



Kurtis Omohundro Comet Classic Drive

1. Mercedes motorlöfte
2. Volvo vill snabba på leveranserna av EX30
3. Inga roliga siffror för Volvo Cars i juli
4. Tesla sopar banan med andra elbilar
5. Mest tittade TrafikMagasinet 1984
6. Nya Jaguar sågas av Trump
7. Sunbeam Tiger
8. Kurtis Omohundro Comet Classic Drive
9. Stanley Special Roadster
10. Grattis Opel Kadett

1. Mercedes motorlöfte: "Som en schweizisk klocka"

Av Maths Nilsson 6 augusti 2025, 05:27

Mercedes satsar inte bara på elbilar. Snart kommer nya modeller med bensinmotor. Kunderna förväntar sig ingenjörskonsten hos en schweizisk klocka i en dyr bil, säger vd Ola Källenius.



Mercedes rullar ut en historisk modelloffensiv nästa år. Inte mindre än 18 nya Mercedes-modeller sk visas upp fram till och med nästa år.

– Förmodligen det mest intensiva antalet lanseringar under en treårsperiod i vårt företags historia, säger vd Ola Källenius.

Och eftersom Mercedes rivit sitt löfte om att bara tillverka elbilar blir det även nyheter med förbränningsmotor. Mercedes kommer med en bensinversion av nya CLA och CLA Shooting Brake. Dessutom en helt ny billig instegsmodell. Även nya toppmodellerna kommer med bensinmotorer.

Nya Mercedes CLA Shooting Brake kommer snart med bensinmotor. Liksom flera andra nya modeller.

Ola Källenius tycks ha lyssnat på Christian von Koenigsegg. Han säger att köparna förväntar sig ingenjörskonsten hos en schweizisk klocka i en dyr bil. Även om en smartklocka, liksom en elbil, kan vara bättre på alla sätt, har den inte samma dragningskraft för kunderna. Fem nya modeller i det dyraste segmentet kan vi se fram emot nästa år.

– De flesta kunder i toppsegmentet väljer fortfarande bilarnas motsvarighet till schweiziska klockor, med förbränningsmotor, men det kommer inte att stoppa vår strävan mot elektrifiering. I slutet av detta decennium kommer alla relevanta Mercedes-Benz-modeller att kunna välja mellan en elektrisk drivlina, säger Ola Källenius till [Top Gear](#).

LÄS MER:



Ola Källenius smygvisar Mercedes nya små bilar redan i år



Rusning efter elbil – måste jobba dygnet runt



Svenske vd:n gör om elbilar: "Se ut som Mercedes"



Mercedes tar strid mot VW – avslöjar ny elbil



Mercedes-AMG:s elbil med 1000 hk testas i Sverige



Mercedes lägger elbilar på is i USA



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

2. Volvo vill snabba på leveranserna av EX30

Publicerad 2025-08-06 6:30

Text Anders Nilsson

Tidigare har väntetiderna varit långa för EX30 – något som Volvo Cars nu vill ändra på



Trots sämre **försäljningssiffror i juli** vill Volvo Cars stärka sin position. Bland annat räknar de med att avsevärt minska leveranstiderna för EX30 till europeiska kunder, rapporterar **Automotive News Europe**.

Anledningen är att modellen sedan april tillverkas i Gent-fabriken i stället för i Kina. Därmed undviker Volvo även **EU:s strafftullar på elbilar tillverkade i Kina** och importerade till Europa.

– Det gjorde det mycket svårt att sälja den bilen med någon form av marginal. Det var omöjligt att importera den, säger Volvo Cars vd Håkan Samuelsson till Automotive News Europe.

Förra året rapporterade vissa kunder att väntetiden kunde vara upp till åtta månader. Nu väntas leveranstiden sjunka till omkring tre månader – när fabriken är i full gång.

EX30 var förra året den tredje mest sålda elbilen i Europa. Under första halvåret i år har antalet registreringar av modellen dock minskat med 40 procent. I Sverige är motsvarande siffra närmare 21 procent.

Att modellen tillverkas i Europa gör det också möjligt för Volvo att exportera den till USA – trots att **USA har en importtull på 15 procent från Europa**. Hade EX30 i stället exporterats från Kina hade den träffats av en tull på 147 procent.

Mer från Vi Bilägare:



Över 100 bilägare i gruptalan mot Volvo i USA



Volvos vd: EU borde sänka tullarna mot USA



Tufft kvartal för Volvo – förlust på tio miljarder | Vi Bilägare



Anders Nilsson



3. Inga roliga siffror för Volvo Cars i juli

Wille Wilhelmsson

2025-08-04 kl 16:00

Försäljningen sjönk med 14 procent



Volvo Cars skriver i ett pressmeddelande att deras bilförsäljning har backat med 14 procent under juli månad jämfört med samma period förra året.

Sammanlagt sålde Volvo 49.273 bilar i juli. Av dessa var 21 procent elbilar och 23 procent hybridbilar. Det innebar att el- och hybridsegmentet backade med 21 procent jämfört med juli 2024.

De mest sålda modellerna för Volvo under juli var XC60 (16.813 stycken), XC40/EX40 (12.087 stycken) och XC90 (7266 stycken). media.volvocars.com.



Wille Wilhelmsson

4. Tesla sopar banan med andra elbilar: Etta och tvåa

Av Karl Wahlin

5 augusti 2025, 14:46

Tesla dominerar trots allt försäljningen av elbilar i Europa i sommar. Model Y är etta och Model 3 tvåa. Men bakom framgången döljer sig en för Tesla oroväckande trend. Marknaden växer medan Tesla tappar mark.



Det registrerades 24 073 Tesla Model Y i Europa under juni, vilket gör den till månadens mest sålda elbil, rapporterar CleanTechnica (källa 1). På andra plats hamnade Tesla Model 3 med 10 807 sålda exemplar. Men det är inte hela bilden. Totalt såldes 361 000 laddbara fordon i Europa i juni, en ökning med 23 procent jämfört med förra året.

Men Tesla Model Y ökade endast 1 procent, och försäljningen av Model 3 är 48 procent lägre än i juni i fjol. Skoda, BYD och Renault ökar rejält, och detta genom att konkurrera med prislappen. Renault tar sig in på topp fem med retrodoftande Renault 5 E-Tech Electric. BYD lockar med rymliga och välutrustade Seal U till klart lägre pris än motsvarande europeiska SUV:ar, och Skodas kompakta el-SUV Elroq slåss i samma klass som Model Y, men kostar mindre. Det gör att Teslas marknadsandel krymper.



Tesla Model 3 var tvåa bland elbilarna i juni.

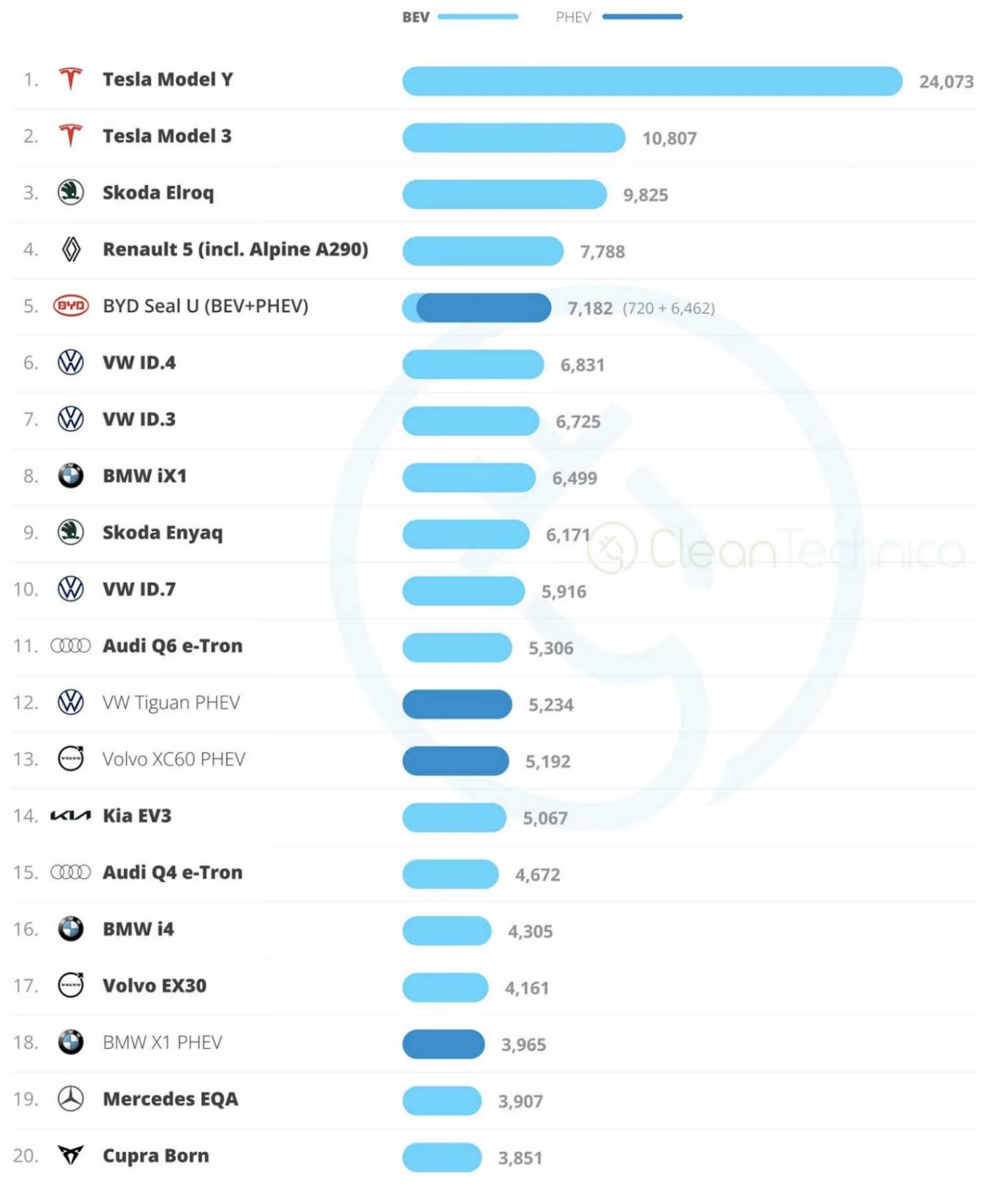
Flera bedömare pekar på Elon Musks kontroversiella utspel som en bidragande orsak till fallet. Sedan Tesla-chefen gett sig in i politiken har märket drabbats av negativ publicitet och fallande förtroende. Enligt Reuters (källa 2) föll Teslas kundlojalitet från 73 procent i juni 2024 till under 50 procent i mars 2025, och har ännu inte återhämtat sig. Tesla brottas också med ett åldrande modellutbud. Nya modeller från andra märken, med bättre räckvidd, lägre pris och snabbare laddning, lockar kunder.



Skoda Elroq blev den tredje mest sålda elbilen i Europa i juni.

Mest sålda elbilar i Europa juni 2025

Top Selling Electric Vehicles in Europe



Men juni var ändå Teslas månad. Även i Sverige var Model Y mest sålda elbil, även om den fick se sig slagen av laddhybriden Volvo XC60 i den totala försäljningen av laddbara bilar. Model Y är fortsatt Europas mest sålda laddbara bil, och att Model 3 trots sin tillbakagång ändå håller sig kvar på andraplatsen visar att Tesla fortfarande har ett starkt grepp om marknaden.

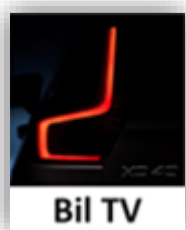
Samtidigt förändras spelplanen. De modeller som ökar mest kännetecknas av konkurrenskraftiga priser och riktar sig till bredare konsumentgrupper. Utvecklingen märks både i Sverige och i övriga Europa. Laddbara bilar håller på att ta steget från premiumsegmentet till volymsegmentet, där pris, utrustning och räckvidd vägs mot varandra på nya villkor.

Att Tesla toppar listan även i juni visar att märket fortfarande står starkt. Men den växande konkurrensen och skiftet mot mer prispressade elbilar innebär att Teslas tidigare försprång snabbt håller på att ätas upp.



Karl Wahlin

Karl Wahlin är statistiker och har lång erfarenhet som analytiker inom personbilsmarknaden.



Bil TV

5. Mest tittade TrafikMagasinet 1984

40 år efter premiären kör vi en önskerepris på avsnittet från 1984 som drog en rekordpublik.



FILM: <https://youtu.be/OWsay1sJlkc?t=82>

6. Nya Jaguar sågas av Trump: "Det är en katastrof"

Av Maths Nilsson 5 augusti 2025, 06:03

Jaguar Land Rovers vd valde hastigt att pensionera sig och företaget sågas nu av Donald Trump. Mitt i företagets största förändring på årtal utses nu en ny vd. – Jaguar gjorde en dum, och allvarligt OTROLIG, reklam, skriver Trump.



I förra veckan kom nyheten att Jaguar Land Rovers vd Adrian Mardell valt att gå i pension efter tre år på posten. Avgången kommer mitt i en av företagets största förändringar någonsin. Jaguar har valt att lägga ner alla sina bilmodeller. De ska ersättas av elbilar med ett helt nytt formspråk som blivit hett omdebatterat.

Jaguar gjorde en dum, och allvarligt OTROLIG, reklam, DET ÄR EN KATASTROF", skrev Trump på Truth Social och hänvisade till videokampanjen som innehöll ljusst klädda modeller och sloganen "Copy Nothing", men som inte visade några bilar.

Omgörningen sågades i går av Donald Trump som menar att Jaguar förstört sitt varumärke.

– Jaguar gjorde en dum, och allvarligt OTROLIG, reklam, DET ÄR EN KATASTROF. VD:n har precis avgått, företaget är i kaos, skrev Trump på Truth Social.

Nu har Jaguar Land Rover utsett ersättaren uppger [Autocar](#). Det blir PB Balaji som tar över som vd för JLR. Balaji är idag finanschef på moderbolaget Tata Motors som äger Jaguar Land Rover. Balaji kommer att tillträda sitt nya jobb i november och får leda biltillverkaren genom den spännande tiden med Jaguars totala omstöpning.

– PB Balaji är en välrenommerad global ledare med 32 års erfarenhet inom fordons- och konsumentindustrin inom finans- och leveranskedjefunktioner, uppger Jaguar Land Rover. PB Balaji tar över Jaguar.

LÄS MER:



Mitt i enorm ändring: Jaguar Land Rovers vd avgår



Laddhybrider tar revansch – Land Rover togs på sängen



Tvingas skjuta upp nya lyxiga elbilar



Därför slutar Jaguar att sälja nya bilar i Sverige



Slakt bland chefer – 500 bort på Jaguar Land Rover



Slakten: Jaguar lägger ner 5 bilmodeller direkt



7. Sunbeam Tiger 1965



Från den dag den först dök upp på New York Auto Show 1964 har Sunbeams fantastiska Tiger behållit en lojal och passionerad följarskara bland hängivna entusiaster. Även om det vanligtvis tillskrivs Carroll Shelby, kommer den ursprungliga idén om att montera en V8 i den kapabla men underdrivna Alpine faktiskt från Jack Brabham. Mästaren i Formel 1 hade en nära relation med Rootes Group och drev en framgångsrik tuningverksamhet som specialiserade sig på Sunbeam-bilar. Med förstahandserfarenhet av alpintens potential – och dess begränsningar – föreslog Brabham idén för Rootes tävlingschef Norman Garrad. Garrad vidarebefordrade det sedan till sin son Ian, som agerade som försäljningschef på västkusten för Rootes American. Ian började leta efter en lämplig motor som skulle passa in i den kompakta Alpine-viken. Med hjälp av ett kreativt tillvägagångssätt (att skicka sin servicechef till olika återförsäljare med en trämåttstock) bestämdes det att Fords kompakta nya 260-kubiktums V8 skulle passa perfekt. Ian Garrad kontaktade sedan sin granne Carroll Shelby för att få en offert för att bygga den första prototypen.





Som en intressant notering kan nämnas att Shelby fick 10 000 dollar och åtta veckor på sig att bygga den första prototypen, men Garrad var otålig att få veta om projektet ens var genomförbart. Han gav en andra Alpine, tillsammans med 800 dollar, en Ford V8 och en 2-växlad automatisk växellåda till Ken Miles. På ungefär en vecka hade Miles en körbar bil! Den slutliga versionen av Tiger skulle naturligtvis vara mycket mer förfinad, med funktioner som kuggstångsstyrning, uppgraderad fjädring och skivbromsar. Medan Shelby hade hoppats på att säkra kontraktet för att producera bilen, tilldelade Rootes Group till slut jobbet till Jensen i West Bromwich, England, även om Shelby fick en royalty för varje bil som producerades som ett erkännande för hans roll i dess utveckling.





Sunbeam Tiger skulle komma att bli en av de mest framgångsrika anglo-amerikanska hybriderna. Fords 260 V8 erbjöd gott om "go" samtidigt som den var tillräckligt lätt för att bibehålla balanserade köregenskaper. Tigern uppnådde kultstatus och inspirerade en robust klubbscen och en hängiven skara anhängare bland entusiaster som skulle fortsätta att bevara, underhålla, modifiera och tävla med sina "baby Cobras" över hela världen. Som med många bilar som drevs av amerikanska V8-motorer var önskan att modifiera och tävla med Tigers stark, och följaktligen har de flesta omarbetats, tävlats, skadats och hastigt reparerats. Idag är det verkligen en sällsynt och anmärkningsvärd händelse att hitta ett exemplar som återställts till fabrikskorrekta specifikationer.





Sunbeam Tiger från 1965 som presenteras här är en tidig Mk I-modell, en av endast 3 764 tillverkade. Enligt serienumret på typskylten (B9472598) monterades denna Tiger i april 1965. Senare samma år köptes den från en Sunbeam-återförsäljare i San Francisco av James Sechini, en av grundarna av Sunbeam Tiger Owners Association. Under de 40 år han ägde den och behöll bilen fram till sin bortgång 2005, använde han bilen främst för klubb-evenemang och bevarade flitigt dess skick. Bilen såldes sedan av familjen Sechini till en herre i Georgia, som bara behöll bilen i något år innan den gick vidare till dess senaste förvaltare 2007.

Under hans ledning genomgick Tigern en omfattande restaurering som troget bevarade sina ursprungliga specifikationer. Färdigställd i en slående midnattsblå exteriör över en ljusblå interiör, kompletteras den med en svart Haartz-duk sufflett, som ligger under det fabriks hårda tonneau-överdraget. Karosspanelerna är raka, med krom och blanka detaljer som återspeglar den höga kvaliteten på lacken och karossen. Tiger körs på klassiska Mini-lite-lättmetallfälgar, utrustade med 185/65R14 Dunlop SP60-däck.

Interiören återställdes också helt till de ursprungliga specifikationerna, med ljusblå vinyl med korrekt kornstruktur. Cockpitinredningen är exakt och utmärkt presenterad, med högkvalitativa, tidsenliga material som används genomgående. Den behåller den ursprungliga träratten, växelspaken och bagageutrymmet, instrumentbrädan i trä och mätarklustret. Ingen detalj förbisågs; Kofferten lackerades om med rätt material, och under golvet ligger den ursprungliga domkraften, handtaget och reservdäcket.

Under huven sitter Fords revolutionerande 260 V8, som har underhållits väl sedan restaureringen samtidigt som den visar tecken på regelbundet underhåll och bevarande. Det har alltid funnits en frestelse att modifiera en amerikansk V8, den här bilen har tack och lov förblivit i fabriksspecifikation och motornumret på ventilkåpans tagg matchar typskylten. Restaureringen har resulterat i en bil som inte bara ser bra ut utan också går och kör vackert.

Denna underbara tiger var omhuldad av sin ursprungliga ägare i över 40 år. Med sin högkvalitativa restaurering kommer denna sällsynta och önskvärda Sunbeam att vara ett välkommet tillskott till alla entusiasters stall.

8. Kurtis Omohundro Comet Classic Drive 1947

Författare Ken Gross jun 03, 2014



Frank Kurtis var en begåvad Kalifornien-baserad byggare av racing- och vägbilar från 1930-talet till början av 1960-talet och var känd för sina innovativa Kurtis-Kraft Indy-roadsters, tävlingsvinnande sprinters och eleganta små dvärgar. Under en kort period tillverkade han den mångsidiga sportbilen Kurtis (*Motor Trend Classic*, sommaren 2011), en föregångare till den fyrsitsiga Muntz Jet. Kurtis Sport Car följdes av en serie brutala Kurtis KK500 roadsters. KK500 var baserad på Kurtis framgångsrika Indy-racerbilschassi och fanns tillgänglig som en komplett bil i begränsad upplaga, eller som ett byggsats, med köpare som levererade motorer som sträckte sig från **Ford** och **Mercury** flatheads till **Cadillac** och **Chrysler** OHV V-8.

Frank Kurtis designade denna vackra lilla bil, kallad Comet, 1945. Men fram till nyligen var det väldigt få som kände till det.

Kurtis föddes 1908 som son till en kroatisk smed och visade sin skarpa känsla för stil och hantverk för första gången på 1920-talet när han arbetade i karossverkstaden hos den prestigefyllda Don Lee **Cadillac** i Los Angeles. Vid sidan av köpte han begagnade bilar, anpassade dem och sålde dem med vinst. Don Lee, som kontrollerade hela Cadillac-franchisen i södra Kalifornien, anlät Harley J. Earl för att designa och bygga eleganta skräddarsydda karosser för rika extroverta och Hollywoodkändisar, tillsammans med iögonfallande lastbilar med ny kaross som hjälpte till att marknadsföra deras ägares företag.



Kurtis arbete drog snart till sig Earls uppmärksamhet och så småningom hans förmyndarskap. Men det förändrades 1927 när Earl flyttade till Detroit för att starta General Motors Art & Colour Studios. En imponerande 6 fot, 4 tum lång (som Harley Earl), en skicklig kroppsman och en ledare, Kurtis blev Lee-butikens förman. Som med så många företag som försöker klara av den djupa depressionen, drabbades Lee-butiken av en förlust i specialarbete. För att försörja sin växande familj lämnade Kurtis för att starta sin egen lilla verkstad.

Affärerna var tuffa, men Kurtis var flitig och inte för stolt för att använda sin enorma metallformningsförmåga för att bygga lastbilskarosser, släpvagnar och flashiga specialbyggda roadsters av havererade produktionsbilar. 1933 fick han ett genombrott när han byggde en speciell huv och grill till en banroadster. Det öppnade dörrar och snart tillverkade han racerbilar för Kaliforniens växande racingcommunity. Racing var en bra affär: Kurtis byggde bilarna, förarna kraschade dem och han byggde om deras fästen.

Blekta foton från början av 1930-talet visar bilar på Los Angeles ökända Legion Ascot Speedway med Kurtis karakteristiska hjärtformade grillar, byggda för Atlas Chrome Plating Company. Han gjorde en kort utflykt till Detroit 1934 på Earls begäran, men Earl var på turné i Europa när han anlände. Historien kunde ha förändrats oerhört mycket om Kurtis hade anställts på GM. Efter en rad vardagliga jobb i Michigan återvände han till en bättre betald position på Don Lee Motors 1935, där han skapade ett par vilda lastbilar på Cadillac V-16-chassin för Don Lees Columbia Broadcasting System.

Kurtis skapade sedan en snygg LaSalle-baserad speedster för Willet Brown, vars pappa skötte Lees företag. Lees son Tommy, en galen ungarl som gillade snabba bilar och snabba kvinnor, gav Kurtis i uppdrag att genomföra tre dvärgracers, följt av en dvärg av hans egen design, kallad Don Lee Bullet. Tidigare byggde Kurtis en distinkt roadster pickup för Southern California Plating Company, följt av en positivt krossande '36 **Ford** panelbil med en delad vindruta och ett lågt, vadderat tak, för samma kund. Kurtis samlade ihop vrak och anpassade dem, långt innan bröderna Barris och Ayala började sin omstyling. Han hade hittat sin nisch.



År 1937 gav Tommy Lee Kurtis i uppdrag att bygga en Ford-baserad roadster med en Cord-liknande speedsterkaross som drevs av en fyrcylindrig Offenhauser-motor på 318 cid. En snygg pjäs som fortfarande finns kvar, den skulle ha gått mycket snabbare om Lee hade lyssnat på Kurtis, som ville installera en modifierad V-8. Frank avslutade det osäkra 1930-talet med att arbeta för Hollywood Trailer Company, sedan för Howard "Dutch" Darrin och Joel Thorne, och han gick senare tillbaka till verksamheten för sig själv med racingkunder som Lou Fageol, Rex Mays, Ted Halibrand, Kelly Petillo, Fred Frame, Roy Rissing och Charlie Allen. Dvärgförare var Franks specialitet, men efter att han besökt Indianapolis Speedway 1939 blev han känd för Indy-racingbrödrskapet och arbetade med ett antal racerbilar, bland annat en original Miller Ford V-8 för Denvers trävaruhandlare Billy Hughes.

År 1940 bad Hughes Kurtis att bygga en anpassad roadster med hjälp av racerbilens avstämde Miller Ford V-8. Kurtis första sportbil kombinerade på ett konstfullt sätt en handgjord motorhuv och båtsvansad kaross med omarbetade **Chevrolet-stänkskärmar** och en rak V-vindruta. En förvånansvärt modern design, med en pannkakshuv och gjutna stänkskärmar, var det ett förbud om vad som komma skulle. (Efter kriget var den på omslaget till Popular Mechanics. Det hamnade så småningom i Frankrike).

Kurtis klarade andra världskriget med sin vanliga blandning av skicklighet och kreativ uppfinningsrikedom. Han byggde barnleksaker, bland annat 5000 skotrar, men projektet som skulle peka mot framtiden var en härlig liten trampbil i dvärgstil som han konstruerade till sin 11-årige son Arlen. Dvärg racing blev en galen fluga i slutet av 1940-talet, och Frank Kurtis gick i spetsen. Gordon Eliot White, vars utmärkta bok "Kurtis-Kraft: Masterworks of Speed and Style" i detalj beskriver Frank Kurtis historia, säger att Kurtis först ritade upp designen för sin efterkrigstida midgetracer på baksidan av en bordstablett på Tam O' Shanter Inn i Glendale.



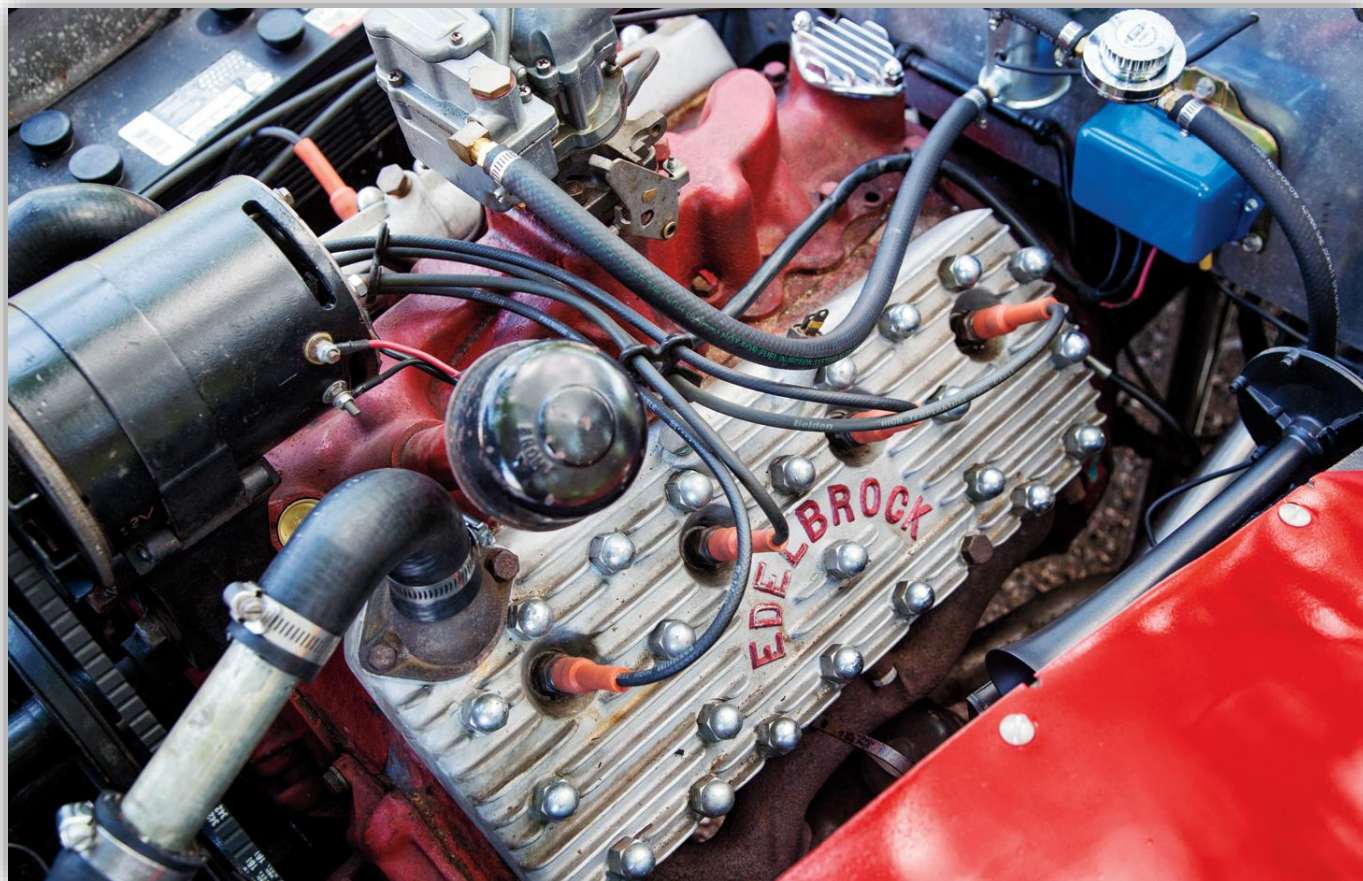
"Med svepande linjer", noterar White, "ritade han en elegant svans med ett nackstöd. Bilen skulle ha en ram av flygplansliknande 4130 krom-molybdenrör och torsionsstångsfjädrar... Den lilla bilen som framträdde ur den grova skissen var slät och strömlinjeformad, mycket modernare än förkrigsdvärgarna."

"Det är vad jag ska bygga", skriver White att Kurtis sa, "sedan knycklade han ihop mattan och stoppade den i fickan."

I slutet av 1940-talet och en bit in på 50-talet var Frank Kurtis upptagen med att producera vinnande minibilar på ett rudimentärt löpande band. Med tiden sålde han mer än 800 av sina kompletta dvärgracers och hundratals dvärgsatser. År 1949 proklamerade Kurtis reklam att han var "Världens största tillverkare av racerbilar". Han byggde så småningom 58 Indy 500 racingroadsters och vann Indianapolis 500 fem gånger som konstruktör, från 1950 till 1955, och en Kurtis slutade tvåa 1952. År 1953 var 24 av de 33 tävlande i Kurtis roadsters. Kurtis sålde sin sista racerbil, en Indy roadster, 1962, efter att ha byggt mer än 2000 tävlings- och gatbilar under sin livstid.

Men vår historia slutar inte här. Det finns en tydlig parallell bana med Kurtis sportbilar. När andra världskriget tog slut 1945 var det fortfarande några år kvar till biltidningar för bilfantaster. Entusiaster hade precis börjat överväga sportbilar tillverkade i Amerika. Frank Kurtis såg en möjlighet. Tommy Lee och Bill Hughes roadsters var en början, och Frank hade börjat bygga sin egen nya roadster, egentligen en Sports Custom på ett **Buick-chassi**, 1941. Kriget stoppade bygget, och innan han hann slutföra det kom ett annat dittills okänt projekt i förgrunden – kometen.

Om du letar efter vår utvalda bil, Kurtis-Omhundra Comet, i någon av de två utmärkta böckerna om Frank Kurtis, "The Kurtis-Kraft Story" av Ed Hitze, och den tidigare nämnda volymen om Kurtis-Kraft av Gordon Eliot White, kommer du inte att hitta den. George Dammans "Encyclopedia of American Cars" har en återgivning av Cometen och ett kort stycke.



Tre fotografier av den här bilen dök upp i Dan Posts California Custom Car Photo Album från 1947, med en bildtext som sa att den var "... föreslås som ett övergångsorgan för kräsna Ford-ägare." Dess konstruktion tillskrevs felaktigt Coachcraft of Hollywood. I en senare upplaga av Post's Blue Book of Custom Re-styling, togs Coachcraft-attributionen bort. Strother MacMinn, en känd bildesigner som undervisade vid Art Center School i Pasadena, fotograferade kometen på Los Angeles gator 1947. Efter det försvann bilen nästan helt. Hur den hittades, och dess spännande sista år, är en intressant historia.

Kurtis-Omohundros komet ägs av Geoff Hacker från Tampa, Florida, en outtröttlig forskare vars specialitet är att upptäcka och presentera mycket ovanliga bilar. Hacker's Forgotten Fiberglass och Sports Custom-webbplatser har hjälpt till att avslöja otaliga sedan länge bortglömda, hopplöst obskyra bilar i begränsad produktion, och hans egen samling av ovanliga fordon är anmärkningsvärd lika mycket för deras sällsynthet som för det sätt på vilket de flesta av dem hittades.

Paul Hardwicke Omohundro Jr., född 1915, ägde Comet Company i Los Angeles, som specialiserade sig på stämpling av hammare och gjuteriprocesser för att tillverka metalldelar. I slutet av 1940-talet startade han Paul Omohundro Company i Paramount, Kalifornien, som specialiserade sig på armerad plast. Omohundro och Kurtis kände varandra väl. Omohundros företag tillverkade aluminiumkarosser i volym till Kurtis dvärgbilar och skulle senare leverera glasfiberpaneler till Kurtis sportbil. Det sedan länge bortglömda Comet-projektet passar snyggt in i mitten.

Kurtis konstruerade Cometen för Omohundro, och prototypen byggdes på ett 112-tums hjulbas original 1940 Ford-chassi, förmodligen i hopp om att ett komplett Ford-chassi av senare modell skulle finnas tillgängligt när bilen var redo för produktion. Hacker intervjuade Tom Omohundro, Pauls son, som sa att hans pappa ville sälja kompletta Comet sport-roadsters, men han ville inte bygga ett chassi.



Paul Omohundro träffade tjänstemän från Ford Motor Company 1944 eller 1945 för att se om han kunde få tag på kompletta Ford-chassin för att bygga sina egna bilar. Ford ville inte samarbeta. I sin bok "1947 Kurtis-Omohundro Comet: America's First Postwar Sports Car" bekräftade Hacker att Ford 1946 "hade beslutat att inte sälja chassin till Comet Company".

Omohundro lät sig inte nedslås. Han utfärdade ett pressmeddelande 1946 där han uppgav att kometen skulle göra sin debut 1947. "Designad av Frank Kurtis och erbjuden av Comet Company i Los Angeles", stod det i pressmeddelandet, "Comet designades för att passa alla vanliga Ford-chassin, karossen kombinerar aluminiumpaneler och stålstag med ett resultat som minskar karossvikten från den ursprungliga Ford med femtio procent." I pressmeddelandet noterades vidare att "ett brett utbud av lackfinish och klädselmaterial kommer att finnas tillgängligt för att lägga sista handen vid sportbilen." Sportroadstern Comet skulle säljas för 3450 dollar. En helt ny Ford DeLuxe V-8 Tudor från 1947 kostade 1288 dollar. I pressmeddelandet stod det att köparen var tvungen att skaffa det "donerade" Ford-chassit och leverera det till Comet Company på 13007 South Main St., Los Angeles.

Avsaknaden av ett chassi var stötstenen, så Comet-projektet blev aldrig av. Intressant nog hade Fords standardchassi för 1949 en 114-tums hjulbas, individuell framhjulsupphängning och en öppen drivlina. Efterfrågan på de kraftigt omdesignade Fordarna från 1949 var enorm. Hackare upptäckte ett brev, skrivet i oktober 1948, till John Bond, grundaren av Road & Track magazine, från H.W.

Flottan vid Fords filial i Long Beach, Kalifornien. Bond var tydligen intresserad av att skaffa ett nytt Fordchassi från 1949. Fleet sa att det inte var möjligt, men noterade att tre chassin hade skickats till "studiorna" och om Bond ville ha ett "skulle han behöva undersöka en studio som sponsor för sitt projekt".

En andra Comet roadster byggdes, som drevs av en 364-cid, 1948 Cadillac V-8 uppbackad av en Hydra-Matic växellåda. Paul Omohundro använde den som sin personliga bil, och Hacker äger den bilen också. Den första Comet från 1947, vår utvalda bil, behölls av Paul Omohundro från 1946 till 1947, då den såldes. Samuel E. Cornell, VD för Hawthorne Metal Products Company, i Bloomington Hills, Michigan, förvärvade det 1947 och behöll det till 1959, varefter det övergick till en okänd ägare i Toledo, Ohio, fram till 1963.

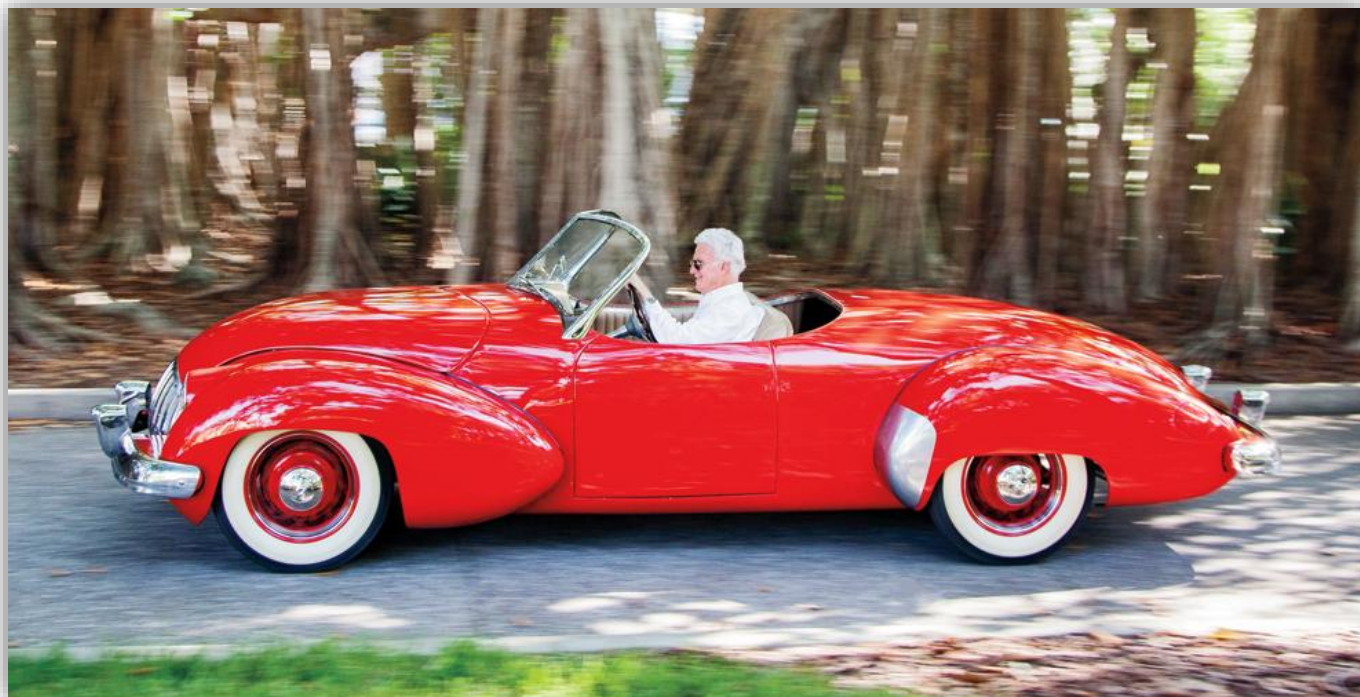


Långt från Los Angeles, med många människor omedvetna om dess betydelse, passerade prototypen av Comet roadster genom tre ägare i Kentucky: Doug Rudder, Jerry Ingram och Leon Hopper, tills Leroy Jenkins Evangelistic Society of Delaware, Ohio, förvärvade den 1978. Jerry Ingram berättade för Hacker att när han fick bilen hade den ursprungliga Mercury flathead V-8 från -46 ersatts med en Mercury-motor från -49 eller senare. Ingram bytte den till Leon Hopper 1975 för en "nästan ny pickup värd cirka 3500 dollar".

Alex Boeriu från Columbus, Ohio, köpte roadstern 1986, restaurerade den under en lång tid och sålde den 2007 till Hacker. Under tiden han ägde bilen kontaktade Boeriu Frank Kurtis. De talades vid i telefon och brevväxlade. Kurtis identifierade kometen som "en som han hade designat för Paul Omohundro".

Hacker spårade omsorgsfullt historien om Comet roadsters. Han pratade med Phil Fleming, som mindes att han sett dem båda i Bloomfield Hills 1953 och 1954, där de ägdes av Sam Cornell, kördes till skolan av hans brorson, Kent Walter, och som vid den tiden kallades Kurtis-Krafts. Cornell gjorde tydligen ingen stor sak av att äga bilarna. Han var också i metallstämpningsbranschen, och Hacker spekulerar i att det kan vara så han fick reda på att den första bilen fanns tillgänglig.

Hacker "hittade" den första kometen innan han visste vad han hade hittat. Han och hans vän Rick D'Louhy hade börjat leta efter historiska glasfiberbilar 2006. Hacker hade kommit i kontakt med Phil Fleming, som mindes att han som tonåring hade sett två Kurtis-Kraftsportbilar i Detroit på 50-talet. "Till en början verkade det inte ha något samband med vårt fokus", säger Hacker, "eftersom de inte var glasfiberbilar, men i takt med att vår forskning växte blev betydelsen av Phils minnen mer uppenbar." Efter att Hacker lokaliserat Alex Boeriu kunde han köpa den första Comet. Spåren ledde sedan till förvärvet av den andra bilen.



Komet nummer två dök upp i *Road & Track*, *Motor Trend*, *Trend Book 101 "Custom Cars"* och *Autocar*. Omohundro erbjöd den till försäljning i september 1951 MT för "bästa erbjudandet över 2000 dollar". Den andra Cometen erbjöds till försäljning igen i augusti 1952, denna gång av Jim Neidy Hot Rod Shop i Detroit. Inget pris angavs. Det kan vara där Cornell såg det. Målat en blekt

Den är blå och vilar under en presenning vid Hackers carport i Tampa i väntan på restaurering.

Hacker utförde ytterligare restaureringsarbete och detaljer på den röda kometen, och sedan dess har den haft en ganska offentlig karriär. Han ställde ut den på Tampa Bay Automotive Museum i Pinellas Park, Florida, och visade den på Amelia Island Concours d'Elegance 2009. Därefter har den visats på Petersen Automotive Museum i Los Angeles, Sarasota Classic Car Museum och LeMay Museum i Tacoma, Washington. År 2012 anmäldes den till Sport Customs Class på Pebble Beach Concours d'Elegance, där den sågs av Jay Leno, som presenterade den på sin populära webbplats, "Jay Leno's Garage".

Omohundro utvecklade och levererade också karosspanelerna i glasfiber till Frank Kurtis Sports Roadster som dök upp på omslaget till det första numret av *Motor Trend* i januari 1949. Bilens nitade vindruta är en intressant kontrast till den släta ytan på en design som var ganska avancerad för sin tid. Kurtis och Omohundro hade planerat en storskalig produktion av Comet, som anses vara en av USA:s första sportbilar efter kriget.

Efter att Ford Motor Company inte ville förse Omohundro med produktionschassin ändrade de två kompanjonerna riktning. Frank Kurtis byggde sin sportbil Kurtis som senare skulle växa i storlek och utvecklas till produktionsbilen Muntz Jet. Omohundro gav sig aldrig in i bilbranschen och blev istället en framgångsrik tillverkare av kompositmaterial. Hacker tror att Fords ovilja att leverera donatorchassin ledde till Frank Kurtis senare beslut att bygga sina 500-S sportbilar med ett enhetligt rörchassi av hans egen design.

Cometen var en kort satsning på att producera en sportbil av Frank Kurtis, i samarbete med en av hans viktigaste leverantörer, Paul Omohundro. Kometen är en felande länk i Frank Kurtis historia. Vi kan se att dess stil, som härstammar från en bil som Kurtis byggde före andra världskriget, hade ett evolutionärt inflytande på Kurtis bilar som följde.

På vägen

Kurtis-Omhundro Comet är en snygg tvåsitsig bil med en aluminiumkaross som är något kanaliserad över en Ford-ram från 1940. Dess kurviga karosspaneler i aluminium för tankarna till den specialbyggda roadstern som byggdes 1940 av Kurtis för Bill Hughes. Cometens tandade grill är en vidareutveckling av Kurtis racerbilsgrillar från den tiden. Motorn är en 110 hk 1949 Mercury flathead V-8 med Edelbrock högkompressionshuvuden och ett enda förgasarinsugningsrör. Fjädringen är original Ford: en solid balkaxel och en tvärgående, halvelliptisk bladfjäder fram; och en roterande axel, återigen med en enda tvärgående bladfjäder bak.

Som du kanske kan föreställa dig är den plattdrivna Cometen, på ett standardchassi från -40, verkligen inte en sportbil. Den är lättare och märkbart snabbare än en Ford från -40 (jag äger en coupé från -40), men balkaxlarna, spakstötdämparna och buggyfjädrarna är inte särskilt effektiva för snabb kurvtagning. '35 Ford trådfälgar är inte original; Bilen hade skivhjul med små navkapslar när den byggdes. Vi körde Comet runt den pittoreska Ringling Estate i Sarasota, Florida, och av respekt för dess sällsynthet och det faktum att den inte är vägregistrerad, tog vi det lugnt. Det platta huvudet startar lätt och går på tomgång med ett behagligt muller från de dubbla avgasrören. Styrningen är lätt och lat. Sikten genom den snygga delade vindrutan är expansiv. En panel av Stewart-Warner-instrument låter dig veta allt som händer.

Comet är en härlig sportbil, en perfekt boulevardkryssare för sin tid. Hacker insisterar på att det i kraft av sin design från 1945 är den första amerikanska sportbilen från efterkrigstiden. När man tittar på Strother MacMinns gamla foton av kometen som stod parkerad på gatan i Los Angeles 1947 kan man se att den här låga, kurviga roadstern måste ha fått många att vända på huvudet, och att döma av folkmassorna vid vår fotografering gör den det fortfarande.

Specifikationer: 1947 Kurtis-Omhundro Comet Roadster

Motor255.4-cid/4184cc flathead V-8, 1x2-bbl Stromberg förgasare

Effekt och vridmoment (SAE brutto, uppskattad) 110 hp @ 4200 rpm; vridmoment 200 lb-ft @ 2500 varv/min

Drivlina3-växlad manuell RWD

Bromsarfram: trumma, bak: trumma

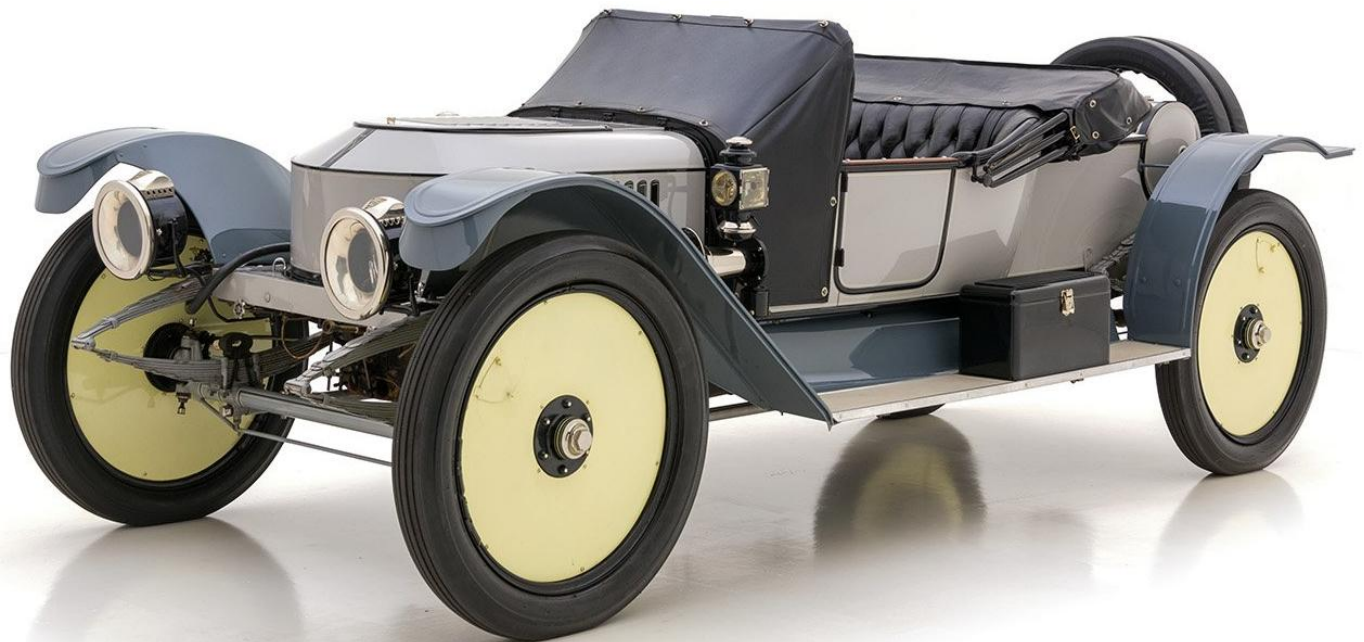
Fjädringfram: solid axel, tvärgående bladfjäder, krängningshämmare; Bak: Levande axel, tvärgående bladfjäder, krängningshämmare

MåttL: 199.0 tum, B: 75.0 tum, H: 53.0 tum

Prestanda0-60 mph: 14,0 sek (uppskattning); Topp hastighet 105 mph

Prisnär ny \$5000

9. Stanley Special Roadster 1912



Som ung man var Raymond Stanley utan tvekan avundsjuk på sina klasskamrater; Hans far och farbror ägde en bilfirma och kunde bygga bilar på beställning. Stanley-tvillingarna, F.E. och F.O., var USA:s främsta tillverkare av ångbilar. Deras bilar blev den standard som alla andra mättes mot. Mellan 1908 och 1916 konstruerade deras Stanley Motor Carriage Company inte mindre än tre unika bilar för F.E. Stanleys enda manliga arvinge, alla efter den unge Raymonds egna konstruktioner. Raymond gick på Harvard University och tog sin examen i fordonsdesign, och hans talang kom naturligt efter att ha vuxit upp i hjärtat av verksamheten. Han finslipade sina färdigheter genom att låta sin far övervaka och hjälpa till att uppnå hans design för att skapa magnifika engångsbilar.





FILM: <https://youtu.be/BjV0kk1EjQ4>

Raymonds första bil var en version av den berömda Model H Gentlemen's Speedy Roadster, som färdigställdes när han bara var 14 år gammal. Byggd på en kort hjulbas och driven av en motor på 10 hästkrafter (den fullstora H var 20 hästkrafter), tog den Raymond till skolan och tillbaka, och han körde den till Maine den första sommaren.

Raymond designade sin nästa bil specifikt för sig själv, och fabriken gjorde allt de kunde. Han valde en motor på 30 hästkrafter, som användes i Model K Semi-Racer och Model Z Mountain Wagon för nio passagerare, och valde ett chassi med 118 tums hjulbas som användes av Mountain Wagon och designade en elegant, låg tvåsitsig roadsterkaross. Bilen stod klar 1911, men Raymond behöll den inte länge och sålde den till Thomas Plant, en förmögen affärsman, den 25 april 1912. Bilen finns kvar än idag, restaurerad.

Nästa specialare som byggdes efter Raymonds design var ännu lägre och längre. Den satt på en icke-standardiserad hjulbas på 130 tum och, naturligtvis, den kraftfulla motorn på 30 hästkrafter. Det fanns ingen vindruta av glas, bara en Cambridge Windshield (även känd som canvas cowl) för att rikta luftflödet över sittbrunnen. År 1913 hade Raymond ändrat belysningen till den nyaste stilen och höjt vindrutan och så småningom monterat två "porthål" för bättre sikt. Han lät också lägga till en bagageplattform bakom sittbrunnen, som avslutades med en rund tank baktill. Bilen utrustades med en ny kombination av fotogen och elektriska sidolyktor och elektriskt tända E&J gasstrålkastare, vilket krävde en batterilåda på fotsteget. Produktionsbilar från Stanley skulle inte få dessa funktioner förrän ett år senare. Hjulen var av standard 28-tums artilleri träckerkonfiguration men hade solida skivskydd på båda sidor.

Dessvärre överlevde inte Raymonds roadster. Styrväxeln visade sig vara en svag punkt, och vid sitt andra fel slungade den Raymond och hans passagerare genom ett taggtrådsstängsel, och framhjulen stannade i en damm. Som tur var blev det inga allvarliga skador, men Raymonds pappa beordrade ändå att bilen skulle demonteras.



FILM: https://youtu.be/PRAuJ_Kcsg8

Det är där det kunde ha slutat, om det inte vore för ansträngningarna av en berömd Stanley-samlare och konservator, Brent Campbell. Campbell är barnbarn till en anställd på Stanleys fabrik som senare hade arbetat för fabriken servicechef Fred Marriott (även den racerförare som hade satt 1906 års hastighetsrekord på land för Stanley); Campbell hade tidigare förvärvat och restaurerat resterna av Raymonds Stanley-special från 1911.

Med utgångspunkt från tidstypiska fotografier av originalbilen tillbringade han flera år med att samla in lämpliga 30-hästars Stanley-delar från 1912 års era. Campbell valde att replikera bilens ursprungliga konfiguration innan Raymond uppdaterade stänkskärmar och belysningen, och skaffade en uppsättning autentiska stänkskärmar från 1912 och lampor av tidig typ. Reproduktionen av det unika chassit och karosseramen utfördes av Mark Herman, en möbelsnickare som var känd för sina träarbeten på tidiga Stanleys. Skelettet flåddes i aluminium av Don Irvine i Michigan och färdigställdes till en hög standard i tvåfärgat grått med svarta accenter och distinkta ljusgula hjulskivor. Karossen har underbara nickeltrimmade lampor, ett nickel klaxon horn, dubbla vagnslampor, en full topp och dubbla bakmonterade reservdelar, precis som den såg ut på tidiga bilder från perioden, av vilka kopior ingår i filen.

Special Roadster stod klar 2016 och turnerade under en vecka den sommaren i Rhode Island. Den firade självständighetsdagen 2017 genom att klara det ultimata testet: att köra uppför New Hampshires Mount Washington Auto Road, den högsta toppen i New England, med en genomsnittlig lutning på 11,6 %. Vid det tillfället satt Jay Leno vid ratten, och händelsen fångades på video av ett produktionsteam på 40 personer med 12 kameror, en av dem på en helikopter som hovrade ovanför. Stanley Roadster upprepade den bedriften vid fyra tillfällen och tuggade sig upp för den utmanande backen med lätthet.

Den här anmärkningsvärda roadstern är en sann enhörning och erbjuder en unik möjlighet: möjligheten att uppleva ångkörning på det sätt som Raymond Walker Stanley gjorde.

Klassiker

10. Grattis Opel Kadett!

Publicerad 13 augusti 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag är det dags för en ny bilnamnsdag. I dag när människorna firar Kaj, drar Klassiker fram Kadett ur rockärmen.



Opel Kadett 1962.

En Kadett är en officersaspirant. Ett passande namn för en småbil tyckte Opel som redan använde högre gradbeteckningar för sina stora bilar som Kapitän och Admiral.

Kadett introducerades första gången 1936. Redan då hade Opels modellurval starka amerikanska influenser. Opel var en del av General Motors och modellerna små kopior av Buick, Chevrolet, Oldsmobile eller Pontiac.

Andra världskriget satte 1940 stopp för tysk personbilsproduktion. Vid krigsslutet tog rysarna Opels produktionslina i krigsbyte och fortsatte bygga bilar. Dessa direkta kopior av Kadett såldes under namnet Moskvitch.

Till 1962 hade Opels bilproduktion fått rejäl fart och Kadett återupptogs som modellnamn för den minsta och billigaste Opeln. Kadett A kallad, kantig och hög.



Efter tre år, 1965, presenterades ett mer långvarigt karossutförande med Kadett B. Modellen fanns nu i ett stort urval variationer. Allt från så kallade "tantbilar" till sportiga Kadett Rallye Sprint med mattsvart motorhuv och vad man då tyckte var en nästan överstark 1,9 liters motor på 106 hk DIN.





Nästa generationsbyte skedde med Kadett C 1973, en bil med ett nästan barnsligt snällt utseende. Men även där stoppades stora motorer ner under huven. Rallye hade 110 hk DIN men det fanns ett flertal svagare versioner från 40 hk DIN och uppåt.



Med Kadett D övergick Opel till framhjulsdraft för sina mindre modeller 1979. Bilen hade moderiktiga raka linjer och den gamla stötstångsmotorn byttes strax ut mot en nykonstruerad med överliggande kamaxel. Karossen var av halvkombityp även om det de första åren inte gick öppna hela bakstycket.



Kadett E blev sista generationen innan Kadett rönste samma öde som så många andra inarbetade bilmodeller. Bort med det gamla alla kände till och fram med något nytt. Framåtsträvande. Kadett E var en bränslesnål och förvånansvärt rymlig småbil med sin höga akter, linjerna mjukt rundade. GSi 16V-motorn presterade som mest 150 hk DIN. Cabrioletversionen tillverkades till 1993, ett år längre än de andra. Astra hette efterträdaren.



Carl Legelius



Roger Warolin