



Vespa 400

1. Cupra Raval provkörd
2. Provkörning av Maserati Grecale Folgore
3. Succé för Skodas elbil Elroq
4. Audi A6 och Q5 får uppdaterad V6-dieselmotor
5. Xpeng halverar priset i Europa
6. Därför restaurerade VW denna T2 till nyskick
7. Från Trailer Trucking Festival
8. Volvos designchef Jonathan Disley om Volvo FH Aero
9. När Suzuki Jimny välte
10. Vespa 400
11. Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster
12. Grattis Rambler Marlin



1. Cupra Raval provkörd

Av Christoffer Gullin

28 nov. 2025

Första (el)lillbilen från VW-gruppen



FILM: <https://youtu.be/PSUwiHaq5Xo>

Jag har haft möjlighet att köra helt nya Cupra Raval, en bil som egentligen inte finns än då det är ett tag kvar till premiär. Cupra har dock låtit ett visst antal medier köra den stora nyheten och i denna video berättar jag lite mer om specifikationerna samt mina första tankar och känslor baserat på ca 30 minuters körning av nya Cupra Raval VZ.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Provkörning av Maserati Grecale Folgore

Publicerad av Erik Andrén 10 nov 2025 kl 14.32

Uppdaterad 12 nov kl 15.35

Vi körde Grecale på italienska bergsvägar, runt hemstaden Modena.



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 tidiga 1980-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".



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

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.

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 bokstavigt. 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. 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 (vikt-fördelningen 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 körlägen 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 vägkänslan 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 konfigurationen flexibel. I själva baksätet sitter man också helt okej, även om den uppböjda 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. CO₂ 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.

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.



3. Succé för Skodas elbil Elroq

Posted by Kristofer Rask november 27, 2025

När 100 000 exemplar



Tidigare i år startade Skoda tillverkningen av sin andra elbilsmodell Skoda Elroq. En elbil något mindre än Skoda Enyaq. Modellen har visat sig bli en succé för den tjeckiska biltillverkaren.

Nu firar Skoda 100 000 tillverkade exemplar. Jubileumbilen är en Elroq RS i färgen mambagrön.

– Att producera 100 000 Elroq på mindre än ett år i serieproduktion är en stor prestation för hela teamet. Det visar också på noggranna förberedelser och välriktade anpassningar i våra produktionsprocesser, kommenterar Andreas Dick, styrelsemedlem på Skoda Auto med ansvar för produktion och logistik.

Skoda Elroq har blivit populär. Under de första tre kvartalen 2025 placerade den sig på andraplats bland Europas mest sålda elbilar.

Elroq är den mest sålda elbilen i Tjeckien, Danmark och Slovakien och ligger bland de tre mest sålda elbilarna i Österrike, Nederländerna och Schweiz.



Kristofer Rask

4. Audi A6 och Q5 får uppdaterad V6-dieselmotor

Publicerad 2025-11-27 16:33 (uppdaterad 2025-11-27 16:52) Text Erik Söderholm

Det finns allt färre stora dieselmotorer att välja på – men Audi håller liv i sin variant som nu fått en elektrisk kompressor.



Bilköpare som är på jakt efter en diesebil får allt färre alternativ att välja på. Bara knappt sex procent av alla nya bilar som rullat ut på svenska vägar hittills i år har dieselmotor.

Audi lanserar nu en uppdaterad V6-dieselmotor med ett 48-volts mildhybridsystem och en elektriskt driven kompressor. Det ska ge snabbare respons och lägre förbrukning.

Motorn är även godkänd för att tanka HVO100 som är vanligt på svenska drivmedelsstationer.

V6 TDI-motorn på 3,0 liter kommer till Audi Q5 och Audi A6 där den har 299 hästkrafter och 580 Nm. Den officiella förbrukningssiffran är som lägst 5,8 l/100 km i Q5 och 5,3 l/100 km i A6.

Som jämförelse hade Audi A6 50 TDI av förra generationen något lägre effekt (286 hk) men högre vridmoment (620 Nm) och betydligt högre förbrukning (6,3 l/100 km).

Det är oklart om motorn ska säljas i Sverige.

5. Xpeng chockar elbilsmarknaden – halverar priset i Europa

Av Christian Pedersen

Uppdaterad 28 nov. 2025 Publicerad 28 nov. 2025

Det kinesiska lågprismärket Xpeng Mona kan vända upp och ner på Europas elbilspriser



Xpeng trappar nu upp med lokal produktion för att pressa konkurrensen ytterligare.

Xpeng växlar upp sin europeiska satsning och riktar nu strålkastarljuset mot den breda massmarknaden.

Med lanseringen av lågprismärket Mona tar bolaget sikte på att skaka om konkurrensen på allvar, och prisnivån pekar mot något som kan bli ett paradigmskifte i elbilssegmentet.

Prispress som utmanar alla etablerade märken

I Kina har Xpengs Mona 03 startpris runt 170 000 svenska kronor.

Det är mindre än hälften av vad en Tesla Model 3 kostar, trots att bilarna riktar sig mot samma kundgrupp. Det skriver [Input](#).

Skulle prisnivån hålla någorlunda när modellen når Europa 2026, hamnar den direkt i konflikt med Tesla, Volkswagen ID.3 och en rad kommande lågprisalternativ.

Att Xpeng menar allvar är tydligt.

Koncernen har ingått produktion hos Magna i Österrike, där modellerna G6 och G9 redan tillverkas.

“Titotusentals fordon” om året, enligt Xpengs styrelseordförande **Brian Gu**.

Lokal produktion kan både korta leveranstider och göra det svårare för EU att införa handelshinder.

Mona blir global – och fler modeller är på väg

Mona 03 är bara början.

Grundaren **He Xiaopeng** säger att “en rad Mona-produkter” lanseras globalt 2026.

Läckt bildmaterial från Kina visar dessutom att nästa modell sannolikt blir en kompakt SUV, precis den biltyp som europeiska konsumenter favoriserar.

Med ett aggressivt pris kan denna kategori bli ännu hårdare konkurrensutsatt.

Vad innebär det för europeiska och svenska bilköpare?

För konsumenter i Europa kan Mona-marknadens intåg bli startskottet för en ny prispress där elbilen inte längre är ett premiumval.

I en tid när EU skärper tonen mot kinesiska elbilar kan Xpengs strategi med lokal produktion vara nyckeln som håller kostnaderna nere.

Om Mona 03 och dess SUV-syskon når våra marknader till priser som liknar de kinesiska, kan 2026 bli året då elbilen verkligen blir tillgänglig för alla, och där etablerade tillverkare tvingas svara på en ny prischock.

Läs mer:



Gamla vanor möter ny teknik i XPengs nya MPV



Volkswagen ger upp stoltheten – låter kineserna bygga framtiden



VW:s nya elbil – en stor överraskning



Bevakar nyheter inom bil och techsektorerna.



6. Därför restaurerade VW denna (o)vanliga T2 från 1979 till nyskick

Magnus Fröderberg

2025-11-29

Denna VW T2:a är varken den första eller den sista som tillverkades, men den kallas för "den magiska bussen" efter de omfattande bränderna i Kalifornien.



Den azurblå folkabussen från 1977 blev en symbol för folkets motståndskraft under bränderna i Kalifornien i januari 2025.

Historien börjar med en bild som en pressfotograf från Associated Press (AP) tog i Malibu av förödelsen efter branden i Kalifornien i början av januari i år. Allt var nedbrunnet utom en blåvit folkabuss i mitten av bilden.

Bussen började kallas den "den magiska bussen" och bilden spreds över världen. Bussen blev en symbol för folkets motståndskraft under branden.

Volkswagen of America kontaktade bussens ägare Megan Weinraub och erbjöd henne att restaurera bussen till nyskick vid sin anläggning i Oxnard. Där förvarar och underhåller Volkswagen of America sina historiska fordon.

Hon brukar kalla bussen för "Azul" efter den eftertraktade blå färgen på karossen.

– **För Megan är "Azul" inte bara** en 1977 års Volkswagen T2, utan en del av hennes familj. För oss har detta passionerade restaureringsprojekt fungerat som en symbol för motståndskraft, säger Rachael Zaluzec som är marknadschef på Volkswagen of America.



FILM: <https://youtu.be/05R3IM1FPXU>

Krävdes omfattande arbete och extern hjälp

Efter en grundlig inspektion konstaterade Volkswagen att "Azul" behövde omfattande mekaniska reparationer och karosarbeten för att ens vara körduglig.

För att få hjälp med karossen vände sig Volkswagen till GE Kundensport som är kända för att restaurera historiska Porsche-bilar.

– Även om detta speciella restaureringsprojekt var en teknisk utmaning, var det viktigaste att behålla fordonets själ intakt, säger Gunnar Wynarski, fordonstekniker vid Volkswagen Group of Americas Oxnard-anläggning



"Azul" togs till Volkswagens anläggning i Oxnard, en timmes bilväg norr om Los Angeles, där Volkswagen of America underhåller sina historiska bilar.



Megan Weinraub verkar nöjd med restaureringen av sin brandskadade Volkswagen T2 från 1977.



"Azul" ska visas upp på Los Angeles Auto Show och bilmuseet Petersen i Los Angeles innan Megan Weinraub får ge sig ut på vägarna med sin älskade buss.

Visas upp för allmänheten

Restaureringen av "Azul" hann bli klar så att bussen kunde visas upp i Volkswagens monter på Los Angeles Auto Show 2025 som pågår i skrivande stund.

– När fotot på "Azul" blev viralt kändes det som om hela världen upplevde vad jag kände. När jag nu ser den färdigrenoverade bussen känner jag ännu starkare att den är en symbol för hopp, berättade Megan Weinraub när bussen blev klar.

Innan Megan får köra vidare med sin "Azul" ska bussen också visas upp på **Petersen Automotive Museum** i Los Angeles.

I samband med projektet har Volkswagen of America skänkt pengar till **hjälporganisationen California Fire Foundation** som stöttar räddningspersonal och deras familjer runt om i delstaten.

Läs även:



Ny VW Grand California – tajmar säljboom för husbilar



Volkswagen ID. Buzz blir billigare och dyrare – kan dra 1,8 ton



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

TRAILER

7. Årets "After Movie" från Trailer Trucking Festival

Publicerad: 2023-09-18 13:16 Text Bo Lundvang, Håkan Linder

Nu är den här! Årets "After Movie" från Trailer Trucking Festival! Kolla in allt som händer under den stora lastbilsträffen på Mantorp Park!



FILM: <https://youtu.be/TLBbExJsOa4>

8. Volvos designchef Jonathan Disley om Volvo FH Aero



FILM: <https://youtu.be/H0q6jJcmGDM>

9. När Suzuki Jimny välte: "Den lurade mig totalt!"

Publicerad 2025-11-30 6:30 Text Erik Söderholm

Vi Bilägares testförare Erik Rönnblom blev grundlurad av Suzuki Jimny när den plötsligt välte i undanmanöverprovet – mitt framför fotografen.



Det är inte bara Mercedes A-klass som blivit "vältkändis" i bilvärlden. Det har inträffat flera gånger, bland annat 2006 när den högbyggda terrängbilen Suzuki Jimny hamnade med fel sida upp.

"Den for som skjuten ur en katapult rakt upp i luften, tumlade runt, slog i backen med ett otäckt dovt ljud och landade slutligen på hjulen igen i en skur av glassplitter", skrev Vi Bilägares dåvarande chefredaktör Nils-Eric Frenidin.

Det var Erik Rönnblom som körde bilen i undanmanöverprovet och nu satt i en tillknycklad kupé. Han klarade sig med ett blödande skärsår på armen.

Faktum är att själva vältningen nästan kom av en slump. Undanmanöverprovet på flygfältet var redan klart, men det behövdes ytterligare en vända mellan konerna för att fotografen Per Hammarsjö skulle få en bild.

Då fick bilen fick en retursladd, studsade upp i luften och voltade ett helt varv.

"Jävlar! Det var vad jag hann tänka och dessutom säga högt till mig själv innan testbilen plötsligt välte", skrev han i sin [rapport som fortfarande finns publicerad på Vi Bilägares hemsida](#).

Efter att bilen klarat undanmanöverprovet bra i lägre hastigheter kom beteendet som en chock när hastigheten skruvades upp bara marginellt.

"Den lurade mig totalt", skrev Erik Rönnblom.



Suzuki Jimny klarade undanmanövern bra i lägre hastigheter, men vände plötsligt till en retursladd och välte i marginellt högre hastighet.

I bilens instruktionsbok varnade Suzuki för "skarpa kurvor och häftiga manövrar", men det är förstås inte så lätt om en älg eller ett barn springer upp på vägen och föraren behöver väja.

Rejäl bakläxa för Jimny, alltså, och den som kör en högbyggd bil från den här "antisladdsystemlösa" eran gör klokt i att köra försiktigt.



På den här tiden var antisladdsystem inte standard på alla bilar och det saknades bland annat i Suzuki Jimny.



10. Vespa 400

När Vespa började tillverka skotrar 1957 skapade de en av de mest vuxna mikrobilarna på marknaden



När det italienska företaget Piaggio introducerade Vespa-skotern 1946 visste man inte vilken ikon dess tvåhjulning skulle bli. Piaggio skulle komma att producera miljontals Vespas i dussintals olika modellserier, men vad som inte är så känt är att Vespa också tillverkade en bil mellan 1957 och 1961, kallad 400 och utrustad med en bakmonterad 393cc tvåtakts tvåcylindrig motor.

På 1950-talet blomstrade sektorn för ekonomibilar (eller mikrobilar), med dussintals företag som dök upp för att erbjuda små bilar som var billiga att köpa och köra, i ett försök att erbjuda mobilitet till massorna. Piaggio upptäckte denna trend och bestämde sig för att det skulle vara vettigt att ha en del av kakan, så man utvecklade en liten tvåsitsig bil som till stor del riktade sig till den franska marknaden, med fordonet tillverkat i Frankrike snarare än Italien.

Det påstås att om Vespa hade byggts i Italien, och därmed setts som en produkt av det landet, hotade Fiat att lansera en egen skoter som vedergällning, vilket skulle ha hotat Piaggios själva existens. Som ett resultat av detta byggdes Vespa i en fabrik i Fourchambault, eftersom den då skulle ses som en fransk bil snarare än en italiensk.



I september 1957 avtäcktes Vespa 400 för världen vid en påkostad ceremoni i Monaco. Den var avsedd att användas som en tvåsitsig bil och det fanns en dyna för att gå mellan sätena och den bakre skiljeväggen, för små barn att sitta på, medan istället i hytten förbättrades genom att monterade bakhängda dörrar. Till en början hade dörrarna fast glas med öppningsbart kvartsljus, vilket ökade utrymmet inuti, men från 1960 monterades skjutfönster.

Med en längd på 9 fot och 5 tum var Vespa 400 fem tum kortare än en Fiat 500 (som också lanserades 1957) och åtta tum kortare än en Mini (som inte skulle komma förrän 1959). Men trots sina små proportioner var 400:an mycket användbar. Det fanns ingen känga alls; Nosen var fylld med de två passagerarnas fötter, tillsammans med batteriet på en utdragbar bricka, medan bilens bakdel var fylld med det bultande tvåcylindriga kraftpaketet. Men det fanns ett rimligt bagageutrymme bakom framsätena, och med det standardmonterade canvastaket tillbakarullat kändes Vespas kupé ännu rymligare än vad den egentligen var.

Trots sin lilla motor som bara gav 14 hk var Vespa någorlunda pigg tack vare sin låga vikt; Utan några passagerare tippade den vågen på bara 350 kg, och även med två vuxna ombord ökade detta vanligtvis till bara ett halvt ton, så det kunde kryssa hela dagen i 45 mph och returnera cirka 50mpg. Bränsletanken på fem gallon gav en räckvidd på 250 mil, vilket var tillräckligt för vad som var tänkt att vara en andra bil för de flesta köpare, som främst skulle använda den på lokala resor.



Försäljningen fick en stark start med 12 130 sålda Vespa 400 under 1958, det första hela produktionsåret. Tyvärr visade det sig vara det bästa året för bilen, då försäljningen sjönk till endast 8717 året därpå. Vespa 400, som nästan uteslutande byggdes med vänsterstyrning, visade sig vara populär på det europeiska fastlandet och 1700 bilar såldes i USA, men den importerades aldrig till Storbritannien, vilket är anledningen till att det dröjde till 1959 för *The Motor* att testa en i Frankrike. Det är tydligt att de förväntade sig att Vespa skulle vara lika grundläggande och oinspirerande som många av sina rivaler på pappret, och *The Motor* var överlag mycket imponerade av Vespa och tyckte att den var mycket mer kompetent än vad priset och storleken antydde att den skulle vara. Testarna skrev:

Med hjälp av de välfjädrade sätena är åkkomforten ovanligt bra för en så liten bil. Vespa följer franskt mode genom att köra bättre, jämförelsevis, över mycket dåliga underlag, som asfalt på bakgator, än över likgiltiga huvudvägar där den korta hjulbasen och den låga vikten är mer märkbar vid bilens vanliga maxhastighet på 50 mph och marschfart. Även om det inte finns några som helst tecken på mekanisk belastning under dessa förhållanden, kan den snabba rörelsen och ljudet från en liten motor bli tröttande under långa perioder. I rättvisans namn måste det sägas att mycket bullrigare små bilar har testats av *The Motor*, och att i vilket fall som helst förväntas en stor del av de potentiella köparna vara stads- eller förortsbilister som kommer att nöja sig med att kryssa i en tystare 40-45 mph.

Det är inte mycket som skiljer Vespa från en vanlig familjebil, förutom dess storlek. Bilens enda riktigt annorlunda egenskap är dess tvåtaktsmotor som är ovanlig bara för att vara en tvåtaktare i många länder, och unik när det gäller smörjmetoden. Det fanns en skeptisk kritik vid det första tillkännagivandet av bilen när det blev känt att den rekommenderade andelen olja som skulle blandas med bensen bara var 2 %, eller mindre än hälften av den mängd som är vanlig för brittiska tvåtaktare. Rekommendationen har dock mer än väl bevisats i praktiken, och även om ingen period av hård körning har en märkbart negativ effekt på Vespa, har den inget av det vanliga tvåtakts rökspåret från avgasröret. Dessutom har kostnader och svårigheter att få rätt blandning från bensinstationer undvikits genom en smart mätanordning där oljan från en separat 4 1/2-pints behållare kan pumpas in i bränsletanken i rätt proportion för vilken volym bensen som helst. Vid den sämsta förbrukningen som erhöles i vårt test var mängden olja som förbrukades ungefär lika stor som ett vanligt oljebyte på många medelstora sedaner.



När det gäller prestanda är 393cc-enheten, som utvecklar 14 hk vid 4700 varv per minut, förvånansvärt flexibel och drar försiktigt men ganska smidigt bort från inte mer än 15 mph på högsta växeln. För att täcka långa sträckor är Vespas största begränsning förmodligen den treväxlade växellådan som begränsar hastigheten till cirka 35 mph i långvariga backar som är brantare än den på 17 lutning som kan klättras på högsta växeln, men det finns en mycket uppenbar ökning av prestanda när denna mycket lätta bil bara innehåller föraren, utan bagage.

Deprimerande få Vespa 400 har överlevt, och många skrotades för decennier sedan på grund av en tendens att växellådorna kärvade. De hade för vana att läcka olja, och ägarna kontrollerade sällan nivån, så när deras transmissioner gick sönder slängde de sina vespor i stället för att reparera dem. Vilket är synd eftersom Vespa 400 nu är värda mycket eftersom de är mycket uppskattade bland dem som känner till bilens existens.

Producerad	1957-1961, Frankrike
Byggt antal	30,076
Motor	Bakmonterad, 393cc, 2-takts, 2-cylindrig
Transmission	3-växlad manuell, bakhjulsdriven
Motoreffekt	14 hk vid 4700 rpm
Topp hastighet	84 km/h
0-40 km/h	23 sekunder

11. Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster 1933

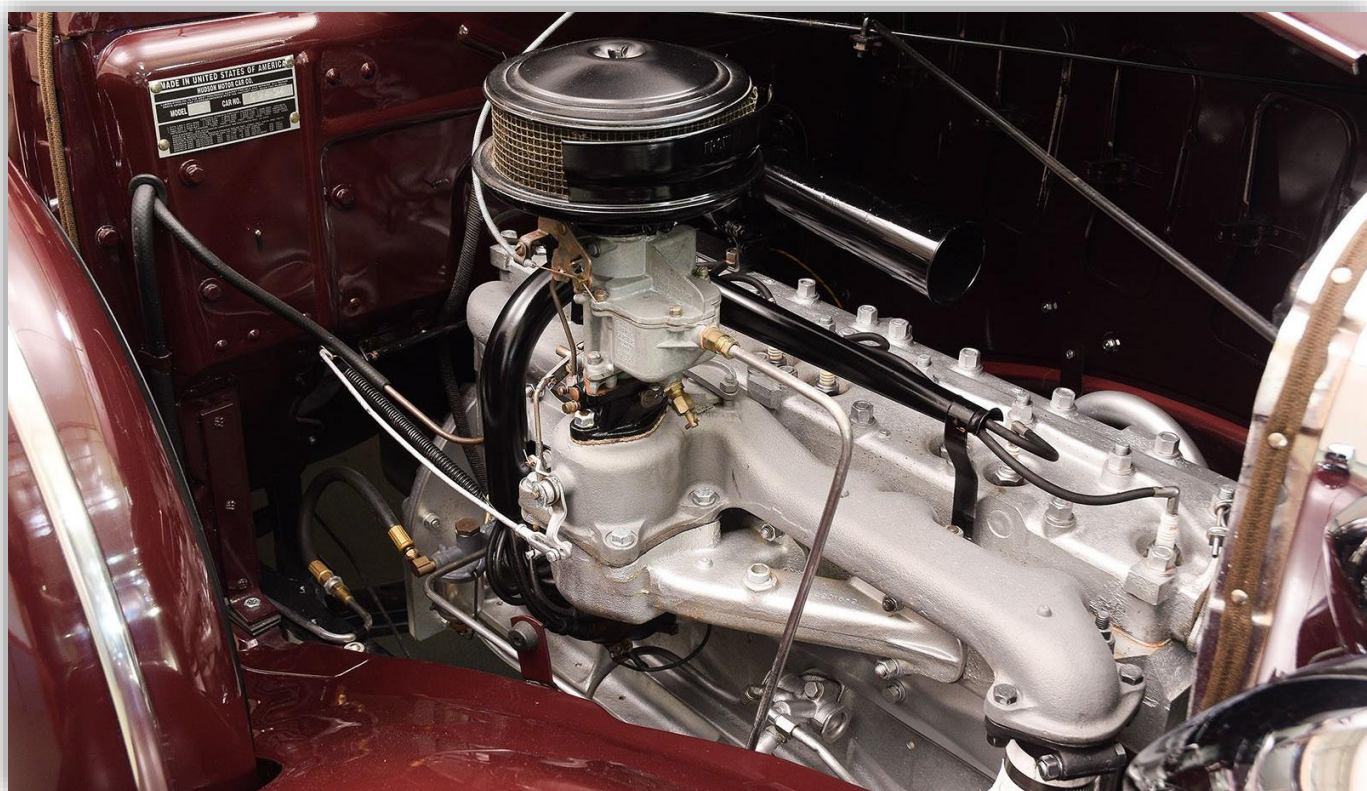


Essex Motor Company var en liten tillverkare av prisvärda bilar som debuterade 1918 men bara varade som en fristående tillverkare fram till 1922. Det året upplöste deras moderbolag, Hudson, Essex som en separat enhet och omgrupperade varumärket för att bli en junior produktlinje av Hudson-märket. Detta arrangemang varade fram till ungefär 1932, då modellen döptes till "Essex-Terraplane", en ordlek som härmade "aeroplane". År 1934 hade Hudson tagit bort namnet Essex helt och hållet och de yngre modellerna fortsatte att arbeta som Terraplanes.





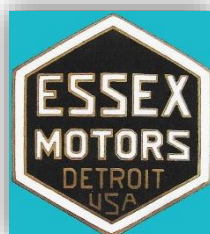
Även om det var ett relativt kortlivat märke, fick Essex-bilarna ett rykte om sig att vara prisvärda men välbyggda och med stark prestanda tack vare tillgängliga sex- och åttacylindriga motorer. De var bland de första tillverkarna som byggde prisvärda helt slutna bilar, en karosstil som vanligtvis var reserverad för exklusiva lyxbilar. De var också först med att använda varningslampor på instrumentbrädan 1932, som en ersättning för mätare. Tyvärr innebar de ekonomiska förhållandena på 1930-talet att det fanns mycket lite utrymme på marknaden för små tillverkare, och Terraplane, tillsammans med dess Essex-arv, övergavs när Hudson kämpade för sin överlevnad.





På sin tid trodde man att Essex **Terraplane** hade det bästa effekt/vikt-förhållandet av alla andra amerikanska bilar på marknaden. Den blev det bästa fordonet för gangsters som John Dillinger och "Baby Face" Nelson eftersom den erbjöd förvånansvärt stark prestanda förpackad i ett relativt diskret paket. Men vi är ganska säkra på att historiens ökända gangster inte körde något liknande: denna förtjusande Essex Terraplane Roadster från 1933 - den skulle ha väckt alldeles för mycket uppmärksamhet. Detta mycket eftertraktade åttacylindriga exemplar har en attraktiv och sällsynt roadsterkaross. Vid första anblicken är det svårt att föreställa sig detta som en instegsbil eftersom den har dubbla slutna sidomonterade reservdelar, en härlig instrumentbräda i trä, ett mullrande säte och naturligtvis en åtråvärd 8-cylindrig Hudson-motor. Vårt exemplar har totalrenoverats till en mycket bra, ärlig standard och presenteras mycket snyggt i rödbrunt med en brun topp och brun inredning. Den vackra grillen flankeras av ett par mycket fina riktiga Stabilight-strålkastare. Kromlisten är väldigt fin runt om, med bra passform på alla lister och detaljer. Det fantastiska utseendet kompletteras med whitewall-däck på målade trådhjul med kromade skönhetsringar och lock.

Tillsammans med kosmetikan har drivlinan återställts till en mycket solid och fullt användbar standard. Kraften skickas till bakhjulen via en 3-växlad manuell växellåda som är enkel att använda, via golvväxelspaken. Den är utrustad med vakuomtorkare och upprullningsbara fönster om du skulle fastna i vädret när du är ute på vägen. Mekaniken, lacken och karossen har alla restaurerats till en mycket bra nivå, lämplig för en rolig och användbar bil som är mycket väl lämpad för touring. Denna Essex Terraplane roadster är söt, rolig och mycket sällsynt. Den är redo för njutning och är ett säkert kort för att sticka ut mot världens Fords och Chevys. Tack vare den fantastiska 8-cylindriga motorn är den mer än kapabel att lämna dem i dammet också.



12. Grattis Rambler Marlin!

Publicerad 10 december 2009 (uppdaterad 8 juni 2011) Text Carl Legelius

I dag när Malin och Malena har namnsdag gratulerar vi också Marlin, en bil från AMC, American Motors Corporation!



Marlin lär kunna komma upp i 110 km/t, ganska bra för en fisk. Den Marlin vi hyllar idag är ingen fisk utan en ganska kortlivad bilmodell från AMC. Den fanns bara tre modellår, 1965, 1966 och 1967.

Ursprunget till Marlin var prototyp kallad Tarpon ritad av Dick Teague, chefstylist hos AMC. Prototypen var en Rambler American som försetts med fastback. Den såg ganska dramatisk ut snett bakifrån men direkt egendomlig i profil. Den verkade vara sammansatt av front och akter från två olika bilar.

När stilstudien sattes i produktion baserades den på den större Rambler Classic och frågan är om det var en förbättring. Den tama Ramblergrillen harmonierade dåligt med bakpartiets dramatiska linjer.

Ändå blev Rambler Marlin en kommersiell framgång sitt första år med drygt 10 000 bilar sålda. Det var bra för lilla AMC.

Åter därpå var bilen ingen Rambler längre utan kallades AMC Marlin men var i stort sett oförändrad. Försäljningen mer än halverades.

Tredje och sista året för modellen, 1967, byggdes den på Ambassadors längre hjulbas och fick därmed en längre motorhuv som gjorde bilen mer proportionerlig. Trots det halverades försäljningen igen.

Revansch fick AMC 1968 med Javelin (Namnsdagsbilar 31 juli) som blev en succé i det sportiga segmentet.



*Baksätet i Marlin var fullstort och trunken inte så liten heller, men svår att lasta.
Luckan motsvarar det svarta partiet på denna Marlin.*



*66:an var i stort sett oförändrad men Rambleremblemerna av nu borta.
Framifrån ser den ändå ut som en Rambler.*



*Ambassadors längre hjulbas klär fastbackformen bättre.
Trots det blev det av 67:orna bara 2 545 stycken.*



Fronten på 67:an var identisk med Ambassador men Marlin räknas som en självständig modell. I dag eftersökt av samlare som gillar det ovanliga och udda.



Roger Warolin