



Intermeccanica Italia 1969

1. Test Kia EV6 GT
2. Dacia har gjort mini-pickis av Duster
3. Nya Renault 4 som transportbil
4. Ny Kia till Sverige som rymlig kombi
5. Hyundai visar kommande mindre elbil
6. Miljarder till elbilsladdning
7. Volvo och Scania ligger bäst till att klara utsläppsmål
8. Intermeccanica Italia Spyder
9. Oldsmobile 98 Cabriolet
10. Grattis Chevrolet El Camino
11. Saab Catherina
12. Fredagsfilmen



1. Test: Kia EV6 GT är en gedigen grand tourer

2025-09-17 Text och foto Simon Hallenslev

Även om den med 650 hästkrafter matchar sin vildare tvilling, Hyundai Ioniq 5 N, är den uppdaterade Kia EV6 GT långt mer återhållsam. Och det är en bra sak.



Hyundai Ioniq 5 N är en högljudd och lekfull elbil som med gälar, vingar och röda detaljer, skriker ut att den är en riktig showoff. I skuggan hamnar **Kia EV6 GT**, som är lite mer nedtonad – även om den bygger på exakt samma tekniska grund som sin vildare tvilling. Det har jag konstaterat i tidigare test, men nu har det hänt något som gör att **Kia EV6 GT** förtjänar lite extra strålkastarljus.

Den har nämligen blivit ordentligt uppdaterad, och det sportiga receptet har finjusterats till den grad att den närmar sig Ioniq 5 N. Inte genom att vara snabbare eller mer dynamisk, utan genom att vara en gedigen grand tourer som briljerar på helt andra parametrar.

Vad är nytt i EV6 GT?

Kia EV6 fick ett omfattande facelift förra året med ny frontdesign och nya strålkastare, större batterier, nytt infotainmentsystem, fler säkerhetssystem och högre dragkapacitet. Välvalda förändringar för en redan utmärkt, men något bortglömd elbil. Nu lanseras även den hårdkokta toppmodellen i faceliftad form. Uppdateringen ger GT-versionen en batterikapacitet på 84 kWh, jämfört med tidigare 77,4 kWh. Därför ökar räckvidden från 424 till 450 kilometer.

Det är inte särskilt många kilometer som pressas ut ur det stora batteriet – och det är elmotorernas fel. Den ger nu ännu mer kraft: från redan brutala 585 hk till nu 650 hk. Accelerationen är oförändrad: 0–100 km/h på 3,5 sekunder, och toppfarten är fortsatt 260 km/h. De extra hästkrafterna är alltså till för mellanaccelerationerna.



Dynamik

Förutom fler hästkrafter har **EV6 GT** även fått en optimerad fjädring, bättre styrning och uppdaterad mjukvara som styr det elektroniska diffbromssystemet och alla hjälpsystem – som på pappret ska ge ännu mer körglädje.

Och apropå körglädje: **Kia EV6 GT** har nu också fått de konstgjorda växlingsljuden som man hittar i Hyundai Ioniq 5 N. Hos **Kia** kallas det Virtual Gear Shift, men idén är densamma – med paddlarna bakom ratten kan man leka med växlingar ackompanjerade av fejkade motorljud.

Ingen komplex superdator

När jag först läste att de konstgjorda växlingarna fanns i **EV6 GT**, tänkte jag: åh nej. Inte för att det inte fungerar – tvärtom ger det en ny (om än lite fånig) dimension till den sportiga elbilen. Det är snarare rädslan för vad mer som brukar följa med, som gör mig skeptisk.

Som tur är kan jag andas ut – det överkomplicerade inställningssystemet från Hyundai har inte följt med till **Kia** tillsammans med Virtual Gear Shift. I Ioniq 5 N kan man minutiöst justera vareda parameter, men innan man hittat rätt i menyerna har man redan tappat lusten.

I **Kia EV6 GT** är det mycket enklare. Man kan fortfarande justera hårdhet här och där, beroende på om man är på lekhumor eller pendlarhumor – men det görs enklast via den stora gröna GT-knappen i ratten, som aktiverar allt utom assistanssystemen.

Bekväm och intuitiv

Det är inte bara enkelheten i körölageställningarna som är en fröjd – det uppdaterade infotainmentsystemet är också väldigt användarvänligt. Skärmen är tydlig, systemet är snabbt, och det nya Kia-gränssnittet är enkelt att navigera.

Skärmen hanteras från det grymma framsätet, som visserligen inte är nytt – men fortfarande förtjänar beröm. Stolarna är sportiga på ett skönt sätt, kramar ryggen och håller en på plats utan att kompromissa med komforten. De tar visserligen lite sikt från baksätesspassagerarna, men de kompenseras med gott om plats för långa ben.



Kraftöverskott

Med mer muskler och finjusterad kördynamik är det tydligt att det är små, slingrande landsvägar som lockar först. Här har **Kia fått bättre kontroll över vikten, tack vare, framför allt, styrningen – men även en fjädring som hanterar bilens 2,2 ton bättre.**

Kia EV6 GT rör sig som en mindre bil än den är, och skjuter fram som en kanonkula med ett konstant kraftöverskott. Pressar man den till max, märker man dock att instyrningen inte är lika vass som i Hyundai Ioniq 5 N, som generellt känns mer lekfull. Den mindre benägenheten till lek bekräftas också av det konstgjorda underhållningselementet: motorljuden. De är nämligen rätt låga, även på högsta volym, och själva ljudbilden påminner mer om Bollywood-Star Trek än en rivig bensinmotor som man hör i Ioniq 5 N. Det blir FÖR konstgjort och dämpar lusten att leka med Virtual Gear Shift.

Mogen, men inte tråkig

Det gör mig ingenting. Faktum kvarstår: vill du ha den mest lekfulla elbilen – välj Hyundai. Men när leken är över visar det sig att uppdateringarna gör att **Kia EV6 GT** nu är mer komplett. På motorväg är ljudnivån märkbart lägre – både jämfört med innan uppdateringen och jämfört med Ioniq 5 N. Om man håller fjädringen i det mest bekväma läget, är den också klart mer trivsamt i vardagen. Den hittar en fin balans mellan kapabel, kompetent och bekväm.

Vad kostar den?

Rekommenderat pris för EV6 AWD Long Range är 771 400 kronor. Utrustningsmässigt saknas inget: **EV6 GT** kommer komplett med head-up display, stort ljudsystem, 21-tumsfälgar, adaptiva LED-strålkastare, elektrisk baklucka, sportiga framsäten – och så vidare, och så vidare.

Den enda extrautrustning testbilen har är den iögonfallande matta blå lacken, det elektriska panoramasoltaket och V2L-adaptorn.

Slutgiltig dom

Missförstå mig inte: jag älskar Hyundai Ioniq 5 N, och den kör fortfarande cirklar runt sin tvilling på både bana och landsväg. Men uppdateringen gör att **Kia EV6 GT** knappar in – och briljerar med sin återhållsamhet.

Det kanske inte låter särskilt logiskt att en sportig elbil imponerar genom att vara behärskad – men **EV6 GT** rör sig med ett pålitligt kraftöverskott och kuslig kraft i kombination med komfort. Det är en grand tourer i ordets rätta bemärkelse, och den koreanska bilen börjar nu ta sitt namn på allvar.



Specifikationer

Kia EV6 GT – 2025

Motor: Två elmotorer (fram och bak)

Effekt: 650 hk / 740 Nm

0–100 km/h: 3,5 sekunder

Toppfart: 260 km/h

Förbrukning: 20,6 kWh/100 km

Räckvidd: 450 kilometer

Batterikapacitet: 84 kWh

Laddkapacitet: 260 kW

Mått (L/B/H): 470 / 189 / 154 cm

Tjänstevikt: 2 220 kilo

Dragvikt: 1 800 kilo

Bagageutrymme: 480–1 260 liter (plus 20 liter fram)

Pris: 771 400 kr (*Kia EV6* från 596 400 kr)

Feber

2. Dacia har gjort mini-pickis av Duster

Bobby Green 2025-09-18 kl 12:00

"What is this? A pickup for ants?!"



Dacias populära lilla SUV Duster kommer nu i ett nytt utförande - i alla fall för Rumänien. Där har man nämligen lanserat en pickup-version av modellen. Men baksätet och bakdörarna är fortfarande kvar så flaket är verkligen minimalt. Det mäter en meter på längden, en meter på bredden och här får man lasta upp till 430 kilo. Det finns fyra lastöglor i golvet. Inget man åker till brädgården med alltså när det ska byggas altan, men kan kanske fungera för andra pryttlar som man hellre vill ha ute i det fria än inne i ett stängt bagageutrymme. Kostar från 25.983 euro innan skatt.

För den brittiska marknaden presenteras även en transportversion av Duster där man har kastat ut baksätet och satt in en skiljevägg istället. Här ska man kunna lasta 1030 liter på golvet och ytterligare 119 liter under det. Kostar från 22.995 pund innan skatt.

theautopian.com



Bobby Green





**Dacia rullar ut nya Duster
Erbjuds nu som hybrid**



**Nu är nya Dacia Duster här på riktigt
Kostar från 269.900 kronor**



**Dacia Duster utmanar Toyota Land Cruiser i offroadtest
Vem behöver en dyr SUV?**



**Dacia slog rekord förra året
Sålde 676.340 bilar**

Feber

3. Nya Renault 4 som transportbil

Bobby Green 2025-09-17 kl 18:20

Väck med baksätet och in med skiljevägg



Nu rullar Renault ut en transport-version av modellen 4 E-Tech på den franska marknaden. Den behåller bakdörrarna men man har här kastat ut baksätet och monterat in en skiljevägg mot framsätet. Där bak ska man nu få in 1045 liter och kunna lasta saker som mäter 1,2 meter på längden. Man får lasta upp till 345 kilo och tanken är väl att någon med en lite mindre firma ska kunna använda den här till att köra runt sina grejer med.

Innan skatt kostar den här versionen 29.300 euro och då får man batteripack på 40 kWh och elmotor på 125 hästar.

pistonheads.com





**Nu börjar nya Renault 4 att säljas i Sverige
Så mycket kostar den**



**Renault visar utryckningsfordon med drönare
Bilen ska fungera som en mobil ledningscentral**



**Nya Renault 4 i fyrhjulsdreven Savane-version
Koncept nu, men lär komma**



**Första provkörningarna av nya Renault 4
5:an är roligare**

4. Ny Kia till Sverige – som rymlig kombi

Av Maths Nilsson

18 september 2025, 11:31

Kia lägger ner sin storsäljare Ceed. Nu kommer nya K4 som Golf-utmanare. Nya Kian kommer till Sverige nästa år – som en rymlig kombi.



Kia lade nyligen ner tillverkningen av Kia Ceed som är en av Sveriges mest sålda bilm modeller. Ersättaren är än så länge nya elbilen EV4. Men nu presenteras även en bensindriven uppföljare i Europa. Nya K4 kommer med bensin- och hybridmotorer. Den växer på längden och blir 13 centimeter längre än Ceed och sannolikt rymligare än rivalen Volkswagen Golf.

Nya K4 erbjuds med flera bensinmotorer och det kommer också en fullhybrid, samma hybridteknik som blivit populär hos Toyota. I Sverige dröjer dock nya K4 ett tag till. Snart visas en rymlig kombi – den kommer till Sverige nästa år.

– Kia Sverige kommer inte att ta in femdörrars utan inväntar kombiversionen som introduceras i Q2 nästa år, uppger PR-chefen David Lilja.



LÄS MER:



En av Sveriges mest älskade bilmodeller läggs ner



Här är nya Sverige-ettan – när privatpersoner köper bil



Kia avslöjar sin nya utmanare till VW Golf



Smygtitta på nya hemliga Kia EV3 och EV4



Lista: Så mycket höjs skatten 2021 på Sveriges mest...



Guide och tips: Köpa begagnad Kia Ceed



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



5. Concept Three – Hyundai visar kommande mindre elbil

Av Carl Undéhn

9 sep 2025



Renault och Citroën var bland de första att visa en ny generation av mindre, eldrivna modeller med Renault 5 och Citroën ë-C3. Volkswagenkoncernen är nu också på väg att lansera sina mindre modeller från Cupra, Skoda och VW och Kia har visat ett koncept på den mindre EV2.

Nu hakar också Kias koncernkollega Hyundai på och presenterar sitt eget koncept med namnet Concept Three. Bilen mäter 4,3 meter på längden och är enligt tillverkaren framtagen för att möta framförallt europeiska kunders efterfrågan. Samtidigt presenteras med Concept Three ett nytt designspråk kallat "Art of Steel" med en anodiserad effektfinish som ska lyfta fram material.

Karossens former kan beskrivas som ett möte mellan de kantiga formerna hos Ioniq 5 och extremt rundade formerna hos Ioniq 6. Grundformen påminner om en mindre Ioniq 5, men framförallt den sluttande fronten och mer välvda linjer över hela bilen för tankarna till Ioniq 6.

Gemensamt för alla är de pixlade strålkastarna både fram och bak. Hos det nya konceptet har det vidareutvecklats till vad som kallas Parametric Pixel-belysning och i nedre delen av fronten hittas ett raster med belysta fyrkanter längst ut i hörnen. Insidan är extremt avskalad och andas mycket koncept. Interiören är bland annat uppbyggd av enskilda moduler och det saknas en infotainmentskärm. Hyundai kallar idén bakom det för Bring Your Own Lifestyle, vilket alltså låter som att den egna mobilen är tänkt att användas för infotainment.



Det slutgiltiga serieversionen väntas lansera snästa år och då få namnet Ioniq 3. Några tekniska detaljer kring batteri och drivlina meddelas inte, men det ligger nära att anta samma batterier och motor som hos koncernkollega Kia och EV3. Den har en elmotor på framaxeln med en effekt på 150 kW (204 hästkrafter och erbjuds med ett batteri på 58,3 kWh för 43,6 mils räckvidd eller 81,4 kWh för 60,5 mils räckvidd (med fälgar på 17 tum, med 19 tumsfälgar sjunker räckvidden till 56,3 mil).





6. Miljarder till elbilsaddning, bonus till lätta lastbilar och skattefri laddning

Posted by Kristofer Rask september 17, 2025

Regeringen har nu presenterat budgetpropositionen för 2026 och i den finns vissa punkter som ska påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Satsningarna omfattar bland annat mer pengar till utbyggnad av laddinfrastruktur, förlängda stöd till lätta ellastbilar och permanent skattefrihet för laddning på arbetsplatsen.



Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari

– För att snabba på omställningen av transportsektorn är det helt centralt att vi sänker trösklarna för fler företag och hushåll att välja eldrivet. Detta är klimatpolitik som gynnar tillväxt och konkurrenskraft, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari.

För att stötta utbyggnaden av publik laddinfrastruktur får Klimatklivet ökat anslag för 2026. Anslaget ökar med 1,5 miljarder kronor 2026 till totalt cirka 4,5 miljarder. Regeringen skriver också att det beräknas öka lika mycket även 2027 och 2028.

Bara under förra året beviljades 1,5 miljarder kronor i stöd till cirka 47 000 laddpunkter i Sverige, vilket var mer än något annat föregående år.

Premie till lätta lastbilar

Regeringen väljer också att förlänga klimatpremien för lätta ellastbilar med två år. Stödet på 40 000 kronor har bidragit till en snabbare introduktion av eldrivna lastbilar, menar regeringen.

Regeringen vill tillsätta ytterligare 700 miljoner kronor för 2027 och 800 miljoner för 2028. Det innebär att ansökningar kan göras fram till 2027 och att utbetalningar kan ske under 2028. Stödet hade annars upphört nästa månad.



Ford E-transit Custom Sport

Skattefritt att gratisladda på jobbet

Den tillfälliga skattefriheten för laddning av privata elbilar på arbetsplatsen som annars upphör i juli 2026 föreslås bli permanent.

Dessutom vill regeringen utvidga avdragsrätten för drivmedelskostnader vid tjänsteresor för förare av laddhybrider vilket ska öka incitamenten att köra på el vid arbetspendling och tjänstekörning.

Ny elbilspremie på väg

Regeringen har sedan tidigare också skickat in ett [förslag till EU om en ny elbilspremie](#) som till viss del ska finansieras av EU:s sociala klimatfond. Förslaget är samtidigt ute på remiss i Sverige och målet är att premien ska börja gälla i januari 2026.

Premien föreslås bli 54 000 kronor och kan användas vid köp eller leasing av både nya och begagnade elbilar. Villkoret är att bilen kostar under 500 000 kronor, eller högst 4 700 kronor per månad vid leasing. Modellen är utformad för att gynna hushåll med lägre inkomster och boende utanför storstäderna.



Kristofer Rask

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

7. Studie: Volvo och Scania ligger bäst till att klara utsläppsmål

Av Johan Kristensson reporter

Publicerad 10 sep 2025 kl 10.08

De båda svenska lastbilsjättarna sticker ut bland tillverkarna i EU. Kravet om 15 procent minskade utsläpp i år avklarades redan 2023.



Scanias ellastbil för regionala transporter

När detta år är slut ska nya tunga lastbilar i EU ha minskat sina koldioxidutsläpp med i genomsnitt 15 procent jämfört med 2019.

Volvo och Scania ligger bäst till, konstaterar den miljöinriktade tankesmedjan International Council och Clean Transportation (ICCT) **i en färsk rapport**. De båda bolagen uppnådde målet redan 2023, tack vare sina satsningar på eldrivna fordon och bränslesnåla förbränningsmotorer.

Fem av de sju största tillverkarna ser i nuläget ut att klara gränsen, enligt ICCT. Daimler Truck och Iveco ser i ut att missa 15-procentsmålet. Daimler har dock goda möjligheter att göra det, medan Iveco har längre väg att gå, konstaterar tankesmedjan.

Regelverket innehåller en hel del flexibilitet. Tillverkare kan till exempel tjäna poäng genom att tillgodoräkna sig poäng för lågutsläppsfordonproducerade mellan 2019 och 2024. Det är även möjligt att överföra fordon mellan varumärken och på så sätt skapa en utsläppspool. Den möjligheten har till exempel Traton-bolaget Man, tack vare systerbolaget Scantias goda position. Samma sak gäller Volvo och Renault.

Tunga lastbilar står för drygt en fjärdedel av EU:s samlade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Utsläppen ska ha minskat med 90 procent till 2040, med delmål om 15 procent till 2025, 45 procent till 2030 och 65 procent till 2040.

8. Intermeccanica Italia Spyder 1969

By Clifford Atiyeh Published Feb 22, 2022

Denna sällsynta italiensk-kanadensiska roadster kommer med en lång historia som alla nya ägare måste lära sig att återberätta.



- Denna [Intermeccanica Italia Spyder](#) är ett genuint konstverk från 1960-talet, lättare att ha råd med än en Ferrari från den tiden och ändå doftande av sin egen ärorika historia.
- Dessutom är det bara att titta på den.
- Bilen är uppe på auktion på [Bring a Trailer](#), och budgivningen ligger på 100 000 dollar med sex dagar kvar. Auktionen avslutas måndagen den 28 februari.

UPPDATERING: Intermeccanica Italia Spyder såldes på auktion för 207 000 dollar.

Det här är ingen Faux-rari. Intermeccanica Italia Spyder är originalkonstverk från 1960-talet som sällan kommer ut till försäljning och ändå är många livstider mer uppnåeliga än museiföremålen från Maranello, Italien. Sätt dina fingeravtryck över denna snabba och förvirrande cabriolet om du kan kontrollera ditt ego och memorera ett manus. Varje stopp i den här röda sportbilen kommer att provocera fram en lång konversation, så nästa ägare som köper den här 1969 års modellen [på Bring a Trailer](#) – som liksom *Car and Driver* är en del av Hearst Autos – måste ha extra tålamod.

Intermeccanica grundades 1959 av ett kanadensiskt par som, precis som alla som besöker Italien för första gången, blev vansinnigt förälskade i landet. Frank och Paula Reisner var beatnik-killar i 20-årsåldern, ursprungligen från Ungern och Tjeckoslovakien, som surrade runt i en Fiat 500 och campade i skogen. Italmeccanica var leverantör till Fiat. Frank gillade namnet, ändrade det till Intermeccanica, och till synes utan några varumärkesanspråk startade paret ett företag för eftermarknadsdelar i Turin.



Att bygga förgasare och avgassystem tände en djupare passion för att tillverka anpassade karosser på ett medföljande chassi – ett riktigt *carrozzeria*- eller karosseriföretag som en Bertone eller Pininfarina. Efter att deras modifierade Puch 500 slagit en Abarth i ett lopp blev Abarth själv så arg att han krävde att Fiat skulle återkalla Puchs kontrakt med Intermeccanica. Företaget hade satt sin prägel.





Italia var en uppföljare till [Apollo](#), en underbar coupé med en Buick V-8. Intermeccanica samarbetade med Robert Cumberland, en före detta General Motors-designer och en respekterad motorjournalist, som skrev en hardtop-version kallad Griffith på uppdrag av Jack Griffith, en TVR-återförsäljare på Long Island, New York. När det försöket misslyckades döptes Griffith om till Omega, sedan Turin och slutligen Italia efter varumärkesprotester från General Motors och Ford och en stämning mellan Cumberland och Griffith. Med all denna dramatik är det inte konstigt att dessa bilar är mer sällsynta än Italia, som sålde ungefär 400 exemplar mellan 1967 och 1973.

Med en 351-kubiktums Ford Cleveland V-8 och en fyrväxlad manuell växellåda är denna lätta tvåsitsiga bil ett kap bredvid andra tidstypiska italiensk-amerikanska mashups som den Vignale-karosserade, Chrysler-drivna Cunningham. Samma Italia med 34 000 mil [såldes på Amelia Island-auktionen 2018](#) för 147 840 dollar. Vid den tiden rapporterade Bonhams en restaurering på 10 000 dollar. Ett år senare betalade ägaren för att bygga om motorn (som ger imponerande 319 hästkrafter på dynon).

Intermeccanica [finns fortfarande kvar i Vancouver](#) och spottar ur sig Porsche 356 replikor under Franks son Henrys befäl. Deras emblem inkluderar den ursprungliga Prancing Bull som nu ligger bakom en British Union Jack i form av ett Porsche-vapen. Det hela är en omständlig historia som förtjänar att berättas på den nya ägarens nästa bilutställning.





9. Oldsmobile 98 Cabriolet 1949



Medan Cadillac får en stor del av äran för att ha drivit GM:s designrevolution i slutet av 1940-talet, var Oldsmobile-divisionen i mellansegmentet lika mycket i framkant som deras flaggskeppsstallkamrat. Oldsmobiles toppmodell, Ninety-Eight, delade faktiskt C-Body-plattformen med Cadillac Series 61/62, och 1948 fick Olds Ninety-Eight en fullständig makeover som skilde den från resten av serien. Olds döpte sitt nya designspråk till *Futuramic* och formen hade smidigt integrerade stänkskärmar, svepande pontonbakdelar och ett lägre, smalare helhetsintryck. Oldsmobile Marketing utnämnde det till "The New Look!"

För 1949 ändrades Oldsmobiles annonser från "The New Look" till "The New Thrill!" när märket återigen tog en sida från Cadillacs spelbok och parade ihop Futuramic-karossen med en helt ny V8-motor med toppventiler kallad *Rocket*. Oldsmobile har alltså försett den eleganta linjen med "go-to match the show". Köparna kunde välja mellan flera karossstilar och ett av två utrustningspaket, men de som betalade för cabrioleten i toppklassen fick DeLuxe-utrustningen som standard, som inkluderade extra krom, DeLuxe-ratt, elektrisk klocka, power top, hydrauliska fönsterhissar och lädersäten. Alla V8-, Eighty-Eight- och Ninety-Eight-modeller kom med GM:s berömda Hydramatic växellåda som standard. Sedanmodeller stod för huvuddelen av produktionen och stod för 49 001 sålda enheter, jämfört med Cabriolet Coupé, där Olds bara sålde 12 602 enheter. Naturligtvis är cabrioleterna ytterst sällsynta idag, och få, om ens någon, är så välbevarad som vårt utvalda exempel.

Denna orestaurerade Oldsmobile Ninety-Eight Convertible Coupé från 1949 är en extraordinär bil i bevarandeklass med bara 16 600 mil från ny. Den bär sin ursprungliga Almond Green-färg, original svarta sufflett och toppstöver och har den ursprungliga mörkgröna läderinredningen. Från 1950 till 1963 tror man att denna toppklassiga Oldsmobile ägdes av Kay Field, hustru till Marshall Field IV, känd från Marshall Fields varuhus. År 1975 kom den i vård av den kända samlaren John Petrozzini, som behöll den i stort sett orörd, förvarad i sin privata samling fram till sin bortgång 2019, då den senaste ägaren förvärvade den från hans dödsbo.



Den fick en sympatisk men ändå grundlig mekanisk översyn i sin nuvarande ägare, med stor möda för att bevara den exceptionella äktheten. Den presenteras nu med en härligt ärlig patina till lacken och det ursprungliga ljusarbetet och är redo för väg och inställd för körglädje.

Dörrarna öppnas och stängs med en tillfredsställande gedigen känsla som ofta saknas i de flesta restaurerade exemplar. När man svänger upp dörren avslöjas den fantastiska, vackert bevarade interiören. Funktionerna inkluderar elfönsterhissar och topp, tryckknappsradio, DeLuxe-klocka och ratt, strålkastare och läderklädsel. Ägaren valde att göra en exakt kopia av framsättesöverdraget i grönt läder så att passagerarna kan klättra ombord utan att oroa sig för skador på den 73 år gamla klädseln. Originallet togs omsorgsfullt bort, förvarades omsorgsfullt och ingår i försäljningen. Även om mattorna har torkat ut och åldrats något mer än resten av den mjuka listen, har ägaren valt att lämna dem orörda. I övrigt är dörrkorten och invändiga panelerna utmärkta, liksom de målade listerna och interiörkrommen.





Bilens nya vaktmästare sparade inte på några kostnader i den mekaniska servicen, men var ändå mycket noga med att se till att den ursprungliga patinan och äktheten bevarades. I arbetet ingick ett grundligt underhåll av bromsar, bränslesystem och servofunktioner – bland annat servostyrning och hydraulik för fönster och tak. En uppsättning nya Coker-radialer med bias-look och breda vita väggar förbättrar väghållning och bromsprestanda samtidigt som de behåller den autentiska hållningen som är viktig för en bil i bevarandeklass som denna.

Även om alla 1949 Ninety-Eight Convertible är ett sällsynt fynd, är det en möjlighet att inte duplicera att upptäcka en i ett så exceptionellt originalskick med bara 16 600 miles som är både nyckelfärdig för körglädje och redo att visas i alla concours-bevarandeklasser.



10. Grattis Chevrolet El Camino!

Publicerad 26 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

I dag firas Einar och Enar med kaffe på sängen och kanske till och med tårta. Enligt Klassikerkalendern är det emellertid El Camino som ska besjungas. Grattis på namnsdagen!



El Camino är spanska för vägen. Den rätta vägen kanske!?

1959 släppte Chevrolet sin pickup baserad på Brookwood, en tvådörrars stationsvagnsmodell. Den fick heta El Camino och var ett svar på Fords populära Ranchero på samma tema, som funnits sedan 1957. Basmotor var en rak sexa men två olika V-åttor, 283" och 348", fanns som tillval.



Flak och fenor i förening. Dra in magen vid lastning så du inte slår fenspetsen i solar plexus. Detta är första årets El Camino. Alltså 1959.



Efter 1960, alltså endast två års tillverkning lades El Camino på is. 1964 togs modellen upp igen på programmet men baserad på mellanklassaren Chevelle. Denna guldfärgade -67:a bär samma grunddrag, endast detaljförändrad och med en modifierad front.



SS - beteckningen användes av Chevrolet när det gällde mer påkostade utföranden av flera olika modeller likt Camaro, Nova eller Impala. El Camino SS kunde 1972 dessutom beställas med den hiskeliga 454 kubiktumsmotorn. Och nej - SS betyder inte Separata Stolar.



Inför 1973 gjordes en större omändring av karossen som blev mer fartbetonad, men de mekaniska komponenterna var i stort identiska även om motorerna ströps effektmässigt allt efterhand. Detta fortsatte under lång tid framöver.



1978 hade karossen krympts ytterligare och bar nu nästan samma mått som en Volvo 240. 305 kubiktum V8 motorn fanns självklart kvar men även flera olika V-sexor erbjöds precis som en dieselsversion.



Den sist tillverkade El Camion var en 1987:a även om det är en 1986 på bilden. Inte mycket hade ändrats de sista tolv åren. 425 osålda bilar blev till slut sålda som 1988:or.



11. Saab Catherina 1964

Saab Catherina byggdes med största sannolikhet 1964, även om den inte gjorde sin offentliga debut förrän i april året därpå.

Den tvåsitsiga sportbilen hade en löstagbar takpanel som var monterad mellan vindrutan och bakre stolparna, en funktion som blev känd som en targa top när Porsche använde den för 911.





Att montera strålkastarna bakom transparenta paneler var ett eko av vad Jaguar redan hade gjort med E-type, medan den nästan vertikala bakrutan placerades mellan framträdande bakre stödben som förebådade Jaguar XJ-S som introducerades ett decennium senare.

Catherina togs inte vidare och förblir en intressant udda i Saabs historia.



12. Fredagsfilmen



FILM: https://youtu.be/9OLMJM_KoYY



Roger Warolin