



Wills Sainte Claire V8 1921

1. Zeekr 7X LR på 78 mil motorväg
2. Audis nya TT
3. Volvo XC90 och Range Rover Sport underkända i älgtestet
4. Porsche tar fram ny W12-motor
5. Bilen som trotsade alla regler
6. Wills Sainte Claire A-68
7. Facel Vega FVS Series
8. Grattis Ford Scorpio
9. Saab 9-5
10. Fredagsfilmen



1. Zeekr 7X LR på 78 mil motorväg. "Ingen luftfjädring gör den..."

2025-10-19

Jag har gjort en långresa på 78 mil i motorvägsfart med nya Zeekr 7X Long Range. Bilen är bakhjulsdriven och saknar en del av de egenskaper som Privilege har, som jag tidigare kört.



FILM: https://youtu.be/2Bs_22ipHA0

ANNONS: Använd koden ELMAG102025 för 10% rabatt på rimgard.se. Se hela reportaget med Rimgards fölglås här: • [Nu slipper jag oroa mig för fölgstöder | ...](#)

ANNONS: Använd koden ELMAG10 för 10% på ett helt köp på valostore.se, Sveriges bästa onlinebutik för fordonsbelysning. Se när jag installerar ledramp på min bil här:

<https://youtu.be/ngBMSXUIdcc>



Christoffer Gullin

2. Första provkörningen: Audis nya TT

Av Kevin Neemé 20 oktober 2025, 17:11

Audi Concept C ger en första glimt av Audis nya sportbil för 2027. Nu har den för första gången provkörts av en tidning på de slingriga vägarna i Dolomiterna. – En verklig kontrast mot de flesta nuvarande elbilar, skriver Autocar.



Audi Concept C är en tvåsitsig elbil som planeras bli produktionsmodell 2027. Brittiska Autocar har fått möjlighet att köra prototypen på slingriga bergsvägar i Dolomiterna och berättar nu hur Audis framtid faktiskt känns att köra ute på vägarna. Det är en modern eldriven arvtagare till Audi TT.

– Accelerationen är snabb men linjär: den där omedelbara elbils-kicken när gasen trycks ner finns där, men den är mindre ryckig jämfört med många andra elbilar, skriver [Autocar](#).

Bilen drivs på bakhjulen med en ensam elmotor. Batterierna är placerade bakom föraren, framför bakaxeln, vilket enligt Audi ger låg tyngdpunkt och bättre viktfordelning.

– Sittpositionen är låg och målinriktad, en verklig kontrast mot de flesta nuvarande elbilar som använder ett 'skateboard'-chassi med batterierna i golvet, noterar [Autocar](#).

Interiören är minimalistisk och tekniken "gömd" för att behålla enkelheten. Dörrarna öppnas med en knapp och pekskärmen är infälld under instrumentpanelen när bilen inte används, men roterar fram när startknappen trycks.

På de slingriga vägarna visar bilen enligt Autocar stabil acceleration och kurvtagning.

– Styrningen är tung men responsiv. Bilen reagerar direkt på gaspådrag och är lätt att placera i kurvor, skriver [Autocar](#).



FILM: <https://youtu.be/pCQ50N4zVj4>

Chassit är utvecklat specifikt för prototypen och ska hantera vägs kavanker och ojämnheter på ett kontrollerat sätt. Även om den låga markfrigången gör att stötar märks tydligare än hos högre elbilar. Ljudet från elmotor används i prototypen, medan produktionsmodellen kan få artificiellt motorljud.

Autocar konstaterar att Concept C med sin låga konstruktion och kompakta storlek ger bilen en dynamisk och balanserad känsla som skiljer den från många nuvarande prestandaelbilar. De skriver också att med viss finjustering inför produktionsversionen 2027 kan bilen bli en intressant modell att köra.

Concept C kombinerar moderna elbilstekniker med historiska designidéer från Auto Union Typ C och proportioner från Audi TT samtidigt som den signalerar Audis framtida designriktning.



LÄS MER:



Elbils kris – då satsar Audi på hybrider igen



Avslöjad av misstag: Audis nya sportbil



Audi R8 återuppstår – med V8 från Lamborghini



Audi river sitt löfte: Bensinmotorer blir kvar



Audis besked: Två populära modeller går i graven



Audi satsar på laddhybrider – tre nya modeller är på gång



Kevin Neemé

Teknikens Värld

3. Volvo XC90 och Range Rover Sport underkända i älgtestet

Publicerad av Mattias Rabe 20 okt 2025 kl 12.50 Uppdaterad kl 14.18

När två av tre bilar blir underkända, då är det kaos i älgtestet.

Range Rover Sport och Volvo XC90 kan inte hantera krafterna som uppstår vid en undanmanöver och uppvisar ett beteende som kan vara förenat med livsfara.



Volvo XC90:s vänstra framhjul låser och styrförmågan går förlorad. Bilen strävar felaktigt till vänster i stället för åt hållet vi styr – höger.

I vårt senaste test står Range Rover Sport Dynamic SE P460 för ett riktigt klavertramp i älgtestet. Den klarar bara 63 km/h. Hastighetsnoteringen i sig är riktigt låg och resultatet går dessvärre hand i hand med bilens beteende. Normalt sett brukar vi värma upp bilarna i 65 km/h, bara för att gradvis bygga upp hastigheten. Men det blir aldrig aktuellt med Range Rover Sport – även 65 km/h är för mycket.

Range Rover Sport Dynamic SE P460 väger extremt mycket, totalvikten är 3 450 kg. Det är med den vikten rullar vi ut på testbanan och problemen visar sig direkt.

Studsar utanför vägbanan

– Redan i första körningen märks att bilen börjar studsas inne i banan, säger reporter och testförare Linus Pröjtz.

Bilens första reaktion, vid första styrutslaget, blir en rejäl krängning. Samtidigt greppar däcken tillräckligt i 65 km/h för att bilen ska klara att väja undan för hindret. Men det stora problemet uppstår när bilen ska ta sig tillbaka till rätt körfält.



På bilden till höger syns tydligt att Range Rover Sports hjul tappar kontakten med vägbanan.

– Direkt när vi styr tillbaka mot höger börjar bilen att vagga för att snart studsa. Detta kastar bilen i sidled och vägbredden räcker därför inte till. Det syns tydligt på film (se ovan, reds anm) och bild att innerhjulet höger bak är uppe i luften samtidigt som vänster främre hjulupphängning är extremt komprimerad, säger Linus Pröjtz.

Resultatet blir att Range Rover Sport studsar i sidled och inte klarar att hålla sig kvar inom banan. När hastigheten sänks finns beteendet kvar, men vid 63 km/h tar sig bilen igenom i alla fall. Initialt fanns frågetecken kring däcken, Michelin Primacy All Season (Land Rover-märkta), då bromstesterna redan gett ett underkänt resultat. Men i älgtestet verkar däcken spela mindre roll – det studsande beteendet är det avgörande.

Konbanan som används i älgtestet simulerar en plötslig väjning på en landsväg. Det är inte enbart älgar och andra djur man kan tvingas väja för utan även människor, andra fordon eller andra oförutsedda händelser.

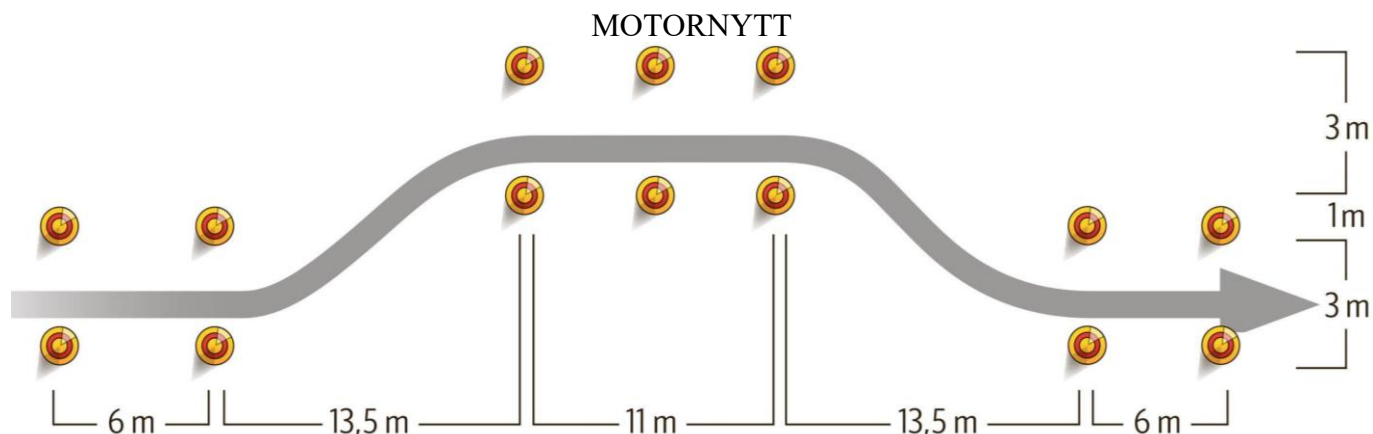
Undanmanöverprovet älgtestet

Teknikens Värld har genomfört undanmanövertester enligt samma modell sedan 1970-talet.

De flesta bilar klarar det så kallade älgtestet utan några större problem. Men ibland går det sämre och några gånger har det gått riktigt illa, till exempel [när Mercedes A-klass välte 1997](#).

Älgtestet sätter bilarnas chassin och elektroniska system på prov.

Det som i konbanan resulterar i några omkullvälta koner motsvaras i verkligheten av att man okontrollerat sladdar ut i mötande trafik. Bra bilar klarar över 72 km/h, de riktigt bra uppemot eller strax över 80 km/h. Konbanan sätts upp enligt ett utarbetat mönster och provet körs på torr asfalt och med så många passagerare bilen tar, tyngder i bagaget upp till maxlast samt däcktryck enligt bilens specifikationer.



Konbanan som används i älgtestet simulerar en plötslig väjning på en landsväg. Det är inte enbart älgar och andra djur man kan tvingas väja för utan även människor, andra fordon eller andra oförutsedda händelser.

Volvo tappar styrförmågan

I samma test går Volvo XC90 T8 AWD Laddhybrid bra och balanserat genom banan i 68 km/h, men faller ur banan åt vänster redan vid 70 km/h – under vår gräns på 72 km/h och därav det underkända resultatet. Den enkla förklaringen är att antisladdsystemet tillåter att vänster framhjul låser. Detta syns tydligt på video och bilder då det ryker om vänster framhjul när XC90 är i andra delen av älgtestet.

– Effekten av att vänster framhjul låser blir att styrförmågan går förlorad. Bilen strävar därför åt vänster, i stället för att sticka tillbaka till höger dit banan går. Detta enskilda inslag i beteendet gör att XC90 underkänns i älgtestet, säger Linus Pröjtz

– Det här är inget nytt för Volvo, snarare skulle det kunna vara en effekt av deras antivänt-system. Vi såg liknande tendenser för XC60 vid senaste testet i våras. Skillnaden då var att bilen klarade sig igenom i 72 km/h och att effekten av upplåsningen blev mycket mindre.

Extremt tunga

Vi noterar också att både Range Rover och Volvo rullar på däck specifikt framtagna för respektive bilmärke och att totalvikterna är riktigt höga. Range Rover Sport tar priset med sina 3 450 kg och Volvo XC90 kan i det sammanhanget framstå som en lättviktare på 2 950 kg. Men sanningen är att tyngden är extrem för en personbil och att ingen av tillverkarna klarar av att leverera ett säkert uppträdande vid en extrem undanmanöver.





Range Rover Sport

Antisladdsystem: Underkänd

Chassi: Underkänd

Styrning: Underkänd

Totalbetyg: Ej godkänd

Maxhastighet: 63 km/h

Kommentar: Det här blir en sorglig historia där resultatet tydligt indikerar att Range Rover Sport dels är underkänd och dels inte kommer i närheten av att bli godkänd. Men vad är problemet? Det stora problemet är att bilen är för mjuk. Den kränger rejält och i samband med krängningen börjar bilen att studsas, vilket i sin tur flyttar bilen i sidled under testets gång. Greppet från Michelin Primacy All Season-däcken är egentligen inte tokigt, men bilen kan trots det inte hantera påfrestningarna genom älgtestet. Totalvikten är extremt högt satt till 3 450 kg, men när vi bantar lastvikten kvarstår beteendet. Uselt.



Volvo XC90

Antisladdsystem: Underkänd

Chassi: Godkänd

Styrning: Godkänd

Totalbetyg: Ej godkänd

Maxhastighet: 68 km/h

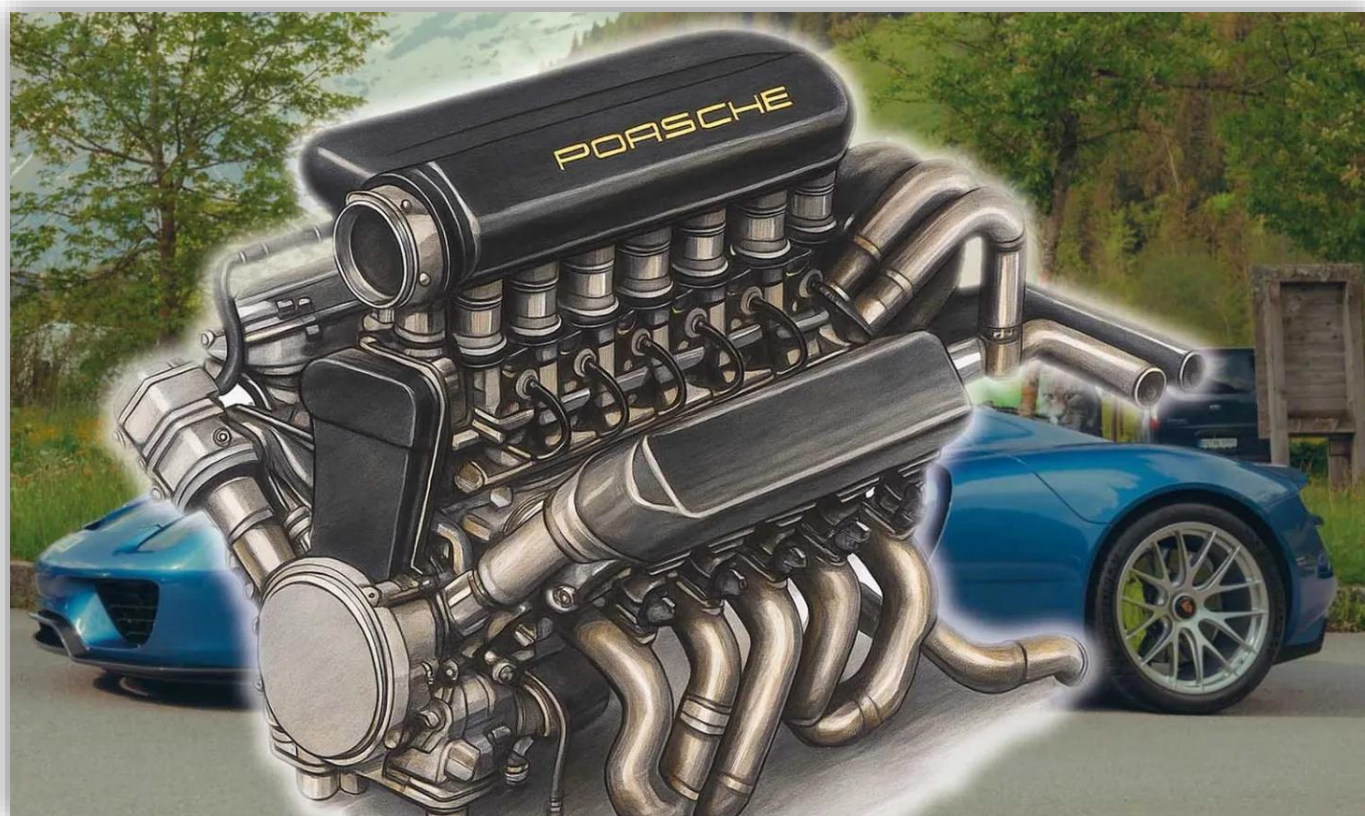
Kommentar: Oväntat och dåligt beteende i Volvo XC90. Med en totalvikt strax under tre ton är det bara att inse – det här är mycket vikt att släpa på genom älgtestet. Men till en början svarar bilen riktigt bra. Styrningen och chassireaktionerna indikerar att det här skulle kunna vara på väg mot ett godkänt resultat. Men det är i 68 km/h. Vid 70 km/h är uppträdandet i mångt och mycket detsamma, bortsett från hur antisladdsystemet arbetar. Enkelt uttryckt bromsas vänster framhjul så mycket att det låser och bilen tappar spåret då den driver ut åt vänster och ur banan. Underkänd.

4. Porsches skräll: Tar fram ny W12-motor

Av Maths Nilsson

17 oktober 2025, 19:49

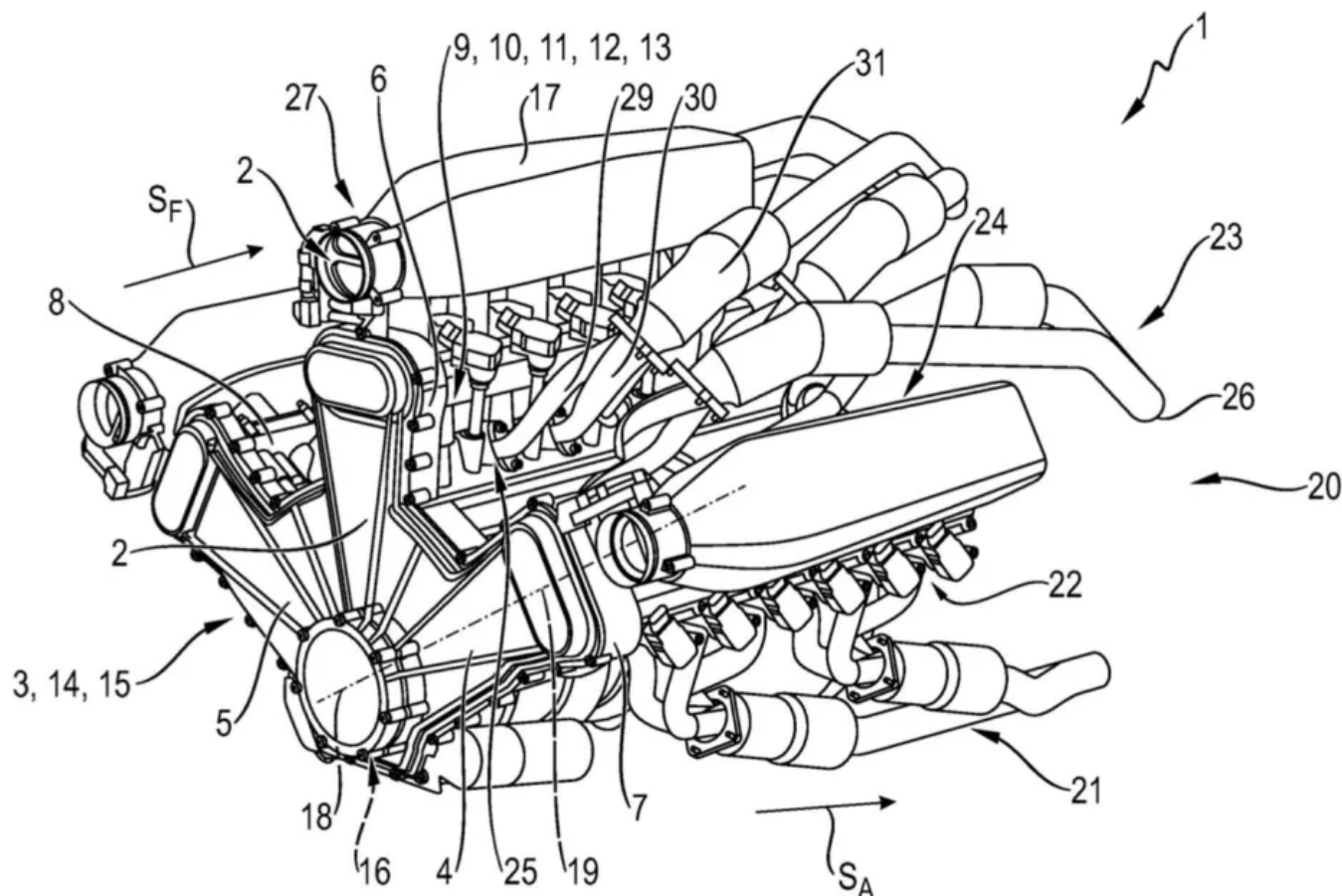
Carup kan avslöja Porsche nya överraskande supermotor. W12-motorn gör oväntad comeback. Tyska ingenjörerna har skapat en ny kompakt monstermotor som kan få trippla turbo.



Under många år hade Volkswagen-koncernen en sexliters W12-motor som satt i lyxbilar från Audi, Bentley och Audi. Den användes även i nederländska Spykers superbilar. Men förra året gick en epok i graven när de sista bilarna med W12-motor tillverkades av Bentley. Men egentligen var motorn en WR12-motor. Från början var det två VR6-motorer från Volkswagen som slogs ihop till en WR12. Motorn hade två cylinderbanker där sex cylindrar satt omlott i varje block.

Men nu ser W12-motorn ut att göra oväntad comeback. Carup kan avslöja Porsches nya patent på en superkompakt W12-motor. **Porsche sade nyligen att de ska börja satsa på förbränningsbilar** igen efter att ha haft stort fokus på elbilar. De har märkt att sportbilsköparna föredrar mekaniska förbränningsmotorer som lever och låter framför en mer steril elmotor.

Porsche har patentskyddat en ny W12-motor som blir nästan lika kompakt som en V8:a. Till skillnad från VW-koncernens nedlagda W12 som att bland annat i Bentley får den tre individuella cylinderbanker.



Porsche har i dagarna fått ett patent på en helt ny W12-motor. Och den här gången handlar det om en äkta W12-motor med tre cylinderbankar. Varje cylinderbank har egna insugs- och avgasportar, vilket möjliggör tredubbla turbo. De tre bankerna med vardera fyra cylindrar delar en gemensam vevaxel.

– Detta leder till en ökning av den uppnåeliga motoreffekten utan att slagvolymen förändras, uppger Porsche i patentet.

Motorn har en superkompakt utformning, vilket gör att den skulle kunna få plats i sportbilar och SUV:ar. Den skulle också kunna passa utmärkt i en superbil med mittmotor. **Idag blev det klart att Michael Leiters tar över efter Oliver Blume som vd.** Leiters har tidigare jobbat på McLaren och Ferrari. Den nya W12-motorn skulle kunna vara ett led i att ta Porsche tillbaka till toppen med en ny superbil som kan utmana Ferrari, Lamborghini och McLaren.

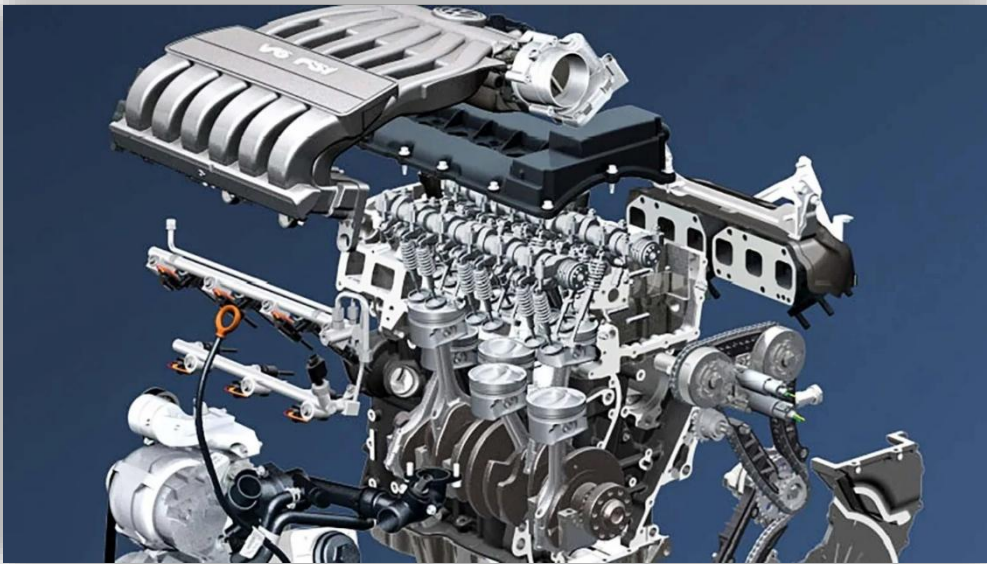
Porsche anger inte exakta specifikationer, men vinkeln mellan de yttre cylinderbankarna ser ut att vara 120°. Med tredubbla turboaggregat kan vi förvänta oss en effekt som slår de flesta förbränningsmotorer. Ritning: Porsches patent

Volkswagen-koncernens W12-motor hittade aldrig vägen in i Porsches bilar. Motorkonfigurationen är annars ovanlig i bilvärlden. Formel 1-stallet Life försökte sig på en W12-motor 1990, men det blev ingen succé. Nu finns det möjligheter att den udda konstruktionen kan få en renässans.

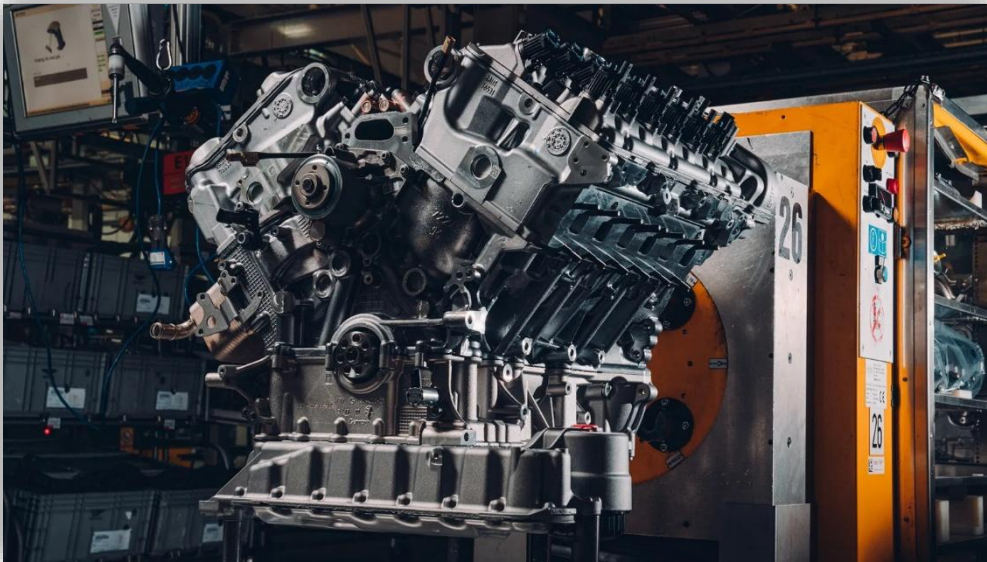
Däremot har Porsche tidigare tillverkat en boxertolva till racerbilen 917 på 1970-talet. I början av 1990-talet tog de fram en V12-motor för Formel 1 som skulle användas av Footwork Arrow-stallet. Men motorn visade sig vara en katastrof. Den blev betydligt tyngre än Ferraris och Hondas V12-motorer och gav lägre effekt än planerat. Vid två tillfällen kördes bilen av Stefan "Lill-Lövis" Johansson, men båda loppen fick avbrytas på grund av motorproblem. Nu kan Porsche ha lärt sig läxan.

Fotnot: Stora bilden är framställd med hjälp av AI.

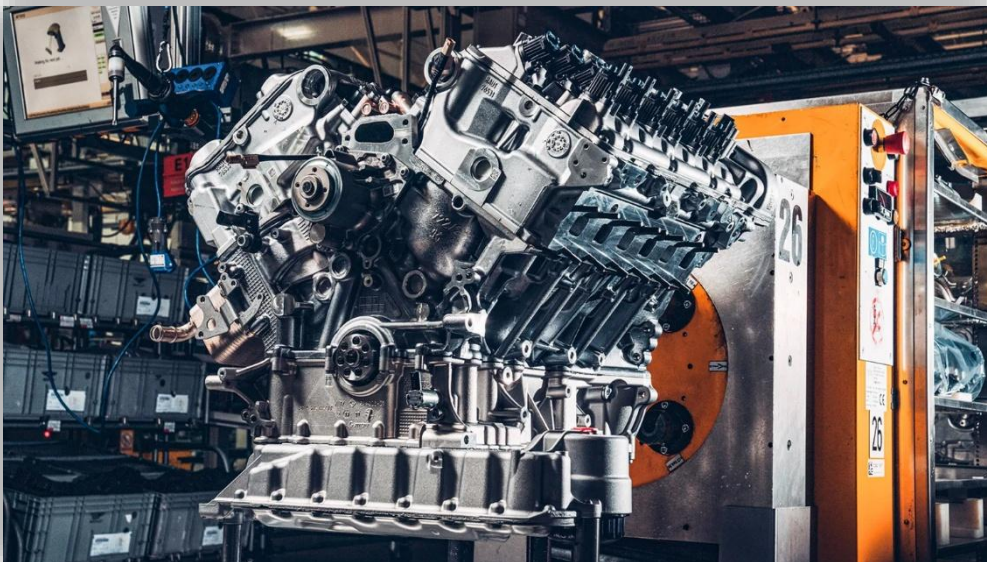
LÄS MER:



Mytomspunnen VW-motor går i graven efter 34 år



Bentleys ikoniska W12-motor går i graven



Här begravs en epok – ikoniska supermotorn död



Dokumentär: Geniet som förändrade världens bilar



Bentleys förvandling – ska enbart göra elbilar



Bentley slår vinstrekord: Tjänar 500 000 kronor per bil



5. Bilen som trotsade alla regler och blev en älskad raritet

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 16 okt. 2025 Publicerad 15 okt. 2025

Den ikoniska modellen var visserligen inte först med tekniken, men den gjorde något som få andra tillverkare klarade av.



Saab 99 Turbo CombiCoupe (1978)

Bilen har blivit en kultklassiker.

Den bortglömda bilen som satte standarden för framtiden

Saab 99 Turbo är en bil som, trots sin korta produktionstid mellan 1978 och 1981, hade en monumental inverkan på bilindustrin.

Företag som BMW och Porsche hade redan introducerat turbomotorer i modeller som 2002 Turbo och 911 Turbo, men Saab visade att turboöverladdning inte bara handlade om att leverera extrem kraft, utan också om att uppnå betydande effektivitetsvinster i vardagliga fordon.

Den banbrytande 99 Turbo lade grunden för Saabs kommande turboframgångar och blev snabbt en kultförklarad klassiker.

Trots att den byggde på den då redan tio år gamla 99-plattformen, som ursprungligen lanserades som en tvådörrars sedan och senare som combi coupé, stod den ut. Den behöll den karaktäristiska framhjulsdriften och sin grundkonstruktion, men under huven pågick en ständig utveckling.



SAAB 99 Turbo 1978

Från tveksam V8 till teknisk triumf

Utvecklingen av turbomotorn var ett bevis på Saabs ingenjörskonst. Motorn hade sina rötter i en motor utvecklad av konsultfirman Ricardo för Triumph.

Under de första åren hade 99:an enbart Triumphmotorer som uppgraderades från 1,7 liter till 1,85 liters slagvolym, sedan utvecklade Saab-Scania i Södertälje den berömda 2,0-liters Saab B-motorn.

I jakten på mer kraft, särskilt för den viktiga USA-marknaden, övervägdes till och med en V8 från Triumph. Men det slog stopp i samband med bränslekrisen 1973. Bränsletörstiga V8:or var inte den rätta vägen att gå.

Till slut bedömdes dock överladdning vara en mer logisk och modern väg framåt.

Saabs ingenjörer i ledning av **Pelle Gillbrand** samarbetade nära med experter som **Geoff Kershaw** från Garrett (som senare startade Turbo Technics).

Resultatet blev att 99 Turbo erbjöd prestanda i nivå med sina exklusivare konkurrenter, men med en överlägsen effektivitet som en konventionell V8-motor inte kunde matcha.

Så fungerar turbotekniken

Genom att använda en relativt liten Garrett T3-turbo fick Saab 99 Turbo en snabb gasrespons. Detta resulterade i en effektökning från 118 hästkrafter i standardmotorn med EMS-insprutning till 145 hästkrafter i turboutförandet.

Men nyckeln låg i vridmomentet och den avancerade tekniken. Vridmomentet ökade med hela 40 procent vid låga 3000 varv per minut. Detta positionerade 99 Turbo som en sportig, snabb och lyxig familjebil.

Saab var också tidigt ute med att utveckla det sofistikerade systemet APC (Automatic Performance Control) som snabbt gav Saab Turbo ett gott rykte. APC-systemet tillät bilen att behålla högt vridmoment över ett bredare register. Detta system introducerades på den kommande 900:an 1981.

Detta positionerade 99 Turbo som en sportig och lyxig familjebil.

De sista exemplaren levererades med en femväxlad manuell låda, vilket markerade slutet för 99 Turbo innan stafettpinnen togs över av Saab 900 Turbo, vars arv den byggde vidare på.



1978 Saab 99 Turbo EMS

Expertens råd för att köpa en saab 99 turbo

Den största faran för 99:an är rost. Var noga med att kontrollera hjulhuskanter (både fram och bak, in- och utvändigt), dörrarnas nederkanter, främre länkarmsinfästningar, fjäder-skålar, golvlinsen och bagageutrymmet.

Saabs senare turbomotorer är kända för sin tillförlitlighet, men var noga med att oljebyten skett minst var 7 500:e kilometer. Se upp för tecken på oljeläckage.

Kontrollera att turbon fungerar som den ska – turbotrycksmätaren på instrumentpanelen ska nå rejält in i det orange området vid full gas på fyran. Kontrollera även att växellådan fungerar normalt och inte har några missljud.

Att hitta ett välhållt exemplar ger ägaren en av de mest tillfredsställande och stilfulla svenska bilarna som någonsin byggts.

Specifikationer för Saab 99 Turbo 1980

Tekniska data

- **Nypris:** 59 900 kronor.
- **Motor:** Fyrcylindrig radmotor med en överliggande kedjedriven kamaxel, två ventiler per cylinder. Insprutning. Vattenkylning.
 - Max effekt: 145 hk vid 5 000 varv/min.
 - Max vridmoment: 236 Nm vid 3 000 varv/min.
 - Volym: 1 985.
- **Mått:** Längd 455 cm, bredd 169 cm, höjd 144 cm.
- **Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. **Fyr-eller femväxlad** manuell låda med golvspak.
- **Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak.
 - Fram: Dubbla tvärlänkar, triangellänkar, krängningshämmare.
 - Bak: Stel axel, längslänkar, Panhardstag, krängningshämmare.
 - Hydrauliska stötdämpare fram och bak.
- **Hjul:** Lättmetallfälgar, bredd 5,5 tum, däck 175/70R15.
- **Bromsar:** Skivor fram och bak, servo.
- **Prestanda:**
 - Toppfart: 198 km/tim.
 - Acceleration 0–100 km/tim: 8,9 sekunder.
- **Förbrukning:** 0,9 liter/mil.



Inredningen i en Saab 99 Turbo

Saab 99:ans livscykel

Viktiga milstolpar i modellens historia

- **1968:** Tillverkningen av Saabs nya stora modell startar. Grundpriset var då 18 385 kronor.
- **1972:** Sportmodellen EMS lanseras, utrustad med Saab Scania's egenutvecklade tvålitersmotor.
- **1973:** Modellen blir extremt praktisk med en stor bagagelucka och obefintlig lasttröskel. Combi Coupé blir ett nytt begrepp för Saab.
- **1976:** Saab offentliggör nyheten om sitt sensationella nya motorkoncept (99 Turbo)
- **1977:** Salongspremiär i Frankfurt. Som 1978 års modell säljs 99 Turbo Combi Coupé i färgerna svart eller cardinalrött. Den var utrustad med incafälgar, spoilers, specialinredning och soltak. Turbotrycksmätaren placeras på instrumentbrädan.
- **1978:** På hösten släpps nya Saab 900. Produktionen av 99 Turbo stoppas initialt för 1979 års modell, men tas senare upp igen i Arlöv och finska Nystad.
- **1979:** Tvådörrars 99 Turbo tillverkas, men inga andra karossvarianter byggs detta år.
- **1980:** Modellen är egentligen den sista årsmodellen, men **tack vare efterfrågan** i Storbritannien fortsätter 99 Turbo att säljas. Detta leder till att ett antal bilar registreras så sent som 1981.



Åsa Wallenrud



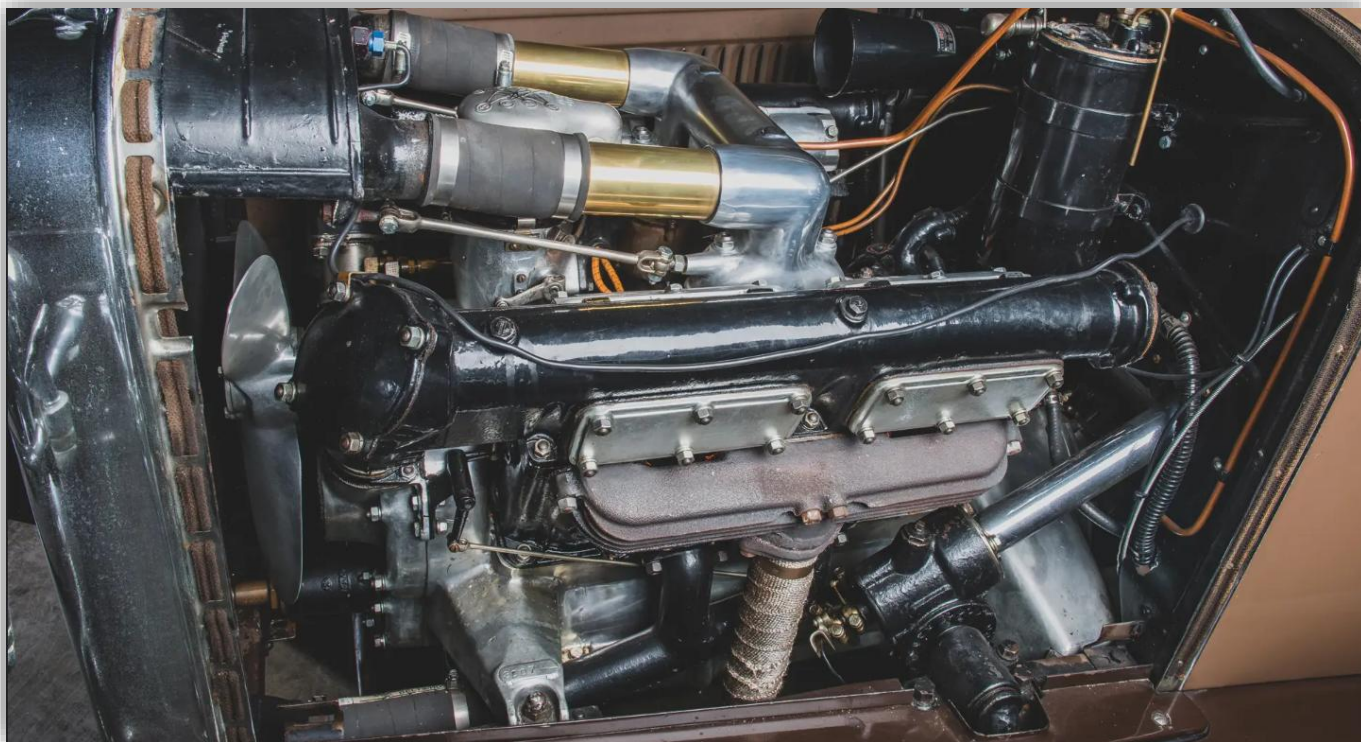
6. Wills Sainte Claire A-68 Roadster av Budd 1922

\$71,680 USD | Sald



- Innovativ V8-motor med överliggande kamaxel, hämtad från Hispano-Suizas flygplansdesign
- En av de mest körande, bäst konstruerade bilarna från Nickel Era
- Tidigare ägd av A.N. Rodway, Robert Schill och Keith Kruse
- En gång utställd på ACD Automobile Museum
- Classic Car Club of America (CCCA) Full Classic
- Ett mycket sällsynt erbjudande på auktion





Childe Harold Wills var den skicklige metallurgen som var ansvarig för många av de bergfasta egenskaperna hos den ursprungliga T-Forden. Han lämnade Ford Motor Company och etablerade ett nytt företag i Marysville, Michigan. Där tillverkade han mellan 1921 och 1927 en av USA:s verkligt finaste bilar. Wills Sainte Claire med den storslagna titeln var och förblir känd för sin exceptionella ingenjörskonst, som inkluderade omfattande användning av molybdenstål och olika lättviktskomponenter. Tidiga modeller drevs av en V8-motor med överläggande kamaxlar, inspirerad av Hispano-Suizas flygmotorer från första världskriget.





Dessa var fantastiska bilar som var extremt välbyggda, ofta mycket attraktiva och suveräna på vägen, med kraft och hantering som var ovanliga för de tunga och långsamma fordonen på sin tid. De var också, tyvärr, utomordentligt dyra för den tiden, vilket, tillsammans med krigstida skrotning, gjorde att få överlevde.

Guyton Collections A-68 roadster, en tidigt överlevande Wills, utrustades med en roadsterkaross av Budd, med distinkta stylingdetaljer som Duolite-strålkastarna och sidomarkeringsljusen som gick direkt in i kåpan. Den var en del av den berömda samlingen av A.N. Rodway i Cleveland, Ohio, där den i slutet av 1960-talet fanns tillsammans med sådana imponerande märken som Duesenberg, Isotta Fraschini och, ironiskt nog, den framtida Guyton Ruxton!

År 1965 köptes roadstern av Robert Schill från New Hampshire, vars familj skötte den i 37 år innan den såldes 2002 till Keith Kruse från Fort Wayne, Indiana. Medan den var i Kruses ägo byggdes Wills motor om och en Borg-Warner-överväxel installerades, vilket gjorde att bilen kunde köras bekvämt i 55 till 60 mph. Bilen ställdes också ut av Kruse på ACD Automobile Museum i Auburn. Fred Guyton köpte slutligen testamentet 2009.

Med sin Rodway-restaurering nu äldre, inklusive uppenbar patina på lacken och interiören, är bilen nu bäst lämpad för vägnjutning, ett syfte som efter mekanisk återstart kommer att fungera som en av de bästa "förarbilarna" från sin tid. Instrumentbrädan har många originalmätare, medan interiören är färdig i ett tidstypiskt läder i marockostil. En ordentlig Wills Sainte Claire jack ingår till och med.

Varje samlare som uppskattar fin teknik borde äga en Wills Sainte Claire, och detta är verkligen ett exempel att njuta av, med underbart rikt arv bland stora samlare.

7. Facel Vega FVS Series 4 Sport Coupe 1958



FACEL (*Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loir*) grundades 1939 som ett dotterbolag till den franska militärflygplanstillverkaren Bronzavia och gick in i en ny och dynamisk efterkrigstid under ledning av Jean Daninos. Daninos utsågs till chef för FACEL 1945 och hade stor erfarenhet av bil- och flygproduktion, och ledde aggressivt företaget till karosstillverkning för Ford, Panhard, Simca och till och med Bentley. FACEL:s verksamhet var väl positionerad för Europas ekonomiska återhämtning efter kriget och var också försiktigt diversifierad bland fordonstyper, inklusive produktion av karossdelar för Delahaye, Panhard, Vespa, Piaggio, Motobecane och olika komponenter för flera traktortillverkare.





Den 22 juli 1954 etablerades märket Facel Vega när Daninos gick i spetsen för en satsning på den ultralyxiga Grand Touring-bilmarknaden, som erbjöd höga nivåer av lyx och exklusivitet från dag ett. Företagets första produktionsmodeller fick beteckningen "FV" och debuterade på Parissalongen i oktober 1954. Eftersom ingen fransk tillverkare tillverkade motorer med den effekt som krävdes för överlägsen prestanda, minimerade Facel utvecklingstiden och konstruktionskostnaderna genom att köpa kraftfulla V8-motorer, robusta växellådor och beprövade chassikomponenter från Chryslers DeSoto-märke. På grund av den franska straffbeskattningen exporterades den stora majoriteten (nästan 80 procent) av produktionen av Facel Vega till Nordamerika.

År 1956 fick Facel Vega-bilarna kollektivt beteckningen "FVS" för "Facel Vega Sport". Dessa bilar drevs av allt större och kraftfullare V8-motorer från Chrysler, och utvecklades och uppgraderades metodiskt. 1958 kallades de alternativt "FVS Series 4" eller "FV4", vilket betecknade "4th Series". Bortsett från nomenklaturen levererade dessa potenta GT-bilar gott om kraft från den dubbla förgasaren "Hemi" V8-motorn på 354ci/355 hk som användes av den NASCAR-dominerande Chrysler 300B. Prestandan var, och är fortfarande hisnande, inklusive 0-60 mph acceleration på cirka 9 sekunder och potential för 130 mph - perfekt för den kräsna ägaren/föraren som vill täcka den maximala sträckan på kortast möjliga tid med skräddarsydd komfort och lyxiga möten.



Karossen hade många modernistiska designelement för eran, inklusive staplade dubbla strålkastare per sida, en djärv upprätt kylargrill med fristående horisontella element, en fashionabel omslutande vindruta, raka stänkskärmar och släta karossidor som slutade i baklyktor ovanpå bakskärmar av bladtyp. Interiören var rymlig, vackert klädd i läderklädsel av högsta kvalitet och utrustad med bekväma framsäten av skålad typ, plus en golvkonsol och omfattande instrumentering värdig tävlingsbilar. Med ett pris på cirka 12 000 dollar nytt, vilket motsvarar kostnaden för en modern högklassig Rolls-Royce, Continental Mark II eller en sällsynt karossbyggd Ferrari, såg FVS "Typhoon" eller FV4 en noggrann utveckling och extremt begränsad produktion.

Denna Facel Vega FVS är ytterst sällsynt, en av 68 "Series 4" exemplar som tros ha tillverkats för 1958. Alternativt känd som "Typhoon", som tillkännagavs på dess nedre framskärmar, behåller den det ursprungliga karossnumret (248) och motornumret (TY5-562144). Mycket väl kosmetiskt restaurerad och presenterad, står den som ett särskilt utsökt exempel på denna sällsynta ras. Snyggt färdigställd i Radiant Silver Metallic-lack över rik röd läderklädsel, är detta enligt uppgift en av sju FVS:er som levereras nya till USA via Max Hoffmans berömda New York-baserade europeiska bildistributörskap i slutet av 1957. Kraften tillhandahålls av de matchande siffrorna 354ci Chrysler "FirePower" Hemi V-8-motorn (en av endast 35 byggda med denna motor) med dubbla 4-cylindriga förgasare, kopplade till Chryslers Powerflite tvåväxlad automatisk växellåda. Efter restaurering vann denna FVS utmärkelsen Best in Class vid 2013 års Palos Verdes Concours d'Elegance i Kalifornien. Nyligen slutförde den det berömda långdistansrallyt Copperstate 1000.

Som erbjuds ser denna "4th Series" 1958 Facel Vega FVS fantastisk ut. Utmärkta och konsekventa rostfria stötfångare och diskreta ljusa detaljer förstärker de unika designdetaljerna. Interiören är särskilt attraktiv och inbjudande, med en kvalitetsrestaurering med rik röd läderklädsel, matchande ullmattor, en korrekt instrumentbräda med härligt träådrat målat motiv, ordentliga och omfattande Jaeger-instrument och en tidsenlig dubbelbandsradio. Elmanövrerade fönsterhissar och en läderklädd golvkonsol med olika lättåtkomliga handreglage avrundar den överdådiga interiören. Motorrummet drar nytta av omfattande detaljer, och den kraftfulla "Hemi" V-8 har en fabrikskorrekt "Batwing" luftrenare med dubbla element.



Facel Vega FVS, dess varianter och efterföljare liknar sådana glamorösa och sällsynta 1950-talsikoner som den amerikansk-italienska Dual-Ghia, dess varianter och efterföljare exemplifierar det sena 1950-talet/tidiga 1960-talets "guldålder" med snabba, lyxiga och iögonfallande dyra Grand Touring-maskiner. Lika kapabel till snabba transkontinentala rusningar och värdig kryssning längs den exotiska Côte d'Azur eller utan ansträngning glidning längs Rodeo Drive i Beverly Hills, är detta övertygande exemplar väl sorterat och redo för fortsatt njutning av en kräsen samlare/entusiast.



8. Grattis Ford Scorpio!

Publicerad 24 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Grattis på er namnsdag Evert och Eilert. Vi firar också Scorpio, Ford Scorpio



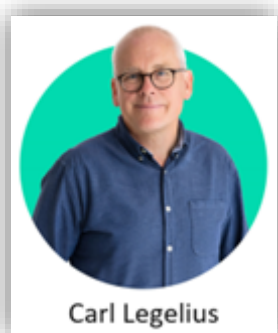
Scorpio är det engelska ordet för den giftiga skorpionen. Ford Scorpio en fullvuxen bil. Ford Scorpio var en fortsättning på Fords största tysk- som engelsktillverkade personbil kallad Granada.

Gemensamt med föregångaren hade Scorpio de flesta chassiekomponenterna och motorerna, men i en betydligt mer spolformad förpackning. Dessutom var Scorpio en halvkombi.

1985 skedde modellbytet och linjerna följde till stor del lillebror Sierra presenterad några år tidigare. En rak fyra på 115 hk eller en V6 på först 151 hk senare 146 hk var de vanligaste motoralternativen på svenska marknaden. 1986 utsågs Scorpio till årets bil.

Snart kom en kombiversion även på Scorpiotemat och motorprogrammet uppdaterades med modernare motorer med dubbla överliggande kamaxlar och fyrventilsteknik.

Den sista karossförändringen skedde 1995 då grillen kom att likna en ledsen mun, något som genast fick kritik av köparna och tillsammans med en särdeles anonym bakdel gjorde det modellen mindre populär. 1998 lades tillverkningen av Scorpio ner.



Carl Legelius



Skorpan som vi minns den. Vanligast var Scorpio halvkombi. Många gånger med mullrande V6.



Sedanversionen var mer harmonisk och såg ut som en konventionell bil med markerad bagagelucka.



Sista upprundade försöket att flirta med köparna, som tyvärr inte charmades av den truliga munnen i fronten. En bisarr blandning av NSU Ro80 och Volvo P1800.



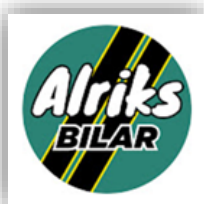
9. 1997 Saab 9-5



Nästan alla Saab-produktioner hade ett namn som började med siffran 9, men protokollet ändrades flera gånger under åren.

Det sista systemet infördes med 9-5, som annars skulle ha fått samma namn som 900 som den ersatte.

Den baserades på en längre version av den plattform som användes för 900, och även om de fyrcylindriga bensinmotorerna var Saabs egna, levererades andra enheter i sortimentet av GM, Fiat eller Isuzu.



19. Fredagsfilmen



FILM: https://youtu.be/5ipm9C_NcUs?t=1



Roger Warolin