



OSCA 1600 GT 1963

1. Priset klart på Zeekrs flaggskepp 9X
2. Eldriven pickup ska tillverkas i Saabfabrikens gamla lokaler
3. Ny HEMI-V8 på 9,4 liter
4. Kinas batterijätte sträcker ut en hand
5. Akut bensinbrist i Ryssland
6. Enklare att ta körkort för personer med ADHD
7. Nya tunga eldrivna lastbilar från Mercedes
8. OSCA 1600 GT2
9. Wolseley Hornet Special Eustace Watkins Daytona
10. Grattis AMC Gremlin
11. Saab Sonett III
12. Fredagsfilmen

**Feber****1. Priset klart på Zeekrs flaggskepp 9X****Bobby Green****2025-09 30 kl 10:00****10.000 bilar såldes på 13 minuter****FILM: <https://youtu.be/Ejh8mt0NdA0>**

I våras visade Zeekr upp modellen 9X som är en stor laddhybrid-SUV som beskrivs som flaggskeppet i utbudet. Nu har försäljningen av bilen dragit igång i Kina och på bara 13 minuter hade 10.000 exemplar sålts och efter första timmen var man uppe i 40.000. Pris-lappen börjar på 465.900 RMB vilket direkt översatt i svenska pengar blir runt 615.000 kronor.

För slantarna får man en sexsitsig lyxpråm som mäter 5,2 meter på längden, två meter på bredden, 1,81 meter på höjden och som har en hjulbas på 3,1 meter vilket gör den till en av Kinas allra största modeller. 9X är den första bilen som baseras på Zeekrs SEA-S-plattform och under skalet på toppversionen finns en turbomatad bensinmotor på 2,0 liter som får draghjälp av inte mindre än tre elmotorer. Den totala effekten är här 1381 hästar och kolossen ska kunna klippa 0-100 km/h på bara 3,1 sekunder. Batteripacken som erbjuds är på 55 eller 70 kWh och räckvidden på bara el anges till 30 respektive 38 mil enligt CLTC-cykeln. Har man full bensintank ska den sammanlagda räckvidden ligga på 125 mil. Det finns 900-voltsteknik vilket ska göra det möjligt att ladda från 20 till 80 procent på bara nio minuter. [cnevpost.com](http://cnevpost.com)



Bobby Green



## 2. Eldriven pickup ska tillverkas i Saabfabrikens gamla lokaler

Posted by Kristofer Rask september 29, 2025

Nu ska Trollhättan få ny bilproduktion och det i Saabfabrikens gamla lokaler vid Stallbackaområdet. Det är tyska Jakob Mining Vehicles (JMW) som tillsammans med Trollhättanbaserade T-Engineering ska bygga eldrivna gruvbilar på platsen.



Enligt lokaltidningen TTELA ska man tillverka den eldrivna pickusen JMW Terra Charge. Det nya helt elektriska arbetsfordonet är utvecklat speciellt för att klara de extrema förhållandena i gruvindustrin.





Terra Charge är fyrhjulsdriven och har en räckvidd på 250 kilometer på en laddning och kan snabbladdas från 10 till 80 procent på under en timme. Det är utrustat med ett LFP-batteri vilket anses vara den mest säkra batteritypen på marknaden idag. Fordonet klarar en lastvikt på 1 050 kilo.

Själv fordonet uppfyller dessutom de internationella säkerhetsstandarderna för gruvfordon och har bland annat ett skyddssystem mot vältolyckor, fallande föremål och andra arbetsmiljörisker.

Terra Charge är företagets första helelektriska lätta fordon och markerar starten på en ny generation miljövänliga gruvfordon på marknaden. Med kombinationen av effektivitet, säkerhet och minskad klimatpåverkan vill JMW visa vägen mot en mer hållbar framtid för branschen.

– I dagsläget finns inte så många elektriska pick-uper som man kan köra med inne i en gruva. Det finns vägbilar naturligtvis men de kommer ofta med en massa elektronisk utrustning som man inte behöver i en gruva, berättar Will Wright, försäljningschef på JMW för [TTELA](#).

Gruvindustrin ser stora fördelar med att elektrifiera sin fordonsflotta och efterfrågan ökar. Genom att utesluta fordon med förbränningsmotorer kan man sänka ventilationen. Det är idag många gruvors största utgift. Samtidigt har Terra Charge en ändamålsenlig modulär design som ska ge lägre underhållskostnader.

– Man kan sänka ventilationen genom att köra med elektriska fordon istället för bensinfordon. Där kan man göra en stor besparing, avslutar Wright.



Kristofer Rask

**CARUP**

### 3. Ny HEMI-V8 på 9,4 liter – ett riktigt kraftpaket

Av Anton Nordgren

1 oktober 2025, 20:03

Ny HEMI-V8 på hela 9,4 liter har börjat säljas. Förgasarmotorn utan turbo ger enorm effekt.



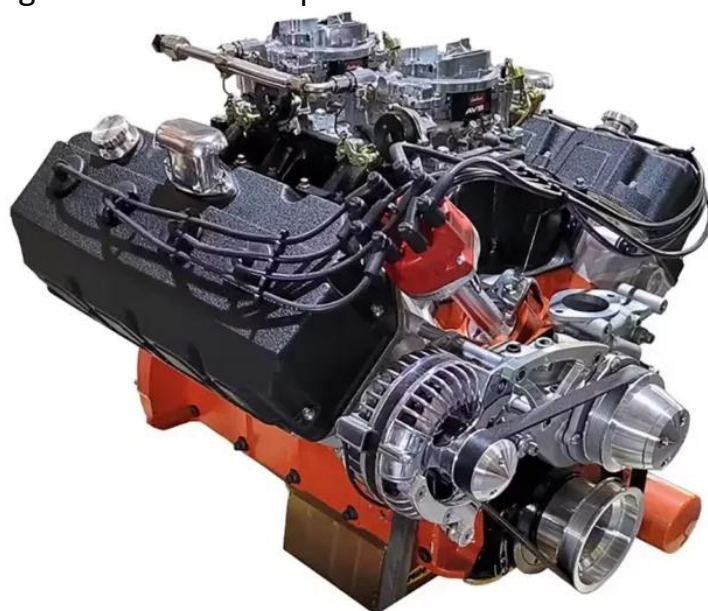
USA är känt för sina stora förbränningsmotorer, och företag som Prestige Motorsports visar varför. Teamet i North Carolina bygger egna prestandamotorer, baserade på ett program från de tre stora amerikanska biltillverkarna Ford, General Motors och Stellantis (Mopar). Men en motor sticker verkligen ut. "572 Mopar Big Block Stroker".



FILM: <https://youtu.be/YEhTVtSzZ6c>

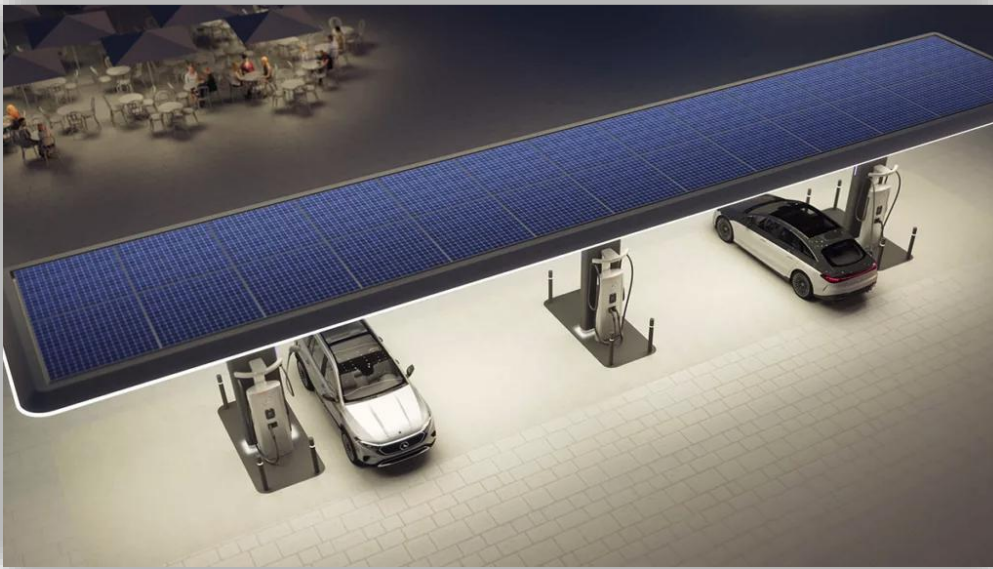
En 9,4-liters HEMI-V8 med förgasare. Ett riktigt kraftpaket, som överträffar originalet i Mopar-programmet med råge. Och det säger mycket, eftersom originalmotorn redan hade hela 7,0 liter cylindervolym. Borrning och slaglängd ligger på 11,43 centimeter vardera, vilket ger åttacylindraren en otrolig kraft och ett vridmoment som imponerar på alla motorentusiaster.

**Prestige Motorsports** anger att motorn levererar över 710 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på 930 Newtonmeter. Och det här är för en sugmotor med förgasare, som körs på 91-oktanig bensin och klarar varvtal upp till 6 500 varv per minut. Motorn är ett riktigt kraftpaket, och går nu alltså att köpa



*“572 Mopar Big Block Stroker” är en av de kraftigaste Crate-motorerna som Prestige Motorsports har i sitt sortiment. Siffran anger cylindervolymen: 572 cubic inches motsvarar 9 373,4 kubikcentimeter.*

LÄS MER:



Utmanar Tesla Supercharger – sju biltillverkare går ihop



Magiska Hemi-V8:an gör comeback



Regeringen lovade för mycket om reduktionsplikt –...



### Nytt rekordlåg bensinpris – här är orsaken



### Nu säljs SD:s kampanjbil – Cadillac med 8,2-liters V8-motor



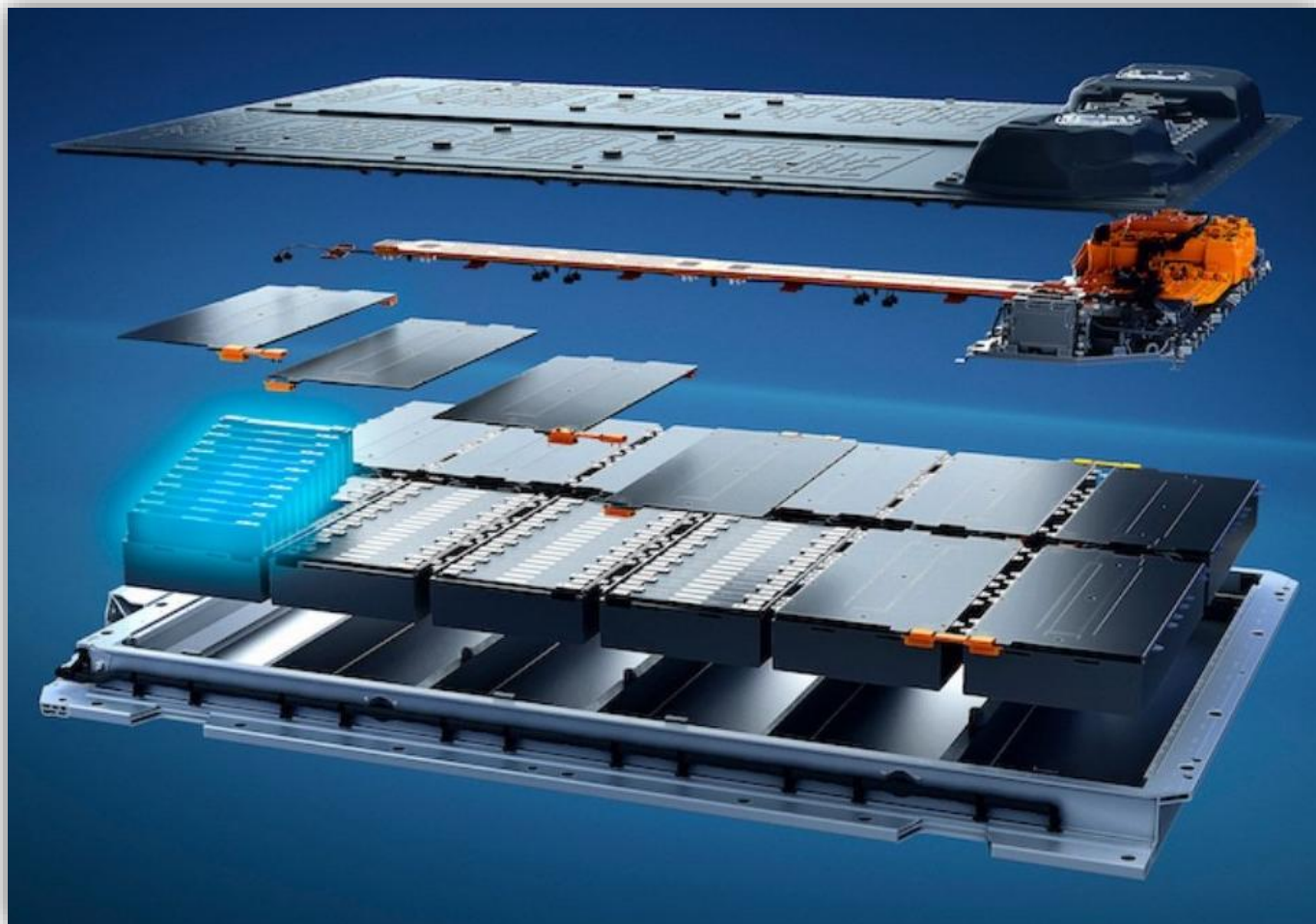
### Skrällen: Så mycket tappar motorn av för mycket olja



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. Vill hjälpa Europa – Kinas batterijätte sträcker ut en hand

Av Carl Undéhn 1 okt 2025



Den som följer nyheter om elbilar har säkert stött på de fyra bokstäverna CATL. Bakom dem döljer sig namnet Contemporary Amperex Technology Co., Limited, det kinesiska företaget som med råge är världens största tillverkare av batterier till elbilar.

Under årets första sex månader hade CATL en global marknadsandel på 38 procent, och är med det en bra bit före tvåan BYD, som hade en marknadsandel på 18 procent.

Här i Europa är marknadsandelen för CATL ännu större, 45 procent. Dominansen från CATL och andra kinesiska batteritillverkare lyfts ibland som ett argument mot batteritillverkning i Europa, då konkurrensen anses vara för hård. Lite oväntat meddelar CATL nu att de kan tänka sig att hjälpa europeiska företag att bygga upp en egen batteriproduktion. Till [Financial Times](#) säger Matt Shen, chef för CATL i Europa, att marknaden här är tillräckligt stor för att den ska rymma flera batteritillverkare.

CATL kan därför tänka sig att hjälpa batteritillverkare i Europa med utmaningar i leveranskedjan samt att komma i gång med storskalig produktion för att kunna sälja sina batterier till konkurrenskraftiga priser. Konkret vilken hjälp det skulle kunna handla om nämns inte. Uttalandet är också oväntat då den kinesiska regeringen infört regler som ska hindra utbyte av teknik och utrustning för avancerad batteritillverkning.



*2023 öppnade CATL sin första europeiska fabrik i östra Tyskland.*

CATL kan därför tänka sig att hjälpa batteritillverkare i Europa med utmaningar i leveranskedjan samt att komma i gång med storskalig produktion för att kunna sälja sina batterier till konkurrenskraftiga priser. Konkret vilken hjälp det skulle kunna handla om nämns inte. Uttalandet är också oväntat då den kinesiska regeringen infört regler som ska hindra utbyte av teknik och utrustning för avancerad batteritillverkning.

– Vi beholder arbeta tillsammans för att klara omställningen till eldrift, citeras Matt Shen av tidningen.

Uttalandet kommer också efter att CATL visat ökat intresse för vad de ser som europeiska kunders behov. Under bilmässan IAA presenterade företaget två versioner av sitt LFP-batteri Shenxing speciellt framtagna för den europeiska marknaden. Versionen Shenxing Pro Super-Fast Charging ger en räckvidd på knappt 70 mil och kan ladda 48 mils räckvidd på 10 minuter. Den senaste varianten av Shenxingbatteriet i Kina kan däremot ladda 52 mils räckvidd på fem minuter. Det skulle nog vi européer inte heller ha något emot.

Det andra europabatteriet har det långa namnet Shenxing Pro Super Long Life & Long Range Battery som ger en räckvidd på 76 mil och lovas hålla i 100.000 mil. Dessutom ska det förlora endast 9 procent av sin kapacitet efter 20.000 mil.

CATL har redan en fabrik i Europa i Tyskland och bygger en andra i Ungern.



Carl Undéhn



**Billigt och snabbbladdande – då kommer saltbatteriet Naxtra**

## 5. Akut bensinbrist i Ryssland – så lite får de tanka

Av Anton Nordgren

1 oktober 2025, 11:48

**Akut brist på bensin och diesel råder i Ryssland. De får bara tanka en liten mängd bränsle. Och invånare hittar knep för att undvika förbudet.**



I Ryssland råder just nu akut bensinbrist. Invånarna får varken tanka fullt eller fylla på med dunkar. Effekterna har nu nått hela vägen till huvudstaden Moskva, rapporterar Rysslands största biltidning, [Za Ruljom](#). Anledningen? Ukrainas attacker med drönare och missiler. Och det innebär omständiga problem för flera ryska invånare.

För på många bensinstationer i Moskva får man nu bara köpa 10–20 liter bensin åt gången. Och bränsle säljs inte längre i dunkar. Tidningen berättar att bristen har pågått i flera veckor, men både ryska myndigheter och stora medier har varit tysta om det. Problemet allvar har gått så långt att ryska nyhetsmedier nu har publicerat guider om hur vissa nya bilmodeller kan kringgå dunkförbudet.

Metoden går ut på att först tanka bilen och sedan överföra den nytankade bensinen till en dunk hemma. Även om det är både krångligt och farligt, har artikeln lästs mycket flitigt bland ryska invånare. Bensinen i dunkarna används inte bara till bilar. Den används också till sommarstugor med bensingeneratorer, och av bilister som ska resa till avlägsna platser där bensinen är ännu svårare att få tag på än i Moskva.



*På flera bensinstationer i Moskva får man nu bara köpa 10–20 liter bensin åt gången.*

Samtidigt går uppsatta tjänstemän i Ryssland ut med en officiell förklaring till bensinbristen. De menar att bristen på bensin beror på underhåll på oljeraffinaderier, alltså fabriker där råolja omvandlas till bensin och andra bränslen. Så skriv det åtminstone i *Izvestija*, som är en av Rysslands äldsta och största dagstidningar. Men det är inte hela sanningen, menar [Ilta Sanomat](#). De berättar nämligen inte om Ukrainas attacker.

Ekonomiexperten Raivo Varen berättar att Ryssland har totalt 36–38 oljeraffinaderier. Och under de senaste två månaderna har Ukraina attackerat 16 av dem. Utöver raffinaderierna har även pipelines och pumpar över hela landet blivit utsatta för ukrainska attacker. Och konsekvenserna av bensinbristen blir stora. Inte minst när det gäller priset.

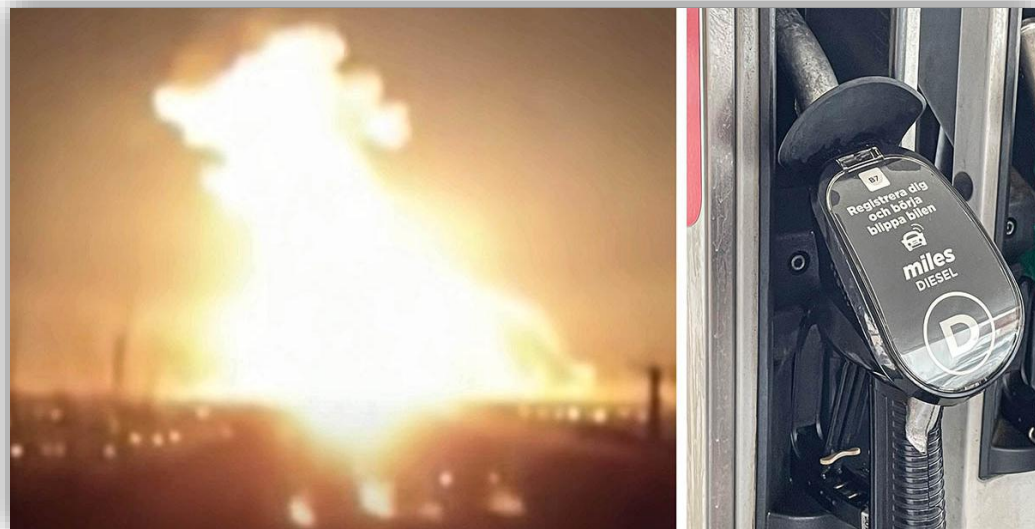
Bensinpriserna för vanliga människor har stigit med över 50 procent sedan början av sommaren. Höga priser rapporteras nu inte bara i Moskva, utan även i Sankt Petersburg och andra områden runt staden. Senast Ryssland hade en så stor bensinbrist var under 1990-talets ekonomiska kollaps. Många äldre ryssar minns hur bristen på viktiga saker då föregick ett maktskifte i Kreml.

Bensinpriserna för konsumenter har nämligen stigit med över 50 procent sedan början på sommaren. Och priset rapporteras nu inte vara högt bara i Moskva, utan också i Sankt Petersburg med omnejd. Senast Ryssland drabbades av en så stor bensinbrist var under 1990-talets ekonomiska kollaps, och många äldre ryssar minns nu tillbaka på bristen av förnödenheter.

LÄS MER:



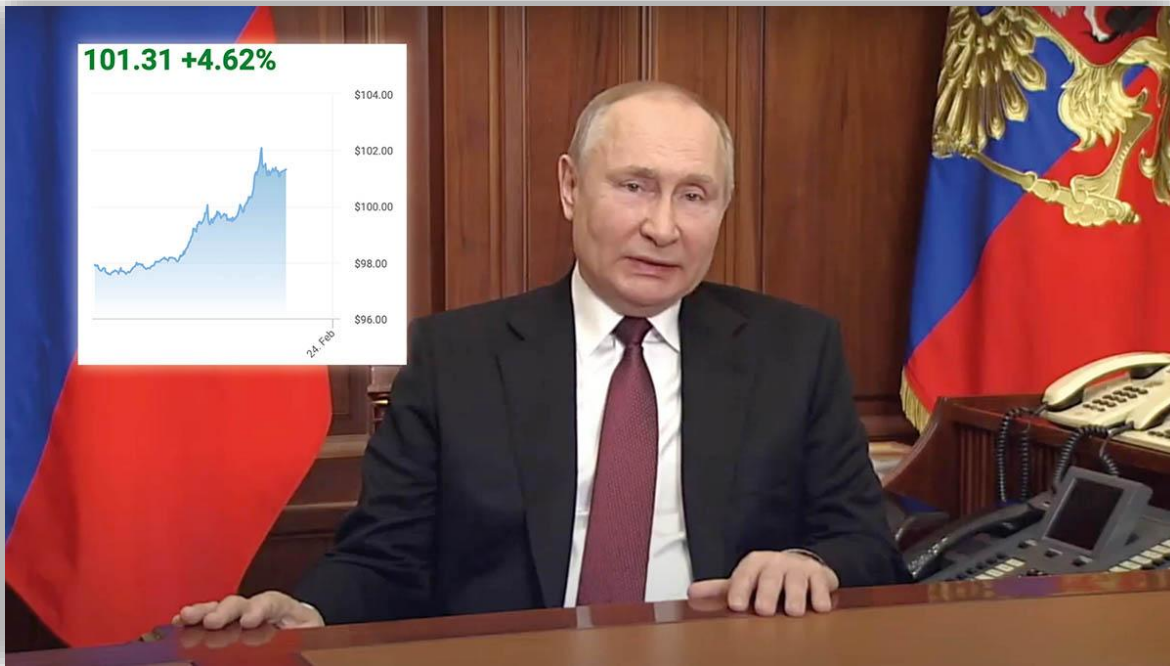
Därför skenar priset på bensin i Ryssland



Chockhöjning av bensin och diesel efter Putins attack



Ryska hämnden: Staten tar Porsche Center i beslag



### Bränslepriser 2022 efter Putins attack på Ukraina



### Svenskar bunkrar upp med bränsle i krisen: "Stor..."



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

## 6. Enklare att ta körkort för personer med ADHD

Publicerad 2025-09-30 16:50 (uppdaterad 2025-10-01 15:59) Text Erik Söderholm

Regeringen och Transportstyrelsen vill göra det enklare att få körkortstillstånd för personer med en ADHD-diagnos.



Det ska bli enklare för personer som har ADHD eller finns på autismspektrumet att få körkortstillstånd. Regeringen vill ta bort dagens krav på särskilt läkarintyg, ett förslag som **presenterades tidigare i år**.

– I dag får mer än 99 procent av de som prövas medicinskt för ADHD eller autism bifall när de ansöker om körkortstillstånd. Att ta bort den särskilda prövningen innebär en enorm lättnad för den enskilde och avlastar både sjukvård och Transportstyrelsen från onödig administration, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD).

Socialstyrelsen uppskattade 2022 att 10,5 procent av unga pojkar hade en ADHD-diagnos och att motsvarande siffror för unga flickor var sex procent. Andelen förväntas öka de kommande åren.

Ändringen beräknas börja gälla senast den 15 januari 2026.



Erik Söderholm



## 7. Nya tunga eldrivna lastbilar från Mercedes

Posted by Kristofer Rask

september 30, 2025

Mix på lång räckvidd och hög nyttolast



Mercedes-Benz Lastbilar presenterar nu andra generationens eActros. Samtidigt breddas modellprogrammet med nyheten eActros 400 som utrustas med ett mindre batteri. Den nya eActros-serien går att få i över 40 möjliga kombinationer.

Med fler varianter av batteripaket, hytter, hjulbaser och axelkonfigurationer erbjuds större flexibilitet för både fjärrtransporter och tung distribution. Kunder kan välja mellan två eller tre batteripaket samt mellan den aerodynamiskt optimerade ProCabin eller den beprövade L-hytten med lägre insteg.

De första nya varianterna blir tillgängliga för beställning i oktober 2025.



*eActros 400*

Den nya mindre eActros 400 är utrustad med två LFP-batteripaket på totalt 414 kWh vilket ger upp till 480 kilometers räckvidd i tung distribution.

Den större uppdaterade eActros 600 erbjuder tre batteripaket på 621 kWh och en räckvidd på upp till 560 kilometer i sin mest effektiva konfiguration.

Båda modellerna kan snabbaddas med upp till 400 kW via CCS där en laddning från 10 till 80 procent tar omkring 46 minuter för eActros 400 och omkring 70 minuter för eActros 600. För eActros 600 med ProCabin kommer även megawattladdning att introduceras längre fram.

### **Högre nyttolast**

Genom den lägre tjänstevikten kan eActros 400 i 4x2-dragbilskonfiguration med två batteripaket erbjuda en högre nyttolast än eActros 600. Med en vanlig standardtrailer landar nyttolasten på omkring 25 ton.

Utöver de eldrivna lastbilarna erbjuder Mercedes-Benz Lastbilar digitala tjänster som TruckLive och MyTruckPoint vilket ger kunderna tillgång till uppkopplade funktioner som fordonsövervakning, fjärrdiagnostik och underhållsplanering.

### **Produktion och lansering**

Produktionen av de nya modellerna startar i år. Orderböckerna öppnar nästa månad.

– Sedan 2021 har vi aktivt format förändringen inom godstransporter och levererat praktiska lösningar. eActros 600 bevisar att eldrivna fjärrtransporter är en verklighet. Fordonet används redan framgångsrikt i över 15 europeiska länder, kommenterar Achim Puchert, vd för Mercedes-Benz Trucks globalt.



*eActros 600*



Kristofer Rask



## 8. OSCA 1600 GT2 Fissore Coupe 1961

Av James Beckett

Sist i raden



Som en av endast 22 OSCA-bilar med Carrozzeria Fissore kommer denna vackra lilla GT2-coupé med dubbla kammaaxlar från en klassisk period av italienskdesignade sportbilar.

Medan Ferrari och Maserati regerade med sina muskulösa racerbilar, var denna OSCA inriktad på mellanvägen, en sektor av marknaden som längtade efter en liten slagvolym, touring GT med en racingstamtavla. Och finns det någon bättre stamtavla än den slutliga designen från bröderna Maseratis begåvade händer?

### Maserati-länken

Bröderna Maserati, Alfieri, Bindo, Carlo, Ettore, Mario och Ernesto började alla sin koppling till bilindustrin i början av förra seklet. Alfieri, Bindo och Ernesto konstruerade tvåliters Grand Prix-bilar för Diatto, men detta upphörde 1926 när Diatto upphörde med sitt tävlingsengagemang. Detta upphörande av produktionen gjorde det möjligt för bröderna att utveckla Diatto till den första Maserati.

Framgången för det nya märket kom snabbt när en Tipo 26 triumferade med Alfieri vid ratten i 1926 års Targa Florio. Efter denna framgång följde en stadig ström av nya racerbilar, inklusive 4-, 6-, 8- och till och med 16-cylindriga bilar. Denna unika 16-cylindriga Maserati är i huvudsak två av deras raka 8-motorer kopplade till ett gemensamt vevhus, sida vid sida.



Under dessa tidiga dagar kom inspirationen till märkets berömda Trident-logotyp från "Neptunusfontänen" ligger på Piazza del Nettuno i Bologna. Det var Mario Maserati – en konstnär och den enda Maserati-brödern som inte var involverad i bilhandeln – som införlivade Neptunus tretaggiga Trident i företagets logotyp, efter uppmuntran från familjevännan Marquis Diego de Sterlich. Diego de Sterlich föreslog att Neptunus inte bara skulle representera deras hemstad, utan även attributen styrka och vitalitet. Bra egenskaper att ha i samband med produktion av bilar och racingmaskiner.

Mario fokuserade på sin konst och det var hans fyra återstående bröder som var engagerade i konstruktionen av Maserati-bilar. Men i och med Alfieris alltför tidiga död 1932 var det upp till Bindo, Ernesto och Ettore att fortsätta sina tävlingsvinnande vägar och att hålla det ibland kämpande företaget vid liv.

År 1937 hade bröderna dock fått nog av ständiga ekonomiska problem och sålde därför företaget till Orsi-koncernen. Efter att ha uppfyllt sitt avtal om att fortsätta med Orsi som tekniska konsulter under en 10-årsperiod, återvände bröderna den 1 december 1947 till Bologna för att grunda Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati (OSCA), med avsikt att återvända till byggandet av tävlingsbilar i små volymer. Detta passade bröderna Maserati perfekt, eftersom de hade racing i blodet och de kom att avsky nödvändigheten av att konstruera väggående exemplar för att finansiera sina racingsträvanden.



OSCA etablerade sig snabbt i racinglandskapet och, som dokumenterades i juninumret av *Vintage Roadcar*, fick märket stora framgångar på banan. I 1954 års Sebring 12-timmars, en deltävling i sportvagns-VM, presterade OSCA:s magnifikt och slutade på 1:a, 4:e och 5:e plats. Den vinnande Briggs Cunningham-anmälda bilen kördes av ingen mindre än Stirling Moss. Segern går till historien som en av de stora skrällarna i Sebrings historia, då det var helt oväntat att en så liten bil kunde vinna totalt. Skickligheten hos Moss, som samarbetade med Bill Lloyd, spelade naturligtvis sin roll, men för att vinna måste bilen vara bra! OSCA hade också framgångar i Mille Miglia vid 10 tillfällen och vann Index of Performance på Le Mans runt Circuit de la Sarthe.

OSCA, trots sin framgång, förblev alltid ett litet företag som aldrig byggde mer än 30 bilar under ett enda år – som alla var avsedda för tävling. Den första bilen i serien, MT4 (Maserati Tipo 4), introducerades 1948 som en maskin med liten kapacitet och en 1 092-cc, överliggande kamaxelmotor. Nästan omedelbar framgång uppnåddes med Luigi Villorosi bakom ratten. Under det följande decenniet dök OSCA-bilar (eller OSCA-motorer) också upp i många kategorier med öppna hjul, inklusive F1, F2 och Formula Junior. I världens mest populära juniorracingkategori på den tiden hade OSCA anmärkningsvärda framgångar med Colin Davis och Berardo Taraschi – en förare som hade börjat sina racingdrifter i en Fiat Topolino.

OSCA:s racingframgångar, med sina små 4-cylindriga motorer i synnerhet, fångade så småningom Fiats uppmärksamhet, som ville uppgradera prestandan hos sin lilla sportbil, 1200. Med MT-4-kraftverket som grund utvecklade bröderna Maserati en vidareutveckling av denna motor för Fiat som skulle öka slagvolymen till 1 491 cc, med ett topplock med dubbla kamaxlar. Inom ramen för detta nya partnerskap lämnade bröderna Maserati över den nya 1500-cc-designen till Fiat, där Ferraris tidigare motordesigner Aurelio Lampredi satte igång med att anpassa den för massproduktion. Som en del av arrangemanget skulle Fiat gjuta en separat serie block, enligt OSCA:s specifikationer, samt välja ut andra delar, som sedan skulle skickas till OSCA för slutlig bearbetning och montering.



Till slut fick Fiat en välkonstruerad, tävlingsbeprövad 1500-cc-motor till sin topprankade sportbil, och OSCA fick en mycket mer ekonomiskt lönsam motor med liten slagvolym som nu kunde tillverkas i tillräckligt stora mängder för att den potentiellt skulle kunna inkorporeras i en gatbil och homologeras för GT-racing. Resultatet skulle bli skapandet av OSCA 1600 GT – en något ironisk helomvändning i brödernas "race-only"-policy som hade varit anledningen till att de lämnade Maserati från första början!

1600GT byggdes runt ett rörformigt stålramschassi med inkapslade sektioner för ökad strukturell styvhet. Hängande från ramen hängde ett oberoende fjädringssystem i alla fyra hörnen, även om några exemplar byggdes med en levande bakaxel. Med OSCA:s speciella 1568-cc-version av DOHC-motorn som driver kraften genom en 4-växlad växellåda från Fiat, avrundades paketet med Girling-skivbromsar hela vägen runt. Klädd i en kaross ritad av Ercole Spada och konstruerad av Zagato, gjorde 1600GT sin debut på 1960 års Turin Auto Show. OSCA hade för avsikt att ta fram 128 exemplar, men under de närmaste åren konstruerades någonstans mellan 43 och 70 exempel, beroende på vilken källa man tror på. Av dessa var lejonparten av Zagato, medan 22 var kroppade av Fissore och två av Boneschi.

Varför konstruerade inte OSCA alla de planerade 128 exemplen? År 1963 kom bröderna Maserati återigen till slutsatsen att de ogillade den "affärsmässiga sidan" av verksamheten, och därför fattades beslutet att sälja OSCA till greve Domenico Agusta, ägare till det ikoniska märket MV Agusta, även om de stannade kvar för att göra designarbete för Agusta fram till 1966. Men 1967 tappade Agusta också intresset för OSCA och dörrarna stängdes för sista gången.





### Byggd med stil

Fissore-karosseriföretaget grundades 1919, när bröderna Antonio, Bernardo, Giovanni och Contanzo Fissore började konstruera hästkärror nära sitt hem i Savigliano, nära Turin. En naturlig utveckling till reparation av bilar följde och 1936 började Bernardo skapa speciella karosser för ett antal fordon som postbilar, begravningsfordon och små bussar.

När kriget bröt ut 1939 klev Fissore in i tillverkningen av militärfordon och detta fortsatte fram till slutet av Italiens krigstida inblandning. Efter kriget hamnade byggandet av privata fordon återigen i centrum för uppmärksamheten, och 1947 släppte karosserierna en Fiat 1100-baserad kombibil som kallades "Giardinietta". 1953 fortsatte Fissore med stil att producera Fiat 1100-TV, en unik coupé designad av Mario Revelli. Ytterligare Fiat-baserade bilar följde, vilket gjorde det möjligt för karossbyggarna att bygga upp personalstyrkan till imponerande 200 anställda.

Snart blev andra företag intresserade av Fissore, och DKW, TVR och De Tomaso blev alla kunder. Även om det inte var lika känt som Pininfarina eller Bertone, var Fissore-märket på den tiden mycket respekterat. OSCA med Fissore-kropp, som porträtteras här, var ett sådant exempel på deras arbete i början av 1960-talet. Till skillnad från Zagato-exemplaret som undersöktes i junis Vintage Roadcar, fanns bilarna med Fissore-kaross i både en coupé- och cabrioletform.

Efter OSCA:s nedläggning fortsatte Fissore att designa De Tomaso Vallelunga, och innan han säkrade ett kontrakt för att karossera många av Peter Monteverdis bilar, skapades en kilformad design för TVR av Fissores designer Trevor Fiore. Den tvåsitsiga coupén tillverkades för Blackpool-baserade TVR och visades för första gången på bilsalongen i Genève 1965. Men innan den hann tillverkas gick TVR i konkurs och konceptet såldes till en före detta TVR-återförsäljare som fortsatte att sälja bilen som Trident. Fiore vidareutvecklade konceptet för Alpine som efterföljare till A110. Denna nya Fissore-designade modell kom så småningom att bära namnet A310. Monteverdi Hai var en mycket likartad skapelse, även om denna bil huvudsakligen designades av Peter Monteverdi själv med viss Fissore-input i slutskedet av ritbordsprocessen.



Det huvudsakliga fessorearbetet för Monteverdi kom via medlemmarna i "High-Speed"-serien - dessa höll företaget sysselsatt under ett stort antal år, även om försäljningen inte var så hög som man ursprungligen trodde. Introduktionen av terrängbilen Monteverdi Safari höjde dock volymen. Eftersom allt arbete kom från Monteverde var Fissore tvungna att anpassa sig från sina ursprungliga karosserimetoder till ett mer modernt, automatiserat tillvägagångssätt.

Monteverdi stod för en stor del av pengarna för att Fissore skulle kunna investera i infrastruktur, i utbyte mot en del av företaget. I slutet av 1970-talet ökade Monteverde sin andel och hade assimilerat hela Fissore.

Konkurrensen var hög och Monteverdi lade till slut ner sin biltillverkning 1984, och bara några dagar senare stängdes även Fissore och likviderades. Ett separat företag, grundat av Bernardo Fissores dotter, Fernanda, och hennes man Giulio Malvino – kallad Rayton Fissore – öppnade 1976, och företaget är förmodligen mest känt för sin Magnum, en terrängbil baserad på en Iveco som först presenterades 1985 och såldes som Laforza på den amerikanska marknaden.

### **På vägen**

När jag hörde att jag skulle bli ombedd att köra den här lilla OSCA:n måste jag erkänna att jag var ganska sugen på att få tag på den. Jag har länge beundrat italienska bilar från 1950- och 1960-talen, Maseratis i synnerhet, så att få chansen att köra en bil som var den slutliga bildesignen av bröderna Maserati var ett spännande förslag.

Våra goda vänner på Hall & Hall var mycket angelägna om att Vintage Roadcar skulle få möjlighet att profilera denna bil som ett sätt att hedra hundraårsjubileet av Maserati och Maserati Brothers. Hall & Hall har länge varit kända för sin krävande restaurering och förberedelse av betydande racerbilar – i synnerhet BRM:er – och är i själva verket mycket mer varierade. Den här bilen är ett sådant exempel som företaget för närvarande har i lager för en kund, och med den bil som för närvarande erbjuds till försäljning var den brittiska personalen på Vintage Roadcar fast beslutna att anta erbjudandet om att köra den innan den oundvikliga försäljningen tar den utom räckhåll.



Vid ankomsten till Bourne, och efter den traditionella looken runt verkstaden, fick jag nycklarna till bilen och fick ge mig ut för ett vägtest. Huvudattraktionen, och det fotografiska elementet i den här profilen, skulle äga rum på det fantastiska slottet Grimsthorpe – ett vackert hus på landet som en gång besöktes av kung Henrik VIII av England redan 1541. Slottets egendom har en härlig vägsträcka som skulle ge mig möjlighet att sträcka på OSCA:s ben helt, men innan jag nådde det vidsträckta slottet Grimsthorpe fick jag chansen att smaka på den lilla italienska hingsten på allmän väg.

Den vänsterstyrda bilen har en bra sittställning och jag kände mig väl tillrätta i cockpiten – jag satt lågt, med en välplacerad växelspak. När jag startade motorn gav den ifrån sig ett typiskt Twin-Cam-skall och när jag körde iväg från Hall & Hall för att köra genom Bourne såg jag då och då förbipasserande blickar som kastade en beundrande blick mot den mjuka, gulfärgade, lilla GT:n.

Bilen accelererade hårt förbi 30 mph-skytlarna och var angelägen om att köra snabbare, men det kändes som ganska tungt att gå. Man var tvungen att jaga bilen hårt för att få upp fart och fart, och även om jag ville trycka på var jag osäker på hur hårt jag skulle göra det för en profil som denna. Till slut bestämde jag mig för att köra med en viss försiktighet.

På vägen till Grimsthorpe sveper Lincolnshires vägar genom ett urval av böljande kurvor med ogynnsam välvda kurvor, och jag tänkte att det här skulle vara ett bra tillfälle att kolla in den lilla bilens köregenskaper. När jag svängde in hårt planterade bilen sig väl och när jag tryckte på gasen för att lägga till mer kraft så krånglade den inte alls. Det var mycket neutralt och som ett resultat ingöt det en hel del självförtroende i mig. Den kändes väldigt lik hanteringen av en MGB eller en Porsche 924 – båda bilarna jag har tävlat med – och jag tror att om den här bilen var utrustad med en störtbåge och obligatoriska säkerhetsmodifieringar skulle den bli en fantastisk liten maskin för någon period av historisk racing eller rally.

Bromsarna var bra, inget luftmotstånd och styrningen drog inte åt vänster eller höger vid kraftig inbromsning. Den svaga accelerationen var dock så svag att det efter en kraftig inbromsning krävdes flera växlingar för att komma ner i lådan för att jaga kraften, om den nu kan beskrivas så, för att styra hastighetsmätaren uppåt igen. Bilen kändes inte som om den hade knippen av kraft.



Mina helhetsintryck av bilen var bra. Den italienska stilen, konstläderklädd instrumentbräda, den vackra växeln och den härliga ratten gör att bilen startar bra. Väl beväpnad med ett par sköldpaddsskalsbågade glasögon, en italiensk skraddarsydd kostym och ett par finaste italienska skor, och du kan känna dig som hemma för en resa över Alperna eller en bilresa runt Milano eller Rom.

Jag gillade bilen, och den har förstärkt min kärleksaffär med allt italienskt. Den här bilen är inte en Ferrari eller en Lamborghini, men det är en fantastisk GT-bil med liten slagvolym och massor av stamtavla och historia. Om inte annat är det det sista kapitlet i sagan om bröderna Maserati.

### Erkännanden

Författaren vill tacka Rick Hall och personalen på Hall & Hall för att vi fått tillgång till den här bilen för att komplettera dess profil. Hall & Halls hjälp och support, och en vilja att ge tillgång till specialbilar, är en riktig bonus för Vintage Roadcar och är mycket uppskattad. Tack går också till personalen på Grimsthorpe Castle, nära Bourne ([www.grimsthorpe.co.uk](http://www.grimsthorpe.co.uk)), för att vi får använda grunderna för denna fantastiska lantgård till den körande och fotografiska delen av denna profil.

### Specifikationer

**Motor:** 1600cc fyrcylindrig Twin-Cam

**Hjulbas:** 2250mm

**Spår:** Fram – 1270 mm; Bak – 1218 mm

**Fjädring:** Oberoende med tvärgående triangulering, spiralfjädrar, teleskopiska stötdämpare, stabilisatorstång

**Hjul:** Hjul av skivtyp 4.5Jx15

**Däck:** 155-15

**Bromsar:** Hydrauliska skivbromsar på alla fyra hjulen, med Girling-bromsok

**Styrning:** Fiat skruv och rulle



## 9. Wolseley Hornet Special Eustace Watkins Daytona 1932



**Såld för 27 000 pund (inklusive köparprovision)**

**Parti detaljer**

**Registreringsnummer: GY 494**

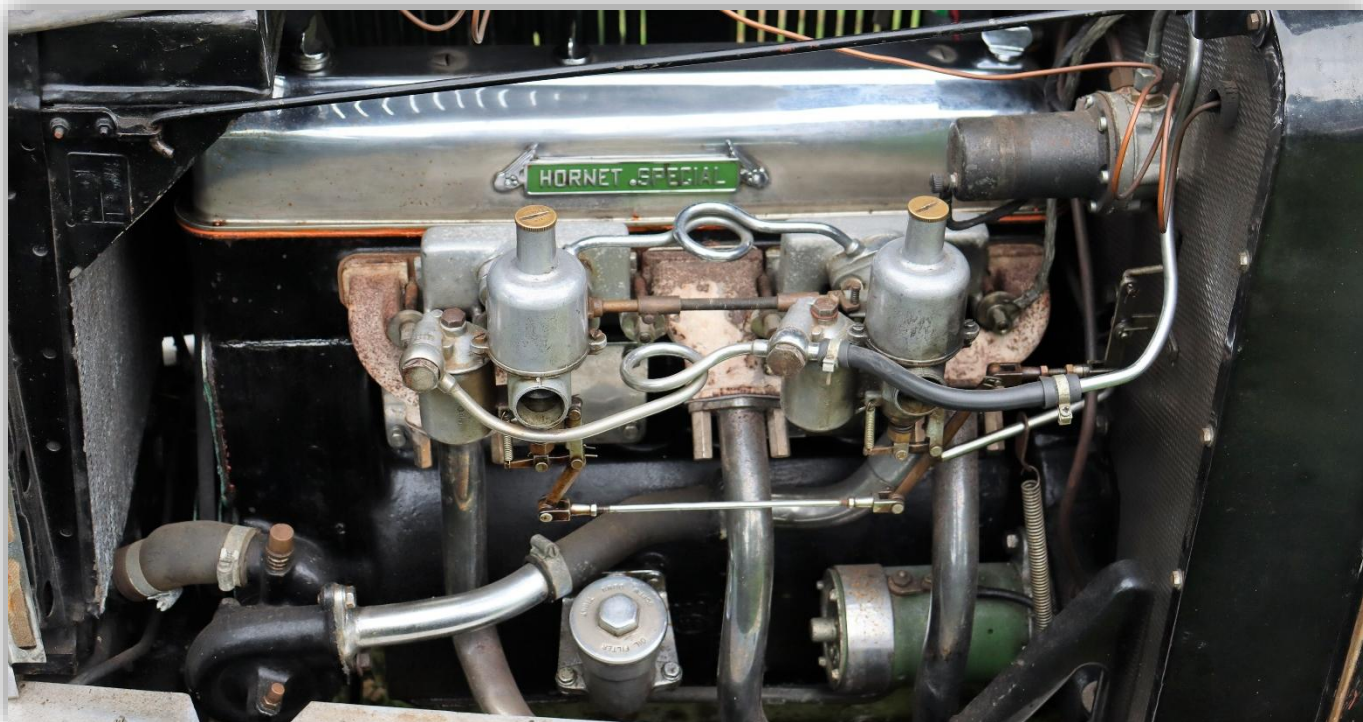
**Chassinummer: 106458**

**MOT: Undantagen**

- Införd från en privat samling
- Åtråvärd, sexcylindrig sportbil efter vintage
- Säggs vara i "mycket bra överlag" skick

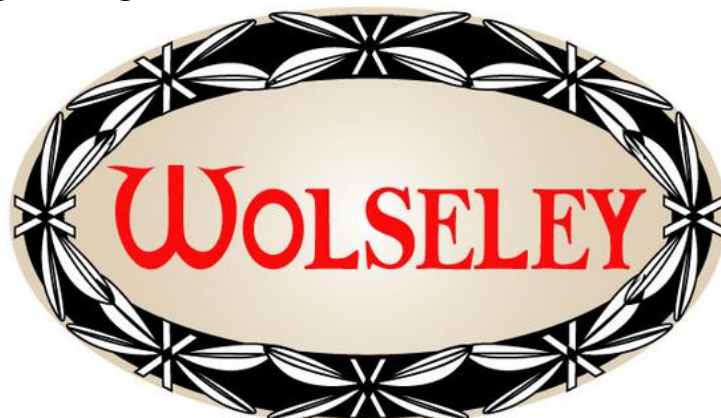


Special introducerades i april 1932 och var en mer prestandaorienterad version av Wolseleys befintliga Hornet-modell. Nykomlingen, som endast fanns i rent chassi, drevs av en 1271cc OHC rak sexmotor tillsammans med en fyrväxlad manuell växellåda. Hornet Special var klädd av bland annat Avon, Abbey, Swallow, Cunard och London Wolseley-återförsäljaren Eustace Watkins och kunde fås med en mängd olika öppna och slutna karosser. Ett team med tre Hornet Special-plan som kördes av F.S. Hutchens, B. Wickens och E. Erith vann 1932 års LCC Relay Race på Brooklands (i genomsnitt 77,5 mph för 270 miles). Sporting Wolseley utvecklades successivt och fick ett starkare chassi, tvärströms cylinderhuvud och synkroniserade delar innan produktionen upphörde 1935 efter att cirka 2 300 exemplar hade sålts.





Utfärdad med registreringsnumret "GY 494" i London den 30<sup>p</sup> i juni 1932 var detta exemplar med Eustace Watkins Daytona-kaross fortfarande hemmahörande i Heathrow-området cirka fyrtiotre år senare. Wolseley Hornet Special köptes av Roger Gray som ett projekt i september 1975 och det dröjde till maj 1983 innan han slutförde restaureringen av Wolseley Hornet Special. Chassit blästrades och spisen emaljerades, en ny askram tillverkades, karossen renoverades eller rekonditionerades vid behov, interiören trimmades om och mekaniken gjordes en grundlig översyn inklusive den starkare bakaxeln och motorn från 1933. Omskrivet i Wolseley Hornet Special Clubs tidning (vårutgåvan 1984) var kvaliteten på utförandet sådan att den fyrsitsiga bilen vann en välförtjänt förstaplats vid 1983 års WHSC-årsmöte. Tillhörde Malcolm Alderton, John Sutton-Coulson, David Lamb, Christopher Rowe och Robert Turner innan de gick in i det nuvarande ägandet, "GY 494" började lätt och gick bra under vår senaste fotograferingssession. Den fyrsitsiga bilen är fortfarande mycket presentabel och har en plakett på instrumentbrädan från Eustace Watkins och en snurra av märket "EW" för det bakmonterade reservhjulet. Erbjuds till försäljning med V5C-registreringsdokument och historikfil.



## 10. Grattis AMC Gremlin

Publicerad 10 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar Klassiker ett nytt namnsdagsbarn i bilvärlden. I dag när Harry och Harriet gratuleras, påminner vi om Gremlin!



Det engelska ordet gremlin betecknar ett ondskefullt litet troll som ställer till med fel och krångel i motorer och annan mekanik, ungefär som buggar i datorer.

Att kalla en bil för Gremlin borde vara att utmana ödet men det hindrade inte American Motors.

AMC Gremlin var en säregen skapelse som först inte alls togs på allvar, särskilt som den introducerades den 1 april 1970. Den hade skapats genom att korta hjulbas och bakre överhäng på kompaktbilen Hornet.

Resultatet blev en bil av ungefär samma längd som en VW men med ett minimalt baksäte och en gigantisk motorhuv.

Gremlin lanserades som USA:s första sub-compact och förekom Ford Pinto och Chevrolet Vega som skulle debutera ett halvår senare, vilket naturligtvis AMC visste.

Kanske namnet Gremlin rent av valdes för reta giganterna GM och Ford men försäljningen av Gremlin kom igång på allvar först när segmentet sub-compact blivit etablerat av att Vega och Pinto kom in på scenen.

Till och med dörrarna var Gremlin identisk med Hornet och erbjöds med samma motortyper, sexor på 199, 232 respektive 258 CID men från 1972 också med AMC:s V8 på 304 CID.

Konkurrenterna från GM och Ford hade fyror och att Gremlin hade så stora motorer blev ett handikapp när den första energikrisen satte in 1973.



*Med lång motorhuv och kort kupé var proportionerna minst sagt udda. Frågan är vilken som underligast, Gremlin eller dess efterföljare Pacer.*

Först under modellens två sista år, 1977 och 1978, kunde AMC erbjuda en fyra och det var en tvåliters motor som köptes från Audi i Tyskland. Den motorn fanns också i VW:s transportbilar och i Porsche 924 och har inte det bästa rykte för vibrationsfri gång.

AMC använde därför mycket mjuka motorfästen och Gremlinägarna förskräcktes när de öppnade huven och såg hur motorn hoppade och skakade på tomgång.



*V8:an på fem liter var nedtrimmad till 112 bhp så det fanns utrymme för effektökning innan avgiftningen satte in hade motorn i andra modeller utvecklat 210 bhp.*



*En ny grill kostades på inför modellåret 1977. Gremlin letade sig också till Sverige och överlevare är idag eftersökta av dem som vill ha något ovanligt.*



*Denna 77:a har det populära X package som bestod av falska mag wheels, stripes, bucket seats, rails, spoiler etc. Den har också denimklädsel och den fyrcylindriga Audimotorn på 88 SAE netto. Sista året för Gremlin var 1978 och då gick den parallellt med Pacer.*

Läs mer om: [AMC Gremlin](#)



## 11. Saab Sonett III 1970-74



Saab Sonett III började som en ombyggd Sonett II V4, och ombyggnaden i fråga hade utförts av den italienska designern Sergio Coggiola.

Den visuella förändringen var dramatisk, eftersom den nya Sonett hade en mycket låg nos som krävde montering av pop-up-strålkastare.

1,5-litersmotorn ersattes snart av en 1,7 av samma typ, men på grund av allt strängare utsläppsregler förblev effekten densamma som tidigare, 64 hk.

III var den överlägset mest framgångsrika av Sonett-modellerna, men inte tillräckligt framgångsrik för att Saab skulle anse att den var värd att fortsätta med efter 1974.



## 12. Fredagsfilmen



FILM: <https://youtu.be/tJ6SjBnfZo>



Roger Warolin