



Fiat 600 Multipla 1959

- 1. Hyr en Fiat 500e i Spanien**
- 2. VW ID.Polo provkörd**
- 3. Provkörning av Toyota Hilux BEV**
- 4. Caterhams elbil lever fortfarande**
- 5. Ny elbil från Tesla**
- 6. Bentley sätter nytt iskallt varvrekord i Sverige**
- 7. Fiat Multipla**
- 8. Lagonda V12 Rapide**
- 9. Grattis Ford Fiesta**



1. Hyr en Fiat 500e i Spanien

Av Christoffer Gullin

14 dec. 2025

"Vill du inte ha en Tesla istället?"



FILM: https://youtu.be/HZFULUdGI_Q

Jag har varit i Spanien på lite olika pressevent och mellan eventen stannade jag kvar i Spanien för att utforska andra bilar, som denna Fiat 500e som jag hyrde under en dag. I denna video snurrar jag runt i södra Spanien med bilen och pratar lite om presskörningar, bilen och laddstrul.



Christoffer Gullin



2. VW ID.Polo provkörd "minst 450 km räckvidd"

2025-12-15



FILM: <https://youtu.be/uG7wDQ7iA1Y?t=16>

Jag har fått möjlighet att ta en första titt på nya Volkswagen ID.Polo, en bil som gör om VWs elbilar från grunden. I denna video kör jag en folierad version av bilen och jag får inte prata om alla detaljer men mycket kring specifikationer och bagage framkommer. Och sen såklart, hur bilen är att köra.



Teknikens Värld

3. Provkörning av Toyota Hilux BEV

Av Erik Wedberg

Publicerad 13 dec 2025 kl 13.00

Kompromisserna blir som mest påtagliga när pickuper elektrifieras. De får lasta mindre, dra lättare och får oftast väldigt begränsad räckvidd. Så varför väljer Toyota att bygga en eldriven Hilux?



Nionde generationen Hilux blir den första att elektrifieras

Den ser ut ungefär precis som förväntat. Nionde generationen **Toyota Hilux** är till utseendet en mild uppdatering med ny front, bak och modernare förarmiljö och det är lätt hänt att notera den endast med en axelryckning och gå vidare med sitt liv. Då missar man de största förändringar som modellen har genomgått sedan starten 1968.

Under de 58 senaste åren har **Toyota** hunnit kränga inte mindre än 27 miljoner exemplar av Hilux – en enorm siffra som gör den till märkets näst mest sålda modellserie efter **Corolla** och till ett globalt fenomen. Av olika anledningar, främst tull- och skattetekniska, har den blivit Thailands mest sålda modell och det är också där den byggs.



Erik Wedberg åkte till Paris för att köra eldriven pickup på en grasmatta

Det här är nytt

Eldrift. Hilux tar för första gången steget över till eldrift. Dieselmotorn finns kvar med mild-hybridsystem och en vätgasversion kommer 2028.

Nionde. Nya Hilux blir den åttonde generationen i ordningen sedan 1972.

Terränggående. Elversionen har precis samma terrägenskaper som dieslversionen.

Elservo. Hilux går till slut ifrån hydraulservopumpen till en elmotordriven servostyrning.

I Thailand dominerar diesel som drivmedel och där kommer nya Hilux precis som den förra att säljas med en icke-elektrifierad dieselmotor på 2,8 liter. För att kunna hävda sig på vissa marknader som ställer större krav på elektrifiering kommer Toyota med en braknyhet – Hilux lanseras som elbil!

Närmaste konkurrenten **Ford Ranger** har vågat sig på **att bli laddhybrid**, men Toyota tar steget fullt ut och sätter bokstavskombinationen BEV efter nya Hilux. Det är alltså en Battery Electric Vehicle.

Till det yttre är det svårt att se elektrifieringen. Hiluxen som står till buds för provkörning här på en testbana norr om Paris ser så plåtig och ändamålsenlig ut som endast en traditionell pickup utan utsmyckningar kan göra. Bara man nuddar dörrhandtagen klonkar det högt i plåten och flaket är plåtrent så när som på ett tunt lager solidvit lack. Det här är en bil som kommer att älskas av ingen men brukas av många. Endast avsaknaden av traditionsenlig grill i fronten avslöjar att det här är en elbil.

Att köra en eldriven pickup är en märklig upplevelse. När det inte finns någon rasslig dieselmotor som överröstar knirr- och knarrljuden från den flexande karossen och skramlet från hjulhusen blir körupplevelsen en helt annan. Mer som att springa med en skottkärra på en grusgång.



Hilux kommer endast att säljas som Double Cab i Europa. Baksäteskomforten är sådär

Och herrejösses så långsam och seg den är! Här på testbanan måste man trycka gasfoten bestämt mot golvet långt innan slutet av kurvorna för att hinna få någon som helst fart ut på rakorna. Kommer man för snabbt in i kurvan straffas man med monumental understyrning och däckskrik. Oavsett om man väljer sportläget eller inte. Jo, det finns ett sportläge.

Drivlinan är helt död och ger noll återkoppling, man trycker lite på gasen för att få rull på bilen men det är allt. Vill man ha lite mer fart trampar man gasen i botten och håller kvar den där en stund. Ingen idé att hålla på och fippla däremellan.

Men det vore fel att dröja sig kvar och förlusta sig åt de horribla köregenskaperna på asfalt, Hilux BEV är inte byggd för det här. Endast i undantagsfall ska den behöva förflyttas på raka eller kurviga asfaltsvägar, mesta tiden ska den spendera på avlysta vägar eller områden i företagstjänst. Den är särskilt framtagen för företag som sysslar med skog, gruvor eller flygplatsunderhåll och som ställer krav på noll utsläpp. Den behöver alltså inte ha så mycket bättre köregenskaper än en flygplanstrappa.

Inte så mycket längre räckvidd heller. Den angivna WLTP-räckvidden är endast 24 mil – pinsamt dåligt i dagens elbilsvärld men sannolikt fullt tillräckligt för det Hilux BEV ska användas till. Laddprestandan är däremot fullt respektabel – 10 kilowatt vid hemmaladdning och 150 kilowatt som mest vid snabbladdning.

Den korta räckvidden kommer sig av det lilla batteriet på endast 54 kilowattimmar och det är i sin tur resultatet av en kompromisslös inställning till terrängegenskaperna. Toyota bestämde att eldrivna Hilux ska vara precis lika terränggående som dieselmodellen och det innebär att endast utrymmet innanför ramen får fyllas med batteri. Måtten mellan fram- och bakaxel och höger och vänster rambalk sätter alltså begränsningen. Vaddjupet är 70 cm – lika högt som på dieselmodellen och markfrigången är också oförändrad. Endast frigångsvinklarna fram och bak är marginellt sämre på BEV-versionen.



Här får man bara lasta upp till 750 kg – betydligt mindre än normalt

I terrängen kommer Hilux BEV plötsligt till sin rätt. Testområdet här i Paris utkant består till lika stor del av terräng som av asfalt. På den skumpiga skogsvägen känns styrningen lättare och mer harmonisk, och den elektriska servon eliminerar obehagliga slag i ratten. Den låga effekten blir inget problem; både fram- och bakmotor levererar fullt tillräcklig kraft även i riktigt branta uppförsbackar. Hill descent-funktionen fungerar bra, och även om bilen saknar låsbara diffspärrar menar Toyotas ingenjörer att terränglägena gör jobbet. Det så kallade Mogul-läget är det närmaste låsta diffar man kommer – och för många användare lär det räcka.

Att nionde generationen Hilux inte är HELT ny (den byggs på samma ramkonstruktion som föregångaren) märks bland annat på körställningen. Som tidigare sitter man halvdåligt, högt och ganska tajt med dålig justermån på ratten. Här har Ford och Volkswagen kommit längre med sina Ranger och Amarok som är betydligt mer personbilmässiga. Nya instrumenteringen med skärm framför ratten och pekskärm i mitten fungerar däremot bra, precis som i alla andra Toyotor.

Så varför lanserar Toyota en eldriven Hilux? Mycket få privatköpare lär slå till, men på vissa marknader finns kunder som vill ha eldrivna arbetsbilar och den efterfrågan är tydligen tillräckligt stor. Toyota nämner främst gruvbolag, flygplatser och skogsbolag som gör beställningar på tresiffriga antal åt gången. Det är den här sortens kunder Hilux BEV är byggd för, inte dig eller mig.

Av någon outgrundlig anledning finns ingen V2L-funktion, vilket hade varit ypperligt på ett arbetsfordon som Hilux. Dragvikten och maxlasten är rejält begränsade jämfört med dieselmodellen och det är en besvikelse eftersom konkurrerande **Isuzu** har lyckats bygga en eldriven **D-Max** med precis samma kapacitet som dieselbilen.



De nya strålkastarna är smalare och pliriga. Här finns alla främre ljusfunktioner samlade

Tro inte att Toyota har blivit tokiga och övergett diesel helt och hållet. Tvärtom. Eldrivna Hilux är först ut, men den som kallas Hilux Hybrid 48V kommer framåt sommaren 2026 och namnet till trots är det samma 2,8-litersdiesel som i utgående generation. Även gamla Hilux kunde kallas mildhybrid. Hybrid 48V väntas stå för den absoluta majoriteten av försäljningen i Europa. Någon gång under 2028 ska en vätgasdriven variant lanseras, men den lär inte rucka på dieselmotorns övertag.

Toyota Hilux BEV

Pris: Ej fastställt, första leverans februari 2026.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 111 hk (82 kW), vridmoment 206 Nm. Bakre elmotor, max effekt 174 hk (128 kW), vridmoment 269 Nm. Max systemeffekt 196 hk (144 kW). Batteri 59,2 kWh varav 54 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/150 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangelank. Bak stel axel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,8 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 265/65 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 309, längd 532, bredd 186, höjd 187, spårvidd f/b 154/155. Markfrigång 20,7. Tjänstevikt 2 455, maxlast 715, max släpvagnsvikt 1 600. Flakmått längd 155, bredd 154, höjd 48.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 10,0 s, toppfart 140 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning i.u. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 240 km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 10 år/100 000 mil, vagnskada 3 år.

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



Hilux har numera sin hemvist i Thailand där modellen är storsäljare

Rivaler:



Isuzu D-Max BEV

D-Max har släpvikten och maxlasten bevarad trots elkonverteringen, men har lika begränsad räckvidd som Hilux.

Pris: 669 900 kronor ex. moms.



Maxus eTerron 9

Nästan dubbelt så stort batteri och dubbla räckvidden mot Hilux, och mer än dubbelt så mycket effekt. Lastvikten är begränsad till endast 620 kg.

Pris: 699 900 kronor ex. moms.



4. Caterhams elbil lever fortfarande

Bobby Green 2025-12-12 kl 18:40

Ny prototyp ska visas snart



Första prototypen

För två år sedan visade Caterham upp det eldrivna konceptet Project V. Ett år senare fick vi reda på att bilen skulle få elmotor från Yamaha och typ i samma veva batteripack från kinesiska Xing Mobility. Det har dock varit ganska så tyst kring projektet den senaste tiden men nu bubblar det upp igen, så man har inte gett upp i alla fall.

Rullande testbänk har strax premiär

Det ska vara en ny prototyp av bilen på gång och man säger att den ska presenteras både på CES-mässan i Las Vegas den 6:e januari och på Tokyo Auto Salon den 9:e januari. Planen var att bilen skulle presenteras i produktionsutförande i år men allt har blivit försenat, så därför blir det ytterligare en prototyp istället. Denna ska användas för tester och utvärdering och är den som ska hjälpa till att forma hur slutprodukten blir.

Om det kommer att ske några förändringar kring motorn är oklart. Den sitter inbyggd i en e-axel som Yamaha har byggt och effekten anges till 272 hästar. Batteriet som matade motorn i första konceptet var på 55 kWh men den färdiga produkten kommer ha två pack - ett framför bakaxeln och ett under fotutrymmet fram. Hur stora dessa är framgår dock inte just nu. Man siktar på att bilen ska väga runt 1190 kilo och att den ska kosta under 80.000 pund.

Ny chef

Förra månaden valde Bob Laishley att lämna sin post som Caterhams vd efter fyra år. Bob har tidigare varit chef på Nissan men ersätts nu av Kazuho Takahasi som är vd och grundare för japanska VT Holdings - moderbolaget som äger Caterham. [autoexpress.co.uk](https://www.autoexpress.co.uk)



**Caterhams elbil får batteripack från Xing Mobility
Men lansering 2026 blir en utmaning**



**Caterhams nya modell får elmotor från Yamaha
Yaha**



**Harry Metcalfe spanar in Caterham Project V
Företagets nya eldrivna modell**





5. Ny elbil från Tesla har blivit godkänd för Europa – plats för 6 personer

Posted by Kristofer Rask december 12, 2025

Enligt uppgifter planerar Tesla snart att lansera en ny bilmodell i Europa.



Det handlar om den längre sexsitsiga Model Y L som redan lanserats i Kina. Det framkommer av uppgifter i samband med att den nu typgodkänts av EU.

Modellen har bland annat hyllats av motorjournalisten Alrik Söderlind:

– Den här tror jag många skulle gilla i Sverige. En riktig lyxbarnbil. Fantastiskt bra bil för en barnfamilj, konstaterade Alrik efter att ha [kollat in modellen i Kina tidigare i höst](#).

Enligt typgodkännandet har Model Y L ett batteri på 88,2 kWh och en WLTP-räckvidd på 681 kilometer. Toppfarten är 201 km/h. Det framkommer också att den inte får dragkrok.

Model Y L har blivit 18 centimeter längre och 4,4 centimeter högre för att husera en tredje stolsrad. Den har två sittplatser på varje rad med fristående kaptensstolar på rad två.

I Kina kostar Model Y L omkring 25 000 kronor mer än den standardlånga Long Range-versionen. Den kommer skeppas från Teslas fabrik i Kina och enligt obekräftade uppgifter kan försäljningen starta redan under första kvartalet 2026.



Kristofer Rask



6. Bentley sätter nytt iskallt varvrekord i Sverige

Bobby Green 2025-12-15 kl 19:00

I orten Fällfors



FILM: <https://youtu.be/NNCsAy2LNPo>

Bentley har varit på Drivecenter Arena i orten Fällfors som ligger i Skellefteå kommun. Dit hade man tagit med sig senaste Flying Spur Speed som på platsen satte ett nytt varvrekord på testbanan.

Banan mäter 3,3 kilometer och den längsta rakan är bara 450 meter. Allt är täckt av is och snö och fyrhjulsdriften tillsammans med dubbdäcken på de 21 tum stora fälgarna fick jobba rejält. Den snabbaste tiden man klockade var 2:58 vilket är rekord vintertid. Som snabbast kom föraren upp i 193 km/h.

Rekordet är en hyllning till iskörningar som genomfördes både 2007 och 2011 och främst ett från 1986 då tillverkaren körde med en Turbo R på testbanan Millbrook i en timme med en genomsnittshastighet på 225 km/h. [bentleymedia.com](https://www.bentleymedia.com)



Bobby Green



**Bentley rullar ut en ny Flying Spur Speed
Tillverkarens kraftfullaste sedan hittills**



**Bentley släpper billigare instegsversioner
Men de är inte billiga för det**



**Bentley tackar av W12-motorn
Med några specialversioner**

7. Fiat Multipla 1956

Uppdaterad 5 juni 2025

Fiat 600 Multipla introducerades i mitten av 50-talet och ansågs av många vara den första riktiga minibussen på marknaden, även om dess mångsidiga faktor kunde diskuteras på grund av dess små dimensioner.

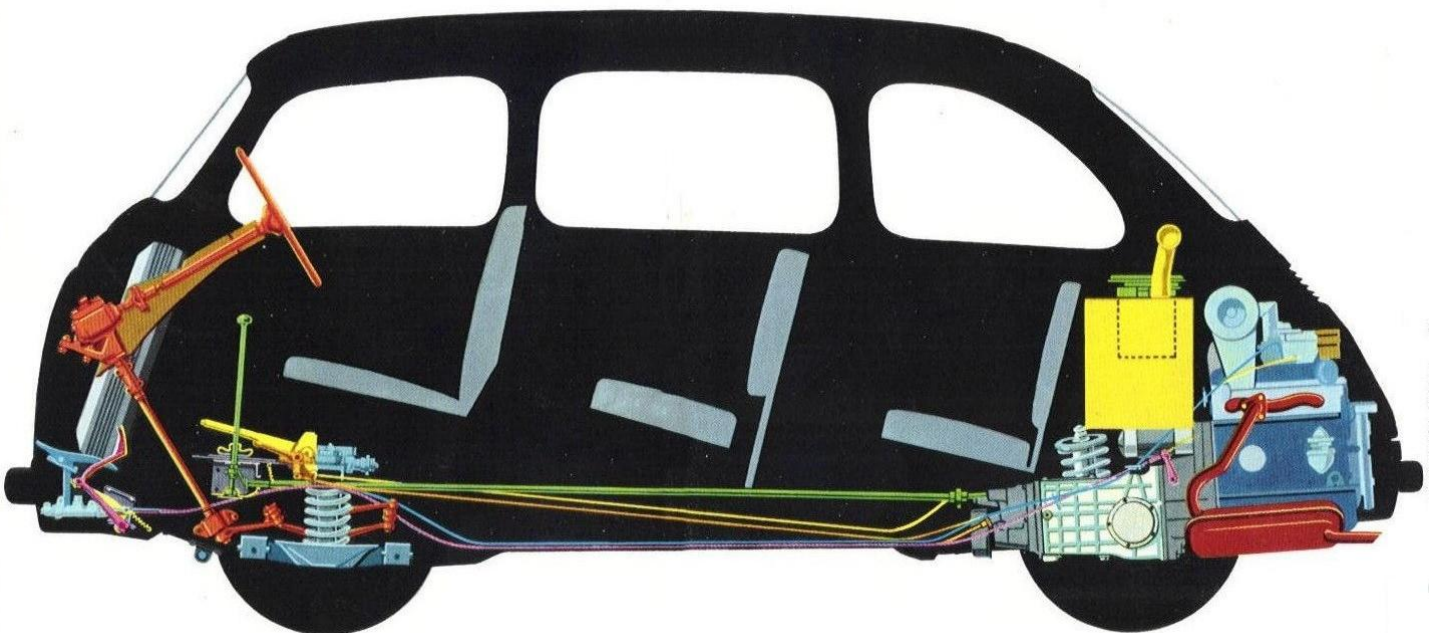


Medan Italien kämpade för att komma på fötter igen efter andra världskriget försökte Fiat motorisera landet och exportera sina fordon. Efter att ha utvecklat och producerat framgångsrika modeller som Topolino och 600 vågade man sig på ett mer ambitiöst projekt: Fiat 600 Multipla från 1956.





Bilen delade en del av sin grund med den vanliga 600, även om det också fanns betydande ändringar i fjädringen. Dessutom var karossen helt ny. Istället för att likna en liten halv-kombi liknade den en skåpbil med fönster runt hela växthuset, men den var ändå väldigt praktisk för en familj.





Eftersom bilen hade kraftpaketet bak hade 1956 års Fiat 600 Multipla inte ett motorrum och en huv fram. Istället hade den en nästan upprätt panel som pryddes av ett par runda strålkastare. Nedanför dem placerade biltillverkaren små blinkerslampor, medan man mellan dem lade till ett galler som hjälpte till med ventilationen i kupén. Precis som sitt lilla syskon sedan hade denna minibuss en kromad metallstötfångare med två stötfångare.

Profilen för 1956 års Fiat 600 Multipla var dock den som chockade kunderna. Istället för att likna en sedan eller en kombi hade bilen en äggformad design med en hög och platt front, med vindrutan placerad framför framhjulen, liknande ett fordon med hytt över motorn, även om kraftpaketet var placerat baktill. Dessutom var framdörrarna bakhängda (självordstyp), så att kunderna lätt kunde ta sig in. Bakdörrarna var breda och öppnades normalt, vilket gjorde det möjligt för baksätesspassagerarna att komma in. Slutligen, baktill, hade den sluttande bakre delen av fordonet en bakruta, medan undertill fanns motorkåpan med sina lamellventiler.





Fiat gjorde den ovanliga exteriördesignen för 1956 års 600 Multipla eftersom man skapade en treradig bil. Trots bilens längd på bara 3,5 meter (mindre än 140 tum) hade kabinen plats för upp till sex personer. Visst, det var inte den mest bekväma bilen på marknaden, men det var den som kunde få en familj på fyra och två mor- och farföräldrar under samma tak. Framför föraren fanns en instrumentbräda i metall med en rundad instrumentpanel som överförts från den vanliga Fiat 600.

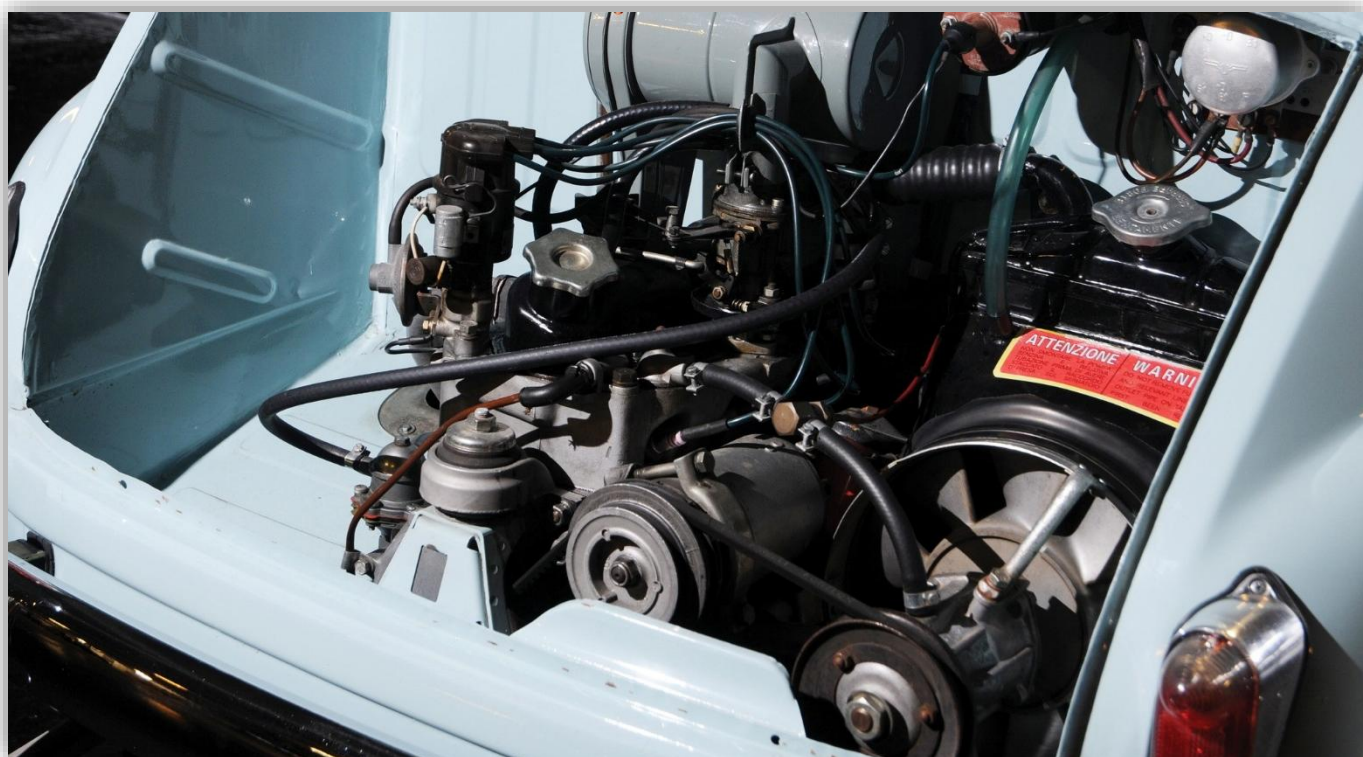




Multipla som taxi

Bänksätet fram var tillräckligt brett för två vuxna och hade en utskärning för att den golvmonterade växelspaken skulle kunna röra sig. Samtidigt kunde den mellersta raden lutats framåt för att ge tillträde för dem som sitter i baksätet av bilen. Den tredje raden användes dock mest som förvaringsutrymme eftersom bilen inte hade ett separat bagageutrymme.

Bakom kupén installerade biltillverkaren en liten fyrcylindrig motor som överförts från Fiat 600, tillsammans med en fyrväxlad manuell växellåda. Biltillverkaren var dock tvungen att modifiera plattformen eftersom den var tvungen att bära en tyngre vikt. Som ett resultat av detta använde man samma inställning bak som i 600, medan man fram använde fjädringen från Fiat 1100.



Specifikationer och två motoralternativ:

0.6L 4MT (19 HP),

0.6L 4MT (20 HP)

MOTOR SPECIFIKATIONER - 0.6L 4MT (19 HK)**Cylindrar:** L4**Deplacement:** 633 cm³**Effekt:** 19 HP @ 4600 RPM**Vridmoment:** 39 Nm @ 2800 varv/min**Bränslesystem:** Förgasare**Bränsle:** Bensin**PRESTANDA SPECIFIKATIONER****Tophastighet:** 56 mph (90 km/h)**SPECIFIKATIONER FÖR TRANSMISSION****Typ av enhet:** Bakhjulsdrift**Växellåda:** 4-växlad manuell**BROMSAR SPECIFIKATIONER****Fram:** Trummor**Bak:** Trummor**DÄCK SPECIFIKATIONER****Däckens storlek:** 5.20 - 12**MÅTT****Längd:** 139.2 tum (3536 mm)**Bredd:** 57.1 tum (1450 mm)**Höjd:** 62.2 tum (1580 mm)**Spår fram/bak:** 43,9/45,2 tum (1 115/1 148 mm)**Hjulbas:** 78.7 tum (1999 mm)**Markfrigång:** 5.5 tum (140 mm)**Aerodynamik (cd):** 0.5**VIKT SPECIFIKATIONER****Tjänstevikt:** 740 kg (1631 pund)**Gräns för bruttovikt:** 2348 pund (1065 kg)**Produktionsår:** 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960**Karosseri:** Van**Segment:** Liten MPV**Om FIAT:**

Fiat demonstrerar ordens inneboende bibliska kraft genom en enkel stavningsövning. Fiat. Enkelt, eller hur? Det låter helt och befallande och förutom att det är en akronym för Fabbrica Italiana Automobili Torino, betyder det också "låt det vara" på latin. En grupp skickliga affärsmän som köpte fabriken under det tidiga 1910-talet härmade Genesis-programmet i avsnitt 1, "Let there be light". Och det fanns bilar i all ordning. Den första FIAT-märkta bilen rullade ut från fabriken någon gång under 1901. Konstruerad av den begåvade Ceirano-anställda Faccioli, drevs den bussliknande bilen av en 2-cylindrig arkaisk Boxer 3 hk-motor. Investeringsgruppens chefer kontaktade Faccioli för att utveckla ett fordon med frontmotor. Faccioli&#... [Läs mer](#)



8. Lagonda V12 Rapide Drophead 1938



År 1935 kunde Lagonda skryta med ett fantastiskt och välförtjänt rykte för sina fantastiska sportbilar. Trots utmärkelserna stod företaget ändå inför konkurs. Trots den uppmärksamhet och prestige som följde med M45:s skrällseger i Le Mans 24-timmarslopp 1935, behövde företaget en snabb återupplivningsplan för att öka försäljningen. Ledningen tog in den 29-årige finansmannen Alan P. Good, som snabbt satte igång med att samla ihop tillräckligt med investerare för att rädda företaget. Samtidigt anlände W.O. Bentley till Lagonda i kölvattnet av att hans företag köptes upp av Rolls-Royce. Efter att ha fullgjort sitt kontrakt med Rolls-Royce trots att han behandlades som föga mer än en glorifierad testförare, hoppade Bentley över till Lagonda, där hans talanger kom till god användning. Alan Good och W.O. Bentley hade båda en poäng att bevisa, och de två männen var motiverade att producera den allra finaste bilen i Storbritannien. W.O. dammade av planerna på en mycket avancerad V12-motor och satte igång med att utveckla den för användning i en helt ny Lagonda.

Lagonda V12 var ett under av teknisk sofistikerad. Den var kraftfull och turbinsmidig, men ändå invecklad och dyr att tillverka. Med fria tyglar skulle Bentley ha tagit så mycket tid som han behövde för att utveckla motorn, men Alan Good hade förståeligt nog bråttom att få ut bilen på marknaden. Trots utvecklingstidsbegränsningarna anses V12-motorn med 60 graders överliggande kamaxlar allmänt vara W.O. Bentleys mästerverk. I standardutförande var motorn god för över 150 hästkrafter, med senare versioner som toppade 180 hästkrafter. Trots sin komplexitet är V12 vördad för sin långsiktiga hållbarhet, vilket bevisades i 1939 års Le Mans 24-timmarslopp, där V12 Lagondas slutade 3:a och 4:a totalt och 1:a och 2:a i klassen. Bentley hade tänkt sig 1939 års satsning som en testbädd för ett fullskaligt angrepp på förstapriset på Le Mans 1940, men krigsutbrottet gjorde att det loppet aldrig blev av, och den franska klassikern återvände inte förrän 1949.

Många köpare valde att få sina V12:or karosserade av externa karossbyggare, främst på det större chassit med 11 fots hjulbas.



Karossbyggare som James Young och Thrupp & Maberly tillämpade sitt hantverk på den fantastiska V12-serien, med typiskt utmärkta resultat. Men det var Lagondas egen karosseri som stod för det mest minnesvärda och vackraste karosseriet på V12:an. Med det korta, 10-fots, 4-tums hjulbaschassit som grund skapade chefsdesignern Frank Feeley en hisnande tresitsig drophead coupékropp med flödande, fullfigurade vingar, svepande karosslinjer och kompakta dimensioner. Rapide med det passande namnet var elegant, målmedveten och utan en enda dålig vinkel. Genom att tillämpa erfarenheterna från Le Mans finjusterades Rapide för ultimat prestanda och förarkomfort. Av de 190 tolvcyndriga Lagondas som tillverkades var det bara 17 som lämnade fabriken i Rapide-specifikationen innan andra världskriget stoppade produktionen. Lagonda V12 Rapide är vördad av samlare och anses vara en av de mest exceptionella förarbilarna från 1930-talet, och levererar en förvånansvärt modern körupplevelse i överlägsen stil.

Den fantastiska V12 Rapide som erbjuds är chassinummer 14068, som tros vara en av de tidigaste, om inte den tidigaste, Lagonda Rapide drophead coupé som tillverkats. Med väldokumenterad historia från ny, presenterar den sig i vackert skick tack vare en fantastisk specialistrestaurering och år av vård av passionerade entusiaster. Den omfattande historiken avslöjar att den första ägaren av denna Rapide var Alfred James "Jimmie" McAlpine från den inflytelserika McAlpine-familiens byggföretag i Storbritannien. Jimmie var en känd idrottsman och bensinfantast, och han hade en imponerande samling bilar genom åren, inklusive en V12 Hispano-Suiza och många Rolls-Royces och Bentleys. Dokument visar att han specificerade "speciell svampfärg" (en mörk, gröngrå) över en grön hudinsida. Det verkar som om McAlpine körde bilen med ett syfte, eftersom serviceregister visar att den återvände till verkstadens serviceavdelning den 22 november 1929 efter en växling.

Under reparationerna tog McAlpine tillfället i akt att begära en grundlig service och uppgradering till den senaste specifikationen. Uppdateringarna inkluderade en ny vattenpump, fördelare av senare typ med reviderad avfyrningsordning, modifierade kingpins och nya fjädrar för att få upp bilen till Sanction II-specifikationen. Man tror att det var vid denna tid som den fick den mest anmärkningsvärda modifieringen – tillägget av insugningsröret i Le Mans-stil och kvartetten av SU DAL-förgasare.



Senare servicejournaler fram till 1941 nämner trimning och justering av fyra förgasare, vilket lämnar inget tvivel om att denna önskvärda modifiering ägde rum under den första ägarens förvaltning. Den ursprungliga, siffermatchande motorn finns kvar med bilen än i dag.

Nu med sin vackra Rapide i ultimat utförande hade McAlpine nytta av den fram till slutet av 1955 då han sålde den till Arthur Ormsby. I början av 1960-talet var 14068 i USA, i händerna på Stephen A. Lincoln från New Jersey. Lincoln var en aktiv tidig medlem av Classic Car Club of America och var passionerad för sin Lagonda, och han använde den regelbundet. Rapide stannade hos Lincoln och hans fru tills hans dödsbo sålde den 1983. Efter två år sålde köparen bilen till samlaren Dr. Terry Bennett i New Hampshire. År 1991 sålde Bennett 14068 till en annan känd samlare, Knox Kershaw från Alabama. Kershaw behöll bilen fram till 1997 då Dr. Winfried Kallinger från Österrike övertalade honom att lämna ifrån sig den. Kallinger beställde en restaurering av det brittiska företaget Plus 4 International och gav den högt respekterade firman Crosthwaite & Gardiner i uppdrag att bygga om den intrikata V12-motorn. Kvitton visar att C&G fräste en ny vev, kolvar, vevstakar och kamaxlar som en del av den omfattande översynen på 50 000 pund.

Dr. Kallinger njöt av bilen i sitt hemland Österrike och på andra platser, vilket inkluderade en inbjudan till 2010 års Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Efter många års omsorg sålde han så småningom Lagonda till den högprofilerade brittiska samlaren Lord Bamford, som anförtrodde Clark & Carter Restorations Ltd att utföra en restaurering av en concours-kvalitet i den slående mörkgröna och krämfärgade färg som den bär idag. En del ytterligare mekanisk reovering gjordes för att säkerställa att bilen är sorterad och redo för vägen. Den senaste ägaren förvärvade Lagonda från Lord Bamford och har fortsatt att hålla en hög standard. Sedan den senaste restaureringen har den fantastiska Rapide dykt upp på Concours d'Elegance på Hampton Court och 2017 Pebble Beach Concours d'Elegance där den fick ett bäst i klassen.



Den slående färgen framhäver Frank Feeleys enkla, flödande design. Hjulspadar, lackerade skivor och den fällbara vindrutan understryker ytterligare Rapides sportiga och strömlinjeformade profil. Passform, finish och detaljer anstår en vinnare i Pebble Beach-klassen, med utsökt ljusarbete och färg. Stugans vackra gröna läder är i utmärkt skick och visar bara de minsta tecknen på karaktär från lätt användning. Den tresitsiga kupén har också en sällsynt, tidsenlig Phillips-radio tillsammans med vackert restaurerad originalinstrumentering och ställverk. Medan den är i den senaste ägarens vård, är denna magnifika bil sorterad för njutning i concours och touringevenemang på hög nivå. Försäljningen av chassi 14068 representerar en sällsynt möjlighet att förvärva en nummermatchande, oklanderligt restaurerad Lagonda Rapide i den enskilt mest eftertraktade specifikationen, redo för deltagande i världens mest prestigefyllda motorevenemang.



Klassiker

9. Grattis Ford Fiesta!

Publicerad 26 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag den 26 december då Staffan och Stefan har namnsdag så firar vi på Klassiker namnsdag för Fiesta!



1976 fick Ford en småbil efter det recept som blandats fram av andra bilmärken under 1960- och 70-talen: tvärställd motor, framhjulsdraft, halvkombibaklucka och hjulen i hörnen.

Modellen är en av Fords mest framgångsrika genom tiderna med tolv miljoner exemplar sålda av de sex generationer som tillverkats sedan 1976.



Den billigaste versionen av Fiesta var halvt genomsiktig. Nej, det var den förstås inte. Men bilden visar Fiestans layout med tvärställd motor och framhjulsdraft.



1981 kom tuffingversionen XR2

Redan 1981 hade två miljoner Ford Fiesta tillverkats.

Fiesta designades av Tom Tjaarda på Ghia. Många kreativa personer lånar idéer av sig själva och med lite vilja kan man se en ihopknölad De Tomaso Pantera i Fiestan, en modell som också designades av Tom Tjaarda.



1983 kom Mark II av Fiesta. Den kantiga formen på fronten hade hyvlats bort och interiören var ny, annars var mycket sig likt.



*1989 introducerades Mark III.
Fortfarande fanns drag kvar av formerna från den ursprungliga Fiestan.*



Fiesta 5-door 1999–2002



Fiesta Trail 2003–07



Roger Warolin