



Lotus Cortina

- 1. Provkörning av Maserati Grecale Folgore**
- 2. Provkörning av Alfa Romeo Junior**
- 3. Kia Telluride**
- 4. Nya Toyota Hilux**
- 5. Nu måste bilar ha tända bakljus**
- 6. Tesla Model Y**
- 7. Koenigsegg har nu tillverkat 100 Jesko25 kvar**
- 8. Ny superbil säljs 4 gånger dyrare än Koenigsegg**
- 9. VW Phaeton som kostade 1 milj får du nu för 67 000 kr**
- 10. Lotus Cortina**
- 11. Shelby Cobra**
- 12. Grattis Volkswagen Dasher**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Maserati Grecale Folgore

Av Erik Andrén Publicerad 10 nov 2025 kl 14.32

Vet du inte om det, så märker du knappt att Maserati Grecale Folgore är eldriven. Om du ens stöter på en från första början, det vill säga.



#### FILM: Grecale-Folgore-elbil-från-Maserati

Det är ett lite lustigt märke, **Maserati**. Med sin position högst upp i hierarkin inom den väldiga Stellantis-koncernen tillhör man de där märkena som de flesta känner till, men just ingen riktigt får för sig att köpa. Det trots att man länge – åtminstone sedan det sena 1970-talets **Maserati Biturbo** – har haft ambitioner att rikta sig mot den bredare massan. Eller i alla fall en halvbred massa. Om **Alfa Romeo** ska vara Stellantis BMW-konkurrent, så ska Maserati i alla fall vara Porsche-nivå. Och **Porsche** riktar sig ju numera mot en rimligt bred grupp kunder.

Försäljningssiffrorna har dock talat ett annat språk. Lite likt brittiska **Jaguar**, som har haft likartade ambitioner (och problem), så har Maserati-försäljningen på senare år legat på en högst diminutiv nivå. I skrivande stund finns endast en svensk Maserati-återförsäljare. Autoropa i Malmö. Märken såsom **Lamborghini**, **McLaren** eller forna koncernkollegan **Ferrari** har alla det dubbla. **Grecale**, bilen vi får köra nu, är senaste tappningen av en bil med lite bredare ambitioner. Det rör sig om en SUV i mellanformatet, och steget under den större **Levante**, som lades ner för något år sedan. Versionen vi nu sätter oss bakom ratten på heter därtill Folgore i efternamn, vilket är maseratiska för "elbil".

#### Det här är nytt

**El på italienska.** Maserati har tagit en approach där det upplevs högst subtilt att bilen är eldriven. Det är mestadels på det goda.

**Plattformstrolleri.** En tio år gammal bottenplatta har modifierats till att funka med eldrift. Ett, på ett plan, imponerande förvandlingsstycke.



*Även den Maseratitypiska centralt monterade klockan är numera en skärm, och kan visa olika grafik.*

**Bredare marknad?** Med en SUV i mellanformatet tänker sig Maserati – återigen – att appellera till fler köpare än de sportbilsfrälsta.

Även om tilltalet är mer, ska vi säga, folkligt så är det knappast dussinbil det handlar om, varken bildligt eller bokstavligen. När detta skrivs, trots att Grecale Folgore gått att beställa i drygt ett år, finns ynka tre exemplar i Sverige. Och inte ens om vi räknar in den bensindrivna Trofeo-varianten når vi över halvannat dussin i antal. Och då kom den – den bensindrivna versionen – redan ytterligare något år tidigare. Nu är dock tanken att det ska bli ändring på det. Maseratis representanter på plats pratar om att öka återförsäljarnätet, och få upp försäljningen till åtminstone 50-100 bilar per år hos oss. Inte heller några jättevolymer, men ändå.

### **Gammal Alfa-grund förvandlad**

I grunden bygger Grecale på en tämligen gammal plattform, utvecklad för bensin- och dieselmotorer, och introducerad i och med koncernsyskonet **Alfa Romeo Giulia** redan 2015. Långt innan dåvarande Fiatkoncernen blev uppsugen i Stellantis. Den mest direkta syskonbilen heter **Alfa Romeo Stelvio** och har funnits på marknaden sedan 2016, och har aldrig under de nio år som gått sedan dess varit i närheten av eldriven. Det är med andra ord lite av ett konststycke som Maserati-ingenjörerna lyckats med, i att skohorna in en hel eldrivlina i den befintliga plattformen. Modifikationerna har varit betydande, med både förlängt axelavstånd, förstärkt hjulupphängning och, så klart, utrymme för att det 105 kilowattimmar stora batteriet ska få plats som en platt kaka under bilen.

Jämfört med de övriga två modeller som bär Folgore-namnet – sportbilen **GranTurismo** och dess cabrioletsyskon **GranCabrio** – så är Grecale så klart väsensskild. Men det finns gemensamma nämnare. Den generella approachen till att bilen inte ska upplevas som, ska man säga, rent eldriven, är en sådan. Maserati har försett Grecale med ett artificiellt motorljud som liknar tomgångsbrummandet från bensinmotor. Och även under acceleration kan man förledas att tro att det inte är en rent eldriven bil man kör.



*Stolarna är delvis gjorda av materialet Econyl, som delvis ska bestå av gamla fisknät.*

Gasresponsen är inte så direkt som elbilar stundom bjuder på. I alla fall inte så länge man inte fäller ner pedalen komplett. Då reser sig Grecale, och skjuter från. Tyngden skiftas över mot bakaxeln (viktfördelningen är annars rimligt nära 50/50), och framhjulen kan bjuda på däckskrik, även i fart.

Generellt märks bilens storlek och tyngd rätt mycket i dess rörelser, efter skarvar och ojämnheter gungar Grecale märkbart. Och även vid gasuppsläpp nickar bilen lätt till. Fyra olika kör lägen finns, och i sportläge ska beteendet skärpas upp. Skillnaden är dock inte monumental, och någon riktig sportbil blir Grecale aldrig. Maserati själva anger Porsche Macan Turbo som en huvudkonkurrent, men i jämförelse är den tyska vagnen – på det sättet – betydligt mer städad i sitt väguppträdande. Grecale är också påfallande lättstyrd vilket ibland påverkar väggkänslan negativt.

Interiört är likheterna slående med de mer lågbyggda Maserati-syskonen. Instrumenteringen är likartad, liksom hela mittkonsolen. Där delas funktionerna upp på två skärmar – en övre för merparten av infotainmentfunktionerna, så som radio, telefonspeglning och navigation, och en nedre för temperaturkontroll. Mellan de båda skärmarna sitter bilens växelväljare. Som i en liten klaviatur kan du välja framåt, bakåt, neutral och parkering. Idén om att detta skulle vara en bra lösning känns... lite italiensk. Samma koncept återfinns även i koncernsyskonet Fiats produkter, 500e och 600e. Tyvärr blir inte känslan särskilt premium. Knapparna är plastiga, och den känslan som oftast finns i något mer spakliknande saknas. Apropos knappar förresten, så delar Grecale också dörröppningslösning med GranTurismo och GranCabrio. Det innebär att dörrarna öppnas med en elektroniskt ansluten rund tryckknapp på dörrpanelen. Det lite ironiska i detta är att den mekaniska "nödöppningen", i form av ett mer traditionellt handtag, sitter direkt nedanför. Lite oklart varför knappen behövs.



Ett annat interiört handtag hittar vi i, eller snarare under, baksätet. På sidan mot dörren. Här fälls baksätet, och öppnar upp ett helt adekvat utrymme ännu lite till. Sätet fälls dessutom i tre delar, vilket gör configurationen flexibel. I själva baksätet sitter man också helt okej, även om den uppblöjda rutramen gör att det känns lite instängt. Men egentligen är det ju fram man vill sitta. Stolarna är bekväma, och gjorda i ett material som Maserati hävdar att ett lokalt företag har tagit fram från gamla fisknät. Hur många gamla fisknät som finns att tillgå vet vi inte... men det säljs ju å andra sidan inte så många Maserati. Än. Om det nu kommer att bli fler nu återstår att se. Jämfört med konkurrenter, till exempel just **Porsche Macan**, men även märkessyskonen GranCabrio och GranTurismo, börjar laddeffekten på 150 kW kännas låg, även om räckvidden på 50 mil ändå är relevant. Runt hörnet väntar dock en ny Levante, liksom en ny **Quattroporte** – som ersätter både gamla modellen med samma namn och den mindre **Ghibli**. Kanske kommer det, tillsammans med ett utökat återförsäljarnät, att hjälpa. Grecale är inte en dålig bil, och i Folgore-tappning ett seriöst svar på övergången till eldrift. Det enda problemet är att konkurrenterna är bättre.

### **Maserati Grecale Folgore**

**Pris:** 1 355 000 kronor

**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 278 hk (204 kW), vridmoment 410 Nm. Bakre elmotor, max effekt 278 hk (204 kW), vridmoment 410 Nm. Max systemeffekt 557 hk (410 kW), sammanlagt vridmoment 820 Nm. Batteri 105 kWh varav 95 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/150 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,3 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 10,5 tum bak. Däck 255/45 R20 fram, 295/40 R20 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 290, längd 487, bredd 195, höjd 165, spårvidd f/b 161/169. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 480, maxlast 630, max släpvagnsvikt 1 800. Baga-gevolym (VDA-liter) 535–i.u liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 4,1 s, toppfart 220 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 2,40 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 500 km.

**Garantier:** Nybil 3 år, rostskydd 6 år, lack 5 år, batteri 8 år/16 000 mil.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.



*Grecale rör sig en hel del på vägen och stegrar sig vid gaspådrag och niger vid inbromsning och över skarvar*

## Rivaler:



### **Porsche Macan Turbo**

Ett på det hela taget tajtare paket. Snabbare laddning och större återförsäljarnät.  
Pris: 1 310 000 kronor.



### **Audi SQ6 e-tron**

Syskonbil till Macan, men med fyra ringar i fronten. Också med ambitionen att inte "kännas" alltför eldriven.  
Pris: 1 123 400 kronor.



## 2. Provkörning av Alfa Romeo Junior

6 nov. 2025

Det närmaste vi kommer en elektrisk hot hatch just nu



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

Jag har haft möjlighet att köra en Alfa Romeo Junior under en veckas tid, en vecka då jag fick testa på flera egenskaper med bilen. I denna video har jag samlat mina tankar kring bilen, jag berättar om dess fördelar och grova nackdelar, jag pratar om köregenskaper på roliga småvägar men också i stad och på motorväg. Summa summarum kan man säga att Alfa har fokuserat på en sak men man har lite svårt att få ihop helheten.



Christoffer Gullin

### 3. Kia Telluride – fulsnygg och stolt över det

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 11 nov. 2025 Publicerad 11 nov. 2025

Kia Telluride 2027 växer på alla håll – kantig som en tegelsten, men med lyxig attityd och en glimt av brittisk elegans.



*Kia Telluride ska svida i ögonen enligt Kia. Det är en udda strategi.*

**Kia** verkar ha tröttnat på alla strömlinjeformade familjebilar som ser ut som smälta tvålar. Telluride 2027 går rakt åt andra hållet. Den är kantig, stolt och nästan provocerande fyrkantig. Det är som om Kia säger: "Ja, vi gillar lådor – deal with it."



*Okej, här är lådan. Vad säger du*



*Den har drag från EV9 vilket vi tycker är en otroligt vacker bil.*

Efter sex år i rampljuset var det dags för en uppgradering, och det märks. Den nya modellen är längre, bredare och ser betydligt mer självsäker ut.

De vertikala strålkastarna i bärnstensfärg och den breda grillen ger en blick som säger "flytta dig". Designen är tydligt inspirerad av brittiska Range Rover – och det är knappast en slump.

### **När lyx möter leriga stövlar**

Kia presenterar också X-Pro – versionen för dig som älskar att låtsas att du kör till fjällen varje helg. Här snackar vi svartlackerade detaljer, högre markfrigång och grova terrängdäck.



*Här är X-PRO, den förhöjda modellen.*



*Lite extra lull-lull för lite mer pengar så har du en extra speciell bil.*

Fram och bak sitter rejäla bogseröglor, redo att rädda både grannens SUV och ditt ego. Kia avslöjar inte exakt vilka motorer som döljer sig under huven, men mycket pekar på en 3,5-liters V6 med 287 hästkrafter – eller en hybrid på 329. Kort sagt: tillräckligt med kraft för både storhandling och sanddynor.



*Funkar för allt man behöver.*



*Kia Telluride på insidan är rent och fint.*

### **Inuti: loungekänsla med verktygskänsla**

Insidan känns som en blandning mellan designhotell och bergsstuga. Två 12,3-tumsskärmar breder ut sig framför föraren, och runtom finns grova handtag i metall som nästan bönar om att få greppas med skitiga handskar.

Kia har lyckats få det att kännas både lyxigt och robust på samma gång.

Färgerna är lika oväntade som namnen på exklusiva nagellack: *Blackberry*, *Deep Navy* och *Tuscan Umber*.

Detaljer i metall, träimitation eller "engineered carbon" ger känslan av att någon faktiskt tänkt efter.

Den bakre delen av kupén bjuder på bättre benutrymme och enklare insteg till tredje raden – något som tidigare generationer haft svårt med.



*Gott om plats.*



*Kantig fram, kantig på sidan och så även kantig i bak.*

Nu räcker det med ett knapptryck för att få plats med både barn, hundar och överentusiastiska svärföräldrar.

### **Större, stoltare – och fortfarande en Kia**

Den nya Telluride har växt: 2,3 tum på längden, nästan 3 tum i hjulbas och en tum på höjden. Det låter kanske inte mycket, men skillnaden syns direkt. Den står bredbent, självsäker och redo att utmana bilar som kostar dubbelt så mycket.

Kias designchef **Tom Kearns** beskriver det som "anti-design" – en medveten vägran att följa trender.

"Om bilen inte känns lite obekvämt första gången du ser den, har vi inte gått tillräckligt långt", säger han.

Med andra ord: Telluride är byggd för att väcka känslor – inte smälta in.

### **Snart i butik – och ja, den lär sälja som smör**

Den officiella premiären sker på Los Angeles Auto Show i slutet av november. De första exemplaren väntas nå amerikanska återförsäljare under våren 2026.

Med 2027 års Telluride kliver Kia närmare premiumvärlden, men med en glimt i ögat. Det är en bil för den som vill ha lyx – men vägrar ta sig själv på för stort allvar.



Åsa Wallenrud

## Teknikens Värld

### 4. Nya Toyota Hilux officiell – nu helt elektrisk

Av Mattias Rabe

Publicerad 10 nov 2025 kl 12.14 Uppdaterad kl 13.37

När världens bäst säljande pickup utanför USA, Toyota Hilux, nu kommer i en nionde generation är det för första gången dags för övergång till ren eldrift. Andra motoralternativ är också aktuella, bland annat en vätgasdriven.



När gemene man tänker på en pickup är det inte helt ovanligt att det är **Toyota Hilux** som visualiseras i huvudet. Inte undra på det, Hilux har prytt flakförsedda Toyota-bilar sedan slutet av 1960-talet och har under flera år varit världens mest sålda pickup – om amerikanska marknaden exkluderas.

Hittills i år är Hilux världens tredje mest sålda pickup efter **Ford F-serie** och Chevrolet Silverado.

Nu gör nionde generationen Hilux entré. Trots att **Toyota** kallar den för ett generationsskifte är det lätt att misstänka att det handlar om en förädling av åttonde generationen. Utseendet påminner om utgående version, men undertill ruvar en hel del förändringar.

Den största är förstås att nya Hilux finns med ren eldrift. Det är första gången för modellen.

#### Modellversioner

Elversionen har ett 59,2 kWh stort batteri som ska ge en räckvidd på omkring 24 mil enligt WLTP-körcykeln. Den har permanent fyrhjulsdraft och samma terrängegenskaper och vaddjup som övriga modellversioner som inte är elektriska.

Men lastkapaciteten begränsas på grund av modellversionens egen vikt. 715 kilo ligger maxlasten på medan maximal släpvagnsvikt uppgår till 1 600 kilo.



*Rejäl uppdatering av interiören jämfört med utgående generation.*

Det finns alltså andra motoralternativ än den elektriska. För Västeuropa är, vid sidan om elversionen, en mildhybrid aktuell. Då kombineras en 2,8 liter stor dieselmotor med en liten integrerad elmotor. Denna variant får lasta upp till 1 000 kilo och maximalt dra 3 500 kilo.

I de östra delarna av vår kontinent ska även traditionella diesel- och bensinversioner säljas.

#### **Vätgas om tre år**

En Hilux med vätgasdriven bränslecell är också planerad, men denna ligger fortfarande några år fram i tiden. 2028 är det som gäller, enligt Toyota.

Bland övriga nyheter noteras elektrisk servostyrning som ska motverka "kick-back" i ratten vid terrängkörning, nya säkerhetssystem och trådlösa uppkopplingsmöjligheter. Nya Hilux erbjuds endast med dubbelhytt, så kallad Double Cab.

Några priser finns ännu inte utan presenteras senare i samband med marknadsintroduktionen nästa år.



## 5. Nya regler i EU: Nu måste bilar ha tända bakljus

Av Maths Nilsson 10 november 2025, 17:52

Trafikfaran ska bort – nu ändras reglerna. Nya bilar får inte längre få köra med släckta bakljus under dagtid, avslöjar.



*Många bilar kör med släckta bakljus i Sverige.*

*Men nu ändrar EU reglerna, så nya bilar som kommer måste ha tända bakljus.*

Bilar som kör med släckta bakljus i gryning, skymning och dimma har blivit ett stort trafik-säkerhetsproblem. EU-regler med så kallad DRL (Daytime Running Light) har gjort att bilar har ljusautomatik som släcker bakljusen. Ofta har de inte tänts i dåliga siktförhållanden.

Trafikpolisen Joakim Abrahamsson är en av de som rasat mot bilarna och bilister som missar att tända halvljuset.

– Man kan inte lita på det. Om du kör med släckta bakljus i dimma finns det risk att någon kommer och kör in i dig bakifrån. Tänk om man då kommer ut i ett mötande körfält, där kommer det en timmerbil, säger trafikpolisen Joakim Abrahamsson till Carup.

Men nu sker en ändring, [avslöjar Vi Bilägare](#). EU ändrar reglerna. Nu måste nya bilar ha både varselljus och positionsljus tända även i dagsljus. Förändringen gäller alla nya bilmodeller som blir typgodkända från och med den 22 september 2024. Förändringen har skett i tysthet utan att EU gått ut och informerat.

Förändringen innebär att nya bilar kommer ha tända bakljus även i dagsljus. De nya reglerna säger att bakljusen ska vara tända vid ljus mellan 1000 och 7000 lux. I praktiken innebär de att de alltid är tända, då 7000 lux motsvarar en ljus och molnig dag. Under 1000 lux måste bilen ha halvljuset tänd.

Bilar som är typgodkända innan 22 september 2024 kan dock fortsätta att köra med släckta bakljus. Men det finns förslag om inga bilar alls ska få säljas med släckta bakljus efter 2027, uppger Vi Bilägare. De gamla reglerna har spelat ut sin roll. Tanken var att de skulle spara energi, men med moderna LED-lampor är besparingen i princip obefintlig.

LÄS MER:



Larmrapport: 82 procent kör med släckta bakljus



Släckta bakljus upprör: "Verkligen trafikfarligt"



Var femte kör med släckta bakljus dagtid – kan ge...



Rasar mot nya bilars släckta bakljus: "En nysning..."



Risk för böter: Vrid denna knapp i bilen i höst



Idioti att göra bilar som släcker bakljusen



Maths Nilsson

**Feber****6. Alrik spanar in långa Tesla Model Y**

Av Bobby Green

2025-11-10 kl 18:00

Drömbil för familjen

FILM: <https://youtu.be/Q9z2aG6qq-Q>

I augusti visade Tesla upp en längre version av Model Y som kallas för YL. Istället för 4,79 är den 4,97 meter lång vilket bland annat gör det rymligare längst bak och att bilen ännu mer lämpar sig som en familjebil. Men den säljs bara i Kina så detta är inget vi får. Alrik var dock nyligen där och passade då på att kika in versionen och så här såg det ut.

Han träffade även en säljare på Tesla som tidigare bott i Sverige, och fick då reda på vad skillnaderna mellan att bo och arbeta i Kina och Sverige är.



Bobby Green



**Det här är längre och större Tesla Model YL  
Plats för sex personer**



**Tesla Model Y finns nu med sju säten  
Plats för halva fotbollslaget**



**Tillverkningen av Model Y Standard igång i Berlin  
Snart ute på vägarna**



**Första provkörningarna av nya Tesla Model Y Performance  
Om du behöver extra fart**



## 7. Koenigsegg har nu tillverkat 100 Jesko25 kvar

Bobby Green 2025-11-10 kl 09:40

Koenigsegg har nu nått ytterligare en milstolpe och det är att man har lyckats snickra ihop 100 exemplar av Jesko. Det är dock fortfarande 25 kvar innan det är dags för modellen att tacka för sig.



*Jesko Absolut*

Härnäst väntar fyrsitsiga **Gemera** på att börja tillverkas och levereras till de första kunderna.





**Koenigsegg sätter varvrekord på Laguna Seca  
Med Sadair's Spear**



**Koenigsegg har två nya hyperbilar på gång  
Ny plattform med mittmotor på väg**



**Koenigsegg återtar världsrekord med Jesko Absolut  
Är nu återigen snabbast på 0-400-0**



**Bobby Green**

## 8. Ny superbil säljs 4 gånger dyrare än Koenigsegg

Av Kevin Neemé 11 november 2025, 16:50

En brittisk superbil håller på att skriva om rekordböckerna. Under helgen ska den sista Gordon Murray S1 LM säljas på auktion mitt under F1:s Grand Prix. Och priset väntas bli astronomiskt.



Bakom bilen står Gordon Murray. Han är geniet som en gång skapade McLaren F1. Hans nya S1 LM är något av en modern hyllning till den ikoniska modellen. Men med dagens material, teknik och prestanda. Resultatet är en bil så extrem att den får de flesta hyperbilar att framstå som vardagsfordon med en vikt på endast 957 kilo.





Under det lätta kolfiberchassit sitter en 4,3-liters V12-motor utvecklad tillsammans med brittiska motorföretaget Cosworth. Den varvar hela vägen upp till 12 100 varv per minut och levererar över 700 hästkrafter helt utan turbo. Kraften skickas till bakhjulen genom en sexväxlad manuell låda.

Hela poängen med motorn är just att den inte använder turbo eller hybridteknik, utan levererar kraft på det klassiskt mekaniska sättet. Med omedelbar respons, hög varvgräns och ett ljud som påminner om Formel 1-bilar från 1990-talet. Gordon Murray S1 LM är dessutom utrustad med två kommunikations-headset för att hantera V12-motorns extrema ljudnivå.





Bara fem exemplar av S1 LM existerar i världen och samtliga köptes av en och samma person. Men nu har ägaren bestämt sig för att sälja ett av dem vidare. Något som väntas dra till sig världens mest förmögna samlare. Auktionen kommer pågå i Las Vegas under Formula 1 Grand Prix. Auktionshuset **RM Sotheby's** räknar med att priset landar på runt 20 miljoner dollar, alltså närmare 200 miljoner kronor. Det är ungefär fyra gånger så mycket som en Koenigsegg Jesko.

Den som vinner budgivningen får dessutom mer än bara en bil. Köparen bjuds in till ett personligt möte med Gordon Murray för att utforma bilens exakta specifikationer. Precis som på 1990-talets skraddarsyddas superbilar. För Murray har projektet haft en djupare betydelse. Han beskriver hur arbetet med S1 LM hjälpte honom genom sin återhämtning efter cancer – och hur bilen blev ett bevis på att passionen för ingenjörskonst kan övervinna nästan vad som helst.



Men även miljardärer får vissa begränsningar. I USA får bilen inte köras fritt på vägarna, utan omfattas av den så kallade "Show or Display"-regeln som bara tillåter ett fåtal mil om året. Gordon Murray själv ska dock hjälpa köparen med allt pappersarbete eftersom de utgår ifrån att en amerikan köper bilen. Vilket kanske är det minsta man kan förvänta sig när man betalar mer än dubbla priset för en Bugatti och fyra gånger mer än för en Koenigsegg.

LÄS MER:



Unika mötet mellan Koenigsegg, Rimac, Murray och Hennessey



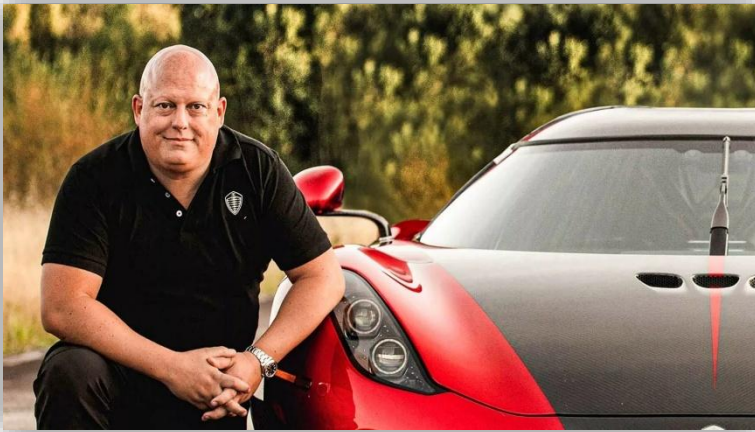
Otroliga ljudet: Här varvar nya superbilen till 12 000 rpm



Superbil på iskallt uppdrag: Gordon Murray T.50...



**Bilgeniets kamp mot cancern – opererad av robot**



**Koenigsegg: Så skulle jag använda världens sista...**



**Världspremiär: Superbilen med V12:a och sugfläkt som...**



## 9. Kostade 1 milj – nu får du den för 67 000 kr

Av Anton Nordgren

9 november 2025, 07:29

**VW gjorde historiens mest ambitiösa satsning med lyxmodellen. Bilen kostade en miljon, erbjöd stor motor och teknisk briljans – men försäljningen gick inte enligt planen. Idag kan bilen bli din för 67 000 kr.**



*VW Phaeton*

Volkswagen höll länge fast vid sin ödmjuka filosofi som "Folkets bil". Men i slutet av 1990-talet började något förändras. År 1997 visade VW upp konceptbilar med W12-motorer, bilar som definitivt inte var byggda för folket. Och Ferdinand Piëch, företagets VD, menade allvar. Han ville visa att VW kunde bygga världens bästa bil, oavsett prislapp. Men frågan är: var folk beredda att betala en miljon för en Volkswagen på 90-talet?

Innan VW visste svaret tog de nästa steg, år 1999. På bilsalongen i Frankfurt visade de upp Concept D. En stor och elegant bil, som tydligt pekade mot en framtida lyxsedan. Piëch hade en tydlig plan: Volkswagen skulle inte längre bara vara ett märke för folket, utan även kunna mäta sig med Mercedes-Benz och deras S-klass. Men varför var detta så viktigt? Jo, Mercedes hade tagit ett steg nedåt med sin nya A-klass, riktad mot samma kunder som köpte Golf. Det tog Piëch som en personlig utmaning. Nu ville Piëch slå konkurrenterna på deras egna villkor, och svarade med att höja VW uppåt.



FILM: <https://youtu.be/F8V3BiLSzdk>

Audi skulle konkurrera med BMW och Volkswagen skulle ta steget upp till lyxsegmentet – så löd planen. **För VW skulle resultatet stavas Phaeton.** Ett tekniskt mästerverk med kraftfulla bensinmotorer, permanent fyrhjulsdraft, adaptiv luftfjädring och avancerad klimatanläggning. Piëch satte extrema, nästan omöjliga mål för sina ingenjörer. Enligt **AutoX**, och andra källor, sa han till journalister:

– Jag har satt ett mål för ingenjörerna: Jag har sagt till dem att D1:s (kodnamn för Phaeton) kupé måste kunna hålla 22 grader vid 50 graders utomhustemperatur medan bilen körs hela dagen i 300 km/h.

Piëch gjorde allt som krävdes för att lyckas. På nästa fråga fick flera journalister ett hårt svar. "Vad händer om ingenjörsteamet inte klarar det?" frågade journalisterna.

– Då sparkar jag dem alla och sätter in ett nytt team. Och om de säger att de inte kan göra det, sparkar jag även dem.

Men målet uppnåddes till slut. Phaeton lanserades 2002. Med sin tekniska briljans erbjöds modellen med tre bensinmotorer: 3,2-liters VR6, 4,2-liters V8 och Volkswagens imponerande 6,0-liters W12. Toppmodellen levererade 420 hästkrafter. Dörrarna stängde mjukt, klimatanläggningen kunde ställas in efter behov, och bilen kunde naturligtvis hålla kupén sval även i hetaste väder. Och såvitt vi vet behövde inga ingenjörer sparkas.

Phaeton var otroligt tystgående och mycket sofistikerad. Piëch var stolt och ansåg att det var ett större ingenjörprojekt än Porsche 917. Men trots all teknisk briljans blev försäljningen av bilen inte särskilt hög, även om den visade sig vara en av världens mest välbyggda bilar. Volkswagen lyckades dock med själva utförandet. Det blev en lyxbil. Den fick en kraftfull motor, imponerande kaross och en tydlig känsla av kvalitet. Och denna känsla av kvalitet lever kvar än idag – skillnaden är bara att bilen en gång kostade en miljon.



Men idag? Då går det att hitta en Phaeton med V6-motor och 241 hk betydligt billigare. Ett exemplar med vissa renoveringsbehov finns **för 67 000 kronor**. För den som vill ha kortare miltal finns även ett exemplar till salu för **139 900 kronor**. Bilar blir äldre, nya funktioner kommer och skärmarna blir större, vilket naturligtvis sänker värdet på de äldre modellerna. Men för den som värdesätter tidlös lyx framför modern teknik finns nu goda möjligheter att äga ett av Volkswagens mest ambitiösa projekt – till priser som knappast speglar ingenjörskonst som är mer avancerad än Porsche 917.

#### LÄS MER:

- **VW-chefens hemliga monster: BMW M5 med W10**
- **Kör unik bastard: BMW M5 W10 – byggd av VW**
- **Kostade 1,2 milj – nu lika billig som en beg Golf**
- **Dokumentär: Geniet som förändrade världens bilar**
- **Världens snålaste bil till salu: Drar 0,09 liter/mil**
- **Kostade en miljon – nu får du den för 82 000 kr**



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.



## 10 a. Lotus Cortina Mk1: En historia del 1

Med tanke på dess ursprung i Cortina var den första Lotus-Cortinan ganska exotisk för sin tid. Som en vanlig bil höll den återförsäljarna sysselsatta med bakaxelbyten och ägarerna var tvungna att vara vaksamma med de lättskadade lättmetallpanelerna och en hög första växel som var hård mot kopplingarna.



### Lotus-Cortina Mk I: Det extraordinära hade ett pris

Lotus-Cortina var avgörande för att validera ännu en konservativ brittisk Ford mot äventyrliga nya rivaler, en roll som var särskilt viktig i Australien. Från en tid innan designmärken spreds runt som gummistämplor på generiska produkter, var Lotus-Cortina en äkta Lotus baserad på Fords banbrytande Cortina unitary-design från 1962.

Den fick beteckningen Type 28 och avslutades av Type 27 Formula Junior och Type 29, den första Lotus Indianapolis-racern. Lotus befann sig i omkörningsfilen och växte snabbt ur sin status som hemindustri.

Två viktiga utvecklingar öppnade dörren för Lotus-Cortina. En ny Ford-baserad twin-cam-motor för Type 26 Lotus Elan var en möjlighet som väntade på att utnyttjas.

Efter att Fords Dagenham-division fräckt avvisade den USA-utvecklade framhjulsdrevena Cardinal, var Fords och Lotus viktminskningsprioriteringar plötsligt kompatibla. För att matcha Cardinals vikt, paketering och kostnadsmål i en motsvarighet med bakhjulsdrift tillämpade Ford topmodern stressanalys för flygindustrin på Cortina.



### **Ford Cortina Mk I**

Framstegen med Cortina Mk I var inte helt förstådda i Australien när den släpptes, men GT och Lotus Cortina ändrade snart på det.

Ford sa nej till Colin Chapmans förslag om att bygga en Lotus Elan med stålkaross bara för att ge Lotus jobbet att lägga till Elans bästa delar till Cortina. Diana Rigg körde en Elan i *The Avengers* som liknar detta tidiga exemplar som ägdes av författaren på 1970-talet. Ford och Cortina var vinnare genom association. Även om Lotus inte riktigt var på Ferrari-territorium var det den kaxiga och smarta unga utmanaren.

I synnerhet två anställda från Ford UK och deras bidrag var ännu mer relevanta för Lotus-Cortina.

Dennis Roberts var Fords hemliga vapen. Australiensaren Don Ward hade, efter att ha avancerat till Chief Body Engineer på Ford UK, inrättat ett banbrytande laboratorium för konstruktioner i slutet av 1950-talet för att förutse trenden mot lätta enhetskarosser.

Roberts hade under tiden lämnat Ford för flygindustrin och återvänt som expert på de senaste spänningstekniska principerna och beräkningarna i överljudsflygplan och helikoptrar. Det var ett fält som växte i en frenetisk takt efter de pinsamma stressfelen med det banbrytande jetplanet Comet IV.

När Roberts återvände till Ford gav Ward honom jobbet att leda det nya labbet. Roberts arbete med ett nytt lättviktsskal för Cortina var den första möjligheten att validera Wards vision. En annan australiensisk Ford-ingenjör från Geelong hade skickats över för att arbeta med Roberts för att förutse eventuella hållbarhetsproblem. Ford skulle så småningom införliva de australiensiska förbättringarna i alla Cortina-skal vilket ledde till Cortinas globala rallyframgångar.

Eftersom det inte fanns ett överskott av metallbit någonstans i Cortina, skapade Colin Chapmans tidiga modifieringar av Lotus Cortina sin del av problem.

Detta förklarar de två olika versionerna av Mk I Lotus Cortina. Den tidigare versionen med extra Lotus-delar är mer eftertraktad som samlarobjekt. Den andra versionen med mer vanliga Ford-delar var inte mindre effektiv och mycket mer hållbar.



*Vanliga Lotus-Cortina-vipplock var blå, medan de gröna skydden i det här fallet betyder en mycket sällsynt version av specialutrustning. Notera placeringen av bromsförstärkaren som var tvungen att flyttas i senare bilar för vänsterstyrning. Fördelaren som var gömd under förgasarna gjorde det till en riktig utmaning att byta ut spetsarna och ställa in tidtagningen, ännu mer på Elan.*

### **Lösningen Lotus Type 26 Elan**

105E eller Kent-motorn, Dagenhams nya raka fyrcylindriga toppventilsmotor, hade blivit en favorit bland både tuners och racingteam. Under motorhuven på den nya bakrutan Anglia med omvänd lutning var den inte mindre beundrad i Australien. Colin Chapman såg först potentialen i att lägga till ett dubbelkamhuvud till 1340cc 109E Consul Classic-motorn, sedan 116E 1498cc-versionen med sin femlagers vevaxel.

Lotus Twin-Cam-huvud i aluminium designades för att passa det vanliga Ford-blocket och lämnade den ursprungliga kamaxeln på plats för att driva fördelaren, bränsle- och oljepumparna. Den är utformad för att passa in i den europeiska 1,5-litersklassen för Elan, men den ändrades i sista minuten efter att FIA höjde gränsen till 1,6 liter.

Även om huvuddesignen ursprungligen definierades av den före detta Coventry Climax-mannen Harry Mundy, gav Lotus Cosworth i uppdrag att omarbete den för Ford-block som hade ökat sina borringar för att leverera 1558cc. De första leveranserna från Elan återkallades sedan för att få sina 1,5-litersmotorer utbytta utan kostnad. Motorn monterades av J.A. Preswitch (JAP) som kombinerade de nya topplocken med speciellt utvalda Ford-block som skulle tåla den ökade cylinderdiametern.

Bortsett från denna twin-cam-motor och dess speciella Ford-växellåda med tät utväxling, hade Elan också en race-avladd oberoende bakhjulsupphängning som utnyttjade banbrytande spiral över stötdämpare och breda A-armar med dubbelledade drivaxlar.

Chapman hade ursprungligen erbjudit Elan till Ford som en sportbil med stålkaross för Fords nätverk. Även om Ford inte var intresserade av den nischade sportbilsbranschen hade förslaget öppnat dörren.



*Colin Chapman hatade Cortinas bakre bladfjädrar och insisterade på att ersätta dem med coil over-stötdämpare som matade in bakaxelbelastningar i stötdämparna med katastrofala resultat. Det ledde till att en nätt liten inkomsttagare för Lotus lade till hängslen framåt i kupén och bakåt i bagageutrymmet, på båda sidor av de bakre hjulhusen.*

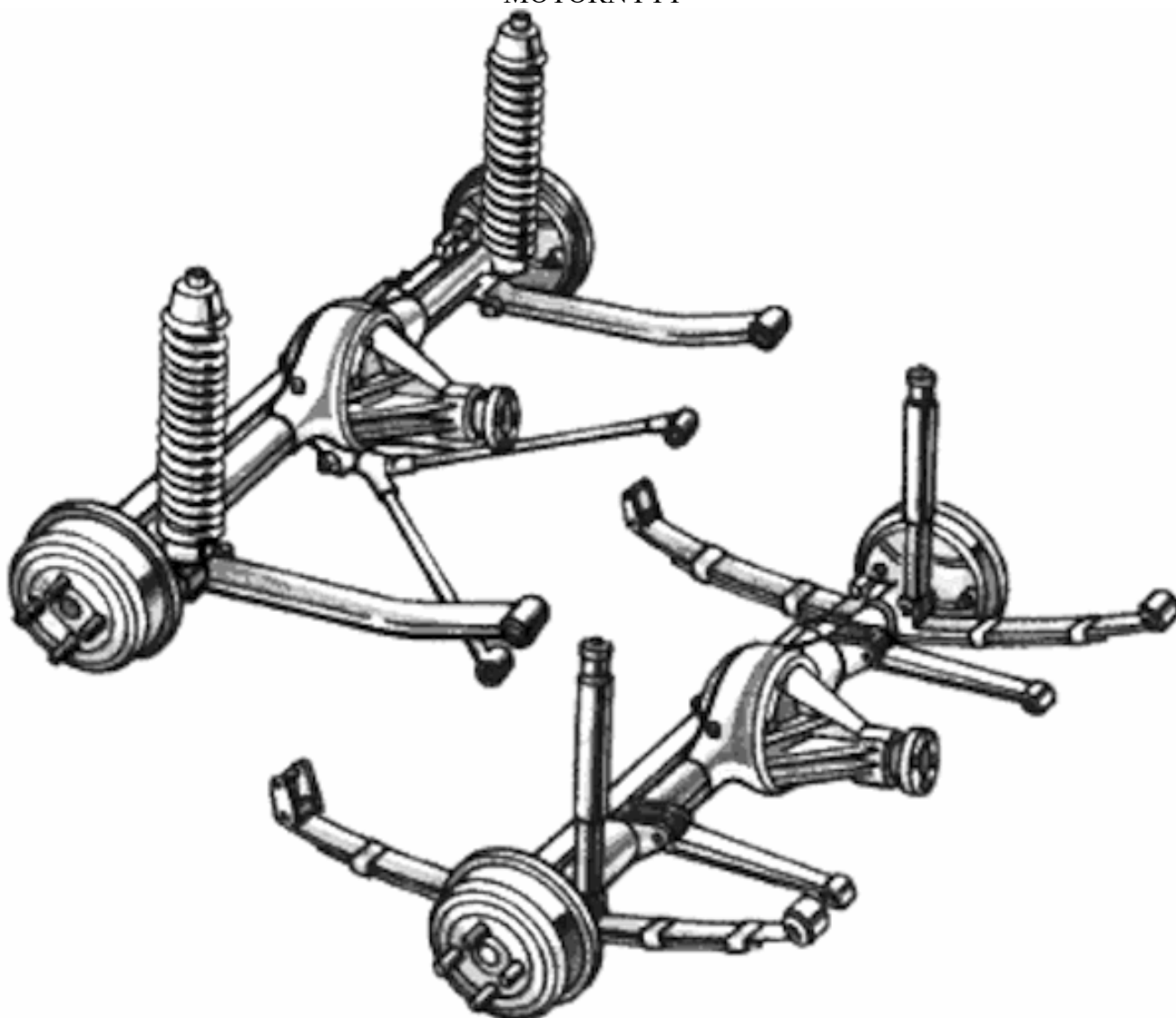
I ett klassiskt fall där Chapman fick vad han behövde, inte vad han ville ha, fick Lotus inte bara en joint venture-modell utan lämnades med en ny fabrik att bygga det i. En Ford-medarbetare på plats tilldelades Lotus för att snabbt spåra produktionsprocesserna, vilket var ovärderligt för Chapmans bredare övergång till en volymtillverkare.

Elan och den nya monterings- och utvecklingsanläggningen för Lotus-Cortina skulle förbli Lotus egendom. Ökningen av tillverkningsexpertis och stordriftsfördelar skulle senare göra det möjligt för Lotus att fungera på en annan nivå som en oberoende väg- och racerbilstillverkare.

Enligt Fords globala Total Performance-mantra var Dagenham tvungna att snabbt hitta en vinnare som var mer lämplig för deras egna marknadskrav än de Falcons och Galaxies som konkurrerade i Europa. Det fanns också en befogad oro för att Cortina såg gammaldags ut jämfört med innovationerna från Mini, Volkswagen och Renault.

Efter att Ford och Lotus kombinerat Elans prestandadelar med ett speciellt Cortina-skal med aluminiumpaneler, kunde en Cortina på premiumnivå positioneras som ett lågprisalternativ till Alfa Romeo för den europeiska marknaden. Det var då ett relativt kort men inte alltid enkelt steg att utveckla den till en dominerande kraft inom sedanbilsracing.

Lotus fick sedan i uppdrag att bygga bilarna så att Ford kunde koncentrera sig på sin kärnverksamhet, vilket snart skulle innebära att möta den exploderande globala Cortina-efterfrågan!



*Axeln till vänster med sex fästpunkter är den tidigare Lotus-konstruktionen med en A-ram som kanaliserade kraftiga vrid- och lokaliseringskrafter in i diffen och dess fästpunkter, vilket den högre Cortina-karossen förstärkte. Den senare Ford-konstruktionen spred lasterna över åtta monteringspunkter och var lika effektiv utan brott.*

Lotus Formel I och Indianapolis Association lade sedan till all den trovärdighet som Ford skulle behöva för sin bas Cortina. Vanliga Cortina-ägare kunde sedan lugnt sola sig i glansen i vetskapen om att det inte fanns något under deras motorhuvar som kunde förvirra lokala verkstäder eller gör-det-självt-reparatörer, vilket fortfarande var ett stort övervägande 1962.

Lotus-Cortina var en win-win för alla parter innan den ens hade snurrat ett hjul!

Eftersom Cortina mötte nya japanska fordon samt sina brittiska och europeiska rivaler i Australien, löpte Cortina ännu större risk att avfärdas som en utsträckt Anglia eller ännu värre, en brittisk version av den bräckliga första amerikanska Falcon. Även om Lotus-Cortina aldrig kunde säljas i Australien till ett konkurrenskraftigt pris under strikta lokala importrestriktioner, hade den en viktig roll att spela i händerna på privatpersoner.

Så snart samma drivlina kunde kombineras med lokal Escort-produktion såldes den lokalt. Lotus specialiserade insatser för delar och montering gjorde dock den processen omöjlig för Mk I Cortina. Detta tvingade Ford Australien att utveckla sitt eget Cortina GT-program som i slutändan byggde på flera Lotus-Cortina-utvecklingar medan Lotus-Cortina och Lotus Elan vävde sin magi i händerna på privatpersoner.



*Till den dyra dubbelhanteringen kom dagens exklusivitet i den första Lotus Cortinas att instrumentpanelen byttes ut mot en speciell detalj. Till och med sätena fick formas om och trimmas om speciellt för Lotus-Cortina.*

### **Den första Lotus-Cortina Mk I**

Efter att ha lämnat över hela Lotus-Cortina-projektet till Lotus kunde Ford distansera sig om det föll omkull. Eftersom Ford bara levererade ofärdiga tvådörrars Cortina-skal var man inte utsatt för i närheten av samma problemområden som om man hade tagit sig an Elan-sportbilsprojektet. Efter att Elan fortsatte som en Lotus, gav Fords avvisande av Elan-projektet mer exotiska referenser till Cortina än om Ford hade producerat Elan.

Även om Chapman-associationen var källan till allt briljant med Lotus-Cortina, var den också fylld av de vanliga Chapman-svagheter. Som väntat närmade han sig Cortina som en överviktig produktionsbil som behövde lättas. Förutom att Cortina redan var produkten av ett mycket mer expert- och komplett viktminskningsprogram än något som Lotus genomförde.

Cortina-bakdelen var noggrant utformad så att de påfrestningar som matades in i karossen av bakaxeln försiktigt fördelades över de främre och bakre bladfjäderhängarna och det mittersta stötdämparfästet. Chapmans försök att byta ut den vanliga axeln mot en komplett Elan-oberoende bakvagn blockerades av Ford som var angelägen om att skydda trovärdigheten hos produktions-Cortina. Chapman kopierade sedan sin Lotus Seven clubman-bakdel under den bakre delen av Cortinan med till en början katastrofala resultat.

Eftersom Seven inte hade någon struktur bakom bakaxeln ersattes Cortinas bladfjädrar av coil over-stötdämpare som matade in bakaxelbelastningar i stötdämparfästena bredvid de bakre hjulhusen. Länkarmar skruvades fast i de främre fjäderhängarna och en stor A-ram monterades under diffen och fästes på karossen under baksätet. För att få tillbaka den ofjädrade vikten till vad den var tillverkades diffhuset av aluminium.



*Att lägga till Lotus-mätare till den senare Cortina GT-instrumentbrädan och använda Cortina GT-säten som är klädda i svart bidrog till de stora besparingarna som uppnåddes i senare exemplar. Observera att instrumentbrädan nu var lackerad i svart, inte vit som i tidigare bilar.*

Resultaten var förutsägbara. Sedan karossens högre tyngdpunkt ökade påfrestningarna som inte sågs i den låga Lotus Seven. De bakre panelerna deformerades när spiralfjädrarna pressade in bakaxelbelastningar i karossen och A-ramens påfrestningar på diffen genererade ständiga oljeläckage och diff- och axelfel.

Även om andra drivlinedelar var gjorda av aluminium och dörrarna, motorhuven och bagageutrymmet var klädda i aluminium, ökade Lotus-modifieringarna faktiskt Cortinas vikt.

De största bovorna var extra stag som sträckte sig i båda riktningarna: bakåt i bagageutrymmet och framåt in i det bakre passagerarutrymmet bakom sidobeklädnaden så att det kunde fördela bakaxelbelastningarna över längden på de borttagna bladfjädrarna. De extra bitarna som följde med dubbelkamhuvudet, dubbla Webers och bromsförstärkare lade till sin del. Kopplingen och bakaxeln lyftes båda i diameter.

Stålfälgar som breddats till knubbiga fem och en halv tum med infällda navkapslar kan ha definierat ett nytt gatumode, men ökade vikten jämfört med racinglegeringar, som ännu inte var pålitliga på en gatbil 1962.

Bromsarna var GT:s främre skivor och den större Classics bakre trummor. Båda hade hårdare blandningar som krävde boostern, som fanns i tidiga bilar på baksidan av motorrummet. En stor minskning av körhöjden matchades av nya nedre länkar i smidesstål fram för att minska negativ camber och lätta på styrbelastningen. En utbuktning släpptes in i bagageutrymmets golv för att ge utrymme för diffen på den lägre väghöjden.



*Även om den senare Lotus-Cortina Mk I hade mycket mindre Lotus-input, var det en mycket lättare bil att leva med. Fords bakaxeldesign minskade garantikraven dramatiskt och de tidigare ägarna fick bära efter att garantin löpt ut. Den nya genomströmningsventilationen förbättrade aerodynamiken eftersom den gjorde det möjligt för förare att köra med stängda fönster.*

Batteriet flyttades till bagageutrymmets högra hörn, vilket minskade kapaciteten ytterligare efter att den bakre stagningen fick reservhjulet att flyttas platt över bagageutrymmets golv.

Den vanliga Cortinas grundläggande remsmätare och plastratt byttes ut mot ett riktigt Lotus-instrumentpaket som liknade Elans och följar i legeringseker, som också delades med Elan. Den vanliga klädseln på instrumentbrädan och karossens färg på kupén stannade kvar.

De platta Cortina-sätena uppgraderades till fylliga hinkar med sidokonturer på samma ramar, åtskilda av ett mittarmstöd/förvaringsfack och mittkonsol som inrymde den fjärrstyrda växelspaken. Detta dikterade bänksätet Cortinas paraplyhandbroms. Allt tillförde vikt men var användbart för racing och avgörande för den övre presentationen som är nödvändig för viktig homologering av vägbilsförsäljning.

Lotus disciplin återställdes av gummigolv mattorna och de symboliska främre stötfångarna som plundrats från Anglia-skåpbilen. Alla var baserade på ett vitt tvådörrars Cortina 1200-skål med Consul-emblemet, öppningsbara kvartsventiler och bakre sidoglas.

Den målades av Ford och pryddes sedan av Team Lotus gröna blixtnyckel med dess kontur beroende på vem som gjorde målningen, och ett svart gallernät, en färg som bestämdes av Colin Chapman själv. Man kan hävda att det etablerade utseendeagendan för varje specialversion av en produktions sedan från den tidpunkten.



*Motorrymmet på senare Lotus-Cortina Mk I hade bromsförstärkaren flyttad till framsidan av motorrymmet redo för vänsterstyrda modeller. Den här har de blå vippkåporna från basmotorers specifikation.*

Även om flera lägre viktsiffror hävdades, var den mest konsekventa tjänstevikten som angavs 16,2 cwt/810 kg jämfört med Cortina 1200:s basvikt på 15,5 cwt/750 kg, båda anmärkningsvärt lätta med tanke på deras ursprungliga femsitsiga familjebilfokus.

Lotus insats i dessa tidiga bilar var omfattande och dyr, vilket ledde till ett brittiskt pris på 1100 pund, eller cirka 2700 dollar, jämfört med det lokala priset på 1900 dollar för basmodellen Cortina. Som en fullständig import uppskattades det australiska landade priset till minst \$4000 med den extra tullen. För brittiska köpare var det fortfarande ett fynd eftersom europeiska rivaler med dubbla kameror kostade minst ytterligare 200-300 pund.

Medan fabriksutvecklingen av Cortina GT fortsatte med stormsteg, minskade Lotus handfettning tillräckligt i slutet av 1964 för en prissänkning tillbaka till 990 pund. I juni 1964 var aluminiumpanelerna borta, den speciella Elan-växellådan ersattes av GT-artikeln, det fanns ett diffhus i stål och Fords nya tvådelade drivaxel absorberade en del av stötarna som bidrog till diffelen.

Under 1964 erbjöds en version med specialutrustning. Den hade också den nya GT-växellådan som gjorde den mer lätthanterlig på vägen. Bara 64 exemplar hade den uppgraderade motorn (105 hk/78 kW till 115 hk/86 kW) med nya kamaxelprofiler, omarbetat huvud med större ventiler och ett avgassystem med stor borring. De vanliga Lotus blå kamskydderna byttes ut mot gröna. SE hade också Armstrong justerbara bakre dämpare med olika bakre spolar. Lotus woodrim-ratt var läderklädd på senare modeller och det fanns ett Special Equipment-emblem på baksidan.

Denna SE-uppgradering skuggade ett liknande paket för Elan och definierar det mest önskvärda av alla tidiga Lotus-Cortinas.



## 10 b. Lotus Cortina Mk1: En historia del 2

Processen för att göra andra Lotus-Cortinas mer vanliga och pålitliga pågick.



*Denna tilltalande skåpbilsversion av Ford Anglia (ovan) såldes aldrig här, förmodligen för att dess importpris skulle ha varit för nära den lokala Falcon-skåpbilen. Den var dock tillräckligt bra för att Lotus-Cortina skulle bära sina bakre stötfångare fram. De där navkapslarna ser också bekanta ut!*

### **Den andra Lotus-Cortina Mk I**

I oktober 1964 avslöjades en Lotus-Cortina med en ansiktslyftning av den breda grillen, ny instrumentpanel med runda instrument och den senaste Aeroflow-ventilationen i ansiktshöjd med sina utloppsventiler på C-stolparna.

Efter att Consul-märket på motorhuven byttes ut mot Cortina var det förmodligen den första Lotus-Cortina, eftersom de tidigare bilarna tekniskt sett var Lotus-Consul Cortinas! Ford hade tidigare lanserat och marknadsfört Cortina som en del av Consul-familjen för att lyfta fram sitt fokus på familjebilar. Tack vare Lotus-kopplingen hade Cortina nu sin egen identitet.

Cortina GT-stolarna ersatte de specialdesignade Lotus-detaljerna. Eftersom den nya instrumentpanelen var utformad för att enkelt kunna uppgraderas med extra mätare för Cortina GT, krävde Lotus-instrumenten inte längre en speciell instrumentbräda. Instrumenten hade dock en speciell silverfärgad inramning och instrumentbrädan målades svart. För att matcha detta ändrades rattens mittmärke från gult och grönt till svart och silver.

Mittkonsolen och mittarmstödet/facket plus handbromsen för paraplyer fanns kvar, men saknades i GT-kupén. Ventilationsöppningarna fram och sidorutorna bak var nu fixade tack vare Aeroflow-systemet om inget annat var tillval. Under motorhuven hade lite förändrats förutom att bromsservon flyttades till den främre delen av motorrummet för vänsterstyrning.

Senare 1965 lades ett mittmärke som firade Lotus prestationer i Indianapolis till på mittkonsolen.

Från juli 1965 monterades Cortina GT-bakaxeln efter att Ford hade lagt till radiestänger på bladfyäders bakre ände. Så snart tävlingsteamet upptäckte att ändringen inte gjorde någon skillnad på varvtiderna kunde den bakre strävan tas bort, vilket frigjorde damasken efter att reservhjulet hade återförts till dess vänstra bakre hörn.

Sent 1965 monterades den nya växellådan från Corsair V4 och ansågs vara den bästa för vägbruk. Dess indirekta utväxlingsförhållanden var närmare den ursprungliga Elan-växellådan men med en bättre spridning.

Befriad från fladdrande och lätt skadade aluminiumpaneler, en överdrivet hög första växel som tuggade sönder kopplingar i trafiken, en kaross som framhävde resonanser och en bakre fjädring som ständigt åter sig igenom differentialer och hotar den bakre karossstrukturen på allt annat än släta vägar, var Lotus-Cortina redo att avnjutas som gatubil.

Vid denna tidpunkt exporterades Lotus-Cortina till USA, perfekt tajmad, för att tjäna pengar på de senaste segrarna i Lotus Indianapolis.

Australiens exponering för Lotus-Cortina-vägbilen var mycket begränsad och långt efter att den först sågs i Storbritannien. Efter att Harry Firth inte kunde ansluta sig till Norm Beechey och Peter Manton som Neptune Cortina-förare på grund av Fords utvecklingsåtaganden, togs Wheels täckbil snabbt i bruk som Neptune-teamets Cortina. Den utvecklades sedan till världens snabbaste Lotus-Cortina i händerna på Jim McKeown.

Efter att Lotus-Cortina Mk I (och Elan i samarbete) hade uppnått sitt uppdrag att glittera Cortina-märket var det dags för alla parter att gå vidare. Lotus hade vuxit i en sådan utsträckning att de nu var tvungna att flytta sina produktionsanläggningar i Hethel för att möta efterfrågan på sitt ständigt växande utbud av gatubilar.

Skillnaden i hållbarhet och kvalitet som fanns mellan Fords egen Cortina GT och Lotus-Cortina, och de garantianspråk som följde med denna, var inte längre acceptabla. Modellen lades ner från slutet av 1966 till mars 1967.

Nästa Lotus-Cortina, baserad på Mark II, var en helt annan bil byggd av Ford. Ändå var dess själ fortfarande Lotus efter att motortillverkningen flyttades från Japan till den nya Lotus-anläggningen och sedan levererades direkt till Ford.

Lotus hade tillräckligt att göra som tillverkare efter att Elan-serien utökats med en ny fyrsitsig coupé. Den nya Europa-modellen med mittmotor skulle snart få en dubbelkamaxmotor som tillval. Det var klokt för Lotus att ta hand om dessa exempellösa motorvolymerna och överlåta slutmonteringen av Lotus-Cortina till Ford.

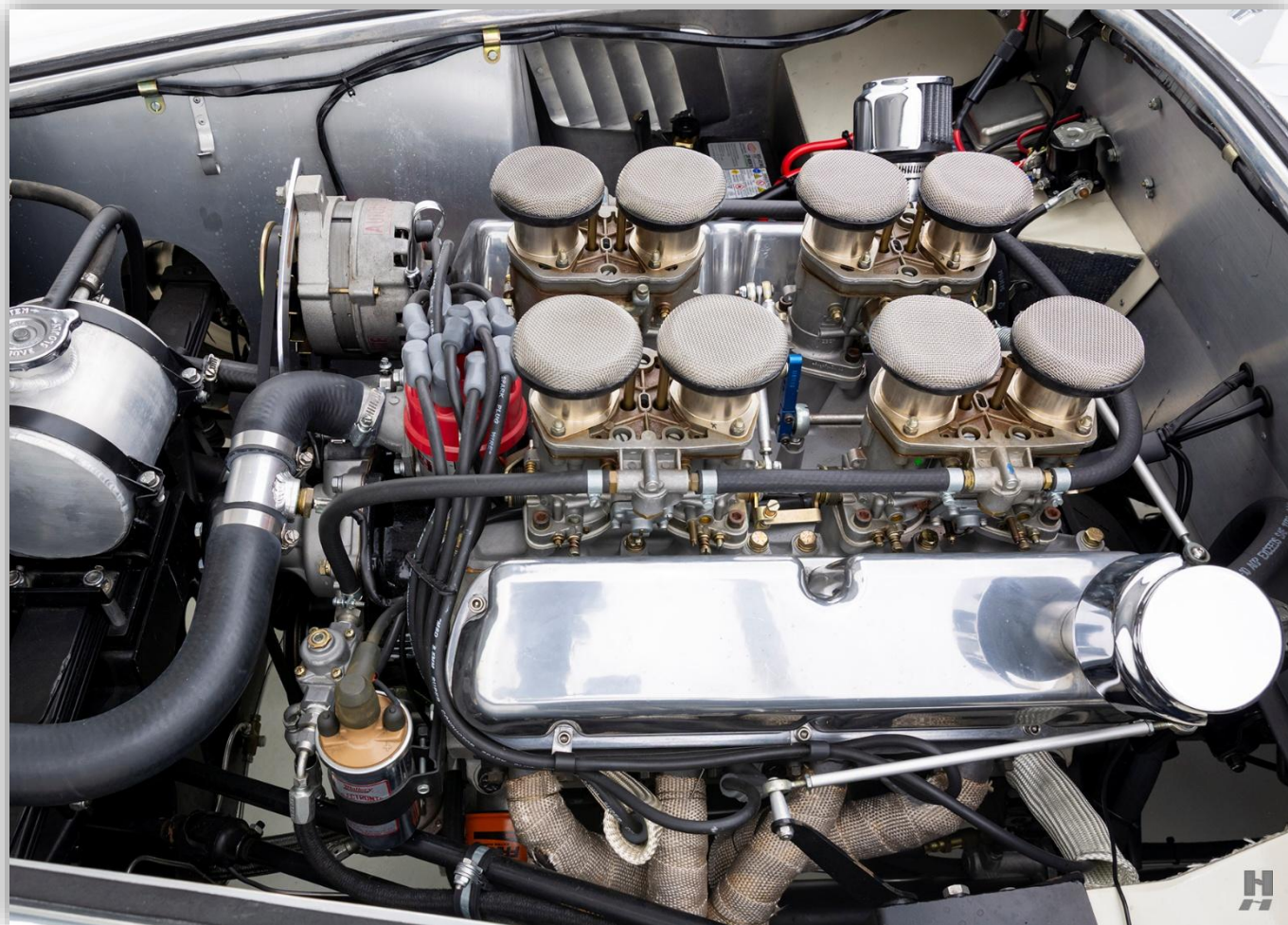
Och när Lotus-Cortina Mark II hade kört sin bana kunde Ford överföra Lotus-drivlinan till den nya Escorten så snart det var Escortens tur att få sitt namn i strålkastarljus.

## 11. Shelby Cobra 1965



Om imitation är den uppriktigaste formen av smicker, så har kanske ingen annan bil blivit "smickrad" mer än Shelby Cobra. Från de tidigaste 260-drivna prototyperna till den sista av de breda 427-bestarna var Shelby Cobra ett omedelbart samlarobjekt, och dess stjärnglans har knappast bleknat, även efter mer än 60 år. Nästan omedelbart efter att produktionen upphörde började försök att upprätthålla eller återuppliva Cobra – och snart var en hel replikaindustri född – med varierande framgång. Från tvivelaktiga bygg-det-själv-kit till krävande repliker har otaliga Cobra-hyllningar byggts, och Shelby lade snart märke till det.





I slutet av 1980-talet, efter år av kamp mot strömmen, gick Shelby American Automobiles äntligen med i striden med en ny, officiellt sanktionerad fortsättnings-Cobra, som i huvudsak tog vid där originalet slutade, komplett med en Shelby American MSO (signerad av Carroll Shelby, naturligtvis) och "CSX" chassinummer. Från och med CSX4000-serien sålde Shelby dessa nya Cobras till auktoriserade återförsäljare som färdiga rullar, minus motor och växellåda, vilket gjorde det möjligt för kunderna att specificera dem exakt som de ville och att kringgå de irriterande federala säkerhetsföreskrifterna. Karosserna tillverkades enligt exakta originalspecifikationer i antingen glasfiber eller aluminium, med förbättringar av chassit för styrka, förbättrad hantering och bromsning. Programmet visade sig vara mycket framgångsrikt för Shelby, och andra Cobra-modeller gick med i striden. Precis som originalet har Shelbys fortsättningskobras blivit samlarobjekt i sin egen rätt.

Som en hyllning till 1964/65 års 289 "FIA Cobra" hyllar den CSX7000 fortsättningsserien en av Shelbys största bedrifter: Att slå Ferrari till 1965 års FIA GT Manufacturer's Championship. De ursprungliga FIA Cobra-bilarna drevs av den lätta och kraftfulla 289:an och hade en breddad spårvidd, feta hjulhus och en sänkt vindruta. Många fans är överens om att den smidiga och målmedvetna 289 FIA är en av de snyggaste av alla Cobra-varianter.

CSX7020 är en tidig 7000-serie FIA-fortsättningsmodell, med en mycket eftertraktad legeringskropp på full display i vackert polerad prakt. Shelby kontrakterade Kirkham för att leverera karossen till exakta specifikationer, Utah-företaget är ett av de mest respekterade namnen i Cobras rekreationsverksamhet, och den här bilens nakna finish visar den fantastiska kvaliteten på det arbetet. En kopia av MSO:n som finns registrerad visar att detta chassi färdigställdes av Shelby i juli 2000, och efterföljande dokument visar att det förvärvades av den senaste ägaren 2008.



En Cobra handlar naturligtvis om vad som finns under huven, och CSX7020 gör dig inte besviken, tack vare en 347 kubiktums Ford V8 som matas av en kvartett Weber IDF-förgasare. 347 är känd för en utmärkt balans mellan kraft och vridmoment vid låga varvtal och använder ett 302-block, något överborrat och utrustat med en stroker-vev. Uppgifter visar att den här motorn byggdes 2010 och dyno testades till ganska användbara 375 hk och 425lb-ft vridmoment. Utöver siffrorna finns det få motorupplevelser som är mer suggestiva än ljudet av en vidöppen smallblock-Ford som andas in genom Weber-förgasare!

Den visar bara 571 miles på S-W-vägmätaren CSX7020 och är fortfarande exceptionellt fräsch, efter att ha underhållits väl av ägaren under de senaste 17 åren. Som förberedelse för försäljning har den polerats minutiöst och nya däck har monterats på lättmetallfälgar i Halibrand-stil.

Bara *fem* Cobra-teambilar med FIA-specifikation byggdes ursprungligen av Shelby, och de är utan tvekan bland de mest värdefulla och eftertraktade sportbilarna på planeten. Det här fantastiska exemplet på CSX7000-serien ger kraft till folket, med all den viscerala spänningen och den ikoniska skönheten från originalet, till ett mer uppnåeligt pris.



# Klassiker

## 12. Grattis Volkswagen Dasher!

Publicerad 21 november 2009 (uppdaterad 21 november 2024) Text Carl Legelius

Idag har Helga och Olga namnsdag och enligt Klassikerkalendern ska även Volkswagen Dasher firas. Då gör vi väl det!



Den 22 augusti firade vi Passat. Där står att läsa att modellen som debuterade i maj 1973 kom att säljas under ett antal hejiga namn som Carat, Santana, Quantum, Corsat, Magotan och Dasher.

Namnet gifter gifter sig samman på ett fonetiskt fördelaktigt sätt med lillebror Rabbit (se 12 november). Tänk amerikansk bilhall, "Folkswagon". En terylenklädd högerarm som sveper ut i en generös gest: "And if you prefer something bigger than the Rabbit we have the new Daaasher over here! Great car!".

Det bredamerikanska säljsnacket skulle helt klart hämmas av ett stubbigare "Golf" eller "Passat".

Dasher introducerades som 1974 års modell i USA och modellnamnet upphörde med andra generationens Passat 1981. Den som kom att kallas Quantum.



1974 Dasher Wagon

*Stötfångare och sidoljus. Mer än så avlöjar inte sidovyn att detta absolut inte är en Passat.*



*Meningsfull fritid och ett bagaeutrymme som rymde åtskilliga tennisrack. 1978 var året.*



*Volkswagen Dasher Diesel Wagon 1981*





Roger Warolin