



Delage D8-120S de Villars (1938)

1. **BMW iX2 eDrive20**
2. **Mercedes rullar ut nya eldrivna GLB**
3. **Bakbromsar kanske försvinner i Mercedes-modeller**
4. **Det här är Lotus Eletre som laddhybrid**
5. **Ford bygger två nya elbilar med hjälp av Renault**
6. **Allvarliga problem med Audi E Tron 55**
7. **För många laddstationer**
8. **Ny regel i besiktningen**
9. **EU river upp förbud mot motorer**
10. **BMW 3-serien fyller 50**
11. **Delage D8-120S**
12. **Jensen S-Type Tourer**
13. **Grattis Datsun och Nissan Sunny**



1. BMW iX2 eDrive20

Av Christoffer Gullin

7 dec. 2025

Framhjulsdriven och hård men kul styrning



FILM: <https://youtu.be/h819vvvcxV4>

Jag har kört en BMW iX2 eDrive20 på resa i Spanien. I denna video tester jag den bland bergen och ger mina intryck av bilen och dess för- och nackdelar.



Christoffer Gullin

2. Mercedes rullar ut nya eldrivna GLB

Bobby Green 2025-12-08 kl 08:40

Ersätter EQB



FILM: <https://youtu.be/vg1UOO0B7CA>

I oktober skrev vi att Mercedes valt att lägga ner elbilen EQB, men redan nu är ersättaren här i form av nya GLB. Till en början kommer denna bara att säljas som elbil, men det kommer även flera olika hybrid-varianter längre fram.

Modellen kan man få med fem eller sju sittplatser och under skalet finns ett batteripack med 800-voltsteknik på 85 kWh som ska ge räckvidd på upp till 63 mil. Det sitter en elmotor på bakaxeln som ger 270 hästar och 0-100 km/h ska gå på 7,4 sekunder.

Det finns även en fyrhjuldriven version som då får ytterligare en elmotor på framaxeln. Denna har istället en kombinerad effekt på 350 hästar, gör 0-100 km/h på 5,5 sekunder och ska komma 61 mil på en laddning. Nästa år kommer ytterligare en eldriven version som ska vara ett billigare instegsalternativ. Hybriderna kommer ha 48-voltsteknik och erbjudas med antingen framhjuldrift eller fyrhjuldrift.

På insidan kan man få bilen med Mercedes Superscreen som består av en förarskärm på 10,25 tum och ytterligare två skärmar på 14 tum vardera på instrumentpanelen. Systemet körs på den fjärde generationen av MBUX och det finns AI-teknik från både Microsoft och Google här.

Prislisten för GLB 250+ with EQ Technology som den så fint heter börjar på 59.048 euro medan GLB 350 4Matic with EQ Technology kostar från 62.178 euro. Går att beställa i Tyskland nu men när de första leveranserna sker är fortfarande oklart. [motortrend.com](https://www.motortrend.com)



Bobby Green



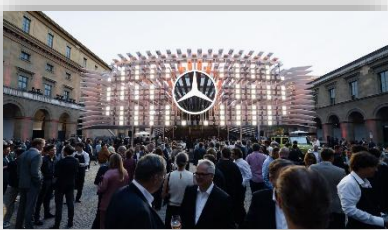
Mercedes visar hur nya GLB ser ut på insidan
Skärmfest



Mercedes lägger ner elbilen EQB
Fick leva i fyra år



Mercedes presenterar sjuitsiga suven GLB
Kompakt men rymlig



Mercedes ska lansera 40 nya modeller innan 2027
Och minska sina kostnader med hjälp av AI



Mercedes lyfter GLA och GLB
Äntligen



3. Bakbromsar kanske försvinner i framtida Mercedes-modeller

Bobby Green 2025-12-05 kl 14:00

Elmotorer ersätter



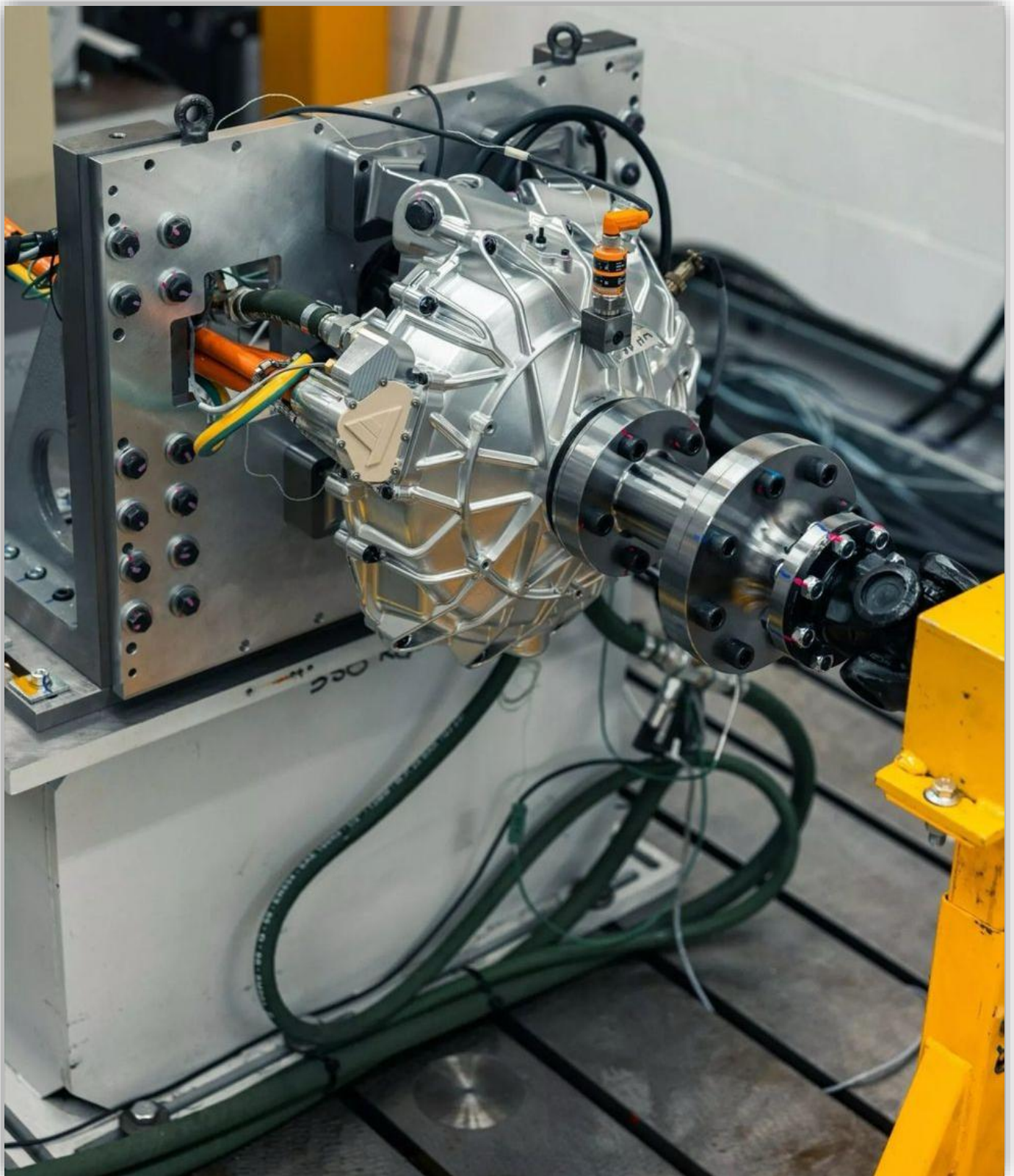
Kommande elbilar från Mercedes-AMG använder sig av avancerade elmotorer. En del av dessa kommer att sitta i hjulen. Det gör inte bara att man kan bygga bilarna på ett annorlunda vis, utan att man också ersätter det som vanligtvis finns i hjulen - bromsarna. De kompakta elmotorerna som har utvecklats av Yasa har oerhört bra regenerativ förmåga och ska alltså skulle kunna motsvara traditionell bromsteknik för att få stopp på bilen.

Detta gör att man kan spara en hel del vikt då man slipper alla bromsprylar men även drivaxlar och kringliggande saker. Det pratas om upp till 500 kilo besparing för nya bilar som byggs från grunden.

Simon Odling som är chief of New Technology hos Yasa säger följande:

"Tack vare sin exceptionella regenerativa kapacitet har detta system potential att dramatiskt minska bakbromsarna på en elbil – eller till och med ta bort dem helt i vissa arkitekturer. Och genom att fånga upp en mycket större andel av regenerativ bromsenergi kan denna teknik också ge en betydande ökning av elbilens räckvidd. Dessutom möjliggör vår nya drivlina i hjulet inte bara betydligt lättare, mer effektiva och högpresterande elbilar, utan skapar också dramatiskt utrymme inom elbilens arkitektur, vilket ger biltillverkare en aldrig tidigare skådad frihet att omredesigna och optimera förpackning, aerodynamik och kinematik i sina nästa generations fordon.

"När de första Mercedes-modellerna med elmotorer i hjulen kan tänkas dyka upp är fortfarande oklart. carscoops.com



Bobby Green



**Yasas nya elmotor väger 13 kilo och har över 1000 hästar
Nytt världsrekord**



**Mercedes-AMG gjorde en Jaguar
Concept AMG GT XX liknar inget annat**



**Mercedes nya elbil laddades med hela 1041 kW
Watt**



**F1-förare bränner gummi på Brad Pitts bil
George Russell leker med nya AMG-Mercan**



4. Det här är Lotus Eletre som laddhybrid

Bobby Green 2025-12-09 kl 15:00

Får intressant drivlina



Precis som vi skrev nyligen så ska Lotus eldrivna SUV Eletre även komma som laddhybrid med fossilmotor under skalet. Nu får vi se bilder på hur denna ser ut, och som väntat är det inga designförändringar som gäller. Det som skiljer och avslöjar denna som icke-eldriven är att det finns två avgasrör som sticker ut (ner) där bak. Av någon märklig anledning har man även valt att döpa denna version till "For Me". Tidigare sa det att bilen skulle använda förbränningsmotorn som räckviddsförlängare. Här driver den dock faktiskt hjulen direkt, men den kan även fungera som en generator för att ladda batteriet. Motorn är en turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 283 hästar. Tillsammans med de dubbla elmotorerna är den sammanlagda effekten hela 965 hästar vilket gör att denna bräddar den tidigare eldrivna toppversionen Eletre R när det kommer till effekt då denna "bara" har 916 hästar. 0-100 km/h ska gå på 3,3 sekunder. Elversionens batteripack på 107 kWh har ersatts av ett på 70 kWh istället för att få plats med alla grejer. Enligt CLTC-cykeln ska bilen kunna ta sig upp till 42 mil på bara el. Vågen för ekipaget stannar på 2625 kilo. For Me börjar säljas i Kina först men den ska även komma till Europa framöver. [motor1.com](https://www.motor1.com)



Bobby Green



**Lotus presenterar snart första laddhybriden
En Eletre med räckviddsförlängare**



**Lotus skrotar planerna på att bli ett rent elbilmärke
Superhybrid med räckvidd på 110 mil på gång**



5. Ford bygger två nya elbilar med hjälp av Renault

Posted by Kristofer Rask december 9, 2025

Ford och Renault Group har ingått ett nytt partnerskap som ska stärka båda företagens elbilsstrategier i Europa. Samarbetet omfattar två nya Ford-modeller som utvecklas på Renaults Ampere-plattform och tillverkas i norra Frankrike.



Den första bilen väntas komma ut på marknaden i början av 2028 och markerar starten på en bredare produkt lansering från Ford i Europa. Den förväntas vara nära besläktad med Renault 5 enligt mediareporter. Den andra modellen blir besläktad med Renault 4.

De två modellerna designas av Ford och utvecklas tillsammans med Renault Group med målet att kombinera Ford-känsla och kördynamik med Renaults etablerade teknik.

– Det här partnerskapet visar styrkan i vår kompetens och konkurrenskraft i Europa. På sikt kommer det att göra oss mer innovativa och mer lyhörda i en snabbt föränderlig marknad, kommenterar François Provost, vd för Renault Group.

Samarbetet omfattar även lätta transportbilar. Genom en avsiktsförklaring ska Ford och Renault undersöka möjligheten att gemensamt utveckla och tillverka utvalda modeller för den europeiska marknaden. Ford ser partnerskapet som en viktig del av bolagets framtidsstrategi.

MOTORNYTT

– Vi kombinerar Renault Groups industriella skala med Fords design och körglädje för att skapa fordon som är roliga, kapabla och tydligt Ford i sin karaktär, säger Jim Farley, koncernchef för Ford Motor Company.

Båda företagen betonar att samarbetet bygger på deras respektive styrkor inom design, innovation och produktion. Tillsammans vill de möta branschens utmaningar och erbjuda ett bredare utbud till både privat- och företagskunder i Europa.

Läs även:



Efter missade elbilmålet, kallar minister till riksdagens trafikutskott



Ionity öppnar snabbladdare under tak i Falkenberg



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

6. Hundratals ägare slår larm: Allvarliga problem med populär elbil

Av Christian Pedersen

Uppdaterad 08 dec. 2025 Publicerad 08 dec. 2025

Elbilens löfte utmanas när tekniska fel skapar kostnader som närmar sig bilsinbilarnas värsta skräckscenarier.



Flera ägare vittnar om reparationer som uppgår till tiotusentals kronor.

Den svenska elbilsmarknaden har vuxit snabbt, men nu skakas förtroendet för ett av de mest etablerade premiumvarumärkena.

Hundratals ägare av Audi E Tron 55 rapporterar omfattande och dyra tekniska problem, enligt uppgifter som samlats in av initiativet E Tron Claim Initiative.

På bara några månader har runt 900 fordonsägare vänt sig till gruppen för att rapportera fel på sina bilar.

Tidiga analyser visar att omkring 80 procent av de som hört av sig upplever någon form av allvarlig teknisk brist.

För många handlar det om kostnader som är svåra att förena med bilden av en modern och driftsäker elbil. Det skriver [Ekstra Bladet](#).

Växande datamängd väcker oro

Initiativet startades i november med ambitionen att kartlägga problemens omfattning.

Enligt gruppens företrädare har man redan fått in uppgifter motsvarande cirka 16 procent av samtliga Audi E Tron i Danmark, vilket ger ett ovanligt starkt statistiskt underlag.

”Vi är ännu inte färdiga med att samla in data, eftersom vi vill ha en så heltäckande bild som möjligt,” säger initiativets medgrundare **Charlie Nielsen**. Han beskriver materialet som en tydlig indikator på att problemen inte rör enstaka undantag.

Reparationer för sexsiffriga belopp

Flera ägare vittnar om reparationer som uppgår till tiotusentals kronor.

I vissa fall har kostnadsförslagen passerat 100.000 kronor, trots att bilarna är relativt unga. Enligt initiativet tvingas vissa hushåll ta lån för att klara verkstadsräkningarna.

”Det är orimligt att vanliga familjer ska behöva låna pengar i banken för att betala reparationer på bilar som är högst sex år gamla,” säger Charlie Nielsen.

Garantier och ansvar i fokus

Bakom kritiken finns en frustration över hur ansvaret fördelas när garantierna löpt ut.

Audi har uppgett att reparationer efter garantitid är en fråga mellan kund och verkstad, något som i praktiken lämnar många ägare utan stöd.

Initiativtagarna misstänker i stället konstruktionsfel och hoppas att den samlade datan ska leda till dialog med importörer och tillverkare.

I Europa saknas möjligheten till breda gruppatalan av det slag som finns i USA, vilket gör frågan extra känslig.

För Audi och hela elbilssegmentet riskerar utvecklingen att få långsiktiga konsekvenser i en marknad där förtroende är avgörande.

Läs mer:



Trump lyfter bensinen – Ford är överlyckliga



Bevakar nyheter inom bil och techsektorerna.



7. För många laddstationer för det här landet

Av Christoffer Gullin

9 dec. 2025



FILM: <https://youtu.be/NLM7YBsPBdo>

Audi vs Toyota – där har vi en ny kamp som heter duga! Vi ger våra tips för dig som skall köra norröver under de kommande vinter- och sportlovsresorna. Mercedes visar upp GLB mitt under poddinspelning. Tesla Model 3 Standard blir svårslagen när de kommer in under kommande elbilsbonustaket.

Kapitel: **00:00**

Avsnitt 158 **01:31**

Feedback & Frågor **13:43**

Mercedes GLB: **21:39**

Tesla Model 3 Standard **27:29**

Cupra Raval **31:51**

Mobility Sweden varnar **38:29**

Effekttaxa hemma **45:57**

Effekttaxa för laddplatser **51:57**

Avslut

8. Ny regel i besiktningen – införs nästa år

Av Andreas Jemn 8 december 2025, 10:13

Nya besikttningsregler slår hårt mot många. Införs redan till sommaren. – Ett stort antal fordon kommer att behöva justeras, säger Anders Gunneriusson, fordonsexpert på Transportstyrelsen.



Myndigheten håller på att finslipa de nya besikttningsreglerna för halvljuset på din bil.

– Fordonet underkänns om nedvinklingen är för liten och bländande. Under åren har det kommit in klagomål om bländning och på senare tid har det ökat, säger Anders Gunneriusson till [P4 Jönköping](#).

Bländningsproblemet är verkligt. Det är inget som bilisterna inbillar sig. Och det hänger samman med den moderna tekniken och att dagens bilar är konstruerade på ett annat sätt. – Dagens strålkastare är mer kompakta och har ett starkare ljus, det blir mer koncentrerat. Strålkastarna är mindre till ytan. Det blir mer irriterande för ögat. Sedan sitter också dagens strålkastare högre upp, säger trafikforskaren Björn Lidestam på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) till Carup.

Efter de ökande problemen med bländning införs en ny kontroll i besiktningen. Nu kommer besked om att det blir till sommaren nästa år.

Han får stöd av Sveriges optiker. Där har man under en lång tid sett en ökning av kunder som säger sig bli bländade i trafiken.

– Särskilt i höstmörkret får vi fler rapporter om detta, säger Rune Brautaset, professor och ordförande i Optikerförbundet, till Carup.



*Efter de ökande problemen med bländning införs en ny kontroll i besiktningen.
Nu kommer besked om att det blir till sommaren nästa år.*

Egentligen skulle de varit klara till årsskiftet. Men Transportstyrelsen är försenad. Istället är planen att från sommaren ska de nya besiktningensreglerna för halvljus börja gälla. Det uppger Transportstyrelsen nu för P4 Jönköping.

– Fordonet underkänns om nedvinklingen är för liten och bländande. Det görs en ljuskontroll och justering vid servicen, men många som gör detta själva hemma kan också behöva justera på egen hand, säger Anders Gunneriusson.

Transportstyrelsen sätter en bestämd gräns för nedvinklingen. Från sommaren kommer det att gälla vid besiktningen. Och man varnar för att många bilar blir underkända i besiktningen.

– Det innebär att strålkastaren ska ha minst en procent nedvinkling. Syftet är att minska bländningen av moderna strålkastare oavsett vilken teknik som används, säger Anders Gunneriusson.

Den nya LED-tekniken blir allt vanligare på moderna bilar. De nya strålkastarna är mer effektiva. Samtidigt anklagas de för att vara bländande.

– LED kontrolleras redan vid besiktningen. Vad som ändras är nedvinklingskravet. I vårt ursprungliga förslag skulle skärpningen bara gälla LED, säger Anders Gunneriusson.

Nu går det att köpa LED och montera dem själv på traditionella halogenlampor. Med de besiktningensregler kommer det att bli krångligare.

– Det kommer inte att gå att konvertera från halogen till LED om du inte har nivåreglering, säger Tord Fornander, ordförande för Besiktningensbranschen.

Besiktningensbranschen förbereder nu för att börja med kontrollerna till sommaren.

– Det spelar ingen roll vilken höjd de sitter på, så ska det vara samma krav. Sedan ska det inte gå att konvertera från halogen till LED om du inte har nivåreglering. Och jag vet inte om det finns nivåreglering på bilar med halogen, säger Tord Fornander, säger Tord Fornander.

Om du vill slippa en tvåa vid ljuskontrollen är det bäst att besiktiga innan sommaren 2026.

– Om Transportstyrelsen förändrar nedvinklingskraven kommer vi utföra de kontroller som föreskrivs, säger Per Anders Blommefors, expert på Svensk Bilprovning.

LÄS MER:



Ny kontroll i besiktningen: Många kan få nerslag



Nya regler i besiktningen – slår till mot nytt problem



Kravet: Stopp för nya hårdare besiktningregler



Tuffare för elbilar i besiktningen – nya reglerna



Transportstyrelsen: Skärpta regler för äldre bilar



Reglerna ändras – slipper körförbud för eCall



Andreas Jemn är journalist och författare.

9. Klart: EU river upp förbud mot motorer

Av Maths Nilsson 16 december 2025, 16:43

Nu här det helt klart. EU river upp totalförbudet mot förbränningsmotorer. Men det blir bara en liten lättnad. Sverige ser ut att få tuffare krav än andra EU-länder. – Det är upp-
rörande att man ska riva upp det här förbudet mot förbränningsmotorer, säger energi-
ekonomen Claes Hemberg.



EU:s upprivna förbud mot förbränningsmotorer blir knappast en lättnad för bilindustrin. Kryphålet ser ut att bli litet. De nya bilarna med förbränningsmotorer måste köras på svindyra syntetiska bränslen. Dessutom måste de vara gjorda av koldioxidfritt stål. Det ser också ut som att endast laddhybrider och elbilar med räckviddsförlängare tillåts ha en motor, uppger Handelsblatt. Istället för 100 procents sänkning av CO₂-utsläppen nöjer sig EU med 90 procent.

Från 2035 kommer inte större företag och hyrbilsbolag i många EU-länder att få köpa något annat än elbilar. I Sverige köps en majoritet av de nya bilarna av sådana kunder. Den nya regeln gäller för Sverige, men inte för alla EU-länder. De andra länderna som omfattas är Tyskland, Frankrike, Finland, Österrike, Belgien, Danmark, Irland, Luxemburg och Nederländerna, uppger Bild. Men ännu så länge är beskedet nytt och detaljerna något oklara.

Förslaget som antagits av EU-kommissionärerna ska nu att behandlas av Europaparlamentet och av medlemsländerna i EU-rådet.

– Det här paketet kommer att vara en livlina för den europeiska bilindustrin. Vi använder alla tillgängliga mekanismer – förenkling, flexibilitet, europeisk preferens, riktat stöd och innovation, säger Stéphane Sejourne, EU-kommissionens verkställande vice ordförande i ett uttalande.



Energiekonomen Claes Hemberg är kritisk mot beskedet. Även flera toppchefer på Volvo Cars har riktat hård kritik mot EU.

– Det är upprörande att man ska riva upp det här förbudet mot förbränningsmotorer. Tidigare bestämde de att vi skulle gå över till el. Nu har mängder med företag och konsumenter redan förberett sig för detta. Det blir som att ta ett steg tillbaka och politikerna i EU tappar i förtroende, säger Claes Hemberg.

Energiekonomen Claes Hemberg är kritisk mot EU:s beslut.

Nu varnar många för att Europa tappar ännu mer i konkurrenskraft mot Kina som tagit ledarskapet inom övergången till elbilar.

– Samtidigt gör detta att vi förlorar konkurrens mot Kina. Där har man satsat hårt på elbilarna och ligger långt före oss. Nu gör vi lite samma misstag som Henry Ford en gång i tiden gjorde. Bensin var modernt för hundra år sedan. Om man går över till el så får man bättre koll på din ekonomi. Dessutom blir vårt samhälle starkare eftersom vi kan producera våra egna drivmedel, så är det inte nu och vi är beroende av andra, säger Claes Hemberg.

LÄS MER:

- [EU:s nya krav: "Bara laddhybrider på e-bränsle tillåts"](#)
- [EU:s besked: River förbud mot motorer](#)
- [Så snabbt kommer elbilar att ta över i Sverige](#)
- [Volvo och Polestar kritiska mot rivet motorförbud](#)
- [Förbud mot förbränningsmotorer i EU rivs upp – här...](#)
- [Tyskland vill stoppa förbudet mot bilar med...](#)



Maths Nilsson

10. En ikon kör vidare: Serien fyller 50

Viggo Cavling

Uppdaterad 09 dec. 2025 Publicerad 09 dec. 2025

Det finns ögonblick som får en att förstå varför man älskar bilar. För vissa är det ljudet av en V8 som öppnar sig över Essingeleden. För andra – den första gången man kliver in i en BMW 3-serie. De där orangeglödande mätarna, skinnet som knarrar, en instrumentbräda vinklad mot föraren som om världen äntligen förstått vem som borde vara i centrum. Det är ingen slump att just 3-serien blev bilen som gjorde BMW till BMW, [rapporterar HTSI](#).



Sedan debuten 1975 har modellen rullat ut i över tjugo miljoner exemplar och blivit ryggraden i allt från tyska villaförorter till kinesiska företagsparker. Det är premiumklassens arbetshäst, yuppiernas favoritcabriolet, företagsbilens kung och bilnördarnas eviga projekt.

Från blygsam tvådörning till världsmåttstock

Första generationens E21 ersatte de små 1602- och 2002-modellerna med något djärvare – en lätt, frisk bakhjulsdriven bil ritad av Paul Bracq, med en förarplats som kändes som ergonomisk poesi. Frank Sytner, som byggde ett helt bilimperium och sedan blev BTCC-mästare i en M3, beskriver den som en revolution. Formen, känslan, konsekvensen: 3-serien satte en ny standard för vad en coupésalong skulle vara.

På åttiotalet exploderade populariteten. E30:an såldes som smör, blev statussymbol, småstadsgangsterdröm och arkitektritade familjetransporter på samma gång. En bil som såg lagom snäll ut men som i rätt kurva kunde bita ifrån som en terrier med turbo.



Legenden M3 – och de gyllene åren

Sedan kom 1986 års M3 – en bil som egentligen bara fanns för att BMW ville vinna tävlingar. Bredare skärmar, vassare styrning och den där känslan av att bilen visste vad du tänkte innan du tänkte det. Den dominerade banorna och förvandlade 3-serien från ”smart val” till något som kändes som ett löfte om äventyr.

På nittioalet och tidigt 2000-tal blev 3-serien Europas svar på den perfekta kompanjonen. Dieselmotorer sålde som fredagsmyschips. Företagsparkeringar blev hav av grå metallic. Mondeo fick se sig omkörd. En hel generation chefer och aspirerande sådana rullade fram i bilar som signalerade ordning, ambition och ibland lite för mycket körglädje.

Nu börjar framtiden – igen

Men världen rör sig bort från tjänstebilar och mot elsiffror på laddstolpar. Så vad händer nu? Jo: BMW dammar av sitt ur-DNA. Neue Klasse-generationen av 3-serien kommer 2026 – en modell som blandar el och förbränning, men framför allt plockar fram de där smala njurarna, de skarpa linjerna och den lågmälda självsäkerheten som gjorde 3-serien till en ikon från början.

Nu när alla SUV:ar skriker efter uppmärksamhet blir 3-seriens främsta styrka att inte behöva skrika alls. Den kan återigen vara bilen som ser smart ut utan att vara prålig – en maskin som bara gör jobbet, och gör det bättre än de flesta. Och någonstans bakom allt detta: löftet om att en ny M3 redan väntar i kulissen, lika rastlös och redo som alltid.



En succé enligt de flesta.

Läs även:



Nya BMW M3 – Både el och bensin för puristerna



Viggo testar Cadillac Optiq



Viggo testar Porsche: Nercabbat i 293 km/h – förnuft och känsla



Viggo Cavling har skrivit om det goda livet sedan det tidiga 90-talet. Först i den egna konsttidningen Beckerell, sedan följde Nöjesguiden, Dagens Nyheter, Resume, Svenska Dagbladet, Travel News och RES, bland annat. Allt enligt devisen gör man mycket får man mycket gjort. Gör man lite händer ingenting.

NEW ATLAS**11. Delage D8-120S**

Av Mike Hanlon

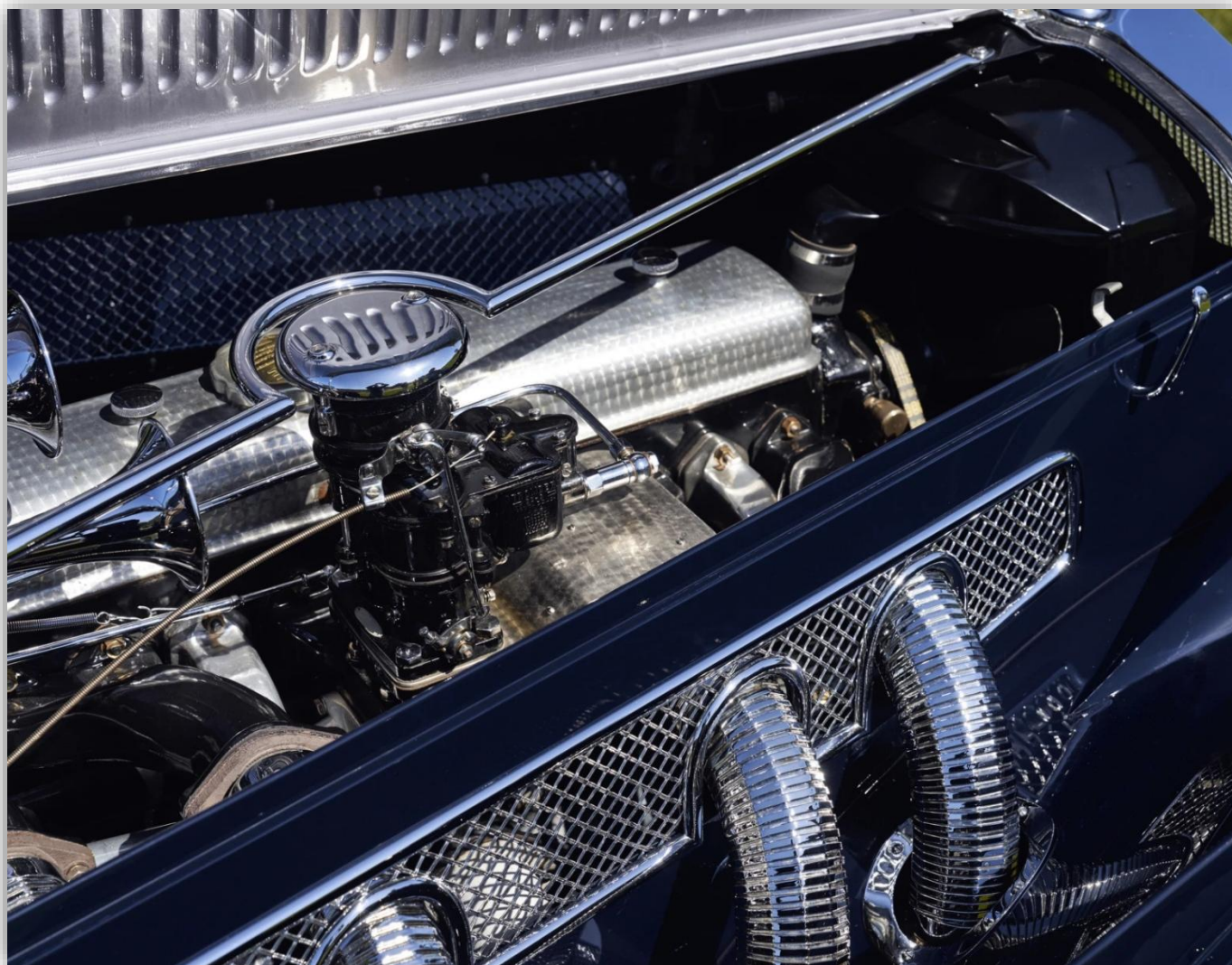
14 augusti 2023



Delage D8-120S de Villars (1938)

Skalan på Delage D8-120S de Villars är så stor och linjerna så kungliga att den kräver en närvaro vart den än går. Den har vunnit minst fyra stora concours-evenemang som vi känner till, inklusive den senaste triumfen som Peninsula Classics Best of the Best ... bilindustrins motsvarighet till Miss World.





Vissa bilar är helt enkelt perfekta för concours-evenemang, och den unika 1938 Delage D8-120 "de Villars" som just har tilldelats 2022 Peninsula Classics Best of the Best Award är en sådan bil.

Från det muskulösa ljudet från sin "raka åtta"-motor till de valenced linjerna från den fem meter långa karossen har den en otrolig närvaro. Det är en närvaro som har vunnit Automotive Concours-evenemang sedan den allra första dagen den rullade ut genom dörrarna till Parissienne Automotive Couturier De Villars.

Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Bilens Concours d'Elegance började i Paris under mellankrigstiden och spreds över hela Europa, men som karosserihuvudstad i världen vid den här tiden måste dessa concours-händelser ha varit ganska anmärkningsvärda. Detta var en tid då de dyraste bilarna levererades som chassi och drivlina till den couturier som ägaren valde, och Paris hade ett omfattande utbud av fantastiska karossbyggare: **Pourtout, Chapron, Facel Vega, Letourneur et Marchand, Franay, Vanvooren, Hibbard & Darrin, Saoutchik**, och kanske den mest kända av dem alla, **Figoni et Falaschi**.

Att vinna sina första concours vid sin första offentliga visning mot den typen av konkurrens på toppen av art deco-design var en bedrift, men det bleknar i jämförelse med vad det har uppnått sedan dess.

Bilen tog sig sedan till Amerika efter kriget, och efter att ha passerat genom händerna på några av världens mest kända bilsamlare köptes den av den legendariska industridesignern Sam Mann.



Concours av elegans

Männ kan göra anspråk på berömmelse på många fronter, efter att ha gjort många förmodigheter med olika uppfinningar, men hans öga för att välja en vinnande concours-bil är kanske den skarpaste som finns.

Bilar som köpts och restaurerats av **Sam och Emily Mann** har vunnit världens viktigaste och mest prestigefyllda concours-evenemang – Pebble Beach Concours d'Elegance Fyra GÅNGER! Två personer har också lyckats med den bedriften: kosmetikamiljardären **J.B. Nethercutt** och den berömda Las Vegas Casino-magnaten **William Harrah**.

Sam Mann restaurerade bilen och den gav honom därefter hans Best in Show på Pebble Beach Concours d'Elegance 1996.

Concours av elegans

På senare tid har bilen varit i samlingen hos Fritz Burkard i Schweiz, och under de senaste åren har den visats på alla stora europeiska evenemang, av vilka många finns i galleriet till denna berättelse.

Bilens senaste vinst var vid 2022 års Concours of Elegance på Hampton Court Palace, där Best in Show-priset utses av ägarna till Concours-deltagarna.

Dagens tillkännagivande innebär att D8-120 "de Villars" återigen har varit på toppen, vilket bekräftar att det verkligen är ett av de finaste exemplen som kommer från det anrika Delage-märket.

En framstående grupp finalister tävlade också om Peninsula Classics Best of the Best Award i år, inklusive en Duesenberg Model J Sports Torpedo från 1932 från Figoni, en Duesenberg LaGrande Convertible Coupe från 1934 och en Bugatti 57S Cabriolet från 1937 från Vanvooren. Andra nominerade var Dubonnet Xenia Coupe från 1938 av Saoutchik efter en design av Andreau, en Ferrari 250 GT Coupe från 1956 av Zagato, en Ferrari 365 P Berlinetta Speciale "Tre Posti" från 1966 av Pininfarina och en Jaguar D-Type från 1956.



12. Jensen S-Type Tourer Cowl Tourer 1937



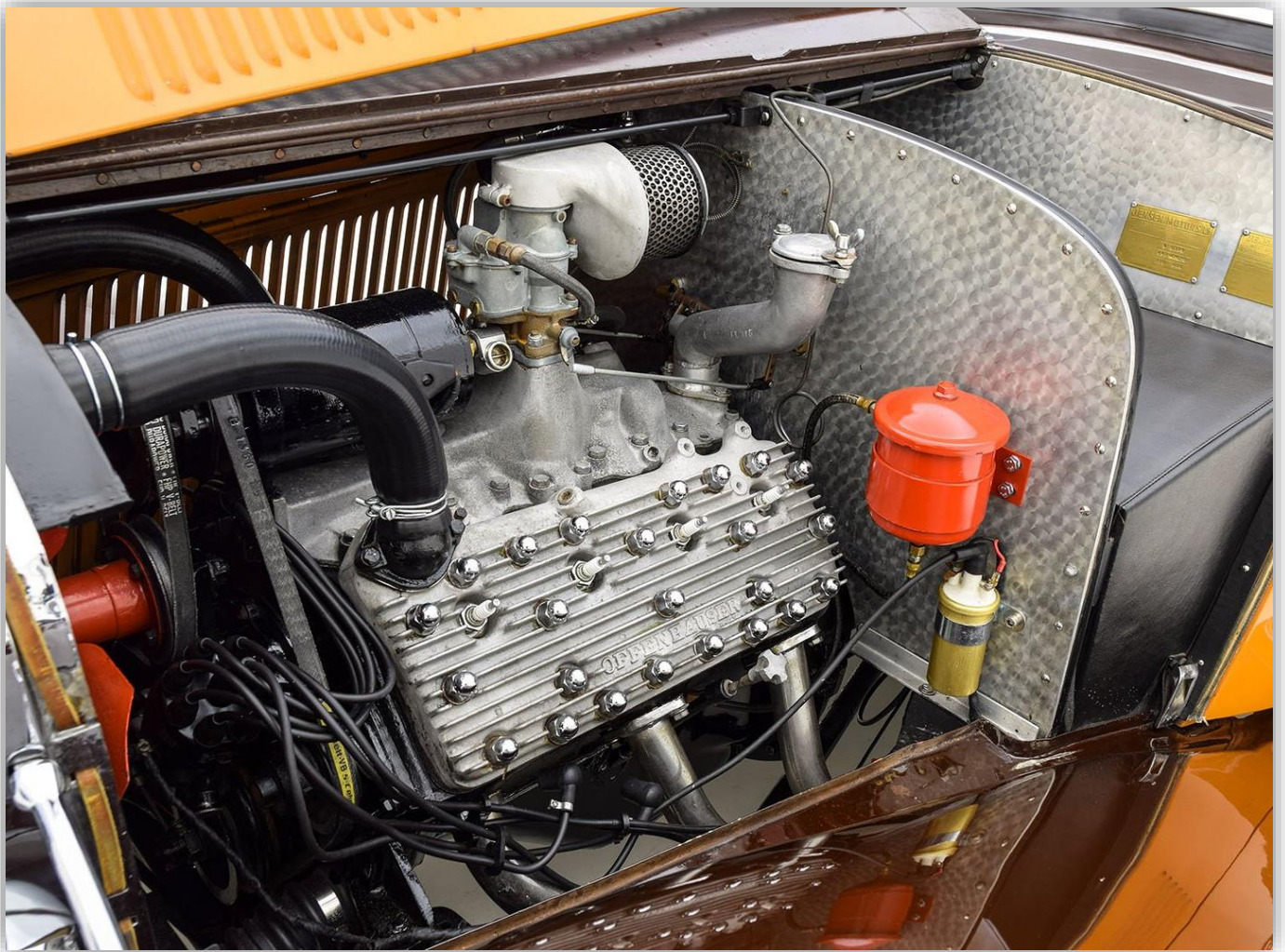
Bröderna Alan och Richard Jensen började sina långa och hyllade karriärer i bilbranschen 1926 när de konstruerade sin allra första kaross – en sportig tvåsitsig båtsvans monterad på ett Austin Chummy-chassi. Deras arbete uppmärksammades av Alfred Herbert Wilde, dåvarande chef för Standard Motor Company. Wilde erbjöd Alan Jensen ett jobb på Standards New Avon Body Co., där Jensen skulle designa de vackra Standard Avon Specials fram till 1933. Alan skulle snart ansluta sig till sin bror Richard hos en återförsäljare och verkstad i Austin, innan de gick vidare till att arbeta för W.J. Smith & Sons, en karosseriverkstad i West Bromwich. Under sin tid på Smith & Sons designade paret sportkarosser till bilar från bland annat Wolseley, Standard, Singer och Morris, som såldes under namnet Jensen. 1934 visade sig bli ett avgörande år för bröderna Jensen och deras verksamhet. Först dog W.J. Smith och familjen Jensen kunde köpa en kontrollerande andel i företaget. De döpte om det till Jensen Motors Limited och hade äntligen autonomi att producera den typ av fordon som de alltid hade drömt om. Det andra stora genombrottet kom i form av två nakna Ford V8 chassin och ett uppdrag från Hollywoodentreprenören Percy T. Morgan att bygga två bilar, en till sig själv och en till sin vän Clark Gable. Även om historien om Gable och Ford är en lång historia i sig, var det precis den ryktbarhet som bröderna Jensen behövde för att få fart på sin verksamhet.

Jensens första riktiga, kompletta bil var S-Type, en stilig sportig touringbil som byggdes på ett modifierat Ford of England-chassi och drevs av antingen den lilla Ford V8-74 (bara 2,2 liter) eller den större amerikanska Ford V8:an på 221 kubiktum. Jensen erbjöd kunderna ett urval av tre karossstilar; Fyradörrars sportsedan, tvådörrars drophead coupé eller sportig tredörrars dubbelkåpa* tourer. S-Type erbjöds mellan 1936 och 1941 och överlapade med den större H-Type under en kort tid. Man tror att cirka 50 S-Type byggdes totalt, och av dessa är cirka 10 kända idag, vilket gör den till en extremt sällsynt modell från denna anrika brittiska bilbyggare.



Denna oerhört charmiga Jensen S-Type från 1937 är en av bara fem kända överlevande som bär detta distinkta tourer-kaross med dubbla kåpor. Nyligen ur en stor samling sällsynta och unika bilar, presenterar den sig i mycket gott skick med en härlig, sliten äldre restaurering. Historien om "AHS 389" undersöktes ingående av en av dess tidigare ägare, som gjorde stora ansträngningar för att bekräfta denna bils tidiga historia, såväl som berättelserna om ägarna själva. Historiken upptar två stora pärmor, men den grundläggande historien är att bilen ursprungligen registrerades 1937 av John Woodrow & Sons Builders, från Bridge of Weir, i Skottlands lågland. John Woodrow själv hade dött ett år tidigare, så det var troligen hans yngste son Jimmy som köpte bilen och registrerade den i företagsnamnet. Jimmy gillade ett antal fina bilar som bland annat en XK120, XK140 och en Aston Martin DB5.

Det verkar som om Jensen stannade i Skottland i många år, och den upptäcktes där i början av 1980-talet på en gård av en kanadensisk Jensen-handlare vid namn Blair Hamilton. Hamilton insåg bilens betydelse och han gjorde en överenskommelse om att köpa den. Väl i Kanada anförtroddes restaureringen till den högt respekterade konservatorn Ed Arnold från Vancouver, British Columbia. Den ursprungliga Ford-flathead hade för länge sedan gått skilda vägar med chassit, så Arnold köpte en liknande men kraftfullare Mercury flathead från mitten av 1940-talet. Karossen byggdes om och lackerades i denna distinkta orange och bruna färgsättning, vilket passar bilen ganska bra och är fortfarande i förvånansvärt gott skick med tanke på att restaureringen närmar sig 35 år. Själva karossen har en underbar design, en graciös fyrsitsig tourer med en sluten, bakmonterad reservdel, fällbar vindruta, dubbla Brooklands Aeroscreens för baksätesspassagerarna och en unik enda bakdörr på framsidan med gångjärn bak för enkel åtkomst till baksätet.



Karossen har en mängd intressanta tidstypiska tillbehör, till exempel en Raydot spotlight, kromade trumpethorn, Lucas "Cat Eye"-strålkastare och en fantastisk Eagle-maskot som toppar kylarskalet. Liksom karossen förblir kromet i gott skick överlag, och även om det verkar lite slitet på sina ställen är det väl lämpat för den övergripande känslan av denna älskade och omhuldade bil.

Interiören är klädd i mörkbrunt läder och heltäckningsmatta, och den presenterar sig mycket bra med en härlig patina som inbjuder till regelbunden användning. Föraren är vänd mot en centralt monterad instrumentpanel med Jensen-märkt tach och speedo, med en blandning av Smiths och Lucas mollrattar. Interiören är bekväm och vackert presenterad. Utrustning för fullt väder inkluderar en brun canvastopp och en komplett uppsättning sidogardiner. På grund av den enda bakre dörren nära sidan är den bakre sidogardinen konstigt nog bara en enkel blind dukpanel. Udda konfiguration åsido, väderutrustningen är i gott skick och passar karossen ganska bra.

Det är lite av en överraskning att lyfta på motorhuven på denna brittiska touringbil för att hitta en 255 kubiktum Mercury flathead V8. Den ursprungliga Ford-platthuvudet gick förlorad med tiden, men Mercury-enheten som tar dess plats behåller det korrekta utseendet med den extra fördelen av ökad kraft tack vare den större slagvolymen och de högpresterande Offenhauser-cylinderhuvudena. Kraften skickas bakåt via en 3-växlad manuell växellåda och en Columbia tvåväxlad bakaxel. Underredet är fortfarande i förvånansvärt gott skick och ser mycket rent och snyggt ut. Kombinationen av den ivriga Mercury-motorn och den "högväxlade" bakaxeln gör denna Jensen till en exceptionell evenemangsbil som kan köra avslappnat i hög hastighet.



Denna ovanliga och attraktivt fylliga brittisk-amerikanska hybrid har gynnats av en lång rad passionerade ägare. Den fascinerande historien är mycket väldokumenterad och den är fortfarande i fin ordning med en mycket välbevarad restaurering. Omfattande dokumentation inkluderar foton, modellhistorik, en original ägarreferensbok, kopia av instruktionsboken, tekniska data, en pärm full av delar och serviceinformation och en fullständig manual för Columbia-axeln. Denna charmiga Jensen är en av bara en handfull överlevande exemplar som erbjuder skönheten i fint engelskt karosseri med pålitlig amerikansk kraft, och med plats för fyra skulle den bli en mycket unik och publik tilltalande turnébil.



En populär stil i USA från mitten av 1920-talet och vidare in på första halvan av 1930-talet var **den dubbla kåpan phaeton (Cowl Tourer), med en **kåpa** som separerade bakpassagerarna från föraren och frampassageraren.*



Klassiker

13. Grattis Datsun & Nissan Sunny!

Publicerad 22 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag den 22 december när Jonatan och Natanael har namnsdag så firar vi på Klassiker att Sunny har bilnamnsdag.



Datsun Sunny 1966–70

Namnet Sunny har använts av Nissan för en mängd olika småbilar. Första gången namnet användes var 1966 för modellen som också kallades Datsun 1000. För att göra allting mer komplicerat har namnet Sunny förutom att användas för Nissans B11-serie också använts för andra modeller på vissa exportmarknader.



Den andra generationen Sunny kom 1970 och kallades också Datsun 1200



Datsun 120Y, Datsun B-210 och Sunny. Kärt barn har många namn och när den tredje generationen lanserades 1973 låg en Japansk småbil helt rätt i oljekrisens spår.



Den så kallade B11-modellen som lanserades 1982 var den första framhjulsdrevena generationen. Det var också nu som Nissan slutade använda märkesnamnet Datsun.



Carl Legelius



Roger Warolin