ett sista omarbetat utförande som endast såldes i Japan, Australien och Nya Zeeland. Dock förekom en viss gråimport till andra länder. Bilen på bilden är från 1996.



15. Fredagsfilmen: Förkrigs riktig racing

5 mars 2025

Den allra bästa Goodwood-actionen



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

Vi älskar att fira förkrigstiden på Goodwood. Även om de inte är de snabbaste bilarna runt Goodwood Motor Circuit, ger de några av de bästa underhållningarna.

Kanske är det den enkla förlusten av grepp, kanske är det förarna som lutar sig in i kurvorna som en sidovagn, eller kanske är det bara maskinernas absoluta råhet... eller i stort sett allt ovanstående.

Framför allt är de bara roliga och vi älskar att hålla deras berättelser levande och föra dem till en ny publik.

Vi har sammanställt över en timme av den bästa förkrigsracingen på Goodwood åt dig. Så sätt på vattenkokaren, ta en kopp öl och slå dig ner för en timmes total glädje för alla riktiga bensinfantaster.

Tidsstämplar:[00:00](#) - Intro[00:12](#) - Theophile Schneider Aero[01:51](#) - Frazer Nash TT Replica[05:30](#) - ERA A-Type R3A & Alta 61 IS & ERA A-Type R4A[10:34](#) - Darracq 200hp & Sunbeam 'Indianapolis'[11:22](#) - Darracq 200hp[14:36](#) - Frazer Nash Norris Special[17:44](#) - Frazer Nash TT Replica[20:43](#) - Fiat S76[22:38](#) - Alfa Romeo 8C 2300 Monza & MG K3 Magnette[25:16](#) - Sunbeam 'Indianapolis' & Theophile Schneider Aero[27:38](#) - Fiat S76[30:22](#) - Frazer Nash TT Replica[33:09](#) - Bentley Speed Model & Bugatti Type 44[35:22](#) - Bugatti Type 35 & Bugatti Type 51[37:20](#) - Bugatti Type 51 & Alfa Romeo 8C 2300 Monza[39:24](#) - ERA E-Type GP1[41:17](#) - Benz 200hp 'Blitzen Benz' & Darracq 200hp & Sunbeam 'Indianapolis' & Theophile Schneider Aero[43:05](#) - Frazer Nash TT Replica & Frazer Nash Saloon 'The Owlet'[44:16](#) - ERA B-Type R11B & Bugatti Type 73C[45:37](#) - Bugatti Type 44[47:07](#) - Bugatti Type 35C[48:26](#) - Alta Two Seater Sports & Aston Martin Speed Model 'Red Dragon'[49:38](#) - Darracq 200hp[50:46](#) - Frazer Nash TT Replica & Frazer Nash Saloon 'The Owlet'[54:08](#) - ERA D-Type R4D[55:13](#) - Alfa Romeo 8C 2300 Monza[56:10](#) - Fiat S76[57:10](#) - Alta 61 IS & ERA A-Type R3A[58:08](#) - Darracq 200hp[59:07](#) - Bentley Speed Model & Bugatti Type 44 & Chrysler Model 72 & Vauxhall 30-98 Brooklands Special[01:00:03](#) - Frazer Nash Monoposto[01:00:57](#) - Bentley Speed Model & Bugatti Type 44[01:01:48](#) - Bentley Birkin Blower[01:02:37](#) - Darracq 200hp & Sunbeam 'Indianapolis' & Fiat S76[01:07:50](#) - Darracq 200hp & Fiat S76[01:08:27](#) - Frazer Nash Super Sports & Frazer Nash Norris Special

Roger Warolin