



Tatra T77

- 1. Porsche Taycan GTS provkörd**
- 2. Minis släpper en Saab-modell**
- 3. MG miljardsatsar framåt**
- 4. Koenigsegg Gemera anpassas för banan**
- 5. Mercedes bygger världens vassaste V8**
- 6. Först med 25 000 mils försäkringsskydd på elbilens batteri**
- 7. BYD superelbil når 472 km/h**
- 8. Chockpriset för ett enkelt byte av olja och filter**
- 9. Tatra T77**
- 10. DuPont Model G Waterhouse**
- 11. Grattis Lada Samara**
- 12. Ursaab**

1. Provkörd: Porsche Taycan GTS – underbar vardagsracer

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 26 aug. 2025 Publicerad 26 aug. 2025

Porsche har presenterat en elbil som väcker uppmärksamhet var man än kör med sin unika blandning av snabbhet och läckra yttre.



Porsches senaste skapelse, Taycan GTS, är mer än bara en ny modell. Det är en bil med en körupplevelse som verkligen sticker ut. Utrustad med dubbla elmotorer och en tvåväxlad växellåda, levererar den omedelbart en kraftfull fyrhjulsdrift närhelst det behövs.

En speciell knapp på ratten kan dessutom ge en extra energikick, som tillfälligt ökar effekten med nästan 100 hästkrafter. Detta gör att accelerationen är otroligt snabb.



Det känns som att köra en bil med en traditionell motor och växellåda, vilket gör körupplevelsen ännu bättre.



Trots sin storlek och vikt är bilen förvånansvärt smidig och följsam på kurviga vägar. Det är en fröjd att ta en rondell, motorväg, påfart och ja, även 30-sträckor.



Skärmen i mittkonsolen har en funktion som ger en direkt och fysisk respons, vilket gör att du känner en stark koppling till bilens funktioner.



Lastutrymmet är också imponerande, med 405 liter i den bakre delen och ytterligare 84 liter i bilens front. Det finns alltså plats för två golfbagar utan problem.



Insidan och dess utformning

Interiören i Taycan GTS är en lyckad kombination av lyx och sportighet. Skärmarna på instrumentpanelen är tydliga och enkla att använda, och materialvalen känns exklusiva och av hög kvalitet.



Den bilen vi körde hade en inredning med mycket mockimitation. Speciellt ratten var oerhört skön att hålla i till skillnad mot dem som har läderimitation.

Utvändigt har bilen fått några mindre förändringar, som nya strålkastare och stötfångare. Den grundläggande formen är dock densamma, vilket gör att den behåller sin eleganta design. De svarta detaljerna, som emblem och speglar, ger bilen en både sportig och elegant look.



Nya funktioner och teknik

En stor förbättring är det uppdaterade batteriet. Med en kapacitet på 97 kWh ger det en betydligt längre räckvidd. Den officiella räckvidden är runt 600 kilometer, men i verkligheten kan du räkna med att köra över 450 kilometer på landsväg utan att behöva ladda. Det är en stor fördel jämfört med tidigare modeller.



Laddningshastigheten är också en stor nyhet. Bilen kan laddas från tio till åttio procent på bara arton minuter med en snabbladdare. Detta gör långa resor mycket enklare. Bilen kan även återvinna energi vid inbromsning, vilket bidrar till dess effektivitet.



Taycan GTS kan återvinna upp till 400 kW, vilket är en stor förbättring. Bilens adaptiva luftfjädring och ställbara stötdämpare gör att den håller sig stabil, även i höga hastigheter.



Slutliga domen

Porsche Taycan GTS är ett bevis på att sportiga bilar kan vara både praktiska och effektiva. Den kombinerar en spännande körupplevelse med en exklusiv interiör och smarta tekniska lösningar. Även om det inte är en bil för alla, är det tydligt att den är en perfekt blandning av fart, stil och funktion.

Pris: från 1 740 000 kronor

Kalkyl anställd

Tjänstebil Porsche Taycan

Antal prisbasbelopp	20,9 st
Förmånsvärde	12 723 kr
Ordinarie månadslön	81 639 kr
Månadslön efter avtal	61 000 kr
Skatt	21 977 kr
Lön efter skatt	39 023 kr
Skillnad lön efter skatt	16 690 kr
Förmånsvärde.se	

Räckvidd

Räckvidd kombinerad (WLTP): 568 – 638 km

Räckvidd stad (WLTP): 627 – 696 km

Laddning

Bruttokapacitet batteri 105,0 kWh

Nettokapacitet batteri 97,0 kWh

Maximal laddningsstyrka vid direktström (DC) 320 kW

Laddningstid vid växelström (AC) med 9,6kW (0% till 100%) 13,0 h

Laddningstid vid växelström (AC) med 11kW (0% till 100%) 11,0 h

Laddningstid vid likström (DC) 120kW (10% upp till 80%) 46 min

Laddningstid vid likström (DC) 150kW (10% upp till 80%) 33 min

Laddningstid vid likström (DC) med maximal laddningseffekt (10% upp till 80%) 18 min

Förbrukning och utsläpp

Elektrisk förbrukning blandad (modellserie) 20,1 – 17,7 kWh/100 km

Elektrisk förbrukning stad 18,1 – 16,2 kWh/100 km

Elektrisk förbrukning låg (modellserie) 18,4 – 16,5 kWh/100 km

Elektrisk förbrukning medium (modellserie) 17,9 – 15,9 kWh/100 km

Elektrisk förbrukning hög (modellserie) 18,6 – 16,4 kWh/100 km

Elektrisk förbrukning extra hög (modellserie) 23,6 – 20,6 kWh/100 km

CO2-utsläpp blandad (modellserie) 0 g/km



Åsa Wallenrud

2. Minis oväntade drag – släpper en Saab-modell

Av Maths Nilsson 26 augusti 2025, 08:59

Mini gör oväntat drag – släpper en ny modell som heter Saab. Trots att namnet är skyddat av svenska Saab.



Bilmärket Saab gick i graven i december 2011. Under 2014 dök det upp en specialutgåva av Saab 9-3 i några hundra exemplar. Sedan dess har namnet Saab inte suttit på en ny bil. Men nu släpper Mini förvånande nog en ny bilmodell med tillnamnet Saab. Det är dock inte en Saab, utan det handlar om Mini Cooper S Elie Saab Edition.

Namnet är dock inte hämtat från vår svenska biltillverkare. Elie Saab är en libanesisk mode- och designare. Han har fått i uppdrag att designa en ny specialmodell av Mini. Bilen är riktigt snygg och har en vacker kopparfärgad metalliclackering och specialsydd läderklädsel med modeoraklets mönster.

Om Mini verkligen har rätt att kalla en bil för Saab är dock högst tveksamt. Trots att de inte tillverkar några bilar är det idag vapentillverkaren Saab AB som har varumärkesskyddet för att kalla bilar för Saab. De har dock inga planer på att börja tillverka bilar igen, eller sälja namnet som skulle vara värt miljarder.



Maths Nilsson



LÄS MER:

- [En av de sista Saabarna som knappt körts – slumpades...](#)
- [Första bilderna: Kias nya elbil EV6 får vindruta som...](#)
- [Saab: "Inte någon aktör får använda märket för bilar"](#)
- [Saab-förare togs av polis – körde 229 km/h](#)
- [Experten: "Enorm potential att återuppliva bilmärket Saab"](#)
- [Oväntade synen: Hittar Saabs ovanligaste modell i naturen](#)



3. MG miljardsatsar framåt – 13 nya modeller till 2027

Carl Undéhn 26 aug 2025

Tidigare brittiska MG ägs sedan 2005 av den statliga kinesiska tillverkaren SAIC. Genom det förknippas märket inte längre med små sportbilar, utan i alla fall här i Sverige med elbilar som MG ZS EV, MG4 och roadstern MG Cyberster.



Under bilsalongen i Shanghai visades **CyberX** som blir först ut i den nya så kallade Cyber-serien av modeller som ska rikta sig till en ny målgrupp av kunder. Och vi kan snart räkna med fler modeller, för enligt kinesiska medier meddelar MG:s märkeschef Chen Cui att tillverkaren investerar motsvarande närmre 13,5 miljarder kronor för att ta fram nya modeller. Och snabbt ska det, inom två år lovar MG 13 nya modeller inom det som i Kina kallas för "New Energy Vehicles". Det innebär helt eldrivna modeller, men även laddhybrider och hur fördelningen ser ut hos de 13 utlovade modellerna nämns inte.

Målet är att globalt bli det ledande kinesiska märket inom så kallade New Energy Vehicles. Tidigare i somras visades en ny version av modellen MG4 upp som även kommer att erbjudas med semi solid state-batteri, alltså ett batteri som använder både fast och flytande elektrolyt. Med det går det att kraftigt öka räckvidden jämfört med dagens modeller, men MG har ännu inte meddelat vilken räckvidd MG4 får med semi solid state-batteri. Det låter i alla fall som att semi solid state-batteri är något vi kommer att få se hos fler modeller från tillverkaren i framtiden då MG säger sig vilja satsa mer på tekniken.



Carl Undéhn

Feber

4. Koenigsegg Gemera anpassas för banan

Roger Åberg 2025-08-26 kl 13:20

Med nya F10-paketet



FILM: <https://youtu.be/11MlzLtNINo>

Det har varit sportbilsfest i Monterey och där visade Koenigsegg upp en guldfärgad version av Gemera. Den såg lite speciell ut och nu vet vi varför. Den redan feta Gemergen har fått ett tilläggspaket som heter F10.

Exakt vad man gjort är lite oklart, förutom de uppenbara skillnaderna som en ving på rumpan som är ställbar. Koenigsegg säger bara att paketet ger extra downforce och bättre aerodynamik.

När du inte rullar på banan kan du få Gemergen med en rätt läcker takbox...

Koenigsegg Gemera har med HV8-paketet totalt **2300 hästar**. 1500 av dem kommer från V8:an och 800 kommer från elmotorn. 0-100 km/h går på 1,9 sekunder och toppfarten ligger på 400 km/h.

carbuzz.com



Roger Åberg



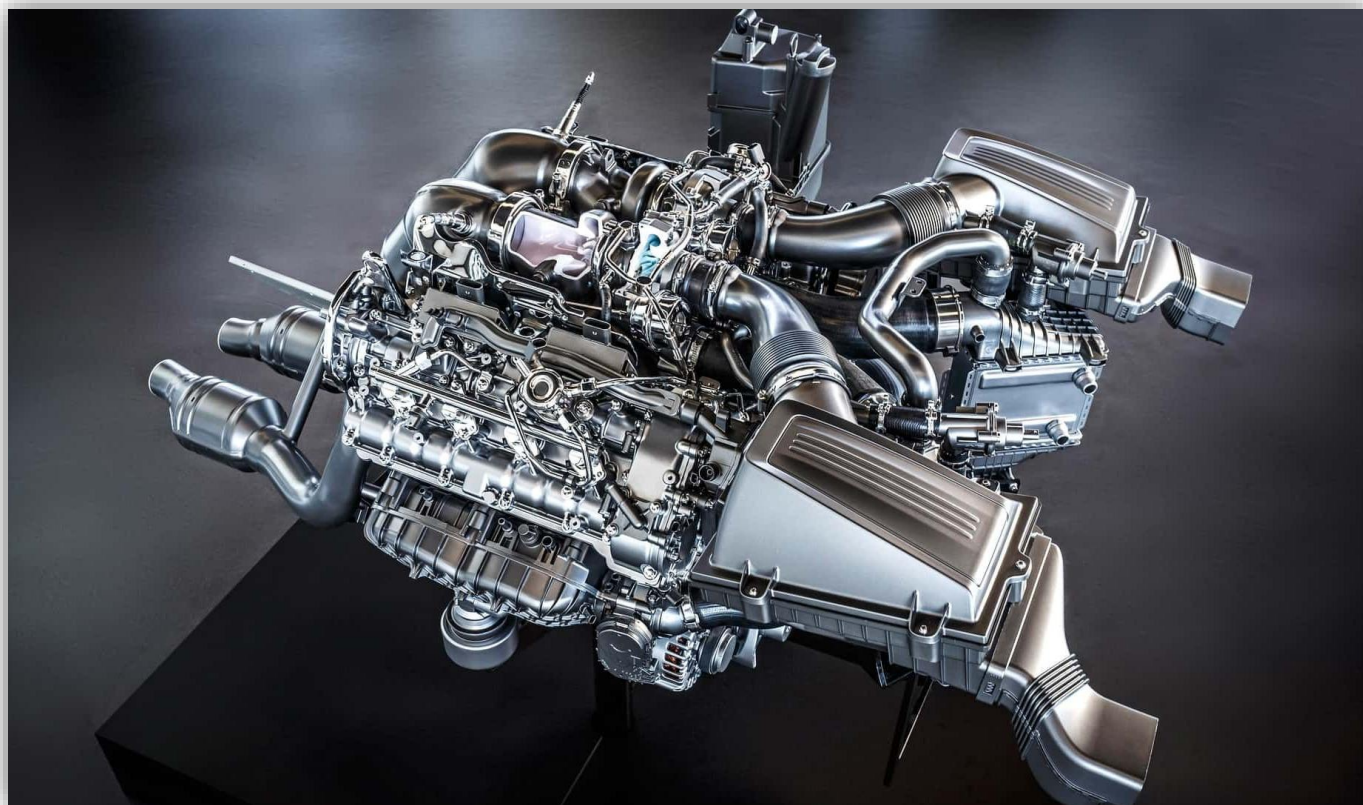
FILM: <https://youtu.be/HI9gNubVcLg>



5. Mercedes oväntade drag – bygger världens vassaste V8

Christoffer Lindén 2025-08-26

Mercedes-AMG satsar på ny V8 till 2027. Starkare, snabbare och effektivare än allt vi sett tidigare.



Mercedes-AMG:s nuvarande V8-motor M178, här i genomskärning

Mercedes-AMG bekräftar nu att en helt ny generation V8-motor är under utveckling. Motorn ska lanseras i slutet av 2027 och utlovas bli både starkare och mer bränsleeffektiv än dagens 4,0-liters dubbelturbo.

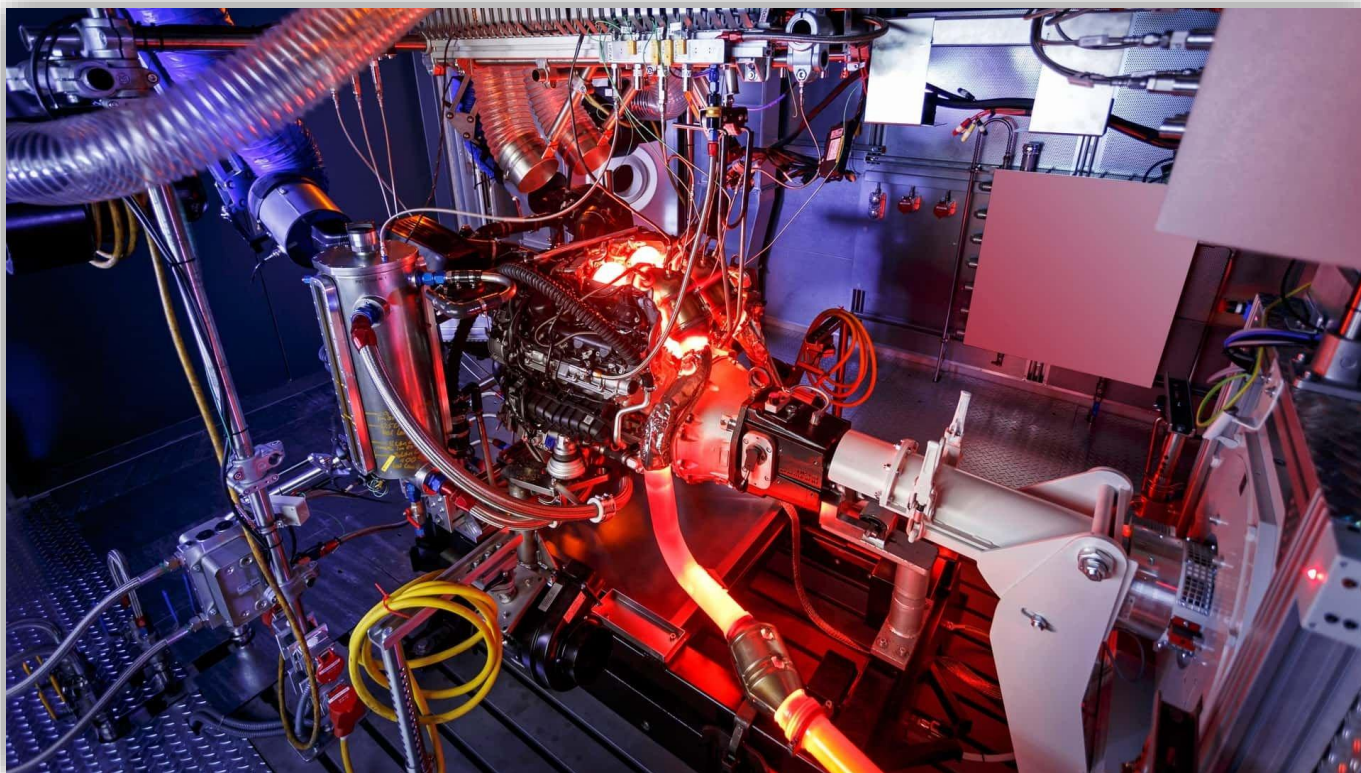
Uppgifterna kommer från AMG:s utvecklingschef Steffen Jastrow, som i en intervju med brittiska [Auto Express](#) säger att den nya V8:an får en effekt över dagens toppnivå på 720 hästkrafter. Därmed kan den överträffa exempelvis Mercedes-AMG GT Black Series, som i dag är märkets starkaste V8.

V8:an ska klara Euro 7

Förutom högre effekt ska den nya motorn ge snabbare gasrespons och klara de strängare Euro 7-kraven.

Mercedes-AMG:s vd Michael Schiebe bekräftar att motorn är tänkt att leva vidare långt in på 2030-talet, tack vare elektrifiering.

Kodnamnet är ännu inte officiellt, men den kallas redan inofficiellt för M179 – en naturlig uppföljare till M178 från 2014 som använts i allt från AMG GT till Aston Martin Valhalla.



Den nya V8:an testas redan i dynamometer för att klara Euro 7.

Svensk publik vill ha V8

Beslutet kan ses som ett svar på kritiken efter att Mercedes-AMG C63 gick över till **fycylindrig hybrid**, något som inte föll entusiasterna i smaken.

Även i Sverige har försäljningen av den nya C63 varit svag jämfört med tidigare V8-versioner.

Med tanke på att modellen utvecklas för AMG:s nya elplattform, AMG.EA, kan den även bli aktuell för framtida laddhybrider – vilket gör den intressant även på en marknad med höga utsläppskrav som Sverige.

Parallellt fortsätter Mercedes att erbjuda V12 i Maybach S-Klass och i den bepansrade S-Klass Guard, men bara på utvalda marknader utanför Europa.



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](https://www.instagram.com/christoffer.linden)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se



6. Först med 25 000 mils försäkringsskydd på elbilens batteri

Posted by Kristofer Rask augusti 26, 20254

Märkesförsäkringsbolaget Volvia meddelar nu att man gör det extra tryggt för de som äger en elbil. Det genom att förlänga skyddet av högvoltsbatteriet upp till 25 000 mil, eller 10 år på Volvos helelektriska modeller.



– Elbilsmarknaden har mognat. Nu följer försäkringsskyddet med, säger Jackie Kojander, elbilsexpert på Volvia.

Tidigare gällde försäkringen och skyddet av batterier upp till 17 000 mil eller 8 år. Volvia skriver att skyddet gäller vid oförutsedda fel och innefattar inte normalt slitage. Om batteriet går sönder ersätts det.

– Den osäkerhet många känner inför elbilsbatterier är ogrundad. Oberoende tester och våra erfarenheter visar att elbilsbatteriet är tåligare än många tror. Oförutsedda skador kan självklart ändå inträffa och med vårt längre skydd vill vi minska oron, få fler att tänka långsiktigt kring elbilsägandet och känna att ett andrahandsköp av elbil är en trygg investering, fortsätter Jackie Kojander.

Onormalt försämrade batterihälsa och kapacitet över tid omfattas dock av Volvo Cars batterigaranti som gäller i 8 år eller 16 000 mil beroende på vad som inträffar först.

Det förlängda batteriskyddet gäller både för nya och begagnade elbilar. Volvia menar att det förlängda skyddet kan bidra till att göra elbilar tryggare på andrahandsmarknaden.

– Volvias nya försäkring kommer i kombination med vår batterigaranti att öka tryggheten för elbilsägare både på kort och lång sikt. Det kommer definitivt hjälpa elektrifieringen att få fullt genomslag även på andrahandsmarknaden och för att påskynda omställningen till mer hållbar mobilitet, summerar Jessica Span, vd på Volvo Car Sverige.



Kristofer Rask

Feber

7. BYD superelbil når 472 km/h!

Roger Åberg 2025-08-26 kl 15:20

Spöar Rimac Nevera hårt



FILM: <https://youtu.be/IXfyTK2RVhY>

BYD har ett lyxbilmärke som heter Yangwang och en av deras bilar är sportbilen U9. I november lyckades man jaga upp bilen i 391 km/h, men det var tydligen inte tillräckligt. Nu har man gjort en ny version som man kallar för Yangwang U9 Track Edition och det aset har 3020 hästar eller 2220 kW. Bilen har fyra elmotorer som levererar 555 kW styck.

Det var den tyska föraren Marc Basseng som körde bilen på Automotive Testing Papenburg. Som ni ser i videon nedan så tar han det lugnt i kurvan innan han drar på när rakan kommer. Han stannar vid 472 km/h för att vägen håller på att ta slut, det verkar som att det går att accelerera lite till.

Med rekordet blir man den snabbaste elbilen i världen och snor den äran från Rimac Nevera. Snabbaste produktionsbilen är fortfarande Bugatti Chiron Super Sport 300+ som kommit upp i 490 km/h.

Bil, BYD, Yangwang, U9, Marc Basseng, ATP Automotive Testing Papenburg



Roger Åberg



8. Chockpriset – för ett enkelt byte av olja och filter

Av William Karlsson 26 augusti 2025, 16:37

En BMW-ägare fick en chock efter att han lämnat sin bil på service. Ett vanligt byte av olja och filter kostade över 11 500 kronor.



Att serva dagens bilar blir allt mer kostsamt och komplicerat, trots att det i grunden ofta bara handlar om att byta olja, tändstift och filter. Att bara serva en vanlig svenssonbil kan i dag kosta tusentalskronor. Till och med elbilar, som har minimala servicebehov och inte kräver några oljebyten, **kan kosta uppåt 6000 kronor att serva**. Att äga en BMW är inte ett budgetmedvetet val, men nyligen fick BMW-M3 ägaren Khalnayak en chock när han fick reda på hur mycket en vanlig service av hans bil skulle kosta.

På Reddit har Khalnayak delat ett dokument som visar hur en BMW-återförsäljaren ville ta 11 500 kronor för servicen på hans BMW M3 från 2021. Det som sticker ut är att det framstår som en mycket enkel service med ett oljebyte, byte av kupéfilter, fordonskontroll och skanning av styrenheten.

Det dyraste med servicen var oljebytet, som kostade 3 800 kronor. Det är förvånande att oljebytet kostade så mycket, eftersom M3:an bara använder en vanlig 7,4 liter 0W-30-olja. Återförsäljaren ville dessutom ha 3 200 kronor för bytet av kupéfilter. Ett byte som tar mindre än fyra minuter och som är relativt enkelt att utföra själv, rapporterar **Carscoops**.

Fordonskontrollen av bilen kostade 2 600 kronor och skanningen av styrenheten 1 700 kronor. Khalnayak hävdar dessutom att han utförde servicen strax efter att det kostnadsfria uppehållet hade avslutats. Efter att han delade servicekostnaderna på Reddit har det väckt stor uppståndelse, och många är upprörda över hur mycket återförsäljaren tog betalt för dessa fyra enkla åtgärder.

Klippet visar hur enkelt det är att byta kupéfiltret i BMW M3:

<https://youtu.be/TwCk2niE08s>

LÄS MER:



Galna priset för att serva Mercedes superbil



Dyr service till elbil – trots väldigt litet behov



Pyttelitet batteri gör service av elbil dubbelt så dyr



Elbilar är billigare att underhålla – men inte alltid



Servade bilen sent – måste betala 46 000 kr själv



Galna chansningen: Köper trasig Bugatti Veyron



9. Den anmärkningsvärt futuristiska Tatra T77 från 1934

Lästid ca 6 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 3 mars 2023

Tatra T77 är en relativt okänd veteranbil idag, men dess inflytande på bilens aerodynamik var gigantiskt.



Det var den första serietillverkade bilen med en strömlinjeformad, vindtunneltestad kaross och den såg så futuristisk ut att science fiction-regissören Maurice Elvey använde en sådan i sin film **Transatlantic Tunnel** från 1935.

Den aerodynamiska designen på T77:s kaross var så bra att dess luftmotståndskoefficient på 0,36 placerar den i jämförelse med Ferrari Testarossa och Citroën DS – som båda har samma betyg.

Snabbfakta – Tatra T77

- Tatra T77 utvecklades i början av 1930-talet i Kopřivnice, Mähren, numera känt som Tjeckien. T77:ans kaross designades av Paul Jaray som hade arbetat på Luftschiffbau Zeppelin (LZ) där han fick ovärderlig erfarenhet av modern aerodynamik när han designade luftskepp.
- Ingenjör Erich Übelacker arbetade tillsammans med Jaray på T77-projektet och tog hand om mycket av konstruktionen under skalet, och hela projektet övervakades av Hans Ledwinka.
- Tack vare Paul Jarays kontakter på Zeppelin kunde männen ta in modeller av Tatra-bilar och testa dem i den avancerade vindtunnelanläggningen – för första gången för en serietillverkad bil.
- När Tatra T77 kom i produktion 1934 var det världens första serietillverkade bil med en strömlinjeformad kaross, den såg så annorlunda ut jämfört med de andra bilarna på den tiden att den väckte sensation på båda sidor av Atlanten när den presenterades och började dyka upp i nyhetsmedia.



En zeppelinare för vägen

1930-talet var en tid då allt måste ha verkat möjligt, bil- och motorcykelvärlden gick snabbt framåt, flygplanskonstruktioner med fasta vingar var snabbare och mer manövrerbara från ett år till ett annat, och himlen var en supermotorväg för kolossala vätgasfyllda luftskepp – varav de mest kända byggdes av Luftschiffbau Zeppelin-företaget vid Bodensjöns strand i Tyskland.

Det var i denna snabbt framskridande ålder som Tatra T77 lanserades 1934 på bilsalongen i Paris. Tatra-utställningen blev snabbt den mest populära och folk trängdes på tå för att få en glimt av detta nya strömlinjeformade underverk.

Bilen hade designats av ett par ingenjörsgenier, Paul Jaray och Erich Übelacker, och de första ritningarna tillskrevs Jaray som tidigare hade arbetat med Zeppelins luftskeppsdesign.

De två männen hade fått i uppdrag att utveckla en lyxbil som skulle bli en halobil för Tatra – även om de inte visste det då, skulle det också starkt påverka framtida bildesign, inklusive de från Volkswagen och Porsche.

Tack vare Jarays kontakter på Luftschiffbau Zeppelin kunde männen testa skalenliga modeller av sina bilar i vindtunneln där, en av de mest avancerade i världen på den tiden. Det gjorde det möjligt för dem att finjustera designen och påbörja processen med att skriva regelboken för aerodynamiska produktionsfordon.

T77 konstruerades på ett ovanligt chassi av plattformstyp med en ryggrad av stål, motorn och växellådan placerades bak vilket eliminerade behovet av en central tunnel och förbättrade passagerarutrymmet i kupén.

Den slutliga produktionsbilen hade en mängd funktioner som var anmärkningsvärt förutseende, inklusive oberoende fyrhjulsfjädring, omfattande användning av lättviktslegeringar för att minska tjänstevikten och en V8-motor med magnesiumlegeringskonstruktion, halvsfäriska förbränningskammare och en torrsump.

Tatra V8 hade en cylindervolym på 3,0 liter och en blygsam effekt på 60 hk för att driva det 1 700 kg tunga fordonet, trots detta hade T77 en topphastighet på 140 km/h – en anmärkningsvärd bedrift för den tiden.



Tatra T77 visade sig vara populär men kanske lite dyr och försäljningssiffrorna var låga. Den uppgraderade Tatra T77A släpptes 1935 med en kraftfullare 3,4 liters V8 som ökade effekten till 75 hk och toppfarten steg till 150 km/h (93 mph).

1936 kom den nya Tatra 87, den var nära baserad på T77 men den förfinade designen något och såldes i betydligt större antal – över 3 000 tillverkades jämfört med de färre än 250 T77 som hade sålts.

Tatra T77 – Specifikationer

- Tatra T77 har en aerodynamisk kaross som utformats med hjälp av en vindtunnel, den har en väl avrundad front och en lång, svepande bakre taklinje som resulterade i en luftmotståndskoefficient på bara 0,36.
- Bilen var byggd på Tatra-chassit av plattformstyp med en ryggrad av lådsektion av stål, den hade individuell fjädring i alla fyra hörnen, trumbromsar och gott om interiörutrymme för passagerare.
- T77 drivs av en ovanlig bakmonterad 3,0 liters V8 med ett block av magnesiumlegering, halvsfäriska förbränningskammare, en torrsump, en fjärrstyrd oljekylare och en centralt monterad kamaxel som driver ventilerna i båda huvudena via unikt långa vipparmar – det fanns inga stötstänger.
- Tatra V8:an i T77 gav 60 hk och var god för en toppfart på 140 km/h. Den uppgraderade motorn i den senare T77A producerade 75 hk tack vare en ökning av slagvolymen till 3,4 liter, och den kunde pressa T77 till 150 km/h.
- Ett litet antal tidiga T77:or hade föraren placerad i mitten, med en passagerare på varje sida och något bakom – en layout som skulle användas på McLaren F1-superbilen över ett halvt sekel senare.



Tatra T77 från 1934 visas här

Bilen du ser här är en sällsynt Tatra T77 från det första produktionsåret – 1934. Det är en av endast 106 T77:or som tillverkades innan T77A släpptes och den tros vara en av bara fem restaurerade och körbara T77:or som finns kvar i världen.

Intressant nog beställdes denna Tatra ny av greve Jaromír Egon Czernin-Morzin som använde den för att turnera i de italienska Alporna 1935. Dess historia efter denna tid blir oklar på grund av andra världskrigets utbrott som följdes av att stora delar av Östeuropa integrerades i Sovjetblocket.

Man tror att bilen kördes fram till 1970-talet, varefter den stod parkerad i en lada i Slovakien. Bilen köptes sedan av en tysk entusiast 2005 och den tog sig till en ny ägare i USA 2012.

Det var i USA som en fullständig restaurering av concours-kvalitet ägde rum, allt väl dokumenterat naturligtvis, av International Auto Restoration of Oak Lawn, Illinois. När den decennielånga restaureringen var klar hade över 1 miljon dollar spenderats på bilen.

Den erbjuds nu av RM Sotheby's på deras Amelia Island-auktion i början av mars, om du vill läsa mer om den eller registrera dig för att bjuda [kan du besöka annonsen här](#).



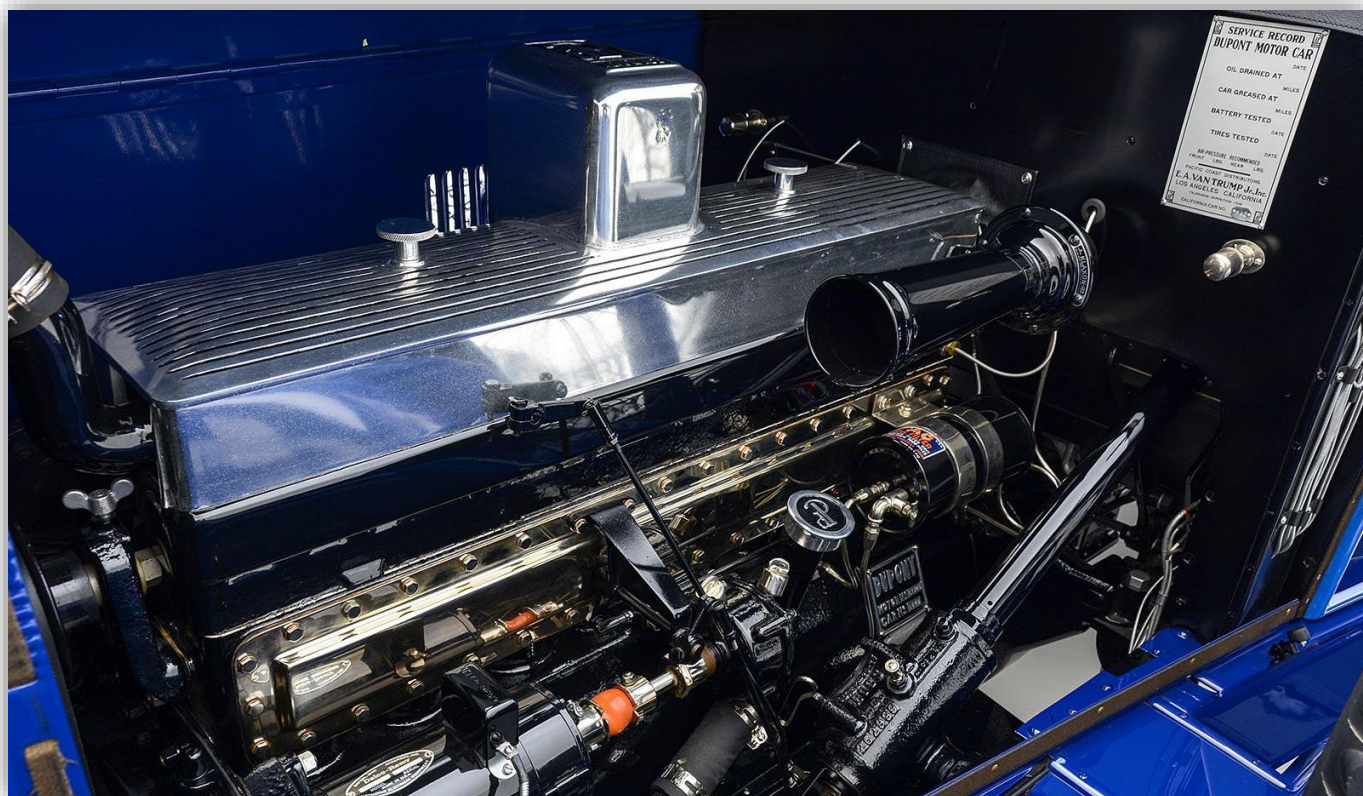
Ben Branch

10. DuPont Model G Waterhouse Roadster 1929

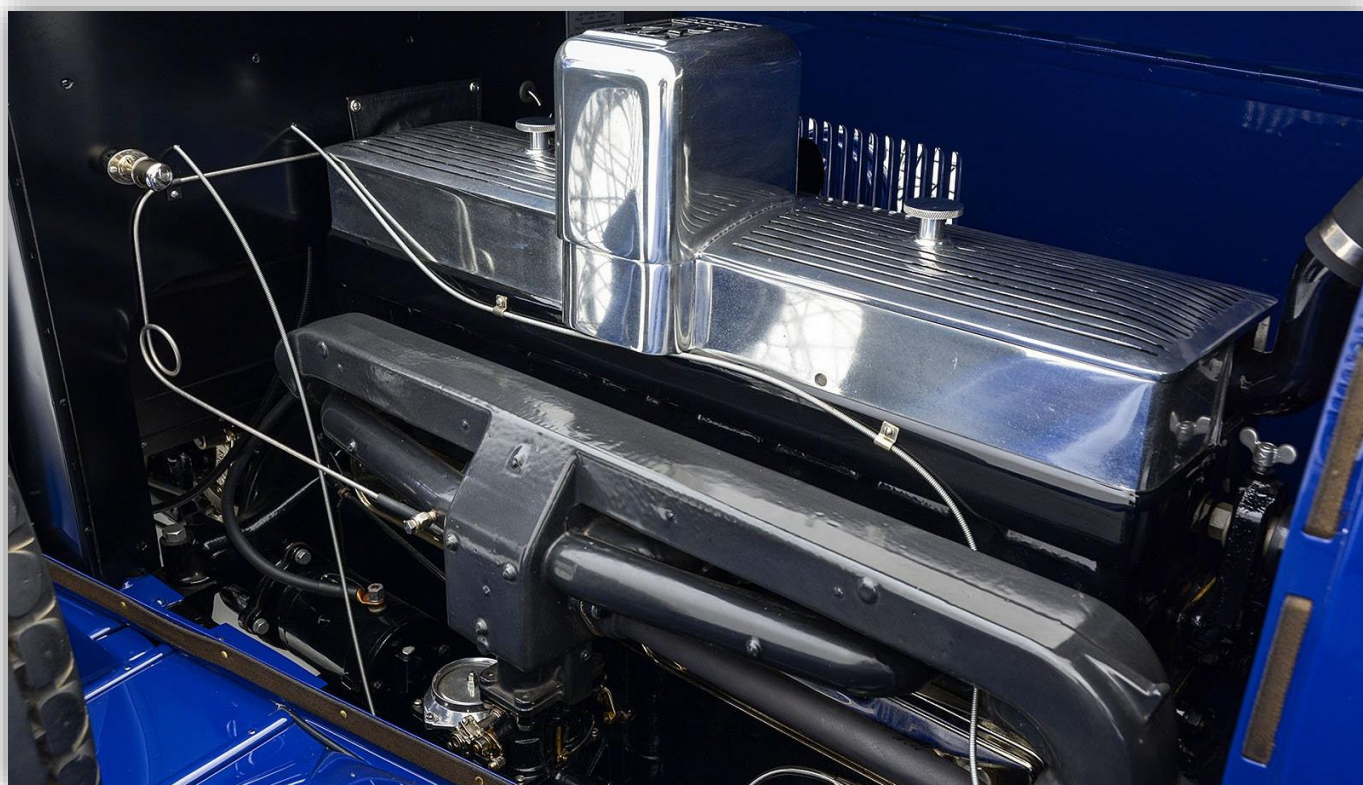


Efter att ha byggt upp en enorm förmögenhet i krutbranschen under 1800-talet har familjen du Pont blivit en av USA:s mäktigaste industrifamiljer. I början av 1900-talet utvidgades deras intressen till den kemiska industrin och sedan till bilar. Pierre S. du Pont var en nyckelperson i räddningen av General Motors efter att den notoriskt oförutsägbara William "Billy" Durant nästan körde företaget i botten. Klanen du Pont är idag mest kända för sin globala kemiverksamhet, men har varit inblandade i många branscher över tid. Ett av de mest spännande projekten var Du Pont-bilen från 1919-1930, en framstående bil värd ett berömt familjenamn.





Paul du Pont registrerade Du Pont Motors strax före första världskrigets utbrott, till en början för att bygga marinmotorer. Efter vapenstilleståndet skiftade företaget fokus till biltillverkning. För att inte komma i konflikt med Pierre du Ponts intressen i General Motors, satt Du Pont-bilen i det övre skiktet av marknaden, tillsammans med Stutz, Pierce-Arrow och liknande. I ett medvetet drag för att hjälpa bilen att sticka ut på en konkurrensutsatt marknad valde Du Pont 1919 International Salon i stället för New York Auto Show för att debutera den första modellen. Tidstypiska annonser förkunnade att Du Pont var "lika aristokratisk som sitt namn".





De tidigaste Du Pont-bilarna använde fyrcylindriga motorer som konstruerades och byggdes internt, men senare bytte de till Herschell-Spillman-motorer och sedan Wisconsin-motorer, de senare var kända för att driva den ursprungliga Stutz Bearcat. 1929 introducerade Du Pont sin mest kända, och mest populära modell av alla, Model G. Den hade en 322 kubiktum åttacylindrig L-topp som levererades av Continental motor- och chassialternativ som sträckte sig från 125 tum till ståtliga 150 tum i hjulbas, med en rad spektakulära karosser från prestigefyllda byggare som Merrimac, Derham och Waterhouse. Model G erbjöd exceptionell kvalitet och höga prestandanivåer. Det häftigaste erbjudandet var en 2-sitsig speedster, som inspirerade en fyrsitsig tourer som körde i 1929 års Le Mans 24-timmarslopp och bar den amerikanska flaggan tillsammans med Stutz och Chrysler. Du Pont visade lovande prestanda men blev så småningom åsidosatt av mekaniska problem. Model G visade sig bli Du Ponts sista serietillverkade bil, eftersom mottagarna flyttade in efter bara 273 bilar (och 3 Model H-chassin). Liksom många av deras motsvarigheter på prestigebilsmarknaden beseglade börskraschen som utlöste den stora depressionen Du Pont Motors öde, och trots deras ekonomiska ställning såg familjen du Pont ingen anledning att hålla projektet flytande.

Presenterad i den fantastiska originalnyansen av Sarasota Blue, är denna fantastiska Du Pont Model G det enda överlevande exemplaret som har den underbara 2-sitsiga roadsterkarossen från Waterhouse i Webster, Massachusetts. Chassinummer G840 har en fascinerande historia och har vårdats av flera kända samlare, bland annat William F. Harrah och familjen du Pont. Just den här bilen är den enda överlevande roadstern med Waterhousekaross, personligen designad av Du Ponts agent på Stillahavskusten, E.A. Van Trump Jr, betecknad med en speciell plakett på instrumentbrädan. Specifikationen inkluderar ett chassi med 142 tums hjulbas och det så kallade West Coast Package, som lade till kromade trådfälgar, kylarstensskydd, bevingad kylarmaskot och enfärgad lack på kaross och stänkskärmar med en krämfärgad accentpanel på dörren. Standardbilar hade i allmänhet svarta vingar och målade fälgar, så den här bilens färgschema och ljusa krom ger den en sofistikerad och sportig karaktär. Waterhouse är vida känt för karosser av utsökt kvalitet och stil, och den här bilen är verkligen inget undantag. Van Trump använde förmodligen fordonet som en demonstrator innan han sålde det 1930 till dess första privata ägare, Charles W. List från Los Angeles, som betalade 6 500 dollar för privilegiet att äga denna unika och prestigefyllda Du Pont Model G.



List ägde bilen i 22 år och behöll den under den mörkaste perioden av den stora depressionen. Han sålde den sedan till Samuel Timpson från Inglewood, Kalifornien, som ägde den under de kommande 11 åren. År 1963 blev G840 en del av William F. Harrahs världsberömda samling i Reno, Nevada. Du Pont förblev en del av samlingen fram till 1984 – fyra år efter Harrahs död. Den köptes på en Harrah's-auktion av en annan världsberömd samlare, John Mozart. Vid tidpunkten för Mozarts köp var bilen trött men anmärkningsvärt komplett och behövde en fullständig restaurering. Den stannade hos Mozart en kort tid innan den återvände till sina rötter i händerna på William K. du Pont. Innan leveransen togs emot gav du Pont bilen till Stu Laidlaw i Kalifornien för en fullständig restaurering.

Den första restaureringen är väl dokumenterad genom kvitton och korrespondens. 1989 återvände den till Delaware för första gången sedan 1930, tillbaka i den ursprungliga familjens händer. S/N G840 förblev i familjen du Ponts samling under de följande 27 åren och dök bara upp då och då på utställningar och specialutställningar. Den senaste ägaren förvärvade den från familjen du Pont 2012. Vid den tiden var det dags för en uppfräschning av restaureringen på 1980-talet, så den nya ägaren anlät Steve Babinskys högt respekterade Automotive Restorations i Lebanon, New Jersey. Babinsky utförde en renovering i världsklass till spektakulära concours-standarder och slutfördes 2015. Många detaljer upptäcktes vara unika för den här bilen, bland annat byggplattan med Van Trumps namn och De Du Pont-märkta fjäderdamaskerna. Passformen och finishen på karossen är exemplarisk för Waterhouses typiskt höga standarder, och presentationen är sublimt elegant i sin ursprungliga lackfärg, med subtila ljusblå accenter, ett halmfärgat band i dörren och frodig, mörkblå läderinredning.

Sedan restaureringen har denna fantastiska du Pont deltagit i en handfull utvalda concours-evenemang och fick ett klasspris vid 2015 års Pebble Beach Concours d'Elegance. Den fick också ett AACA Senior National First Prize i Hershey 2017, där den fick 100 poäng och vann Best Open Car i sin klass, och ett 100-poängs CCA Senior First Prize. Den är fortfarande i hisnande, minutiöst detaljerat skick. Som den enda överlevande Du Pont med denna underbara Roadster-kaross från Waterhouse och exceptionellt väldokumenterad historia, är G840 ett utmärkt val för inträde i världens främsta concours och touringevenemang.

11. Grattis Lada Samara!

Publicerad 1 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag i Klassikerkalendern. I dag när Sam och Samuel har namnsdag skickar vi en tanke till Samara, Lada Samara!



Samara är en stad belägen vid floden Volga i Ryssland. Lada Samara var en sovjetisk utmanare i Golfklassen lanserad på hemmamarknaden 1984 under namnet Sputnik och den första framhjulsdrivna bilen från VAZ.

Till Sverige kom Samara ett par år senare och var det billigaste man kunde köpa i klassen, dessutom utvecklad "i samarbete med Porsche". Det tyska sportbilsföretaget hade varit behjälpliga vid konstruktionen av den nya motorns förbränningsrum...

Samara kom först med tre dörrar, senare presenterades en femdörrars version och en sedan.

Modellen tillverkades fram till 2004 och blev en succé för sovjetisk, sedermera rysk bilindustri.

Under ett drygt år på 1990-talet sammansattes en version av finska Valmet. Baltic hette modellen.



Modern formgivning och konstruktion, ändå med den för ryska bilar kända robustheten och lite högre markfrigången, så var Samara tänkt. Här är femdörrarsversionen.



Originalgrillen fick mycket kritik och många bytte ut den. Här är kittad sedan som såldes under tillnamnet Juno i England.



På bilsalongen i Moskva 1997 kom Samara 2, med bland annat ny nos.



Carl Legelius



12 Ursaab 1946



Ursaab, eller "original Saab", är samlingsnamnet för fyra prototyper som byggdes från 1946 och framåt.

De såg alla mycket märkliga ut, även om deras aerodynamiska utseende blir mindre förvånande när man kommer ihåg att Saab visste mycket lite om att konstruera bilar men en hel del om att konstruera flygplan.

Mekaniskt liknade de samtida DKW:er, med tvåcylindriga tvåtaktsmotorer och framhjulsdrift.

Saab skulle inte avvika från tvåtaktsmotorerna förrän långt in på 1960-talet och förblev trogen framhjulsdriften tills bilverksamheten lades ner nästan ett halvt sekel senare.



Roger Warolin