



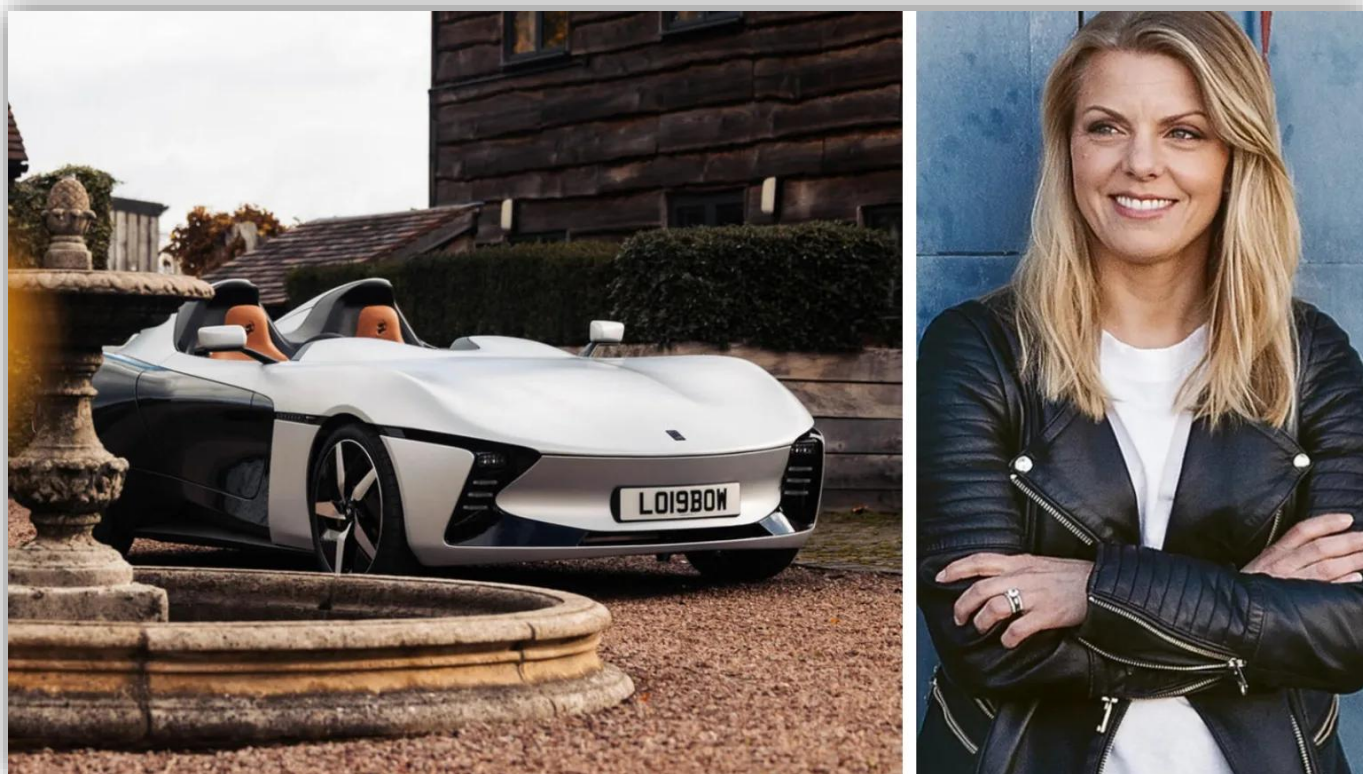
Iso Grifo Spider 1966

1. Nya super-elbilen klar
2. Volvo ska lansera en ny generation av laddhybrider
3. Därför är denna Ferrari helt unik i världen
4. BMW återkallar 1,3 miljoner bilar
5. Vem har råd med elbil
6. Svenska konsumenter bojkottar amerikanska bilar
7. Iso Grifo
8. Opel 18C Cabriolet
9. Grattis Lincoln Town Car
10. Saab 9-5

1. Nya super-elbilen klar – svenska Jenny grundare

Av Anton Nordgren 4 november 2025, 06:01

Longbow visar upp körbar prototyp av nya super-elbilen. Bilen gick från skiss till körbar prototyp på rekordsnabba sex månader och elbilen väger bara 895 kg. – Ett erfaret team är en enorm fördel, säger svenska Jenny Keisu som är en av grundarna bakom nya elbils-märket.



Elbilsföretaget Longbow har precis visat upp en ny “fullfartsprototyp” av sin kommande el-sportbil. Bilen har utvecklats på rekordkort tid menar företaget – ungefär en tredjedel av den tid som ett vanligt bilföretag brukar behöva. I ledningen finns svenskan Jenny Keisu, tillsammans med Daniel Davey och Mark Tapscott, som båda tidigare jobbat hos Tesla och Lucid.

Jenny Keisu berättar att det erfarna teamet har varit avgörande för att kunna utveckla bilen så snabbt. Från de första tvådimensionella skisserna tog det bara, smått ofattbara, sex månader innan bilen var en fullt körbar prototyp.

– Att få göra den här resan tillsammans med ett erfaret team är en enorm fördel. Det gör att vi kan röra oss snabbare och samtidigt undvika många klassiska misstag – vi vet helt enkelt var fallgroparna finns, berättade Jenny Keisu för Carup i september.

Beställningar för båda modellerna tas emot redan nu, och första årets produktion av Speedsters ska enligt uppgift redan vara fullbokad. Speedster har ett startpris på cirka 1 060 000 kronor och Roadstern kostar ungefär 810 000 kronor i Storbritannien.

– Mottagandet har varit fantastiskt: från media, industrin och kunder. Faktum är att vi redan har fler reservationer än vi kan hantera under det första året, sa Jenny Keisu.



Från de första tvådimensionella skisserna tog det bara sex månader innan bilen var en fullt körbar prototyp.

Speedstern väger bara 895 kilo, trots att den rymmer både ett 52 kWh-batteri, inverter och en bakmonterad elmotor. Effekten är ännu inte helt spikad, men enligt [Autocar](#), som intervjuat grundarna, blir den minst 200 kW, motsvarande cirka 270 hästkrafter. När produktionen drar igång beräknas Speedstern kunna accelerera från 0 till 100 km/h på bara 3,5 sekunder, med en WLTP-räckvidd på 442 kilometer. I sportig körning tror teamet att den i praktiken klarar över 322 kilometer.

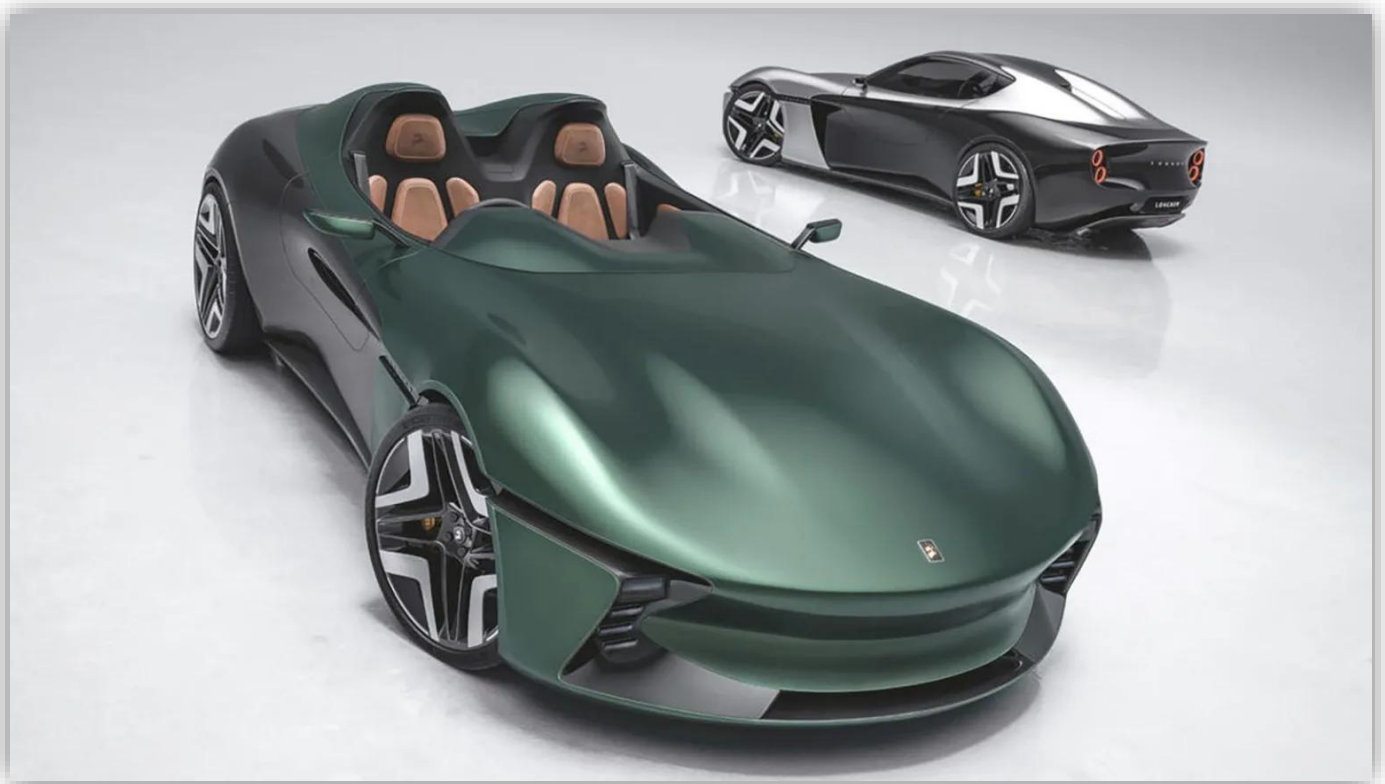
En del av Longbows filosofi kallar de för ett "100-årsavtal" – en ambition att skapa en bil som fortfarande känns relevant om hundra år. För att nå dit har de medvetet undvikit detaljer som snabbt skulle bli omoderna och låtit formen inspireras av klassiska bilar. Särskilt pekar de ut Shelby Cobra Coupé och Ferrari 288 GTO som förebilder. En annan viktig del av "100-årsavtalet" är bilens skraddarsydd aluminiumchassi, som har batteriet integrerat direkt i chassit. Detta både minskar vikten och ger bättre balans och väghållning i kurvor.



En del av Longbows filosofi är vad de kallar ett "100-årsavtal"



Speedstern väger bara 895 kg



LongbowSpeedster har ett startpris på £84,995 (ungefär 1 060 000 kronor) och Roadster kostar £64,995 (ungefär 810 000 kronor).



Anton Nordgren

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

LÄS MER:



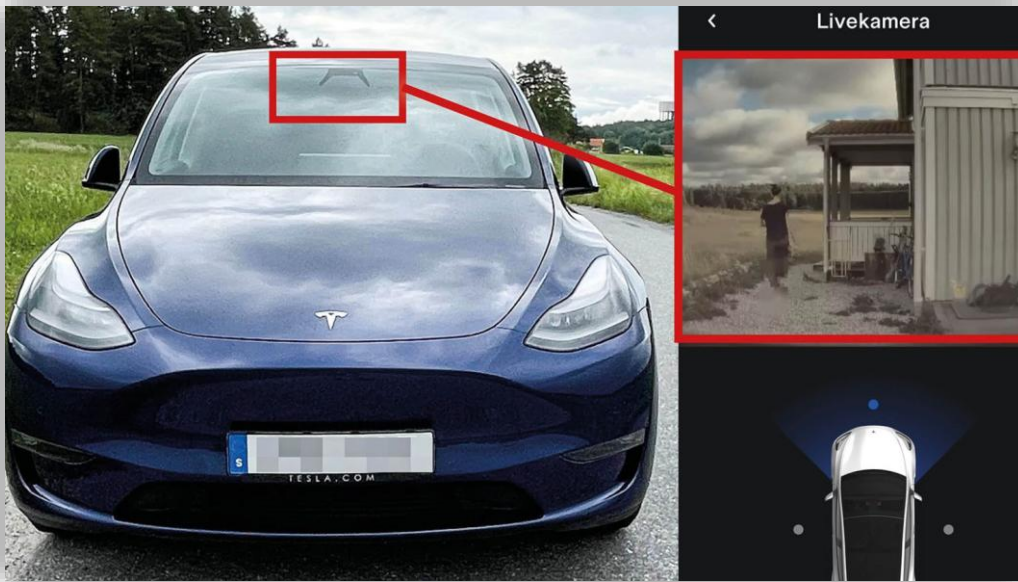
Svenska Jenny grundade nytt superbilmärke



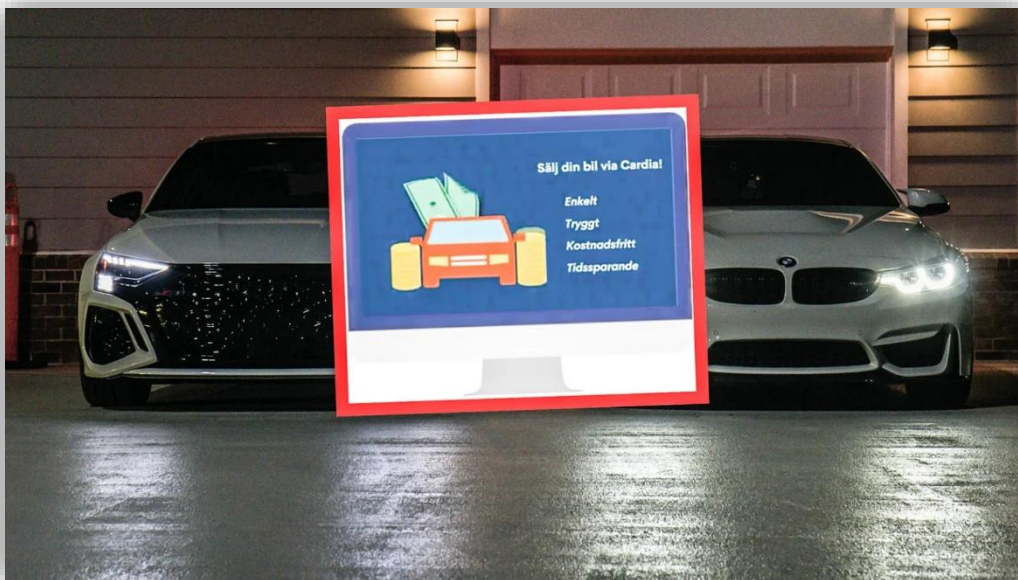
Glöm tunga elbilar – denna blir rekordlätt



Teslabilar som smygfilmer – det här gäller i Sverige nu



Teslas smygfilmmande kameror kan bryta mot GDPR:...



Satsade på 30 svenska städer – går i konkurs



Nu öppnar Biltema-utmanaren

Feber

2. Volvo ska lansera en ny generation av laddhybrider

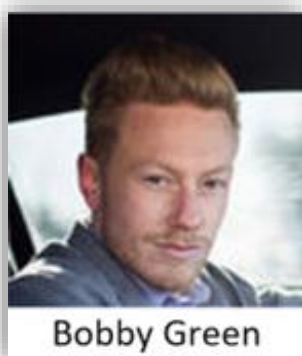
Bobby Green 2025-11-04 kl 09:20

Som ska hålla till slutet av 2030-talet



Tidigare var Volvo Cars mål att de bara skulle sälja helt eldrivna modeller från år 2030. Men marknaden har svängt ganska mycket sedan det uttalandet så målet gäller inte längre. För ett år sedan meddelade man att mellan 90 till 100 procent av bilarna som säljs från och med 2030 ska vara eldrivna och att vissa då ska ha stöd från en bensinmotor. För en månad sedan skrev vi att nästa generation XC90 ska komma med räckviddsförlängare och detta verkar vara något som Volvo tror på och som de kommer att satsa på. Vd:n Håkan Samuelsson säger att företaget behöver en andra generation laddhybrider som håller till slutet av 2030-talet. Där kommer troligtvis räckviddsförlängarna att spela en stor roll.

I år har Volvos elbilsförsäljning dippat 21 procent jämfört med hur det såg ut förra året. När det kommer till laddhybrider har de bara tappat en procent.



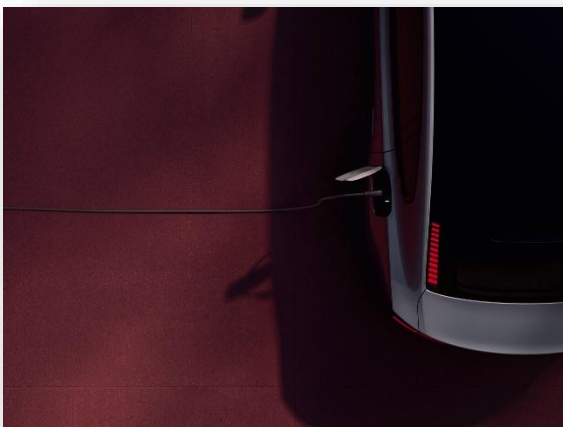
Bobby Green



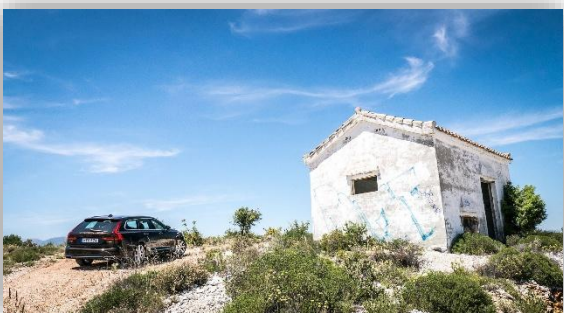
**Volvo slopar planerna på att bara erbjuda eldrivet 2030
"Justerar ambitionerna"**



**Många biltillverkare kommer inte överleva elbilsövergången
Det säger Volvo Cars vd Håkan Samuelsson**



**Volvo Cars emitterar ny obligation på 500 miljoner euro
Pengarna ska gå till elbilar**



**Tillverkningen av Volvo V90 läggs ner denna månad
Ingen ersättare i sikte**

3. Därför är denna Ferrari helt unik i världen

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 21 okt. 2025 Publicerad 21 okt. 2025

Det är en hyllning till en ikon och ett unikt kapitel i biltillverkarens historia



Ferrari SC40 som är ett superunikt bygge för en enda person.

Den italienska sportbilstillverkaren har nu visat upp sin senaste skapelse, en specialbyggd superbil som endast kommer att byggas i ett enda exemplar.

Denna "one-off" är resultatet av ett nära samarbete med en av märkets allra mest hängivna kunder, och den andas nostalgi samtidigt som den är toppmodern.

En modern legend med rötter i det förflutna

Ferrari har nyligen avtäckt den nya specialmodellen SC40, en superbil som ingår i deras exklusiva SP-serie (Special Projects).

Inom ramen för detta program får de mest förmögna och lojala kunderna möjligheten att beställa helt unika fordon, skapade efter deras personliga önskemål, skriver [Ferrari i ett pressmeddelande](#).

SC40 är en hyllning till den legendariska F40 från 80-talet och kombinerar dess skarpa, kantiga linjer med en mjukare, modern design.

Designen är full av tydliga referenser till föregångaren, särskilt de distinkta luftintagen på bilens sidor och de extra ventilationsöppningarna över bakhjulen.

Även bakpartiet är utformat som ett stort däcksel som kan öppnas för att visa motorn, och det är tillverkat av en speciell kolfiber-Kevlar-blandning – precis som på originalet.

Färgen är en specialutvecklad vit nyans, kallad SC40 White, som framhäver karossens linjer i solljus.



Inspirerad av 80-talets glansdagar

Dold kraft under unik kaross

Trots att designen är inspirerad av Ferraris historia är tekniken rakt igenom samtida. Under det unika skalet döljer sig tekniken från den nuvarande modellen 296 GTB. Detta innebär att motorn är en 2,9-liters V6-hybrid med dubbla turboaggregat.

Den totala effekten är inte officiellt bekräftad men beräknas ligga på nivå med 296 GTB:s 830 hästkrafter.



Tydligt vilken modell det är



Ser ni retrovibbarna i den här bilen

Interiören är också baserad på 296 GTB men har fått unika inslag. Särskild uppmärksamhet har ägnats åt användningen av Kevlar, vilket påminner starkt om F40.

Kolfiber-Kevlar återfinns bland annat i fotutrymmena, bakom sätena och på vissa delar av mattorna.

Sätena är klädda i en kombination av Charcoal Alcantara och ett rött tekniskt jacquardtyg, vilket ger en modern och exklusiv känsla.



Kunden som beställt denna har valt en unik vit färg som tydligen ska vara klockren



Inredning blandas svart med rött

Mysteriet bakom namnet och den hemliga prislappen

Namnet SC40 är ett litet mysterium då SP-modellerna vanligen har "SP" i beteckningen. Ferrari uppger att det är ägaren själv som har valt namnet, vilket kan tyda på att "SC" är kundens initialer.

Priset för den unika bilen är naturligtvis hemligt. Men sådana här skräddarsydda "one-off"-modeller kostar typiskt sett ett tresiffrigt miljonbelopp i svenska kronor. En liknande modell skulle lätt kunna kosta hundra miljoner svenska kronor eller mer.

Denna exklusiva lansering sker kort efter att Ferrari aviserat en ambitiös plan att introducera 20 nya bilmodeller mellan 2026 och 2030. SC40 räknas dock inte in i den planen eftersom det är en unik beställning.

Ett utställningsexemplar av bilen, en så kallad styling buck, kommer att visas på Ferraris museum i Maranello.

Faktaruta: Ferrari SC40

Motor: 2,9-liters V6-hybrid med dubbelturbo

Beräknad effekt: Cirka 830 hästkrafter

Toppfart: Över 330 kilometer i timmen

0-100 kilometer/timmen: 2,9 sekunder

Materialval interiör: Kolfiber-Kevlar, Alcantara, rött jacquardtyg



Åsa Wallenrud

4. BMW återkallar 1,3 miljoner bilar – risk för brand

Publicerad 2025-11-03 17:15 (uppdaterad 2025-11-04 15:31) Text Erik Söderholm

Två nya återkallelser från BMW berör totalt 1,3 miljoner bilar globalt. I värsta fall kan bilarna som omfattas börja brinna.



B58-motorn har fått beröm som en av bilvärldens bästa, men nu återkallas den för brandrisk.

BMW går ut med två stora återkallelser som rör flera populära modeller. Först ut är en återkallelse som omfattar hela 13 modellserier och drygt 1,1 miljoner bilar globalt.

Vatten kan komma i kontakt med bilens elektronik och orsaka rostproblem. Om den elektriska kopplingen i bilens startrelä skadas kan bilen bli svårstartad, och i värsta fall uppstår kortslutning som kan leda till brand medan bilen körs eller när den står parkerad med tändningen påslagen.

Det här felet gäller bilar byggda mellan 28 september 2015 och 7 september 2021. Modellerna som omfattas är 1-serie, 2-serie, 3-serie, 4-serie, 5-serie, 6-serie, 7-serie, X3, X4, X5, X6, X7 och Z4.

Den andra återkallelsen berör även den startmotorns elektronik. Den kan nämligen överhettas, särskilt om bilen startas upprepade gånger på kort tid, vilket kan leda till bilbrand under körning eller strax efter att bilen parkerats.

Denna återkallelse berör drygt 162 000 bilar byggda mellan 20 mars 2018 och 11 februari 2025, med den turboladdade sexcylindriga bensinmotorn B58 som upprepade gånger hylats som en av världens bästa motorer av branschtidningen Ward's Autoworld.

Bilmodellerna som omfattas av den andra återkallelsen är BMW M340i, 7-serie, 8-serie Coupé, 8-serie Cabriolet, 8-serie Gran Coupé, X5, X6 och X7 – men enbart med B58-motorn.



5. Vem f*n har råd med elbil?

3 nov. 2025

En video om leasing



FILM: <https://youtu.be/sYURc0yLIY4>

Vem har råd med dessa elbilar? En fråga som ställs ofta i kommentarsfältet. Jag har kollat på hur bilarna idag finansieras vilket kan ge en ledtråd till varför vi har bilar för 5-6-700 000 kr som rullar på våra gator och blivit alltmer normala. Jag går igenom både företagsleasing och privatleasing samt riskerna med privatleasing och några tips på bra erbjudanden som finns just nu.



Christoffer Gullin



6. Nyaste trenden: Svenska konsumenter bojkottar amerikanska bilar

Christoffer Lindén 11 Kommentarer 2025-10-29

Två miljoner svenskar undviker amerikanska produkter, även när de köper bil. Här är varför.



Tesla och Ford är två av märkena som påverkas när fler svenskar väljer bort amerikanska bilar av politiska skäl.

Den nya trenden på svenska bilmärknaden är politisk: närmare två miljoner svenskar uppger att de medvetet undviker amerikanska varor, även bilar, som en form av bojkott.

Det visar en färsk undersökning från Prisjakt och opinionsföretaget Opinion enligt **DN**. Och stockholmarna går i spetsen.

– Jag går inte och köper en amerikansk bil i alla fall, säger Anders Geber från Stockholm, som är en av de svarande.

USA hamnar i samma kategori som Ryssland och Kina

Den amerikanska marknaden drabbas av samma konsumentmotstånd som Ryssland och Kina när svenskarna tar politisk ställning vid inköp.

För många är det utrikespolitik som avgör om det blir en **Tesla**, en **Ford** eller något annat på garageuppfarten.

– Man orkar inte stötta länder som agerar fel, säger Arvid Engman, en av de tillfrågade.

Undersökningen visar att militära konflikter och mänskliga rättigheter är de viktigaste orsakerna till bojkotten.

Så kan bilvalet förändras

USA har de senaste åren gjort comeback i Sverige, framför allt genom Tesla, men även **Ford Mustang Mach-E** och **Cadillac** har vuxit.

Men image är hårdvaluta i bilvärlden. Varumärkesexperten Eva Ossiansson vid Göteborgs universitet varnar för att bojkotterna kan bli kännbara, om trenden håller i sig:

– Det blir en statusfråga. Vi vill inte associeras med varumärken som står för fel sak.

Samtidigt pekar hon på ett dilemma: globala koncerner gör det nästan omöjligt att följa hela värdekedjan.

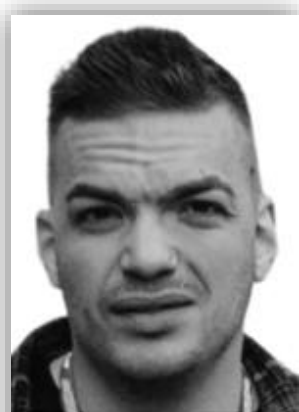
– Du kan tro att du väljer bort USA. Men någon komponent hamnar ofta där ändå.



Läs också: **Trend: Laddhybrider fortsätter öka – dystert för Tesla**



Läs också: **Oväntad vinnare när tyskarna utser årets lyxbil**



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](https://www.instagram.com/christoffer.linden)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se

7. Iso Grifo: Italiensk karosseri, amerikansk muskel

Av John Webber

24 december 2022

Från julinumret 2010

Berättelse och fotografi av John Webber



När Darren Frank var liten på Long Island, New York, var han avundsjuk på alla unga kugg-hjulsfantaster i stan. Du förstår, hans pappa körde en Iso Grifo från 1967. Man skulle kunna hävda att denna eleganta Grand Turismo upphetsade Darrens vänner ännu mer än en annan sexig italiensk import, filmfresterskan Gina Lollobrigida.

"Jag var det enda barnet jag kände vars pappa ägde en Iso Grifo, och jag var oerhört stolt", minns Darren. "Jag brukade hjälpa min pappa att tvätta hans bil på helgerna – en syssla som jag njöt av – och det var roligt att köra."

I dag är Darren vuxen, bor i Charlotte, North Carolina, och är fortfarande avundsjuk på alla kuggjul i stan: Darren kör en Iso Grifo från 1969.

Han är lika stolt över den här bilen som han var över sin pappas. Han tycker om att rengöra den på helgerna och älskar att ta med den på körningar. Mest av allt uppskattar Darren hur hans Iso (uttalas "EE-so") ger en minnesvärd länk till hans avlidne far.



Rivolta: Kylskåp till GT

Före andra världskriget byggde den italienske ingenjören och industrimannen Renzo Rivolta Isothermos-kylskåp. Han fortsatte denna verksamhet efter kriget och förgrenade sig även till transport och byggde skotrar för att hjälpa till att fylla Italiens behov av billig rörlighet.

Dessa skotrar – och senare små motorcyklar – sålde bra, och i början av 1950-talet började Rivolta bygga en liten bil som kallades Isetta. (Dess namn sägs komma från "lilla Iso".)

Dessa populära bubbelbilar satte igång en mikrobilsboom som varade i flera år, vilket gjorde det möjligt för Renzos företag att licensiera tillverkningsrättigheter till bilföretag i andra länder, inklusive BMW. I mitten av 1950-talet köpte BMW alla rättigheter till Isetta.

Renzo, som älskade att köra snabba, lyxiga bilar, hade gott om pengar från försäljningen och vände sitt fokus mot den exklusiva GT-marknaden. Han lät sig inte avskräckas av sina välkända italienska konkurrenter, Ferrari och Maserati, eftersom han trodde att han hade en bättre plan.

Rivolta hade ägt flera dyra engelska och italienska GT-bilar, men han ansåg att de var alldeles för temperamentsfulla. Kanske hade en motor med fyra kameror och sex förgasare gjort honom strandsatt på den italienska landsbygden en gång för mycket.

Oavsett hans motivation lovade Rivolta att skapa en GT som kombinerade stilen, hastigheten och elegansen hos en Ferrari med amerikansk tillverkad kraft och tillförlitlighet. Detta var naturligtvis inget nytt koncept, men Rivolta var först med att tillämpa det på en exotisk, sofistikerad italiensk bil. Han samlade ett formidabelt design- och ingenjörsteam med oklanderliga meriter.



1962 gick Iso in på superbilsmarknaden med Iso Rivolta GT. Denna raka 2+2 coupé konstruerades av Giotto Bizzarrini från Ferrari GTO berömmelse och stylades av Bertones Giorgetto Giugiaro, som också skapade Maserati Ghibli och De Tomaso Mangusta.

Iso Rivolta GT drevs av en 327-kubiktums Corvette-motor och erbjöd köparna att välja växellådor: automatiska eller fyrväxlade manuella. Denna plyschiga GT kunde bära fyra personer och deras bagage bekvämt och stilfullt i hastigheter upp till 145 mph. År 1964 hyllade *Sports Car Graphic* bilen: "Iso är, kort sagt, en av de mest eftertraktade delarna vi har testat på länge." Mellan 1962 och 1970 byggde Iso nästan 800 Rivolta.

Gå in i Grifo

1965 utökade Iso sitt modellprogram med Grifo, en sportig Berlinetta med två passagerare och långa, böljande linjer. Den designades också av Giugiaro och konstruerades av Bizzarrini. För dem som hade råd – inklusive kändisar som George Harrison samt Sonny och Cher – blev den här bilen en eftertraktad statusbil. Grifo såldes för nästan 15 000 dollar, ungefär dubbelt så mycket som en ny Corvette, och i slutet av produktionskörningen hade priset stigit till 20 000 dollar.

Grifo hukade sig på en hjulbas på 98,4 tum, mätte 174,4 tum lång och var drygt 47 tum lång. Den Bertone-formade karossen var helt i stål förutom aluminiumhuven.

Varje hörn satt på spiralfjädrar och rördämpare, med en rejäl krängningshämmare framtill. Framhjulen var upphängda på olika A-armar och en burmansk recirkulerande kulenhet styrde styrningen. Baktill användes en de Dion-axel.

Enligt samtida rapporter fungerade denna fjädringskombination bra och erbjöd en smidig, väl dämpad körning och kompetent kurvtagning. Servoassisterade skivbromsar stod för bromskraften, medan de bakre skivorna var placerade invändigt på axlarna. Grifo körde på 15-tums Campagnolo-lättmetallfälgar, med Borrani-vajrar som tillval.



Serie I Grifos drevs av Corvette-motorer som sträckte sig från milda till vilda. Till en början fick de fyrväxlade växellådor; ZF femväxlad var ett senare alternativ.

Grifo-kunder kunde välja en motor på 327, 350, 427 eller 454 kubiktum med en mängd olika hästkrafter. Eftersom big-block-motorerna var högre och satt högre i chassit hade dessa bilar en distinkt upphöjd insats i huven, kallad en pagod.

Serie II-bilarna dök upp för första gången för 1970 och hade en ansiktslyftning: delvis täckta strålkastare plus en bredare grill i ett stycke som undvek den "näsborre"-behandling som fanns på de tidigare bilarna. 1972 bytte Iso till Fords 351C-motor som backades upp av en femväxlad ZF eller treväxlad automatisk växellåda. Dessa Grifos bar också pagodhuvan.

I linje med sitt pris ansågs Grifos eleganta stil och handbyggda hantverk vara fantastiskt. Enligt en artikel i *Motor Trend* hänvisade Bertone till denna eleganta coupé som sitt mästerverk. Inne i den mysiga cockpiten hittade passagerarna en läderinredning, full instrumentering, luftkonditionering och elfönsterhissar. En AM/FM/kortvågsradio hjälpte föraren och passageraren att njuta av *la dolce vita*, och ett rymligt bagageutrymme kunde bära deras specialbagage.

Grifo blev väl mottagen, både för sin stil och prestanda. Enligt samtida vägtester kunde versionen med 365 hästkrafter köra till 60 mph på cirka 6 sekunder och till 100 mph på mindre än 15 sekunder. Topphastigheten var cirka 140 mph, och big-block-versioner kunde nå 175 mph.

Sports Car Graphic rankade Grifo som "en av de bästa GT-bilarna som finns", med en särskild nick mot dess stil. *Autosport* lovordade Grifos kvalitetshantverk och avslutade sin recension med ett utropstecken: "Många människor tvingas av vardagliga skäl att köra en bil med fyra eller fler säten, men för mannen som vill ha det ultimata inom tvåsitsiga bilar är detta det bästa man kan köpa för pengar."

Förutom Rivolta och Grifo fortsatte Iso att producera lyxiga, högpresterande sedaner och coupéer i ett litet antal, inklusive Fidia (som annonserades som "de snabbaste fyra sätena på hjul") och Lele. En lönsam verksamhet var dock fortfarande svärfångad. Företaget samarbetade också med Giotto Bizzarrini för att bygga cirka 25 racerbilar, som kördes med viss framgång på Le Mans, Sebring och andra landsvägsbanor.



Dessvärre drabbades företaget av ekonomiska och arbetsrättsliga problem och gick i konkurs och fabriken stängdes 1974. Iso hade tillverkat 412 exemplar av Grifo, inklusive 333 Serie I och 79 Serie II. Av dessa var 17 Targa-modeller och en var en Spider. Alla Grifos har blivit mycket eftertraktade av samlare, men för vissa entusiaster anses de smallblock-drivna serie I-bilarna vara mer önskvärda för deras bättre hantering, enklare frontbehandling och mer blygsamma motorhuv.

Grifo-priserna dök nyligen, med fina serie I-coupeer som kostar 110 000-155 000 dollar. Under de senaste åren har priserna på stora block överstigit 200 000 dollar.

jagar en Grifo

I en perfekt värld skulle Darren Frank köra den Grifo som tillhörde hans far. I den verkliga världen skadades dock bilen allvarligt i en olycka och hans pappa sålde den 1968. Men för Darren försvann aldrig längtan efter en egen Grifo, så flera år senare gick han med i Iso and Bizzarrini Owner's Club och började leta.

Det dröjde flera år innan sökandet bar frukt. Efter flera misslyckade försök hittade han till slut en Grifo från 1969 till salu i Salt Lake City. Snabbt ringde han. Inget svar. Han gjorde en till. Och sedan en till. "Jag ringde varje dag i en månad och lämnade ett meddelande", erkänner Darren.

När han hade ringt sitt 30:e samtal ringde ägaren, som hade varit bortrest, tillbaka. Det verkar som om andra potentiella köpare hade frågat, men ingen kom ens i närheten av Darrens 30 samtal. Vid det laget tänkte Darren att det inte var någon idé att vara blyg, eftersom han visste att han hade brutit mot regel nummer ett: Verka aldrig för ängslig. "Jag sa till honom att jag skulle köpa den osedd", säger Darren.



När Grifo anlände till Darrens hem i New York 1989 upptäckte han att den hade utsatts för en del förolämpningar i händerna på tre tidigare ägare. Den eleganta karossen visade lite rost och behövde lackeras, interiören var sliten och motorn gick inte på grund av ett förgasarpblem. På plussidan var det en komplett och ostörd 300-hästars Series I GL - en av 77 sådana bilar som byggdes - utrustad med Borrani-trådhjul som tillval, luftkonditionering och en bakaxel med 3,31:1 prestanda. Naturligtvis såg Darren förbi bilens problem och började glatt göra listor och samla på delar.

tämja en Grifo

Det slutade med att restaureringen tog nio år, och Darren tog itu med det i etapper. Han installerade först rätt insugningsrör och förgasare, bytte ut de skrikiga däcken med vita bokstäver och fick igång bilen.

Under de följande sex åren forskade han, knöt kontakter, skaffade delar och körde – lite försiktigt – Grifo. 1995 drog han ut den trötta motorn, plockade isär hela bilen, rengjorde och utvärderade varje komponent, packade varje del i packar och sammanställde omfattande spårningslistor.

"Jag var huvudentreprenör för det här jobbet", förklarar Darren. "Jag köpte in alla delar, byggde om eller lackerade om det som behövde göras, och sedan lät jag proffsen göra mekaniken, lackeringen, karossen och inredningen."

Med andra ord gjorde han allt grovarbete. Men under processens gång lärde han sig den verkliga innebörden av uttrycket "återställelse från grunden". Han blev också imponerad av hur Grifo designades och byggdes. Han säger att alla som hjälpte till med den här bilen kommenterade att den var överkonstruerad.

Även om det var lätt att få tag på delar och experthjälp för den amerikanskstillverkade motorn och växellådan, krävdes det detektivarbete och till och med en resa till Italien för att hitta andra komponenter och tjänster. Den främre upphängningen krävde originaldelar från Iso-konservatorn (och tidigare Iso-anställda) Roberto Negri från Clusone, Italien, som köpte det som var kvar av företagets reservdelslager.

Nya märken kom från den italienska familjen som gjorde dem för Iso. Ett innertak, vinyl på instrumentbrädan och andra inredningsdetaljer kom från en annan originalleverantör i Italien. En ny vindruta köptes in från Finland. Andra delar kom från bland annat Jaguar, Lamborghini, Maserati och Fiat.



Längs vägen utvecklade Darren ett världsomspännande nätverk av vänner och leverantörer som hjälpte till med delar och information. Han drog också på sig rejäla telefonräkningar och fraktkostnader.

När lackerings- och karosseriverkstaden tog bort iso-skalet upptäckte de att det var anmärkningsvärt bra. Bagagerumsgolvet hade dock fått rostskador på grund av vatteninträngning genom antennhålet, och de nedre dörrpartierna hade en del rostfläckar. Ny metall ersatte den dåliga; mindre olycksskada på näsan reparerades; Och karossen var blockerad, grundmålad och lackerad i det ursprungliga röda. Invändigt duplicerade tapetserarna den ursprungliga interiörfärgen med hjälp av dolda läderbitar som vägledning.

Oräkneliga nätter och helger blev till år, medan hundratals ombyggda delar och nya komponenter kom på plats. Som med alla projekt dök det upp problem.

Darren köpte en ny, handgjord bensintank i aluminium genom en vän i Schweiz som körde till Italien, hämtade den och skickade den. Stridsvagnen dök aldrig upp. Till slut tröttnade de på att vänta, så de skaffade en fraktförsäkring och beställde en till. Tre år senare anlände den första stridsvagnen, krossad och oanvändbar. Den hade "hittats" i tullen på Kennedy International Airport.

Med delar som skickas ut för reovering runt om i världen, erkänner Darren att han har haft några sömnlösa nätter. "Jag tvivlade starkt på att den någonsin skulle sättas ihop igen för att bilda en bil", erkänner han.

Men till slut gjorde den det. Tillsammans med sina leverantörer, försäljare och Iso and Bizzarrini Owner's Club, tackar Darren vännen och entusiasten Jon Keil för att ha hjälpt honom att slutföra denna långa och komplexa restaurering. Darren uttrycker det så här: "Vi brukar skämta om att Jon, som faktiskt är en Triumph-kille, har mer erfarenhet av att arbeta med Grifos än de flesta mekaniker i USA, om inte i världen. Han uppmuntrade mig att själv meka med bilen och verkligen smutsa ner händerna när jag tar mig an projekt."

Bellissimo!

Darren säger att folk säger till honom att hans bil är vacker, även om de inte har en aning om vad det är. – Många tror att det är en Ferrari eller en Corvette, säger han. "De har en tid på sig att lista ut vad det är – trots att det står skrivet i krom på bagageluckan, och till och med efter att jag har berättat vad det är."

Även om Darren inte hade för avsikt att restaurera Grifo som en topputställningsbil, är den mycket original och har vunnit en hylla full av troféer, inklusive best of show-priser. "Jag skulle inte äga den om jag inte kunde köra den", säger han. "Jag ska erkänna att det första stenskottet i den nya färgen var traumatiskt, men det blev lättare därifrån."



Att äga och köra denna italienska exotiska film är ett stort lyft för egot, men det är också givande på andra sätt. För inte så länge sedan behövde Grifo en ny generator. Darren och hans vän Jon strosade in i den lokala NAPA-butiken och köpte en över disk. Prova det med din Lambo. Ser ut som Renzo Rivolta hade en bra idé.

Bakom ratten

Många exotiska djur är högspända, griniga och svåra att köra. Inte Grifo.

Öppna den breda dörren, glid in utan att vrida dig som en kringla, vrid om nyckeln och kör iväg – inga långa instruktioner behövs, inget särskilt handslag eller hemligt lösenord krävs. Sjunk ner i det bekväma lädersätet och du hittar gott om benutrymme och huvudutrymme, även för en 6 fot lång förare. Mycket glas ger bra sikt fram och bak, och utsikten ner på den långa motorhuven ger en extra upplevelse.

Chevy small-block avger ett halsbrytande muller från dubbla avgasrör. Kopplingsutlösningen är lätt och linjär, och Muncie M21-växelspaken hackar in i varje växel utan dramatik - ingen balkig gated växelspak här inte.

Massor av vridmoment gör det roligt att luffa runt i vilken växel som helst, men när du sätter ner foten drar 327:an som ett tåg. Den oassisterade styrningen kräver en del ansträngning och känns lite långsam, eftersom det är fyra och tre fjärdedels varv från lås till lås; Men du vänjer dig snabbt vid det. De förstärkta bromsarna har gott om bromskraft.

Den här bilen körs som en Corvette från mitten av året, förutom att den är tystare, hanterar bättre och går smidigare. Dessutom har Corvette inte en stiliserad grip på ratten, åtta lättlästa Veglia-mätare på instrumentbrädan, en Blaupunkt-radio eller en smal kaross designad av Bertone. Sammantaget levererar Grifo en snygg och spännande åktur utan att ens andas tungt.

Om du väljer att få den att andas tungt är det dock betryggande att veta att det finns en pålitlig Cheva kopplad till en bombsäker Muncie till ditt förfogande. Grifos ägare Darren Frank har kört sin bil på banan på Pocono Raceway och Charlotte Motor Speedway.

"Vilken boll på den höga banken!" säger han. "Jag hade den upp till 120 mph och den spårade rakt som en pil och var mycket stabil."

Han försöker köra bilen minst 50 mil varje gång han tar ut den – vanligtvis ungefär två gånger i månaden, och ofta med sin dotter Charlotte som andrepilot.

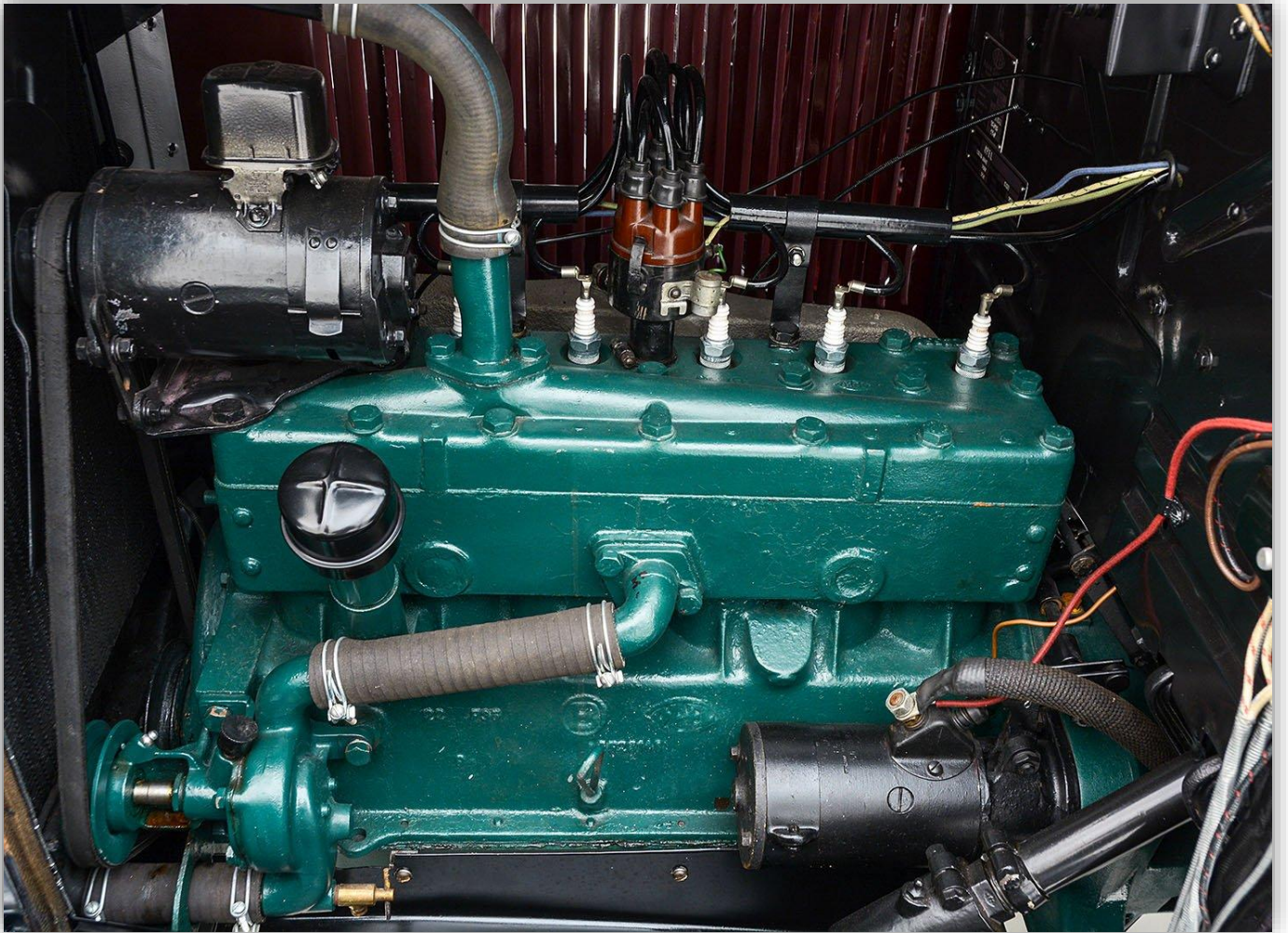
Darren har kört bilen cirka 20 000 mil sedan han köpte den, inklusive en felfri tur och retur till 2008 Amelia Island Concours. Det var där han fick Don Andrews Award för att ha "en förarbil som körs ofta och uppskattas av sin ägare". Vägmatören visar nu mer än 92 000 miles.

8. Opel 18C Cabriolet 1932



I takt med att General Motors växte försökte man utöka sin räckvidd utanför den amerikanska marknaden under tonåren och tjugotalet. År 1928 köpte GM en kontrollerande andel i det tyska företaget Opel AG. År 1931 hade de full äganderätt till företaget, och inom några få år blomstrade Opel som Europas största och mest framgångsrika biltillverkare.







Opel 1,8-litersmotorn var den första nya modellen som introducerades sedan GM:s första investering. Den stiliga lilla bilen såg lite ut som en samtida Chevrolet men hade skalats ner för att passa den europeiska marknaden. Likheterna var ingen tillfällighet, eftersom en stor del av designarbetet för Opel 18 gjordes i Detroit. Kraften kom från en 1 790-cc sidventils rak sexcylindrig, med en enda Solex-förgasare och en 3-växlad växellåda, uppdaterad till en fyrväxlad senare i produktionen. Trots sin blygsamma effekt på 32 hästkrafter hade den lätta modell 18 pigg prestanda och en topphastighet på 53 miles per timme. Den uppdaterade modellen 18C kom till 1932 års modell, med olika förbättringar av karossen och mindre förbättringar av de mekaniska specifikationerna. Regent-modellerna var i toppen av sortimentet, med reviderad styling som inkluderade ett användbart bagageutrymme monterat bakom den nära kopplade karossen och ytterligare exklusiva detaljer. Det var verkligen en elegant liten bil, med användbar kraft och prestanda från sin imponerande sexcylindriga motor.

En av de snyggaste modellerna i serien var 18C Regent Cabriolet, som erbjöds här. Denna Opel från 1932 kommer från ett långvarigt ägande i en omfattande och mångsidig samling av sällsynta tyska fordon. Den har en högkvalitativ, väldokumenterad restaurering och presenteras i en härlig tvåfärgad vinröd och svart färgsättning. Den äldre mutter-och-skruvrestaureringen är i utmärkt skick runt om, med mycket attraktiv lack, passform och detaljer. Bland armaturerna finns Bosch-lampor, ett stenskydd för kylaren, en sidomonterad reservdel, skivhjul, ett stoppat fabriksbagageutrymme och en motometer – allt för att ge denna Opel ett mycket exklusivt utseende.



Den mysiga sittbrunnen med fyra platser har vinröda läderklädda säten och dörrpaneler mot svarta mattor för att komplettera exteriörens färgschema. Läderklädseln är i utmärkt skick fram och bak och har några små veck på förarsätet, men är fortfarande underbart inbjudande. Den svartmålade instrumentbrädan rymmer tidsenliga VDO-instrument, ställverk i originalstil för de viktigaste funktionerna och en charmig interiörlampa i frostad slipad kristall. Suffletten är klädd i svart tysk canvas och de förkromade landau-järnen är i utmärkt skick. Med sina breda blindkvarter och infällda toppbrunn frammanar styllingen kaross i Cabriolet-stil, vilket ytterligare förstärker det klassiska intrycket.

När du startar den lilla sexan möts du av en förvånansvärt halsbrytande avgaston som motsäger dess blygsamma slagvolym på 1 790 cc. Tillsammans med en treväxlad växellåda är den förvånansvärt raffinerad och känns piggare än vad dess 32 hästkrafter kan antyda. 18C drivs fram på vägen på ett bra sätt och är en fantastiskt trevlig bil att köra. Restaureringsbilder visar att motorn byggdes om helt och hållet, och den ser väl detaljerad ut i rätt färger och finish. Vissa tecken på åldrande noteras, som stämmer överens med en bil som kördes som avsett av den entusiastiska tidigare ägaren.

Den här fantastiska Opel, som sällan ses på våra stränder, är en oerhört charmig bil som skulle vara ett välkommet tillskott till vilken samling som helst, och den kommer säkerligen att glädja sin nästa innehavare med många mil av utomhusmotor.



9. Grattis Lincoln Town Car!

Publicerad 14 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn i Klassikerkalendern. I dag när Emil och Emilia har namnsdag vill vi gärna bjuda dem på en virtuell åktur i en fin Lincoln Town Car!



Ursprungligen var town car en allmän term för ett karossutförande - en stor och pampig, oftast chaufförkörd bil.

Så användes namnet vid olika tillfällen av Fords lyxmarke Lincoln men från 1981 har det varit ett rent modellnamn och därför börjar vår berättelse med första generationen Lincoln Town Car som såldes till 1989.

Detta var under den period då den amerikanska bilen i klassiskt storformat ansågs dödsdömd. Därför lade Ford inte ner så mycket utvecklingsresurser på Lincoln.

Town Car var under skalet ingenting annat än en Ford LTD men det doldes väl genom annorlunda formgivning och skicklig marknadsföring.

Ford kunde därför ta nära dubbelt så bra betalt för en Town Car som för en LTD Crown Vic.

Town Car såg pampig ut med sin RR-liknade grill och sitt kantiga linjespel. Ett karaktäristiskt stildrag var den lilla sidorutan som var infälld i det ofta vinylklädda taket.

Motorpressen betraktade Town Car som otidsenlig men modellen blev oväntat en stor succé. Många kördes av chaufförer i USA:s talrika limousineföretag och den köptes också av traditionalistiska privatköpare som inte gillade down-sizing och framhjulsdraft.

MOTORNYTT

Att man på 1980-talet hos biluthyrningskedjan Budget kunde hyra en Town Car för \$29.95 per dag - vilket ungefär var vad Avis och Hertz tog för en intermediate - verkade inte minska prestige hos Town Car. Den uppfattades av breda lager i USA som varande fullt i klass med europeiska lyxbilar.

En uppdatering kom 1990 med något avrundade karosslinjer med utseendet var fortfarande omisskännligt. En större förändring blev det 1998 då linjespelet blev helt annorlunda och tydligt inspirerat av Lexus och Jaguar.

Med den grundkaross som introducerades 1998 tillverkas Town Car fortfarande och man kan nu beställa 2010 års modell.



Kantiga linjer, stora överhäng och plottriga detaljer karakteriserade Town Car av den första generationen. Motorn var Fords 302:a, större fanns inte i oljekrisens spår.



Generation 2 (1990-1998) hade trots de mjukare formerna fortfarande ett imponerande yttre. Tekniskt inga större nyheter men med tiden infördes Fords nya V8 med överlägga kamaxlar.



Som en relik från en svunnen tid såg denna 95:a ut redan som ny men den sålde bra.



Den tredje rutan var så smal att den knappt fungerade ens som ljusinsläpp men den blev Town Car's karaktäristikum.



Den tredje och ännu aktuella generationen saknar föregångarnas starka karaktär och ser ganska anonym ut. USA:s mest populära chaufförskörda bil är den ändå.



Något fattas på den aktuella modellen, ja, tredje rutan förstås! Måtten är fortfarande rejält tilltagna, längd 549 cm och bredd 199cm. (Porsche påstår visst att deras Panamera är marknadens bredaste fyrdörrarsbil, men den är bara 193 cm bred!)



10. Saab 9-5 2010-11



Den andra generationen 9-5 har den dystra skillnaden att vara Saabs sista produktionsmodell som inte är SUV designad internt.

Den utvecklades under GM:s ägarperiod och baserades på den nya Epsilon II-plattformen och ansågs av bilmedia vara ganska bra, men inte enastående.

Saab behövde mer än så, men framför allt behövde man finansiell stabilitet, och den försvann inte långt efter att märket togs över av den holländska sportbilstillverkaren Spyker.



Roger Warolin