



Aurus Senat limousine

1. Ford Puma Gen-e
2. Provkörning av BYD Dolphin Surf
3. Fiat 500 Hybrid
4. Fords nya FP800S
5. Första elbilen från Malaysia
6. Ny tvåtakts-motor
7. Aurus Senat
8. Graham Series 116 av Worblaufen
9. Grattis Cadillac Fleetwood



1. Ford Puma Gen-e är succén man behöver men ingen kommer köpa den

Av Christoffer Gullin

3 dec. 2025

Jag har kört nya Ford Puma Gen-e, elektrifieringen av den klassiska Puma. Det här är en bil som erbjuder gott om utrymme, goda köregenskaper och ett pris under 400 000 kronor men trots detta kommer nog få slå till på en Puma Gen-e, all makt ligger hos Ford Sverige.



FILM: https://youtu.be/me_Tx_ku-oU



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Provkörning av BYD Dolphin Surf

Av Erik Wedberg

Publicerad 1 dec 2025 kl 12.09 Uppdaterad 2 dec kl 09.44

Den kinesiska elbilen som ska skölja över Europa som en budgetvåg, ta alla köpare och göra europeiska bilarbetare arbetslösa. Det är svårt att tro att lilla, söta BYD Dolphin Surf ska vara kapabel till det. Men den kan vara en trojansk häst.



FILM: [Byd Dolphin Surf kan bli en game changer](#)

Den är ju inte så tokig! Det är ganska mycket vindbrus i motorvägsfart men fjädringskomforten är fullt godkänd och styrningen är riktigt trevlig med lagom tyngd, känsla och respons. Riktningstabiliteten är oväntat bra för att vara en så liten bil. Den här skulle man faktiskt kunna sitta och åka lite längre sträckor med.

Det här är nytt

Lågpris. Ännu finns inget svenskt pris, men Dolphin Surf väntas bli Sveriges billigaste elbil.

Europa-byggt. En ny BYD-fabrik i Ungern ska bygga Dolphin Surf.

85 kW. Snabbladdningen är begränsad till 85 kilowatt, något sämre än närmaste konkurrenterna.

32 mil. Med det större av två batterialternativ är WLTP-räckvidden angiven till 32 mil.

Det är kanske ett genidrag. Genom att bygga en liten, knappast uppseendeväckande bil med lustig färg och gulligt namn kan kinesiska [BYD](#) ha hittat nyckeln till Europamarknaden. Efter en bitvis trevande start där endast Atto 3, främst genom förmånliga privatleasingerbjudanden, har hittat ut till ett större antal kunder kan lilla Dolphin Surf bli märkets nya draglok.



Det har länge pratats om hotet från kinesiska märken som ska konkurrera ut de europeiska med dumpade priser, men så har inte alls skett än. De kinesiska bilar som har kommit hittills har varit både för dyra och för dåliga.

BYD Dolphin Surf ser däremot ut att vara både billig och bra och kan bli ett riktigt hot mot europeiska konkurrenter.

Med en tjänstevikt på endast 1 390 kg är Dolphin Surf en av de lättaste elbilarna. Volvo EX90 väger mer än dubbelt så mycket.

Medan vi åker runt på danska landsvägar kan man fundera en stund på vad en europeisk bil är. Franska märken har gjort stor sak av att deras nya elbilar byggs hemmavid med franska batteripaket, kan det bli mer europeiskt? Men BYD då? Märket må vara kinesiskt men en BYD-fabrik i ungerska Szeged ska snart stå klar och redo att pressa ur sig Dolphin Surf-bilar. På så vis undviker BYD både strafftullar och kostsamma transporter från Kina till Europa, samt visar att man menar allvar med sin Europasatsning.

Hemma i Kina heter modellen Seagull och har redan hunnit bli en av landets bäst säljande elbilar, troligtvis till stor del för att den är snorbillig där. Men kanske även för att den har en hel del positiva egenskaper.



*Manöverpanelen under pekskärmen har små och otydliga symboler
Längst till vänster finns växelvredet*



Körställningen är bra, även långa förare kan sitta bekvämt

Jämförelsen med billiga **ë-C3** är oundviklig, och då framstår Dolphin Surf som en mer genomarbetad bil byggd med mindre spariver. Visst, det finns en hel del billiga, hårdplastiga material i inredningen men det är inte värre än hos Citroën. Om man, som undertecknad, har lite svårt för BYD:s interiördesign kan man glädja sig åt att Dolphin Surf har en mer nertonad insida. Formerna är inte lika knasiga och det finns inga gitarsträngar som passagerare kan leka med.



Baksätet får sägas vara överraskande bra för storleken. Det är dock bara tvåsitsigt



Men mycket plats kvar till bagage är det inte

Några saker känns igen: Pekskärmen kan vridas från liggande till stående läge och skärmen framför ratten är fullproppad med information som förmedlas med text av myrstorlek som strösslats ut över skärmen. Lika typiskt BYD är att systemet som övervakar förarens uppmärksamhet är överspant och inte tillåter att man tittar ens på någon av skärmarna längre än en sekund.

I mitten av ratten finns en stor blank platta med BYD-emblemet som man speglar sig i. Irriterande när man tänker på det, måste det sitta en skäggig man och titta på mig medan jag kör?

Lika irriterande är växelväljaren bestående av ett snurrvred längst till vänster på en rad av likadana snurrvred som styr olika funktioner, bland annat klimatanläggningen. Plastkvaliteten är undermålig och man får ingen återkoppling på om man har lyckats välja en växel eller inte. P-läget nås med tummen på vänster sida av snurrvredet.



Baksätesryggarna kan fällas i två delar



Under lastgolvet finns ett medelstort utrymme för laddkablar

Man sitter förvånansvärt bra. Smalt är det förstås, Dolphin Surf är en smal bil och är man lång kan man pressa knäna mot dörren åt ena sidan och mittkonsolen åt den andra. Körställningen är hög och lätt framåtlutad med känslan av att man tittar ner på vägen. Komforten är trots allt hyfsad och i högsta utrustningsnivån Comfort är både förar- och passagerarstol elstyrda.

Bromspedalen har en märklig utformning som gör att man mest trampar på armen som håller i pedalen. Det kan ha med fot- och skostorlek att göra, men det gör bromsningar något obekväma och känslan i pedalen är dessutom diffus och svår doserad. Desto trevligare är att vändcirkeln är riktigt snäv, det går att vända runt på platser man inte tror.

Provkörningsbilen har högsta utrustningsnivån Comfort och det innebär också att den har ett batteripaket på 43,2 kilowattimmar och en elmotor som ger 156 hästkrafter till framhjul. Mellannivån Boost har samma batteri och motor medan instegaren Active bara har 30 kWh och 88 hk. Om man vill ha adaptiv farthållare, trådlös mobilladdare och LED-strålkastare måste man pynta för Comfort-nivån, men i övrigt saknas inte mycket i utrustningsväg. Även standardbilen har Android Auto och Apple Carplay, V2L-teknik och ladduttag i instrumentpanelen som ger hela 60 watt laddeffekt, nog för att ladda en dator. Automatisk klimatanläggning finns märkligt nog inte ens som tillval och är den utrustningsdetalj som saknas mest. Nyckellöst system och digital nyckel i mobiltelefonen är däremot standard och ljusår modernare än Citroën som kommer dragandes med sin mekaniska nyckelstart.

Dolphin Surf är en kort, hög och smal bil och det märks i baksätet. Den högt uppdragna sidolinjen gör baksätet till en mörk plats och även om man har hyfsat benutrymme så är takhöjden för låg och bredden alldeles för knapp. Baksätet har bara två sittplatser, precis som i Hyundai Inster, men där sitter man betydligt bekvämare.



Det kinesiska namnet Seagull ansågs inte passande för Europa, här blir namnet i stället Dolphin Surf.

Bagageutrymmet är ganska skapligt och har ett litet extra utrymme under golvet där laddkabeln kan stoppas undan. Ännu bättre hade det varit om det fanns ett stuvutrymme under huven fram, plats finns där i alla fall men BYD har inte inrett något förvaringsutrymme.

0-100 km/h på 9,1 sekunder är inte särskilt snabbt, men Dolphin Surf upplevs piggare än så bakom ratten. Steget ner till instegsmodellens 88 hästkrafter lär dock bli väl tungt och med en angiven WLTP-räckvidd på endast 22 mil är det osäkert om den versionen ens kommer att säljas på våra breddgrader. Boost- och Comfort-utrustade bilar får däremot en räckvidd på 31-32 mil och det är i nivå med konkurrenterna.

För att svenska kunder ska våga slå till på en Dolphin Surf blir priset avgörande. Ännu finns inget sådant i Sverige. I Tyskland kostar bilen från 19 990 euro, vilket kan indikera ett tänkbart pris i Sverige strax under 250 000 kronor.

Om Dolphin Surf kan bli en rejäl slant billigare än närmaste konkurrenterna Citroën ë-C3, **Hyundai Inster** och **Fiat Grande Panda** så har BYD troligtvis en succé i vardande. Dolphin Surf är vuxnare och mer kompetent än första intrycket och erbjudandet kryddas med en sexårig nybilsgaranti.

Den kinesiska delfinsurfaren är inte så liten och oskyldig som man kan tro, det kan rentav vara så att Dolphin Surf blir den trojanska häst som bryter upp dörren till Europa på allvar.





Bilen har redan hunnit krocktestas av Euro NCAP och fick fem stjärnor i betyg

BYD Dolphin Surf Comfort

Pris: Ej fastställt (19 990 euro i Tyskland)

Motor: El. Elmotor, max effekt 156 hk (115 kW), vridmoment 220 Nm. Batteri 43,2 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/85 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,9 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 185/55 R16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 399, bredd 172, höjd 159, spårvidd f/b 150/148. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 390, maxlast 344, max släpvagnsvikt i.u. Bagage-volym (VDA-liter) 308–1 037 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,1 s, toppfart 150 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,60 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 310 km.

Garantier: Nybil 6 år/15 000 mil, rostskydd 12 år, batteri 8 år/20 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:**Fiat Grande Panda**

Plattform- och tekniksystkon med ë-C3. Poppigare och kantigare framtoning. Lär bli lite dyrare än Dolphin Surf.

Pris: Ej fastställt.

**Citroën ë-C3**

Billigaste elbilen just nu på svenska marknaden. 32 mils räckvidd och lite snabbare laddning. Byggs i Frankrike.

Pris: 297 500 kronor.



3. Fiat 500 Hybrid officiell – blir extremt långsam

Publicerad 2025-12-02 6:15 Text Erik Söderholm

Fiat har byggt om elbilen 500e till en hybridbil med bensinmotor. Accelerationstiden är hämtad från 1960-talet.



Försäljningen av elbilar går bättre i Sverige än i flera andra europeiska länder. Det finns fortfarande stor efterfrågan på bensinbilar.

Därför har Fiat tagit det udda beslutet att göra om elbilen 500e till en hybridbil med bensinmotor. Resultatet är Fiat 500 Hybrid som nu är officiell, både som halvkombi och cabriolet.

Under motorhuven finns numera inte något stort batteripaket, men däremot en 1,0-liters trecylindrig bensinmotor på 65 hästkrafter och en sexväxlad manuell låda – något som är ovanligt i hybridbilar.

Men bilen är ingen fullhybrid som kan köra några längre sträckor på el, utan en så kallad mildhybrid där elmotorn bara stöttar förbränningsmotorn.

Den eldrivna Fiat 500e accelererar till 100 km/tim på nio sekunder, men hybridversionen behöver hela 16,2 sekunder för att klara samma sprint – eller 17,3 sekunder för cabrioleten. Det gör bilen till en av de absolut långsammaste på marknaden.



Erik Söderholm



Mer från Vi Bilägare:



Fiat 500 chockerande liten och själfull skönhet



Fiat 500 slutar tillverkas men hybriden kommer tillbaka



Fiat 500 kommer med bensinmotor

4. Fords nya FP800S låter historien mullra igen

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 04 dec. 2025 Publicerad 04 dec. 2025

Fords nya Mustangpaket FP800S bjuder på en rejäl dos karaktär, modern kraft och små nostalgiska blinkningar för den som gillar gamla tider.



Den här får gärna stå på min uppfart.

Det händer ibland att **Ford** smyger ut något nytt utan fanfarer, och just detta verkar vara ett sådant tillfälle. I kulisserna har märket arbetat fram ett nytt paket till **Mustang som nu dykt upp i Custom Garage-konfiguratorn**.

Paketet kallas FP800S Bronze Magneride och kombinerar en kraftigt uppdaterad drivlina med detaljer som lutar åt en tid då bilar gärna fick synas. Resultatet är en Mustang som känns både bekant och smått uppnosig.

Under huven sitter en tre liters Whipple-kompressor på den fem liters Coyote-åttan, vilket lyfter effekten till omkring 800 hästkrafter. Det är en siffra som får även härdade nostalgiker att höja på ögonbrynen, särskilt när man tänker på hur många äldre pony cars som nöjde sig med betydligt mindre.

Den tekniska uppdateringen stannar dock inte där.

För att allt ska hålla ihop finns kraftigare drivaxlar, ett system för luft och olja samt ett sänkningskit för gatbruk som får bilen att stå mer samlat.

Bronstener som för tankarna bakåt

Skillnaden mot tidigare konceptversioner märks framför allt i utseendet. Här har man ströslat bilen med bronstener från nos till akter. Fords designers verkar ha letat i historieboken och plockat fram en känsla som påminner om tiden då detaljer gärna fick dra blicken till sig.



800 hästkrafter tar dig dit du vill i rask takt

De 19-tum stora R1-fälgarna är kanske det tydligaste exemplet. Tillsammans med muttrar och dekaler i samma färg ger de bilen ett uttryck som avviker från dagens mer nedtonade trender.

Till och med grillen har fått inslag av brons, något som nästan känns som en vinkning till hur man en gång i tiden förfinade bilar med metalleffekter snarare än skärmar och menyer.

Samtidigt smyger Ford in kolfiber på spegelkåpor och luftutsläpp på huven. Ett frontspliterpaket, en spoiler från Dark Horse och små detaljer kring hjulhusen binder ihop helheten.

Kombinationen mellan brons, kolfiber och klassiska linjer gör att Mustang här får ett uttryck som landar någonstans mellan gammalt hantverk och modern ingenjörskonst.

Insidan lugnar ner sig – men inte helt

Invändigt tar bronzen ett steg tillbaka, men helhetskänslan fortsätter åt det personliga hållet. Instrumentpanelen pryds av en FP800S-bricka som matchar nyckelringen som följer med bilen.

Stolarna är Recaro-modeller med Ford Performance-brodyr, vilket ger kupén en sportigare hållning utan att kännas överdriven.

Även här finns en lätt blinkning till en tid då man gärna satte en plakett på instrumentbrädan för att visa att bilen var något utöver det vanliga. Det skapar en känsla av att FP800S inte bara är ett paket i mängden utan snarare en Mustang som fått en egen identitet.

Fabriksbyggt och garantin är kvar

En detalj som många Mustangägare troligen uppskattar är att paketet är helt fabriksbyggt. Ford är tydliga med att garantin inte påverkas, något som kan väga tungt när man funderar på att bulta på en kompressor av den här storleken.

Frågan som återstår är förstås priset. Ford har ännu inte bekräftat vad paketet kommer att kosta. Som jämförelse säljer företaget ett Bronco-paket med bronselement för cirka 5 200 dollar, vilket med dagens kurs motsvarar ungefär 57 000 kronor.

Det paketet saknar dock kompressor, så ett pris på minst det dubbla känns sannolikt. Men tills vi får siffrorna återstår bara att konstatera att FP800S är en Mustang som väntar på att tas ut på vägen – och som lär väcka minnen från förr hos många som växt upp med ljudet av en åtta som jobbar utan att be om ursäkt.



Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se



5. Detta är första elbilen från Malaysia

Bobby Green

2025-12-02 kl 08:40

Ska tillverkas lokalt



Nu presenterar biltillverkaren Perodua från Malaysia landets allra första helt egna elbil. Den heter QV-E, är en kompakt SUV och på prislappen står det 19.400 dollar. Men då ingår inte batteriet - utan det måste du leasa under nio år för 67 dollar i månaden.

QV-E mäter 4,17 meter på längden och har en hjulbas på 2,68 meter. Den modulära plattformen den bygger på är utvecklad tillsammans med Magna Steyr. Batteripacket som är från CATL är på 52,5 kWh och det ska ge bilen en räckvidd på 44 mil enligt NEDC-cykeln. Elmotorn är på strax över 200 hästar och den driver bara framhjulen. 0-100 km/h ska gå på 7,5 sekunder.

Tillverkningen kommer att ske lokalt i Malaysia och till en början kommer 500 exemplar bli till i månaden. Under tredje kvartalet nästa år ska den siffran istället ha stigit till 3000. Hälften av delarna till bilen ska vara lokala och till 2030 ska 70 procent vara det.



Bobby Green



Film: https://youtu.be/KBPN__nqCFY



FILM: <https://youtu.be/gmJSA8JphxQ>



FILM: <https://youtu.be/b2P5CbVVDNI>



Proton rullar ut sin allra första elbil
Nytt från Malaysia, fast är egentligen från Kina



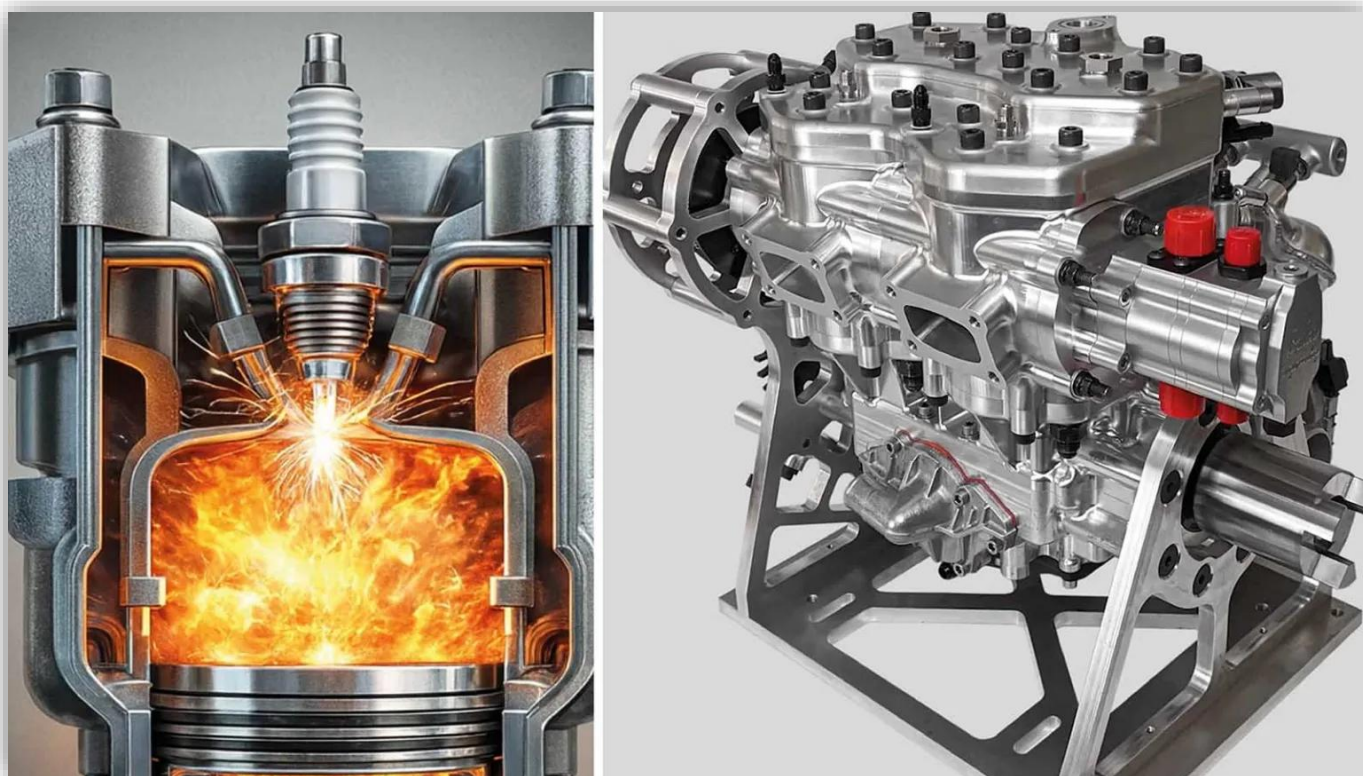
Ny sportbil från Malaysia
Med amerikanskt hjärta

6. Biljättens oväntade drag: Ny tvåtakts-motor

Av Kevin Neemé

2 december 2025, 15:29

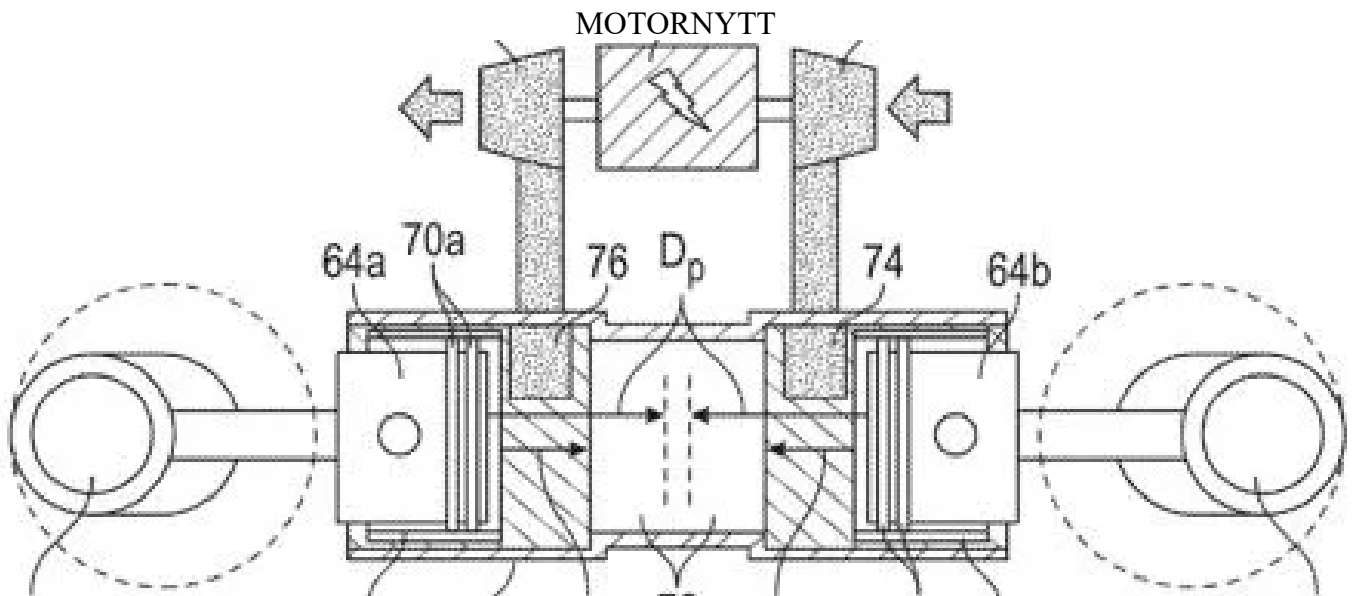
Biljätten General Motors jobbar på något som många trodde var förlegat. Det kan bana väg för en helt ny era för bensinmotorer om tekniken fungerar. Nu tar man patent på en ny tvåtaktsmotor.



Tvåtaktsmotorer har länge varit något man förknippar med gamla mopeder och röksprutande båtmotorer. De föll i glömska när de ansågs för smutsiga, högljudda och ineffektiva för dagens krav. Under många år har nästan all utveckling riktats mot fyrtaktsmotorer, som dominerat bilvärlden i decennier. Men tvåtaktaren har en stor fördel. Den är lättare, enklare och kan ge betydligt mer kraft i förhållande till sin storlek.

Det är just de egenskaperna som nu fått GM att titta på tekniken igen. Företaget hänger på **Volvo som nyligen lämnade in en patentansökan gällande tvåtaktsmotorer** och gör samma sak i USA, rapporterar **Autoblog**. Patentansökan antyder att GM försöker lösa motorernas största problem som är utsläppen. En vanlig tvåtaktsmotor saknar vanliga ventiler och kamaxlar. I stället sköts luft- och gasflödet av öppningar i cylinderväggen som täcks och öppnas av kolven.

Det gör motorn enkel, men innebär också att en del oförbränd bensin kan smita ut genom avgasröret. Det är detta som gjort tekniken omöjlig att använda i moderna bilar. GM:s patent visar dock en helt ny lösning. I stället för att låta kolven sköta allt finns ett rörligt hölje, som en slags extra vägg, placerad mellan kolven och cylindern.



Den kan styras elektroniskt och öppna och stänga portarna betydligt mer exakt än i en traditionell tvåtaktare. Poängen är att hindra de oförbrända gaserna från att försvinna ut i avgasflödet. När styrningen blir exakt minskar utsläppen kraftigt och då öppnas dörren för något som länge varit otänkbart. En renare och betydligt effektivare tvåtaktsmotor i en vanlig bil.

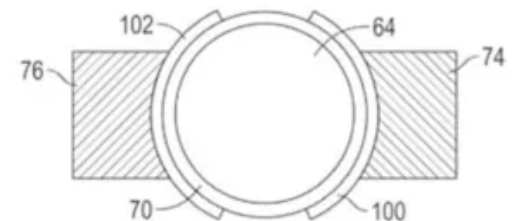
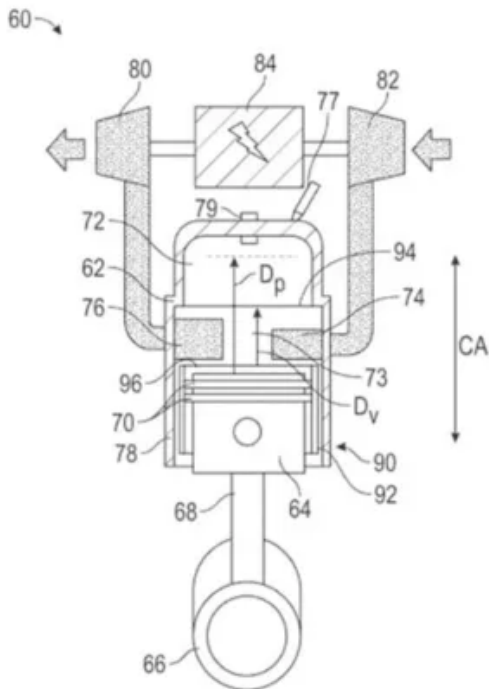
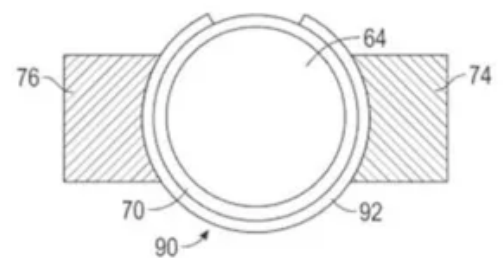


FIG. 5A



Delar av GMs nya tvåtaktsmotor enligt patentansökan. Det är i princip en genomskärning av cylindern och kolven, plus detaljer på den rörliga ventilhysan.

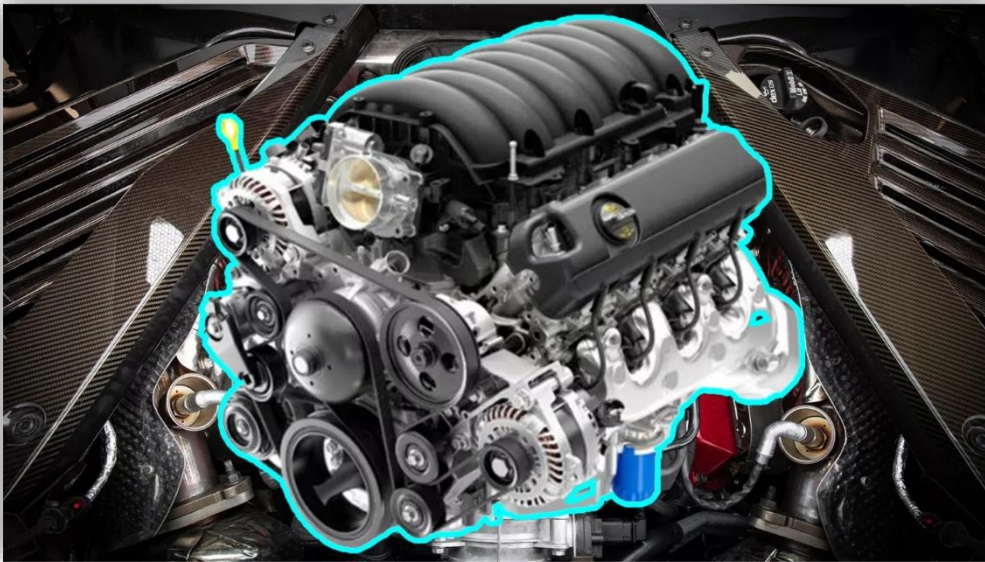
Ett svenskt inslag finns också i bakgrunden. Saab var en av de sista biltillverkarna som faktiskt använde tvåtaktsmotorer i personbilar, bland annat i Saab 92, 93 och tidiga 96-modeller. De små och lätta motorerna gav både enkelhet och oväntad prestanda – något som bidrog till Saabs tidiga rallyframgångar. Men även där satte utsläppskraven stopp, och tekniken försvann ur bilvärlden på 1960-talet.

Nu kan den alltså vara på väg tillbaka. Vad GM planerar att göra med tekniken säger patentet ingenting om. Men faktumet att världens största biltillverkare ens tittar på tvåtaktsmotorer igen väcker stor uppmärksamhet. Och om lösningen fungerar kan det här bli den mest oväntade motorcomebacken på många år.

LÄS MER:



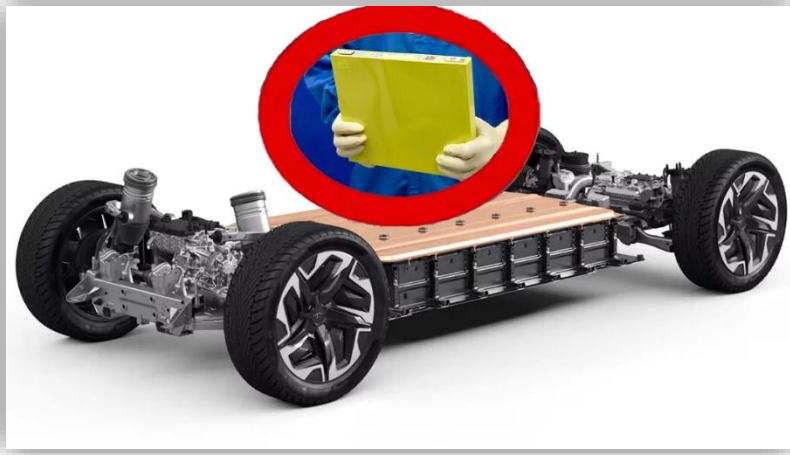
Volvos otippade patent: Tvåtaktare med superteknik



Biljätte mot strömmen: Satsar på nya V8-motorer



Biljätten tvingas spara – 3000 kan få gå



Så ska nytt batteri ge chockbilliga elbilar



Masshaverier av motor orsakar kaos hos bilägare



Biljätte pausar sina elbilar





7. Aurus Senat

19.03.2019



FILM: <https://youtu.be/7iYxbRCUtus>

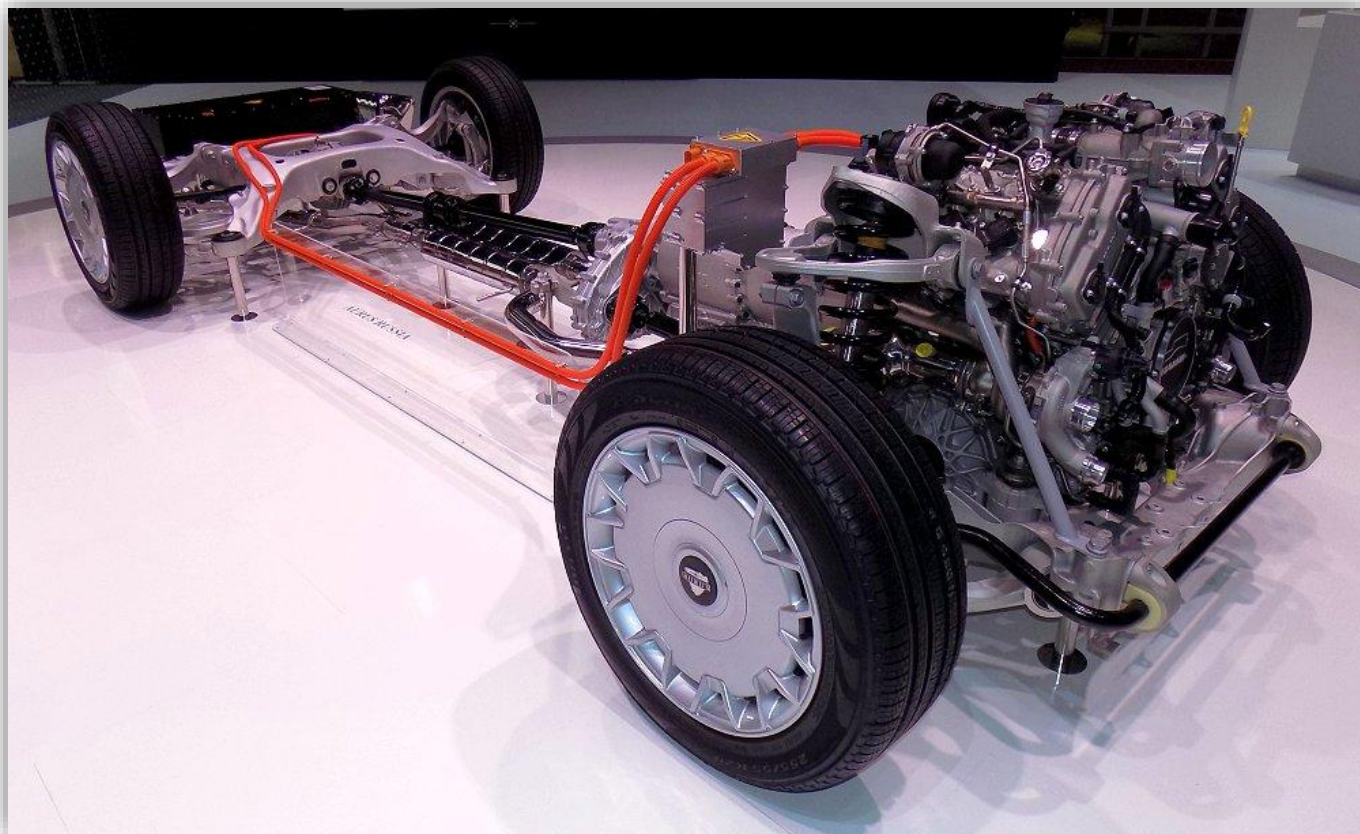
För första gången presenterade sig en rysk tillverkare med produkter från segmentet lyxbilar på Genève International Motor Show 2019 med märket Aurus och denna presentation var något speciellt. Efter att hela mässmontern var dold bakom svarta gardiner fram till början av presskonferensen på eftermiddagen den 5 mars och inga detaljer syntes till, öppnade den i tid för den europeiska presentationen och VD Franz Gerhard Hilgert, som tidigare varit anställd hos Mercedes-Benz i många år, visade stolt upp sitt projekt och team. Nu kanske du frågar dig själv, kära läsare, vem eller vad är Aurus? Med denna fråga är ni i den stora majoriteten, även bland välinformerade bilister, eftersom detta nya ryska märke, som dök upp i sitt hemland för första gången så sent som förra året, bara är ett vitt pappersark utanför Putins imperium.





Först några ord om varumärket Aurus historia. Under Sovjetunionens tid klagjordes fordonshierarkin bland de ledande kadren. För de absoluta ledarna för staten och partiet fanns det produkter av märket ZIL (Zawod Imeni Lichatschowa) från Moskva, den äldsta ryska tillverkaren av lastbilar, bussar och statliga limousiner. I slutet av Sovjettiden var 4104 i statlig tjänst, ett tekniskt hopplöst föråldrat fordon med en 7,7-liters V8-bensinmotor, mer än 3 ton vikt utan pansar och Boris Jeltsins dryckesvanor. Den andra vakten fick tillåtelse att använda bilar från GAZ (Gorkowski Awtomobilny Zawod) från Niznij Nowgorod, f.d. Gorkij, som tillsammans med Chajka erbjöd en något mindre, men på intet sätt modernare sedan. Privatkunder fick inte köpa varken ZIL eller GAZ. Bilder på båda modellerna finns i vårt tredje galleri.

I och med Sovjetunionens kollaps och grundandet av dagens Ryssland som en suverän stat använde de ledande politikerna, liksom många kollegor runt om i världen, betydligt modernare produkter från Tyskland, närmare bestämt från Stuttgartförorten Untertürkheim, för att köra sig själva och sina statsgäster genom huvudstaden. Fram till 2012, då Vladimir Putin personligen beställde Kortezh-projektet, som subventionerades av den ryska staten med 12,4 miljarder rubel (cirka 167 miljoner euro). Målet var att utveckla en nationalstatlig limousin, som samtidigt skulle kunna exporteras till västerländska marknader. Det ensamma ansvaret för detta projekt överfördes till Moskvainstitutet NAMI, som grundades 1918 som Rysslands äldsta forskningscenter för fordonsinnovation. Flera ryska tillverkare var med i samtalet om produktionen, inklusive ZIL, men de gick i konkurs 2013 och var tvungna att dra sig ur projektet. NAMI är idag den största aktieägaren i Aurus Ltd. med cirka 65%.



Den första presentationen av den färdiga Aurus fick högsta prioritet. Efter att ha lanserat detta nationella projekt 2012 presenterade Vladimir Putin först den nya sedanen för sin fjärde installation som president i Ryska federationen den 7 maj 2018, naturligtvis i den bepansrade långa versionen L700. Denna variant skulle också ses tillsammans med den kortare S600 vid den första offentliga debuten av Aurus Senat på Moskva Motor Show i slutet av augusti 2018. Sedan dess har den ryske presidenten stolt utnyttjat vissa chanser att köra utländska gäster som sin egyptiske kollega Abdel Fattah el-Sisi genom Moskva.

Vad kan bilister förvänta sig av den första lyxbilen som utvecklats helt i det moderna Ryssland? Visserligen är märken som Lada, Moskvich och liknande de första att tänka på när du får frågan om ryska bilar. Den genomträngande doften av plast stiger upp i den imaginära näsan och de klibbiga ytorna på dessa material känns på händerna, så att säga, utan att de faktiskt har dem i sig. Låt oss nu lämna dessa utbredda fördomar bakom oss, eftersom de för länge sedan har upphört att gälla även för de märken som nämns ovan. Till skillnad från den första kontakten med Aurus Senat är en resa med en Bentley Mulsanne, Rolls-Royce Ghost eller Mercedes-Maybach S 650 ett utmärkt sätt att komma i rätt stämning för den lyxiga atmosfären i den ryska sedanen. Detta gäller för övrigt för den högkvalitativa interiören i samma utsträckning som för utseendet på Senat. Aurus är en imponerande bil och den gör ingen hemlighet av det. Även den "korta" S600 når en längd på 5,63 meter och en bredd på över två meter. Putins statliga Limousine L700 är exakt en meter längre. Ändå har de ryska formgivarna lyckats ge Senat åtminstone i den korta versionen en välbalanserad stil. Det faktum att den ena eller den andra åsikten sträckte sig över Engelska kanalen till Goodwood i södra Storbritannien är redan klart vid en första betraktelse av Senat. Från grafiken på strålkastarna till den massiva upprättstående grillen och den sluttande linjen i passagerarutrymmet och utformningen av bakljusen påminner allt mycket om det brittiska premiummärket med Spirit of Ecstasy på grillen. Ändå har Aurus sitt eget utseende med klassiska linjer, som utstrålar en blandning av ädelhet och soliditet.



Det ädla intrycket fortsätter i interiören. Utan de diskret närvarande Aurus-bokstäverna skulle atmosfären också göra rättvisa åt ett av de tidigare nämnda riktmärkena utan några avdrag. Rymliga och bekvämt formade säten välkomnar förare och passagerare. Det är slående att Aurus konsekvent har designat Senat S600 som en fyrsitsig bil utan mittsäte i baksätet. Alla passagerare får, förutom en överdådlig känsla av rymd, komforten i individuella säten med flera justerbara säten med lämpliga luftkonditionerings- och massagealternativ, både fram och bak åtskilda av en massiv mittkonsol, som integrerar fällbara gångjärnsbord och en kylbox i baksätet. Den högkvalitativa materialblandningen som Aurus bearbetar i det inre av Senat sticker ut. Förutom mycket använt läder är set-ups med träinsatser, rörliga delar, strömbrytare och deras höljen gjorda av aluminium.

Instrumentbrädan på Aurus är en blandning av klassiska stilistiska element som den centralt monterade analoga klockan och de aluminiumslutna luftventilerna på ena sidan och modern modern infotainmentteknik på andra sidan. Framför föraren finns en bredbildsskärm som ger all nödvändig och sekundär information. Grafiken på displayinstrumenten är bevarad i den klassiska runda designen. Visuellt verkar hastighetsmätaren och varvräkaren vara kantade av en nätt aluminiumklädsel, liksom bränslemätare och motortemperaturavläsningar integrerade i den stora displayen. Som vanligt med Aston Martin går instrumentens skalor i motsatta riktningar. För att minska bländningen är den övre delen av instrumentbrädan klädd i mörkare läder även med ljusa interiörfärger som visas i utställningen på bilsalongen i Genève. Lyckligtvis vägrar Aurus att kontrollera hela fordonets drift endast via skärmar. För luftkonditioneringen finns det en lättåtkomlig styrenhet ovanför mittkonsolen, där klimatkontrollen med 4 zoner kan ställas in tillsammans med sätesklimatfunktion och massagefunktioner. Andra komfortfunktioner kan manövreras av en styrenhet i mitttunneln, som är känd från BMW-bilar. Den erbjuder ett förval av menyerna via konventionella knappar.

Aurus erbjuder sina kunder omfattande möjligheter till anpassning. Detta inkluderar typerna av trä, läder och andra klädsel samt färgerna och är nästan obegränsat. I dialog med konstruktörer och ingenjörer kan kunderna diskutera sina individuella utrustningskrav så att de uppfyller kundens idéer och blir praktiskt taget ett individuellt fingeravtryck.



Tekniskt sett är Aurus Senat-modellerna ungefär lika långt bort från sina föregångare ZIL och GAZ Chajka, som Sovjetunionen från dagens moderna Ryssland. För Senat, som den första upplagan av en kommande modellfamilj, har NAMI utvecklat en helt ny plattform, som innehåller toppmoderna element. En 4,4-liters V8-motor är ansvarig för drivningen av den ryska sedanen, som i kombination med en elmotor på bakaxeln ger en total effekt på 598 hk och överför dem via en nioväxlad automatisk växellåda till det permanenta fyrhjulsdriftssystemet. Således upp-når Aurus Senat S600 en acceleration på 6 sekunder i standardsprinten till 100 km/h (62 mph) och kommer upp till 250 km/h (155 mph) topphastighet. Naturligtvis har den nya ryska sedanen omfattande förarassistanssystem som elektronisk stabilitetskontroll, farthållare, ett automatiskt nödbromssystem, system för att undvika kollisioner för fotgängardetektering, en trafik-skyttsassistent, döda vinkeln-assistent och andra aktiva olycksförebyggande system. Strukturen på chassit och karossen är dock utformad för maximal skadebegränsning i händelse av en olycka, så att Aurus redan kan hänvisa till ett femstjärnigt betyg i EuroNCAP:s krocktest. Dessutom är Senat-modellerna anslutna till det automatiska nödmeddelandesystemet ERA-GLO-NASS. Det innebär att i händelse av en trafikolycka samlas information om den in och skickas automatiskt till räddningstjänsten. ERA-GLONASS-anställda kan också kontaktas manuellt med en knapptryckning med hjälp av infotainmentsystemet.

Vad händer närmast med Aurus, den första lyxsedanen från Ryssland? Sedan i höstas har tillverkaren fått de första beställningarna och den 15 februari 2019 har de två första återförsäljarna i Ryssland utsetts. De första fordonen monterades av NAMI i Moskva. Inom en snar framtid kommer produktionen att flytta till Ulyanovsk i en ny fabrik på offroad-biltillverkarens plats UAZ, förståeligt, eftersom Aurus aktieägare PAO Sollers också äger anläggningarna i Ulyanovsk. Produktionskapaciteten bör uppgå till cirka 5 000 fordon per år i enskiftsdrift. Den 18 februari 2019 nåddes ett avtal i Abu Dhabi/Förenade Arabemiraten med Tawazun Holding om att köpa 36% av aktierna i Aurus Ltd. De kommer att investera totalt 110 miljoner euro under de kommande tre åren. Dessa medel kommer att investeras i byggandet av serieproduktionen av Aurus-fordon och marknadsföringen på internationella marknader. Dessutom kommer modellfamiljen att kompletteras med en stor skåpbil, som redan finns på Moskvas gator under namnet Arsenal, samt en lyxig SUV.

Aurus planerar de första leveranserna på hemmamarknaden under det kommande året, samt de första exporterna. Priser och eventuella importörer i västeuropeiska länder har inte tillkännagivits av tillverkaren under bilsalongen i Genève.

8. Graham Series 116 Cabriolet av Worblaufen 1937



År 1927 började bröderna Graham – Joseph, Robert och Ray – att tillverka bilar på egen hand och köpte Paige-Detroit Motor Car Company för 3,5 miljoner dollar. I och med detta förvärv lanserade de Graham-Paige, som till en början erbjöd sex- och åttacylindriga fordon. Varumärket fick snabbt ett rykte för kvalitet och innovation, med tidiga framgångar inom både försäljning och motorsport. Noterbart är att Grahams emblem innehöll profiler av de tre bröderna, vilket återspeglade deras enade ledarskap och vision. Tidiga Grahams visade vad de gick för på världens racerbanor, bland annat på anrika arenor som Brooklands-banan, och företaget anställde sådana som Ray Dietrich för att finjustera den stiliga stilen.





Graham-Paige utmärkte sig genom att tillverka de flesta av sina bilkarosser och motorer, och löste tidigare leveransutmaningar genom att förvärva Wayne Body Company och utöka sin produktionskapacitet. Medan vissa fordon använde Continental-motorer, förlitade sig Graham-Paige främst på sin egen ingenjörsavdelning för utveckling av drivlinor. Detta engagemang för intern design var särskilt tydligt i deras berömda "Blue Streak"-modeller, designade av Amos Northup 1932. Dessa bilar hade banbrytande element som helt slutna stänkskärmar och innovativ chassiteknik, vilket hade ett stort inflytande på framtida bilkonstruktioner.

Grahams tekniska framsteg var branschledande. "Blue Streak"-designen från 1932 innehöll en "banjo"-ram som möjliggjorde en bredare kropp och innovativ fjädringsgeometri, som andra tillverkare senare antog. År 1934 introducerade Graham en egendesignad vevaxeldriven kompressor. Graham-blåsmaskinen, som konstruerades av biträdande chefsingenjör F.F. Kishline, var en centrifugalenhet som ogenerat liknade den som fanns i Duesenberg. Den monterades först på deras raka åttamotorer på deras 1934 Custom 8-modell, och var sedan tillgänglig på deras sexcylindriga Series 110 från och med 1936; Vid det laget gjordes inte längre deras raka åtta. Och om sanningen ska fram så behövde de egentligen inte den åttacylindriga motorn eftersom tillägget av kompressorn gjorde att den mindre raka sexan presterade lika bra, men med två färre cylindrar vilket gjorde bilen lättare, kör lättare lättare, lättare att styra och vara ganska bränslesnål; den uppnådde 23,95 MPG under Gilmore Economy Run och vann sin klass. Under årens lopp blev Graham en ledare inom produktion av kompressormatade bilar och behöll utmärkelsen tills han överträffades av Buick på 1990-talet.

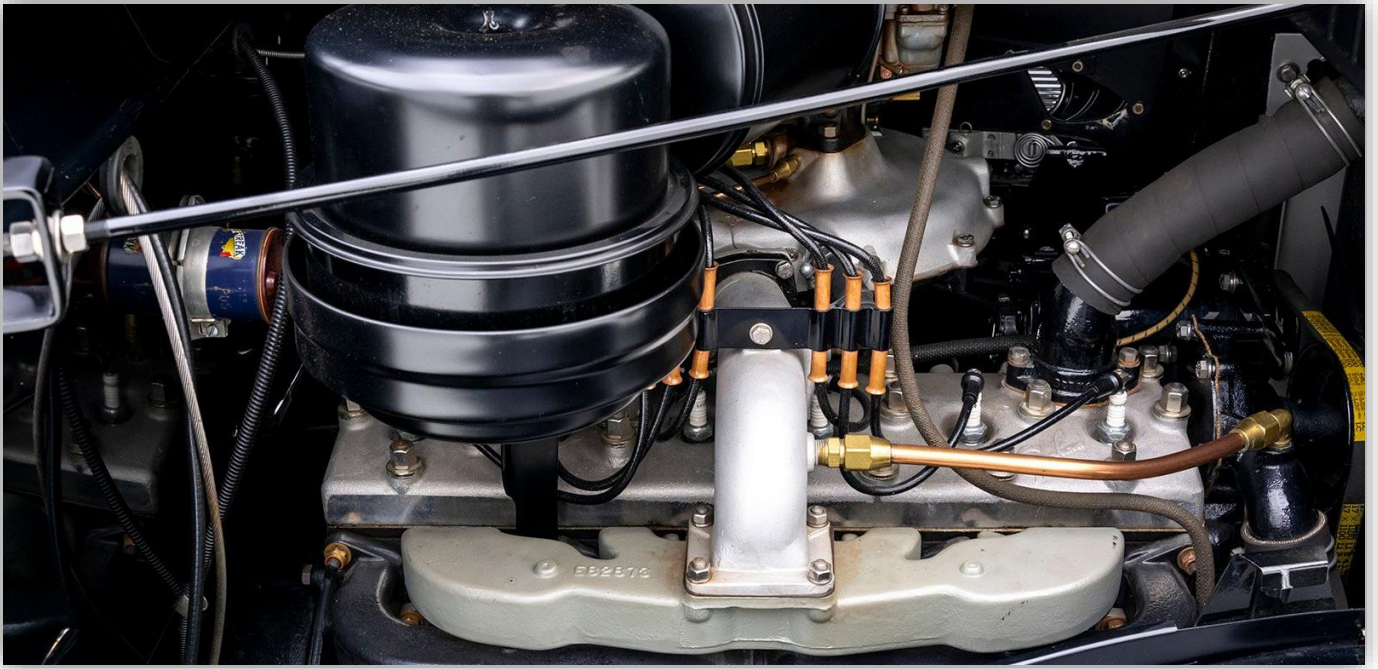
Trots den inledande motståndskraften under den stora depressionen avtog Graham-Paiges försäljning i slutet av 1930-talet. Dess designarv levde dock kvar, med anmärkningsvärda modeller som "Spirit of Motion" och Hollywood som ofta missförstods hysa Continental-motorer, även om de använde proprietära Graham-Paige-konstruktioner.



Denna unika Graham cabriolet skickades till Europa som ett kompressormatrat chassi med kåpa, främre klämma och bakskrämsor för att skraddarsys som en 2/3-sitsig cabriolet av Worblaufen i Schweiz. Carrosserie Worblaufen må vara en mindre känd karosserifirma, men de hade ändå ett tyst rykte för utmärkt kvalitetshantverk och smakfull, diskret design. Fritz Ramseier grundade företaget 1929 i sin hemby Worblaufen och fick sällskap av sina bröder Earnst och Hans, som hjälpte till med försäljning respektive drift av verkstaden. Deras tidiga arbete bestod främst av drophead-versioner av ödmjuka Opels, Renault och Peugeot, men snart kom en mer sofistikerad kundkrets att ringa. Det dröjde inte länge förrän chassin från Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Lancia och Isotta-Fraschini fanns utspridda i verkstaden.

Bilen levererades ny i Schweiz och upptäcktes 1983 av Alain Berrabah från Renens, Schweiz. Den unika Graham hade slumrat i en schweizisk lada sedan 1959, och när han upptäcktes hade flera fåglar och spindlar gjort det till sitt hem. Berrabah påbörjade omedelbart en restaurering, och inom knappt arton månader hade han den på vägen igen. Han skulle komma att äga bilen fram till 2007 innan den köptes upp av den schweiziska återförsäljaren och biljägaren Christoph Grohe, som sålde bilen till dess senaste ägare i Amerika. Efter 70 år i Schweiz återbördades Graham till sin födelsestad. En omsorgsfull restaurering följde snart och slutfördes 2009.

Idag presenteras chassinet 134972 i ett fantastiskt skick i den eleganta svarta lackeringen över en grönskande solbränd interiör. Lack- och karosskvaliteten är exceptionell, bilen har bevarats i superlativ skick sedan den restaurerades. Passform och finish är enastående, och det ljusa arbetet presenteras i fin ordning. Aldrig så elegant med sin vattenfallsgrill och fem distinkta och funktionella motorhuvsventiler, brist på fotsteg, självmordsdörrar, polerad remlist som sveper runt bilens bakdel, tillsammans med sin vackert sluttande topp som ger en särskild dämpad elegans till denna utsökta bil. Worblaufen kaross är högt ansedd för sin imponerande kvalitet, vilket är uppenbart överallt.



Cockpiten är ett mästerverk i återhållsamma art-deco-detalyer, från de vackra kromspjuten på dörrkorten, till de två stora instrumenten som symmetriskt flankerar de mindre mätarna, och för att du inte har glömt, ett "Supercharger"-märke i mitten. Sittytorna visar endast de minsta vecken efter användning, men förblir smidiga och vackert presenterade. Baksätet, som är utformat för en person, är ganska användbart för en extra passagerare, vilket gör detta till ett bra val för både touring och concours-evenemang.

Den ursprungliga motorn med matchande nummer (nummer 139762) har den tidigare nämnda kompressorn och är kopplad till en konventionellt växlad treväxlad växellåda. I linje med resten av den här bilen är motorn vackert detaljerad med rätt finish, korrekt hårdvara och korrekt presenterade tillbehör. Tillsammans med försäljningen av bilen finns en kopia av ett brev från Fritz Ramseier som intygar den ursprungliga konstruktionen, och bilen har fått Full Classic-status av CCCA, ett bevis på bilens design och betydelse.

Av de cirka 45 kända exemplen på Worblaufen-karosserier som finns bevarade är denna fantastiska Graham definitivt en av de mest framstående karaktärerna. Det är en vacker maskin som kombinerar den bästa återhållsamma schweiziska estetiken och pålitliga amerikanska underbyggnad i ett vackert utformat paket.



9. Grattis Cadillac Fleetwood!

Publicerad 15 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag när Gottfrid har namnsdag säger vi grattis till just Gottfrid. Men det finns fler namnsdagsbarn att uppmärksamma - Fleetwood. Direkt från Klassikers kalender.



Cadillac 60 Special Fleetwood 1949

Fleetwood är en ort i Lancashire, England och ett släktnamn. Vi har en moderat riksdagsledamot med just det efternamnet. Det är också en ort i USA, i Pennsylvania, där Fleetwood Metal Body Company startade produktion av bilkarosser runt förra sekelskiftet. Inriktningen var exklusiv, man byggde specialkarosser åt kungahus och filmstjärnor. Företaget köptes upp av Fisher Body Company 1925, ett dotterbolag i den snabbt växande GM-familjen.

1928 blev Fisher helägt av GM vilket innebar att Fleetwoodbeteckningen från och med nu uteslutande kom att användas för Cadillac (och LaSalle). Redan vid den här tiden tangerade kombinationsmöjligheterna det oändliga. Kunden hade att välja på ett otal inredningsalternativ, olika motorer och en mängd kulörer. Den ena bilen var inte den andra lik. Det var denna geniala kund Anpassning på industriell nivå som gjorde Cadillac överlägset många av de klassiska, mer eller mindre handbyggda, konkurrenterna.

Beteckningen Fleetwood var detsamma som ett lite finare val. Men en egen modellserie i modern bemärkelse blev det egentligen först efter andra världskriget. Den interna positioneringen har varierat, men från 1980-talet var Fleetwood steget över Seville och DeVille, men snäppet under exempelvis Brougham och Eldorado.



Fleetwood Sixty Special 1948

1948. Den legendariska årsmodellen, då fenorna föddes. Än så länge handlar det om smäckra och mjukt formade utbuktningar, men snart hade hela den amerikanska bilindustrin slagit in på det nya spåret. Fleetwood fanns som Serie 60 och Serie 75 och precis som tidigare årsmodeller betecknade tilläggsnamnet 75 ett förlängt chassi vilket var tydligast avläsbart i fram- och baddörrarnas längd.

I broschyren talar man om Fleetwood-designade interiörer i termer av att de skulle vara helt handgjorda: "Every resource of the world's outstanding custom coach-maker has been called into play to create this unique blend ultramodern smartness and sumptuous comfort."



Cadillac Fleetwood 1959



Fleetwood Brougham 1967

Vi gör ett hopp framåt och låter oss förföras av 1960-talets vackert raksträckta karosser. Fenornas zenit, 1959, ligger långt tillbaka i tiden och återigen handlar det om stil och klass. 1967 modellerades sidolinjen om vilket tøjde ut linjespelet än mer.

Fleetwood positioneras över Calais och DeVille. Speciella emblem markerar tillhörigheten, de finns på bakluckan, motorhuven och dörrstolparna. Fleetwood 75 har det lite längre axelavståndet 149,8 tum, men finns också som specialchassi på 156 tum. Med tilltalsnamnet Brougham får taket en värmande vinylmössa.



Fleetwood Brougham 1980–86

Under 1970- och 1980-talen hade Cadillac allt svårare att motivera bilarnas storlek. Begreppet fullsize fick tolkas om och nya modellserier kompletterade bilden av Cadillac. Under kalenderåret 1981 introducerades exempelvis Cimarron, en sub compact med fyrcylindrig motor och manuell gearväxling i sitt enklaste utförande.

Tur då att pensionärernas lyxfavorit Fleetwood fortfarande höll fast vid de gamla värdena. De kosmetiska förändringarna detta år var begränsade. Och skulle lyxen matchas med aningen bättre Mile Per Gallon fanns bensin-V6 och diesel V8 (från Oldsmobile) att tillgå.

Det här var också den digitala revolutionens första stapplande steg. Cadillac laddade in mängder med elektronik i sina bilar och toppade med analog dator i reserv ifall den digitala datorn skulle haverera. Och det gjorde den.

Den kanske mest kända "innovationen" var V8-6-4 motorn, där varierande antal cylindrar sattes i arbete beroende på hur gaspedalen hanterades.



De flesta klassiska Cadillacnamnen skrotades i början av 2000-talet. Det krävdes nya signaler till marknaden med rappare modellbeteckningar. Från och med nu heter modellerna trista saker som STS, CTS XLR, DTS och Escalade, en fullkomligt sinnesjuk modell. En Cadillac med flak.

1996 tackar Fleetwood för sig som ordinarie modellnamn.

Bilen på bilden är årsmodell 1994. Året innan gjorde Cadillac ett kullerbyttliknande byte där Fleetwoodnamnet hoppade från den framhjulsdrivna DeVille-seriens kaross, den så kallade C-body till den bakhjulsdrivna D-body, samma som Chevrolet Caprice.

Det ovanliga skiftet gjorde att Fleetwood-fick tillbaka en hygglig dos pondus en kort tid innan modellnamnet gick in i historien.

Hur de 4 006 invånarna i Fleetwood, Pennsylvania reagerade över nedläggningsbeskedet förtäljer inte historien.



CADILLAC 452C V16 FLEETWOOD 1933



Roger Warolin