



DeSoto Fireflite

1. Skoda avslöjar sin billigaste elbil hittills
2. Volkswagen ID. Cross Concept
3. Svenska Jenny grundade nytt superbilmärke
4. 20 år med VW EcoRacer
5. Fords badkarsmodell
6. Jaguar XK150
7. DeSoto Fireflite
8. Grattis Triumph Spitfire
9. Saab GT 750

## 1. Skoda avslöjar sin billigaste elbil hittills

Av Maths Nilsson 7 september 2025 17:13

Skoda visar upp sin episka nyhet. Ny elbil ska bli din för under 300 000 kronor



**Volkswagen visade upp sin nya elbil ID. Cross idag** och koncernsyskonet Skoda vill inte vara sämre. De drar täcket av Skodas billigaste elbil hittills. Nya Epiq är en kompakt SUV som ska kosta runt 25 000 euro. I Sverige kan det förhoppningsvis innebära en prislapp under 300 000 kronor. Bilen som visas idag är ett koncept, men den ska gå i produktion nästa år.

Skoda Epiq blir 4,1 meter lång, men ska ändå vara relativt rymlig. Bagageutrymmet är på 475 liter, vilket faktiskt är 5 liter mer än dagens Elroq. Precis som Volkswagen ID. Cross bygger den på MEB+ plattformen. Det betyder att bilen blir framhjulsdreven, några fyrhjulsdrivna versioner är inte att vänta. Bilen kommer att byggas tillsammans med VW ID. Cross i efabrik i Navarra i Spanien.



**LÄS MER:**



**Skoda avslöjar sin billiga elbil – kostar 280 000 kr**



**Skodas vd: Makalöst prisrig på elbilar nästa år**



**Skoda skjuter upp elbil – låter bensinbilar leva**





## 2. Volkswagen ID. Cross Concept

Posted by Kristofer Rask september 7 2025

Kompakt elbil med 420 km räckvidd



Volkswagen har nu presenteras den helt elektriska konceptbilen ID. Cross Concept. Modellen är en kompakt-SUV som placerar sig i instegssegmentet och är en syskonmodell till kommande Volkswagen ID. Polo.

Detta är en modell som ska lämpa sig bra i både stadstrafik och för långresor enligt Volkswagen. Det med upp till 420 km i räckvidd (WLTP). Modellen är den fjärde i Volkswagens kommande eldrivna småbilsprogram. Det utöver ID. 2all (blivande ID. Polo), ID. GTI Concept samt ID. EVERY1.

Modellen får en motor på 155 kW (211 hk). Volkswagen nämner inget om batteristorlek eller laddningsprestanda. Storleksmässigt mäter ID. Cross Concept 4 161 mm i längd med ett axelavstånd på 2 601 mm. Bredden är 1 839 mm och höjden 1 588 mm.

Volkswagen lyfter också fram att ID. Cross Concept liksom de andra kommande instegsmodellerna bygger på den uppdaterade plattformen MEB+. Den får en ny mjukvarugeneration redan nästa år med förbättrade funktioner som bland annat en vidareutvecklad version av förarassistanssystemet Travel Assist.

Designspråket kallar Volkswagen för "Pure Positive". Det knyter an till Volkswagens arv. Enligt designchefen Andreas Mindt finns medvetna referenser till klassiker som Golf och VW-bussen, vilket ger modellen en igenkännbar identitet samtidigt som den pekar framåt mot märkets nya formspråk.



– Vi kallar vårt nya designspråk "Pure Positive". Det bygger på våra tre designhornstenar stabilitet, sympatisk och hemlig ingrediens ("secret sauce") och kommer att präglade alla nya Volkswagen i framtiden. Vi satsar på en ren och kraftfull tydlighet, visuell stabilitet och en positiv, sympatisk utstrålning hos bilarna, förklarar Volkswagens designchef Andreas Mindt.

– Linjerna och de kraftfulla ytorna hos ID. Cross Concept är rena och tydliga. De formar en SUV som är trendsättare, inte trendföljare, och som överför märkets identitet till framtiden. Den positiva utstrålningen hos ID. Cross Concept märks direkt på fronten och bakpartiet. Med sin grafik och 3D-ljussignatur ger de intrycket av att bilen är leende, fortsätter Mindt.





Kupén i ID. Cross Concept är utformad för att skapa en känsla av välbefinnande med material av hög kvalitet och tygklädda ytor som ger en mjuk och ombonad miljö. Bilen är relativt bred för segmentet vilket medför en luftigare interiört som ger en större känsla av rymd



*Liten grej för vissa, men ratt med knappar och egna elhissknappar för bakrutorna*

Interiören kompletteras av förinställda ljus-, ljud- och klimatlägen som tillsammans förvandlar färgsättningen Vanilla Chai till en lounge präglad av komfort.



Stämningen förstärks ytterligare av växtmotiv på skärmarna och levande växter placerade i den svävande mittkonsolen.



Dessutom är sätena specialdesignade för att kunna fällas ner helt och på så vis skapa en viloyta som påminner om klassiska Folkabussen.

När det kommer till lastvolymen så rymmer bagaget 450 liter. Något helt nytt för Volkswagens elbilar är dessutom en frunk fram, som i det här fallet rymmer 25 liter. På dragkroken får ID. Cross dra 1200 kg.

Den produktionsklara bilen kommer ha världspremiär sommaren 2026. Det efter premiären av kommande ID. Polo och ID. Polo GTI. Året efter följer ID. EVERY1.



### Fakta Volkswagen ID. Cross:

**Drivning:** MEB+, framhjulsdraft

**Effekt:** 211 hk/155 kW

**Räckvidd, WLTP:** upp till 420 km (prognos)

**Topp hastighet:** 175 km/h

**Längd:** 4 161 mm

**Bredd:** 1 839 mm

**Höjd:** 1 588 mm

**Axelavstånd:** 2 601 mm

**Bagageutrymme med fem personer ombord:** 450 liter + 25 liter "frunk"

**Kultryck:** 75 kg

**Maximal släpvagnsvikt:** 1 200 kg (bromsad, 8 procents lutning)

**Hjul:** 235/40 R21



Maths Nilsson

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

### 3. Svenska Jenny grundade nytt superbilmärke

Av Anton Nordgren 6 september 2025, 09:49

**2026 kommer nya snabba elbilar i extremt lätt vikt. En av tre medgrundare är den svenska stjärnan Jenny Keisu. Nya sportbilen Longbow gör en enorm satsning.– Vi är supertaggade alla tre, säger Jenny Keisu till Carup.**



Longbow tar ett djärvt steg in i framtiden och planerar världens första Featherweight Electric Vehicles – elbilar med extremt låg vikt. I spetsen för projektet står tre grundare, och en av dessa är svenska Jenny Keisu. Inte nog med att bilarna väger extremt lite. Tillammans bygger de också upp Storbritanniens absolut första renodlade sportbilmärke för eldrift. Kombinationen kan förändra helt hur vi ser på elbilar i premiumklassen.

– Det mest nervösa ögonblicket var egentligen i våras, när vi för första gången klev fram i rampljuset och visade våra två modeller. Den känslan släppte snabbt – lanseringen blev en succé. TopvGear satte både vår Speedster och Roadster på framsidan, och mottagandet har varit fantastiskt: från media, industrin och kunder. Faktum är att vi redan har fler reservationer än vi kan hantera under det första året, berättar Jenny Kiesu.

Och den tidiga framgången kommer inte av en slump. Jenny är expert på investeringar och ledarskap och var tidigare VD för det svenska elbåtsföretaget X Shore. Företaget leds också av en mängd elbils-expert på andra områden. Både VD:n Daniel Davey och medgrundaren Mark Tapscott var med och utvecklade den ursprungliga Tesla Roadstern, bilen som förändrade hela synen på elektrisk prestanda. De har dessutom haft ledande roller på Lucid Motors och BYD. Och ingenjörsteamet är inte sämre. De består av veteraner från Formula E, McLaren, Aston Martin och Tesla.



*Designen är inspirerad av klassiska sportbilar från Storbritannien, men med modern elektrisk prestanda. Speedstern klarar 0–100 km/h på 3,5 sekunder.*

– Man kan aldrig få för mycket goda råd. Att få göra den här resan tillsammans med ett erfaret team är en enorm fördel. Det gör att vi kan röra oss snabbare och samtidigt undvika många klassiska misstag – vi vet helt enkelt var fallgroparna finns. Den erfarenheten påverkar allt från supply chain och produktionsplanering till affärsmodell, fortsatte Jenny.

Tillsammans skapar teamet Longbows debutmodeller – en öppen speedster och en sluten roadster. Båda lovar en autentisk körupplevelse med fokus på låg vikt, snabb respons och en klassisk design. Bilarna väger under 1000 kg, vilket är mycket unikt för elbilar.

Speedstern väger in på extremt låga 895 kg, mindre än hälften av många moderna elbilars vikt, och klarar 0–100 km/h på 3,5 sekunder. Den har en WLTP-räckvidd på 442 km och startpriset är precis runt 1 miljon svenska kronor (£84 995) inklusive moms. Produktionen begränsas till 150 handbyggda exemplar. Roadstern väger 995 kg och når 0–100 km/h på 3,6 sekunder. Den kommer med ett lägre startpris på 890 000 svenska kronor, inklusive moms.

Företaget tar nu emot reservationer för båda modellerna, och reservationerna har haglat in. De första leveranserna planeras till 2026. Speedstern kommer att erbjudas i standardutförande samt två exklusiva specialutgåvor. Roadstern får liknande begränsade utgåvor, med endast 50 respektive 100 exemplar – perfekta för den som vill äga en bit av framtidens lättvikts-elbilar.





*Interiören är skapad genom mänskligt hantverk snarare än teknik.  
Produktionen begränsas till 150 handbyggda exemplar.*

**LÄS MER:**



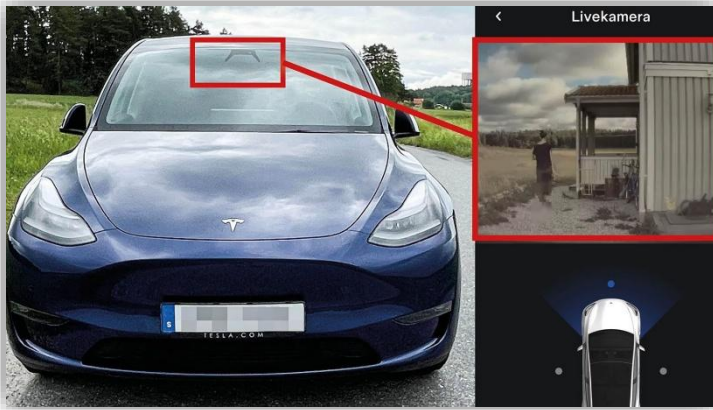
**Glöm tunga elbilar – denna blir rekordlätt**



**Teslabilar som smygfilmer – det här gäller i Sverige nu**



**Teslas okända satsning – öppnar nytt i svensk stad**



### Teslas smygfilmade kameror kan bryta mot GDPR:...



### Uppgifter: Elbilmärke stoppar USA-satsning



### Mercedes-AMG utvecklar elektrisk superbil



Anton Nordgren

Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.



#### 4. Dyr leksak: 20 år med VW EcoRacer

Publicerad av Frank B. Meyer

04 september 2025

**Blixtrande snabb och sensationellt ekonomisk – EcoRacer imponerade på oss redan 2005. Det faktum att den aldrig gick i serieproduktion: synd, men logiskt.**



Vi kan se hur länge sedan det var från jämförelsen som AUTO BILD-kollegan Jan Horn gjorde vid den tiden: "Jag kan inte hjälpa mig själv. EcoRacer låter lite konstigt. Motsatt. Ja, till och med paradoxalt nog. Precis som diesel. Det går inte heller ihop.

Så var det då, 2005. De flesta hade redan glömt bort traktorn som hette Diesel (Jan såklart inte), den första moderna dieseln i form av en Diesel dök inte upp förrän fyra år senare.

##### **Idrott och sparande – går det ihop?**

Men att kombinera motsatser, det var hans idé: platt, fast, lätt och aerodynamisk som en sportbil – diesel, ekonomisk, lätt och aerodynamisk som en miljöbil.

Du har märkt, eller hur? Lätt och aerodynamiskt, det är inte varandras motsatser. Sport och sparande går hand i hand. På det sätt som VW utformade studien för 2005 skulle den vara superekonomisk på vägen, men superdyr att bygga.

Eftersom: VW har just fördubblat Formel 1-idén med EcoRacer. Två personer sitter inte i en monocoque, utan i en polycoque gjord av CFRP, kolfiberarmerad plast. Bilen skulle väga 850 kilo.

Detta verkar inte sensationellt för oss, eftersom bilen också är 3,77 meter kort och med sina 1,21 meter "så platt att man skulle kunna snubbla över den", skrev Jan Horn.

##### **VW lovade 3,4 liter diesel per 100 km**

Men sensationellt ekonomisk var han. VW lovade 3,4 liter diesel per 100 kilometer – inte i 41-litersläge som treliters Lupo, utan på 136 hk!



*Högst upp kör Jan Horn fortfarande med den lilla vindavvisaren, utan tak och skopa – här med en stor vindruta, insatta Targa-takhalvor och takförlängningen ovanför mittmotorn.*

I målkonflikten mellan "sportig" och "sparande" har VW bestämt sig för att inte använda en högvarvig TSI-bensinmotor och till förmån för en diesel: fyra cylindriga, 1,5 liter (1,9 liter var vanligt), 100 kW vid 4000 rpm, vilket är typiskt för diesel, och "mer än" 250 Nm från 1900 rpm. Detta ska göra det möjligt för den lätta bilen att sprinta från 0 till 100 km/h på 6,3 sekunder, VW angav Vmax till 230 km/h. Den som klagar på detta gnäller på hög nivå.

#### **Det dolda budskapet: Common rail är på väg**

Hela showen med CFRP-karossen, som också kan konverteras (se bilder), och betoningen på kontrasten mellan sport kontra ekonomi distraherar från det centrala tekniska budskapet i den här bilen: Nu kommer common rail. År 2005 kördes VW:s dieselmotorer fortfarande med insprutning enligt Boschs pump-munstycksprincip (B5 hade gjort starten 1999). Detta var mycket ekonomiskt, men förbränningen var hård och högljudd, kraftleveransen explosiv istället för harmonisk, och eftersom varje cylinder hade sin egen högtryckspump för insprutning var pumpmunstycket också dyrt att tillverka.

Common rail var den princip som konkurrenterna hade tillämpat under lång tid (sedan JTD 1997). Den byggde inte upp trycket lika snabbt som pumpmunstycket, men den kunde styra insprutningen – nej: insprutningar, flera per arbetslag – närmare bestämt med Piëzo-insprutningselement, vilket är viktigt för avgaserna (på den tiden var man tvungen att uppnå Euro 5), motorerna gick tystare och var billigare att tillverka.

Från och med 2008 konverterade VW-koncernen alla dieselmotorer från pumpmunstycke till common-rail – och EcoRacer gav bort det redan 2005!

#### **Mini-slagvolym utvecklar kraftfull dragkraft**

Jan Horn kom i kontakt med common-rail TDI 2005 under en körning i södra Frankrike: "Det kan man känna i EcoRacer i den något mjukare och mer spontana motorkaraktären. Jag tror åtminstone att jag kan se mer löpförfining och längre bett än vad jag är van vid från en, till exempel. Hastigheten ökar behagligt jämnt vid acceleration. Från strax under 2000 rpm biter dieseln hårt. Det är synd att den fyrcylindriga motorn faktiskt inte låter som någonting alls. Direkt bakom mig mullrar och rasslar något tamt – men den sprakande spikningen av TDI har lika lite att göra med en hes sportbil som ett Formel 1-lopp har att göra med en ekonomisk satsning organiserad av Greenpeace.



*Synlig kolfiberstruktur i genomsteget.  
Tunna sitsar, massor av vit närhet och silvrigt skimrande ytor.*

Bortsett från ljudet kände han sig bra vid ratten: "EcoRacer accelererar sensationellt utan ansträngning. För att du växlar med blixrens hastighet och utan att tappa fart. Eftersom bakhjulsdriften, mittmotordesignen med en liten övervikt bak och de greppvänliga 225-däcken ger det bästa greppet." Direktväxellåda

Och det var ingen brist på racingkänsla heller. "Därför att EcoRacer svetsar sig själv så underbart torr mot vägen. Varje spår, varje skarv i vägbanan förs ofiltrerat vidare till skålsätena, allt darrar, det finns verkligen inte ett gram sköljmedel för mycket."

Vidare: "Tuff som en käpp, säger vissa, kallar jag den kompromisslöst trimmad för körglädje. Precis som styrningen. Den kommer från , stöds av en elmotor och har en ultradirekt transmission. Ett kvarts varv på den greppvänliga miniläderratten resulterar i ett fullständigt filbyte. Det blir inte mycket smidigare än så."

#### **Coupé, roadster och speedster i ett**

Nu kan karossen byggas om i flera steg – och Jan Horn har tills vidare bestämt sig för den ultraplatta Speedster-vindrutan, som egentligen bara är en vindavvisare. Är inte det fruktansvärt dragigt?

"Jag förväntar mig ett hårt slag i ansiktet från vinden. Men det finns det inte. Vinden faller över plexiglasbrättet, som bara är några centimeter högt, väser upp på det och fläktar sedan lammlikt över hjässan. Till och med när en 100:a blinkar på den vilt flimrande hastighetsmätaren efter 6,3 sekunder förblir föraren relativt fri från storm."



*I stället för pumphunsteknik förlitade sig VW redan 2005 på ett common rail-system i EcoRacer. "Sportbilar på sparlåga" och "snål när man rånar kurvor" för genom Jan Horns huvud – "fantastiskt tilltalande".*

### **Varför det förblev en engångsföreteelse**

Att VW inte hade för avsikt att ta EcoRacer i serieproduktion beklagade sig kollegan Jan utförligt på den tiden. "Men kanske måste man bara skrika tillräckligt högt tills VW-cheferna äntligen vaknar upp från sina djupa drömmar om att återvända med säkerhetsröda pennor. Bygga, bygga, bygga. Med en sådan racerförare skulle en hederlig hårdrock äntligen svepa genom det avslappnade kaféet i Wolfsburg igen. Sparar nöjen i tid med tiden."

En serietillverkad bil med en lätt CFRP-kaross hade naturligtvis varit för dyr. BMW hade redan gjort erfarenheten att till och med 170 hk var för lite för att övertyga tillräckligt många fans att köpa en så dyr bil.

Å andra sidan, vad hade hänt om VW hade byggt EcoRacer med en stålkaross, lite tyngre, med kanske fyra liters bränsleförbrukning? Skulle fortfarande ha varit bra. En tysk sportspindel för glad och miljövänlig pendling. Men en StahlEcoRacer skulle naturligtvis inte heller ha blivit en kung av enhetsförsäljning. De flesta kunder tickar helt enkelt inte så. En del vågade sig på att köpa en VW Eos TDI, den mycket vågade som diesel.

"Snälla VW, sluta få det att vattnas i munnen på oss hela tiden och sätt en sådan racinghäxa på det löpande bandet. Det skulle säkert vara bra för din nördimage." Så Jan fortsatte att gorma och pumpade in i solnedgången.



*Targa-takhalvorna fälls upp så fort du öppnar dörrarna. Takförlängningen ovanför motorn förbättrar aerodynamiken. Cd-värdet är ungefär detsamma som i Audi TT.*

### **Tekniska data VW EcoRacer**

- R4 Common Rail Turbodiesel
- Två ventiler per cylinder
- En överliggande kamaxel
- Slagvolym 1484 cm<sup>3</sup>
- Effekt 100 kW (136 hk) vid 4000 rpm
- Max vridmoment 250 Nm vid 1900–3750 rpm
- Bakhjulsdrift
- Sexväxlad dubbelkopplingslåda
- Individuell fjädring fram och bak
- L/B/H 3770/1740/1210 mm
- Tjänstevikt 850 kg
- Toppfart 230 km/h
- 0-100 km/h på 6,3 s
- Förbrukning 3,4 l D/100 km



## 5. Fords "badkarsmodell" lika populär som Volvo

Publicerad 2025-09-07 6:30 Text Calle Carlquist

Med glad uppsyn och "snabb" motor blev det ungefär lika många Ford Taunus byggda som Volvo Amazon.



**Har det funnits** ett gladare bilnylle än det på Ford Taunus P3 (1960–64)? Troligen inte. Föregångaren såg ut som en liten femtiotalsjänkare men den nya generationen var rakt igenom modern, med klatschiga färger på ut- och insida och banbrytande "äggformade" strålkastare från Hella i fronten.

De cirkelrunda baklamporna på sedanversionerna knöt an till Fords USA-mode och kombimodellen fanns till och med nedvevbar bakruta.

På de första årsmodellerna var kombins baklampor placerade ovanför bakluckan, antagligen mer som styling- än säkerhetsdetalj. Formgivaren Uwe Bahnsen ledde europeiska Fords design i tre decennier.

**I Tyskland fick P3** smeknamnet "Badewanne", badkaret. Lite orättvist kanske, helheten var ju synnerligen lyckad, utan krumelurdesign. Det svenska "banan-Taunus" var ännu värre.

Annonsen är glad som bilen. Har man som copywriter inte kommit på något kan man skriva "Provkör!" tre gånger i rad. "Snabb" motor och skivbromsar fram "fångar upp bilen även i hård fart" – snacka om plus!

Det blev 669 731 exemplar av Taunus P3 innan ersättaren kom. Händelsevis är det ungefär lika många som vår svenska folkhemsmotsvarighet Volvo Amazon, 667 791 exemplar.

## 6. Jaguar XK150 3,8-liters Drophead coupé 1960



Den nya XK150 introducerades i maj 1957 och byggde på Jaguars rika arv inklusive XK120 och XK140 före den, och markerade den tredje och sista utvecklingen av de briljanta XK-seriens sportbilar från Jaguar. Samtidigt som XK150 fortsatte att använda ett förkortat Mark V-chassi och hade en stark likhet med sina föregångare, var den något bredare och hade en renare stil med en högre och mer subtil bälteslinje som ersatte de trendiga nedskurna dörrarna på XK120 och XK140. En bredare grill förbättrade motorkylningen och en modern böjd vindruta i ett stycke gav bättre sikt framåt. Vid lanseringen fanns XK150 tillgänglig med både Fixed Head och Drophead Coupé, med den öppna tvåsitsiga Roadster som följde dem till marknaden i mars 1958.





Redan från början tillämpade Jaguar lärdomarna från tävlingen på sina sportbilar, som stadigt växte i prestanda och sofistikerad. XK150 var Jaguars första landsvägsmodell utrustad med Dunlops fyrhjuliga skivbromsar, som spelade en nyckelroll i företagets andra Le Mans-seger med C-Type 1953. Fram till slutet av 1959 drev Jaguars redan legendariska XK DOHC raka "sexa" XK150 i 3,4-litersform med en kraftig effekt på 190 hk. Mot slutet av XK150-produktionen introducerades 3,8-litersmotorn och idag är dessa sällsynta varianter de mest eftertraktade för samlare.





Även om XK150 var utformad strikt som en snabb, GT-orienterad gatbil, var det några hängivna privatförare som gjorde en kampanj med gott resultat, inklusive segern i GT-klassen i Tulip Rally 1960 och Walt Hansgens hedrande tredjeplats på prispallen i Bridgehampton i juni 1960.

Med chassinummer S838726DN, byggdes denna ursprungliga vänsterstyrda XK150 Drophead Coupé (DHC) den 26 februari 1960 och skickades den 11 mars 1960 till Amerika via Jaguar Cars, New York till sin första ägare Mr. C. Wallace. Vackert färdigställd i silverfärg, svart läderklädsel och en svart Haartz-tyg sufflett, behåller denna XK150 den ursprungliga karossen och originalet, matchande nummer 3,8L DOHC "XK"-motor med dubbla SU-förgasare. Förutom sin inneboende önskvärdhet är denna Jaguar XK150 från 1960 ganska sällsynt enligt märkesexperter som en av bara 591 3,8-liters exemplar som tillverkades 1960 med Drophead Coupé-karosstilen, varav 443 – inklusive denna XK150 – var original-exportmodeller.

År 2006 förvärvades den av Jaguars restaureringsspecialister Classic Showcase som utförde restaureringen. Drophead Coupé köptes sedan av den uppskattade samlaren Paul Petrovich och den blev snabbt en favorit att köra i hans samling. År 2018 lackerades Jaguaren om helt och hållet och mycket av kromet förnyades, med mekanisk trimning utförd av den brittiske bilspecialisten Dan Kelly i Sacramento-området. Det året fick ägaren äran att bli inbjuden att delta i Pebble Beach Tour D'Elegance med sin glänsande Jaguar, och bilen presterade felfritt på de pittoreska vägarna på Montereyhalvön och Big Sur. Denna XK150 fortsätter att dra nytta av restaurering och korrekt underhåll och mekanisk sortering för en utmärkt körupplevelse på kommando. Medföljande dokument inkluderar ett Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate, plus ett urval av arbetsorder och servicekvitton. Med sin balans mellan skarp hantering, modig kraft och avsevärt förbättrad passagerarkomfort är 150 körentusiastens val av XK-serien. Med fantastiska färger och levererar enorm karaktär och närvaro, är denna sofistikerade 1960 Jaguar XK150 3,8-liters Drophead Coupé mer än värd fortsatt bevarande och uppskattning, precis som den har haft under det tidigare ägandet.





## 7. DeSoto Firelite Cabriolet 1959



DeSotos '59 fortsatte i stil med den berömda bildesignern Virgil Exners "Forward Look", den berömda stylingtrenden som Chrysler introducerade över hela linjen för sina 1956 års modeller... "utseendet" som fick försäljningen av Plymouth, Dodge, DeSoto och Chrysler att skjuta i höjden lika kraftigt som fenorna på dessa skrynkliga bilar. Annonserna i tidningen MoPar var kanske lite optimistiska när de utropade DeSotos från 1959 till "framtidens spännande utseende och känsla!" Denna "framtid" skulle bli mycket kortlivad eftersom nedläggningen av DeSoto-produktionen var precis runt hörnet.

För inlämning en DeSoto Firelite Cabriolet från 1959. Skillnaden mellan Firefride och Firesweep är att Firesweep är instegsbilen och Firelite är den avancerade bilen med mer kraft, en 4-pipig förgasare och en bil med högre alternativ. Denna Firelite byggdes om från grunden, med hjälp av ett par donatorbilar för att komplettera denna bil med paneler helt i stål utan rost, en solid ram där även insidan var epoxierad för att förhindra rost på ramen. Alla paneler doppades och slipades sedan minutiöst och målades till vad du här ser som ditt crescendo i 1959-form.

### Exteriör

Från dubbla strålkastare med "ögonbryn" till tunn horisontell grill, sedan nedåt till den massiva kromade stötfångaren med 2 mini-Dagmars på undersidan och långa ovala insatser på toppen, meddelar den här fronten med ett rop att du är framme. Lägg till några Jet Age-stilade dekorationer ovanpå de stora främre fjärdedelarna, och på sidorna använder du början av ett trimspjut som så småningom kommer att svepa nedåt och accentuera en bakre massiv fena, och vi använder våra ögon för att suga upp den sena 50-talssåsen som presenteras framför oss, som droppar av tidens fällor.



DeSoto, som är kända för sina innovationer, har använt infällda dörrhandtag på den här bilen, liksom dubbla yttre sidespeglar, allt i vacker krom. Stålpaneler är raka, rostfria och badar i röd färg som är så djup att man kan dyka huvudstupa in i den. Och låt oss inte glömma, svepspear i kontrasterande vitt med sina yttre kromkanter är bara en av överdrifterna på denna underbara bil. Vår svepspjut skriker i modern jetage-stil från mitten av århundradet och klättrar uppåt och bildar en stor fena för den bakre fjärdedelen. Här tar bilens bakdel över med inte 1, inte 2, utan 3 dixie cupformade bakljus i fenan som bildas av spjutet. Släng på ytterligare en massiv bakre stötfångare som efterliknar frontens design, och vi kan nu använda ordet snygg. Dessutom är den här bilens toppare en orörd vit canvas cabriolet, som har en genomskinlig bakruta i plast och rör sig upp och ner felfritt. Turbinformade hjulkåpor i krom omslutna av halvbreda vita färger finns i alla 4 hörnen.

### Interiör

När vi flyttar vårt äventyr till interiören i den här bilen kan vi ta en helhetsblick och omedelbart se definitionen av överskott! Vi börjar med dörrpanelerna som använder en röd klädeinsats som har horisontella linjer sydda med jämna mellanrum i vitt, grått och svart som ser mycket ut som de störningar du skulle få på en TV när en vindstorm skulle blåsa ner dina antenner. Denna gränsar på botten av en solid röd vinylpanel och strax ovanför klädet och under den rödmålade metalltröskeln finns en vit vinylinsats, som löst efterliknar svepspjutet från den yttre berömmelsen. Reglage för elfönsterhissar är inbäddade i den här panelen, även mer tidig innovation från DeSoto. När vi riktar vår uppmärksamhet mot passagerarsätena ser vi en delad bänk med mer av TV-störningsmönstret insatt i ett slätt rött bolster, med en vit topppanel. Noterade att dessa framsäten svänger för att enkelt kunna komma in och ut (ät ditt hjärta ut bullet stil T birds!). Elreglage finns på dessa säten, liksom ett mittstycke i slät röd vinyl i mitten av sätet och armstödet/ryggstödet i mitten av sätet. Det stora baksätet sträcker sig från sidopanel till sidopanel och har samma motiv som det främre delade sätet.



På instrumentbrädan som har fler knappar, rattar och infattningar än en modern 757 noterar vi en tryckknappspanel för växellådan. (Möt George Jetson!) Med uppmärksamhet på detaljer har denna tryckknappskonsol ett snyggt mönster från Eames-eran stämplat i bakgrunden av aluminium. Förutom den uppsjö av kontroller och mätare, berättar en centralt placerad hastighetsmätare med en flerfärgad rullstång din hastighet... kvick! En röd, vadderad instrumentbräda, en mittpanel i stämplad aluminium och en vit undersida av instrumentbrädan kombineras med allt krom för att skapa ett fantastiskt utbud av glänsande ögongodis. En svart perfekt heltäckningsmatta översvämmar golven och noterat är backspeglarna monterade på instrumentbrädan

### **Drivlina**

När vi öppnar huven skakar vi hand med ett obefläckat motorrum med en 383ci V8 som just är perfekt restaurerad och monterad i polerat metallblock och insugningsrör och guldmarkerade ventilkåpor och dubbla ovala luftrenare. Dessa luftrenare döljer dubbla 4-cylindriga förgasare, och på baksidan finns en 3-växlad Torqueflite automatisk växellåda. Om du är intresserad har den ursprungliga 3.31 växlade bakaxeln satts på. (Jane, hans hustru!)

### **Underrede**

På grund av den utbytta men blandade med den ursprungliga ramrestaureringen ser vi inget annat än utställningsskick under. Inte ens ett märke på någon av de svarta X-ramarna, fjädrings- och styrkomponenterna, och resten av underredet badar i rött. Torsionsstångsfjädring fram och bladfjädrar bak. Elektriska trumbromsar är noterade i alla 4 hörnen. Vi måste nämna att den här bilen har ett Firesweep VIN. Tänk på att flera donatorbilar användes vid dess konstruktion, men den presenterar sig som en vacker Fireflite, enligt avsändaren som skulle veta... Han byggde den!



Den här författarens styrhytt av besattheter, jag hoppade direkt in och tog henne på en tur. Hon sköt upp direkt, och med en knapptryckning var jag igång som en balklänning! Testbanan visade sig inte vara någon match för detta tillknäppta exempel på överdrifter. Hon hanterade vackert, accelererade med alla sina 8 fat för att dricka bränsle och ge en fin effektkurva, och växlade smidigt. En kvick cruiser, med alla snygga funktioner som fungerar bara som på räls. En fantastisk upplevelse som fick mig att vilja springa ut och få håret uppsatt i en bikupa... men jag kanske är lite tidig på det!

Vi skulle kunna säga så nära perfektion och överdriven till överdrift, men för den tiden var det den här bilen som gämnade. Och det är den fortfarande, eftersom den är ett bra exempel på vad bilism var 1959. En syn att skåda, tillräckligt för att få dig att kasta upp armarna i upphetsning, precis som annonsernas modeller.



## Klassiker

### 8. Grattis Triumph Spitfire!

Publicerad 15 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

**Dagens namnsdagsbarn heter Siri och Sigrid men den som kan sin Klassikerkalender vet att det även är dags att gratulera Spitfire, Triumph Spitfire!**



Spitfire kan översättas till en hetlevrad och lättretad person, närmast en flicka eller kvinna. Det namnet valdes till jaktplanet Supermarine Spitfire som blev känt som en framgångsrik konstruktion under andra världskriget. Även Triumph tyckte namnet var bra på den lilla sportbil som skulle skjuta konkurrenter som Austin-Healey Sprite och MG Midget i sank.

När Triumph Spitfire4 lanserades hösten 1962 blev den ett välkommet komplement till det befintliga sportvagnsprogrammet. Karossen var ritad av företagets favoritdesigner Giovanni Michelotti.

Fyran efter namnet underströk att det inte var fråga om någon sexcylindrig modell, bilen hade samma fyrcylindriga motor som personvagnsmodellen Herald på 1 147 kubik. Med sina dubbla SU-förgasare gav den i alla fall respektabla 63 bhp.

Även chassiet delades med Herald, det innebarseparatfjädring runt om och kuggstångsstyrning - modernt! Fram satt skruvfjädrar och bak en tvärgående bladfjäder och pendelaxlar.

Spitfire utvecklades under hela sin produktionstid – som varade ända till 1980 - och tillverkades i drygt 300 000 exemplar.



*Triumph Spitfire 4 (Mark I) 1962–1964*

Spitfire presenterades hösten 1962 men hade varit i princip klar flera år tidigare, det var inte förrän nya ägaren Leyland gick in med mer pengar som Triumph hade råd att sätta den i produktion.



*Triumph Spitfire Mark II 1965–1967*



*Triumph Spitfire MKIII 1967-1970*

Spitfire Mk III kom våren 1967 och hade en lite större motor på 1296 kubik och 73 hk. Fronten såg väldigt annorlunda ut eftersom stötfångaren flyttats upp, detta för att möta nya lagkrav. Här har vi en -69:a i USA-utförande.



*Triumph Spitfire Mark IV 1970-1974*

År 1970 lanserades Mk IV och till det ritades karossen om en hel del, bakdelen fick ett mer avhugget utseende som anknöt till både Stag och 2000/25000-modellerna. Bakaxeln modifierades för att ge bättre vägegenskaper, inredningen blev mer påkostad. Motorn var de första åren fortsatt på 1,3 liter men kunderna krävde mer och 1973 lanserades i Nordamerika 1500-modellen. 1975 fick även övriga marknader 1500-motorn.

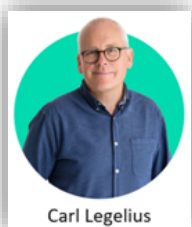


*Triumph Spitfire 1500 1974–1980*

Året var 1974 och medan MG-modellerna förfulats rejält med stora gummistötfångare slapp Spitfire undan med ett par svarta framtänder.



År 1980, sista året som Spitfire tillverkades i den gamla fabriken i Canley, hade kromet försvunnit och ersatts av svart svarta gummistötfångare.



Carl Legelius



## 9. Saab GT 750 1958



GT (för "Gran Turismo") 750 var avsedd att tilltala kunder i USA och var en högpresterande variant av 93B.

Den trecylindriga motorn på 748 cc användes fortfarande, men den hade uppgraderats till att producera 50 hk, eller närmare 60 hk med en tuningkit som tillval, som när den monterades förvandlade bilen till vad som kallades GT750 Super.

Liknande modeller från 1960-talet var baserade på 96:an och kallades Sport, GT850 eller Monte Carlo.



Roger Warolin