



Borgward Isabella Coupe (1961)

- 1. Tesla lanserar ny billigare elbil i Sverige**
- 2. Toyota avslöjar ny superbil**
- 3. Jaguar visar upp Type 00 i ny färg**
- 4. Ny smäll för Porsche**
- 5. Svensk nypremiär för Otokar**
- 6. Teslas Berlin-fabrik inifrån**
- 7. GM:s bortglömda elbil EV1**
- 8. Borgward Isabella Coupé**
- 9. Horch 780 B**
- 10. Grattis Chrysler Saratoga**



1. Tesla lanserar ny billigare elbil i Sverige – Model 3 Standard

Posted by Kristofer Rask december 5 2025

För ett tag sedan släppte Tesla en ny basvariant av Tesla Model Y kallad för Standard. Nu kommer också motsvarande variant till sedanen Tesla Model 3. Det blir den billigaste Teslan hittills på svensk marknad.



Nya Tesla Model 3 Standard är bakhjulsdriven, får en WLTP-räckvidd på 534 kilometer och kostar från 449 990 kronor. Modellen klarar 0 till 100 km/h på 6,4 sekunder.

Tesla lyfter speciellt fram fokuset på effektivitet som ska bidra till lägre driftskostnader. Model 3 Standard har en WLTP-förbrukning på 13 kWh/100 km.

Med Model 3 Standard kommer också samma uppdaterade kameratekniken från årets Model 3-refresh, liksom adaptiva strålkastare och en ny blinkersspak bakom ratten.

För att pressa kostnaderna har Tesla minskat antalet högtalare till sju och så har man plockat bort LED-ljusslistan som präglar interiören i de andra modellerna. Den får också andra fälgar på 18 tum.

Kupén får nya tygsäten med uppvärmda framstolar och en annan textildekor i inredning. Tesla slopar också sätesvärmerna på andra stolsraden.

Beställningarna har öppnat idag och leveranserna ska starta i januari 2026.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

2. Toyota avslöjar ny superbil – med helt ny V8

Av Maths Nilsson 5 december 2025, 05:39

Toyota avslöjar sin nya superbil – märkets snabbaste bil någonsin. Nya Toyota GR GT får en helt ny dubbelturbo-V8 och är en gatlegal racerbil.



I natt visade Toyota upp sitt nya flaggskepp. Toyota GR GT ska konkurrera med Mercedes-AMG, Porsche och Ferrari. Bilen blir en arvtogare till legendariska Lexus LFA. Nya Toyotan är i princip en racerbil som får köras på vägar, samtidigt visade Toyota upp GR GT3 för racing.





Utvecklingen av nya superbilen har letts av Toyotas ordförande Akio Toyoda själv. Tillsammans med racerförare och ingenjörer har han försökt ta fram Toyotas mest körglada och roligaste bil någonsin. GR GT har motorn i fronten och bakhjulsdrift. Den är byggd helt på en ram i aluminium för att göra sportbilen extremt lätt.

Toyota fortsätter att satsa på bensinmotorer. Nya GR GT får en helt ny fyraliters V8 med dubbelturbo. Turboaggregaten sitter i mitten av V:et på motorn och den saknar oljetråg och har i stället torrsumpsmörjning. Effekten är 650 hästkrafter och vridmomentet med en elmotor i växellådan ska nå 850 Newtonmeter. Toppfarten ska vara över 320 km/h och senast 2027 ska bilen ha kommit på marknaden.



LÄS MER:



Toyotas legendariske chef död: Gjorde märket störst...



Toyota Celica kommer tillbaka – får bensinmotor



Trots få elbilar – Toyota slår försäljningsrekord i år



Toyotas vd sågar elbilsloften: "Tar längre tid än..."



Ifrågasatte elbilar – nu lämnar Toyotas vd sitt jobb



Razzia mot Toyota – jagar bevis för krockfusk





3. Jaguar visar upp Type 00 i ny färg

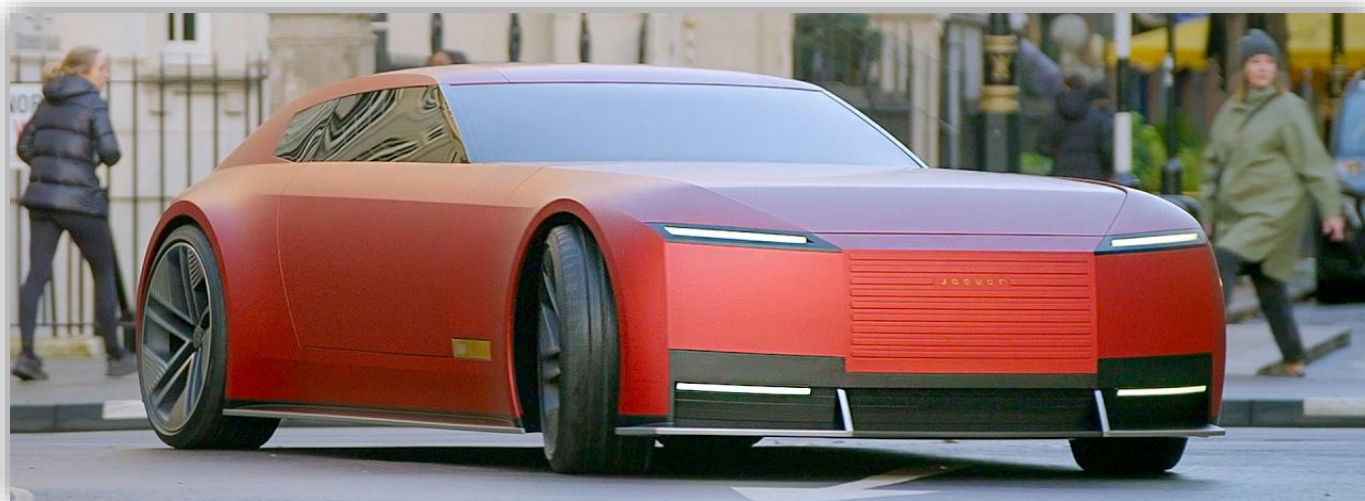
Bobby Green 2025-12-04 kl 15:00

Passar London Red London?



Så sent som igår skrev vi att designern bakom Jaguars eldrivna konceptbil Type 00 fått sparken med omedelbar verkan. Om det har något att göra med hur Type 00 tagits emot framgår inte, men Jaguar verkar vilja damma över det hela genom att stolt visa upp bilen igen i en ny matt röd kulör kallad London Red. Givetvis är det även i just London där man nu har visat upp bilen igen. Med på bild finns även en Jaguar SS från 1935.

Produktionsversionen av denna kommer att vara hyfsat lik konceptet sägs det, men kommer istället att få fyra dörrar och en längre hjulbas. Den kommer att baseras på den nya Jaguar Electrical Architecture-plattformen och det sägs att räckvidden kommer ligga på nästan 70 mil. [instagram.com](https://www.instagram.com)



FILM: <https://youtu.be/-MSYARNukY8>



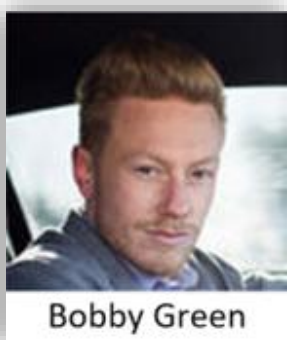
**Designern bakom Jaguar Type 00 får sparken
Gerry har jobbat för JLR i 21 år**



**Jaguar försöker inte att vara woke
Är förberedda på att sälja färre bilar**



**Jaguar jagar uppmärksamhet med nya konceptbilen
Och de har lyckats**



Bobby Green

4. Ny smäll för Porsche – bråddjup kris

Av Maths Nilsson 4 december 2025, 16:14

Ny jättesmäll för Porsche. Måste spara ännu mer pengar. Nu fruktar anställda för sina jobb.



Porsche kom nyligen med skräcksiffror och gjorde en förlust på 11 miljarder kronor. Försäljningen faller fritt i Kina. Dessutom kostar helomvändningen där de ska ta fram nya bensindrivna modeller parallellt med elbilar enorma pengar. Nu kommer besked om att de måste spara ännu mer pengar i fabrikerna Zuffenhausen och Weissach, uppger [Stuttgarter Nachrichten](#).

Enligt facket planerar Porsche massiva besparingar i fabrikerna. Porsche är i djup kris och står inför enorma utmaningar. Redan tidigare har de sagt upp 1900 anställda som ska vara borta före 2029, men nu fruktar personalen att ännu fler kan få gå.

– Vi måste ta itu med detta på alla områden. Med tanke på de förändrade omständigheterna är betydande kostnadsoptimeringar absolut nödvändiga, säger en talesperson för Porsche till [Stuttgarter Nachrichten](#).



Maths Nilsson

LÄS MER:



Kris hos Porsche – tusentals anställda ska bort



Smäll på 220 miljarder för VW:s och Porsches ägarfamilj



Porsche tvingas dra i nödbromsen för elbilar



Porsche blöder miljarder – tar tillbaka bensinbilar



Ny jättesmäll mot krisande Porsche i Kina



Klart i dag: Så ska VW spara 111 miljarder kronor

5. Svensk ny premiär för Otokar

Publicerat av [ulo](#) 4 december 2025

Den turkiska busstillverkaren Otokar har nu på allvar tagit steget in på den svenska marknaden. I dagarna har Otokar levererat sina första bussar till ett svenskt bussföretag – med traditionell överlämning av en jättenyckel. Det är Kolmårdens Buss i Kolmården som har tagit emot en leverans av tre Otokar Territo, primärt avsedda för skoltrafik.



Martin Edberg från Otokar har nu levererat de första tre bussarna till en svensk kund. Jonny Andersson, Kolmårdens Buss tog emot jättenyckeln och bussarna.

Just skolskjutsar är ett viktigt ben att stå på för bussföretaget. Varje dag går omkring 25 av företagets cirka 45 bussar i skoltrafik.

– Skolskjutsarna är själva grunden i vår busstrafik, men vi kör också mycket turist- och beställningstrafik, berättar vd:n Jonny Andersson som 2005 tog över företaget från sina föräldrar.

Kolmårdens Buss etablerades 1943 med taxi- och ambulansverksamhet som bas. Idag har företaget vid sidan av busstrafiken en omfattande verksamhet med lastbilar och trailers. Totalt är vagnparken cirka 100 fordon.



Förarplatsen på Otokar Territo. När vi såg bussen var den så ny att plasten på instrumentbrädan fortfarande fanns kvar.

Åldersgräns

Trots att avtalen i skoltrafiken inte alls är lika långa som i vanlig kollektivtrafik måste vagnparken förnyas regelbundet. Norrköpings kommun tillåter exempelvis inga fordon i skoltrafiken som är äldre än nio år.

De tre Otokar Territo som Kolmårdens Buss har köpt ska ersätta andra bussar som faller för åldersstrecket. Det är robusta bussar med konventionell drivlina, 12,2 meter långa och med plats för 57 passagerare.

Bussarna till Kolmårdens Buss är också de första som Otokar levererat i Sverige med ett undantag – en midibuss som kom till Sverige innan Otokar själv för något år sedan började bygga upp en organisation för den nordiska marknaden.

Försäljnings- och marknadschef i Norden är Martin Edberg.

– I dagarna kring nyår levererar vi ytterligare en buss, [midibussen Navigo i skolbussutförande](#) till en svensk kund. Och på nyåret kommer vi att få hem en eTerrito demovagn. Det är en batteridrivna version av den modell som Kolmårdens Buss nu har köpt, säger han.

Eftermarknad

Varför valde då Jonny Andersson och Kolmårdens Buss att bli först i Sverige med Otokar? – Jag har sneplat på Otokar en tid och det är alltid roligt att prova något nytt. Det som avgjorde vårt val var eftermarknaden, inte priset. Många har det faktiskt svårt med eftermarknaden.



De tre bussarna är klass II-bussar med normalgolv och 680 mm stolsavstånd samt fasta stolsryggar.

– Vi har en egen verkstad som gör allt när det gäller service och reparationer, även stora jobb. Det kräver snabba leveranser av reservdelar. Likaså att vi lätt får svar på eventuella frågor. Dessutom är vi inte beroende av någon märkesverkstad. Och även om en del leverantörer har en bra eftermarknadsservice gäller det kanske inte den här typen av bussar, säger Jonny Andersson.

De Otokar Territo som Kolmårdens Buss har köpt är klass II-bussar med normalgolv och 680 mm stolsavstånd samt fasta stolsryggar. När bussen inte används för skoltrafik kan en komplett sektion med stolar och podester vid mittdörren enkelt lyftas ut. Då skapas plats för barnvagn eller rullstol.

Bussen kan också användas för enklare beställningstrafik, men eftersom den saknar toalett kan det inte bli fråga om några långa resor.

– Men vi har tillräckligt med bussar så vi är inte beroende av att skolbussarna även används i annan trafik, kommenterar Jonny Andersson.

Otokar Territo finns i tre längder: 10,8, 12,2 och 13 meter. Bussen har en sexcylindrig Cummins diesel på 233 kW. Växellådan ZF:s sexväxlade automatlåda Ecolife 2. Även framaxeln med individuell hjulupphängning kommer från ZF medan bakaxeln kommer från Mercedes.

Den eldrivna versionen av eTerrito som kommer till Sverige i början av nästa år är en 13-meters buss i utförande för den nordiska marknaden. Bussen är avsedd för regiontrafik och har litiumjonbatterier alternativt litiumjärnbatterier från CATL, antingen med 300 eller 450 kWh kapacitet. Passagerarkapaciteten är 54 personer.

Teknikens Värld

6. Teslas Berlin-fabrik inifrån

Av Sanne Hansen

Publicerad 4 dec 2025 kl 10.23

Uppdaterad kl 11.07

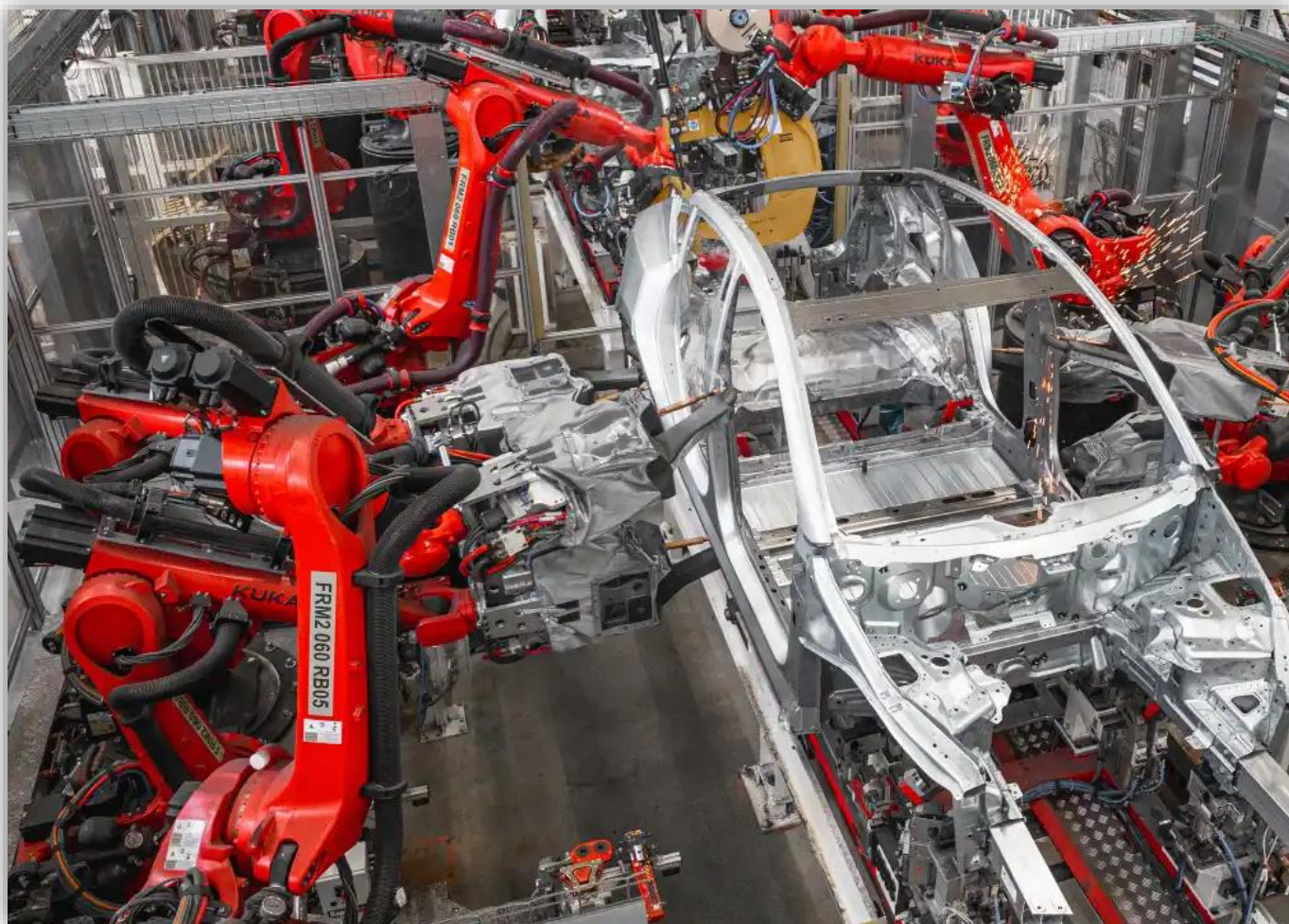
För några år sedan började Tesla bygga sin Gigafactory i Berlin och det dröjde inte länge förrän de första bilarna började produceras. Att det gick så snabbt var en risk och bygget kritiserades innan det kunde påbörjas, men Tesla löste konflikterna och i dag är det en anläggning med hållbarhet i fokus. Vi fick en rundvandring i den enorma fabriken som förser Europa med Model Y.



Teslas gigafabrik i Berlin rymmer 31 fotbollsplaner

Har man inte varit i en fabrik kanske inte uttrycket "djungel av robotarmar" säger så mycket. Men för en som har besökt några fabriker får det uttrycket en helt ny mening efter att ha satt foten i Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg. Vi pratar om en anläggning stor som 31 fotbollsplaner med över 11 000 anställda och en kapacitet att bygga en halv miljon bilar per år. Men vi tar det från början.

Bygget av fabriken, eller snarare platsen som fabriken nu befinner sig på, startade 2019. Man behövde nämligen bygga infrastruktur på platsen för att tyska myndigheterna inte ville jobba så snabbt som **Tesla** önskade. Att Tesla fick lov att bygga själva så snabbt beror på att man ansökte om tillfälliga tillstånd – en enorm risk om något hade blivit fel. Men Tyskland gick med på det eftersom den här anläggningen är så mycket mer än en bilfabrik.



FILM: <https://youtu.be/7-4yOx1CnXE>

Några siffror

3 miljoner kvadratmeter mark

Cirka 220 000 kvadratmeter fabriksyta (31 fotbollsplaner)

Kapacitet att tillverka 500 000 bilar per år

Över 11 000 anställda som arbetar i tre skift

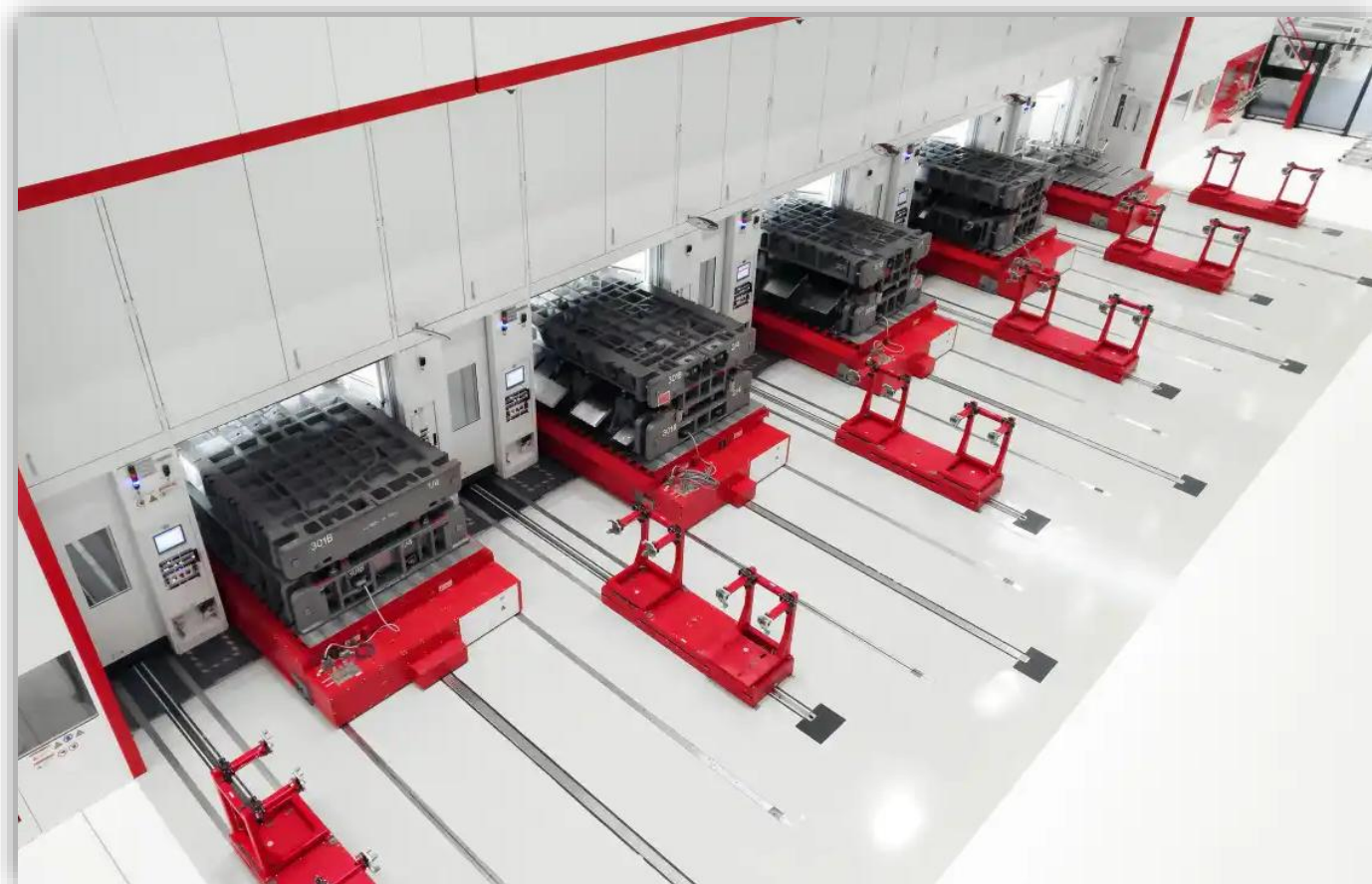
15 MW kapacitet från solceller

300 hektar planterade träd

Hållbarhet i fokus

Det riktades mycket kritik mot planerna, bland annat för att man behövde avverka mycket skog för att få plats med fabriken och för att det skulle krävas mycket vatten på platsen. Men Gigafactory Berlin-Brandenburg har byggts med hållbarhet i fokus. Man har redan återplanterat mer skog än vad som fanns tidigare och dessutom ökat mångfalden på trädsorter. Vattenåtgången är låg då det finns ett vattenreningsverk på anläggningen som återvinner allt vatten på fabriken.

Man har också byggt en tågstation i anslutning till fabriken samt en laddpunkt med plats för 500 laddande elbilar, som både anställda och allmänheten får nyttja gratis. Tåget drivs med el och går mellan anläggningen och Berlin. Utöver det har man planterat träd på totalt 300 hektar för att kompensera för bygget av fabriken. Naturligtvis drivs en del av fabriken och laddpunkten med el från solceller på taket där det gått att bygga. Solcellerna kan producera upp till 15 megawatt, men det räcker inte för att driva hela anläggningen så resten köper man från bland annat en vindkraftspark i närheten.



Casting-avdelningens stora maskiner som formar karosdelarna på några sekunder

Det är inte bara hållbarhet som är viktigt här. I receptionen möts vi av en terrarieliknande glasanordning som inte innehåller en reptil, utan en kafferobot. Det ser visserligen lite ut som en reptil, eftersom roboten vinkar och dansar när den har tråkigt. Naturligtvis har den inte tråkigt eftersom det inte är ett levande ting, men ingenjörerna bakom har programmerat den så att den ska interagera med människor som står nära den. Och så kan man skanna en QR-kod för att komma in på dess beställningssajt. Så får man välja sin kaffedryck och därefter börjar roboten arbeta och efter någon minut kan man plocka ut sin beställda cappuccino eller vad man nu har beställt – gratis, förstås.

Om fabriken

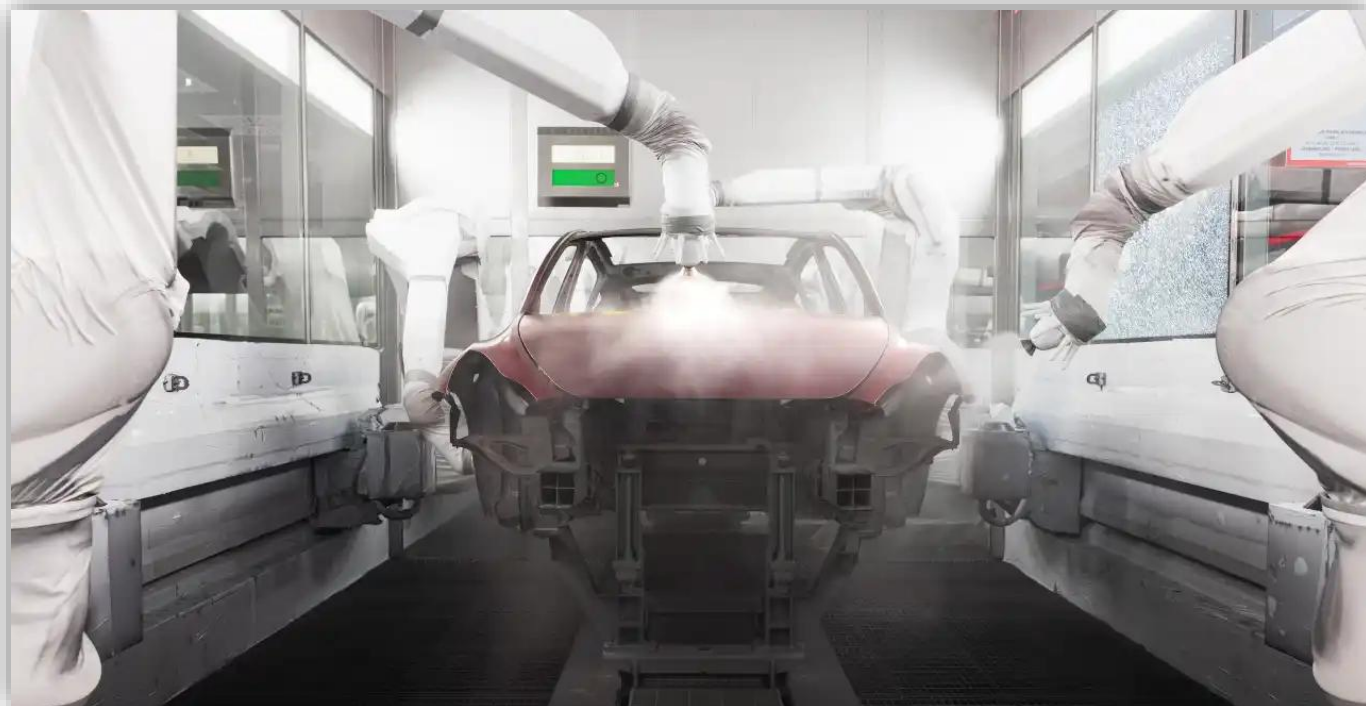
Stamping – 15 olika karosdelar görs i 4-5 steg beroende på del. Med ett tryck på upp till 2 500 ton formar pressen 1–2 delar av aluminium- och stålplåtar ungefär var fjärde sekund.

Casting – Europas största gjutna bilkomponent tillverkas här, det bakre underredet av Model Y. Aluminium smälts vid 700 grader och sprutas in i pressgjutningsmaskinen. Med ett tryck på över 6 000 ton pressas massan in i formarna.

Body shop – Här sammanfogas de olika karosdelarna. I denna del av fabriken finns fler än 800 robotar som utför 2 100 punktsvetsar per bil. Cirka 250 anställda arbetar här varje skift. Produktionen av en kaross startar varje minut. Här finns de två största robotarna som heter King Kong och Godzilla – de lyfter varje kaross till nästa produktionslinje.

Paint shop – Avancerad lackeringsverkstad som har omkring 100 robotar och linjen innehåller upp till 13 lager färg, vilket möjliggör komplexa färger.

Drivlina och batteri – De här avdelningarna ligger lite avskilt på anläggningen, men är ändå lämpligt placerade för logistiken. Här monteras drivlina och batteri för att sedan kopplas ihop med karossen i nästa steg.



Bilarna lackeras i upp till 13 lager i "paint shop"

General assembly – Här monteras alla komponenter som batteripaket, säten, drivlina, hjul, stötfångare, axlar, dörrar, bakluckor och hela interiören. Slutmonteringen är fabriken största avdelning som har sju huvudlinjer och cirka 1 000 anställda per skift. Här avslutas hela montaget i ljustunneln – 10 timmar efter första aluminiumsmältning.

Snart kommer man även tillverka battericeller i en ny byggnad på anläggningen.

Kafferoboten står där och ger ett smakprov på vad resten av fabriken är fylld med – de där oerhört många robotarna som behövs för att bygga **Tesla Model Y**. Fabriken stod också klar mitt under pandemin, så kafferoboten är kanske också ett sätt att minska smittspridning eftersom ingen kan pilla på kaffemaskinen. "Stod klar" är för övrigt en sanning med modifikation, eftersom man faktiskt började bygga de första bilarna innan hela anläggningen var helt klar. Den är inte ens helt klar, för man har nyligen byggt färdigt en byggnad för battericellsproduktion, men inte börjat använda den än.

Gigafactory rundtur

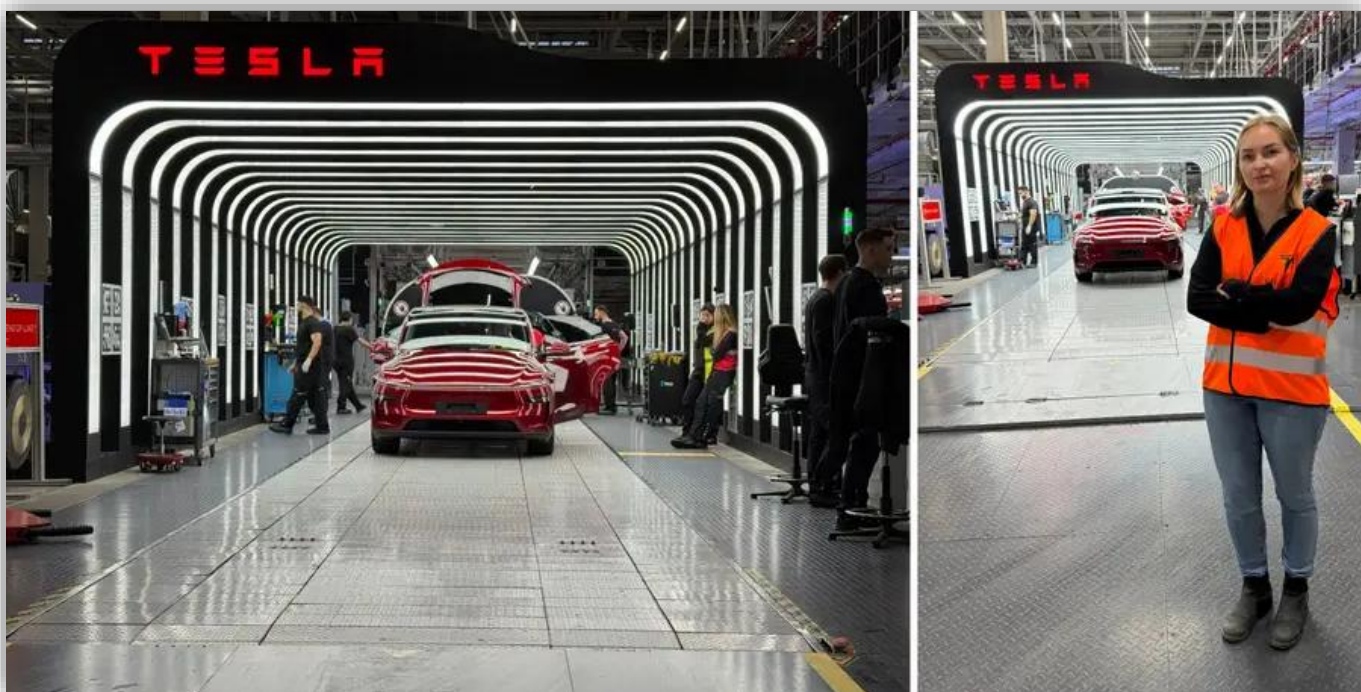
Det krävs ungefär tusen steg enligt klockan på min handled för att ta sig till mitten av anläggningen där rundvandringen ska ta sin början. Vi kliver rätt in i the body shop, där bilens karosdelar sätts ihop, och möts av kafferobotens storasyskon som hanterar betydligt större saker än pappmuggar. Aluminium och stål som först har smälts och blandats ihop i rätt proportioner för olika delar, och sedan stansats ut till rätt 2D-form för att slutligen formas till rätt form i enorma casting-apparater. De olika momenten hanterar enheter i enorma siffror som 700 grader (smältningen av materialet) och tusentals ton i tryck och pressar. Och det går undan.

Det tar några sekunder att smälta och gjuta materialet. Det tar också bara några sekunder att forma alla komponenter. Varje minut startas en ny hopsättning av en kaross. Det vi inte får se under rundturen är montering av drivlina och batteripaketet, inredningen, kablage, ratt och inte heller lackeringen – men vi får se slutet av tillverkningen. Det sista som sker är att de färdiga bilarna synas på eventuella repor i den avslutande ljustunneln innan de rullar ut från fabriken.



Nästan allt görs in-house, till och med sätena görs här på fabriken. Ingenjörer och tekniker för varje fabriksavdelning, robot och funktion sitter också här. Alltihop är nogra uttänkt för att minska på logistiken och produktionstiden. Det tar tio timmar för en Tesla Model Y att byggas, vilket kan jämföras med 30 timmar för en Volkswagen ID.4.

I slutet av rundturen har det registrerats ytterligare några tusen steg, trots att vi inte ens får se alla delar av produktionen. Det krävs ett besök för att förstå hur stor den här platsen är.



Ljustunneln är där det sista kontrolleras och korrigeras.



Sanne Hansen

7. GM:s bortglömda elbil EV1 räddad från skroten

Publicerad 2025-12-03 18:23

Text Erik Söderholm

Ett exemplar av den bortglömda pionjärelbilen EV1 har räddats undan en säker död och ska nu väckas till liv.



Tvärt emot vad många kanske tror var General Motors en pionjär när det gäller elbilar. Den udda modellen EV1 från 1996 och var världens första serietillverkade elbil som utvecklats specifikt för eldrift.

Den togs fram för att GM skulle klara Kaliforniens hårda utsläppskrav. Intensivt lobbyarbete gjorde dock att reglerna lättades och då försvann också incitamentet att sälja elbilar. Bilarna leasades till särskilt utvalda kunder, men när programmet skrotades – trots protester från ägarna – gick också bilarna till skroten. De fick inte säljas vidare.

Men ett fåtal bilar räddades, även om de inte fick göras körbara igen. En av bilarna donerades till ett universitet som verkar ha glömt bort att bilen fanns. Den bogserades iväg, beslagtogs och såldes på auktion för nästan en miljon kronor.

Eftersom GM-kontraktet om att bilen inte får köras bröts när bilen beslagtogs har en Youtube-kanal nu tagit på sig att försöka väcka liv i bilen och förse den med längre räckvidd än originalbilen.

– Det här är verkligen det coolaste projektet jag fått jobba på, och jag är superglad att jag får ta er alla med på resan, säger Declan Kavanaugh som driver kanalen Electrek Garage. Tanken är att det hela ska vara klart till bilens 30-årsdag i november 2026.



Mer från Vi Bilägare:



Pionjär-elbilen-läggs-ned



BMW i3 läggs ned efter 250 000 byggda bilar





8. Tio skäl till varför entusiaster älskar Borgward Isabella Coupe

Av Owen Johnson

Publicerad den 1 februari 2022

Inte ens den största entusiasten av klassiska bilar känner till Borgward, och det är förvånande. Och det är synd, för Borgward har en fantastisk historia. Från en kämpande biltillverkare till det bästsäljande tyska märket till konkurs, och allt detta på ett enda decennium.



Carl Friedrich Wilhelm Borgward, en industrimagnat före kriget, utnyttjade statliga subventioner efter andra världskriget för att starta en bilkoncern.

Han använde dessa resurser för att bygga Tysklands första nya bil efter kriget, Borgward Hansa 1500, som presenterades i Genève 1949, och Borgward designade och konstruerade den själv. Efter att ha blivit populär och sålt mer än rivaler som BMW, **som tillverkade den vackra 507**, och Mercedes-Benz, **med den underbara 300 SL₂**, presenterades den ännu bättre säljande Isabella 1954. Isabella, efterföljaren till Hansa, behöll den överlägsna byggkvaliteten, samtidigt som den erövrade en nisch på marknaden och älskades av allmänheten och pressen i Tyskland och över hela världen. Den har behållit en lojal följarskara, och här är varför den borde vara mer populär.

Det är något av en gåta



Borgward Isabella Coupé

Entusiaster älskar sällsynta och obskyra bilar, och Borgward Isabella passar perfekt. Med en uppfinningsrik och innovativ flotta av bilar var Borgward-bilarna först på den tyska marknaden och påverkade den globala bilscenen, men märket har ändå försvunnit in i historien.

Enligt en krans som placerats på den slutliga enheten av dess byggare var bilen "för bra för den här världen". Dess dunkelhet gör bilen attraktiv, men också rimlig att köpa: bilen på bilderna, med slitage och höga mil, [såldes för 14 000 dollar på Bring a Trailer](#). Utmärkta exempel har inbringat cirka 40 000 dollar på sajten, även om det finns få att gå av.



Borgward tog med sig en hel del bilnyheter till Tyskland, inklusive luftfjädring, bränslein-sprutning och moderna stylingtrender. Även om Isabella var mer evolution än revolution för företaget, innebar det att den ärvde en stark motor, avancerad fjädring och en kvalitetskonstruktion som andra tyska märken inte kunde matcha efter kriget.

Den kanske inte hade den mest spektakulära tekniken för 1950-talet, men den underskred också sina rivaler drastiskt och inkluderade liknande lyx: Mercedes 180 kostade 30 % mer och även om den var bättre utrustad gick den inte snabbare.

7

Den har racingstamtavla



Motorn från bilen var densamma som användes av det mycket framgångsrika Cooper-Borgward-teamet i Formel 2. Samma motorer tävlade faktiskt i Formel 1 också, även om de inte såg framgångar mot motorer med högre prestanda som var designade för serien.

Isabella själv tävlade faktiskt också och vann sin klass i tävlingar på Silverstone, Spa och i Argentina 1957 och 1958. Den kanske inte var designad för racing, men med en kapabel förare skulle den "krama vägen som en berusad avgraviterad", [enligt journalisten Tom McCahill vid den tiden](#).

 6

Coupén har en tidlös profil



Historien om bilen, [enligt Lane Motor Museum](#), säger att Carl Borgward kände till vilken roll tyska fruor spelade i bilköpsbeslut, och därför gjorde han varje bil vacker och gav sin skapelse ett feminint namn.

Faktum är att han specifikt valde ett namn från södra delen av kontinenten för att framstå som suggestivt och romantiskt. Slutresultatet är en vacker bil med ett tilltalande utseende som idag påminner om den era den kommer från samtidigt som den ser tidlös ut.

Det är särskilt hållbart



Tillförlitligheten borde inte vara något problem, eftersom bilarna är byggda för att hålla. Även om monteringsproblem skapade en del av den negativa pressen som bidrog till företagets död, håller viktiga delar för dessa bilar.

Massor av högmilade, välkända bilar finns representerade i ägarklubben, som endast kräver begränsat underhåll. Nyckeln är deras enkelhet, och när saker går sönder kan de nästan alltid enkelt repareras eller bytas ut med minimal erfarenhet som krävs.

De är fortfarande lätta att underhålla



Ägaren Ron Engle berättade för Hemmings magazine att bilen är förvånansvärt lätt att underhålla och arbeta med. Bosch kan hantera elen, sa han, och ägarklubben kan hjälpa till att hitta alla delar.

Det borde dock inte vara ett alltför stort problem, eftersom de flesta delar är utbytbara, inte är särskilt specifika och finns tillgängliga i bildelsbutiker. Satser finns, tillade han, för de flesta av de Borgward-specifika delarna, inklusive styrenheten, kopplingscyllindern och vattenpumpen.

Det är smidigt och bekvämt



Isabella är lätt att hantera, men är i första hand utformad för att transportera sin ägare på ett bekvämt sätt. Den använde spiral och länkarmsfjädring som var en funktion på betydligt dyrare bilar i Tyskland på den tiden. Det, tillsammans med smidiga fällbara säten för en avkopplande åktur.

Den lilla motorn kanske inte har kraften att nå en enorm hastighet, med en topp på 75 mph på **Autobahn**, men den kryssar gärna fram, och **ägarna säger** att den är mycket sammansatt i motorvägshastigheter.

Den förtjänade inte att dö



Mitt under en liten ekonomisk nedgång för Tyskland i början av 1960-talet ledde en kombination av negativa recensioner och betydligt lägre vinst per fordon än konkurrenterna till att företagets fordringsägare tvingade det i likvidation.

Företaget hade dock fortfarande miljontals D-mark över efter att ha betalat hela beloppet, och entusiaster fortsätter att teoretisera om att Bremens stadssenat vägrade att ge Borgward kredit på ett lån på grund av politiska meningsskiljaktigheter, även om samtida sa att Carl Borgward var ekonomiskt naiv och inte skulle få kredit oavsett. Hur som helst förtjänade bilarna inte att ställas in på höjden av sin framgång.

1

Den har en entusiastisk amerikansk efterföljare



I en intervju med tidningen Hemmings [beskrev ägaren Ron Engels](#) den "lilla gruppen av hängivna ägare över hela USA". Klubben sägs vara välkomnande och fri att dela delar. Dessutom tenderar ägare att ta sina bilar för att besöka utställningar över hela landet för att visa upp sina bilar och få nytt intresse. Att lägga till en Borgward till din samling skulle innebära att du går med i en sammansvetsad grupp av likasinnade fans över hela landet.



Owen Johnson

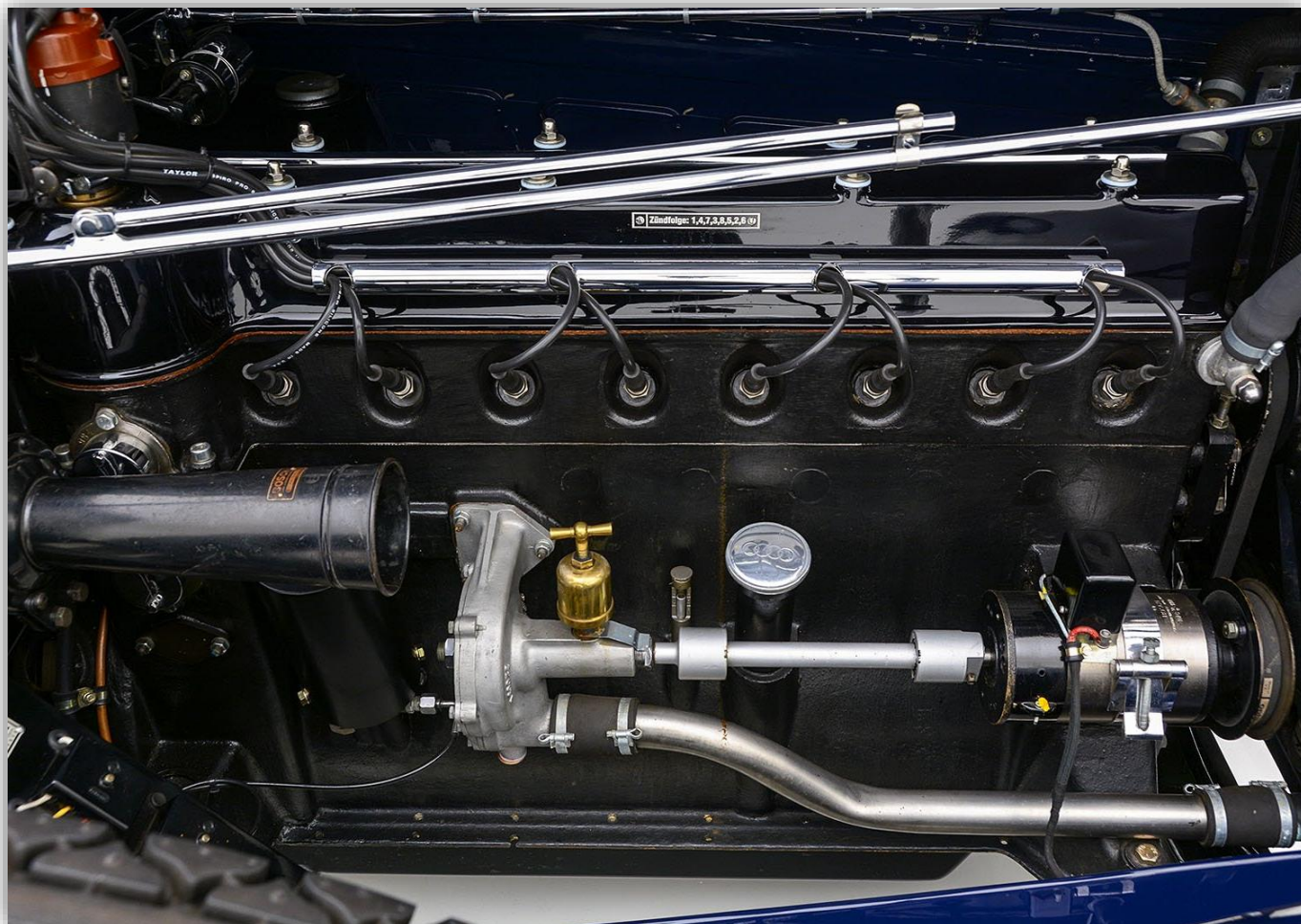
Owen Johnson är en livslång bilentusiast och passionerad av NASCAR. Han har skrivit om sin hobby i flera år och du kan hitta hans arbete med DriveTribe, där han hanterade NASCAR-innehåll. Han skriver också för CupScene och Caraganza.

9. Horch 780 B Sport Cabriolet 1934



Horch var en gång kronjuvelen i Auto Unions imperium och är stolt över att vara ett av den tyska bilindustrins mest prestigefyllda märken från den klassiska eran. August Horch grundade sitt företag med samma namn år 1900, och det växte stadigt i betydelse tack vare ett engagemang för innovation och teknisk excellens. Horch gick head-to-head med sådana som Daimler och Mercedes under 1920- och 1930-talen och gick samman med Audi, DKW och Wanderer för att bilda Auto Union 1932. Senare under 1930-talet var Auto Union Grand Prix-teamet känt för att ha hamnat i en hård kamp med Mercedes-Benz om herraväldet på europeiska racingbanor.

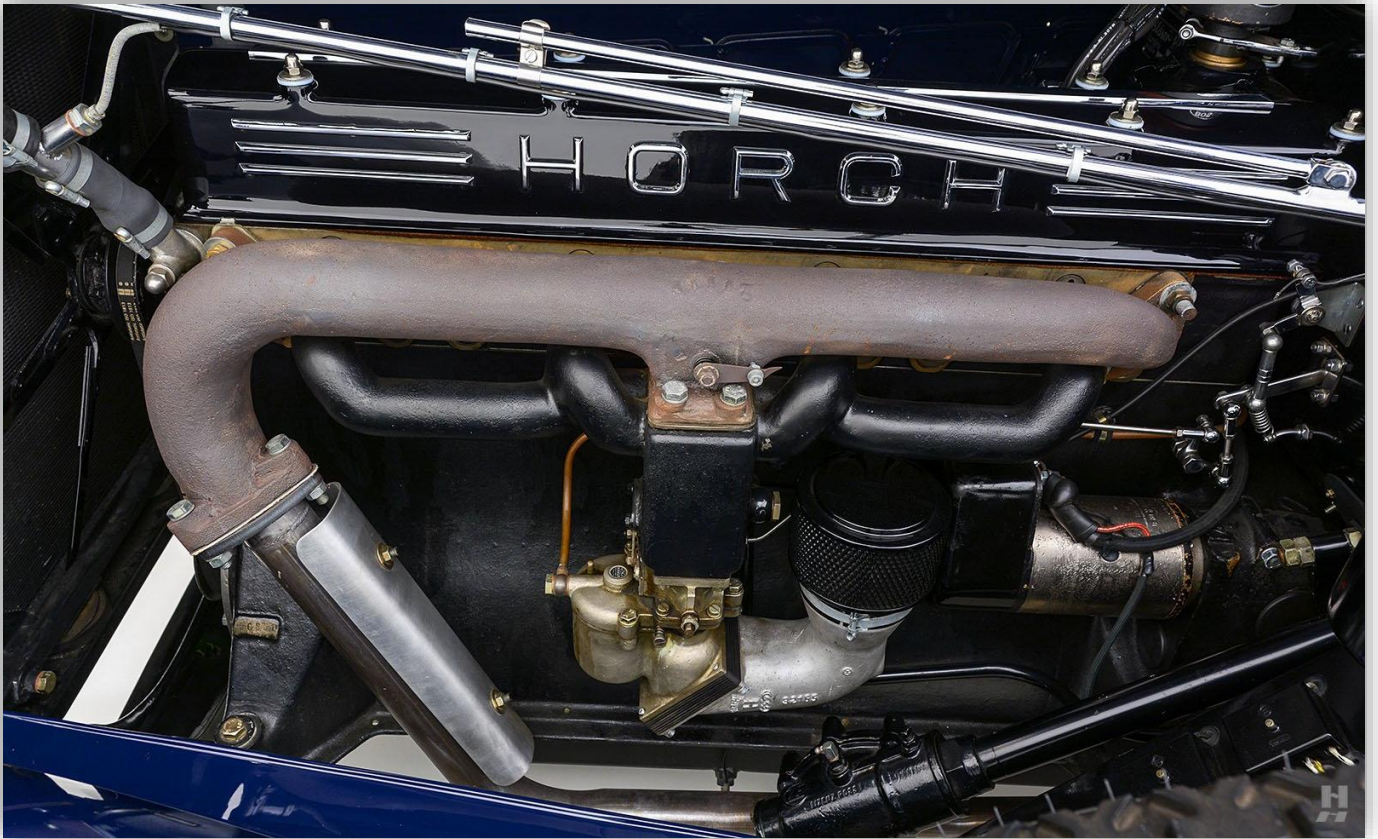




I mars 1932 introducerade Horch den kraftfulla nya 700-serien, ett lämpligt flaggskepp för den nya Auto Union-koncernen. Köparna kunde välja en av tre versioner av den nya raka åttacylindriga motorn med överliggande kamaxlar, som konstruerats internt av Fritz Fiedler. I toppen av modellprogrammet satt 4,9-liters Type 780, som producerade 100 hästkrafter med exceptionell förfining och kunde driva 780 till 125 km/h eller mer beroende på karosseri. Horch tillverkades mellan 1932 och 1934 och sålde drygt 300 exemplar av den eleganta och raffinerade 780. De sista 83 bilarna fick beteckningen Type 780 B, med ett reviderat chassi med en 30 mm bredare spårvidd för förbättrad hantering och stabilitet.

Horch anställde de bästa tyska karossbyggarna för att tillverka karosser värdiga det prestigefyllda Type 780-chassit, inklusive Bauer, Erdmann & Rossi och deras *favoritkarosserie*; Gläser i Dresden. Gläser skapade karosser för ett brett spektrum av märken, inklusive Opel, Cadillac och Wanderer, men de reserverade några av sina mest exceptionella verk för Horch.

Denna sällsynta och eleganta Horch är en av en handfull sena produktionsmodeller av typ 780 B som finns, med underbar sportcabrioletkaross från Gläserkarosserie, GmbH. Denna fantastiska bil restaurerades minutiöst till en mycket hög standard av en känd märkesspecialist, med subtila förbättringar för avslappnad och trevlig körning. Denna bil var det tredje av de sista 780 B-chassina som konstruerades och levererades till en okänd ägare 1934. Efter andra världskriget tog den sig till Vitryssland, där den tillbringade de kommande sex decennierna i tysthet gömd. När den upptäcktes 2005 var den ursprungliga karossen sedan länge förlorad, så restauratörerna parade ihop den med denna fantastiska och välbevarade sportcabrioletkaross, som förstås vara en Gläser-skapelse som först monterades på ett Horch Type 710-chassi.



Den omfattande restaureringen av skruvar och muttrar tog sju år och finns dokumenterad i ett medföljande häfte med fotografier. Byggnadsträet var i anmärkningsvärt gott skick och konservatorerna var särskilt noga med att bevara så mycket som möjligt av karosseriet. De byggde omsorgsfullt om drivlinan och utrustade motorn med nya lager, kolvar och moderna oljetätningar där det var möjligt. De tillverkade minutiöst nya bränsleledningar i koppar och avgassystemet i rostfritt stål av hög kvalitet. För att öka körbarheten anpassade de en modern 5-växlad synkroniserad Getrag-växellåda för att avsevärt minska förarens ansträngning och förvandla Horch till en fantastisk och mycket kapabel långfärdstouret.

Färdig i en fantastisk nyans av kungsblått med grå busslinjer, har denna magnifika 780 B en imponerande närvaro. Lacken är färdigställd enligt concours-kvalitetsstandarder, med kaross och passform av utmärkt kvalitet. Förkromningen är superb runt om, och detaljerna inkluderar underbara kromtrådshjul med svarta Michelin-däck, ett stenskydd i mesh och dubbla sidomonterade reservdelar. Det är ett fantastiskt exempel på teutonisk elegans, med stänkskärmarna med kjolar och behandling av blindkvartstak som betonar den låga och sportiga profilen.

När man öppnar en av de massiva, valvliknande dörrarna avslöjas en härlig kupé för fem passagerare klädd i ljusgrå läderklädsel med vinröda passpoaler. Precis som med exteriören är utförandet av interiören utmärkt. Instrumentbrädan och dörrkåporna har underbara blonda träverk med gräddfärgade band för att ge kupén en lättare känsla. Kläde kantar insidan av den oklanderligt gjorda canvasskivan, och mörkgrå mattor ser nästan nya ut. Omkopplare, kontroller och instrument är i utmärkt ordning, med det 5-växlade mönstret på växelspaxknoppen i tidstypisk stil avslöjar den moderna lådan som är monterad nedan.

Presentationen under motorhuven är utmärkt och den stora åttan vackert detaljerad med härlig svart emalj och krom. Motorn är fläckfritt ren och snygg, med endast avgasgrenröret som visar tecken på användning. Chassit och underredet är också vackert presenterat med utmärkt lackkvalitet på fjädringen och drivlinans komponenter.



Efter att ha avslutat det sjuåriga projektet debuterade denna magnifika Horch på Jewels in the Park Concours d'Elegance i Schloss Dyck, Tyskland, där den vann trofén för bästa restaurering. Presenterad i superb ordning hela tiden, förblir denna sällsynta och vackra Horch lämpad för concours-visning, medan de genomtänkta uppgraderingarna gör den perfekt för turnénjutning. Som en CCA Full Classic är det ett underbart val för deras CAR-avan roadtours och liknande evenemang.



Klassiker

10. Grattis Chrysler Saratoga!

Publicerad 17 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag den 17 december när Stig har namnsdag så firar vi också Saratoga som bilnamnsdag



Chrysler Saragota 1939

Saratoga är ett namn som prytt ett antal Chryslermodeller mellan 1939 och 1995. När den första Chrysler Saratoga kom 1939 var den toppmodellen som stod över Imperial och New Yorker, senare har Saratoga gradvis sjunkit neråt i status som modellnamn.



1941 fanns Chrysler Saratoga som business coupe, club coupe, two door sedan, four door Town Sedan och som six window sedan.



*1949 kom en helt ny Chrysler Saratoga.
Namnet fanns kvar till och med 1952, året därpå var modellen omdöpt till New Yorker.*



*1957 kom namnet Saratoga tillbaka som en del av Chryslers "Forward Look"
skapad av designgurun Virgil Exner. Bilen på bilden är från 1960.*



*Den senaste Saratogamodellen tillverkades 1994-95.
Saratoga LE som såldes till en del europeiska marknader var baserad på LeBaron Sedan.*



Roger Warolin