



BMW 502 3.2 Liter Super 1963–64

1. Hyundai Ioniq 9 provkörd
2. Renault 4 tillbaka som elbil
3. Ny sportbil från Malaysia
4. Modern tolkning av Felicia Fun
5. Concept C visar Audis nya design
6. Här är Teslas nya mästerplan
7. Volvo tar lån på 1650 miljoner till nya elbilen
8. Churchills UKE 80 hyllas
9. BMW V8 3200 Super
10. Jaguar 1935-2030
11. Scania evolution
12. Horch 780 B Sport Cabriolet
13. Grattis Pontiac Tempest
14. Saab Sonett



## 1. Hyundai Ioniq 9 provkörd - Visar Kia vem som äger vem

4 sep. 2025

Jag har provkört nya Hyundai Ioniq 9, en elbil i det populära 7-sitssegmentet. Med Ioniq 9 hoppas Hyundai på att kunna ta marknadsandelar och den största konkurrenten är syskonet Kia EV9. Ioniq 9 erbjuder dock längre räckvidd, större utrymmen, bättre inredning och fler funktioner för liknande pris. Men hur är den att köra?



FILM: <https://youtu.be/iMpNIDlIvfk?t=1>

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <b>00:00</b> - Intro                  | <b>14:22</b> – Tredje sätesraden                   |
| <b>00:28</b> - Reklam                 | <b>16:22</b> - Snurrstolar                         |
| <b>00:38</b> - Priser & specifikation | <b>18:26</b> - Komfort                             |
| <b>03:16</b> - Design                 | <b>19:28</b> - Kia EV9 vs Ioniq 9                  |
| <b>03:54</b> - Bagage                 | <b>20:03</b> - Körlägen och körkänsla              |
| <b>05:54</b> - Laddning               | <b>22:50</b> - Smarta finesser                     |
| <b>06:49</b> - Förarmiljö             | <b>24:28</b> - Röstassistenten                     |
| <b>10:28</b> - Instrumentpanel        | <b>25:41</b> - Verklig förbrukning                 |
| <b>10:56</b> - Tyst kupé              | <b>26:23</b> - Hyundai visar Kia vem som bestämmer |
| <b>12:01</b> - Andra raden            |  |



Christoffer Gullin



## 2. Renault 4 tillbaka som elbil, så mycket kostar den

Posted by Kristofer Rask

september 4 2025

**Renault 4 har kommit tillbaka som elbil och nu har modellen Sverigepremiär**



Nu presenteras de svenska priserna på nytolkningen av en klassiker. Renault 4 E-Tech electric bygger på den dedikerade elbilsplattformen AmpR Small som även används för Renault 5.

Den nya elbilen mäter 4,14 meter i längd och löftet är en rymlig kupé. Modellen beskriver Renault som en ny standard i klassen. Exempelvis lyfter Renault fram bagaget på 420 liter som blir praktiskt med en låg lasttröskel och både ett baksäte och framsäte som kan fällas helt plant.

Renault 4 lanseras i tre versioner och med tre utrustningsnivåer. Basmodellen EV40 evolution får ett 40 kWh-batteri och drivs framåt av en motor på 90 kW (120 hk). Räckvidden är 308 km (WLTP). Priset börjar på 384 900 kronor.

Evolution erbjuder bland annat värmepump, eluppvärmda framstolar, en grå textilklädsel, automatisk AC, V2L, parkeringssensor bak samt backkamera och 18" hjul.

Utöver dessa finns två varianter med ett större batteri på 52 kWh, en räckvidd på upp till 398 km (WLTP) och en motor på 110 kW (150 hk). Den ena varianten är EV52 techno som börjar på 434 900 kronor.



Men techno-paketet introducerar Renault bland annat 18" aluminiumfälgar, One-pedal, Google inbyggt, eluppvärmd ratt, 10" digitalt instrumentkluster, helt fällbar främre passagerarstol, bakgrundsbelyst grill fram samt klädsel i grått jeanstyng med återvunna material i blå toner och kopparfärgade detaljer.

Den andra varianten med det större paketet är EV52 iconic som börjar å 471 900 kronor. Iconic innebär att bilen blir fullutrustad med bland annat Active Driver Assist, elbaklucka med handsfree, Harman Kardon-ljudsystem, parkeringssensorer runtom, en sportig design med svart tak och svart konstläderklädsel samt grått tyng och inslag av gult.

Alla varianter har AC-laddning på 11 kW som standard. Snabbladdning är på 80 kW för EV40 och 100 kW för EV52. Intervallet 15 til 80 procent klaras av på ungefär 30 minuter.

Försäljningen startar nu hos svenska återförsäljare.



Kristofer Rask



### 3. Ny sportbil från Malaysia

Bobby Green 2025-09-03 kl 18:00

Med amerikanskt hjärta



FILM: <https://youtu.be/z4z8kGkafa4>

**Bufori**, som står för Beautiful, Unique, Funtastic, Original, Romantic, Irresistible, är ett australisk-malaysiskt märke som grundades 1986. 1998 flyttades all produktion till Malaysia där man har möjlighet att tillverka runt 300 bilar per år. Nu presenterar man den nya modellen CS8 som är en coupé med handbyggd kaross i kolfiber. Mycket ska vara tillverkat i hemlandet men en hel del av interiören är hämtad från Dodge - så även motorn som är en kompressormatad Hemi-V8:a på 6,4 liter. Den levererar här 821 hästar och 973 newtonmeter i vrid. Till maskinen sitter en åttastegad automatlåda som i sin tur driver bakhjulen. 0-100 km/h ska gå på runt tre sekunder och toppfarten ska vara elektroniskt begränsad till 300 km/h. Man kan även få modellen med flera andra motoralternativ som inte är lika kraftfulla - även dessa hämtade från Amerika. Vidare finns adaptiv fjädring och bromsar från Brembo. Bilen mäter 4,56 meter på längden och har en tjänstevikt på 1550 kilo.

På prislappen står det 2,18 miljoner Ringgit vilket direktöversatt till svenska pengar är runt 4,8 miljoner kronor. [bufori.com](http://bufori.com)



Bobby Green



FILM: <https://youtu.be/SFjgmV6SNSI>



FILM: <https://youtu.be/z4z8kGkafa4>



Bufori Geneva. Passande namn på mässgolvet



#### 4. Skoda visar modern tolkning av Felicia Fun

Posted by Kristofer Rask september 2, 2025

Tjeckiska biltillverkaren Skoda dammar nu av pick-upen Felicia Fun som är en av märkets mest lekfulla modeller. Nu presenterar man ett koncept på en modern tolkning. Resultatet är en färgstark hyllning till en av de mest originella bilarna i företagets historia som tillverkades mellan 1997 och 2000.



– Den ursprungliga bilen var ren glädje. Den tog inte sig själv på för stort allvar och stack ut, även med Skodas mått mätt, kommenterar bildesignern Julien Petitseigneur som skapat konceptet.





Även om Skoda inte säger det rakt ut får vi anta att den nya tolkningen är helt eldriven. Julien har låtit sig inspireras av Skodas nuvarande formspråk Modern Solid som bär en hel del element från både Skoda Enyaq och Skoda Elroq.

Konceptet har också tydliga linjer från det helt **eldrivna konceptet Vision 7S Concept**.

– Proportionerna och de mer robusta detaljerna är de centrala Modern Solid-inslagen i min design. Bilar från den tiden hade enkla former och få utsmyckningar så uppdateringen blev relativt lätt, berättar Julien.

Men oavsett hur fräsigt konceptet är så blir det nog aldrig verklighet. Det surfing-inspirerade originalet tillverkades endast i 4000 exemplar och Skoda har inte kommunicerat några planer på någon eldriven pickup.

Skoda är för närvarande **aktuella med att utveckla en helt elektrisk kombi**. Den kommer Skoda att visa upp mer av i nästa vecka.



## 5. Concept C visar Audis nya design

Publicerad: 2025-09-03 09:59

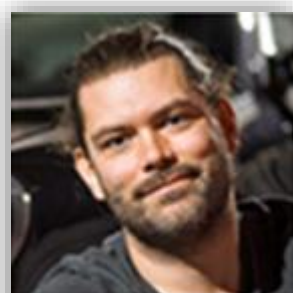
Text: Emanuel Gylling

En tvåsitsig sportbil med uppseendeväckande design – det kan vi förvänta oss från Audi inom två år. Och redan nu visar biltillverkaren hur den kan komma att se ut.



Konceptbilen Concept C placerar sig storleksmässigt vid numera pensionerade Audi R8. Den får targatak, elmotorer och framför allt ett djärvt utseende. Audi menar att inspirationen har hämtats från Auto Union Type C från 1936 – och tredje generationen Audi A6 från 2004.

Det är ingen slump om du tycker att formerna liknar Jaguars radikala konceptbil Type 00 – ansvarig för båda bilarna är Massimo Frascella som sedan förra året är Chief Creative Officer för Audi.



Emanuel Gylling



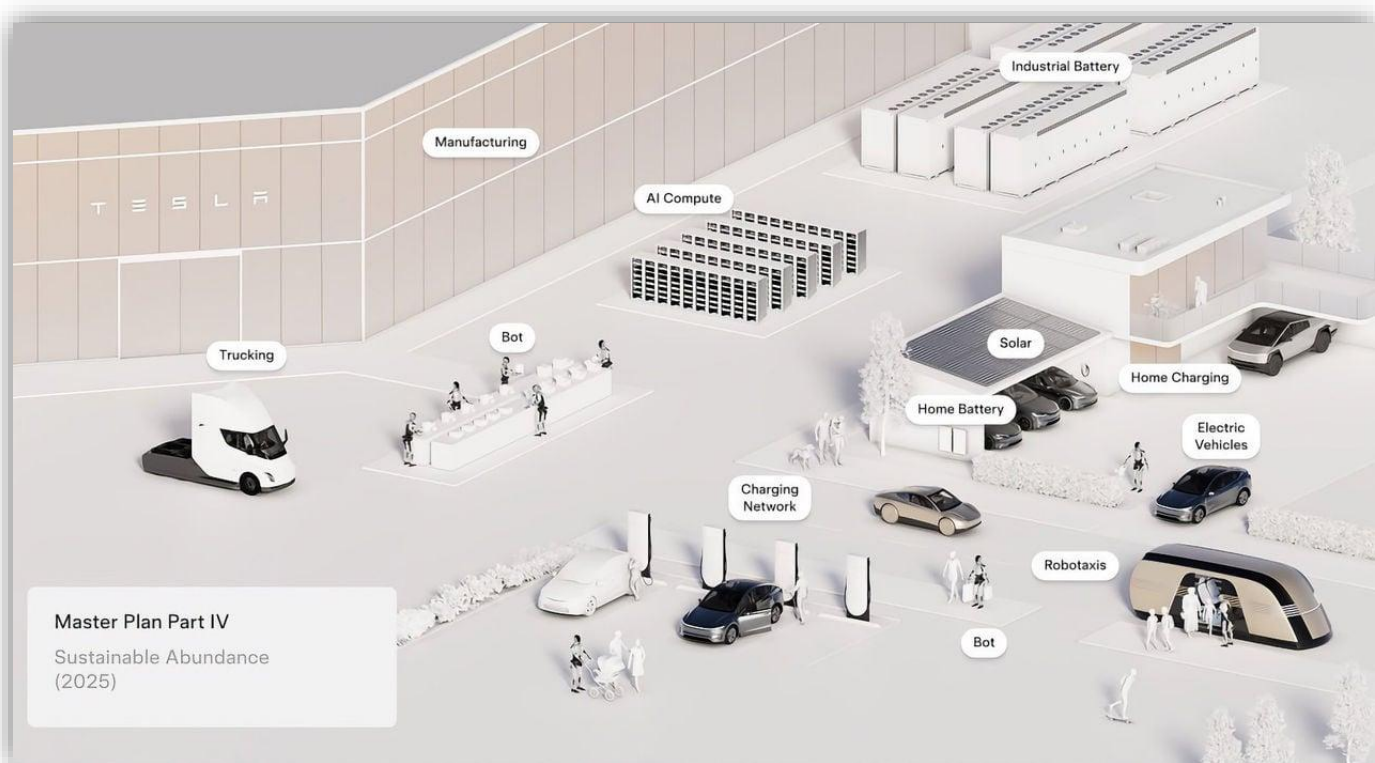


## 6. Här är Teslas nya "mästerplan" – satsar på självkörande bilar

Christoffer Lindén

2025-09-03

Tesla vill förändra bilindustrin med självkörande bilar, eldrift och AI i sin fjärde "mästerplan".



*Teslas vision för framtiden: elbilar, solenergi, batterier, AI och robotar ska tillsammans skapa "hållbart överflöd".*

**Tesla har presenterat Master Plan Part IV.** I centrum står självkörande bilar som enligt företaget ska förändra hur vi rör oss i framtiden.

Tesla beskriver självkörande fordon som billigare, säkrare och mer tillgängliga än dagens bilar. Visionen är att minska olyckor, trängsel och utsläpp – särskilt i snabbt växande storstäder.

### **AI och mjukvara i centrum**

Efter Roadster, Model S och storsäljaren Model 3 ser Tesla självkörande teknik som nästa revolution i bilvärlden. Planen är att gå från personligt ägande till ett tjänstebaserat system där bilar kan delas och användas mer effektivt.

**För att lyckas** vill Tesla kombinera sina styrkor inom eldrift och batteriteknik med mjukvaruutveckling.

Företaget menar att avancerad AI tillsammans med fordonstillverkning i stor skala är nyckeln till att göra självkörning möjlig för alla.



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

### Lång väg kvar

**Tesla medger** att resan mot helt självkörande bilar blir lång och full av hinder. Men på samma sätt som bolaget tidigare lyckades göra elbilar tillgängliga i masskala menar man att målet är realistiskt.

Master Plan Part IV beskrivs som ett språng framåt – en plan som ska göra självkörande bilar till en självklar del av framtidens trafik.

**Läs också:**



### Teslas kommande modeller avslöjade



### Tesla lockar med nollränta och inbytesbonus i Sverige

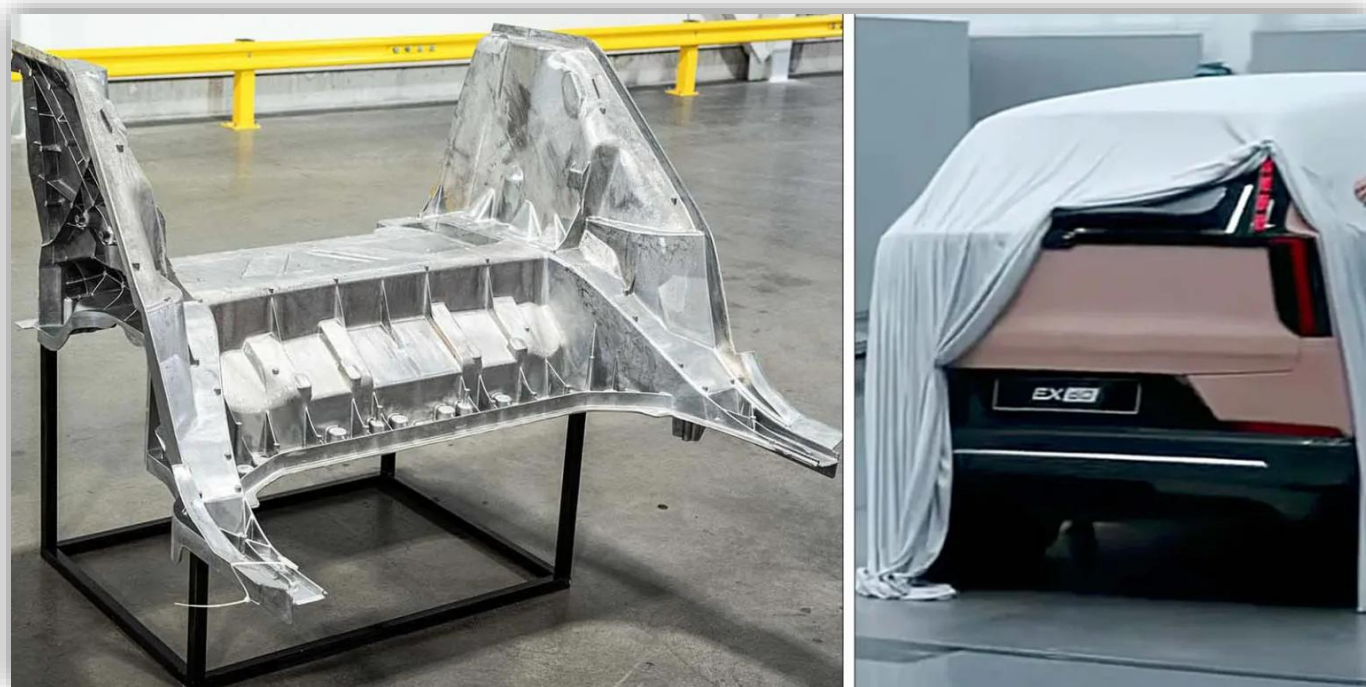


Christoffer Lindén

## 7. Volvo tar lån på 1650 miljoner till nya elbilen

Av Maths Nilsson 4 september 2025, 11:13

**Volvo Cars tar ett lån för sin nya elbil EX60. Statsägda bank lånar ut 1,65 miljarder kronor till Volvos nya SPA3-plattform för elbilar.**



Volvo Cars gör just nu enorma investeringar i sina elbilar. Den 21 januari ska de visa upp nya elbilen EX60 som blir den första modellen ut på nya SPA3-plattformen. 1000-tals ingenjörer i Göteborg jobbar just nu med projektet. Redan första halvåret 2026 ska tillverkningen vara igång.

Nu tar Volvo Cars ett nytt lån för att betala utvecklingen av den nya plattformen SPA3 som ska användas i flera kommande elbilsmodeller. Nordiska Investeringsbanken NIB lånar ut 1,65 miljarder kronor till Volvos SPA3-projekt. Volvo ska bland annat börja med megacasting (bilden ovan), då pressgjuts hela stycken av chassit i aluminium.

– Genom att stödja utvecklingen av skalbara, mjukvarudefinierade EV-plattformar bidrar NIB till att minska koldioxidutsläppen från vägtransporter och stärka innovationskapaciteten i regionen, säger Nicolas Audibert, direktör för Industry & Real Estate på NIB.

Nya Volvo EX60 blir först ut på plattformen som Volvo nu låntar 1,65 miljarder kronor för. Volvo XC60 står för över en tredjedel av Volvos försäljning, den elektriska arvtagaren EX60 blir därför extremt viktig. Den ska tillverkas på Torslandaverken i Göteborg.

För Volvo är lanseringen av elbilen EX60 ödesmättad. Deras tidigare elbil EX90 som lanserades på SPA2-plattformen har blivit två år försenad och de första köparna har fått dras med buggar och avstängda funktioner. Efter endast två modeller skrotas plattformen. Nyligen skrev Volvo ner hela projektet med 11 miljarder kronor. De har inte råd att ta en liknande smäll med SPA3. Volvo uppger att deras nya teknikstack ska vara helt anpassningsbar och att bilarna ska bli billigare att tillverka.



*Nya Volvo EX60 blir först ut på plattformen som Volvo nu låntar 1,65 miljarder kronor för.*

Nordiska Investeringsbanken är ett internationellt finansinstitut som ägs av åtta medlemsländer: Danmark, Estland, Finland, Island, Lettland, Litauen, Norge och Sverige. Banken finansierar privata och offentliga projekt i och utanför medlemsländerna.

*I en tidigare version stod det 16,5 miljarder kronor, vilket inte stämmer. Carup ber om ursäkt för felet.*



*Volvo XC60 står för över en tredjedel av Volvos försäljning, den elektriska arvtagaren EX60 blir därför extremt viktig. Den ska tillverkas på Torslandaverken i Göteborg.*

LÄS MER:



Volvo bekräftar: Då avslöjas nya elbilen



Uppgifter: Volvos ödesmodell försenad



Volvos drag: Gör ny elbil av återvunnet stål



**Så blir nya Volvo EX60 – får ny SPA3-plattform**



**Volvo lånar 4,7 miljarder av EU – till ny lättare elbil**



**Volvo tar nytt miljardlån – allt ska gå till elbilar**



## 8. Churchills UKE 80 hyllas

Av Robert Gustavsson

2 september 2025

Tio exemplar ska byggas av Classic Defender V8 Churchill Edition, för att hylla Sir Winston Churchills Land Rover UKE 80.



På Churchills 80-årsdag fick han UKE 80 i present, en Land Rover Series I. Bilen hade en del finesser på passagerarsidan, exempelvis en bredare sits med nedfällbart mittarmstöd, fotvärmare och ett extra handtag klätt i läder. Huvuduppgiften var att köra runt Churchill på hans egendom Chartwell Estate.

Nu kommer tio exemplar av Classic Defender V8 Churchill Edition att tas fram på initiativ av den tyska Land Roveråterförsäljaren Emil Frey, som även äger Churchills originalbil. Samtliga exemplar kommer att vara lackerade i samma Bronze Green-nyans som originalet och ha läderinredning i Bottle Green. Varje exemplar utgår från ett donatorfordon, tillverkat mellan 2012 och 2016, vilka renoveras och uppgraderas om av Land Rover Classic. De kommer att finnas både med kort och lång hjulbas och drivlinan blir en bensin-V8 på fem liter och 399 hästar samt en åttastegad automatlåda. Priset uppges inte men räkna med att de kommer att kosta ganska mycket.



*Classic Defender V8 Churchill Edition är fullt modern under skalet och är en hyllning till UKE 80, den Land Rover Series I 1954 som Sir Winston Churchill fick när han fyllde 80.*



*Classic Defender V8 Churchill Edition kommer även att finnas som stationsvagn.*



Robert Gustavsson

## Mer om Land Rover:



## Drottningens Land Rover



## Sista Land Rovern



## Land Rover skrotas – kanske



## 9. Barock ängel: BMW V8 3200 Super

Av Sternenfels oktober 15, 2012

Vad du bör vara uppmärksam på när du köper



**Den verkade otroligt gammaldags, men dess V8 med 160 hk gjorde BMW 3200 Super till den snabbaste sedanen i Tyskland. Med detta kontrasterande program hamnade BMW i kris i slutet av 1950-talet.**

Förare av en 3200 S måste vara modiga. Bara ett fåtal finsmakare vet fortfarande vad de har där, den stora massan av yngre människor kan inte göra mycket med V8 barockängeln. Dess former antyder, men logotypen är entydig. Rubens design har alltid polariserats, men idag låter mer uppskattande än vad folkspråket ursprungligen trodde. Dess uppfinnare hade satsat högt. För nystarten i München efter kriget, beräknar BMW:s styrelse, skulle endast en liten serie vara lönsam. Med idén om lyxbilen 501 lade herrarna dock ett så stort ägg att fabriken nästan gick i konkurs i slutet av 1950-talet. Den runda karossen på 501 driver karosslackerna till delirium och produktionskostnaderna till oanade höjder.

"BMW-bilar borde vara det tyska samhällets visitkort", säger regissören Hanns Grewenig, och skäms inte för att 501:an bara pressar ut 65, senare 72 hk ur sex cylindrar – med en tjänstevikt på 1,3 ton. Hur tom kassan än må vara har BMW tillräckligt med inbilskhet för en konsekvent lösning: V8:an med 100 hk. I kombination med mer kromdekoration gör detta bilen till 502:an. Reklamavdelningen har höga tankar om motorn och kallar den för "den första tyska V8:an i lättmetall", vilket inte är sant: denna titel tillhör Stoewer-fabriker och deras Greif V8.



*Elfenbensfärgad plast, kraftigt läder och ett uppsågat och blankt målat skogsområde gläder passagerarna.*

BMW lyckades inte med någon egentlig innovation under ledning av designchefen Alfred Böning, men åtminstone med en solid och snygg teknik: en enda kamaxel centralt anordnad mellan cylinderbankarna (vinkel: 90°) drevs av en duplexkedja och manövrerade ventilerna via stötfångare och vipparmar. Som en speciell funktion finns det en värmeväxlare för oljekretsen, som hjälper till att nå och bibehålla drifttemperaturen när motorn är kall. Från 1961 och framåt blev 502 2600 (100 hk) eller 2600 L (110 hk på grund av ökad kompression) samt 3200 L med 140 hk och slutligen toppmodellen 3200 S med 160 hk från två förgasare. Jodå: Från 1959 och framåt bromsades man med skivbromsar fram och en Hydrovac bromshjälp, vars installation enligt BMW "borde begränsas till fall där bilen körs av en kvinna". V8:an levde fortfarande fram till 1963, då BMW gav upp verksamheten med de "stora bilarna". Strax innan skriver reklamavdelningen ett förvirrat epos och kallar det ett "konstruktivt mästerverk som förtjänar beundran. Med tanke på dess fulländning förminskas den inte heller av det faktum att dess skapare tilläts att prioritera förverkligandet av sitt mål framför ekonomiska överväganden." I klartext betyder det att BMW gör en förlust på upp till 5000 mark för varje V8.

Ändå fanns toppmodellen kvar i sortimentet när 700 och "" redan fanns tillgängliga. BMW annonserar den som en "aristokrat", vars linjer har varit giltiga i över ett decennium. Externt har det inte hänt så mycket sedan 1951. Det var bara interiören som snyggades till av BMW:s designers. För att vara en bil från 1950-talet sitter den förvånansvärt bekvämt bakom den fyrekrade ratten. Som en självklarhet faller den högra handen på det stora svamphuvudet på den sena mittväxeln, rattkranen har en sportig, greppvänlig fin ribba.



*3,2-litersmotorn kröns av två förgasare som andas in genom ett gigantiskt luftfilterhus.  
I bakgrunden till vänster: Hydrovac bromshjälp.*

Allt verkar massivt och dyrt, ibland har uppmärksamheten på detaljer något nästan maniskt: Fästlinorna på framsätenas ryggstöd har till exempel en stålkärna och ser fortfarande ut som om de hade blivit handslagna av bayerska mormödrar. Låt oss väcka mirakelmotorn. Aluminiumkraftverket gör sitt jobb i ett moln av krämigt spinnande – i alla fall så länge föraren bara trampar på gaspedalen som en debutants fot. Annars gurglar Big Block som en kille och gör det klart att han inte är så bekväm trots allt. Den servolösa V8:an kräver en fast hand, visar sig sedan vara kurvstabil och kan cirklas exakt runt hörn. Tack vare det genomtänkta chassit - och den fylliga kromade läkten i förarens synfält, vilket gör det lättare att ta en titt än med en stjärna framför näsan. En otäck fråga i slutet av resan: Vad hade hänt om V8:an hade blivit en dödsängel för BMW? Tja, kanske borde BMW-entusiaster också säga det öppet: Möjligheten missad – åtminstone med stil.

## Specifikationer

### BMW V8 3200 Super

**Motor:** V8 (cylindervinkel: 90 grader), längsmonterad fram • en central kamaxel, driven av duplexkedja • 2 ventiler per cylinder • 2 st Zenith 36 NDIX dubbla downdraft-förgasare • cylindervolym 3168 cc • effekt 160 hk vid 5600 rpm • 240 Nm vid 3600 rpm.

**Drivning/chassi:** fyrväxlad manuell växellåda • Bakhjulsdrift • Oberoende framhjulsupphängning med dubbla länkarmar, stel bakaxel med triangulära tryckarmar, längsgående torsionsstavar runt om, teleskopiska stötdämpare • skivbromsar fram, bakre trummor, med Hydrovac servoassistans • 6.50/6.70 H 15 L • Mått: Hjulbas 2835 mm • L/B/H 4730/1780/1530 mm • Tjänstevikt 1490 kg • Vändradie 12 meter • Tank 70.

**Prestanda/förbrukning:** 0–100 km/h på 14 s • Toppfart 190 km/h • Förbrukning 16 l/100 km • Ursprungligt pris: 21 240 mark (1963).



*Den omsorgsfullt konstruerade barockängeln är bara i rött.  
På grund av brist på alternativ överlevde toppmodellen fram till 1963.*

### **Historia**

Eftersom BMW:s tidigare bilfabrik i Eisenach låg i den sovjetiska ockupationszonen efter andra världskriget, presenterade BMW inte en ny personbil förrän 1951. Typ 501 tillverkas i München, dess tvåliters sexcylindriga motor är baserad på motorn från förkrigstidens 326, resten är helt nytt: ett chassi som kallas en "full skyddsram" med massiva, rörformade balkar rymmer en stel axel bak och en komplicerad oberoende fjädring med dubbla länkar fram. Den stora BMW:n är fjädrad med hjälp av torsionsstavar som sträcker sig i längdriktningen över nästan hela fordonets längd. I juli 1954 lanserade BMW 502 med en 2,6-liters V8 i lättmetall – ett utmärkande drag som var ännu mer kromat än 501. 1958 tog BMW bort den sexcylindriga motorn ur sortimentet efter cirka 9000 enheter till förmån för V8:an. Den omsorgsfullt konstruerade barockängeln gick bara med förlust med sin olönsamma tillverkning, men på grund av brist på alternativ överlevde toppmodellen fram till 1963: V8:an producerade nästan 13 000 enheter på nio år.

### **Plus/Minus**

Barockängeln är en av 1950-talets mest bländande klassiker – men samlarscenen verkar inte uppskatta den. Formen på V8:an har alltid varit speciell och ett mindre problematiskt val. Även om tekniken i V8 anses vara pålitlig och hållbar, kan porös plåt eller dåligt reparerade olycksskador bli en livsuppgift. Det råder dock ingen tvekan om att en V8 – särskilt i den sena versionen – är en av de mest bekväma och långdistansbilarna på sin tid.



*Den feta rumpan gör det tydligt: en V8 passerar här.*

### **Reservdelar**

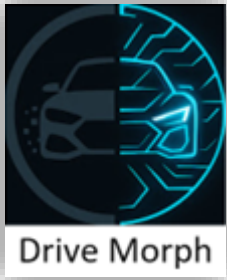
Det finns inte mycket hos BMW: bromsskivor, tätningar, emblem och andra småsaker – det är allt. Men specialiserade återförsäljare säkerställer tillgången på tekniska delar, så att det bara finns ett stort krisområde: plåt. En reproduktionskampanj av framskärmar förvandlades till ett fiasko för flera år sedan eftersom fel prover användes – i slutändan var det ofta billigare att reparera gamla delar. Precis som med en förkrigsklassiker måste de alltid anpassas mödosamt, annars kan de inte monteras från en bil till en annan alls (som i fallet med dörrarna, till exempel). Cylinderhuvuden och vevaxlar blir långsamt sällsynta; Ett verkligt problem är motoroljans värmeväxlare, som knappast kan ses över. En klen tröst: Att tillverka reservdelar av usel kvalitet för barockängeln är inte alls värt det. Och priserna? Hög nivå, som det anstår en BMW-toppmodell.

### **Marknadsmässiga förhållanden**

Avhoppet bland V8-restauratörer är lika höga som på hotspot-skolor: utan en mångsidig hantverkare eller mycket pengar finns det inga framsteg. Vrak och byggsatser finns därför att köpa för frestande lite pengar, bilar att köra från 20 000 euro – men ingen ska ställa höga krav på utseende eller detaljer. En V8 i skick 2 kostar minst 40 000 euro; Konvertibler handlas för sexsiffriga belopp.

### **Rekommendation**

En barockängel är rund. Därför, om du inte är så bra på att knacka på frihandsplåt, bör du hålla händerna borta från självrestaurering. Toppmodellerna med 3,2-litersmotorer är de mest eftertraktade, men om du kan klara dig utan några hästkrafter är du lika bra på vägen med en 2,6 och kan få den bättre bilen för mindre pengar.



## 10. Jaguar 1935-2030



FILM: <https://youtu.be/3ZVcjqtGwZU>



## 11. Scania evolution

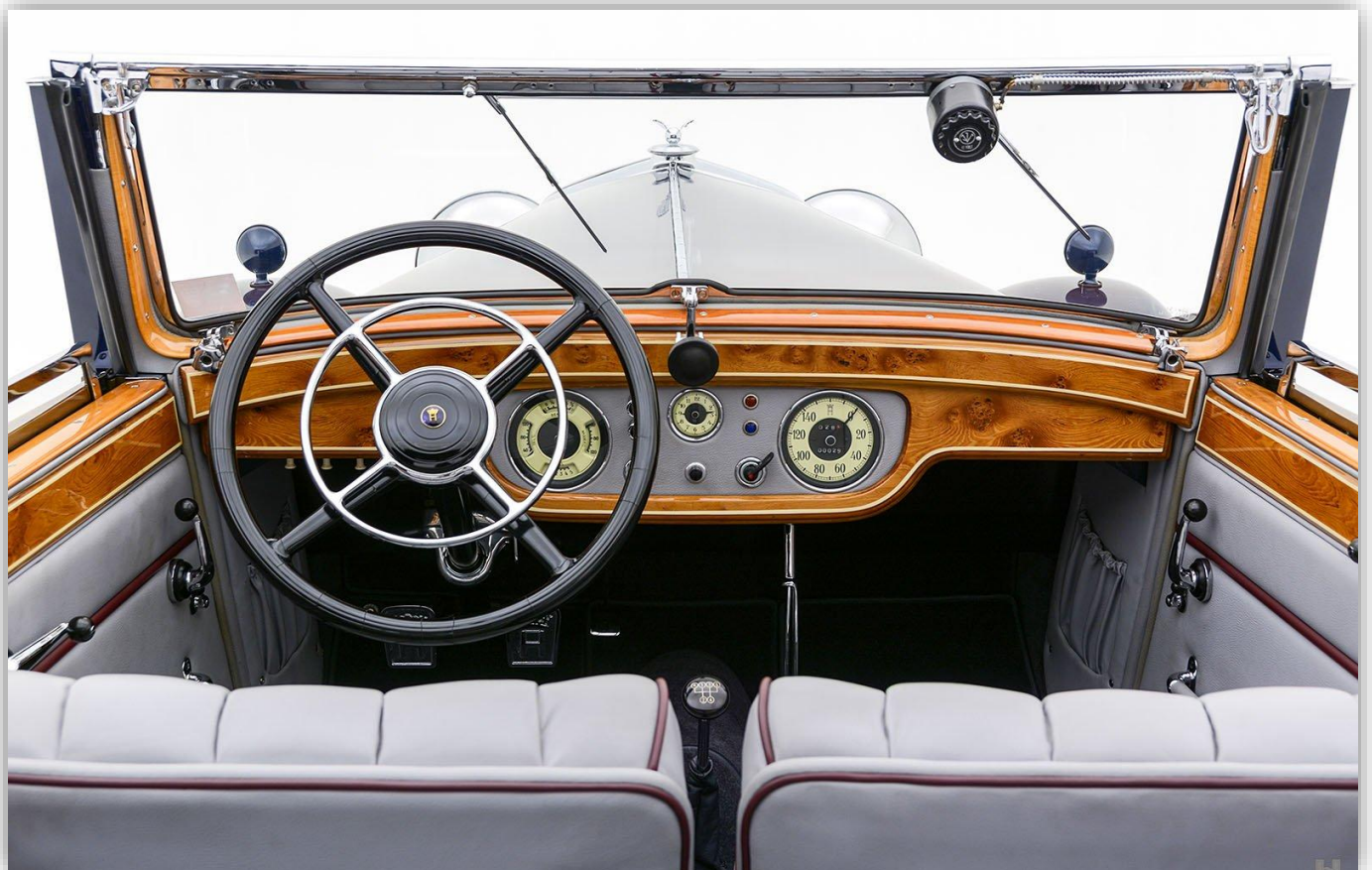


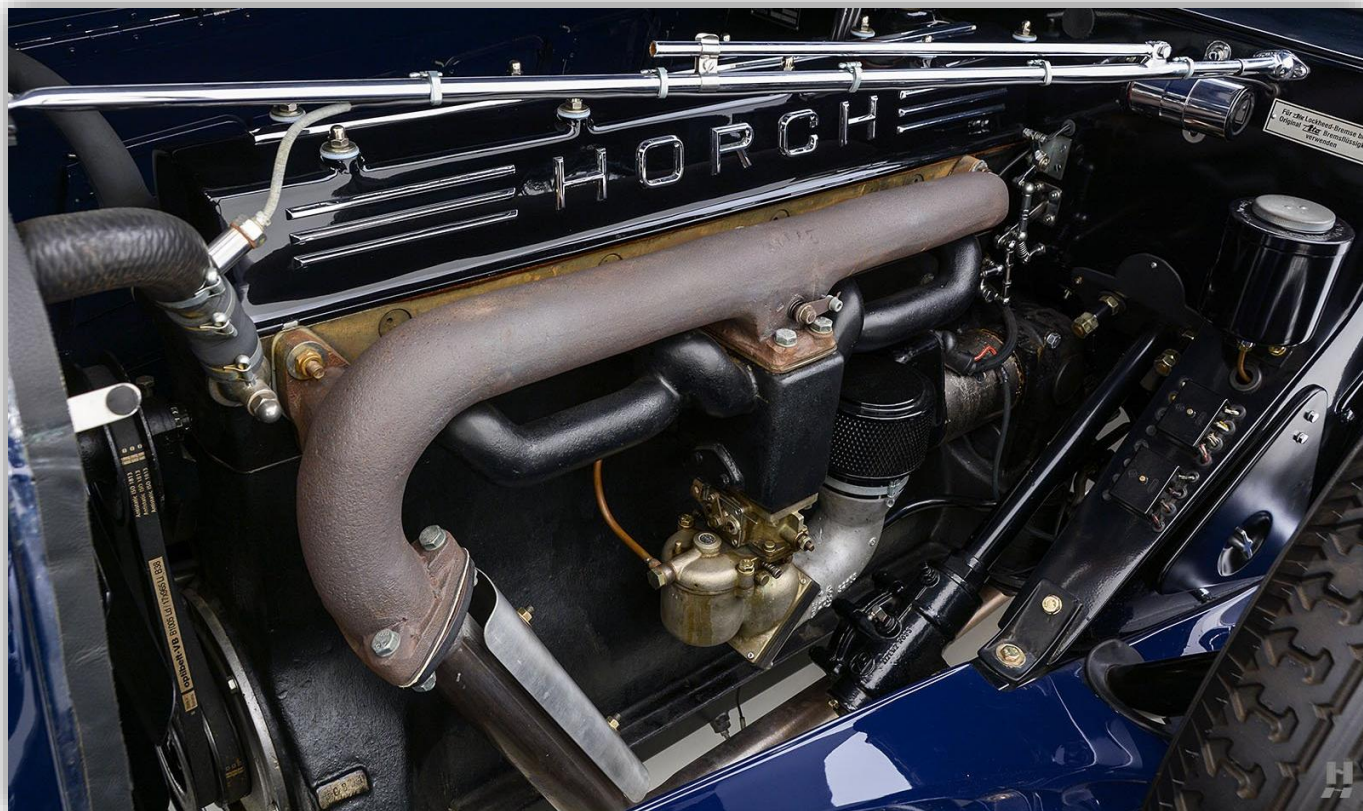
FILM: <https://youtu.be/7YEYG73aFKI>

## 12. Horch 780 B Sport Cabriolet 1934



Horch var en gång kronjuvelen i Auto Unions imperium och är stolt över att vara ett av den tyska bilindustrins mest prestigefyllda märken från den klassiska eran. August Horch grundade sitt företag med samma namn år 1900, och det växte stadigt i betydelse tack vare ett engagemang för innovation och teknisk excellens. Horch gick head-to-head med sådana som Daimler och Mercedes under 1920- och 1930-talen och gick samman med Audi, DKW och Wanderer för att bilda Auto Union 1932. Senare under 1930-talet var Auto Union Grand Prix-teamet känt för att ha hamnat i en hård kamp med Mercedes-Benz om herraväldet på europeiska racingbanor.





I mars 1932 introducerade Horch den kraftfulla nya 700-serien, ett lämpligt flaggskepp för den nya Auto Union-koncernen. Köparna kunde välja en av tre versioner av den nya raka åttacylindriga motorn med överliggande kamaxlar, som konstruerats internt av Fritz Fiedler. I toppen av modellprogrammet satt 4,9-liters Type 780, som producerade 100 hästkrafter med exceptionell förfining och kunde driva 780 till 125 km/h eller mer beroende på karosseri. Horch tillverkades mellan 1932 och 1934 och sålde drygt 300 exemplar av den eleganta och raffinerade 780. De sista 83 bilarna fick beteckningen Type 780 B, med ett reviderat chassi med en 30 mm bredare spårvidd för förbättrad hantering och stabilitet.





Horch anställde de bästa tyska karossbyggarna för att tillverka karosser värdiga det prestigefyllda Type 780-chassit, inklusive Bauer, Erdmann & Rossi och deras *favoritkarosserie*; Gläser i Dresden. Gläser skapade karosser för ett brett spektrum av märken, inklusive Opel, Cadillac och Wanderer, men de reserverade några av sina mest exceptionella verk för Horch.

Denna sällsynta och eleganta Horch är en av en handfull sena produktionsmodeller av typ 780 B som finns, med underbar sportcabrioletkaross från Gläserkarosserie, GmbH. Denna fantastiska bil restaurerades minutiöst till en mycket hög standard av en känd märkesspecialist, med subtila förbättringar för avslappnad och trevlig körning. Denna bil var det tredje av de sista 780 B-chassina som konstruerades och levererades till en okänd ägare 1934. Efter andra världskriget tog den sig till Vitryssland, där den tillbringade de kommande sex decennierna i tysthet gömd. När den upptäcktes 2005 var den ursprungliga karossen sedan länge förlorad, så restauratörerna parade ihop den med denna fantastiska och välbevarade sportcabrioletkaross, som förstås vara en Gläser-skapelse som först monterades på ett Horch Type 710-chassi.

Den omfattande restaureringen av skruvar och muttrar tog sju år och finns dokumenterad i ett medföljande häfte med fotografier. Byggnadsträet var i anmärkningsvärt gott skick och konservatorerna var särskilt noga med att bevara så mycket som möjligt av karosseriet. De byggde omsorgsfullt om drivlinan och utrustade motorn med nya lager, kolvar och moderna oljetätningar där det var möjligt. De tillverkade minutiöst nya bränsleledningar i koppar och avgassystemet i rostfritt stål av hög kvalitet. För att öka körbarheten anpassade de en modern 5-växlad synkroniserad Getrag-växellåda för att avsevärt minska förarens ansträngning och förvandla Horch till en fantastisk och mycket kapabel långfärdstourer.



Färdig i en fantastisk nyans av kungsblått med grå busslinjer, har denna magnifika 780 B en imponerande närvaro. Lacken är färdigställd enligt concours-kvalitetsstandarder, med kaross och passform av utmärkt kvalitet. Förkromningen är superb runt om, och detaljerna inkluderar underbara kromtrådshjul med svarta Michelin-däck, ett stenskydd i mesh och dubbla sidomonterade reservdelar. Det är ett fantastiskt exempel på teutonisk elegans, med stänkskärmarna med kjolar och behandling av blindkvartstak som betonar den låga och sportiga profilen.

När man öppnar en av de massiva, valvliknande dörrarna avslöjas en härlig kupé för fem passagerare klädd i ljusgrå läderklädsel med vinröda passpoaler. Precis som med exteriören är utförandet av interiören utmärkt. Instrumentbrädan och dörrkåporna har underbara blonda träverk med gräddfärgade band för att ge kupén en lättare känsla. Kläde kantar insidan av den oklanderligt gjorda canvasskivan, och mörkgrå mattor ser nästan nya ut. Omkopplare, kontroller och instrument är i utmärkt ordning, med det 5-växlade mönstret på växelspaxknoppen i tidstypisk stil avslöjar den moderna lådan som är monterad nedan.

Presentationen under motorhuven är utmärkt och den stora åttan vackert detaljerad med härlig svart emalj och krom. Motorn är fläckfritt ren och snygg, med endast avgasgrenröret som visar tecken på användning. Chassit och underredet är också vackert presenterat med utmärkt lackkvalitet på fjädringen och drivlinans komponenter.

Efter att ha avslutat det sjuåriga projektet debuterade denna magnifika Horch på Jewels in the Park Concours d'Elegance i Schloss Dyck, Tyskland, där den vann trofén för bästa restaurering. Presenterad i superb ordning hela tiden, förblir denna sällsynta och vackra Horch lämpad för concours-visning, medan de genomtänkta uppgraderingarna gör den perfekt för turnénjutning. Som en CCCA Full Classic är det ett underbart val för deras CA-Ravan roadtours och liknande evenemang.



### 13. Grattis Pontiac Tempest

Publicerad 10 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

I dag har turen kommit till Tempest, Pontiac Tempest. Tord och Turid gratuleras också



Tempest betyder storm och det kallades Pontiacs första compact som kom inför 1961 samtidigt som Buick Special och Oldsmobile F-85.

Dessa tre delade grundkaross men under skalet var Tempest mycket mer annorlunda än de två andra som var helt konventionella.

Tempest var byggd på samma bottenplatta som Chevrolet Corvair och hade dennas transaxel med svingaxlar bak. Tempest hade dock motorn fram och det var Pontiac Bonneville's V8 som berövats en cylinderbank. Resultat var en tung och stor fyrcylindrig motor på drygt tre liters slagvolym. Den fanns i flera effektsteg från 110 till 155 hp. Man kunde också få den lättmetall-V8 som Buick tagit fram och som senare togs över av Rover.



*Den kaross Tempest delade med sina två systemärken var välproportionerad och med de många plåtveckan karaktäristisk. Hardtopens taklinje kom senare också på flera av GM:s fullsizemodeller.*



*Ny och ganska intetsägande grill ersatte på 62:orna den delade grill som under ett par år var typisk för Pontiac.*

Det märkligaste var kraftöverföringen som kallades *rope drive*. Det var en rundstång av 15 mm diameter som snurrade nedböjd i en båge genom en tunnel från motorn till växellådan. Att stängen inte piskade som ett hopprep är fortfarande ett mysterium för många.

Precis som GM önskade mottogs Tempest som en teknisk sensation. Den fick det eftertraktade priset Car of the Year av den ansedda biltidningen Motor Trend. Men de tekniska lösningarna var konstgrepp för att väcka uppmärksamhet. Den stora fyran vibrerade så kraftigt att när den stod på tomgång i en trång gränd skallrade fönstren i omgivande hus. Växellådorna från Corvair klarade inte riktigt de vridstarka motorerna och vägegenskaperna var trots den idealiska viktfördelningen något lömska.

Pontiac-kännaren John Gunnell menar att Pontiac Tempest av de tre första årgångarna är intressanta bilar och trevliga att titta på men det är bäst om någon annan äger dem!



*Pontiac Tempest inordnades från 1964 i ledet och fick konventionell Detroitteknik. Helst ville GM glömma alla crazy ideas från 1961. Med den nya Tempest som bas byggdes den första GTO och en ny bilklass var född!*



*Nya varianter med nya modellnamn kom hela tiden och 1966 var Tempest reducerad till instegsmodellen i en serie som toppades av GTO och där LeMans var mellanmodellen. Inga Pontiac Tempest fanns i USA efter 1970 men i Kanada användes namnet 1987-1991 på en variant av Chevrolet Corsica som såldes genom Pontiacs återförsäljare.*





## 14. Saab Sonett 1955-57



Den första av Saabs sportbilar i Sonett-serien var en tvåsitsig roadster som delade vissa komponenter med 93:an.

Chassit och glasfiberkarossen var specifika för bilen, men den drevs av 93:ans motor och treväxlade växellåda, som var monterade bakom framhjulen för att förbättra viktfördelningen, i stället för framför dem som i sedanen.

Denna omkoppling kunde ha lett till att Sonett hade en framväxel och tre backväxlar, men Saab kom runt det ganska enkelt genom att låta motorn gå baklänges - en enkel sak med en tvåtaktare.

Flera prototyper tillverkades, men den här tidens Sonett gick aldrig i serieproduktion.



Roger Warolin