



Veritas Scorpion 1949

1. Daihatsu visar nytt Midget-koncept
2. Victor Muller tillbaka
3. Vad vi vet än så länge om kommande Volvo EX60
4. Mercedes visar hur elbilar och klassisk elegans kan förenas
5. Renault 5 på segertåg
6. Volvos rödblocksmotor är bäst i världen
7. Sveriges snabbaste snabbbladdare
8. General Motors slutar utveckla bränslecellsteknik
9. Sveriges snabbaste snabbbladdare
10. General Motors slutar utveckla bränslecellsteknik för bilar
11. Oväntade boven bakom stenskott kan vara avslöjad
12. Koenigsegg-chef sparkad
13. Veritas Scorpion
14. Elfin MS8
15. Grattis Mini Moke
16. SAAB 900

Feber

1. Daihatsu visar nytt Midget-koncept

Av Bobby Green

2025-10-14 kl 09:20

Habegär



FILM: <https://youtu.be/BuS4D7FtGm4>

Det är något speciellt med riktigt små bilar ändå. Kei-bilarna är riktigt gulliga om ni frågar mig och det finns mängder av dem i Japan. En av dessa är **Daihatsu Midget** som är en liten ensitsig lastbil som man började tillverka 1957 fram till 1972. Sen kom generation två som fick leva mellan 1996 och 2001 och en sådan har faktiskt min kompis bisarrt nog. Nu visar tillverkaren upp konceptet Midget X som fortfarande har mycket av originalets charm men lite mjukare och mer futuristiska former. Den här är dock enorm då den även har ett baksäte. Som väntat är den bara eldriven men några specifikationer kring drivlinan har vi inte fått än.

Premiär blir det på Japan Mobility Show. news.jobaaaj.com







**Daihatsu Copen på väg att fasas ut
Alla gråter**



**Daihatsu visar nytt Copen-koncept
Ge mig denna som eldriven**



**Annorlunda reklamfilmer för japansk kei car
Daihatsu Wake är liten utanpå, stor inuti**



**Daihatsu Basket
Utan extra allt**

2. Victor Muller tillbaka: "Ånger är negativ energi"

Av Maths Nilsson 15 oktober 2025, 15:37

Saab-bossen Victor Muller är tillbaka. Nu återuppstår hans bilmärke Spyker. – Ånger är negativ energi. Jag kan inte ens stava ordet, säger Muller om Saab-konkursen.



Spyker C8 Preliator återuppstår. En Batman-svart superbil med illröda strålkastare i aktern ger en kittlande aning om vad som väntar. Samtidigt vilar företaget och dess vd Victor Mullers anda tungt över företaget.

Spyker Cars har en lång historia. Allt började redan på 1880-talet. Bröderna Jacobus och Hendrik-Jan Spijker tillverkade vagnar åt det nederländska kungahuset. Senare började de med bilar och under första världskriget tillverkade man ett hundratal flygplan åt det Holländska nybildade flygvapnet. Trots framgångar i olika lopp gick företaget i konkurs 1929. Det har svidit i den nederländska folksjälen. Längtan efter ett eget bilmärke har alltid varit stor. Därför steg Victor Muller fram som en frälsare 2000.

Han återupplivade det historiska Spyker och skaffade sig rättigheterna till företagsnamnet. Spyker började tillverka sportbilar. I Sverige skulle man göra sig kända som ett skandalföretag. När Victor Muller och hans Spyker 2010 gick in som ägare över vårt stolta Saab, blev det spiken i kistan för en biltradition som varat under hela efterkrigstiden.

Det rättsliga efterspelet slutade i hovrätten. Men Victor Muller lyckades slingra sig ur rättssystemet. Han återvände lite vingklippt till Nederländerna och försökte hålla liv i sitt krisande sportbilmärke. För en nederländsk podd kommenterar han nu både comebacken och Saabkonkursen. Det svåraste ögonblicket i hans karriär var att tala inför 3 700 Saab-anställda på dagen för konkursen, uppger [Autoblog](#). Men han ångrar han ingenting. – Ånger är negativ energi. Jag kan inte ens stava ordet.



Att tala inför 3700 Saab-anställda när Saab gått i konkurs hans livs svåraste upplevelse

Spyker gick i konkurs 2014. Alla trodde att företaget nu en gång för alla hade gått under. Men en av deras främsta tänkare, Jasper den Dooper, räddade alla ritningar. I all hemlighet jobbade han undanskynt med att fortsätta utveckla en ny modell som skulle återuppliva och få deras bilmärke på fötterna.

Victor Muller har lyckats hitta nya finansierare till sitt sportbilmärke. Förhoppningsvis inte ryska den här gången. De satsar omkring 10 miljoner euro i Spyker – Tillräckligt för att hålla Spykerlågan vidöppen, säger Muller i podden.

Nu är det klart. Spyker C8 Preliator har visat upp sig för första gången.

– Den tvådörrars sportbilen med mittmotor erbjuder den kräsna föraren av högsta standard ett nytt val, med en sällsynt kombination av arv, design, hantverk, prestanda och exklusivitet, skriver företaget.

Under huven sitter det en Audimotor. Designen och allt annat är däremot deras egna recept.

– Med elegant aerodynamik, en lång GT-hjulbas, lyxig och rymlig kabin och drivlina i världsklass har den nya C8 Preliator breddat Spykers attraktionskraft samtidigt som den bibehåller märkets exklusivitet, skriver företaget.

Nu återstår att se om Victor Muller äntligen klarar av att hålla liv i sitt livsverk.

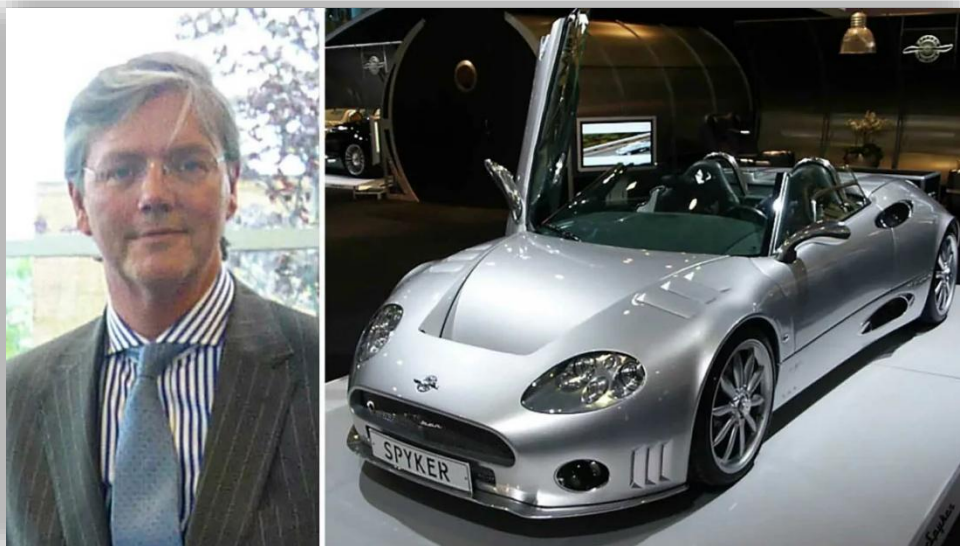


Spyker C8

LÄS MER:



Slutet är nära för Saabägaren Victor Mullers Spyker



Victor Muller misstänks för konkursbedrägeri i Spyker



Spyker tillbaka efter Saab-fiaskot: "Här är vår nya bil"



Köpet av Northvolt lika säkert som Saab-affären



Okända skälet: Därför dumpades Saab



”En bil man bara får en gång i livet”



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



3. Vad vi vet än så länge om kommande Volvo EX60

2025-10-12

Snart har Volvo EX60 premiär men redan nu vet vi en hel del om bilen som Volvo har antingen sagt eller visat upp. Vi har också en hel del rykten om bilen och i denna video har jag samlat ihop bekräftade och obekräftade uppgifter kring EX60 för att prata och resonera lite kring den kommande, potentiella storfavoriten.



FILM: https://youtu.be/dmBQB_nC3UA

- 00:00 - Intro
- 00:26 - Viktig modell för Volvo
- 01:05 - Räckvidd
- 01:35 - Tillverkad i Sverige
- 02:48 - Design
- 03:26 - Reklam Rimgard
- 06:00 - Laddning och batteri
- 07:41 - Ny teknik
- 08:56 - Skärmen
- 09:51 - Nya motorer
- 10:18 - Adaptivt bälte
- 10:40 - Spekulation pris



4. Mercedes visar hur elbilar och klassisk elegans kan förenas i framtiden

Posted by Kristofer Rask oktober 14, 2025

Mercedes-Benz har visat upp Vision Iconic. En ny konceptbil som markerar början på en ny designera för märket. Modellen förenar klassiska former med modern teknik och visar hur Mercedes tolkar framtidens lyx, där tradition och innovation går hand i hand.



Vision Iconic är ett showcar-koncept inspirerat av 1930-talets bilikonografi men samtidigt full av framtidsteknik. Den har självkörande funktioner på nivå 4, ett helt digitaliserat interiörkoncept och till och med en ny typ av "solfärg" som kan generera energi från solljus.

Just dessa detaljerna tillsammans med märkets nuvarande inriktning på elektrifiering gör det mycket sannolikt att Vision Iconic är en elbil. Mercedes beskriver själv bilen som skapad för "den elektriska och digitala tidsåldern".





Designen är en hyllning till Mercedes klassiska arv. Den ståtliga fronten med sin upplysta "ikoniska grill" för tankarna till modeller som 600 Pullman och W111 men tolkad för en ny epok utan förbränningsmotor.

Den traditionella kylaröppningen har ersatts av en sluten, belyst yta vilket är en tydlig ledtråd om att bilen är eldriven.

Invändigt har Vision Iconic en Art Deco-inspirerad interiör med sammetsklädda säten, glaselement och noggrant utvalda detaljer i mässing och pärlemor.

Kupén är utformad som ett elegant vardagsrum snarare än en traditionell bilinteriör där förare och passagerare kan koppla av medan bilen kör själv.

Vision Iconic är inte tänkt som en produktionsbil utan som en designstudie som pekar ut riktningen för Mercedes framtida elbilar. Genom den vill märket visa hur elektrifiering inte behöver stå i motsats till känsla, hantverk och tradition.



FILM: https://youtu.be/oGjz2Ho6F_c

5. Siffror visar: Renault 5 på segertåg genom Europa

Carl Undéhn 16 okt 2025



Renault 5 kan med rätta beskrivas som en av de mest hajpade lanseringarna de senaste åren. Långt innan vi fick provköra modellen och den började att säljas pumpade Renault ut teaserbilder och berättade historier om att det nu var dags för en revolution i elbilsvärlden.

Hela tiden med stort fokus på designen, som hämtar tydlig inspiration från originalet Renault 5. Något som enligt Renaults marknadschef Arnaud Belloni var ett smart drag, för enligt honom är det just designen som är en stor förklaring till att Renault 5 säljer bra på flera marknader i Europa. Framförallt har det bidragit till att nå nya kunder som tidigare inte körde en Renault, säger han till brittiska [Autocar](#).

Under årets första sex månader registrerades det drygt 34.000 exemplar av Renault 5 i Europa, vilket gjorde modellen till en av kontinentens mest registrerade elbilar. Bara i Frankrike registrerades det omkring 5.000 exemplar av Renault 5 i september. Därmed valde nästan lika många kunder där elbilen Renault 5 som Renault Clio. Även i Tyskland, Storbritannien och Belgien uppges efterfrågan på Renault 5 vara stor.

Här i Sverige har intresset varit lite mer svalt. Men med 876 registrerade exemplar fram till sista september är Renault 5 den mest registrerade modellen från Renault hittills i år på den svenska marknaden.

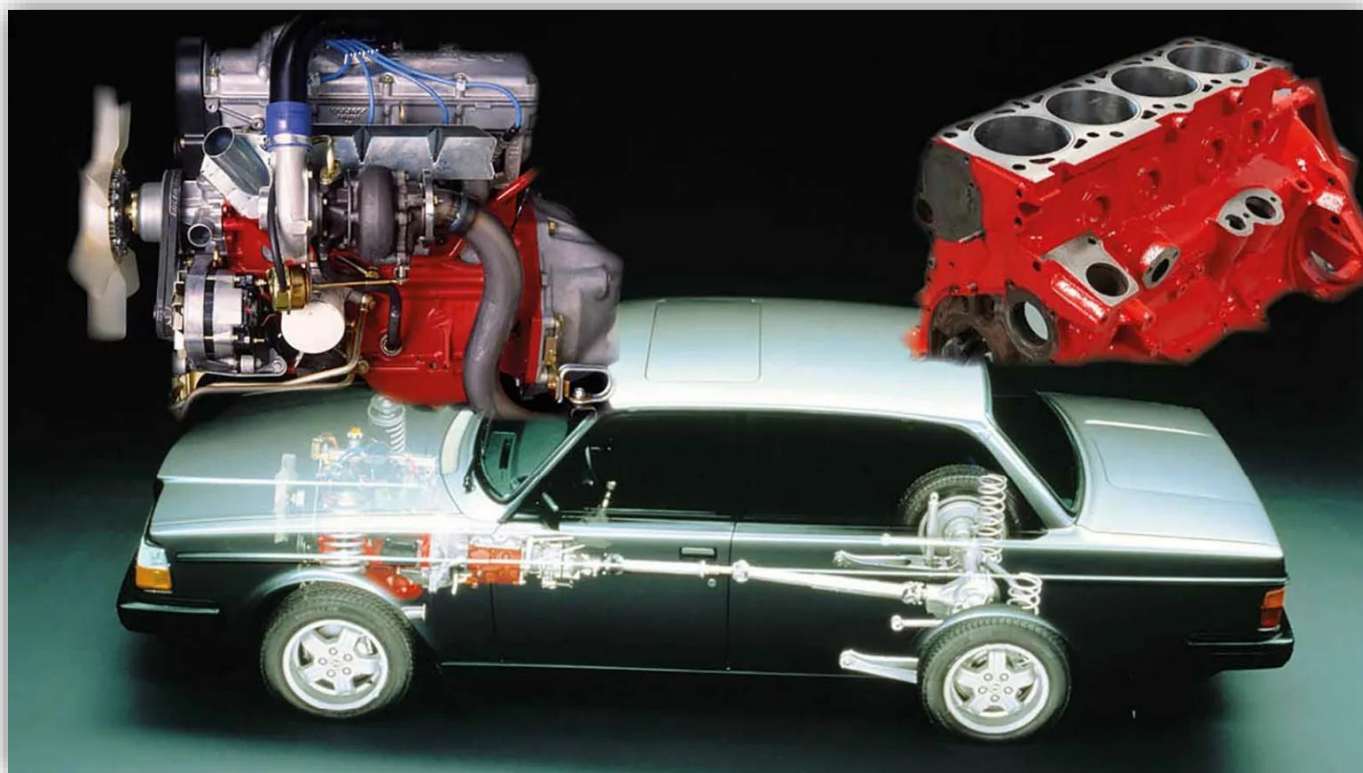


Carl Undéhn

6. Segern för Volvos rödblocksmotor – bäst i världen

Av Anton Nordgren 10 oktober 2025, 14:31

Volvos legendariska motor tar prestigefylld seger – mer än en kvartssekel efter nedläggningen Korad till världens mest stryktåliga fyrcylindriga motor. – Det är inte svårt att hitta exemplar som rullat över 100 000 mil, skriver [Carbuzz](#).



FILM: <https://youtu.be/rzss5Z-ozz0>

Volvomotor korad till världens mest stryktåliga i hård konkurrens. När tidningen Carbuzz utan inbördes ordning tog fram världens mest hållbara fyrcylindriga motorer lyfter de fram Volvos mytomspunna rödblockare. Allt började 1961. Motorgeniet Per Gillbrand är mest känd hos Saab, men på den tiden jobbade han på Volvo. Han var med och tog fram B18-motorn i Volvo P1800 som la grunden till rödblocksmotorn. Istället för en trelagrad vaxel fick motorn en femlagrad.

En stor del av hemligheten bakom den unika hållbarheten var att lagren var större än på en lastbil eller hos en Ferrari V12-motor. Dessutom drevs kamaxeln med kuggar istället för kedja eller rem. Resultatet blev världens mest hållbara motor som slog **världsrekord med 515 000 mil i en bil.**

En film som hyllar Volvos rödblocksmotor har fått 1,5 miljoner visningar på Youtube.

Sedan tog Volvo succén vidare när de lanserade B20-motorn som i mångt och mycket var en B18 med större cylinderdiameter. Men den riktiga rödblocksmotorn gjorde sin debut 1975 när Volvo 240 lanserades med B21-motorn. Motorn hade överliggande kamaxel med kamrem och topplock i aluminium istället för järn. Fortfarande var den lika extremt hållbar.

Toppen på rödblockseran är enligt många B21 Turbo med 155 hästkrafter som kom i Volvo 240 Turbo 1980 och B23 turbo med 182 hästkrafter som gjorde sin debut i Volvo 760 1983. Beviset för att Volvos rödblockare kan vara världens bästa motor är att den lyckades få 240-bilar att vinna racingtävlingar på löpande band i ETC och DTM.

Nu får motorn ett nytt bevis för sin hållbarhet när **Carbuzz** i hård konkurrens lyfter fram den som mer eller mindre outslitlig. Även Ford-motorn "2010 Ford EcoBoost 2.0" blev klassad som en av världens bästa motorer. Det förvånar kanske en del. Den satt bland annat i Volvo V70 under en rad år. Andra motorer som kvalar in på topplistan är Toyota Dynamic Force Hybrid T24A och VW EA888 1.8 Gen3 som sitter i många modeller från Volkswagen-koncernen, bland annat Golf och Passat.

Gemensamma nämnare för de flesta motorerna som kvalar in på listan är att de är gjorda i gjutjärn eller har förstärkta motorblock i aluminium. De har i regel också låg effekt i förhållande till cylindervolymen och behöver inte jobba så hårt. Det är enkla robusta konstruktioner som har flera överdimensionerade funktioner som kylning och smörjning. Med regelbunden service får de nästan evigt liv.

Världens mest hållbara fyrcylindriga motor enligt Carbuzz



Volvo Rödblocksmotor B230/B230FT

Volvos rödblockare är svensk ingenjörskonst när den är som mest robust.

Byggd i gjutjärn med rejäla toleranser, ofta kallad "motorn som aldrig dör".

Många 240- och 740-ägare har dokumenterat bilar med över 100 000 mil utan motorrenovering.

Varför hållbar: Lågvarvig, överdimensionerad oljepump, starka vevaxlar och nästan obefintlig elektronik.



7. Sveriges snabbaste snabbladdare (600 kW) maxar inte Zeekr 7X (480 kW)

13 okt. 2025

Circle K har öppnat nya snabbladdare som är bland de snabbaste i Sverige. Trots det så kan de inte maxa den snabbast laddande elbilen Zeekr 7X. I den här videon förklarar jag varför det är så. Jag går också igenom megawattladdning och ansvaret som operatörer har när det kommer till laddning.



FILM: <https://youtu.be/XHpsCx6m-cl?t=1>

-- Sponsrade länkar --

OBD2-dongel jag använder: <https://amzn.to/49JL8gG>

Beställ laddbox hos Laddboxbolaget: <https://elbils.guide/laddboxbolaget>

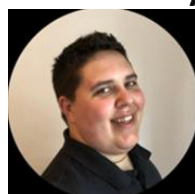
Beställ laddbox och tillbehör hos Laddstoppet: <https://elbils.guide/laddstoppet>

Beställ Tibber elavtal med timdebitering: <https://elbils.guide/tibber>

Värdera och sälj din bil hos Riddermark bil: <https://elbils.guide/riddermark>

Beställ däck och fälg hos Svenska Gummihuset: <https://elbils.guide/gummihuset>

Beställ Storytel för att lyssna på ljudböcker: <https://elbils.guide/storytel-yt>



Christoffer Gullin

8. General Motors slutar utveckla bränslecellsteknik för bilar

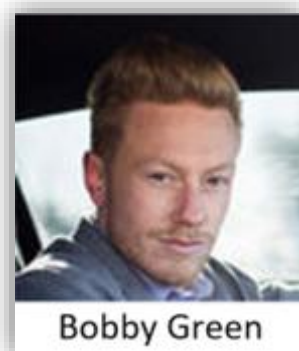
Bobby Green 2025-10-14 kl 14:00

Fokuserar på eldrift istället



General Motors meddelar nu att de slutar att utveckla bränslecellsteknik för bilar som de har gjort under namnet Hydrotec. Infrastrukturen för detta finns helt enkelt inte i USA, och inte heller efterfrågan kring denna typ av fordon. Över hela landet finns bara 61 vätgasstationer vilket kan jämföras med över 250.000 snabbbladdningsstationer för elbilar. Därför kommer man istället att skifta fokus ännu mer åt elbilshållet och lägga krutet på utvecklingen där istället.

Tillverkningen av vätgasdrivna bränsleceller för datacenter och liknande som tillverkas av Fuel Cell System Manufacturing LLC som är ett joint venture mellan GM och Honda kommer dock att fortsätta. news.gm.com



9. Öväntade boven bakom stenskott kan vara avslöjad

Av Maths Nilsson 16 oktober 2025, 09:06

Öväntade boven bakom stenskott kan vara avslöjad. Detta kan ligga bakom epidemin som plågar bilägare. – Den här forskningsstudien skulle kunna vara början på slutet av ett kostsamt och ohållbart samhällsproblem, säger Jakob Sidenwall, presschef på M Sverige.



Stenskotten har ökat lavinartat i Sverige. Varje år kostar det bilägare 1,5 miljarder kronor att laga spruckna rutor. Bilglasföretagen har köpts upp av riskkapitalister som gör miljardvinster. Sverige har ungefär dubbelt så hög frekvens av stenskott som Norge och Finland och sticker ut i Norden. Men nu kan boven i dramat vara avslöjad. Längre har man trott att det beror på att moderna bilar saknar stänkskydd. Men nu pekas en ny okänd faktor ut.

En forskningstudie som genomförs av Trafikverket i samarbete med forskningsinstitutet RISE analyserar var stenarna som blir till stenskott kommer ifrån.

– Studien, som inte publicerats ännu, riktar ljuset mot fastighetsägare och upphandlare som väljer fel sorts material för halkbekämpning. Och där har kommuner ett stort ansvar när de upphandlar tjänster. Det handlar om både ekonomi och klimatpåverkan, säger Jacob Sidenwall.

Stenskotten kostar svenska bilägare och försäkringsbolag 1,5 miljarder kronor varje år. Bild. Carglass

Orsaken till många stenskott kan enligt forskarna vara vassa stenar av fel gruskvalitet och storlek, uppger [M Sverige](#). Det ökar risken för att stenar fastnar i däcken och för att vindrutan får skador när stenen träffar den. Inför kommande år väntas Trafikverket skärpa sina krav för entreprenörer som använder sten för halkbekämpning. Kommuner bör göra samma sak.



Stenskotten kostar svenska bilägare och försäkringsbolag 1,5 miljarder kronor varje år

Tidigare har man trott att stenskott-epidemin till största del bilar idag har mindre överhäng från bakaxeln, att samtliga tillverkare slutat med stänkskydd bakom hjulen, att vindrutorna blivit tunnare och att moderna däck har lättare för att fånga upp stenar som ligger på asfalten. Men forskningsrapporten pekar ut varför Sverige kan ha så många stenskott jämfört med grannländerna.

– Det finns som sagt fler faktorer till att stenskotten blivit fler. Men den här forskningsstudien skulle kunna vara början på slutet av ett kostsamt och ohållbart samhällsproblem. Vi uppmuntrar alla som har ansvar för halkbekämpning att följa resultatet av denna studie och att köpa rätt sorts sten, säger Jacob Sidenvall.

LÄS MER:

- [Volvos nya uppfinning: Unik stenskottsvarnare](#)
- [Larmet: Därför spricker 30% fler rutor i år](#)
- [Chockökning – därför spricker din vindruta oftare](#)
- [Jättevinnare på stenskott – tar ut 50 miljarder kr](#)
- [Okända gratisplåstret som kan rädda din ruta](#)
- [Stenskott chockökar – knepen som skyddar din bil](#)



10. Släppte in Porsche – Koenigsegg-chef sparkad

Av Maths Nilsson

12 oktober 2025, 19:02

Koenigsegg sparkade en chef efter att han utan tillstånd släppt in en Porsche-representant i fabriken. Nu stämmer ex-chefen Koenigsegg på miljonbelopp. – Det är Koenigsegg Automotive AB:s uppfattning att det funnits sakliga skäl för uppsägningen av den före detta medarbetarens anställning, uppger tillverkaren för [Helsingborgs Dagblad](#).



Under 2022 anställde Koenigsegg en ny chef. Mannen hade erfarenhet från anställningar hos både Porsche och Bugatti och fick ett toppjobb hos hyperbiltillverkaren i Ängelholm. Men två år senare inträffade en händelse som gjorde att mannen blev avstängd från sitt jobb och några månader senare uppsagd.

Han anklagades för illojalitet och för att ha brutit mot Koenigseggs sekretessregler, uppger [Helsingborgs Dagblad](#). På eget bevåg släppte han in en representant för Porsche i fabriken i Ängelholm. Även den Porschekopplade mannens son släpptes in. Chefen själv hävdar att besöket var både av affärsmässig och privat natur. Han hävdar inte att det fanns någon risk för att Porsche-representanten skulle få ta del av hemligheter.

Men enligt Helsingborgs Dagblad hade Koenigseggs huvudägare Christian von Koenigsegg en annan uppfattning. Han ansåg att medarbetaren gått bakom ryggen och att det fanns risk för att gästen från Porsche fått se hemlig information om Koenigseggs nya växellåda som kostat miljardbelopp att utveckla. Efter att ha varit avstängd sades chefen upp från företaget.

Mannen svarade med att stämma Koenigsegg på miljonbelopp. Han kräver att uppsägningen ska ogiltigförklaras. Han begär också att hans avtalade lön på 139 200 kronor i månaden ska betalas ut tills tvisten är avgjord. Dessutom vill han ha 175 000 kronor i allmänt skadestånd. Samt kräver att Koenigsegg ska betala 900 000 kronor till hans hustru för ett jobb han hävdar att hon blivit lovat men aldrig fått.



*En Porsche-representant släpptes in i fabriken av en chef.
Det ledde till att chefen sades upp. Nu slutar tvisten i Helsingborgs Tingsrätt.*

Koenigsegg bestrider enligt HD mannens samtliga krav och hänvisar till att det fanns saklig grund att säga upp chefen. Något löfte om att hans hustru skulle få jobb uppges inte ha lämnats. Efter att Helsingborgs tingsrätt försökt lösa tvisten skriftligen blir det rättegång den 17 november.

– Det är Koenigsegg Automotive AB:s uppfattning att det funnits sakliga skäl för uppsägningen av den före detta medarbetarens anställning. Bolaget bestrider därför yrkandet om ogiltigförklaring av uppsägningen. Även övriga yrkanden från den före detta medarbetaren bestrids av bolaget. Nu avvaktar bolaget tingsrättens prövning av målet, skriver Jonas Berndtsson, vice president people and culture i en skriftlig kommentar till HD.

LÄS MER:

- [Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum](#)
- [Klart idag: Koenigsegg tar över Företagarna](#)
- [Toppjobb i bilbranschen ledigt: Porsche söker ny Sverigechef](#)
- [Brand hos Koenigsegg efter batteriexplosion](#)
- [Koenigsegg får prestigepris: "Gör det omöjliga möjligt"](#)
- [Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk](#)



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



11. Veritas Scorpion Cabriolet

Av Lizzie Pope Publicerad 26 februari 2019

Detta vackra lilla stycke av klassisk perfektion är en Veritas Scorpion Cabriolet. Och du kan bli förlåten om du inte känner igen det, eftersom de bästa uppskattningarna säger att Veritas-märket bara tillverkade 78 fordon totalt, för alla modeller.



Nu får dock denna tyska sportbil från efterkrigstiden sin stund i rampljuset, efter att ha skickats till Bonhams prestigefyllda Amelia Island-auktion nästa månad.

Det förutspås att den kommer att säljas där för 270-340 000 pund - och med tanke på dess exklusivitet och skönhet verkar det knappast överdrivet.





Företaget grundades i mars 1947 av Ernst Lööf, en tysk motorcykelmästare och senare chef för BMW:s sportavdelning, Lorenz Dietrich, och George "Schorsch" Meier, Auto Union-förare och 1939 års vinnare av motorcykel TT, under namnet "BMW – Veritas".

Deras mål? För att skapa en efterföljare till **BMW 328** och deras första bil, en 328-baserad racer, kom ut på banan 1948.





De första Veritas-bilarna kom året därpå när Komet, en tvåsitsig cabriolet, visades på bil-salongen i Paris 1949, även om detta i själva verket inte var mycket mer än en roadgoing racer.

Detta erbjudande på 100 hk fick sällskap av Komet S med 140 hk, och dessa följdes av en tresitsig coupé kallad Saturn och Scorpion cabriolet; en Jupiter-salong planerades men byggdes aldrig.

Veritas dröm dog 1953 och Lööf gick tillbaka till BMW. Han gick bort tre år senare. Just den här bilen är en Veritas Scorpion Cabriolet från 1950, chassinummer 5095.

Den fick sin blå lack och bruna läderinteriör under en restaurering i början av 1990-talet, och har på senare tid gynnats av en återstart av BMW Classic, som syftade till att bevara så mycket av originaliteten som möjligt.

Scorpions kaross målades om och dess glas, krom och kabin behölls och fräschades upp, vilket gjorde den estetiskt tilltalande och fullt funktionell.





BMW Classic arbetade även med bilens mekaniska komponenter. En tidigare ägare monterade elektriska fläktar, en modern kylare och en uppdaterad oljekylare för att göra det till ett lättare fordon att njuta av regelbundet, och dessa finns fortfarande kvar.

Inga fler detaljer om dess tidigare liv kunde grävas fram, så den säljs med en uppdaterad tysk registrering, fakturor som beskriver BMW Classics senaste arbete och en inspektionsrapport från april förra året.

Det kommer att bli intressant att se vad en sådan ovanlig klassiker uppnår när den korsar kvarteret på Bonhams Amelia Island-försäljning på Fernandina Beach Golf Club, Florida, den 7 mars; Vi kommer att ha en fullständig resultatsammanställning strax efter att den är klar.



Den 13 januari 2021

Text Bruce Newton

Foton Ardian Payne

Den nya Elfin MS8 Clubman är lätt som en fjäril, men sticker ändå som ett bi. Med en 245 kw Holden V8 för motivation kan den här australiensiska sportern överträffa en superbil.



En älva är tänkt att vara en liten, spänstig varelse med magiska krafter. Tja, när det gäller MS8 Clubman har den odlat skägg och muskler, stuckit en skiva öl under ena armen och gått ut på fredagskvällen på jakt efter hon-Elfin. Det här är med andra ord en mycket vuxen liten bil! Det är högt, det är snabbt och det är utmanande att köra i högt tempo. Den kanske ser lite ut som en Lotus 7, men den här killen har en V8-motor och ett effekt/vikt-förhållande i superbilsligorna. Acceleration? Prova en 4,7-sekunders 0-100 km/h och en 80-120 km/h TED på 2,3 sekunder. Vill du gå igenom några ryggproblem och ta reda på vad som kan göra bättre? Jag ska ta en genväg åt dig: i april 2004 underskred både Porsche 911 Turbo och Ferrari 360 Modena F1 den med några tiondelar till 100 km/h, men ingen av dem kunde matcha dess TED. De kunde inte heller matcha det otroliga effekt/vikt-förhållandet på bara 3,57 kg/kW. Japp, väldigt vuxet.



Du kanske minns Clubman och dess systerbil, Streamliner, från Melbourne International Motor Show i mars förra året. De två tvåsitsiga sportbilarna intog en hedersplats på Holdens läktare, och det knöliga dunket från deras V8-motorer krossade den fuktiga morgonluften på den årliga mediedagen. De var helt enkelt en sensation som kombinerade modern retrostil, ren tävlingsorienterad ingenjörskonst och 245 kW Gen III Chev small-block-drivlinan direkt från Holden Commodore SS. Holden ägde inte dessa bilar, märk väl, men det bidrog med mycket av mekaniken till projektet när ivriga bäverpersonal från styling- och ingenjörsavdelningarna engagerade sig i deras skapande som ett projekt efter arbetstid under ledning av den tidigare designchefen. Mike Simcoe.

Den fredagsmorgonen, när den flerfaldige Bathurst-vinnaren och före detta Elfin-racerföraren, Larry Perkins, tryckte på gasen och Simcoe gav media en genomgång, stod två män i bakgrunden: Bill Hemming och Nick Kovatch. De är 50:50-ägare till det lilla företaget Elfin Sports Cars. Och sedan uppståndelsen lagt sig har de arbetat hårt för att förverkliga drömmen om att bygga och sälja dessa bilar. Inte långt efter att du har läst detta bör Hemming och Kovatch se de två första produktionen av Clubmans närma sig färdigställandet på Elfins lilla Braeside-fabrik i Melbournes sydöstra förorter; Strax därefter bör de nervöst lämna över de två första uppsättningarna nycklar. I slutet av 2005 skulle ett 25-tal köpare ha fått leveransen, främst av Clubmans, och de första Streamliner-planen skulle ha byggts under andra halvåret.

När Hemming och Kovatch först köpte Elfin var deras planer inte alls så radikala och storslagna som dessa. Som racingentusiaster hade deras främsta mål helt enkelt varit att rädda Australiens mest kända oberoende racerbilsbyggare från att falla omkull. Elfin skapades faktiskt redan 1957 i Adelaide av Garrie Cooper, en briljant ingenjör och mer än kapabel racerförare. Från en blygsam fabrik i förorten Edwardstown tillverkade han 250 sport- och racerbilar, över 27 olika modeller, för legendariska namn inom sporten som Frank Matich, John McCormack och till och med James Hunt, 1976 års F1-världsmästare, som gjorde ett enstaka framträdande i ett Formel 5000-lopp på Winton (av alla ställen) redan 1978. Men när Cooper lämnade oss i förtid vid 46 års ålder, försvann också mycket av Elfin-magin.



Företaget hade det svårt när Hemming och Kovatch tog över 1998 och flyttade fabriken till Melbourne, fast beslutna att förnygra märket, och deras första initiativ var att återuppliva den fyrcylindriga sportbilen Clubman Type 3. Men när Mike Simcoe klev in genom dörren för tre år sedan förändrades allt. Han anlände anonymt, enbart intresserad av att köpa en Typ 3. Han avslöjade sig snart, och efter att ha pratat med Hemming och Kovatch om deras planer, erbjöd han sig att göra om den traditionella Clubman-karossen för att ge den en mer modern touch. Från denna punkt började projektet eskalera, först med den ursprungliga fyrcylindriga motorn skrotad till förmån för den gamla Ecotec V6, och sedan Gen III V8. Det fick Elfin att bestämma sig för att konstruera ett helt nytt, fyrkantigt space-frame-chassi i stålrör för att passa in i den nya karossen.

I slutet av 2003, när Clubmans design- och ingenjörprojekt var långt framskridet, togs beslutet att konstruera en modern tolkning av den klassiska Elfin Streamliner-karossen, skraddarsydd för samma chassi. Lite mer än 20 exemplar av denna slutna sportbil, uppskattad av samlare, designades och byggdes mellan 1960 och 1963.

Båda bilarna är designade av Kovatch och hans chefsingenjör Arthur Neill och har i grunden samma chassi, drivlina och fjädring, draperade i glasfiberpaneler. Motorn, den sexväxlade Tremec T56-växellådan och differentialen med begränsad slirning kommer alla direkt från Holden. Streamlinern, med sin bredare nos, tar också standardkylaren. Fjädringen sker via dubbla länkarmar runt om, det främre paret har en sexig aerofoil-design i krommoly. Lägg till Koni coil-over-stötdämpare, fullt justerbar rosenfog genomgående och Elfins egna stolpar, som justerar för camber, caster och toe, och racingfokuset är uppenbart. Styrningen sker via ett kuggstångssystem som kommer från Storbritannien, medan rattstången kommer från Holden och den sexiga ratten med platt botten från Sparco.

Bromspaketet består av slitsade och ventilerade skivor som Holden levererar (med en tjocklek på 343 mm kommer de främre skivorna ut ur HSV-alternativens behållare), koplade till Elfin-legeringsmaskinbearbetade sexkolvsok fram och fyrkolvsok bak. De huseras av 18-tumshjul och, i vägform, 235/40-däck. ABS och antispinn kommer att ge viss artificiell hjälp när det gäller grepp på produktionsbilar. Det finns dock ingen sådan hjälp för oss när vi får prova den allra första förproduktionsprototypen på Melbournes Calder Raceway. Och, åh glädje, det är blött.



Men du känner dig genast mer bekväm när du glider in i bilen. Det är en förvånansvärt lätt passform. Personer med fullstora ben, inte bara dvärgar, kvalificerar sig för att köra. Det känns som om du sitter långt bak, men det är ett intryck som försvinner när du väl är på resande fot.

Nästa steg är kvaliteten på själva interiören. En vackert enkel design av Holdens Warrack Leach (Max Wolff från SSX-konceptbilen är känd för exteriören), det finns hastighetsmätare och tachomätare bakom Sparco-ratten, medan tre små rattar löper vertikalt ner i mitten av instrumentbrädan, som är täckt av svart läder. Det finns mer läder på sätena, som har nätgaller mellan panelerna på dynan. Ryggstödet är kraftigt förstärkt men det är dags för en omprofilering för produktion.

Det finns inte så många bekanta Holden-föremål i cockpit, men handbromsen är en. Interiören är bara en entré till den rad av sensoriska sensationer som är på väg att angripa dig. Vrid om nyckeln och luften fylls med en tjock avgast som bildar ett nästan fysiskt anfall. Det beror på att prototypen är utrustad med sidorör i racingstil i stället för de gatlegala föremålen som kommer ut genom bakänden. Den är så brutal och tjock att man förväntar sig att den ska anta en tredimensionell form och falla i block runt bilen. När man badar i det bullret förväntar man sig att det kommer att bli en svår syssla att koppla in växlar, koordinera kopplingen och komma igång utan att stanna. Men faktum är att det är väldigt enkelt, vilket återspeglar Commodores ursprung i drivlinan. Men när du väl är uppe och borta försvinner alla kopplingar till Holdens basedan snabbt. Ställ dig i en rak linje och kör, och MS8 hoppar som om den har fått en elektrisk stöt, anslutningen mellan gas och bakhjul är nästan direkt. Du behöver inte oroa dig för kritik mot Gen III-motorns brist på lågt vridmoment i den här applikationen...

Hela upplevelsen accentueras när ditt huvud snurrar runt eftersom den lilla aeroskärmen inte gör någonting för att avleda vindflödet. Lika konstigt är det att din högra armbåge fladdrar runt i vinden utanför karossen. Det är primala grejer.

Att köra den i Calder var en berusande upplevelse. På en lätt fuktig bana var det absolut ingen dramatik att framkalla hjulspinn på fyrans växel på landsvägsdäck. Att provocera bakdelen att röra sig under acceleration var lika lättillgängligt. Gasa, stega, accelerera, stega. Inte för att vi var på väg att åka drifting på en fuktig Calder med Elfins enda körande Clubman...



Men viktfordelningen 50:50 säkerställer att detta inte är något vilt och okontrollerbart djur, åtminstone inte i torr. Istället styr den exakt och snabbt och ger massor av känsla på ett racerbilsliknande sätt. Det finns ingen servoassistans, vilket gör att styrningen känns lite tung, men under en 10-varvsstint var det aldrig besvärande, mer en del av he-man-personan. Du är alltid medveten om att det finns mycket kraft som lurar där. Det krävs en rimlig grad av respekt och lite skicklighet från föraren för att få tillgång till prestandapotentialet. Bromsarna, till exempel, tar lite tid att vänja sig vid. Inte för att de saknade kraft – tvärtom – men ingen assistans innebär att det inte fanns någon riktig modulering eller progression: det är bara att trycka på mittenpedalen och lita på det faktum att bilen suger ner hårt och snabbt varje gång.

Och eftersom 240 km/h-250 km/h – enligt hastighetsmätaren – är lätta att få tag på på Calders frontsträcka, fanns det gott om behov av att använda dem. Till sin hjälp hade han en formidabel motorbromsning. Häl- och tåbyten var lätta att reproducera, tack vare den väldesignade pedallådan, samtidigt som det är fantastiskt vilken skillnad en kortare växelpak gör för noggrannheten och hastigheten på växlingarna.

Utan tvekan kommer detta att vara en fantastisk klubb eller Targa-racer, men hur skulle allt detta gå på den offentliga gatan? Det skulle inte vara ett vardagstransport, men det skulle utan tvekan dra till sig uppmärksamhet med sin underbara kombination av modernt och klassiskt utseende, och definitivt leverera enorm spänning på något som Great Ocean Road. Och det är det som är det fina med Clubman. Den är fokuserad och låtsas inte vara något annat. Bra på det för det. Det förtjänar att bli en framgång helt enkelt på grund av kvaliteten, men också för Bill Hemming och Nick Kovatch som en belöning för deras beslut-samhet att hålla ett stort australiensiskt namn vid liv.



Murph på Elfin

Kiwi V8 Supercar-esset, Greg Murphy, körde MS8 Clubman nyligen på Calder och kom därifrån som ett. Här är vad han hade att säga: "Att hoppa i den första gången, det var fantastiskt; Det var en riktigt snygg liten racerbil. Mitt första intryck var att det var en Panoz i miniatyr. När Streamlinern tas i drift kommer det att vara precis som att köra en Panoz. Du sitter långt över bakaxeln med motorn fram – det lät till och med så. "Först och främst körde jag den på landsvägsdäck och med tanke på vridmomentet ville den hjulspinna överallt så den var ganska livlig, men jag tror att vi kunde ha justerat den för att ge den lite mer grepp bak. Men du kan köra den ganska enkelt på gasen; Det var mycket lyhört. "Sedan satte vi på slicks och det förändrade balansen i bilen enormt. Det introducerade en del understyrning... vilket var lite överraskande, det hade jag inte förväntat mig. Återigen var den dock väldigt lätt att köra och den svarade på gasen väldigt bra. Man kunde verkligen kasta runt den och attackera den."

Modell	Elfin MS8 Clubman
Pris	TBA
Motor	5667cc, V8, EFI, 245kW/465Nm
Drivlina	6-växlad manuell, bakhjulsdriven
Bränsleförbrukning	N.A. L/100km
C02 Utgång	N.A. g/km
0-100km/h	4.71sek
Vikt	875kg

13. Grattis Mini Moke!

Publicerad 22 oktober 2009

text Carl Legelius

Idag har Marika och Marita namnsdag, grattis! I enlighet med Klassikerkalendern vill vi också fira Moke. Grattis till dig också, lille vän.



Utvecklingen av modellen påbörjades redan innan grundversionen av Minin presenterades, och tanken var från början att sälja Moke till brittiska militären. En liten, lätt och framhjuldriven jeep-liknande bil borde vara idealisk för snabba truppflyttningar, resonerade man.

Den skulle ha plats för fyra soldater och packning och vara möjlig att luftlandsätta med fallskärm. Bilen var så lätt att den skulle kunna lyftas för hand över tuffa passager. Karossen utformades så att två bilar skulle kunna staplas på varandra, allt för att underlätta förvaring och transport.

I februari 1959 fanns en prototyp färdig och efter tre månaders utprovningar lät BMC sina tilltänkta kunder testa underverket. Men det tog inte lång tid för brittiska armén att avfärda Moke. Med de små tiotumshjulen från Hundkojan blev markfrigången ytterst begränsad, bara 15 cm, och det behövdes inte mycket för att den lilla bilen skulle fastna i terrängen. Dessutom blev skadorna snabbt stora på underrede och hjulupphängningar så fort bilen togs utanför vägen.



Någon militär-Moke blev det aldrig men väl en broschyr.

Tanken att bilen skulle kunna bäras kortare sträckor av fyra personer, visade sig också felaktig. Fyra luftlandsatta soldater har i regel redan kilovis med packning och vapen att släpa på, att de dessutom skulle kunna kånka på en bil var optimistiskt.

När det sedan visade sig att bottenplattans utformning gjorde att ekipaget blev mycket svårmanövrerat vid en luftlandsättning, ja då tackade militärerna för sig.

Detta nederlag kunde ha inneburit slutet för projektet men BMC såg inte slaget som förlorat. Hur och till vem Mini Moke skulle säljas var det däremot ingen som funderade särskilt mycket på.

I en intern skrivelse underströk chefskonstruktören Alec Issigonis vad Mini Moke inte var: "Det är viktigt att veta för alla de som undersöker bilens möjligheter på marknaden, att den inte på något sätt ska ses som en terrängbil. Den är egentligen bara lämpad för vanliga vägar."

Experiment med en fyrhjuldriven version utfördes också. Den hade två drivpaket, ett fram och ett bak, och vägegenskaperna beskrevs som intressanta. Det sägs att Alec Issigonis, ökad för sin brutala körstil, var mycket nära att köra ihjäl sig i en Twin-Moke. Försöken avbröts.

Tillverkningen av Mini Moke satte igång 1964 i Morrisfabriken i Oxford och i den första broschyren föreslog BMC en rad användningsområden för Mini Moke, bland annat som golfbil, fordon för VIP-visningar av fabriker samt smidig arbetshäst för lantbrukare, fastighetsskötare och veterinärer.



De Mini Moke som såldes fick i själva verket till största del tjäna som skojfordon på semester-orter. En perfekt bil att förflytta sig från hotellet till stranden i.

Senare flyttades tillverkningen till Austinfabriken i Longbridge. Mellan 1964 och 1968 byggdes 14 518 bilar i England. Sedan flyttades tillverkningen till Australien och där byggdes bilen fram till 1982 då man åter bytte produktionsort, den här gången till Portugal. 1993 lämnade det sista exemplaret fabriken och då hade knappt 50 000 Mokes producerats, totalt.



Karossen utformades så att bilarna skulle gå att stapla på varandra.



Austin istället för Morris? Det går bra.

En mer basutrustad bil än Mini Moke är svårt att tänka sig. Till och med passagerarstol och baksäte kostade extra och taket bestod av en enkel duk som spändes över några rangliga bågar. Instrumenteringen bestod av en centralt placerad hastighetsmätare med inbyggd bränslemätare. På den korta tillvalslistan fanns också vindrutespolare och kurvhandtag.

Mini Moke byggdes mellan 1968 och 1982 i Leylands australiska fabrik och såldes, i alla fall mot slutet, under namnet Moke Californian. Sedan flyttades tillverkningen till Portugal.





14. Saab 900 1994



Den andra och sista 900 var den första modellen som utvecklades efter att General Motors blev delägare i Saab Automobile, och den första baserad på en GM-plattform.

Denna 900, som är släkt med olika Chevrolet, Holden, Opel, Saturn och Vauxhall, hade en mycket modernare styling än den långlivade bil den ersatte och drevs antingen av Saab-motorer eller en 2,5-litersversion av GM V6 som användes i 9000.

900-namnet överlevde inte in på 2000-talet, men det gjorde bilen, med ett annat märke.



Roger Warolin