



Stutz DV-32 Tonneau Cowl Four-Passenger Speedster by LeBaron 1932

- 1. Mazdas nya dieselbil är oslagbar**
- 2. Ny upplaga av Cupra Formentor VZ5**
- 3. Volvo EX30 Black Edition i syndigt svart**
- 4. Ebilstillverkaren Polestar når nya leveransrekord**
- 5. Oväntad supermotor i ny sportbil**
- 6. Så kan nytt batteripack ge 50 procent längre räckvidd**
- 7. EU-ländernas nödrop till EU**
- 8. Koenigseggs nya vapen i rekordjakten**
- 9. Stutz DV-32 Four Passenger Speedster**
- 10. Cadillac Series 75 Cabriolet Coupe**
- 11. Grattis Isuzu Piazza**
- 12. Saab 9000**
- 13. Fredagsfilmen**

1. Glöm elbilen: Den här dieselbilen är oslagbar

Åsa Wallenrud Uppdaterad 08 okt. 2025 Publicerad 08 okt. 2025

Med Mazdas nyare flaggskepp går en stor suv mot strömmen med en sexcylindrig dieselmotor. Nu avslöjas dess överraskande låga förbrukning.



Mazda CX-80

Det finns en del tester av den nyare **Mazda** CX-80 från europeiska motorjournalister. Vi har samlat deras åsikter och hittar en bil som de flesta tycker att fler borde köpa.

Den stora suven, som är Mazdas flaggskepp i Europa, erbjuds bland annat med en helt nyutvecklad dieselmotor som i mångt och mycket går emot strömmen.

Trots sin storlek och vikt imponerar bilen stort när det kommer till en specifik egenskap: dess anmärkningsvärt låga bränsleförbrukning.

Denna modell är en förlängd version av CX-60 och kan väljas med sex eller sju sittplatser.

Motorn som överraskar alla journalister i europa

Den nya dieseldrivlinan i CX-80 är en rak sexa på 3,3 liter som levererar 254 hästkrafter. Mazda har själva uttalat att detta är en av de mest effektiva dieselmotorerna i världen, och motorjournalisternas tester bekräftar det.

Flera källor lyfter fram förbrukningen som bilens mest imponerande egenskap, särskilt med tanke på att den är nästan fem meter lång, väger över två ton och har fyrhjulsdraft.

I det norska motorprogrammet **TV 2** noterade de en förbrukning på endast 0,38 liter per mil vid lugn landsvägskörning i 70-zon, skriver de. Detta är anmärkningsvärt lågt och bättre än Mazdas officiellt uppgivna siffra på 0,57 liter per mil vid blandad körning.



En Mazda på diesel gör succé

Vid ren motorvägskörning i 110-zon låg förbrukningen på 0,54 liter per mil, vilket också ansågs vara mycket bra för en bil i denna klass, skriver TV 2. Deras genomsnittliga förbrukning efter en veckas körning, som inkluderade motorväg och stadstrafik, landade på imponerande 0,52 liter per mil.

I ett annat test från TV 2 noterades 0,46 liter per mil under landsvägskörning, vilket ytterligare understryker den sexcylindriga dieseln effektivitet.

Drivlinan får beröm för sin karaktär

Utöver den låga förbrukningen får motorn beröm för sin karaktär. Den raka sexan har ett tilltalande mullrande ljud som passar bilens format perfekt och ger tillräcklig fart, skriver **Teknikens Värld**.

Denna typ av motor är ovanlig i nya bilar i dag, men Mazda har valt att gå mot strömmen. Motorn har ett mildhybridsystem som hjälper till att hålla nere förbrukningen.



Mazda CX-80



Mazda CX-80

Top Gear framhåller också dieseln som det objektivt sett bättre motoralternativet jämfört med den laddbara hybriden. Dieseln är något långsammare på pappret, men känns mer harmonisk i sin kraftutveckling, där ljudet och accelerationen synkroniserar på ett mer naturligt sätt, skriver de.

Den lägre vikten på dieseln gör också att fjädringen upplevs bättre.

Även om Teknikens Värld klockade en snittförbrukning på 0,6 liter per mil vid sin provkörning, vilket är något högre än i de norska testerna, ansågs det fortfarande vara ett bra resultat för en bil av CX-80:s storlek.

Ett medvetet val för kunden

Mazda CX-80 är den största modellen tillverkaren erbjuder i Europa. Dieslversionen kostar från cirka 539 300 svenska kronor, medan laddhybriden startar på cirka 563.400 svenska kronor, enligt Teknikens Värld.

Oavsett prisnivå är det en rejäl bil med god komfort, där dragvikten ligger på 2 500 kilo för båda motoralternativen.

Motorjournalisterna konstaterar att Mazda med CX-80 gör ett medvetet val genom att satsa på en stor dieselmotor i en tid då de flesta tillverkare fokuserar på elektrifiering.

För den som tillryggalägger många mil på motorvägen och inte har möjlighet till laddning hemma kan dieselvarianten fortfarande vara ett intressant och effektivt alternativ.



Åsa Wallenrud

Feber

2. Ny upplaga av Cupra Formentor VZ5

Bobby Green 2025-10-08 kl 15:00

Den med mumsiga femman



FILM: <https://youtu.be/c0bqc6NHq80>

Förra våren fick Cupras modell Formentor sig ett lyft. Nu presenteras även denna i VZ5-utförande som funnits tidigare. Och förutom att det är ett fräsigt namn så är det även ganska fräsigt under huven - för där sitter nämligen Audis ikoniska turbofemman på 2,5 liter. Här ger den 390 hästar som i sin tur skickas vidare till alla fyra hjulen via en justegrad dubbelkopplingslåda. Till detta får man ett kralligare kjolpaket, större fälgar på 20 tum och diagonala avgasrör i kopparfinish.

4000 exemplar kommer att tillverkas totalt och tillverkningen kommer att dra igång under första kvartalet nästa år. Någon prisuppgift har vi dessvärre inte fått ännu.





**Cupra lyfter Formentor och Leon
Är fortfarande fossiler**



**Cupra slänger i femcylindrig motor i Formentor
Ger 390 hästar**



**Rekordresultat för Seat och Cupra under första halvåret
Levererade nästan 300.000 bilar**



Bobby Green



3. Volvo EX30 Black Edition i syndigt svart – snyggaste Volvon?

Magnus Fröderberg 2025-10-08

Volvos Black Edition med svarta detaljer i stället för krom har blivit en stor succé och nu kommer den sjunde versionen: Volvo EX30 Black Edition.



Volvo EX30 Black Edition är nästan helt svart, även på insidan

Chrome delete – att byta ut blanka detaljer mot svarta – är inne, men inget nytt. Redan på 80-talet gick det att beställa både 340/360, 440/460, 240 och 740 i GLT-utförande med svarta karossdetaljer. I senare versioner var motorn och effekt samma som i en GL om man inte valde 740 GLT med 16-ventilstopp.



Sportigt värre på 80-talet med lättmetallfälgar i stället för plåt, bladfjädring och spoiler bak. Visst är en Volvo 340 GLT lockande?



*I USA testade Volvo att sälja en S60 Black Edition.
Det blev succé. Den gick också att få i vitt.*

Black Edition med alla versioner

Volvo EX30 Black Edition går att köpa med stort och litet batteri. Med tvåhjul- eller fyrehjulsdrift. Priserna börjar på 473 000 kronor.

Utöver att de flesta kromade detaljer gjorts svarta bjuder även EX30 Black Edition på nya 20-tumsfälgar, Onyx Black-lack, mörktonade rutor och svart Nordico-tygklädsel.

Volvo EX30 tillverkas i Volvo-fabriken i belgiska Gent tillsammans med Volvo XC40, EX40, EC40, V60 och **EX30 Cross Country**.

Det går att beställa en Volvo EX30 Black Edition redan idag. Leveranserna i mars 2026.



Även inne i bilen är det mörkt som i en kolgruva



4. Ebilstillverkaren Polestar når nya leveransrekord – ökat 36% i år

Posted by Kristofer Rask oktober 9, 2025

Polestar försäljning av elbilar fortsätter att växa i snabbt takt



Under årets tredje kvartal levererade Polestar 14 912 elbilar globalt. Det innebär en ökning på 13 procent jämfört med samma period förra året.

Under årets nio första månaderna uppgick försäljningen till 44 482 och motsvarar en ökning på 36 procent.

– Vår tillväxt har fortsatt under det tredje kvartalet och vi har nu sålt lika många bilar som under hela 2024. Trots fortsatta externa motvindar och utmanande marknadsförhållanden ger våra fantastiska bilmodeller och starka orderingång en solid grund för tillväxt under det fjärde kvartalet, kommenterar Michael Lohscheller, vd för Polestar.

Även i Sverige ökar Polestar och september var en av de bästa månaderna någonsin för ebilstillverkaren. Det med 1004 registrerade bilar.

– Polestar Sverige fortsätter att öka. Vi säljer fler bilar än någonsin och når nu en marknadsandel i elbilssegmentet på nästan 8 procent i Sverige enligt Mobility Swedens statistik. I Sverige har vi nu flest Polestarförsäljningsställen i Europa med 23 aktiva anläggningar och ett flertal planerade att öppna inom en snar framtid, säger Gustav Freij, Sverigechef för Polestar.

– Jag kan inte säga annat än att vi går mot ett rekordår. Det är tydligt att vi gör rätt saker på vår hemmamarknad nu, avslutar Gustav Freij.

Idag erbjuder Polestar fyra elbilsmodeller. Dessa är Polestar 2, Polestar 3, Polestar 4 och Polestar 5.

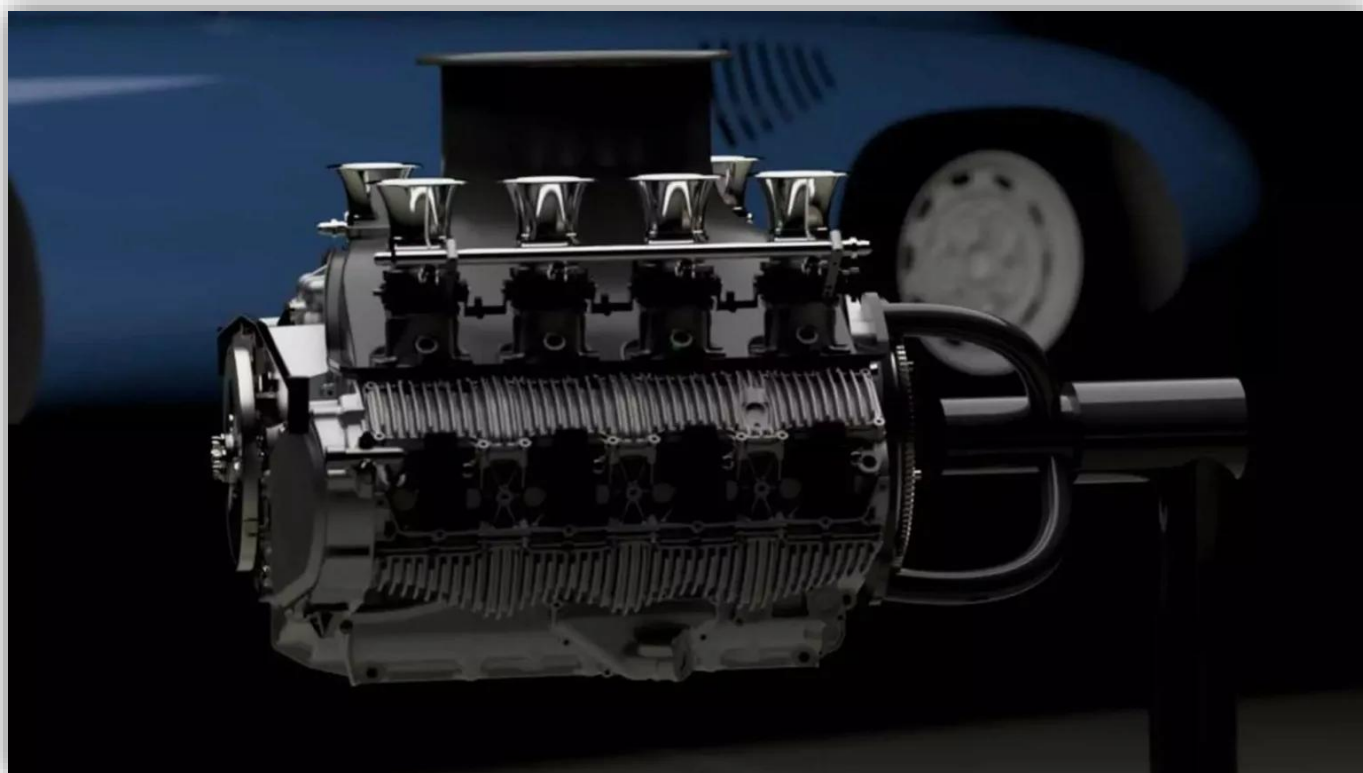


Kristofer Rask

5. Öväntad supermotor i ny sportbil – extremt ovanlig

Av Anton Nordgren 9 oktober 2025, 05:19

Nya Runge R3 får en extremt sällsynt motor. En åttacylindrig boxermotor, som nästan aldrig setts tidigare. Och motorn är en direkt blinkning till Porsche.



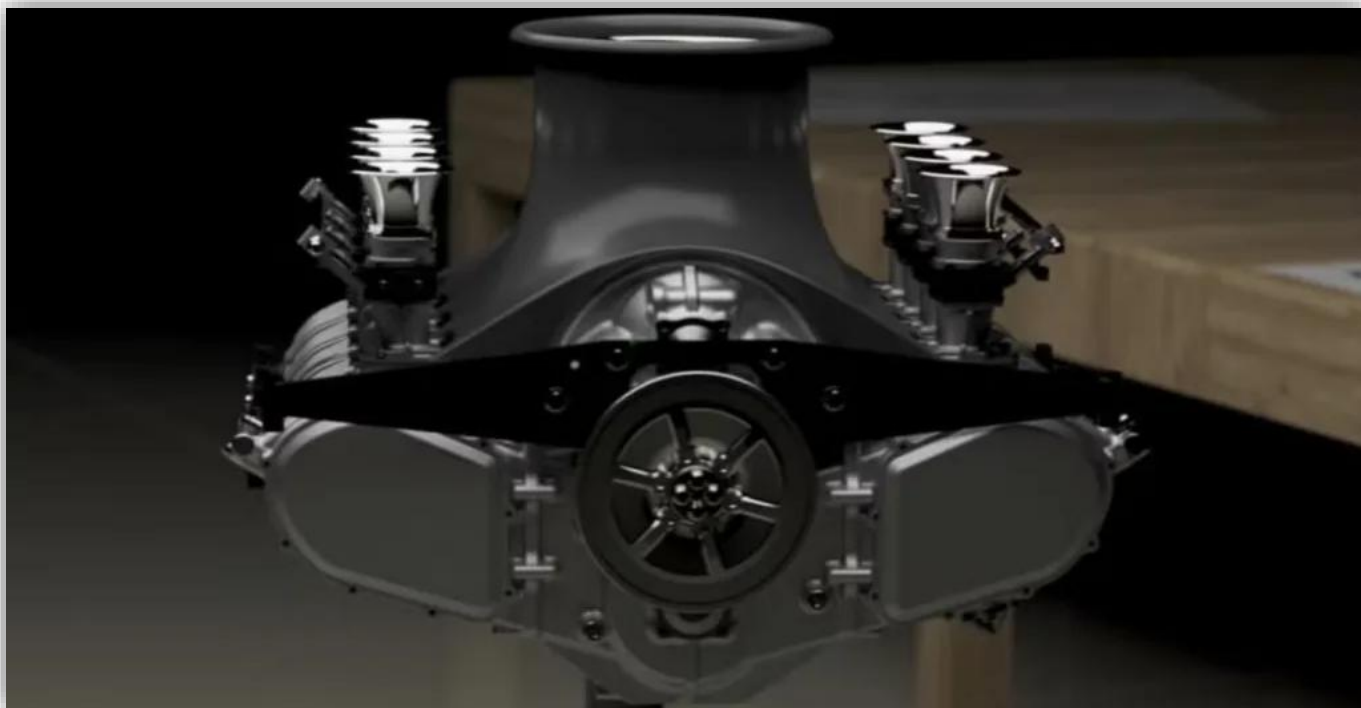
Vissa motorer har helt enkelt aldrig byggts av en anledning. Till exempel på en V7-motor. Sju cylindrar skulle ge en ojämn fördelning av kraftpulserna. Eller en rak nio-cylindrig motor, att få plats med den i en vanlig motorhuv skulle bli svårt, inte minst i sportbilar. Men en åttacylindrig boxermotor? Det låter som något man skulle kunna hitta i en vanlig sportbil. Och det kommer man snart göra.

Porsche har en gång i tiden byggt tävlingsbilar med åttacylindriga boxermotorer. Motorn hamnade till och med i några prototyper av 914-modellen. Men någon produktionsbil med den stora, platta motorn blev det aldrig. Men nu ska den komma. Denna gången är det dock inte Porsche som står bakom den åttacylindriga boxern.

Istället är det ett amerikanskt företag, vid namn Runge Cars. De planerar att bygga en luftkyld 5,3-liters boxeråtta, som de kallar Hetzer. Troligtvis som en lekfull blinkning till Porsche-ingenjören Hans Mezger. Den åttacylindriga motorn är nämligen byggd för att passa direkt i befintliga luftkylda Porsche 911:or.

Den kopplas till en manuell växellåda och kan varva upp till imponerande 9 000 rpm. Växlar du fel? Ingen fara. Motorn klarar till och med 10 000 varv utan att ta skada. Hur mycket effekt den ger är fortfarande en hemlighet. Och har du ingen Porsche 911? Då ska Runge Cars även bygga en helt ny bil runt motorn, kallad Runge R3.

Och Runge R3 är direkt inspirerad av Porsches klassiska tävlingsmaskiner.



Den åttacylindriga motorn är byggd för att passa direkt i befintliga luftkylda Porsche 911:or.

Man kan ana spår av 908, 917 och 962 – och kanske även lite av 911 GT1. Bilen är lätt som en fjäder, bara 780 kilo. Priset är ännu okänt, och det är inte ens säkert om bilen alls får köras på allmän väg. Men fler detaljer kommer att avslöjas under de kommande månaderna. Och för bilentusiaster finns det mycket att se fram emot.

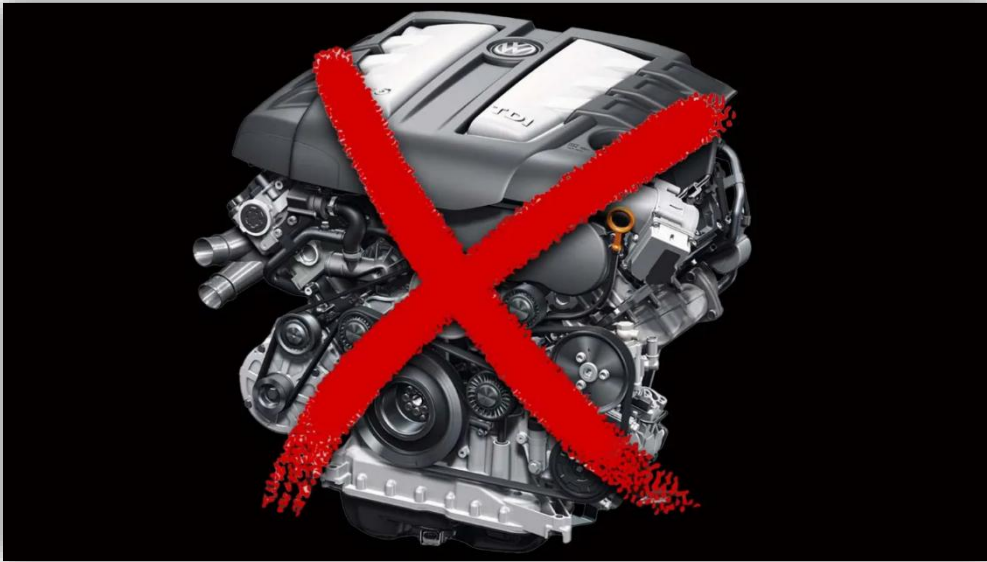


Runge R3 kommer att få en motor som nästan aldrig setts tidigare – en åttacylindrig boxermotor som sticker ut i bilvärlden.



Anton Nordgren

LÄS MER:



VW:s stora V6-motor går i graven



Nu går två av Porsches sportbilar i graven



Wrestling-stjärnan på 118 kg för muskulös för att...



BMW:s nya drag: Ny supersnål bensinmotor



Hemliga Porschen som inte fanns – nu säljs den

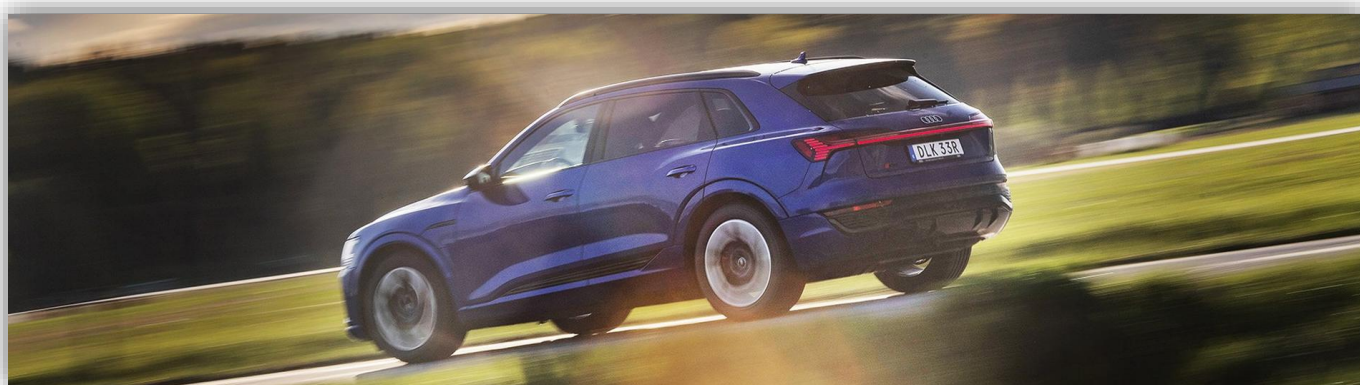


Kinesisk shoppingsajt säljer oväntad dyrgrip



6. Så kan nytt batteripack ge 50 procent längre räckvidd

Carl Undéhn 7 okt 2025



Batteritekniken utvecklas fort och med det får vi både snabbare laddning och batterier som innehåller mer energi än tidigare – vilket för oss elbilister innebär längre räckvidd. Det senare är nu något som amerikanska 24M Technologies har utvecklat en teknik för som enligt företaget innebär ett enkelt sätt att öka elbilarnas räckvidd med upp till 50 procent.

Den ökade räckvidden kommer enligt 24M Technologies genom möjligheten att kraftigt öka energidensiteten i batteripaketet. Tekniken för det som de använder kallas Electrode-to-pack, eller ETOP, och bygger på idén att låta en så stor del av batteripaketet utgöras av aktiva material som kan lagra energi. Som med Cell-to-pack används även vid ETOP inga moduler för att montera cellerna i batteripaketet.

Här uppges den platsparande idén tas ett steg längre genom att elektroderna lindas in i tunn polymerfilm och monteras sedan i batteripaketet. Med resultatet att 80 procent av batteriets volym utgörs av elektroder, att jämföra med upp till 60 procent hos dagens batterier, enligt 24M Technologies. Utöver det uppges elektroderna i polymerfilm vara flexibla, vilket öppnar för nya konstruktionsmöjligheter av batteripaketet. Tekniken ska också kunna användas med olika typer av batterikemi.

Prototyper av batterier med ETOP-teknik testas nu av företaget och det ska finnas intresse från bilindustrin. Tidigare har 24M Technologies haft samarbete med Volkswagen, men nu nämns det inte vilken eller vilka biltillverkare som är intresserade. Enligt 24M Technologies är det möjligt att tillverka batterier enligt ETOP-principen i befintliga batterifabriker med endast mindre modifikationer. Då det används mindre mängd material ska det även finnas kostnadsfördelar vid tillverkningen.



Carl Undéhn

7. EU-ländernas nödrop till EU: Riv förbudet nu

Av Andreas Jemn

8 oktober 2025, 17:13

EU-länder går samman – kräver att förbudet mot bensin- och dieslbilar rivs upp. Nu har de skickat krav till EU-kommissionen. – Italien och Tyskland står enade i detta. Vi har inte råd att stå stilla. Europa måste agera, och det måste göras nu, säger Italiens näringsminister Adolfo Urso.



Om nio år ska Europas stora omställning ske. Det är året då fordon med förbränningsmotorer ska förbjudas på EU:s marknad. Samtidigt står den europeiska bilindustrin mitt i en avgrunds djup kris. Man har inte hängt med i den kinesiska utvecklingen.

Nu kräver två av EU:s stormakter inom bilindustri att man ska riva upp och skjuta fram tidpunkten. Tyskland och Italien går ihop i sina krav. Italiens näringsminister Adolfo Urso och Tysklands ekonomiminister Katharina Reiche vädjar nu till EU-kommissionen.

– Vi befinner oss vid en vändpunkt. Idag inleds en ny fas för den europeiska industrin. Italien och Tyskland står enade för att be kommissionen att omedelbart ändra kurs för bilsektorn. Med ansvar, pragmatism och vision, [skriver Adolfo Urso i det öppna brevet](#).

Både Italien och Tyskland har samma problem. Båda länderna har byggt välstånd genom bilfabriker. Nu verkar de vara på väg att gå under.

– Med en tydlig och gemensam ståndpunkt visar vi tillsammans vägen till en grön omställning som är verkligt hållbar ur ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv, och så övervinner vi den hinder som den gröna ideologin lägger i vår väg, säger Adolfo Urso.



Italiens näringsminister Adolfo Urso kräver att EU-agerar – och det omedelbart

De stora billänderna pressar nu EU-kommissionen för att häva förbudet. Man är rädda att de tio åren fram till 2035 inte är tillräckligt för att industrin ska kunna ställa om sig. I Italien har man sitt egna Fiat. Den nationella ögonstenen var en del av uppbyggnaden efter kriget. Nu är regeringen i Rom rädda för att skeppet ska sjunka.

– Återigen har den europeiska debatten äntligen öppnat upp tack vare den italienska regeringens beslutsamhet, som har fört vår industris konkreta behov tillbaka till dagordningen. Nu är det dags för beslut: medan Bryssel debatterar, accelererar den globala konkurrensen. Vi har inte råd att stå stilla. Europa måste agera, och det måste göras nu, avslutar Adolfo Urso.

LÄS MER:



”Kina hotar Europas bilindustri” – de kräver höjda tullar



EU i krissamtal med bilindustrin



EU tvingas skjuta upp förbud mot bensin och diesel...



Volvo tar strid mot kravet på att riva motor-förbud



Trots ras för Tesla – elbilar slår rekord i Tyskland



Experten varnar för total kollaps i bilindustrin



Andreas Jemn är journalist och författare.

8. Koenigseggs nya vapen i rekordjakten

Av Kevin Neemé 9 oktober 2025, 05:01

Koenigsegg har precis knäppt rivalen Rimac på näsan och tagit tillbaka ett rekord. Men enligt Christian von Koenigsegg är det bara början. Nästa svenskbyggda vapen i rekordjakten står redo.



FILM: <https://youtu.be/11MlzLtNINo>

Koenigsegg och kroatiska Rimac har de senaste åren tävlat om vem som bygger världens snabbaste bil. Rekord har slagits och återtagits i rasande takt. Nu antyder Christian von Koenigsegg att nästa drag i rekordjakten redan finns i garaget i Ängelholm.

– Kanske är vi redo för mer. Självlklart, den här (Gemera, reds. anmärkning) är på en helt annan nivå. Vi får se, kanske, säger Christian von Koenigsegg till **Carbuzz**.

Nyligen slog Koenigsegg tillbaka mot Rimac efter att elbilen Nevera R satte ett nytt rekord för 0–400–0 km/h. **Bara veckor senare tog Jesko Absolut tillbaka tronen och det med enbart bakhjulsdrift**. Men enligt Von Koenigsegg är Jesko inte ens det vassaste vapnet i deras arsenal. **Den verkliga rekordutmanaren kan istället bli den fyrsitsiga superbilen Gemera**.

Rimac Nevera R har utmanat Koenigsegg om världsrekordet.

Den ser kanske ut som en familjebil i Koenigsegg-mått mätt, men under skalet döljer sig en hybridmotor på hela 2 300 hästkrafter. Drivlinan kombinerar en 5,0-liters V8 med dubbelturbo på 1 500 hästkrafter med den elektriska Dark Matter-motorn som bidrar med ytterligare 800 hästkrafter.



Motorn kopplas till **Koenigseggs snabba Light Speed Tourbillon-växellåda som Carup djuptdykt i tidigare**. Det är nästan 200 hästkrafter mer än Rimac Nevera R.

– Den här bilen är lättare än Nevera. Den har lite mer kraft, fyrhjulsdraft och avancerad momentfördelning. Jag skulle säga att vårt mål är att vara lika bra, eller bättre. Varje år fortsätter vi att utveckla våra bilar. Till exempel har vi för Jesko och Jesko Absolut tagit tiden från 0–100 km/h, med mjukvara, från 2,8–2,9 sekunder ner till 2,6 sekunder. Bara med mjukvara. Sedan finns nya däck, små justeringar och annat. Så vi ser att det kanske finns en chans med det vi redan har på vägen. Vi får se, säger von Koenigsegg.

Trots att Gemera på pappret är något långsammare från stillastående än Rimac (0–100 km/h på cirka 1,9 sekunder mot Nevera R:s 1,66 sekunder) menar von Koenigsegg att skillnaden kan övervinnas. Svenska hyperbilstillverkaren har redan visat att små förändringar i mjukvara och däck kan ge stora tidsvinster.

När Carbuzz gjorde intervjun med Christian Von Koenigsegg hade det inte skett än. Men kort efter pressades **Jesko Absolut ännu snabbare, ner till 25,21 sekunder på 0–400–0 km/h**. Det är snabbare än Rimac någonsin lyckats med. Nästa gång kan det mycket väl bli Gemera som får visa vad Sverige kan göra när alla fyra hjul driver.



Kevin Neemé

LÄS MER:



Koenigsegg får prestigepris: "Gör det omöjliga möjligt"



Får köra varandras hyperbilar: "Vild och galen"



Koenigsegg spöade elbil – tog tillbaka världsrekord



Koenigsegg slår banrekord: "Bara kört i Playstation"



Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...



Så gick det för Koenigsegg i entreprenörs-VM inatt

9. Stutz DV-32 Four Passenger Speedster 1932

Från George Holman Collection

Auktion på Amelia Island | den 29 februari 2024, 12:00 EST | Fernandina Beach Golfklubb



Stutz DV-32 Four Passenger Speedster 1932

STUTZ DV-32

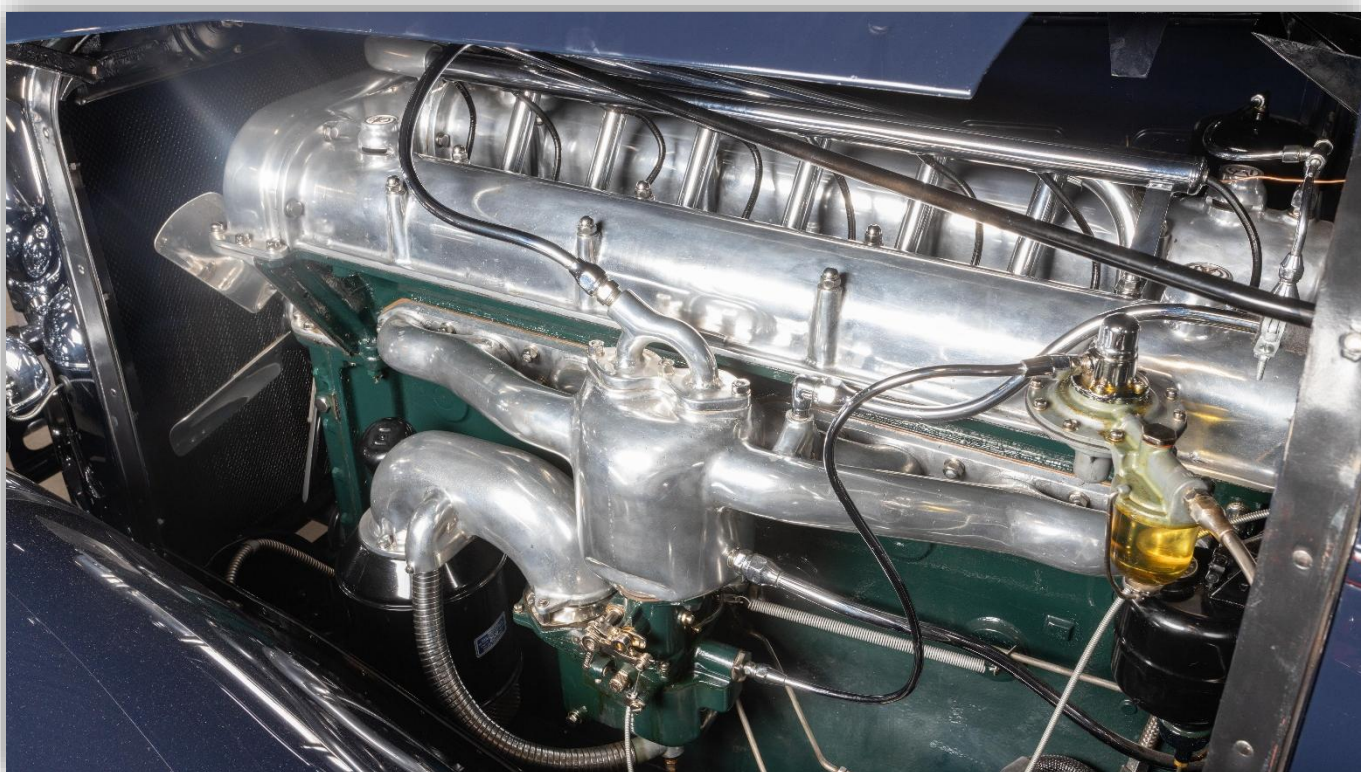
Om 1930-talet var ett av de mest fruktbara och minnesvärda decennierna i amerikanska bilars historia, skulle de flesta vara överens om att 1932 var "höjdpunkten" av den klassiska eran. Under denna gyllene period byggdes bara ett fåtal, riktiga supersportbilar. Det fanns naturligtvis flera boulevardssportmodeller som Auburn Speedsters, men sanna, specialbyggda sportmaskiner från grunden var ytterst sällsynta.

Stutz, kanske den amerikanska tillverkare som mest konsekvent fascinerats av sportbilar, skulle komma att bygga vad många anser vara årtiondets verkliga amerikanska sportbil. Super Bearcat föddes ur en önskan att visa upp den fulla prestandapotentialen hos den nya tekniskt avancerade och kraftfulla DV-32-motorn. Denna mycket spännande Stutz hjälpte till att dra till sig den uppmärksamhet som företaget ville ha vid lanseringen av denna nya twin cam-motor.

Stutz "Vertical Eight"-bilar var visionen för Frederick Moskovics, som drömde om att skapa den stora amerikanska Gran Turismo-bilen som kunde konkurrera med de bästa europeiska prestandamaskinerna. Han bröt med många konventioner inom amerikansk bildesign för att göra detta: hans maskiner skulle ha överliggande kammotorer, fyrväxlade växellådor, mycket låga chassin med snäckdrivaxlar och skulle erbjudas med karosser i europeisk stil, tygskinn.



Moskovics dröm blev verklighet inom motorsporten. Den nya Stutz Vertical Eight blev omedelbart dominerande i AAA-standardvagnsracing och vann mästerskapet och alla tävlingar 1927. 1928 tävlade en privatanmäld Stutz mot världseliten på Le Mans 24-timmars. Den enda Stutz-deltagaren ledde en stor del av loppet och förlorade bara sin ledning till en av de fem fabriksanmälda Bentley-bilarna under det sista varvet. Det var en trasig högväxel som hade orsakat förlusten, även om denna uppvisning skulle stå sig som USA:s bästa prestation i långloppsloppet fram till Ford GT40:s seger nästan fyrtio år senare.





Även om Stutz drog sig ur fabriksstödd racing i slutet av 1920-talet, fortsatte Stutz bilar att anmälas av privatpersoner. I Le Mans 24-timmars tävlade många Stutz-bilar fram till 1932.

Som ett resultat av de framväxande "cylinderkrigen" i början av 30-talet blev Stutz medveten om behovet av att skapa något nytt för att väcka uppmärksamhet. Stutz, som var ett litet företag som inte hade resurser att utveckla en komplex ny 12- eller 16-cylindrig motor, hade stora ingenjörer och erfarenhet av motorsport, särskilt med 4-ventilmotorer som företaget bestämde sig för att använda uteslutande från 1917 till början av 20-talet. De bestämde sig för att med den högre varvande vertikala åttan skulle fördelarna med detta ventilarrangemang vara mycket större. Stutz adopterade twin-overhead-kamaxlar och en tvärflödesdesign med nästan halvsfäriska förbränningskammare. Denna konstruktion, med undantag för Duesenberg J, hade inte setts på någon amerikansk personbil.

Den nya DV-32-motorn skulle öka effekten från cirka 125 hk till nästan 160 hk. Stutz var aldrig lika djärvt optimistisk i sin effektvärdering som Duesenberg. Den resulterande motorn var märkbart kraftfullare än den utmärkta Vertical Eight. Tillsammans med ett nytt cylinderhuvud fick motorn nydesignade kolvar, nedåtgående dubbelhalsförgasare och en ny tändningsdesign.

Denna fantastiska DV32 kombinerar det allra bästa som dess tillverkare kunde göra på sin tid när det gäller utseende och prestanda, restaurerad med en sann kärlek och förståelse för den stilen och uppfinningsrikedomen av en av flaggviftarna för märket idag, George Holman.

Bilen kan skryta med en anmärkningsvärd och mycket viktig proveniens för det är inte bara en av endast 2 Four-Passenger Speedsters som byggdes 1932, utan det är just den bil som Stutz ställde ut i sin monter på New York Auto Show i början av det året, den 9 januari 1932. Man tror också att det var den bil som därför fotograferades av företaget i stadens Central Park, som de sedan använde i mycket av sin marknadsföring för märket och som fanns med i deras katalog



Dess ursprung och ställning är oöverträffad, men det är också dess kortfattade väg fram till i dag, bilen förvärvades från salongen av dess första ägare som anmärkningsvärt nog skulle behålla den fram till 1960-talet. Dess andra ägare var William Johnson från Woodbury, NJ som hade upptäckt bilen i december 1950 fortfarande hos Auto Salon-köparen, och ändå skulle det dröja ytterligare ett decennium innan han kunde övertyga honom att skiljas från bilen.

År 1960 var den i behov av sin första restaurering och Johnsons beundran för Stutz såg till att denna genomfördes till en mycket hög standard för sin tid, bilen kom ut ur sin ombyggnad 1965 bara för att vara ämnet i en flersidig artikel i *tidningen Car Life* i december samma år.

Holman lyckades ta bilen från Johnson cirka 20 år senare, 1985, utan tvekan på grund av att hans egen passion för Stutzes speglade Johnsons. Under de första 7 åren av sitt frihetsberövande använde och turnerade George Holman bilen som den var, men allt eftersom tiden gick kände han att bilen förtjänade en ny restaurering och en 14-årig reovering påbörjades. Först byggdes motorn och chassit om i hans egna verkstäder, medan kosmetikan anförtroddes Chris Charltons ansedda anläggning i Oxford, Maine. Utsökt i sin detaljriktighet och skick, valet av dess djupblå lack och rika oxblodsläderdetaljer förseglar affären för en vinnande kombination.

En debutuppvisning på Pebble Beach Concours d'Elegance fick utmärkelser men förbises i prisinsatserna, något som i efterhand och när man recenserar bilen idag verkar svårt att tro. Den står som en av de sällsynta, snyggaste och bäst presterande bilarna på sin tid, något som tilltalar när den är statisk men framför allt med den brölände avgastonen i öronen när den rusar nerför vägen.

10. Cadillac Series 75 Cabriolet Coupe 1940



Precis som 1941 års modeller markerade gryningen av en ny era, representerade Cadillacs från 1940 den sista blomstringen för märkets traditionella, klassiska stil. Med en helt om-designad modell på väg var 1940-bilarna de sista som erbjöd den storslagna, upprättstående grillen, separata kulstrålkastare och sidomonterade reservhjul som tillval som definierade det föregående decenniet av bildesign. 1940 var också det sista året som kunderna kunde välja den mäktiga sextoncylindriga 90-serien.





Även om Harley Earl snart skulle introducera ett radikalt nytt utseende, var 1940 års Cadillac fortfarande en snygg och relevant maskin, med en balanserad design som kombinerade traditionella teman med moderna detaljer. Series 75 förblev flaggskeppet bland V8-drivna modeller och delade samma massiva 141-tums hjulbaschassi som V16, samt de flesta av samma lyxiga karosser från Fleetwood-katalogen. Serie 75 fanns i tolv olika karossstilar, var och en handgjord av expertkarossbyggarna på Fleetwood.





Cadillac/LaSalle såldes i nästan 40 000 exemplar 1940. Att LaSalles försäljning stod för huvuddelen av den siffran speglade marknadsförhållandena på den tiden – eran för den dyra, karossbyggda klassiska bilen närmade sig sitt slut. Det var inte längre ekonomiskt lönsamt för Cadillac att erbjuda ett komplett utbud av specialbyggda bilar, och skiftet mot ett helt standardiserat sortiment var på god väg. Som ett resultat av detta bestod försäljningen av de så kallade "Cadillac-Fleetwood" Series 75-modellerna bara av 959 bilar av den årliga totalen, med Series 90 V16-bilar som inte lyckades nå tresiffriga tal. Imperial Sedan och 5-Passenger Sedan stod för huvuddelen av försäljningen i Series 75, medan sportigare modeller såldes i jämförelsevis minimala antal. Med unik stil och historisk status som den sista av de öppna, tvådörrars karossbyggda Cadillacs, är Series 75 Cabriolet Coupé en mycket samlarbar och eftertraktad modell som förblir populär bland entusiaster lika mycket för sitt utseende som för sina enastående vägegenskaper.

Series 75 Fleetwood Cabriolet Coupé som visas här är en av bara 30 sådana exemplar som tillverkades 1940. Med en äldre, högkvalitativ restaurering har denna sällsynta och mycket önskvärda Cadillac mjuknat försiktigt och är idealisk för turer och avslappnade concours-evenemang.



Färdig i beige och trimmad med en svart topp och röd läderinredning är presentationen fantastisk: Elegant proportionerad, men ändå med en imponerande närvaro. Föga förvånande för en flaggskeppsmodell är den här bilen mycket alternativ, komplett med sidomonterade reservhjul, Cadillac script-stötfångare, dimljus, radio och värmare.

Karossen är i utmärkt skick och visar bra panelpassning och attraktiv finish. Vissa områden med färgkrympning och mindre bättringar kan hittas vid noggrann inspektion; Bilen är dock fortfarande mycket tilltalande och i enastående skick för att användas på turer och week-ender. På samma sätt är ljusverket i utmärkt skick, med några mindre brister som inte gör mycket för att förringa att detta är ett fantastiskt och vackert presenterat exempel.

Kabinen erbjuder generösa framsäten som kompletteras med ett par fällbara fällbara säten i baksätet. Röda läderdetaljer på sätena, dörrkorten och interiörpanelerna. Den är i mycket gott skick och verkar försiktigt inbruten sedan restaureringen. Den burlade instrumentbrädan i valnötstrå framhävs av ett centralt galler som återspeglar frontbehandlingen och rymmer den ursprungliga radion. Moderna finesser inkluderar även värme-/defrosterenhet, upprullningsbart sidoglas och en pelarväxlad 3-växlad manuell växellåda med synkronik. Breda whitewall radialdäck har monterats för modern touring. Den svarta canvasöverdelen är passad i rött läder, vilket upprepas på den figursyddas canvaskängan. Med en storslagen hjulbas på 141 tum är bagageutrymmet generöst tilltaget, vilket ger gott om plats för tillräckligt med bagage för att stödja en långdistanstur eller weekendresa.

Bilen drivs av Cadillacs legendariska V8-motor med L-huvud. Enheten har en cylindervolym på 346 kubiktum och producerade 140 hästkrafter med ett generöst vridmoment för att flytta den stora Caddyn relativt enkelt. Cadillac var en tidig användare av den synkroniserade växellådan, som i kombination med den pelarmonterade växelspaken gör det möjligt att ta sig fram utan ansträngning. Motorn är tilltalande väldetaljerad, med korrekt Cadillac-grön motorfärg och grenrör i svart porslinsfinish. Den visar tecken på ljus och försiktig användning, samtidigt som den behåller ett tidstypiskt utseende.

Som en återspeglings av sin enastående presentation är denna sällsynta och önskvärda Cadillac fortfarande ett underbart exempel, med tonvikt på pålitlig, trevlig turné. Få bilar kan matcha denna Series 75 Cabriolet Coupé när det gäller ren närvaro och elegant stil, och vi måste hålla med Fleetwoods katalog från 1930, som beskrev denna design som "Ett av General Motors mästerverk".

11. Grattis Isuzu Piazza!

Publicerad 17 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013) text Carl Legelius

Idag har min svärmor namnsdag, grattis Toini. Men också Antonia. Grattis du också. Och grattis Isuzu Piazza.



Isuzu fanns både som Isuzu och Holden. Men i USA gick den under modellnamnet Impulse. Vi talar alltså om torg på italienska. I Sverige är Isuzu Piazza säkerligen mest bekant med tillägget Turbo och den minnesgodas bilfluktaren har heller inte glömt att det minsann satt ett litet Lotusemblem på karossen.

Isuzu Piazza kom till efter en omgång i studion hos mannen med det svårstavade namnet: Giorgetto Giugiaro. Han hade också formgivit föregångaren 117 Coupé. En ganska elegant men komplett okänd sak i den här delen av världen.

Giugiaro var vid den här tiden - 1978 - väldigt inne på kilform och så fick det bli. Året därpå var det dags att visa upp resultatet på Tokyo Motor Show och väldigt kort därefter togs beslut om serietillverkning. 1980 rullade det första exemplaret av bandet.

Den var bakhjulsdriven och hade längsmonterad motor i två olika storlekar där 2-litersvarianten var den kraftigaste med 135 hästar. I Japan följde sedan en myriad av varianter, men i Europa var utbudet lite mer inskränkt med en toppversionen med turbo och hjulupphängningar intrimmade av Lotus vilket var tillräckligt för att få till ett några fina emblem som förtäljde "Handling by Lotus". Den versionen kom till Sverige 1989 och motorn hade 180 hästar. Såg den ändå inte ut som De Loreans lillebrorsa? Småtufft, eller hur.

Piazza-beteckningen levde vidare in i 1990-talet i en framhjulsdriven version, men den såldes inte i Sverige.

Värt att notera i sammanhanget är att Johan Ekelund i Ratata körde Piazza.



Arg look med halvöppna ögon. Isuzu Piazza höll kvar det lite udda formgreppet även på efterföljande generation, den framhjulsdrivna.



Isuzu Piazza Turbo UK-spec 1986–90



12. Saab 9000 1984-98



I ett samarbete som gick långt utöver de tidigare motorleveranserna från Ford och Triumph, samarbetade Saab med Fiat för att utveckla en ny plattform för exklusiva bilar.

Detta var grunden till 9000, den första Saab med en tvärställd motor, och till Alfa Romeo 164, Fiat Croma och Lancia Thema.

Även om alla fyra bilarna var besläktade gick Saab sin egen väg på flera områden, använde sin egen styling och använde mestadels sina egna motorer, även om en General Motors 3,0-liters V6 introducerades 1995.

Varje medlem i kvartetten överlevde i minst ett decennium, och de sista Saab 9000 monterades 1998.



13. Fredagsfilmen



FILM: <https://youtu.be/uypH4bTJM2U>



Roger Warolin