



Triumph TR3 1960

- 1. Provkörning av Honda Prelude**
- 2. Dodge väcker V8-drömmen till liv igen**
- 3. Suzuki på Japans största bilmässa**
- 4. Mercedes Intouro**
- 5. Opel Omega 3000**
- 6. Triumph TR2/TR3**
- 7. Delage D8-120 Drophead Coupe**
- 8. Grattis Solara**
- 9. Saab EV-1**
- 10. Saabs geniala sportbil var 30 år före sin tid**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Honda Prelude

Av Linus Pröjtz

Publicerad 9 okt 2025 kl 10.53

Hur mycket kraft finns det i ett gammalt insomnat modellnamn? Honda tror på Prelude och vi är enda svenskar på plats vid första provkörningen av prototypen till den nya sportcoupén.



*Honda har skapat en ny sportcoupé och gett den namnet Prelude.  
En blivande ikon som de gamla generationerna?*

– Det finns bara två bilar i Europa, bara så du vet.

Kommentaren kastas in i bilen alldeles innan dörren stängs och jag får tummen upp att ge mig ut på racerbanan Thruxton, ungefär en timme sydväst om London, Storbritannien. Det ska tilläggas att Thruxton är känd för att vara den snabbaste racerbanan som den här motorsportnationen kan uppbringa. Och just där rullar jag ut, med en av de två prototyper, eller förseriebilar, till **Honda Prelude** som finns i Europa. Hur är den att köra, med sin hybriddrivlina? Vi återkommer till det, alldeles strax. Men först en återblick.

Honda Prelude. Det där namnet har alltid klingat bra i mina öron. Inte för att jag har någon som helst personlig erfarenhet av att köra bilmodellen. Men ändå... Det har alltid varit något. Kanske började det i barndomen då en av mina föräldrars bekanta hade en svart Prelude av första generationen. Med de femkrade aluminiumfälgarna. Jag minns att jag älskade den bilen på avstånd. Märkligt, kan jag ha varit fem-sex år gammal?



### En nästan utdöd sort

Sedan kom senare delen av 1980-talet då den japanska fordonsvågen sköljde in över Sverige med full kraft. Nissan Bluebird, **Mitsubishi Galant**, **Toyota Camry** och inte minst **Honda Accord**, **Accord Aerodeck** (minns ni den?), **CR-X** och **Prelude**. Billigare lyx och mer avancerade motorer åt folket. Men dessvärre inte bättre rostskydd... snarare tvärtom. Oavsett blev de japanska bilarna enormt populära nästan över en natt och Prelude fortsatte att vara en del i vågen. Fram till 2001 – då tog det slut.

När Honda nu återlanserar sitt sedan snart 25 år tillbaka insomnade modellnamn är det med en bil som verkligen påminner om sina föregångare. Och det är en smula udda. Mindre sportcoupéer växer inte på träd numera. **Audi TT**, **BMW Z4 Coupé**, **Toyota GR86** och **GT 86** och systerbilen **Subaru BRZ** var alla lite mer sport, och lite mer tvåsitsiga än nya Honda Prelude. Oavsett – alla är nu borta från nybilsmarknaden. Då lanseras Prelude, nu som hybrid e:HEV och det är nu klart att modellen även kommer till Europa under 2026.

### Honda första hybrid...

... blev modellen **Insight**, en bil inte riktigt som alla andra. Sprungen ur konceptbilen J-VX lanserades Insight redan 1997 vid Tokyo Motor Show och sattes i produktion i oktober 1999.

Med hybriddrift och sina täckta bakhjul blev Honda Insight sinnebilden av den bränslesnåla lösningen. Lågt luftmotstånd, lågt rullmotstånd och riktigt låg tjänstevikt (835 kg) gav tillsammans med hybriddriften Honda Insight en blandad bensinförbrukning på 0,35 l/mil. Kraften kom från en trecylindrig 1,0-litersmotor på 67 hästkrafter, kombinerad med elmotor på 13 hästkrafter.

Konkurrensen med Toyota Prius var uttalad, men de bägge tillverkarna angrep problemet från två helt olika håll. Att Toyota lyckades bäst försäljningsmässigt råder det inga tvivel om, men Honda byggde en roligare produkt. Så rolig **att Teknikens Världs Jonas Borglund köpte en egen**, bättre begagnad efter några år. Han visste mer än de flesta i ämnet, den gode Borglund, då han även hade testat (och övernattat i!) Volkswagens liknande produkt **XL1**. Alltså den lilla dieseldrivna laddhybriden med liknande format som Honda Insight, fast med dieseldriven förbränningsmotor.



*Den känns hyfsat lätt i steget, med hyfsat tung styrning.  
Inga stora utsvävningar, men ändå en skön första känsla för Honda Prelude.*

Sedan Honda byggde Insight har hybridtekniken varit vanligt förekommande i deras produktkataloger och namnet Insight har hittills hunnit bli fyra generationer gammalt.

Honda svävar lite på molnet när frågan kommer upp – vilka är konkurrenterna? Någon nämner **BMW 2-serie**, någon nämner just det faktum att biltypen litegrann försvunnit från marknaden.

Då väljer Honda att lansera nya Prelude och det ska bli väldigt intressant att se hur marknaden tar emot bilen. Men den är i alla fall en trevlig bil att titta på.

### **Spänstigare**

Formspråket är skönt återhållsamt och tydligt Honda, vilket framför allt märks med strålkastare och ljusrampen framtill. Coupékarossen har tydligt markerade skärmar, lite svullna faktiskt och där emellan en indragen höft och tydligt markerad avslutning nedanför trösklarna. Frontspoiler och antydan till en liten läpp längst bak. Här skulle en **Type R-version** få en mer rejäl historia, om det kommer en Type R. Ännu en fråga som Honda-folket effektivt duckar, av förklarliga skäl. Världslanseringen sker först i oktober, men samtidigt är man tydliga med att en Type R mycket väl kan vara en hybrid. Skönt, då stängs inga dörrar.

Men redan nu får Teknikens Värld köra och jag griper ratten med båda händer. Direkt ut ur depån, nog känns den lite spänstigare effektmässigt än Civic? Än så länge pratas det väldigt tyst om hur stark Prelude är, men jag får bekräftat att det handlar om samma hybridteknik som i **Honda Civic**. Alltså en tvåliters rak fyra som primärt laddar batterierna och elmotor som driver bilen framåt.

Det är lätt att upplevelser i moderna bilar drunknar i tekniska detaljer, men inte här. Första intrycket är att Prelude är trevlig att köra. Styrningen är hyfsat fast med en skön tyngd. Alldeles nyss fick jag lära mig banan i en Honda Civic och det känns fler skillnader än likheter.

Chassimässigt svarar Prelude bra och lagom snabbt. Däcken är Continental PremiumContact 6, ett bra vardagsdäck utan uttalat sportiga ambitioner. Vilket passar bilen alldeles utmärkt. Dimensionen 235/40 R19 ger låga däcksidor, kanske kommer det att drabba komforten? På Thruxtons släta asfalt går inget sådant att utröna, så vi släpper den detaljen och konstaterar i stället att Prelude är skönt kommunikativ. I de långa och extremt snabba kurvorna svarar bilen bra och trevligt, oavsett om det handlar om styrning eller om mindre gassläpp. Axelavståndet ska vara "något kortare" än för Civic medger Honda, samtidigt som spårvidden ska vara densamma som för Civic Type R.



*Utseendet känns igen från märkets andra modeller, men med mer attityd hos Prelude. Svarta detaljer ska andas sport.*

### **Simulerade växlingar**

Men hur är det egentligen med den nya funktionen S+ Shift? Den ska alltså simulera åtta växelsteg, både vad gäller känslan i bilen och ljudet den ger ifrån sig, i en steglös växellåda. Det börjar klla lite i min motorsjäl så fort industrin förklarar att de ska simulera sådant de faktiskt gjorde på riktigt tills alldeles nyligen. Är det inte lika bra att göra det på riktigt då?

När vi rullar ut ur depån aktiveras S+ Shift i GT-läge, plötsligt syns en varvräknare i instrumentklustret. Minst sagt ovanligt för att vara i en hybrid. GT-läget innebär en viss förstärkning av motorljudet via bilens högtalare samt att de åtta stegen simuleras. Och det fungerar helt okej, även om jag har svårt att höra motorljudet med hjälmen på. Men återigen – om du har svårt med simulerad verklighet, då är detta inte bilen för dig.

Nästa varv skiftas inställningen till Sport och nu känns det som att bilen spänner sig. Mer ljud, snabbare respons och aningen fastare gång tack vare de adaptiva stötdämparnas inställning. Stötdämparna är av samma typ som i nuvarande Civic Type R, men med annan inställning. Fjädringen är något mjukare satt och krängningshämmarna liksom. Jag noterar även att det finns ett läge för att leka fram sin egen inställning, kallad Individual, men jag hinner liksom inte med. Har fullt upp med att trivas bakom ratten.

För det är lätt hänt att trivas bakom ratten. Känslan är inte helt olik en Toyota GR86, fast Honda Prelude är framhjulsdreven. Men den balanserade känslan känns igen, något som gynnas av däck med lite mindre mängd grepp. Missförstå inte, det greppar bra – men det är inte en uttalad sportmodell av däck på Prelude. Vilket definitivt kommer att gynna bilen på alla ställen förutom på en racerbana.

Under körningen får jag bekräftat av Hondas utsände att det är samma e:HEV hybridlösning som i Honda Civic. Vilket innebär en tvåliters fyrcylindrig motor av Atkinson-typ som laddar batterierna och en elmotor på 184 hästar som driver bilen framåt. Exakt specifikation är inte satt ännu (fler specifikationer har släppts, se faktaruta längre ned), men Honda säger att bilen vi kör till 99 procent är så som produktionsbilarna kommer att vara. I Civic har förbränningsmotorn 143 hästar och elmotorn just 184 hästar. Någon exakt tjänstevikt går inte heller att få fram då modellen ännu inte är homologiserad, men Prelude ska väga någonstans 1 450-1 500 kg. Vilket med dagens mått mätt är relativt... o-tungt.



### Lagom kul

Efter tre varv är det slut, det blir inte mer körning. Men där jag sitter känns det bra. Stolarna är trevliga med hyfsat grepp runt kroppen, körställningen är skön med ratten skönt positionerad och med förarmiljö som kretsar runt föraren. Det känns som en liten sportcoupé borde kännas. Lagom fast i hullet, lite rivig i bästa fall och med ett hyfsat praktiskt upplägg med sin stora baklucka som tar med sig bakrutan vid öppning. Fäll baksätet och ta med golfklubbarna. Eller tryck in någon tillräckligt liten därbak, det funkar.

Första intrycket är bra. Bilen är trevlig och lagom kul, lite skönt sportig. Dessutom känns den användbar på samma sätt som exempelvis Audi TT eller Toyota GR86 gjorde. Och, ja – det är kul att den heter Prelude.

### Tekniska data

<b>Pris:</b>	Cirka 42 000– 45 000 dollar.
<b>Motor:</b>	El-bensin. Elmotor samt 4-cylindrig Atkinson-motor, cylindervolym 1.993 cm <sup>3</sup> . Max systemeffekt 203 hk (149 kW) vid 5 000–6 000 r/min, max vridmoment 315 Nm vid 2 000 r/min.
<b>Kraftöverföring:</b>	Motor fram, framhjulsdraft. eCVT-låda.
<b>Fjädring/hjulställ:</b>	Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.
<b>Styrning:</b>	Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,3 meter.
<b>Bromsar:</b>	Skivor fram och bak.
<b>Hjul:</b>	Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum. Däck 235/40R19.
<b>Mått/vikt (cm/kg):</b>	Axelavstånd 261, längd 453, bredd 188, höjd 136, spårvidd f/b 163/161. Markfrigång i.u. Tjänstevikt i.u, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 0. Tank 40 liter. Bagage-volym (ej VDA) 428 liter.
<b>Fartresurser:</b>	Acceleration 0-100 km/h i.u, toppfart i.u km/h.
<b>Förbrukning (WLTP):</b>	Blandad körning i.u. CO <sub>2</sub> i.u.
<b>Garantier:</b>	Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.
<b>Skatt:</b>	i.u.



## 2. Dodge väcker V8-drömmen till liv igen

Christoffer Lindén 2025-10-07

Elbilsplanerna pausas när Stellantis satsar miljarder på nya bensinbilar



*Dodge väntas återvända till sina rötter med en ny V8-driven muskelbil*

Dodge ser ut att göra en oväntad helomvändning. Efter flera år av elbilsfokus planerar tillverkaren nu att återvända till sina rötter – med en ny V8-driven muskelbil.

Enligt uppgifter till [Bloomberg](#) ska moderbolaget Stellantis investera motsvarande drygt 110 miljarder kronor i sin amerikanska produktion de kommande åren.

**Satsningen innebär att nedlagda** fabriker i Illinois och Michigan öppnas på nytt, hundratal nya jobb skapas – och att ett nytt kraftpaket med V8-motor kan stå på ritbordet.

”Det kan resultera i en ny Dodge V8-muskelbil”, skriver Bloomberg.

**Än så länge finns ingen** officiell bekräftelse från Stellantis, men mycket tyder på att det är ditåt det lutar. I somras antydde Dodge-chefen Matt McAlear att det nya Charger-chassit har plats för en V8:

– Bli inte förvånade om den skulle passa, sade han då.

### **Elbilsplaner på is**

Samtidigt har Dodge skrotat sin planerade elbil [Charger Banshee](#), som skulle bli märkets nya prestandaflaggskepp med över 900 hästkrafter.

Fokus ligger nu i stället på Charger Sixpack, en modell med bensinmotor, samt några få kvarvarande elvarianter.

Det är ännu oklart om en ny V8-modell även når Europa.

Med tanke på utsläppsreglerna är det tveksamt att bilen homologeras för EU, men den symboliska betydelsen är tydlig – Dodge vill åter bli synonymt med mullrande muskler snarare än laddkablar.



Läs också: [Stellantis går back 25 miljarder – nya vd:n skärper tonen](#)



Läs även: [Ram 1500 med V8 gör comeback – över 10 000 beställda på ett dygn](#)



Christoffer Lindén

Sveriges främsta Formel 1-reporter – på plats i depån varje säsong sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från bland annat Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Nyhetsmorgon, Starbay, Official F1 Race Programme, FormelDirekt och Sportime Magazin. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](#)

Email: [christoffer.linden@automotorsport.se](mailto:christoffer.linden@automotorsport.se)



### 3. Lekfulla elbilar och el-MC när Suzuki deltar på Japans största bilmässa

Posted by Kristofer Rask oktober 10, 2025



Suzuki har meddelat sin avsikt att delta på Japan Mobility Show i början på november. Under parollen "vid din sida" kommer man att visa upp en hel del eldrivna fordon. Flera som är riktigt gulliga och spännande.

Men samtidigt är det inga modeller som förväntas nå den svenska marknaden. Bland annat kommer man att visa upp den eldrivna kei-bilen Vision e-Sky. Just modellen som visas på mässan kommer att vara ett koncept, men den ska bli verklighet redan nästa år.



*Suzuki Vision e-Sky*

## MOTORNYTT

Modellen är framtagen för kunder som använder sin småbil till vardags för pendling, inköp och kortare utflykter. Konceptet bygger på temat "Unique, Smart, Positive" och visar en kompakt elbil med glada linjer och en lättsam design som speglar Suzukis karaktär.

Räckvidden väntas bli över 270 kilometer och formatet är typiskt för en japansk kei-bil. Endast 3,40 meter lång, 1,48 meter bred och 1,63 meter hög.



*Suzuki e-Every*

Nästa modell är en liten eldrivna transportbil. Modellen e Every Concept är utvecklad tillsammans med Toyota och Daihatsu och är framtagen för att möta behoven hos företagare.

Räckvidden uppges till cirka 200 kilometer och måtten följer klassen för japanska miniskåpbilar. Den är 3,40 meter lång, 1,48 meter bred och 1,89 meter hög. Den är dessutom utrustad med V2L vilket gör det möjligt att ansluta elektriska prylar och driva dem från bilens batteri.



*Suzuki e-VanVan*

Nästa kul grej är det lekfulla eldrivna motorcykelkoncept Suzuki e-VanVan. Modellen bygger på den klassiska VanVan från 1970-talet men har fått en modern tolkning med kreativa linjer, digitala färgteman och unika grafikdetaljer.

Modellen räknas som en lätt motorcykel motsvarande 125-kubiksklassen. Löftet är en motorcykel med enkelhet, nostalgi och ren körglädje.

## 4. Mercedes Intouro: 50 mils räckvidd och snabb laddning

Av Carl Undéhn

7 okt 2025

Häromveckan meddelade Daimler Buses att de ger sig in i laddbranschen genom att bygga och driva snabbbladdare för eldrivna långfärdsbussar.



Nu kommer nästa steg i tillverkarens satsning på eldrift när det som väntat varit premiär för den nya modellen Mercedes-Benz eIntouro. Det blir tillverkarens första eldrivna långfärdsbuss som erbjuds med olika antal batteripaket för en räckvidd på upp till 50 mil.

Då med två batteripaket som har en kapacitet på 207 kWh var. Batterierna använder LFP-celler och har en förhållandevis liten buffert då Daimler Buses uppger att 95 procent av kapaciteten används för att maximera bussens räckvidd. Trots det lovas att batterierna ska hålla under 15 år. Mercedes-Benz eIntouro har också 800-voltsteknik för snabb laddning på upp till 400 kW. Det gäller i utförandet med två batteripaket, med endast ett anges laddeffekten till 225 kW.

Mercedes-Benz eIntouro erbjuds i två längdutförande på 12,18 eller 13,09 meter med plats för upp till 63 personer. Drivlinan har en automatisk treväxlad låda och ger en kontinuerlig effekt på 320 kW samt ett maximalt vridmoment på 24.700 Nm.

Den som ha roll på långfärdsbussar från Mercedes-Benz ser kanske ingen större skillnad på utsidan jämfört med dieseldrivna Intouro. Någon ny futuristisk design ser inte ut att ha varit målet för att markera att det handlar om en ny, eldriven modell. Men under karossen hittas förutom eldrift tekniska nyheter. eIntouro blir den första bussen från en europeisk tillverkare med uppdateringar over the air (OTA). Något som ska spara verkstadsbesök då nya funktioner kan laddas ned över nätet och installeras.

Mercedes-Benz eIntouro går redan att beställa och de första kundleveranserna är planerad till första halvan av 2026.

## 5. Opel Omega 3000 var en riktig "jumbo-GTI"

Publicerad 2025-10-12 6:30 Text Calle Carlquist

Opels prestandaversion av Omega var både utpräglad glidarbil och utmanare till turbo-konkurrenterna i fart.



**Ford Granada 2,8i** av 1985 års modell avhandlades på denna plats [för några veckor sedan](#). Nu är det dags för värsta konkurrenten Opels motdrag två år senare: Omega 3000.

Vid det här laget, 1987, hade visserligen halvkombin Scorpio med sin uppmärksammade design och sina ABS-bromsar som standard ersatt Granada hos Ford, men Opel såg nog chansen att med sin nya modell, ersättare till märkets evergreen Rekord, sno över åtskilliga Granadakunder som vant sig vid en stor, sexcylindrig och snabb tysk sedan som det inte stod BMW eller Mercedes-Benz på.

Opel kammade med Omega dessutom hem titeln Årets bil i Europa 1987, precis som Opel Kadett E gjort 1985. I mellanåret 1986 var det – som du kanske minns – Fords tur med Scorpio. Nog fanns det skäl att skåda morgonljuset hos både Fords och GM:s tyska fabriker vid den här tiden?

**Det började bra** för Omega. Den var modernt formad och minst lika aerodynamisk som det låga luftmotståndets riktkarl **Audi 100**. Omega var rymligare än föregångaren Rekord och bakvagnen hade avancerad individuell konstruktion där Rekord haft stel axel.

Bagageutrymmet var extremt och baksätet kunde fällas i en, två eller tre delar. Det hade också eluppvärmning på respektive sida. De fyrcylindriga motorerna var väl inte toppmoderna men det var ju inte Fords heller. Förutom sedanmodellen kom Omega Caravan med utrymmen värdiga en flyttbuss.

**Tyvärr drabbades Omega** (och Kadett) inledningsvis av undermålig detaljfinish. Lackeringen spökade, gummilister i dörröppningarna hängde som lakritsremmar och märkets ständiga följeslagare rost hade inga planer på att lämna sitt favoritmärke.



Av detta syntes förstås ännu inga spår i Vi Bilägares test av prestandamodellen 3000. Vi Bilägares rutinerade testchef Stig Björklund ses på bilden ratta ut från General Motors Nordiska AB i Jordbro, där det ännu så länge stora märket i Sverige hade en gigantisk anläggning. Man anar ett knippe standardmodeller i bakgrunden.

**Omega 3000 liknade** ingenting annat i klassen. Med smidda (och snygga!) lättmetallfälgar, sänkt fjädring, spoilers, öppen grill och dimljus fram var den en jumbo-GTI. Inredningen erbjöd skålade stolar med röd kantbård, ratt och växelspaksknopp klädda i läder etc., men viktigast var förstås Opels trofasta, raka treliterssexa under motorhuven. Den hämtades från Senator/Monza men hade fått elektronisk styrning av insprutning och tändning.

I katalysatorrenat utförande gav den tämligen beskedliga 156 hk, en effekt som senare höjdes till 177 hk och med 24V-versionen till 204. Karaktären var smidig snarare än sportig. Björklund berömde motorns enastående förmåga att tåla lågfartskörning på alltför hög växel.

**Med mer aggressiv** gasfot rörde Omega 3000 på sig rätt bra i alla fall: 0–100 tog 9,8 sekunder, mot 8,9 för konkurrentbilen Saab 9000 Turbo och "ca 10,5" för Volvo 760 GLE. Saab på 172 300 kronor var billigast, Opel kostade 175 000 och Volvo 175 100 kronor.

Testets rubrik var rena drömmen för Opel: Det bästa av två världar. Med det menades att Omega 3000 dels var en utpräglad glidarbil för den som sökte det, dels kunde utmana turbokonkurrenterna i fart.

"När Opel nu lanserar sin muskelfersion, Årets bil 1987, går man tillbaka till en filosofi som gav volym på 1960-talet", skrev Stig Björklund. Det lyckades Omega 3000 aldrig med – den var ovanlig som ny och en absolut raritet 2025.



## 6. Triumph TR2/TR3 1953-1962

Joe Lorio författare

okt 30, 2013



Brittiska roadsters blir inte mycket mer klassiska än Triumph TR2/TR3, med sina svepande stänkskärmar, sin lilla storlek och sin vind-i-håret-upplevelse. Dessa var de första sportbilarna från Triumph, som skulle bli en av de viktigaste tillverkarna att introducera hela sportbilskonceptet för amerikanerna. Serien började med TR2 1953, följt av TR3 och dess två underserier, allmänt kända som (men aldrig märkta) TR3A och TR3B. Det är inte så stor skillnad mellan dem. TR3, som kom ut 1955, utvecklade TR2-stilen något. Viktiga skillnader var en större grill som var infälld snarare än djupt infälld och större förgasare. TR3A lade till dörrhandtag på utsidan och en bredare grill. TR3B såldes under en kort tid tillsammans med den nya TR4, och några av dessa bilar använde TR4-drivlinan.

TR3 packar mycket stil i ett litet paket. Dessa Triumphs har en fantastisk, nedåtsvept kaross och inkörda strålkastare som nästan skulle kunna göra dem till en fattig mans Jaguar XK120. Bruce Iannelli, ägare till den klarröda 1959 TR3A som du ser här, har haft denna Triumph sedan 1996. När han reflekterar över designen säger han: "Jag gillar förlängningen av strålkastarna, hur ögonen sticker ut i bilens framedel, hur allt hänger ihop – det är väldigt smidigt."



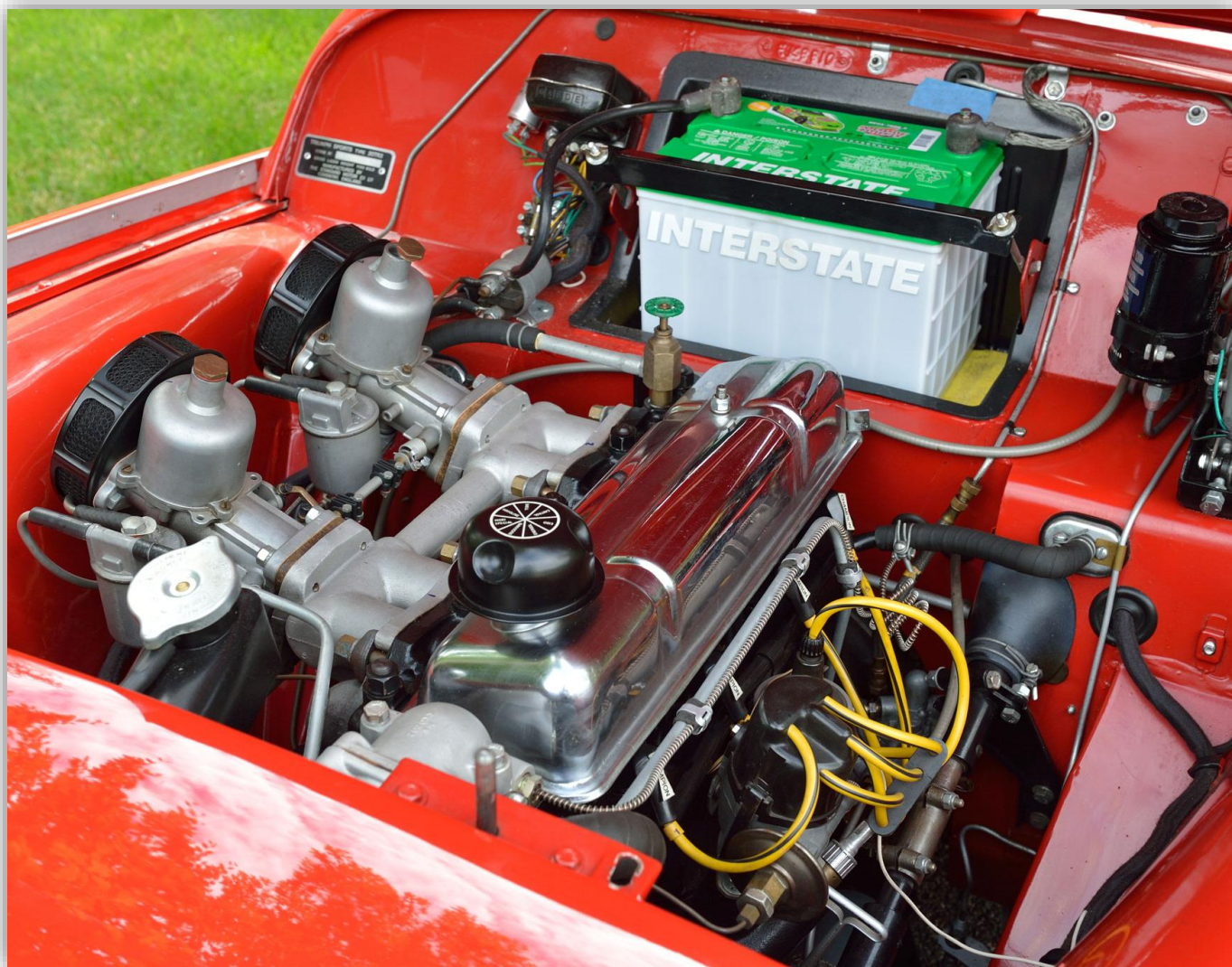
Med dessa bilar är stylumen inte bara något du beundrar från utsidan; Det är också en integrerad del av upplevelsen bakom ratten. De nedskurna dörrarna, som är vadderade längst upp, ger perfekta armbågsstöd. I kombination med den delikata, krominramade vindrutan skapar de en riktig upplevelse som sticker ut ur elementen, nästan som att köra motorcykel. "En gammal engelsk sportbil har en aura av gamla filmer", säger Iannelli. "När man kommer in i det kan man nästan känna lukten av ålder."

När du väl är igång kan du definitivt känna lukten av vad som helst som finns i luften runt omkring dig: nyklippt gräs, tallar vid väggkanten, pölar som avdunstar från trottoaren.

Känslan av att befinna sig i elementen sträcker sig även till att fylla på motor. TR3 har sidogardiner - rullfönster skulle inte komma förrän TR4. Vädskydd är inte bilens starka sida. När den är hopfälld faller toppen dock ner bakom sätena och under karossen och förstör därmed inte TR3:s rena linjer. I stället för att sätta upp suffletten använder många ägare en tonneau för att täcka sittbrunnen, i klassisk roadsterstil.

Under höjden av den brittiska sportbilsinvasionen fanns det en hierarki av namnskyftar. Triumfer ansågs vara mer nakna än MG eller Austin-Healeys. TR3 erbjöd dock mycket mer prestanda än den jämförelsevis prissatta MGA. Medan MGA hade en fyrcylindrig motor på 1489 cc som gav 68 hk, hade Triumph en motor på 1991 cc som matades av

dubbla SU-förgasare för att producera mellan 90 och 100 hk. (En version på 2138 cc blev ett tillval 1959 och monterades som standard på TR3B-modeller i senare serier.) Den fyrväxlade spaken kunde kompletteras med en elektrisk överväxel som manövrerades av en strömbrytare på instrumentbrädan; Från mitten av 1955 gick den på tvåans till fjärde växeln och gjorde det möjligt att köra mer avslappnat i höga hastigheter. Triumph marknadsförde dessa TR:ar som riktiga sportbilar i 100 km/h, och de hade stora framgångar i rally.



Marque-experten Mike Cook, författare till Triumph Cars in America, konstaterar att TR3, till skillnad från andra brittiska sportbilar på den tiden, "fortfarande är i högsta grad körbar. Den har gott om prestanda för modern trafik." TR3 stannar lika bra som den går, med sina skivbromsar fram (från 1957) - en av de allra första volymproduktionsbilarna som var utrustade på detta sätt.

Den minimalistiska TR3 var också en mästare på bränsleekonomi. I en bränsleekonomisk utmaning 1956 mellan en TR3 och ett flygplan (gissa vem som vann?), som korsade hela Storbritannien från norr till söder och vidare till London, klarade TR3 36 mpg (USA). Idag är TR3:s bränsleeffektivitet välkommen, men bilens enkelhet kan vara en större faktor till fördel för ägandet.

Till skillnad från moderna bilar handlar TR3 inte om isolering. Det som gör det till en så ny upplevelse är den direkta relationen mellan människa och maskin, och mellan maskin och trottoar. Den enorma ratten har en tunn fälg men förmedlar massor av information om vad de smala däcken håller på med. Den knubbig växelspaken har en solid, mekanisk känsla när den hackar genom växlarna (se upp för det osynkroniserade först). Samtidigt håller de böjda främre ryggstöden dig tätt på plats. Det finns till och med ett litet baksäte - det är för litet för att bära människor, men det är en praktisk pakethylla.

I en tid då amerikanska bilar blev allt längre, lägre och bredare, var isolering från omvärlden den ultimata lyxen. Brittiska sportbilar som TR2/TR3 erbjöd en annorlunda – och inneboende tilltalande – syn på bilism. Det gör de fortfarande. Triumph TR3 är ett utmärkt sätt att upptäcka vad uppståndelsen handlade om.



### Specifikationerna **MOTORER**

2.0L (122 cu in) OHV I-4, 90-100 hk, 117-120 lb-ft (uppskattad )

2,1 l (130 kubiktum) OHV I-4, 105 hk, 127 lb-ft

**VÄXELLÅDA**4-växlad manuell växellåda med överväxel som tillval. Bakhjulsdriven

**FRAMHJULSUPPHÄNGNING**Länkar, spiralfjädrar

**BAKFJÄDRING**Levande axel, bladfjädrar

**BROMSAR F/R**Skivor/trummor eller trummor/trummor

**VIKT**2100 lb

### Info **YEARS PRODUCERADE**

1953-55 (TR2); 1955-57 (TR3); 1957-62 (TR3A); 1962 (TR3B)

### **ANTAL PRODUCERADE**

83 656, inklusive 8636 TR2, 13 377 TR3, 58 309 TR3A och 3334 TR3B

### **URSPRUNGLIGT PRIS**

\$2675 (1959)

### **VARFÖR KÖPA?**

Dessa Triumphs erbjuder den ofiltrerade brittiska roadsterupplevelsen, med en stil som motsäger deras ringa storlek. Prestanda som är bättre än många av deras samtida gör dem roliga på vägen även idag. Enkelhet och utbredd tillgång till reservdelar hjälper dem att hålla dem på vägen imorgon. På tal om morgondagen har TR3-priserna i tysthet smugit sig högre men har ännu inte riktigt skjutit i höjden, vilket lämnar gott om uppskattningspotential.



Joe Lorio

## 7. Delage D8-120 Drophead Coupe 1938



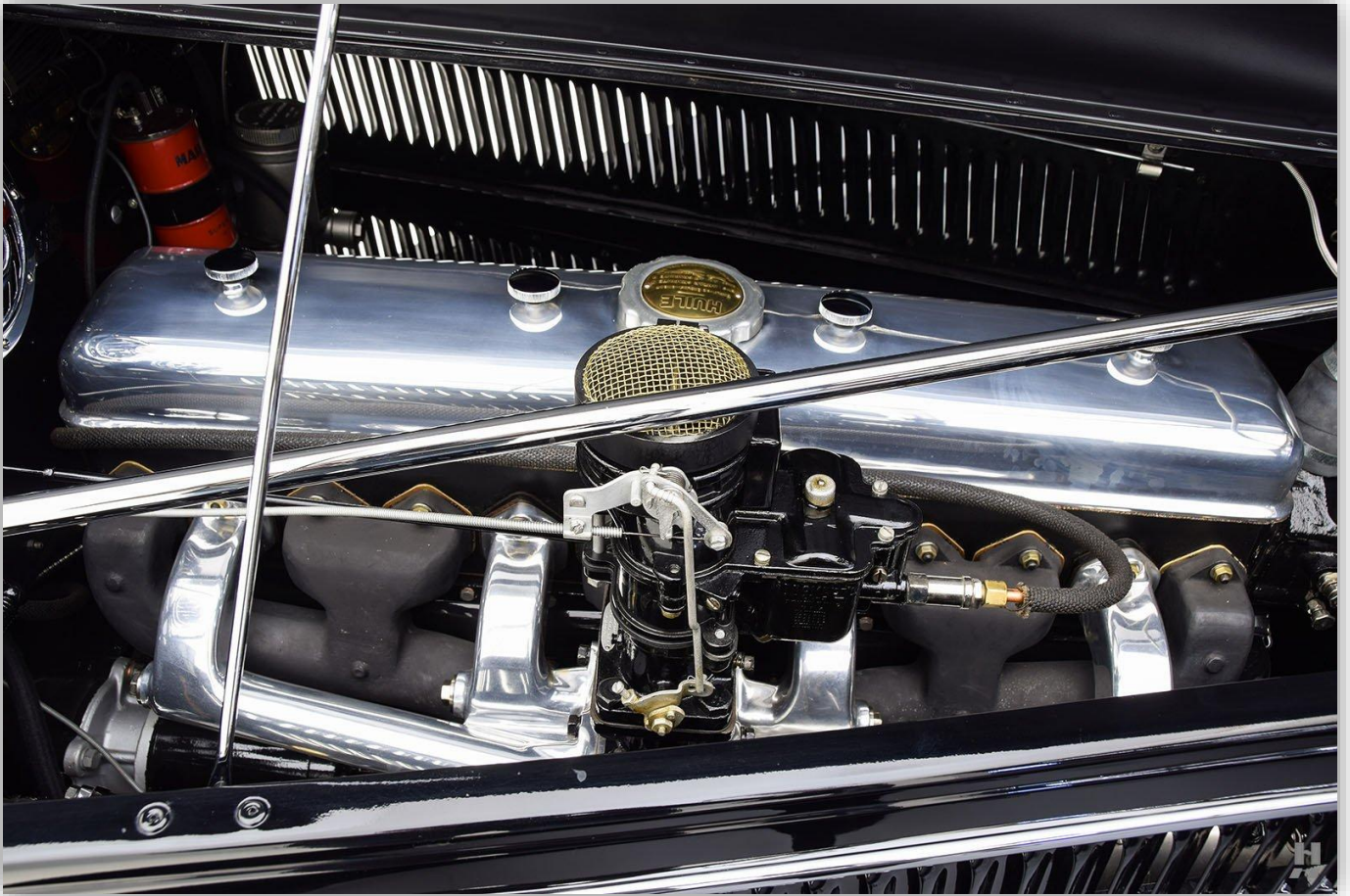
År 1905 började Louis Delages resa till toppen av den franska bilindustrin i en liten verkstad i Levallois-Perret, cirka 4 km utanför Paris, med bara tre anställda och två svarvar. Delage, som var en före detta Peugeot-anställd, visste redan från början att han skulle omge sig med talang, och en av dessa tre anställda var en före detta chefsingenjör från Peugeot. Under de första åren av sitt företag fokuserade Delage på små *voiturettes* som använde deDion-Bouton-motorer, men snart utvecklade han ett intresse för motorsport, så hans bilar växte i alla aspekter av storlek, kvalitet och prestanda. År 1910 behövdes en ny fabrik för att tillgodose efterfrågan på deras egendesignade fyrcylindriga modeller och efter första världskriget utökades produktionen igen till att omfatta en sexcylindrig modell. Med tillväxten fick Delage allt större framgångar på världens motorsports scen och blev ett av Frankrikes mest omtalade och vördade märken.





På 1920-talet hade Delage slagit igenom, med allt vackrare och tekniskt avancerade bilar som lämnade fabriken under de kommande två decennierna, vann tävlingar runt om i världen och fann gunst hos den kulturella eliten. D8 introducerades 1930 med pompa och ståt. D8 anses vara Delages *pièce de résistance*, men den var till stor del ett verk av den begåvade chefsingenjören Maurice Gaultier. Hjärtat var Gaultiers 4-liters raka åttacylindriga motor med stötstång (Frankrikes första raka åttacylindriga), som drevs av fem huvudlager och producerade 105 bromshästkrafter med en jämnhet och tystnad som praktiskt taget alla andra biltillverkare avundades.





D8 fortsatte som Delages flaggskepp fram till 1940, med en mängd olika uppgraderingar som kom under produktionen. Inför 1937 introducerades D8 120 som en "super sports"-variant, som föredrogs av både kräsna köpare och de bästa karossbyggarna. Delage hade en gång stolt skrutit: "Vid Concours d'Elegance som hölls 1930 i de viktigaste städerna i Europa, fick Delage Straight Eights fler utmärkelser än någon annan bil."





En titt på denna magnifika D8 120 från **1938** av Carrosserie Vanvooren i Paris och det är lätt att förstå varför *La Belle Voiture Française* - "Den vackra franska bilen" - fick ett sådant beröm. Elegant utformad och vackert färdigställd, är denna fina Delage D8 120 ett utsökt exemplar som drar nytta av en högkvalitativ concours-restaurering, med fantastisk Cabriolet Victoria-kaross i tre lägen. Den tidigaste historien om denna bil, med chassinummer 51637, är ännu inte känd, men den är anmärkningsvärd helt enkelt i det faktum att den överlevde fientligheterna under andra världskriget praktiskt taget oskadd. År 2006 upptäcktes den av en amerikansk samlare i mycket original och komplett skick under tak i ett dammigt lager i Paris. En överenskommelse gjordes och Delage kom till USA där den behandlades med en sympatisk men välbehövlig fullständig restaurering till concours-standarder i de omtänksamma händerna på Steve Babinsky från Automotive Restorations i New Jersey.

Vanvoorens eleganta kaross har svepande, kurviga stänkskärmar, med huvudkarossen i svart; väl lämpad för den sportiga karaktären hos D8 120-chassit. Karossen framhävs av en unik ljus lerbärgad accent på motorhuven som fortsätter som ett svep ner dörrarna. En annan höjdpunkt i karossen är det enda, bakmonterade reservhjulet som är inneslutet i en lackerad metallkåpa och försett med en snurrad lättmetallfälg. Kroppen är annars ganska slank och avskalad, vilket gör att Vanvoorens fantastiska linjer talar för sig själva. Tids typiska blackwall Michelin-däck är monterade på original stålfälgar utrustade med kromkåpor och trimringar. Panelpassform och lackering är enastående, exemplifierat av att Delage visades på Pebble Beach Concours d'Elegance 2007 där den fick en tredje plats i klassen. Den förblir i vackert skick hela tiden, efter att ha njutit av lätt användning och expertvård sedan dess, och förblir i mycket gott skick som är concours-värdigt.

Den utsökta interiören är klädd i distinkt tungt narvmönstrat läder, den cognacsbruna färgen spelar vackert mot höjdpunktsfärgen på karossen. Finishkvaliteten är exemplarisk som man kan förvänta sig av en restaurering på hög nivå, och den visar mycket få tecken på användning, med praktiskt taget inga veck i sittyorna. Mattor, dörrpaneler och den underbara instrumentbrädan är alla fint detaljerade och trimmade. Cabrioletten är färdig i canvas och helfodrad vilket ger passagerarna en stängd coupéliknande upplevelse. Taket kan öppnas delvis över framsätesspassagerarna eller öppnas helt för den ultimata motorupplevelsen under bar himmel, så att passagerarna kan njuta av ljuden och känslorna från den fantastiska åttacylindriga motorn.



Det åttacylindriga kraftverket är ett fantastiskt stycke ingenjörskonst och en av de största från den tiden. Den är löst baserad på den beprövade sexcyllindriga 135M-motorn av Delahaye, som hade förvärvat Delage 1935. I D8 120 åttacylindrig specifikation har den en cylindervolym på 4,75 liter och producerar över 120 hästkrafter. Tillsammans med en Cotal förvalsväxellåda ger detta exemplar utmärkt prestanda. Delage D8 120 hyllades under sin tid för sin hantering, precisa styrning och utsökta vägegenskaper, och detta exemplar, med sin mycket detaljerade och korrekta restaurering, kommer utan tvekan att leva upp till det berömmet.

Fint detaljerad och lämplig för concours-evenemang eller för att turnera i utsökt stil, är denna fantastiska, eleganta och vackert presenterade Delage D8 120 av Vanvooren ett mycket superlativt exempel från ett av Frankrikes mest anrika märken.



**Klassiker****8. Grattis Solara!**

Publicerad 20 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Sibylla har namnsdag uppmärksammar vi Solara från Talbot och från Toyota!



Solara är ett varumärkesord utan allmän betydelse som med sin syftning på solen kanske passar bättre på läsk eller solfångare än på bilar, men det har använts som modellnamn av två tillverkare.





Solara fanns i i fyra utrustningsnivåer - LS, GL, GLS och SX. Bilden visar en SX som stod högst i rang och i engelskt utförande till och med hade vinyltak.

Den första Solara leder oss in på den trassliga historien om Rootes, Simca, europeiska Chrysler och Peugeot för den såldes under märket Talbot, vars återupplivande var ett fullt påhopp på ett gammalt fint engelskt traditionsmärke som hade en fransk avläggare tillverkad av Darracq i Suresnes... ja, där spårade det redan ur.

Rakt av, Talbot Solara var en sedanversion av Simca 1307 och tillverkades både i Frankrike och England åren 1980-1985. Den var en bil i tiden; framhjulsdreven med tvärställd motor på 1,4 eller 1,6 liter och med ganska avancerade hjulupphängningar. Ingen direkt dålig bil men den fick inget riktigt fäste på någon marknad och är nästan bortglömd i dag.

Kombikupéer slog inte i alla läger och därför skapades Solara. Med sin utslätade stil ser den ut som en sådan där anonymiserad bil som brukar avbildas i statlig trafiksäkerhetspropaganda.

Mitt på motorvägen. Alla kontrollampor lyser. Ingen förare. Vad har hänt? Förarmiljön i Solara var ganska redig. Med sina nedåtriktade ekrar är det bara ratten som är försiktigt annorlunda.

Långt innan man hade dator hemma fanns i bilen en färddator! En ganska enkel sak men ändå en nyhet som kunde räkna ut snittfart och bränsleförbrukning. Med tvåspråkighet och många knappar gjorde Talbot allt för att få det att se mer avancerat ut.



Talbot Solara SX



*Solara kallas coupe- och cabrioletversionerna av Camry i Toyotas aktuella amerikanska produktion. Ser ut som en Prius med elephantiasis.*



## 9. Saab EV-1 1985



Detta unika koncept var en 2+2-coupé som drevs av en modifierad version av Saabs 2-liters turbomotor, som nu gav mer än 280 hk och gjorde den lätta, aerodynamiska EV-1 mycket snabb.

Andra spännande var användningen av kevlar och kolfiber samt en rad solpaneler i taket.



## 10. Saabs geniala sportbil – 30 år före sin tid

Av Maths Nilsson

12 oktober 2025, 22:58

Saab EV-1 var så långt före sin tid att den fick vara med i "Tillbaka till Framtiden" med Michael J Fox. Snart 30 år efter lanseringen är EV-1 toppmodern med kolfiber, solceller och en sensationell design. Här är historien om Saabs bortglömda sportbil.



I mitten av 1980-talet stod Saab på höjden av sin glans. 900-modellen sålde fortfarande väldigt bra och hade lanserats i cabrioletversion. Saab 9000 gjorde succé när den visades. Självförtroendet var på topp och i maj 1985 visade Saab en sensationell sportbil i konceptuell form på Los Angeles Auto Show.

Saab EV-1 togs fram av en liten projektgrupp, och arbetet tog bara sex månader från ritning till färdig bil. Designen var framtagen av Saabs designchef Björn Envall. Den futuristiska bilen hade ett glastak, något som är högsta mode idag. Även i övrigt var bilen långt före sin tid. På glastaket fanns 66 solceller som kunde driva fläktar i bilen när den var parkerad. Vissa delar av bilen tillverkades av kolfiber, ett material som var oerhört exklusivt 1985. Bilen har en slående likhet med Tesla Model 3 och Y, världens mest framgångsrika bilmodeller idag.

Bilen byggdes på uppdrag av Saab av det svenska bilbyggargeniet Leif Mellberg, på bara tre månader. Den har en extremt hög finish och full krocksäkerhet. Mekaniken baserades på en Saab 900 Turbo 16, men turbomotorn var trimmad till 285 hästkrafter. Kompressionen reducerades till 7,2:1 för att kunna öka det maximala laddtrycket till 1,1 bar. Det innebar att bilen klarade 0-100 km/h på endast 5,7 sekunder, vilket var fullt i klass med dåtidens snabbaste sportbilar.

Inredningen var också toppmodern och hade stolar som kommer från Chevrolet Corvette klädda i buffelskinn. Bältessträckare var en säkerhetsfiness som inte ens fanns hos produktionsbilarna. Instrumenteringen hade en ny finess kallad Black Panel, lånad från flyget. Det innebar att allt kunde släckas ner i mörker utom hastighetsmätaren.

Bilen är med i Tillbaka till Framtiden II – tillsammans med Hooverboards.

Än idag känns formen modern, och 1989 var den så sensationell att bilen fick vara med i filmen "Tillbaka till Framtiden II" med Michael J Fox. När Marty McFly tar sig till 2015 med en DeLorean så står en Saab EV-1 parkerad på gatan. Med tanke på att bilen byggdes 1985 var den minst 30 år före sin tid. Den som vill ta en tur till framtiden kan idag beskåda Saab EV-1 på Saab Museum i Trollhättan.



FILM: <https://youtu.be/NXQ6N6ErfJ0>

### Så snabb var Saab EV-1 1985

<b>Antal cylindrar</b>	4
<b>Cylindervolym</b>	1985 cm <sup>3</sup>
<b>Effekt</b>	210 kW (285 hk) vid 6500 rpm
<b>Vridmoment</b>	335 Nm vid 3500 rpm
<b>kompresion</b>	7,2:1
<b>max laddtryck</b>	1,1 bar
<b>Motor</b>	vattenkyld fyrcylindrig motor med femlager vevaxel, två överliggande kamaxlar, 16 ventiler och hydrauliska ventillyftare; Bosch LH-Jetronic, turboladdare Garret TPL 1098, laddluftkylare, APC-system
0 – 100 km/h	5,7s
0 – 150 km/h	10,7 s
0 – 200 km/h	19,8 s
0 – 400 m	13,9s
0 – 1000 m	24,8 s
Toppfart	270 km/h

*Källa: Wikipedia*



*Bilen är med i Tillbaka till Framtiden II – tillsammans med hoverboards*



**LÄS MER:**

- [Tvättar Saaben – för första gången på 24 år](#)
- [Saabs geniala framtidsbil återuppstår](#)
- [Saab-förare togs av polis – körde 229 km/h](#)
- [Sveriges svar på Corvette – nu säljs en glänsande...](#)
- [Miniubåt från Saab ska säkra svenska vatten](#)
- [Damen gömde undan vinstbilen i årtal – Saab 9000 i...](#)



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



Roger Warolin