



Jowett Jupiter Mk 2

- 1. Stellantis visar ny elbilsprototyp**
- 2. Nytt stoppljus på bilar**
- 3. Det här är bästa däck i vinter**
- 4. Två 9-åringar brann inne i Tesla**
- 5. Självkörande Tesla-bilar missar plankorsningar**
- 6. BYD superelbil når 496 km/h**
- 7. Honda släpper mer om eldrivna motorcykeln**
- 8. Den sällsynta Jowett Jupiter Mk 2**
- 9. Ford Granada**
- 10. Peugeot 402 Eclipse Cabriolet**
- 11. Grattis Mini**
- 12. Saab MFI13**



## 1. Stellantis visar ny elbilsprototyp med banbrytande batteriteknik

Posted by Kristofer Rask

september 19, 2025

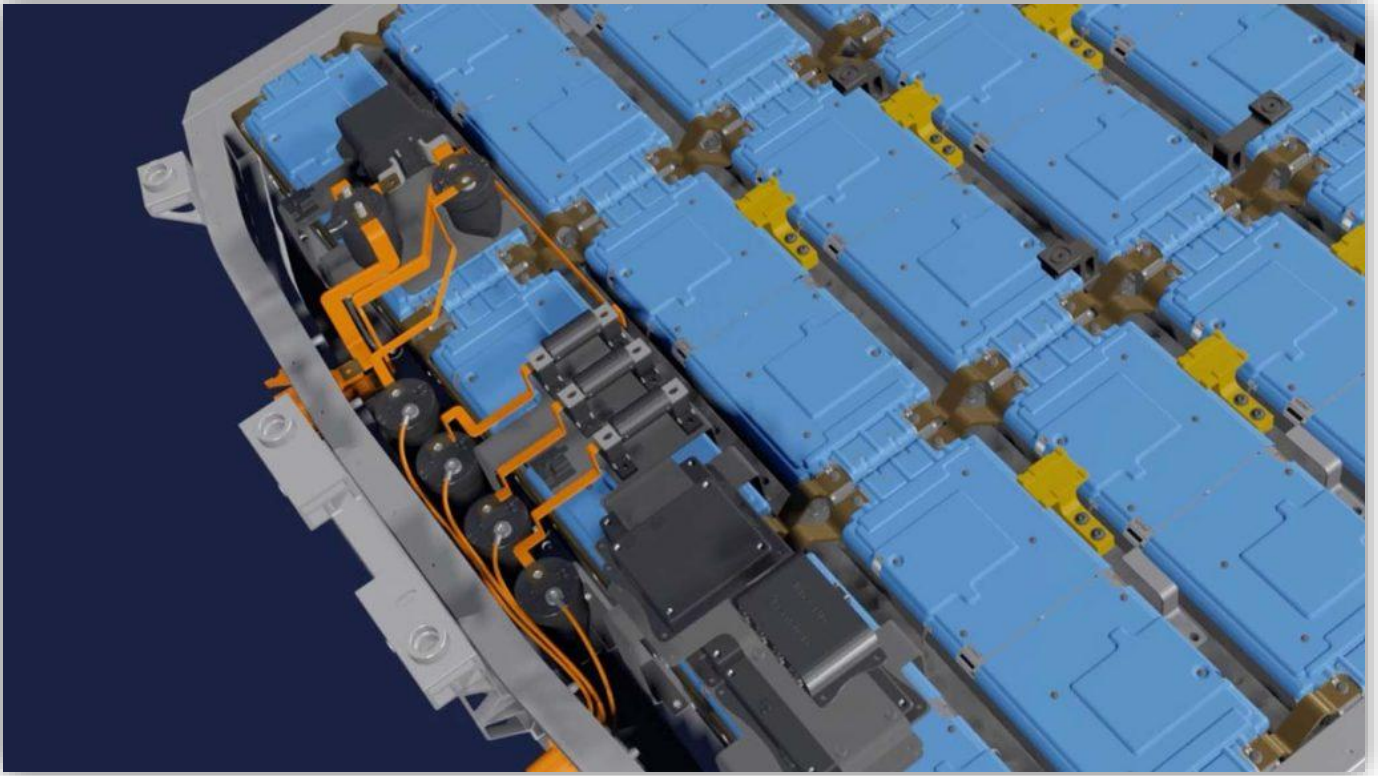
Stellantis har tillsammans med Saft, ett dotterbolag till TotalEnergies, presenterat en ny elbilsprototyp med en ny mer effektiv batteriteknik. Tekniken kallar man för Intelligent Battery Integrated System (IBIS).



Målet har varit att utveckla ett hållbart och kostnadseffektivt system för energilagring och elkonvertering. Nu har de första testerna i en elbil inletts vilket markerar ett viktigt steg framåt för elektrifieringen. Prototypen bygger på nya Peugeot e-3008 och är alltså den första bilen som utrustats med IBIS-tekniken.

IBIS skiljer sig från dagens lösningar genom att växelriktare och laddare byggs in direkt i batteriet. Den förenklade arkitekturen ger flera fördelar som förbättrad effektivitet och en kompaktare drivlina. I ett sofistikerat styrsystem skapas växelströmmen för en elmotor direkt i batteriet.

Arbetet är resultatet av flera års forskning och utveckling tillsammans med franska forskningsinstitutioner. Tidigare har tekniken testats i stationära lösningar men nu flyttas fokus till mobil användning.



*Växelriktaren sitter i batteriet*

Fördelarna är många menar Stellantis. Bland annat bedömer fordonstillverkaren att räckvidden kan ökas med upp till 10 procent genom bättre energieffektivitet från samma batterikapacitet. Dessutom kan motoreffekten ökas med runt 15 procent utan krav på ett större batteri.

Tekniken kommer också korta ner laddningstiden med runt 15 procent vid AC-laddning genom lägre energiförluster. Från 7 till 6 timmar vid AC-laddning på 7 kW.

På ett praktiskt plan ger IBIS också lättare och rymligare elbilar. Tekniken ger en viktbesparing på runt 40 kg och den nättare konstruktionen frigör utrymme till annat. Stellantis menar också att servicen blir smidigare.

Förhoppningen är att elbilarna genom tekniken ska bli billigare att producera, mer effektiva att använda och flexiblare i vardagen. Vinster som tillfaller kunden.

Projektet stöds av franska staten genom satsningen France 2030. Nästa steg blir fortsatta tester under verkliga körförhållanden och målsättningen är att IBIS ska kunna introduceras i Stellantis produktionsbilar mot slutet av decenniet.



Kristofer Rask

## 2. Okända ändringen – nytt bromsljus på bilar

Av Kevin Neemé

20 september 2025, 13:28

Har du lagt märke till att vissa bilers bromsljus plötsligt blinkar när de bromsar? Det är ingen elstörning eller trasig lampa. Därför ska du vara extra uppmärksam när du ser det.



Sedan 2024 blir det allt vanligare att se det ute på vägarna. Bromsljusen på bilen framför börjar blinka när man bromsar, men det handlar inte om något tekniskt fel, utan ett medvetet system. Bakgrunden är en ny EU-lag som trädde i kraft sommaren 2024. Från den 7 juli förra året måste alla helt nya bilar som säljs i EU vara utrustade med en så kallad nödbromssignal.

Det är alltså inte en vanlig inbromsning som lamporna indikerar, utan en varning om att föraren har tryckt till ordentligt. Ofta i en paniksituation för att undvika en kollision. Det är som en extra varning till förarna bakom att något har hänt så det gäller att vara beredd att reagera riktigt snabbt. Bilar med

**Emergency Stop Signal (ESS)** börjar automatiskt blinka med bromsljusen om den kör i minst 50 km/h och föraren bromsar hårt eller att ABS-systemet aktiveras.



FILM: <https://youtu.be/JMPG-nlgv5E>

Det här är inget man själv behöver slå på. Systemet känner av situationen och varnar andra trafikanter på bråkdelen av en sekund. Kravet från EU kommer efter att det tidigare varit omöjligt för trafikanter att se ifall bromsljusen indikerar om det är en kraftig inbromsning eller inte. Enligt [VDA-förbundet](#) orsakas 17 procent av alla skador och dödsolyckor i trafiken av påkörning bakifrån.

Med blinkande bromsljus blir signalen tydligare och ger bakomvarande bilister en chans att reagera snabbare och kanske är det den där extra sekunden som kan avgöra om en krock undviks. Funktionen är fortfarande relativt okänd för många förare, men du kommer att se den allt oftare i trafiken framöver.

Nya bilar som rullar ut på vägarna är redan utrustade med systemet, och det lär märkas mer för varje månad. Så nästa gång du ser ett bromsljus som blinkar ska du veta att det inte är ett skämt eller en defekt lampa. Det är en tydlig varningssignal om att något händer längre fram och din uppmaning att hålla avstånd, släppa gasen och vara beredd på att bromsa själv.

### Fakta om nya bromsljuset Emergency Stop Signal (ESS)

Nya nödbromsljuset Emergency Stop Signal (ESS) är obligatoriskt i EU för nya fordon sedan 7 juli 2024 (EU-regel (EU) 2019/2144). Bilar som typgodkänts efter 7 juli 2022 har också systemet. Det ska göra så att bilen signalerar till bakomvarande trafikanter att det sker en kraftig inbromsning. Först det ska slås på måste hastigheten vara över 50 km/h. Bromsljuset blinkar snabbt vid en kraftig inbromsning. När bilen saktar ner kan det hos vissa bilar ersättas av varningsblinkers.



Kevin Neemé

LÄS MER:



Okända lagen: Nytt krav på bromsljus



Skrällen: Nya Audi Q5 har fyra bromsljus



Kravet: Bromsljus i fram på bilar

### 3. Det här är bästa däck i vinter

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 19 sep. 2025 Publicerad 19 sep. 2025

Däcktestet avslöjar en överraskande vinnare, ett val som kan spara dig pengar. Läs om varför de nya reglerna förändrar allt.



*Nu vet vi vilket vinterdäck som är bäst.*

I det årliga vinterdäckstestet som **Teknikens Värld** genomför har resultaten varit tydliga. De nordiska friktionsdäcken, även kända som dubbfria däck, har nu klättrat förbi dubbdäcken och visar sig vara det överlägset bästa valet för den svenska bilisten under 2025.

Detta är ett skifte som delvis kan kopplas till nya regleringar som påverkar däcktillverkarna.

#### **De nya reglerna förändrar spelplanen**

Från och med 1 januari 2025 trädde nya regler i kraft som innebär att dubbarna i dubbdäck måste vara lättare och mindre aggressiva. Detta är ett sätt att minska slitaget på vägarna och gör att dubbade däck generellt sett får sämre grepp på is.

**Läs också: EU:s nya krav kan stoppa försäljningen av tusentals däck.**

Enligt Teknikens Världs däckexperter är detta en trend som kommer att fortsätta, då alla däck som säljs inom EU måste följa det nya regelverket från 2027.

Denna förändring gör att de gamla fördelarna med dubbdäck minskar, vilket gör att andra alternativ blir mer attraktiva.



*Nu längtar vi efter snöiga vintervägar*

### **Friktionsdäcken visar sina muskler**

Årets testvinnare är Continental ContiVikingContact 8, som med 127 poäng säkrade förstaplatsen. Detta nordiska friktionsdäck imponerade stort i samtliga testmoment, vilket gör att Teknikens Värld beskriver det som ett däck som 'imponerar på alla underlag'.

Däcket får extra beröm för sin låga ljudnivå, höga komfort och låga rullmotstånd. Just rullmotståndet är en faktor som direkt påverkar bränsleförbrukningen och därmed en bilists totala ekonomi.

På en delad andraplats återfinns Goodyear UltraGrip Ice 3 och Pirelli Ice Friction, vilka båda är nordiska dubbfria alternativ.

Goodyear visade på toppresultat i nästan alla testmoment, medan Pirelli utmärkte sig med sin stabilitet och säkerhet.

Detta bekräftar den tydliga trenden att friktionsdäcken tar stora kliv framåt när det gäller prestanda på vinterväglag.

### **Dubbdäcken tappar mark**

Även om dubbdäcken fortfarande är oslagbara på extremt isiga vägar, där Nokian Hakka-peliitta 10 och Goodyear UltraGrip Ice Arctic 2 briljerar i bromsning och acceleration, så presterar de sämre i andra moment.

Enligt testet tappar de mark på våt asfalt och i komforttester. Teknikens Värld kommenterar att "dubbljudet är så högt och särpräglad, ljudet påminner om en flygmotor på ett propellerplan".

### **Missa inte: [Vem får pengarna? Regeringens nya elbilspremie möter kritik.](#)**

För förare som tillbringar mycket tid på motorvägar är dubbdäckens nackdelar, såsom högt ljud, svåra att bortse ifrån. Speciellt nu när friktionsdäcken blivit så pass bra även på is och snö.

## Mellaneuropeiska däck halkar efter

De mellaneuropeiska friktionsdäcken, som är anpassade för mildare vintrar, klarar sig fortsatt dåligt i nordiska förhållanden. Även om de presterar hyggligt på våt asfalt, är de svaga på is och snö.

Ett exempel är Continental WinterContact TS870 P, som slutade långt ifrån toppen med sina 111 poäng. Testets slutsats är att "de mellaneuropeiska däcken är i grunden fel val för nordiska vintrar".

### Avgörande testmoment

I testet granskades flera olika delmoment som avgör däckens prestanda:

- **Bromsning:** Dubbdäcken Nokian Hakkapeliitta 10 och Goodyear Ice Arctic 2 visade sig vara bäst på is och snö. Bland de dubbfria däcken var Continental starkast.
- **Älgttest:** Här presterade Continental, Goodyear och Falken bäst med en undanmanöverhastighet på 74 km/h, medan de mellaneuropeiska däcken tappade fart redan vid 67-68 km/h.
- **Vattenplaning:** Bästa däck var Continental med 76,6 km/h, medan Toyo var sämst med 57,6 km/h.
- **Rullmotstånd:** Skillnaden mellan det däck med lägst respektive högst rullmotstånd motsvarar fem procents skillnad i bränsleförbrukning. Det gör rullmotståndet till en viktig faktor för bilister som vill minska sina driftskostnader.

### Valet är tydligt för svenska förare

Sammanfattningsvis är slutsatsen från Teknikens Världs test att nordiska dubbfria däck är det mest rationella valet för majoriteten av de svenska bilisterna. De erbjuder en bra kombination av säkerhet på snö och is, låg ljudnivå, hög komfort och lägre driftkostnader.

Även om dubbdäck fortfarande kan vara det bästa valet under extrema isiga förhållanden, är friktionsdäcken det bättre alternativet i de flesta situationer.

## Missa inte: [Nya vinterdäcksregler kan skapa däck-kaos. E55](#)

### [Experten: Därför byter svenskar däck helt i onödan](#)

[Nära sex av tio bilägare byter sommarkäck i förtid, vilket leder till onödiga kostnader för både plånboken och miljön.](#)

### [Lilla detaljen om dina däck kan vara livsavgörande](#)

[Tiden kanske runnit ut för dina däck. Även om de ser okej ut kan åldern vara en säkerhetsrisk. Kolla koden som avslöjar sanningen. Visste du att dina däck](#)



Åsa Wallenrud

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

Maila mig [asa.wallenrud@dagensps.se](mailto:asa.wallenrud@dagensps.se)

#### 4. Två 9-åringar brann inne i Tesla: "Kunde inte öppna"

Av Maths Nilsson

20 september 2025, 09:33

Två nioåriga barn och en 43-årig man dödades i en Tesla som började brinna efter en krasch. Tillskyndade vittnet kunde inte öppna dörrhandtagen. – Jag ville rädda människor. Men den brinnande elbilen gick inte att öppna. Jag försökte öppna bilen, men det fungerade inte, säger Roman Jedrzejewski till [Ruhr Nachrichten](#).



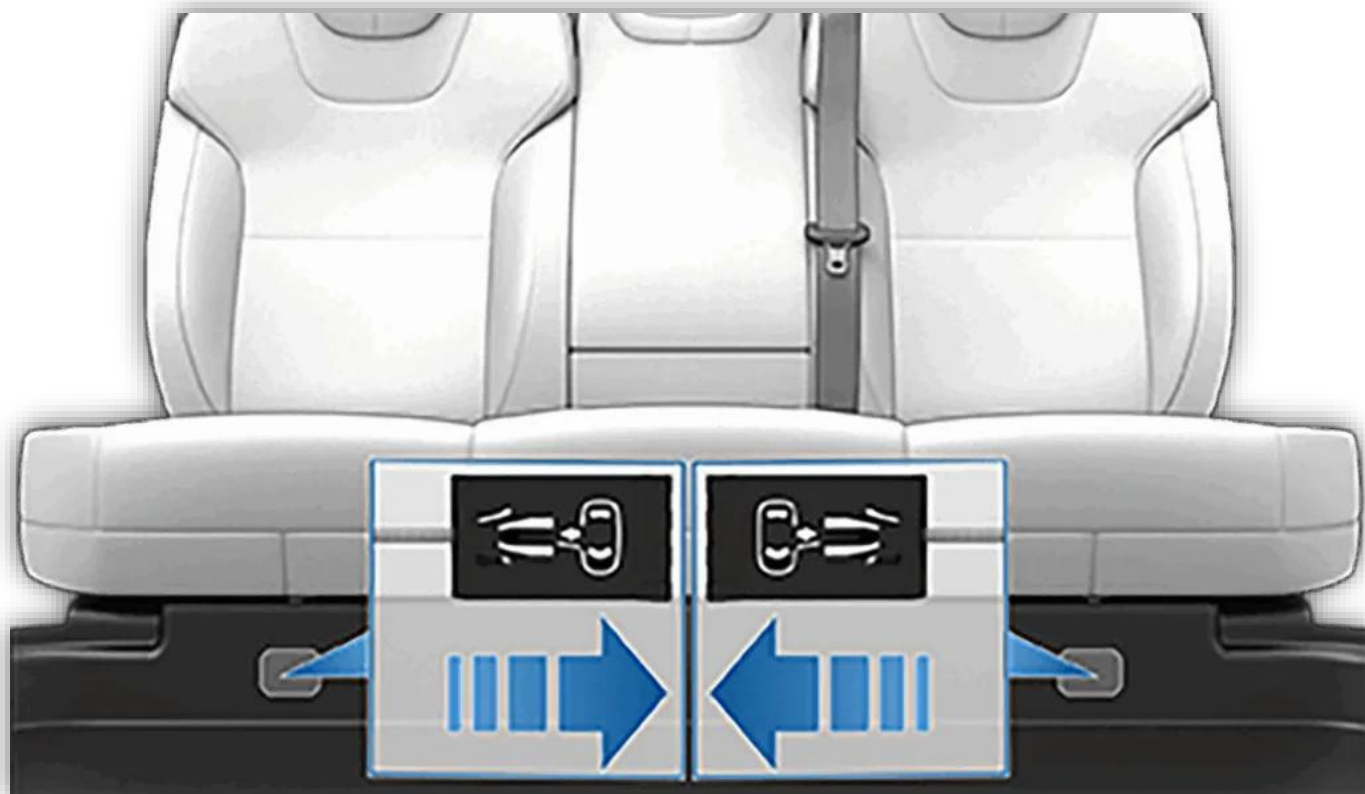
FILM: <https://youtu.be/pTxDpgMwuO8>

Ännu en olycka där Teslas elektriska dörrhandtag kan ha spelat in får stor uppmärksamhet. En 43-årig man och två nioåriga barn omkom i Schwerte-Villigst den 7 september. Enligt polisens pressmeddelande försökte Tesla-föraren göra en omkörning med sin Model S Plaid med 1020 hästkrafter.

Men av okänd anledning sladdade Teslan av vägen och krockade med ett träd. Polisen uppger att bilen fattade eld omedelbart efter kollisionen. Ett nioårigt barn kunde på egen hand ta sig ur bilen och fördes till sjukhus med ambulanshelikopter.

– Tragiskt nog dog föraren och två barn (båda 9 år gamla) i fordonet, uppger polisen i sitt [pressmeddelande](#).

Olycksbilen var av modellen Tesla Model S Plaid med 1020 hästkrafter.



Om strömmen till dörrknappen försvinner i Tesla Model S ska bilen öppnas med en liten vajer som sitter dold under baksätet. "Öppna en bakdörr i den osannolika situationen att Model S inte har strömförsörjning genom att vika tillbaka kanten på mattan under baksätena för att frilägga den mekaniska öppningsvajern. Dra den mekaniska upplåsningssvajern mot fordonets mitt", skriver Tesla i sin manual. I Tesla Model Y som är en av Sveriges mest sålda bilmodeller sitter öppningsvajern dold under mattan i dörrfacket.

Vittnet Roman Jedrzejewski som arbetade i en närbelägen måleriverkstad sprang till den brinnande bilen efter krocken. För tidningen **Ruhr Nachrichten** berättar han gråtande om händelsen.

– Jag tog bara brandsläckaren och sprang över. Men det går inte att släcka den. Det hjälpte inte. Jag ville rädda människor", säger han. Men den brinnande elbilen gick inte att öppna. Jag försökte öppna bilen, men det fungerade inte heller. Den var redan så varm av branden, men bilens högra sida var fortfarande relativt oskadd. Jäklar, jag hjälpte inte. Det fungerade inte.

Teslas elektriska dörrhandtag väcker allt större debatt. Om strömmen bryts kan de bli omöjliga att öppna. Det finns nödöppning inne i bilen, men vid en paniksituation kan det vara svårt att komma ihåg hur dörrarna ska öppnas om strömmen brutits. Tidigare i veckan gick Teslas chefsdesigner Franz von Holzhausen ut och berättade att **Tesla ska göra om konstruktionen för att göra det mer "intuitivt att ta sig ut från bilen vid en paniksituation"**.

I framdörrarna finns en spak som de åkande kan dra i om de elektriska knappen som ska öppna dörren slutar att fungera. Men i baksätet där många barn färdas finns bara en liten tråd som ligger gömd under mattan under baksätet. Vid en krock kan de vara svår eller omöjlig att hitta om man inte förberett sig på en nödsituation. I USA har trafiksäkerhetsmyndigheten **NHTSA startat en utredning sedan nio barn blivit inlåsta i Teslas bilar. En kvinna har nyligen stämt Tesla** då hon fick tredje gradens brännskador efter att räddningstjänsten inte kunde få upp dörrarna.

LÄS MER:



Polisens pinsamma miss: Blev inlåsta i sin Tesla under jakt



Tesla Model Y började brinna i trafik: "Jag kunde..."



Brännskadades i olycka – stämmer Tesla för handtag



**Paniken: 1,5-årigt barn inlåst i strömlös Tesla**



**Infällda handtag kan bli dödsfälla – förbud utreds**



**Fel på 1,85 miljoner Teslor – måste uppdateras**



Maths Nilsson är grundare av Carup.

## Teknikens Värld

### 4. Självkörande Tesla-bilar missar järnvägs korsningar

Publicerad av Mattias Rabe 18 sep 2025 kl 19.21 Uppdaterad 19 sep kl 09.32

Teslas självkörande teknik har åter hamnat i blåsväder. Flera förare vittnar om att bilarna misslyckas med att upptäcka och stanna vid järnvägsövergångar. – Det är bara en tidsfråga innan en olycka sker, säger en expert.



Det rapporteras om flera Tesla-bilar som i självkörande läge missar järnvägsövergångar trots bommar och ljussignaler. Foto: Spitlers Garage & Towing

En Tesla-ägare i Texas fick nyligen uppleva en mardrömssituation. När han närmade sig en järnvägsövergång där bommarna var på väg ned och varningsljusen blinkade, reagerade inte bilens självkörande teknik – i stället tvingades föraren på egen hand tvärbromsa. Händelsen är inte unik. Det finns flera exempel på motsvarande incidenter vid bevakade järnvägsövergångar.

Amerikanska **NBC News** har varit i kontakt med sex Tesla-ägare som har upplevt liknande problem. Dessutom har nyhetskanalen hittat ytterligare sju incidenter som har dokumenterats med film och lagts ut online.

I forum online, som Tesla-forum, Reddit, X och Youtube, beskrivs liknande incidenter. NBC News har hittat ett 40-tal som berör händelser från 2023 och fram till så sent som augusti i år.

I ett annat fall, som har lagts upp på X, följer vi med i en Tesla-bil som bromsar in och stannar inför en järnvägsövergång som efterföljs av en vägkorsning där trafikljuset visar rött.

När trafikljuset slår om till grönt börjar Teslan köra igen, trots att järnvägsbommarna är halvvägs nere och varningssignalerna blinkar ilsket rött. Föraren tvingas bromsa och ta över kontrollen av bilen. Strax därefter passerar ett stort tåg.

En expert som NBC News har varit i kontakt med tror att det bara är en tidsfråga innan en olycka sker.



FILM: <https://youtu.be/yXtCQXM95vo>

Bilden visar en Tesla Model 3 som i somras med självkörande funktionen aktiverad **körde ut på ett järnvägsspår**. Enligt uppgift ska bilen ha misstolkat järnvägsspåren för att vara en vanlig väg. Bilen stannade av sig själv efter en kortare sträcka. Därefter kom ett tåg, men då hade personerna hunnit ta sig ur bilen.

#### **Inte totalt självkörande**

- Total Självkörningsförmåga (Under uppsyn) på engelska FSD, Full Self-Driving (Supervised), kallas av Tesla själva för framtiden för transporter.
- Tekniken finns ännu inte i Sverige, men det går att köpa till förberedelse för den redan i dag.
- Hittills är den lanserad i USA, Kanada, Kina, Mexiko, Puerto Rico, Australien och Nya Zeeland.
- Trots namnet betyder det inte att bilen är helt självkörande utan måste hela tiden övervakas av en förare som kan ingripa om situationen kräver det. Därför har Tesla i benämningen lagt till "Under uppsyn".



FILM: <https://twitter.com/i/status/1951357530333991305>



## 6. BYD superelbil når 496 km/h!

Av Roger Åberg 2025-09-21 kl 08:30

Och under 7 minuter på Ringen



FILM: <https://youtu.be/t5Ojlq7yxXw>

För **en knapp månad sedan** visade BYD när man hade jagat upp sin Yangwang U9 Track Edition i hela 472 km/h.

Helt klart imponerande. Med detta blev man den snabbaste eldrivna produktionsbilen i världen, före bland annat Rimac Nevera. Men det räckte tydligen inte.

För nu har man slagit sitt eget rekord, rejält. Den här gången kom man upp i 496 km/h, vilket betyder att man nu inte bara är den snabbaste elbilen utan den snabbaste produktionsbilen i världen. Man slog alltså Bugattis rekord. Rekordet sattes på samma ställe, Papenburg i Tyskland, och bakom ratten satt återigen Marc Basseng.

Bilen har nu döpts om till Yangwang U9 Xtreme och man kommer tydligen att producera 30 exemplar av bilen. Den har fyra motorer där varje levererar 555 kW, totalt 2300 kW eller runt 3000 hästar. Elsystemet har fått sig en omgång det också, den vanliga versionen av U9 har ett 800V-system medan Xtreme-versionen har ett 1200V-system. Det gör att man kan få ut ström från batteriet rejält mycket snabbare.

Det handlar ju om en elbil här och de är ju inte så lätta. Yangwang U9 Xtreme ska väga in på 2480 kg, en hel del för en hyperbil. Trots det har BYD jagat bilen runt Nordslingen på Nürburgring på 6:59.157, vilket är rekord för elbilar. Imponerande det med. Rekordet där har Mercedes med sin Mercedes-AMG One som har gjort Nordslingen på 6:29.090, men den väger 1695 kg.



FILM: [https://youtu.be/\\_K\\_SUEMIB6c](https://youtu.be/_K_SUEMIB6c)



FILM: [https://youtu.be/td\\_c1zeEn2Q](https://youtu.be/td_c1zeEn2Q)





## 7. Honda släpper mer om eldrivna motorcykeln – vrid som en 1000-kubikare

Posted by Kristofer Rask september 19, 2025

Honda släpper nu de första detaljerna som sin kommande eldrivna motorcykel baserat på konceptet EV Fun. Det avslöjas bland annat att namnet på den färdiga motorcykeln kommer bli Honda WN7.



WN7 behåller det smala futuristiska formspråket som vi såg på konceptet. På en laddning ska man komma över 13 mil. Batteriet är fast monterat på motorcykeln och kan laddas antingen hemma eller på en snabbbladdaren.

Honda avslöjar inget om batteritstorleken men vid en snabbbladdare ska det vara möjligt att ladda batteriet från 20 till 80 procent på ungefär en halvtimme. En full laddning hemma tar tre timmar. Motorcykeln väger 217 kg.

Motorn är på 18 kW och ska enligt Honda ge prestanda som motsvarar en 600-kubiks bensindriven motorcykel. Vridmomenten är hela 100 Nm vilket mer är i nivå med en 1000-kubikare. Man kommer dessutom erbjuda en lugnare variant på 11 kW, anpassad för A1-körkort.

Honda berättar att WN7 utvecklats för att ge en tyst, vibrationsfri och utsläppsfri körupplevelse samtidigt som man tagit tillvara på företagets långa erfarenhet inom motorcykel-tillverkning.



Bland detaljerna finns en fem tum stor TFT-skärm med RoadSync-uppkoppling och särskilda EV-funktioner samt LED-belysning fram och bak.

Honda WN7 kommer att visas i sin helhet på EICMA 2025 i november. Priset är satt till motsvarande 165 000 kronor enligt prisuppgifter från Honda i Storbritannien.



Kristofer Rask

## 8. Den sällsynta Jowett Jupiter Mk 2 - den enda som någonsin byggts

Lästid ca 3 minuter | Skrivet av Ben Branch | 17 maj 2021

Detta är den enda Jowett Jupiter Mk 2 som någonsin tillverkats, och intressant nog byggdes den för första gången 58 år efter att den ursprungligen designades.



Anledningen till detta nästan sex decennier långa gap mellan design och slutlig konstruktion av bilen var på grund av det faktum att biltillverkaren Jowett tvingades bort från bilbyggjarbranschen av ekonomiska skäl i mitten av 1950-talet – vilket lämnade Jupiter Mk 2 som en färdig design som aldrig skulle byggas. Det var i alla fall vad man trodde.

Jowett hade ursprungligen grundats redan 1906, företaget byggde motorer följt av små prisvärda bilar och kommersiella fordon fram till andra världskrigets utbrott, då all bilproduktion upphörde och de fick i uppdrag att bygga motorer och flygplanskomponenter för de allierades krigsansträngningar.

Företaget skulle komma att släppa två nya bilar under efterkrigsåren, Jowett Javelin och Jowett Jupiter. Javelin var en ekonomisk fyradörrars familjebil som tillverkades i ett betydande antal, över 23 000 exemplar lämnade bandet mellan 1947 och 1953.

Javelin var en sportbil som var utformad för att tilltala både den lokala marknaden och exportmarknaden - särskilt den amerikanska marknaden som köpte brittiska sportbilar för hand på den tiden från märken som Jaguar, Triumph och MG.

Mot alla odds visade sig Jowett Jupiter vara en anmärkningsvärd framgång på racerbanorna i Europa, de skulle ta en klassseger i 1950 års Le Mans 24-timmars, en klass 1:a och 2:a i 1951 års Monte Carlo International Rally, en direkt seger i 1951 års Lissabon International Rally och en klass 1:a och 2:a i ett 4-timmarslopp på Dundrod Circuit i Nordirland 1951.



*Bilens interiör är precis så spartansk som man kan förvänta sig av en roadster från 1950-talet, med plats för två och en rad centralt monterade mätare.*

Dessa segrar hjälpte utan tvekan försäljningen av den lilla sportbilen, som byggdes i cirka 900 exemplar mellan 1950 och 1954. En stor del av anledningen till Jupiters framgång var dess ingenjörsteam, det rörformade stålchassit designades av Eberan von Eberhorst, tidigare hos Auto Union, och den lätta aluminiumkarossen hjälpte till att hålla tjänstevikten nere till 953 kg (2 100 lbs).

Bilen drevs av en 1 486 cc Jowett flat four motor som var monterad framtill, hela framdelen av bilen skulle lyftas upp för att komma åt motorn vilket också gav tillgång till fjädring och andra komponenter.





Framgångarna på tävlingsbanan och Jupiters allmänna popularitet ledde till att Jowett satte hjulen i rullning för en uppgraderad Mk 2-version med en modernare kaross men många av samma grunder. Dessa teckningar var förlorade i historien i årtionden tills de återupptäcktes 1979 när de köptes av Jowett-entusiasten och restauratören Allan Fishburn.

Fishburn satte igång med att bygga Jupiter Mk 2, den första och enda som någonsin skulle tillverkas. Han började med chassit från en original Mk 1A Jupiter som hade skadats och hade en kaross helt i legering formad till de ursprungliga Jowett-ritningarna från 1950-talet.

Projektet slutfördes 2011 och köptes sedan 2016 av den nuvarande ägaren som satte igång med att höja bilen till den standard den skulle ha varit i om den hade visats för världen på Earls Court Motor Show.

En helt ombyggd stirling kostade tusentals pund och specialister byggde om motorn, gjorde om karossen och satte ihop allt igen med anmärkningsvärd uppmärksamhet på detaljer. Som det ser ut idag är detta den enda Jowett Jupiter Mk 2 och det kommer den troligen alltid att vara.

**Om du vill läsa mer om den här bilen** eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#) på Silverstone Auctions. Den kommer att passera auktionsblocket den 22 maj med en prisguide på 25 000 till 30 000 pund, vilket motsvarar cirka 34 700 till 41 600 USD.



## 9. Ford Granada: ”En pärla – men en drinkare av rang”

Publicerad 2025-09-21 6:30 Text Calle Carlquist

Hög förbrukning satte inte stopp för Granadas succé. Ford ville locka tjänstebilister som inte ville åka Volvo.



*Ford Granada GXL 4-door Saloon 1972–77*

**Blir det bra så här?** Skribenten Björn Svallner ställer upp en bredsida mot fotografen framför det som kan vara en Finlandsfärja. Det är dags för ViB:s allra sista test av Ford långkörare Granada i nummer 5/1985.

Bilen är skönt metallicblå, de snygga aluminiumfälgarna är på plats, extraljusen och spoiern i fronten också. På bakluckan tittar en liten gummispoiler upp och inne i kupén finns skulpterade stolar och massor av utrustning. Det här är 2,8i-versionen med V6 och 151 hk. En aptitlig anrättning i en form som snart ska ersättas av en annorlunda, mer strömlinjeformad design: **Scorpio**.

Ett tag såldes Granada 2,8i under epitetet ”Turbodödaren”, udden förstås riktad mot Saab 900 Turbo som också var konkurrentbil i tabellerna till detta test. Ford sålde ut sina sista Granada till reapris, 109 300 kronor, medan den snart introducerade efterföljaren Scorpio skulle kosta 136 500. Saab med fyradörrars sedankaross gick på 100 600 kronor, en lågprisbil i jämförelse.

**Granada och den** enklare Consul dök upp 1972. De var ett markant lyft jämfört med de tekniskt sett träiga 17/20/26 M som hade sin grund i tidigt 1960-tal.

Framför allt hade Ford satsat på valfrihet, utrymmen och komfort, det senare understruket av den individuella bakhjulsupphängningen som hämtades från engelska sexcylindersmodellerna Zephyr/Zodiac. Motorpressen talade om att Ford siktade på Mercedes-Benz. Nåväl.

Det fanns två- och fyradörrars sedankarosser, en kombi och en tvådörrars coupé, vars bakre taklinje modifierades 1974. Antalet möjliga Granadavarianter räknar experterna fortfarande på. Receptet var på typiskt Fordmanér att ha någonting för absolut alla. Längre kunde man ju till och med få vinyltak, bara en sådan sak!



*Ford Granada 2-door Saloon 1977–81*

**Generation två** som bilen i testet dök upp 1977 och var en lyckad omklädning av samma teknik som den tidigare modellen. Kombi hade faktiskt precis samma kaross som tidigare men fick den nya fronten. 1982 snöt man till grillen och baklamporna som fick det utseende som syns här och så fick Granada förbli oförändrad till nedläggningen.

Rubriken till testet förespeglar många lovord om bilen och den blev också synnerligen populär på våra vägar. Tjänstebilister som inte ville åka Volvo hade här ett starkt och rymligt alternativ. Fordhandlarna var som vanligt alerta med mängder av attraktiva erbjudanden.

Biltestare Svallner hade också beröm att dela ut, för den starka och mjukt arbetande motorn, för utrymmena (särskilt i baksätet) och för förhållandet pris/utrustning. Men minuspunkterna blev oväntat många.

**Forden var en** drinkare av rang, bortåt 1,5 liter milen var mer regel än undantag. Specialstolarna från Recaro var alldeles för smala i ryggstöden och instrumentpanelen var "långt ifrån bra". Automatlådan, en trestegshistoria av finesslöst snitt, arbetade inte mjukt till vardags och ryckte svårt vid kickdown. Bagageutrymmet såg lovande ut från utsidan men var i själva verket alldeles för lågt eftersom tanken under golvet tog plats. Och bakvagnen gav visserligen komfort men väghållningen var lynnig på sämre underlag.

"Trots det kan bilen vara en pärla för den som är ute efter den här mycket speciella biltypen, som ger en hel del av det man förknippar med amerikanska bilar vad gäller utrymmen, åkkomfort, smidig motor osv. I de här avseendena är Granada en lyckad kompromiss..."

Det blev knappt 920 000 exemplar för Granada II, varav cirka 69 000 såldes i Sverige. Inte illa! Efter åren i ungdomssvängen är Granada mer eller mindre borta numera. Och när såg någon en Ford Scorpio senast?



## 10. Peugeot 402 Eclipse Cabriolet 1936

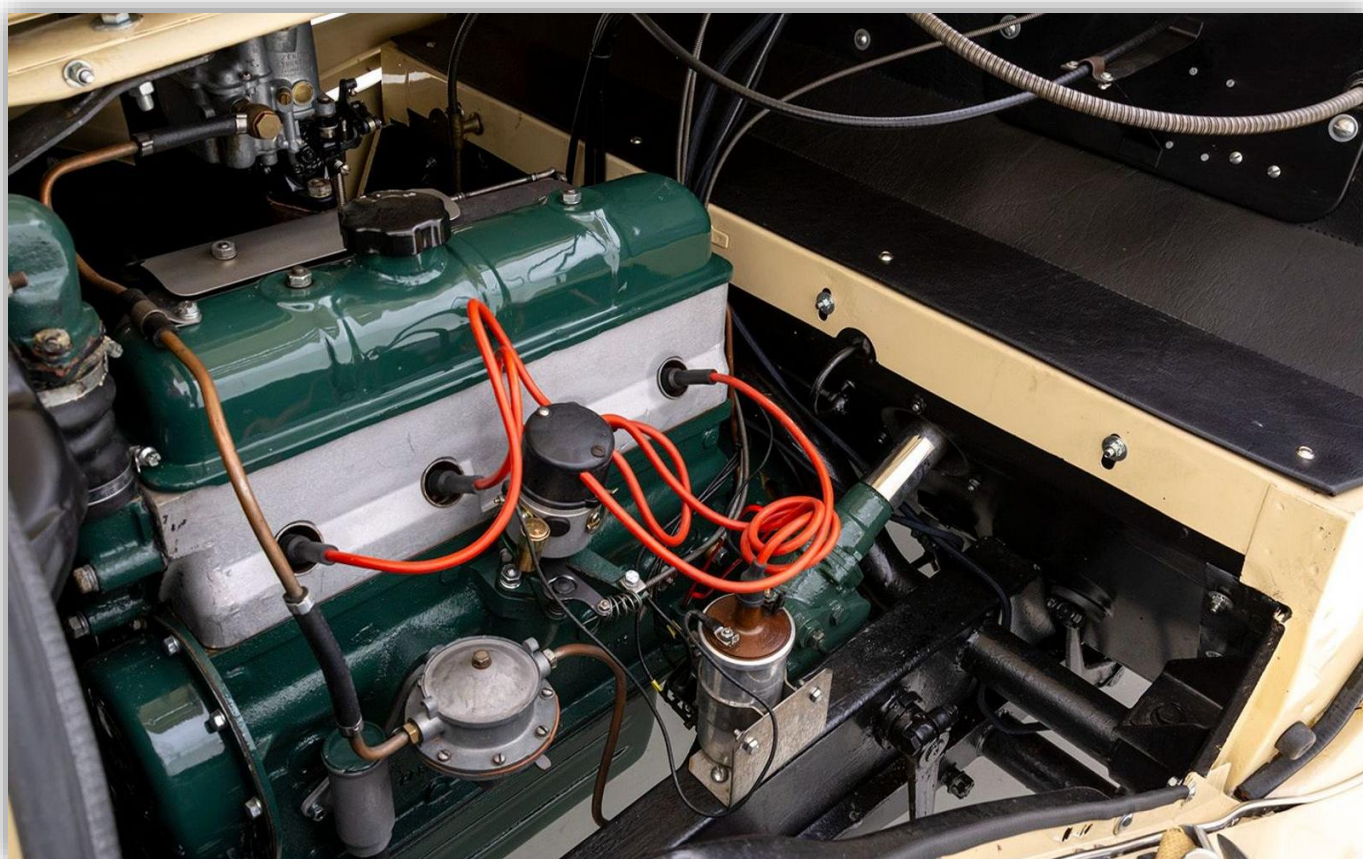


I mitten av 1930-talet var Peugeot ett av de mest respekterade namnen inom den europeiska bilindustrin. Genom en konservativ, genomtänkt inställning till innovation producerade Peugeot bilar som var raffinerade, säkra och välbyggda, med en tyst sofistikerad design. 402:an från 1935 var Peugeots mångsidiga stora familjebil som ersatte den jämförelsevis lugna 401:an. I standardform hade 402 en slående strömlinjeformad kaross som kännetecknades av sin brant sluttande, flödande grill med infällda strålkastare, graciöst välvda stänkskärmar och en ren, avskalad kaross. Kraften kom via en 1991cc OHV rak fyra, med senare bilar som såg en liten ökning till 2142cc. Även om det inte var en ladugårdsbrännare var det en kraftig och potent motor som var lätt att ställa in och som visade sig vara bra i konkurrens. Utan tvekan influerad av Chrysler Airflow, mottogs 402 mer positivt av franska köpare, eftersom cirka 75 000 byggdes mellan 1935 och 1942.





Tack vare sin separata chassikonfiguration kunde 402 erbjudas med ett brett utbud av karossstilar, med anpassade karosser som ett alternativ för mer välbärgade kunder, och Peugeot anlätade ofta Marcel Pourtout Carrossier, en av de bästa parisiska karossbyggarna från perioden. Under ledning av sin gåtfulle chefsdesigner George Paulin tog Pourtout fram maskiner som Embiricos Bentley, Delage D8 AeroCoupé och den slående Peugeot 402-baserade Darl'Mat.





Paulin var tandläkare till yrket, men han var också en mästare på linje och proportioner och en produktiv uppfinnare – ja, en renässansmänniska. En av hans mest innovativa och inflytelserika konstruktioner var en infällbar hardtop som skapades för Peugeot 1934. Döpt till "Eclipse" och baserat på ett 401-chassi var det en smart design som kombinerade det bästa av en hard top coupé med en öppen cabriolet, utförd med enastående proportioner som skämmer ut till och med vissa moderna försök - vi tittar på dig, Chrysler Sebring!

Medan Peugeot licensierade designen för 402-serien, användes den även på andra märken, till exempel Lancia. Den komplexa designen krävde en hel del handbygge, så det var föga förvånande en dyr modell som bara stod för en bråkdel av den totala 402-produktionen. Uppskattningar tyder på att några hundra gjordes, men i dag är det så få som 29 som överlever. En hisnande uppvisning av Art Deco-design och innovation, det är en passande återspeglning av dess briljanta skapare.

Här erbjuds chassi 616372, ett sällsynt överlevande exemplar av Peugeot 402 Eclipse. Denna bil tros ha levererats till sin första ägare 1936 och att den förblev i deras händer fram till 1968. Mellan 1968 och 1971 var bilen registrerad i Finistère, i den västra delen av Bretagne. I juli 1971 ska den ha förvärvats av Gernard Bouet från Nançay i centrala Frankrike. Han var ännu en långsiktig förvaltare, som ägare av rekord i 35 år, men till synes gjorde han inte mycket med bilen under sin tid. När den upptäcktes av en tysk Citroën-återförsäljare 2006 var Peugeot komplett, men i "ladugårdsfynd"-skick, perfekt för restaurering.



Den nya tyska ägaren påbörjade vad som sades vara en omfattande restaurering, där man försiktigt demonterade och lackerade karossen, interiören och motorn för att återställa Peugeot till sin ursprungliga prakt. År 2011 återuppstod Eclipse i sitt nyrestaurerade tillstånd, färdig i grädd med ett subtilt kontrasterande solbränt tak. Konservatorns insatser belönades med en välförtjänt förstaplats i klassen vid den konkurrenskraftiga tävlingen Schloss Bensberg Classic concours i Tyskland. År 2015 förvärvade den senaste ägaren den för sin omfattande USA-baserade samling av sällsynta och betydande Art Deco-bilar. Sedan dess har Peugeot stolt visats upp tillsammans med flera andra sällsynta och viktiga klassiker och har sällan visats offentligt. Som förberedelse för försäljning har lätt återstart utförts, även om mer kan krävas om nästa förvaltare vill ge sig ut på turnéer eller rallyn. Oavsett om det gäller körning, concours-visning eller båda, kommer denna exceptionellt sällsynta, eleganta och innovativa Peugeot utan tvekan att vända huvudena när den sömlöst förvandlas från coupé till cabriolet.



## 11. Grattis Mini!

Publicerad 29 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Idag har Mikaela och Mikael namnsdag. Klassiker vill också passa på att gratulera Mini!



Ambivalenta föräldrar ger sitt barn många namn. Den småbil som lanserades i augusti 1959 av British Motor Corporation hade redan från början två: Austin Seven och Morris Mini-Minor.

Med tiden kunde de också heta bland annat Cooper, Traveller, Countryman, Wolseley Hornet, Riley Elf, Clubman, Leyland och Rover men den sammanfattande beteckningen blev tidigt Mini.

Ett mer passande namn är svårt att tänka sig på den drygt tre meter långa bil som snart blev en ikon i bilvärlden, tillverkad under sex decennier i mer än fem miljoner exemplar.



I januari 1960 lanserades Mini van med täckta sidor. Längre axelavstånd och överhäng bak samt två små skåpdörrar i aktern gjorde den till en smidig arbetsbil. Snart kom även en liten, liten pickup. Maxlast 250 kg.



Hundkojan tillverkades i en rad olika länder utanför Storbritannien. I Italien var det Innocenti som tillverkade den, den här heter Mini 1001 och uppvisar en rad skillnader mot "originalen". Grillen, navkapslarna, lyktsargarna är några exempel. Krom runt rutorna i dörrarna och en extra avdelare.



Mini Clubman hade en tio centimeter längre nos. 1275 GT hette den hetaste modellen på 1970-talet, men någon Cooper S var det inte.



*Mini City hette snikmodellen på 1980-talet.*



På 1980-talet började Mini bli riktigt ålderstigen. För att hänga med i alla fall lite monterades 12-tumshjul och skivbromsar fram. Någon femte växel fick man inte plats med i det kompakta drivpaketet, istället höjda man utväxlingen på de fyra växlar som fanns.



Urkojan lades ned 4 oktober 2000 och ersattes av en helt ny Mini. En större, säkrare, snabbare och dyrare bil med bara det gemensamt med originalet att den är riktigt kul att köra. Den är redan inne på sin andra generation.



*Nya Mini finns även som cabriolet - med klar Kalle Anka-varning.*



## 12. Saab MFI13 1965



MFI-företaget som byggde detta koncept ungefär samtidigt som Catherina sattes ihop. Det är möjligt att ha uppfattningen att Catherina var den snyggaste av de två, men Saab verkar ha ansett att MFI13, här fotograferad med Catherina i bakgrunden, hade bättre förutsättningar för vidareutveckling.

Endast ett exemplar har någonsin existerat, men det ledde direkt till produktionen av den första Saab-sportbilen som någonsin såldes till allmänheten.



Roger Warolin