



Studebaker Avanti R2 1963

1. En riktigt smurfig liten bil
2. Corvette tar steget in i superbilsvärlden
3. Är det här framtidens Corvette
4. Det tredje och fetaste Corvette-konceptet
5. EX40 2026
6. Kias nästa elbil EV2
7. Mercedes och BMW i hemliga förhandlingar
8. Din bil avslöjar din personlighet
9. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym
10. Chevrolet Corvair Corsa Cabriolet
11. Shelby Cobran som gjorde Carroll Shelby till stjärna
12. Den kompressormatade Studebaker Avanti R2
13. Grattis Hansa
14. Fredagsfilmen

Feber

1. En riktigt smurfig liten bil

Roger Åberg 2025-08-21 kl 16:00

Det här är Livian Smurf



Geely har sin **Panda Mini** och nu släpper systemmärket Livian en liten pluttig bil som inte bara ser smurfig ut utan också **heter Smurf. På riktigt.**

Det är också en riktig bil, rent tekniskt. Alltså inte någon mopedbil eller liknande, även om storleken och prestandan kanske inte riktigt är vad vi förväntar oss av en bil idag. Den är 310 cm lång (kort?), 155,8 cm bred och 161 cm hög. Hjulbasen är 201,5 cm. Fälgarna är på 14 tum.

Den väger bara 815 kg vilket är tur, för motorn är på 30 kW. Det ska räcka för en toppfart på 100 km/h. Oklart om det är med vinden bakifrån eller inte.

Batteriet är på 17 kWh och räckvidden ska vara på 20 mil, men det är enligt den generösa kinesiska standarden.

Låter det lite fattigt? Prislappen ligger på 36.000 yuan, vilket med dagens växelkurs betyder 50.000 kronor. Nu hade den kostat betydligt mer om den skeppades hit, men ändå ett riktmärke.

carnewschina.com



Roger Åberg



● 樱花粉



● 城堡灰



● 森林绿



Feber

2. Corvette tar steget in i superbilsvärlden

Av Bobby Green tis. 8 apr 2025, 08:40

Konceptet C9 går bara på el



FILM: <https://youtu.be/QCa-JGOx6jw>

Utan någon tidigare läcka eller så får vi nu ta del av en helt ny konceptbil från Chevrolet. Det handlar om en liten försmak på nästa Corvette och där C8 tog första steget mot superbil med motorn bak tar det här konceptet som heter C9 det hela till nästa nivå. Den här har till och med dörrar som öppnas uppåt! Men någon frustande LS-motor hittar vi inte här utan under skalet finns det bara batterier och elmotorer. Några specifikationer kring drivlinan får vi dock inte än. Bilen mäter 4,66 meter på längden, 2,1 på bredden och är bara strax över en meter hög.

C9 är det första av tre Corvette-koncept som kommer att visas upp i år. Alla är ritade hos General Motors nya designstudio i Storbritannien som leds av Julian Thomson som tidigare jobbat hos Lotus och Jaguar Land Rover. [topgear.com](https://www.topgear.com)



Bobby Green

Feber

3. Är det här framtidens Corvette?

Av Roger Åberg

fre. 25 jul 2025, 12:20

GM visar nytt koncept



Chevrolet kommer att visa upp tre koncept under året och det här är nummer två. Det är skapat av GM's Advanced Design studios i Pasadena och ska vara inspirerat av södra Kalifornien.

Målet med konceptet är att ha respekt för Corvetts historia, men ändå visa vad en Corvette skulle kunna vara i framtiden. Framtiden är eldriven, men man har i den här format batterierna som ett T för att få bilen så låg som möjligt.

news.gm.com



Roger Åberg





4. Det tredje och fetaste Corvette-konceptet

Roger Åberg sön. 17 aug 2025, 08:00

En fet, en fetare



FILM: https://youtu.be/fz_uGekcmTQ

Corvette-gänget fortsätter att spotta ur sig koncept och det senaste kallas för CX och CX.R Vision Gran Turismo. Ni som har varit med ett tag vet att det senare av dessa två kommer att dyka upp i spelet Gran Turismo.

Koncepten visades upp på The Quail under Monterey Car Week. CX är helt eldriven, har fyra elmotorer och levererar 2000 hästar. CX.R är främst för banan och har "bara" tre elmotorer, två fram och en bak. Dessa får dock sällskap av en V8. Bara V8:an ska ge 900 hästar och toppar på 15.000 varv. [chevrolet.com](https://www.chevrolet.com)



Roger Åberg





5. EX40 2026: Nya gränssnittet som kommer till din Volvo

24 aug. 2025

För modellår 2026 är det nya gränssnittet den största nyheten i Volvo EX40 Twin Motor Performance. Med ny hårdvara bakom skärmen och ett uppdaterat utseende i systemet tar Volvo ett tydligt steg framåt.



FILM: <https://youtu.be/xqcegMK5ku0>

I videon visar jag hur gränssnittet fungerar i praktiken och vad som skiljer det från tidigare versioner. Uppdateringen rullas ut redan i år till över 2,5 miljoner Volvobilar.

00:00 - Intro
00:31 - Reklam
00:41 - Uppdateringar för MY26
02:03 - Nya gränssnittet
08:45 - Ny färg och gammalt bagage

09:50 - Specifikationer
11:11 - Förbrukning
12:30 - Köregenskaper
13:58 - Summering av nya EX40



Christoffer Gullin



6. Kias nästa elbil EV2 ska tillverkas i Slovakien 2026

Posted by Kristofer Rask

augusti 22, 20253



Genom Concept EV2 har vi fått se Kias planer på en liten kompakt elbil för Europa. Elbilen placerar sig i ett B-segment av små elbilar och kanske storleksmässigt kan matcha kommande Volkswagen ID.2.

Enligt uppgifter till [AutomotiveNews Europe](#) ska tillverkningen starta i februari 2026. Det vid Kias produktionsanläggning i Slovakien som nu dessutom precis börjat tillverka [nya Kia EV4](#).

Marc Hedrich, VD för Kia Europa vill inte avslöja några detaljer om priser, men enligt tidningen nekade han inte heller till att den skulle kunna kosta under 30 000 euro. Det är uppgifter som Kia också kommunicerat tidigare.

Kia har inte avslöjat så mycket detaljer om Kia EV2, mer än att ett lågt pris är viktigt och att modellen dessutom ska vara flexibel och passa många. Kia har sagt att EV2 ska demokratisera elbilen och göra elektrifieringen tillgänglig för fler.

Redan mot slutet av detta året kommer vi antagligen att få se den färdiga produktionsmodellen.



Kristofer Rask

7. Rivalerna Mercedes och BMW i hemliga förhandlingar

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 22 aug. 2025

Publicerad: 22 aug. 2025

En sensationell pakt i bilvärlden kan bli verklighet innan året är slut. Mercedes förhandlar med sin ärkerival BMW om att använda deras motorer. Syftet är att dra ner på utvecklingskostnader i en tid då biltillverkarna satsar stora summor på elektrifiering.



Ola Källenius: "kurskorrigerering"

En oväntad allians mellan BMW och Mercedes-Benz

Enligt rapporter från de ansedda biltidningarna [Carscoops](#) och [Autocar](#) förbereder Mercedes och BMW ett historiskt samarbete. Även om de länge varit bittra konkurrenter ser de nu gemensamma fördelar.

Uppgåelsen skulle innebära att Mercedes köper in BMW:s fyrcylindriga bensinmotorer för användning i sina framtida modeller, inklusive laddhybrider. Detta rapporterade först den tyska publikationen [Manager Magazin](#).

Förhandlingarna är, enligt en källa inom Mercedes, på en "hög nivå av planering och förhandlingar". Ett officiellt tillkännagivande kan komma redan före slutet av år 2025. Samarbetet skulle kunna sträcka sig längre än bara motorer, med diskussioner om att även dela transmissioner och elektrifierade drivlinor.



Mercedes AMG C

Ett strategiskt drag för att spara pengar

Mercedes har tidigare uttryckt sin ambition att successivt gå över till enbart elfordon, men efter en långsammare efterfrågan än väntat har de tvingats tänka om.

Företagets vd **Ola Källenius** har beskrivit skiftet som en "kurskorrigering", och bekräftat att bilar med förbränningsmotorer kommer att finnas kvar i utbudet längre än vad som ursprungligen var tänkt.

Genom att köpa in motorer från BMW kan Mercedes drastiskt minska sina egna utvecklingskostnader för fyrcylindriga motorer. Det skulle ge dem möjlighet att istället fokusera sina ingenjörer på att utveckla sina större och mer exklusiva sex- och åttacylindriga motorer.

BMW skulle i sin tur dra nytta av ökade intäkter och bättre utnyttjande av sin produktionskapacitet vid Steyr-anläggningen i Österrike.

Bmw-motorer tillverkas i Österrike

Den tänkta motorn som skulle kunna hamna under huven på en Mercedes är BMW:s B48-motor, en turboladdad tvålitersmotor som redan används i en mängd olika modeller från både BMW och Mini.

Motorn är känd för sin höga tillförlitlighet och mångsidighet. Den är kompatibel med både längsgående och tvärgående motorlayout, vilket gör den lämplig för en bred variation av Mercedes-modeller, från kompakta bilar som CLA och GLA till större modeller som C-klass och GLC.

Mercedes har redan ett avtal med den kinesiska biltillverkaren Geely, som producerar en 1,5-liters fyrcylindrig turbomotor. Men en europeisk partner som BMW skulle ge en bättre passform för viktiga marknader som Nordamerika, samtidigt som det ger en mer robust lösning för Mercedes breda och växande modellutbud.

Delade fabriker kan bli verklighet

Samarbetet skulle också kunna expandera globalt. En gemensam fabrik för drivlinor i USA har diskuterats som en möjlighet. Detta skulle inte bara sänka tillverkningskostnaderna utan också hjälpa båda märkena att undvika eventuella tullar i en av världens största bilmarknader.

*BMW XM*

Om partnerskapet blir av kommer det att bli en av de mest anmärkningsvärda allianserna i den moderna bilhistorien, där två av Tysklands största rivaler väljer att samarbeta för att möta framtidens utmaningar.



Största genombrottet för elbilar – lättare, billigare och bättre



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se

Mer från Vi Bilägare:



BMW utvecklar konkurrent till Mercedes G-klass



Mercedes vänder: Satsar mer på förbränningsmotorer



Mercedes utvecklar ny V8-motor



BMW-chef: "V8-motorn är här för att stanna"

Teknikens Värld

8. Din bil avslöjar din personlighet

Publicerad av Mattias Rabe

23 aug 2025 kl 09.19

Uppdaterad kl 12.37

Kör du en Citroën? Då är du gammaldags. Rattar du i stället en Volvo – då är du i stället trygghetssökande. Förutfattade meningar? Visst, så är det förmodligen men det finns kanske en gnutta sanning i att ditt val av bil avslöjar din personlighet – åtminstone hur andra uppfattar dig.



Linus Pröjtz får här klä skott för... någon form av personlighet

Vi är fullmatade, inte minst sedan internets intåg i människans vardag, med hur en person måste vara baserat på bilen den kör. Enligt kommentarsfält anses **BMW-förare vara själviska idioter**, Toyota-förare gamla och tråkiga stofiler **med ointresse för bilar** samt **Audi-förare bankrånare**.

Nu har Kvdbil med hjälp av Sifo frågat drygt tusen svenskar i åldern 20 till 79 år med tillgång till bil vilka personlighetsdrag olika bilmärken associeras med. Förutom att få en personlighetsprofil knuten till 36 märken visar undersökningen också att en del bilmärken starkt förknippas med en viss personlighet medan andra är betydligt mer intetsägande. Kinesiska BYD är av sistnämnda typ. Endast 27 procent av de svarande kopplar märket till en viss personlighet.



MG sportigt? Knappast, va! Förr ja, numera icke

I andra änden av skalan hittas **Ferrari** och **Porsche** där fler än nio av tio har "förutfattade meningar" om ägarna. Inte helt otippat ses ägare av dessa båda sportbilmärken som just sportiga.

Mest överraskande är **MG** som sedan flera år tillbaka är ett kinesiskt bilmärke. Den yngre generationen ser knappast MG som ett klassiskt, brittiskt märke med sportig touch.

Men MG associeras märkligt nog med en sportig personlighet. Bortsett från modellen **Cyberster** är MG i själva verket allt annat än sportigt, så sannolikt är det "gamla MG" som slår igenom i undersökningen.

Trots flera elbilmärken är det bara två som förknippas med miljömedveten personlighet, nämligen **BYD** och **Lynk & Co**.

Tesla och **Polestar** säljer också elbilar men där är det i stället teknikintresset som lyfts fram som främsta personlighetsdrag.

Ta en titt i listan nedan. Stämmer din personlighet med den som bilmärkena associeras med av svenska folket? Hur ser det ut bland dina vänner och släktingar?



Mattias Rabe

Bilmärken och personligheter

Personligheter som olika bilmärken associeras med.

Bilmärke	Personlighetstyp
Alfa Romeo	Sportig
Audi	Sportig
BMW	Prestigefull
BYD	Miljömedveten
Citroën	Gammaldags
Dacia	Ekonomisk
Ferrari	Sportig
Fiat	Ekonomisk
Ford	Gammaldags
Hyundai	Ekonomisk
Jaguar	Prestigefull
Jeep	Äventyrlig
Kia	Ekonomisk
Lamborghini	Sportig
Land Rover	Äventyrlig
Lexus	Prestigefull
Lynk & Co	Miljömedveten
Mazda	Ekonomisk
Mercedes	Prestigefull
MG	Sportig
Mini	Ungdomlig
Mitsubishi	Ekonomisk
Nissan	Ekonomisk
Opel	Gammaldags
Peugeot	Gammaldags
Polestar	Teknikintresserad
Porsche	Sportig
Renault	Gammaldags
Saab	Gammaldags
Seat	Ekonomisk
Skoda	Ekonomisk
Subaru	Äventyrlig
Tesla	Teknikintresserad
Toyota	Ekonomisk
Volkswagen	Trygghetsökande
Volvo	Trygghetsökande

Tabell: Teknikens Värld - Källa: [Kvdbil](#)

9. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym

Publicerad 3 april 2021 (uppdaterad 2025-04-08 14:20) Text Calle Carlquist

När Saab 9-3 plötsligt blev en Cadillac var det starten på svanesången för det svenska bilmärket.



Döende märken är särskilt utsatta för desperata bildirektörers experiment. Anrika Studebaker i South Bend, Indiana, flyttades före nedläggningen i mitten av 1960-talet till Kanada och fick motorer från Chevrolet. Ärevördiga Packard pressades i slutet av 1950-talet in i läbbigt utspökade Studebakerkostymer, de så kallade Packardbakers, och tågade rakt mot graven.

Och så Saab, ja tänk allt vad som hände med Saab i GM:s tyglar innan slutet obönhörligen kom. Det blev udda modeller som **9-2X**, baserad på Subaru. Det blev 9-7X, historiens enda Saab som kunde erhållas med samma motor som Chevrolet Corvette. Och världen fick se Cadillac BLS, baserad på sista generationens Saab 9-3.

Bob Lutz, GM:s produktchef med ett långt och tidvis ärorikt förflutet i bilindustrin både i USA och Europa, var hjärnan bakom dessa bastarder. Beroende på betraktarens läggning kan de ses som roliga kuriositeter värda att samla på eller som ren idioti.

Metoden att applicera olika GM-varumärken på bilar av alla slag i koncernens nätverk jorden runt var allt annat än ny när Saab 9-3 transformerades till Cadillac BLS för 15 år sedan. En tysk Opel hade alltid kunnat dyka upp som en brasiliansk eller sydafrikansk Chevrolet när man minst anade det.



Vi Bilägare 7/2006

Men nu var det alltså en riktig Cadillac som skulle byggas i Trollhättan och inte bara där; mot slutet av sin levnadsbana skulle BLS skruvas ihop också i Kaliningrad, av alla ställen. Blott Gud vet hur många gånger Cadillac försökt etablera sig i Europa i modern tid, alltid med misslyckat resultat. Men Lutz var ihärdig och lät ett par designers ta fram en utseende-Caddyfierad Saab som skulle få de snobbiga européerna på fall.

I Vi Bilägare nummer 7/2006 testades Cadillac BLS och fick en del beröm, bland annat för en behagligare fjädring än i motsvarande Saab. Designen ansågs tillräckligt annorlunda och inredningen var bitvis anpassad efter de krav man kunde förvänta sig att varumärkets anhängare hade. Halvljuset var bra, bara en sådan sak.

Testentusiasmen var ändå ljummen, precis som på andra håll i Europa. BLS var helt enkelt en konstig kuf, intrycket av nödtågärd överväldigande. Att BLS – somliga ville uttyda det som Bob Lutz Special – lanserades som kombi under 2007, Cadillacs första någonsin, hjälpte föga.

Andningshjälpen fick avbrytas i förtid. Redan strax efter debuten kom oroande rapporter om att "bilen bara byggdes på måndagar". Första året, 2006, blev det 3 257 exemplar och året därpå 2 772. Under 2009 byggdes de sista bilarna, sörjda och saknade av väldigt få – i alla fall då.

Kanske läge att samla på sig ett exemplar av "Standard of the World", Cadillacs gamla slogan?

Läs också: [Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde](#)



10. Chevrolet Corvair Corsa Cabriolet 1966



General Motors, som red högt på en framgångsvåg på 1950-talet, befann sig på toppen av sitt spel i början av 1960-talet och ledde branschen i stil och teknisk excellens. Dåtidens GM var inte rädd för att vara kreativ och tänja på gränserna för vad ett amerikanskt bilföretag kunde göra. 1960-talet var rikt på experiment och innovativ design - årtiondet gav oss den fyrhjuliga oberoende fjädringen Pontiac Tempest, Buicks kompakta lättmetall 215 kubiktum V8, Oldsmobiles turboladdade F-85 Jetfire och den framhjulsdrivna Tornado. Harley Earls skyddsling Bill Mitchell ledde stylingavdelningen för att skapa ikoner som C2 Corvette och Buick Riviera. Mycket av den kreativa energin kan tillskrivas Chevrolet-divisionen när de introducerade sin radikalt annorlunda lilla bil 1959: **Corvair**.





Under ledning av Ed Cole designade Chevrolets ingenjörer en ny kompakt familjebil med tydliga europeiska influenser. Denna revolutionerande nya bil, som kallades Corvair (en sammanslagning av "Corvette" och Bel Air), var helt olik alla andra amerikanska bilar som någonsin byggts. Med en semi-unibody-plattform av stålplåtstyp hade den kompakta Corvair en bakmonterad, luftkyld platt sexcylindrig motor och individuell fjädring i alla fyra hörnen.





Över 250 000 såldes under det första året, vilket visar att köparna snabbt blev varma i kläderna inför idén om denna fräscha och unika familjebil. Trots dess ekonomiska underbyggnad tog sportbilsentusiaster snabbt till sig Corvair som en "fattigmans Porsche" och GM var glada att tillgodose deras önskan om en sportig version. 1962 lade Chevrolet till en turboladdare till Corvairs motor (och blev den andra turboladdade bilen efter Olds Jetfire) vilket ökade effekten till mycket respektabla 150 hästkrafter.

Till 1965 års modell fick Corvair ett nytt fräscht utseende tack vare Chuck Jordan, assisterad av Paul Gillen. Inspirationen kom från ett elegant Pininfarina-designat koncept på Corvair-plattformen. Den nya Coca-Cola-flaskan hade en mer vuxen och sportig känsla än den tidigare bilen, och designen har varit mycket beundrad av andra designers och inflytelserika journalister. Den store David E. Davis ansåg att den andra generationen Corvair var den vackraste amerikanska efterkrigsbilen genom tiderna, och många lojala entusiaster skulle hålla med. Mekaniskt fick nya Corvair ett förbättrat chassi och stötar i slagvolym och kraft. Den turboladdade Corsa-motorn gav nu mycket imponerande 180 hästkrafter, vilket placerar den helt i Porsche 911-territorium till en bråkdel av kostnaden. Trots att den plågas av dålig publicitet och vandringsägner står Corvair som en genuint revolutionerande amerikansk bil, och seriösa samlare har äntligen uppmärksammat dess betydelse som en av USA:s mest innovativa och distinkta bilar.

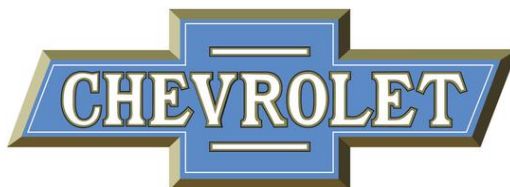
Denna Corvair Corsa Cabriolet från 1966 är ett verkligt enastående exempel på Chevys okonventionella kultklassiker. Det är en av de finaste restaurerade och minutiöst dokumenterade Corvairs vi har stött på, underhållen i utmärkt skick sedan den fullständiga restaureringen 2005. Fram till slutet av 1966 års modell byggde GM Corvairs för den kanadensiska marknaden i Oshawa, Ontario tills nya handelsregler tillät amerikanskbyggda bilar att köra in gratis. Under det sista året av kanadensisk produktion lämnade 6 500 Corvairs fabriken i Ontario. Av dessa var bara 211 Corsa cabrioletter och 92 utrustade med turbo. CORSA-klubben uppskattar att det finns ett tiotal löparexempel. Denna bil, en av de sällsynta Ontario-byggda Turbo Corsa Cabrioleterna, upptäcktes i slutet av 1990-talet av Kent Sullivan, en ivrig Corvair-entusiast från Kirkland, Washington. En anmärkningsvärt komplett och original bil när den hittades, den krävde fortfarande en fullständig restaurering. Mr. Sullivan erkände den här bilen som en sällsynt och önskvärd kanadensiskbyggd Corsa Turbo, och han satte igång med att utföra en komplett restaurering av rotiseriet för att återställa den till fabriksny standard.



Medan restaureringen fortskred började Sullivan dokumentera bilens historia. Han fick bygghandlingar från General Motors Canada, samt ägarhistorik tillbaka till den ursprungliga köparen – Horst Kobs från Vancouver. Den omfattande historikfilen innehåller kopior av originalregistrering, information om försäljningsåterförsäljare och namnen på varje efterföljande ägare under Mr. Sullivans tid med bilen. När restaureringen var klar 2005 debuterade bilen vid ett CORSA club concours-evenemang och fick anmärkningsvärda 98,10 poäng. Noggrannheten i restaureringen återspeglas i specifika detaljer som "Made in Canada"-etiketterna och motorrummet i karossens färg – sprayat svart på bilar på den amerikanska marknaden. Ingen detalj förbisågs, inklusive klistermärket för batteripolaritet som endast är kanadensiskt, färgmärken för upphängningsenheten och korrekta ytbehandlingar på varje komponent. Senare var Corvair med i Hemmings Muscle Machines (januari 2009) samt på omslaget till CORSA Communique.

Idag är denna underbara Corvair fortfarande i exceptionellt skick, färdigställd till en mycket hög standard i fabrikskorrekta färger av Marina Blue Metallic över Ivory-trim och en vit topp, allt enligt GM:s byggregister. Fabriksalternativen inkluderar tonat glas, lyxiga säkerhetsbälten, simulerade hjulkåpor av ståltråd, whitewall-däck, AM-radio med tryckknapp och naturligtvis motorn på 180 hk och den 4-växlade växellådan med bred utväxling. Karossen och lacken är färdigställda till bättre nivåer än fabriken, och detaljerna återspeglar bilens flera höga 90-poängspoäng i Corvair-concours. Korrekta vita vinyl detaljer täcker sätena och dörrkorten, med svarta golvfoder och instrumentbräda som ger en tilltalande kontrast. Den vita toppen är korrekt pinpoint vinyl, och en matchande toppstövel ingår.

Denna Corvair är ett av de bästa exemplen i sitt slag, med den extra exklusiviteten att den är byggd norr om gränsen. Tillsammans med försäljningen finns en omfattande historikfil med restaureringsfoton, omfattande kvitton, ägardokument, tidningsartiklar och en handskrivna anteckning från Ralph Nader... Han föreslår torrt att han hellre tittar på den än kör den! Entusiaster vet bättre och uppskattar Corvair Corsa inte bara för dess vackra utseende och praktiska natur utan också för den spännande körupplevelsen i nivå med många europeiska klassiker från samma period. Detta är ett enastående tillfälle att förvärva en av de bästa Corvair Corsa Turbos som finns.



11. Shelby Cobran som gjorde Carroll Shelby till stjärna

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 16 jan. 2025 Publicerad: 15 jan. 2025

En Shelby Cobra till salu på en auktion väntas gå för minst 17,5 miljoner kronor. Bilen har deltagit i en hel del race genom åren.



En av de mest ikoniska sportbilarna som någonsin burit namnet Shelby kommer snart att gå under klubban. [Mecum Auctions](#) tar emot bud på en 1965 289 Cobra Dragonsnake under sin årliga Kissimmee-auktion nästa vecka.

Det är ett av endast fem exemplar av denna dragracing-variant som byggdes och den enda med en Stage III V8-motor.

Cobra – en amerikansk ikon med brittiska rötter

Cobran föddes ur [Carroll Shelby](#)s önskan att se vad som skulle hända om man stoppade en kraftfull amerikansk motor (Fords 260-kubiktums V8) i en liten brittisk sportbil (AC Ace).

Resultatet blev en relativ succé som vann både entusiasternas hjärtan och racingtitlar, inklusive tre raka amerikanska mästerskapstitlar, på båda sidor av Atlanten. Det bidrog också till att sätta Shelbys namn på kartan och banade väg för honom att bli ett av de största namnen i bilsportshistoria.

Alla original Cobras, oavsett om de är tillverkade av AC eller Shelby American, är speciella, men bland de mest spännande (och sällsynta) är Shelbys Dragonsnake-varianten.

De modifierades specifikt för dragracing och endast fem byggdes. Detta exemplar, nr CSX2427, var den enda Stage III-versionen av de fem, vilket innebär att dess V8 var utrustad med fyra tvåports Weber-förgasare.



Shelby Factory Stage III 289 Cobra Dragonsnake 1965

Resultatet blev en relativ succé som vann både entusiasternas hjärtan och racingtitlar, inklusive tre raka amerikanska mästerskapstitlar, på båda sidor av Atlanten. Det bidrog också till att sätta Shelbys namn på kartan och banade väg för honom att bli ett av de största namnen i bilsportshistoria.

Alla original Cobras, oavsett om de är tillverkade av AC eller Shelby American, är speciella, men bland de mest spännande (och sällsynta) är Shelbys Dragonsnake-varianter.

De modifierades specifikt för dragracing och endast fem byggdes. Detta exemplar, nr CSX2427, var den enda Stage III-versionen av de fem, vilket innebär att dess V8 var utrustad med fyra tvåports Weber-förgasare.

Den köptes ny av bröderna **Don** och **Mike Reimer** 1964 och tävlade under den följande sommaren, varefter den parkerades. Den såldes innan årets slut för att Mike skulle kunna gå på forskarskolan.

Från tävlingsbana till samlarobjekt

289 Cobra Dragonsnake har passerat genom flera samlares händer under årtiondena sedan dess. År 2007 köptes den av den bortgångne **Steven Juliano**, som noggrant återställde bilen till sitt ursprungliga skick. Detta innebar att återskapa bilens vackra gula racinglackering (den matchade Reimers Thunderbird-dragbil) och använda så många originaldelar som möjligt, inklusive däck och servicedelar.

Julianos hårda arbete gick inte obemärkt förbi. Bilen har vunnit flera priser sedan dess och var till och med med i Fords 50-årsjubileum för Cobra vid Monterey Motorsports Reunion 2012.

Sjusiffrigt slutpris väntas

289 Cobra Dragonsnake kommer att gå under klubban på söndag 19 januari. Mecums anons listar inte ett uppskattat pris, men ett sjusiffrigt slutpris verkar troligt. Du kan också hoppa över kön nu om du är orolig för att budgivningen ska bli för intensiv.

Bilen är tillgänglig att köpa idag via direktköp genom Mecum för 17,5 miljoner kronor.

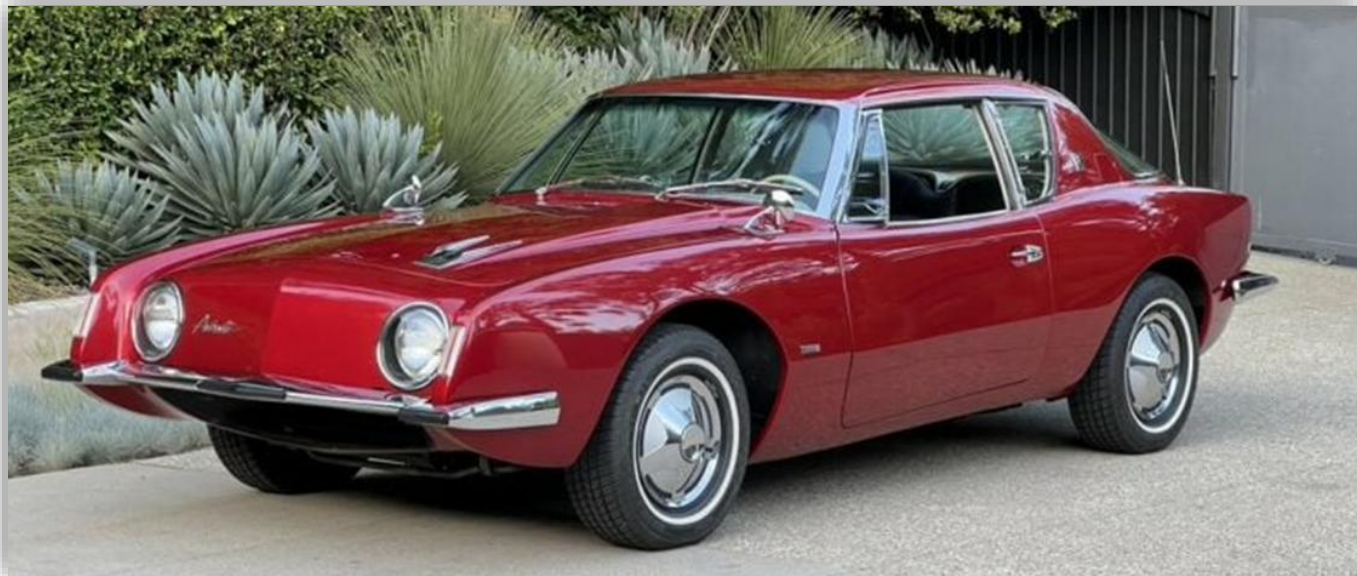


Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se

12. Den kompressormatade Studebaker Avanti R2

Lästid: cirka 8 minuter | Skrivet av Ben Branch | 4 juli 2023

"Världens snabbaste produktionsbil"



FILM: <https://youtu.be/v0gqFIsVuCI>

Studebaker Avanti R2 hyllades som världens snabbaste produktionsbil efter att den släpptes 1962, den slog 29 världsrekord i hastighet på Bonneville Salt Flats, inklusive en körning med en otrolig hastighet på nästan 170 mph med en modifierad V8.

Det fanns två huvudversioner av Studebaker Avanti, båda V8:or, det fanns R1 sugbil som gav 240 hk och den kompressormatade R2-versionen som gav 290 hk. Delvis tack vare den lätta glasfiberkarossen kunde R2 en 0-62 mph-tid (0-100 kph) på bara 7,3 sekunder.

Snabbfakta – Studebaker Avanti R2

- Studebaker Avanti är en av de bilar, liksom [Lotus 7](#), som helt enkelt vägrade att dö efter att den ursprungliga biltillverkaren upphörde med produktionen.
- När den avtäcktes med pompa och ståt 1962 såg Studebaker till att alla visste att den var designad av ett team under ledning av Raymond Loewy, att den hade en lätt glasfiberkropp och att den just hade slagit 29 världsrekord i hastighet på saltslätterna i Bonneville.
- Avanti drevs av en modifierad 289 Hawk-motor med 240 hk i "R1" sugform eller 289 i "R2" kompressormatad form, den hade plats för fyra och en ovanlig "bottom breather" framvagn som klarade sig utan en traditionell grill.
- På grund av en mängd ekonomiska problem skulle Studebaker Avanti bara finnas kvar i produktion från 1962 till 1963 med färre än 5 800 tillverkade totalt innan fabriken stängdes. Verktögen och rättigheterna till designen köptes av ett par Studebaker-återförsäljare som skulle ta modellen i produktion igen 1965.



Avanti: Älska det eller hata det

Designen av Studebaker Avanti har delat upp människor i två ganska distinkta läger under större delen av 70 år. På ena sidan av gången finns de människor som absolut hatar det, och på den andra sidan de människor som älskar det bortom vad många anser vara rationellt för ett förhållande mellan människa och bil.

Tack vare de människor som älskar den har Avanti haft en lång (om än stopp-start) produktionsperiod som pågick från 1962 till 2006. Den mycket ovanliga designen av bilen tillskrivs allmänt industridesignikonen Raymond Loewy, men sanningen är att designen skedde under hans vakande öga, med designers Tom Kellogg, Bob Andrews och John Ebs-tein som gjorde mycket av det faktiska blyertsarbetet.

Sista chansen att rädda Studebaker

I februari 1961 tog Sherwood Egbert över som ny VD för Studebaker, uppgiften framför honom var en som få skulle avundas – han behövde vända lyckan för en gång stor amerikansk biltillverkare för att rädda inte bara företaget utan även jobben för tusentals av dess anställda.

Egbert insåg att Studebaker behövde en ny halomodell. En bil som skulle dra folkmassor till återförsäljarnas utställningslokaler och få stänk över förstasidorna på tidningar och tidskrifter från Connecticut till Kalifornien.



Det första konceptet av bilen som skulle bli Avanti sägs ha klottrats av Egbert under en flygning, han föreställde sig en bil som skulle vara en konkurrent till den bästsäljande Ford Thunderbird – ett fordon som hade förvandlats från en sportig tvåsitsig bil till en lyxigare bil med två sätesrader.

När Egbert letade efter designern till sin nya halobil behövde han inte leta länge, han vände sig till Raymond Loewy som hade övervakat designen av den revolutionerande Studebaker Starlight coupén från 1953 – ett fordon som i hög grad hade hjälpt till att hålla biltillverkaren igång under hela 1950-talet.

Vid det här laget var saker och ting kritiska, ekonomin var redan ansträngd för Studebaker och det skulle helt enkelt inte finnas tillräckligt med pengar eller tid för en lång fordonsdesign- och prototypfas. Raymond Loewy sägs ha hyrt en ranch i öknen nära Palm Springs i Kalifornien där Tom Kellogg, Bob Andrews och John Ebstein var baserade under det 40 dagar långa projektet.

De hade tydligen skisser färdiga och en liten lermodell klar på bara åtta dagar, det var en asymmetrisk modell där ena halvan visade en tvåsitsig coupé och den andra halvan visade en firsitsig coupé.

Den firsitsiga coupén godkändes för produktion med minimala förändringar, det ansågs oekonomiskt att bygga karossen i stål och därför vände sig Studebaker till företaget Molded Fiberglass Body, samma företag som hade tillverkat glasfiberpanelerna till den ursprungliga Corvetten från 1953.

Det fanns ingen budget för en ny chassidesign, så Avanti byggdes på en förkortad version av Studebaker Lark cabrioletchassi, med sportfjädring bestående av krängningshämmare fram/bak och radiostänger bak som var bättre köregenskaper än de flesta jämförbara bilar på den tiden.



Studebaker-katalogen plundrades också på en motor, V8:an på 289 kubiktum (4,7 liter) valdes och både sug- och kompressormatade versioner skulle göras tillgängliga. Bilen kunde beställas med antingen en fyrväxlad manuell eller en treväxlad automatlåda, och Studebaker Twin Traction differential med begränsad slirning var ett tillval.

När Avanti släpptes 1962 hade den en tjänstevikt på 1 404 kg (3 095 lbs), vilket var betydligt mindre än den tredje generationens Ford Thunderbird som den var tänkt att konkurrera med, som tippade vågen på 1 940 kg (4 277 lbs).

Lanseringen av Studebaker Avanti

Studebaker Avanti lanserades offentligt samtidigt på New York International Automobile Show och vid Studebakers årsstämma 1962. En tidig produktionsmodell gavs till Rodger Ward, vinnaren av 1962 års Indianapolis 500, som därmed blev den första privata ägaren av en Avanti.

För att vinna så många positiva rubriker som möjligt för den nya bilen tog Studebaker **en modifierad Avanti** till Bonneville Salt Flats i Utah. Under loppet av några dagar slog den modifierade Avanti 29 produktionsbilsrekord och nådde så småningom en topphastighet på nästan 170 mph under den flygande milen med företagets VD vid ratten.

Den initiala spänningen kring bilen var betydande. Här var ett nytt fordon som verkade erbjuda samma prestanda som en Corvette med samma fyrsitsiga funktionalitet som Thunderbird. Det var en nisch som skulle fyllas av **Ford Mustang** bara två år senare när den släpptes 1964.



Dessvärre drabbades Avanti av produktionssvårigheter och förseningar, vilket fick stor uppmärksamhet i media. Många av dessa problem var ett resultat av att karosser av dålig kvalitet tillverkades av företaget Molded Fiberglass Body. Den initiala uppståndelsen kring modellen blev snabbt sur eftersom bilar som hade beställts aldrig levererades, beställningar avbröts och nya beställningar föll brant.

Av de 20 000 Avantis som planerades för 1962 tillverkades bara 1 200. 1963 var det något bättre med cirka 4 600 tillverkade Avantis, men det var för sent för företaget och Studebaker-fabriken stängde den 20 december 1963 – bara fem dagar före jul.

Bilen som vägrade dö

Trots sin svåra debut skulle Studebaker Avanti bli en av de bilar som helt enkelt vägrade att dö. Den lockade ett stort antal inbitna fans genom åren och den skulle komma att produceras under fem decennier, i olika former, från 1962 till 2006.

Dessa senare versioner av bilen, som nu helt enkelt kallades Avant utan Studebaker-märke, tillverkades i ett antal former, inklusive cabrioletter, fyradörrars sedaner, och en mängd olika motorer erbjöds - de flesta från antingen General Motors eller Ford.

Som ett resultat av detta finns det nu livliga Avanti-klubbar över hela USA och för närvarande finns det rykten om att en elektrisk produktionsversion är på gång. Med tanke på bilens historia kan det inte uteslutas.



Studebaker Avanti R2 från 1963 visas här

Bilen du ser här har en av de mest önskvärda specifikationerna i samlares och entusiasters ögon, det är en Studebaker Avanti R2 från 1963, vilket innebär att den är en av de fabriks-kompressormatade bilarna som erbjuder 290 hk.

Denna Avanti är färdig i rött över svart vinylklädsel och den har den 289 kubiktum Studebaker V8 kopplad till en treväxlad automatisk växellåda.

Dessutom har bilen som tillval Twin-Traction differential med begränsad slirning, samt 15-tumshjul, skivbromsar fram, servostyrning, ett dubbelt avgassystem, elektriska fönsterhissar och en Blaupunkt AM/FM kassettstereo.

Bilen bjuds nu ut till försäljning i Beverly Hills, Kalifornien på Bring a Trailer. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga ett bud [kan du besöka annonsen här](#).



Ben Branch

Ben Gren(förste redaktör)

Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom sektorn för alternativa och vintagebilar, med över en miljon läsare varje månad från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.

13. Grattis Hansa!

Publicerad 29 augusti

I dag när Hampus och Hans gratuleras, påminner vi om Hansa



Hansa är ett namn som i bilsammanhang förknippas med Borgwardkoncernen där det först var ett bilmärke, sedan ett modellnamn för att till slut åter bli ett bilmärke.



Bilden visar den första helt nykonstruerade tyska bilen efter andra världskriget. Märket var Borgward och modellnamnet Hansa 1500. Den introducerades i mars 1949 på Gènesesalongen och väckte stort uppseende.



Hansa 1500 hade centralram och självbärande kaross. Den hade separatfjädring runt om och toppventilmotor. Tyvärr finns det inte många bevarade av denna intressanta bil som det tillverkades i 23 140 exemplar .



Ännu sällsyntare är efterträdaren Hansa 1800 som 1952-1954 tillverkades i bara 8531 exemplar. Den fanns även med fyra dörrar och som cabriolet, här på en reklambild i typiskt tyskt 50-talsmanér.



Åren 1952-1958 tillverkades en Hansa 2400 men den slog trots flera omarbetningar inte på marknaden. Det berodde mest på den säregna formgivningen men också på barnsjukdomar. På bilden det sista utförandet som 1955-1958 tillverkades i 356 exemplar. De två tidigare versionerna kom tillsammans upp i 1032 enheter.



På den hårt åtgångna fronten på denna mycket tidiga Isabella står det Hansa 1500 men snart blev benämningen enbart Borgward Isabella. År 1958 återupplivades Hansa som märkesnamn i stället för Goliath.



14. Fredagsfilmen: 16 växlar, tre cylindrar och 50 kubik

27 maj 2025

Upptäck Suzukis djärva 1960-talsjakt på att detronisera Honda i GP50-racing. Bevitna den otroliga ingenjörskonsten bakom den legendariska RP68: en liten V3-motor på 49,8 cc som skriker till 20 000 varv per minut, producerar cirka 19 hästkrafter och kanaliseras genom en häpnadsväckande 16-växlad växellåda. Detta är den okända historien om en extrem maskin byggd för ett syfte: total dominans. Räckte det för att slå Honda?



FILM: https://youtu.be/7Uc1r_Lsih4?t=68



Roger Warolin