



Stutz Bearcat 1913

1. Hyundai Staria Electric
2. Toyota Aygo X som hybrid
3. Renault Filante är en ny hybrid
4. Elon Musk om Roadster
5. 500 m lång Volvo-fabrik spöklikt öde
6. Volvo Cars batterifabrik säger upp all personal
7. Honda bygger eldriven husvagn
8. Stutz Bearcat
9. Cadillac 341B
10. Lyxbilmärket som misslyckades
11. Grattis Renault Frégate



1. Hyundai Staria Electric är den MPV som så många har väntat på

Av Chrisioffer Gullin

11 jan. 2026

På Bryssel Motor Show 2026 visade Hyundai upp helt nya Staria Electric, en elbil med allt det som är bra från Staria med ICE-motor och kombinerat det med allt som är bra från Ioniq 5. Resultatet är en imponerade bil för stora familjer, för transportbehovet, för husbilen eller varför inte den stora husvagenen?



FILM: <https://youtu.be/6UHrsW79gz8>



2. Toyota Aygo X som hybrid blir 45 000 kr dyrare

Publicerad 2026-01-15 12:20 Text Erik Söderholm

Toyota skruvar upp prislappen för småbilen Aygo X med 45 000 kronor. Men då får köparna lägre förbrukning och flera andra uppdateringar.



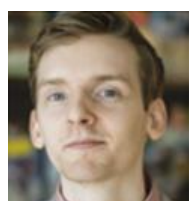
Toyota har uppdaterat småbilen Aygo X. Den största nyheten är att stadsbilen för första gången fått hybridteknik – den har tidigare bara funnits med vanliga bensinmotorer.

Hybridtekniken ska göra bilen smidigare att köra i stadstrafik, och sänker även den officiella förbrukningssiffran från 5 till 3,8 l/100 km. Det gör bilen till en av de allra snålaste på marknaden utan laddkontakt.

Men den nya drivlinan, som ger ett effekttillskott på 44 hästkrafter, kommer till ett pris. Den uppdaterade modellen kostar 45 000 kronor mer än föregångaren och Toyotas minsta modell kostar nu från 238 900 kr.

För pengarna får köparna också bättre ljudisolering, uppdaterat autobromssystem och nydesignad front.

För en bilköpare som kör 1 200 mil om året tar det drygt 20 år att köra in den mellanskillnaden, förutsatt att bilen drar så mycket bränsle som Toyota uppger och att bensinpriset ligger på 15,30 kr/l.



Erik Söderholm



3. Ny hybrid: Renault Filante – släkt med Volvo och Polestar

Av Magnus Fröderberg

2026-01-14

Fem meter långa Filante har föga gemensamt med andra Renault-modeller, men desto mer med både Volvo och Polestar.



Renault Filante är ett mer flärdfullt alternativ till Espace

Renault har saknat en fullstor premiumbil. Tills nu. Filante fyller upp tomrummet. Det är en stor bil vi talar om, 5 meter lång och 1,9 meter bred. På billingo kallas storleken för E-segmentet.

Renault tanke är att de ska komma tillbaka till premiumsegmentet där marginalerna är bättre än för småbilar som säljs i stora volymer.

Huvudmarknaden är Sydkorea där Renault är tredje största märke efter inhemska Kia och Hyundai

Geely-teknik under karossen

Renault har ett nära samarbete med Geely och Renault Filante bygger på samma CMA-plattform som **Volvo XC40**, **Volvo EX40** och **Polestar 2**.

CMA-plattformen är inte en renodlad elbilsplattform, och Filante är ingen elbil. Åtminstone inte än.



Längden är 5 meter och utrymmet kommer främst passagerarna tillgodo

Drivlinan kallas E-tech i likhet med många andra Renault-modeller, men det finns ingen teknisk koppling annat än att hybridtekniken ska spara soppa. Filante drivs av en 1,5-liters bensinmotor och två elmotorer. Systemeffekten är 250 hästkrafter. Renault Filante kommer att lanseras fullt ut i mars.



Trots en längd på 5 meter och bredd på 1,9 meter tycks inte bagageutrymmet vara så generöst.



Även om Renault Filante delar teknik med Volvo XC40 och Polestar 2 finns det inget uppenbart som påminner om dess a bilmodeller.



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

Email: magnus@automotorsport.se



FILM: <https://youtu.be/srU7Y7IGXqo>

4. Elon Musk om Roadster: ”Prestanda viktigare än säkerhet”

Carl Undéhn 14 jan 2026



Efter många års försening har Tesla lovat att visa upp den nya versionen av sin Roadster i år. 1 april, för att vara exakt, och även om det inte handlar om ett aprilskämt är de utlovade specifikationerna något som knappt går att tro på. Från att först ha talat om att bilen ska klara 0-100 km/h på två sekunder har det nu ändrats till att gå på en sekund.

Nu har Elon Musk deltagit i podcasten Moonshot och talat mer om nya Roadster. Bland annat att prestandan står mer i fokus än säkerhet.

– Säkerhet är inte huvudmålet. Jag menar, om du köper en sportbil, om du köper en Ferrari, är säkerhet inte det viktigaste. Så om säkerhet är viktigast för dig, köp inte Roadster. Datorn kommer förmodligen hålla dig säker, men om du kör riktigt fort kan det hända dåliga saker, säger Elon Musk.

Nya Tesla Roadster uppges få tre elmotorer, varav två på bakaxeln, och toppfarten har tidigare sagts vara 400 km/h. I sin mest extrema situation har Teslas chef Elon Musk även sagt att de ska använda raketeknik från hans rymdföretag Space X. Dessutom, i ett avsnitt av podcasten The Joe Rogan Experience antydde Elon Musk också att nya Roadster kan flyga.

– Vi siktar inte på att döda någon med den här bilen, men den kommer bli den bästa bland de sista bilar som körs av människor, säger Elon Musk i podcasten Moonshots.



Carl Undéhn

5. Batteri-fiaskot: 500 m lång Volvo-fabrik spöklikt öde

Av Andreas Jemn 14 januari 2026, 13:44

Volvo har inte gett upp hoppet om övergivna spökfabriken. Men experten slår spiken i kistan för svenska batterier.– Istället tvingas de köpa in batterier från Kina, säger ekonomen Claes Hemberg.



I Göteborg står en 500 meter lång spökfabrik övergiven. Ägaren heter Volvo Cars. De byggde det här tomma schabraket tillsammans med kapsejsade Northvolt. Nu tar den bara plats och är ett rostande monument av misslyckande.

– Det är intressant hur man glömt bort allt tidigare prat om värdet med att bygga egna batterier, säger Claes Hemberg.

Vid första spadtaget sjöng höjdarna framtidens lovsång. Man pratade vitt och brett om hur bra det skulle bli. Sverige skulle bygga sina egna elbilar. Och inte vara beroende av de asiatiska konkurrenterna.

– Tidigare snackade man om att Europa behöver 30 batterifabriker, nu är det också som bortblåst, suckar Claes Hemberg.

Volvo hävdar själva att drömmen fortfarande lever. Den ligger bara i ide, i väntan på bättre tider. Northvolt hann gå under innan fabriken stod klar. Ändå byggde Volvo färdigt och nu har man ett tomt skal som en dag ska bli fullt av liv.

– Volvo Cars ambition och långsiktiga mål är fortfarande batteriproduktion inom ramen för Novo i de lokaler som har byggts, säger Magnus Holst, presschef på Volvo.

Företaget väntar på att en frälsare ska dyka upp. Någon som vet hur man tuttar fyr på verksamheten och kan väcka liv i det döda.



Framtiden såg ljus ut till en början

– För detta behövs dock en teknikpartner. Processen att hitta en partner pågår fortfarande och kommer att fortsätta under ledning av Volvo Cars. Innan en ny teknikpartner har säkrats kan projektet dock inte fortskrida som planerat längre, och Novo Energy kan inte längre bära sina kostnader på ett hållbart sätt, säger Magnus Holst.

Under tiden befäster de asiatiska tillverkarna sina positioner. Det tekniska framsteget i världen är gigantiskt. Och medan deras forskare gör framsteg står spökfabriken och möglar i Göteborg.

– Ger Europa nu upp idén med en bred egen batteriindustri? Ja, det är svårt att läsa utfallet på annat sätt, säger Claes Hemberg.

Volvo hävdar fortfarande att det kan bli liv i den döda fabriken. Under tiden varslar man de sista anställda om uppsägning.

– Novo Energy AB har därför lagt ett varsel som berör alla anställda. Detta är självklart ett oerhört tråkigt besked att ge, men det är nödvändigt, säger Magnus Holst.

Claes Hemberg ser en annan verklighet än Volvo gör. Enligt honom har man hamnat för långt efter. Nu kommer de att se sig frånsprungna och snart kommer de asiatiska konkurrenterna att försvinna i horisonten.

– Priset på batterier rasar så fort att nya aktörer har svårt att etablera sig. Om de inte kommer med en helt ny, banebrytande teknik, säger Claes Hemberg.

Han tror att fallet med Novo Energy bara är början. Det är ett symptom på ett större bekymmer.

– Med fallet för batterifabrikerna kan också fler bilfabriker stå på kö. Ja, det är svårt att se hur europeisk gammal industri ska kunna möta 5-10 år nya toppfabriker, fulla med modern mjukvara på robotar, säger Claes Hemberg.



Kinas batterichock kan bli spiken i Northvolts kista



Northvolts kris: Jobbslakt och stängd fabrik



Pininfarinas bilfabrik övergiven: "Konstig känsla"



Andreas Jemn är journalist och författare.

6. Volvo Cars batterifabrik säger upp all personal

Av Wikesjö

2026-01-13 kl 17:40

Novo Energy lägger ner efter misslyckat partnersökande



Foto: Novo Energy

Volvo Cars batteribolag Novo Energy meddelade i ett pressmeddelande i dag att samtliga tjänster vid batterifabriken i Göteborg sägs upp eftersom verksamheten inte kan fortsätta som planerat. Fackliga parter och Arbetsförmedlingen har informerats om situationen.

Företaget beskriver beslutet som svårt men nödvändigt eftersom Novo Energy inte har lyckats hitta en ny extern partner för batteriproduktion till Volvos elbilar i Göteborg efter Northvolts konkurs. Bolaget uppger att man fortsätter söka en ny teknikpartner, men kan inte ge besked om när eller i vilken form någon ny produktion kan komma igång.



7. Honda bygger eldriven husvagn

Av Roger Åberg

2026-01-15 kl 10:00

Kan dras efter typ alla bilar



Eldrivna husvagnar verkar bli en grej 2026, och nu har Honda presenterat en prototyp som verkar intressant. Den har nämligen lite intressanta lösningar som jag går igång på.

För det första är det en liten vagn, snarare ett sovrum än ett hem på hjul. Det har ju sina för- och nackdelar. Fördelen är ju främst storleken, det behövs helt enkelt mindre bil och mindre energi för att dra vagnen. Vikten ligger strax under 700 kilo, vilket gör att den kan dras typ av vad som helst med en dragkrok.

Vagnen har sex fönster men dessa går att byta ut till olika enheter, beroende på ens behov. Dessa kan till exempel vara en köksmodul, en dusch eller förvaring. Bak har man en stor baklucka som dels öppnar upp till innerutrymmet, men också blir som ett litet tak att sitta under.

Taket går att lyfta så att man kan få ståhöjd inne i vagnen. Sängen inne i vagnen går att vika ihop så att man får en del utrymme när man inte sover.

I botten ska ett batteri finnas, men hur stort detta är berättar man inte just nu. Just nu prototyp, men verkar realistisk och eftersom det är Honda kanske även en rimlig prislapp.

TOWABLE THAT AIN'T



FILM: <https://youtu.be/phvr8J4Gv1M>

HONDA



FILM: <https://youtu.be/yYIWNgB-UGY>



Roger Åberg

8. "Amerikas första superbil" – Stutz Bearcat

Lästid: ca 6 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 20 februari 2022

Stutz Bearcat introducerades 1912 som vägversionen av racerbilen Stutz Indianapolis 500. Bearcats vann 25 av de 30 lopp de deltog i 1912, och Erwin "Cannon Ball" Baker satte ett nytt kust-till-kust-rekord i ett av dem.



Det lågt hängande chassit som utvecklats för bilen av Harry Stutz gjorde att den kunde köra lägre än många av sina konkurrenter, vilket gav den en lägre tyngdpunkt och förbättrad väghållning.

Vissa har kallat Bearcat för "Amerikas första superbil" och andra för "Amerikas första sportbil", men som alltid är fallet finns det mycket debatt kring dessa påståenden – särskilt från fans av Mercer Raceabout.

Snabba fakta – Stutz-björnkatten

- År 1911 byggde Harry Stutz en Indianapolis 500-racerbil på bara fem veckor. Han kallade den "Björnkatten" och den deltog i 1911 års långlopp, där den kom på 11:e plats efter att ha snittat 62 3/8 miles per timme under 500 miles.
- Att inte bara lyckas avsluta loppet utan också sluta på 11:e plats av 40 bilar var en anmärkningsvärd prestation. Stutz hyllades som "Bilen som gjorde bra ifrån sig på en dag" och den skulle bli en av de mest framgångsrika racerbilarna på sin tid.
- År 1912 släppte företaget en vägversion av Indy-bilen, som erbjöd höghastighetsprestanda till de som hade råd. Bilens huvudkonkurrent var Mercer Raceabout, vars ägare sa "Man måste vara galen för att köra en Stutz". Stutz-ägare svarade då "Ingenting är värre än att köra en Mercer".
- Stutz Bearcat var en innovativ bil för den tiden, driven av en 6,4-liters 60 hk motor med fyra ventiler per cylinder. Kraften skickades till bakhjulen via en transaxelväxellåda, och bilen kör lågt på ett undermonterat chassi med bladfjädring fram och bak.



Bilen som blev bra på en dag

År 1911 tillbringade en man vid namn Harry Stutz fem febrila veckor med att bygga en ny bil. Projektet blev hastigt utfört eftersom fordonet behövde vara klart för att tävla i Indianapolis 500-motorloppet mot ett startfält med 40 av de snabbaste bilarna i landet.

Indianapolis 500 1911 var den första gången evenemanget kördes, ingen visste hur populärt det skulle bli men nationens ögon var riktade mot förarna och maskinerna som tävlade i vad som var ett av de mest utmanande långdistansloppen på sin tid.

När den rutiga flaggan föll hade den norske föraren Gil Andersen ensam kört Bear Cat i 7 timmar, 22 minuter och 55 sekunder, genomfört 13 depåstopp och en genomsnittshastighet på 62 3/8 miles per timme. Kanske viktigast av allt, han slutade en plats före Hughie Hughes i sin Mercer.

Stutz Bearcat

Företagets reklammaterial hyllade Bear Cats överraskande framgång och kallade den "Bilen som blev bra på en dag". Stutz började omedelbart arbeta med att dra nytta av denna framgång och utvecklade en vägversion av Bear Cat och ändrade namnet något till "Bearcat" – allt ett enda ord.

När den nya bilen släpptes 1912 tillkännagav företaget: "Vi bygger nu kopior av denna bil som blev bra på en dag med absolut samma material, utförande och design."

Många rika amerikaner slösade ingen tid på att beställa denna nya högpresterande maskin som kunde uppnå den nästan ofattbart höga (för den tiden) topphastigheten på 130 km/h.

De första exemplen av Stutz Bearcat drevs av den 390 kubiktum (6,4 liter) Wisconsin T-head fyrcylindriga motorn med fyra ventiler per cylinder och en uppåtriktad Stromberg-förgasare. De 60 hk som producerades av denna motor skickades till bakhjulen via en treväxlad manuell växellåda av Harry Stutz egen design.



De tidiga Stutz Bearcats drevs av motorn du ser här, en 6,4-liters Wisconsin T-head fyrcylindrig motor med fyra ventiler per cylinder och en uppåtriktad Stromberg-förgasare som producerade 60 hk.

Med sin främre och bakre bladfjädring, lågt placerade chassi och kraftfulla motor var Bearcat ett av de snabbaste fordonen på vägarna i världen, vilket idag motsvarar bilar som Bugatti Chiron, McLaren P1 eller Koenigsegg Agera RS.

Ett bestående inflytande

Bearcat skulle fortsätta att produceras från 1912 till början av 1920-talet, dess bestående berömmelse och rykte ledde till att Stutz introducerade en ny modell med namnet i produktion under den stora depressionen på 1930-talet, men det räckte inte, och företaget lades ner.

Under de årtionden som gått sedan några försök har gjorts att lansera en ny bil som heter Stutz Bearcat, har replikor tillverkats, inklusive två av den legendariske bilspecialisten **George Barris**, för användning i TV-serien "Bearcats!" från 1971.

Intressant nog nämner The Velvet Undergrounds låt "Sweet Jane" från 1970 en Stutz Bearcat i andra versen, en indikation på bilens bestående inverkan på amerikansk kultur.

*Rider på den där Stutz Bearcat Jim,
du vet, det var andra tider,
alla poeter studerade versregler,
och de där damerna himlade med ögonen.*

– Sweet Jane av The Velvet Underground



En av de mest berömda bedrifterna i en Bearcat var den rekordbrytande kust-till-kust-färden som Erwin "Cannon Ball" Baker genomförde från Los Angeles till New York City på 11 dagar, 7 timmar och 15 minuter. En prestation som blir ännu mer anmärkningsvärd när man tänker på att Amerika inte hade några motorvägar eller interstate-vägar på den tiden – det var mestadels grusvägar och kartorna var långt ifrån exakta.

Resan med "Cannon Ball" Baker inspirerade de senare **Cannonball Run**-filmerna, tv-programmen, böckerna och otaliga andra Cannonball Runs över hela landet.

Stutz Bearcat från 1913 visas här

Bilen du ser här är en serie B-version av Stutz Bearcat från 1913 och den har en mer intressant bakgrundshistoria än de flesta. Dess rester återupptäcktes på en ranch på 1970-talet av ett par flygbesiktningsmän som utförde arbete i Montana.

Efter att den förvärvats anskaffades ett antal originaldelar som behölls tillsammans med bilen, men restaureringen började inte på allvar förrän i början av 2000-talet då projektet togs över av nya vårdnadshavare – ett far och son-team.

De två männen gjorde ett fantastiskt jobb med att skaffa de extra delar som behövdes från Harrah's, Los Angeles County Museum och Paul Freehill. Restaureringen av bilen dokumenterades i oktober-december 2009-numret av *Stutz News*-klubbens tidskrift.

Bearcat är nu en del av en respekterad samling och den ska auktioneras ut av RM Sotheby's den 5 mars med ett prisguide på 350 000–450 000 USD. Om du vill läsa mer om den eller registrera dig för att buda kan du [klicka här för att besöka annonsen](#) .

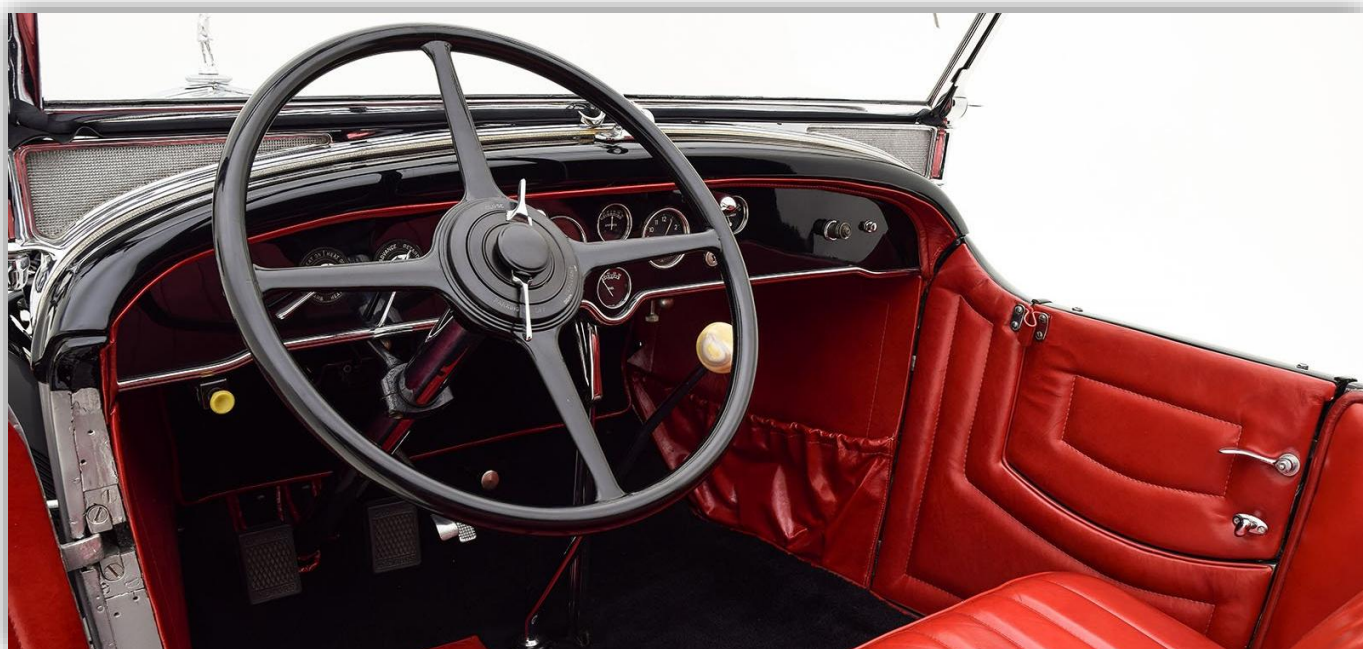


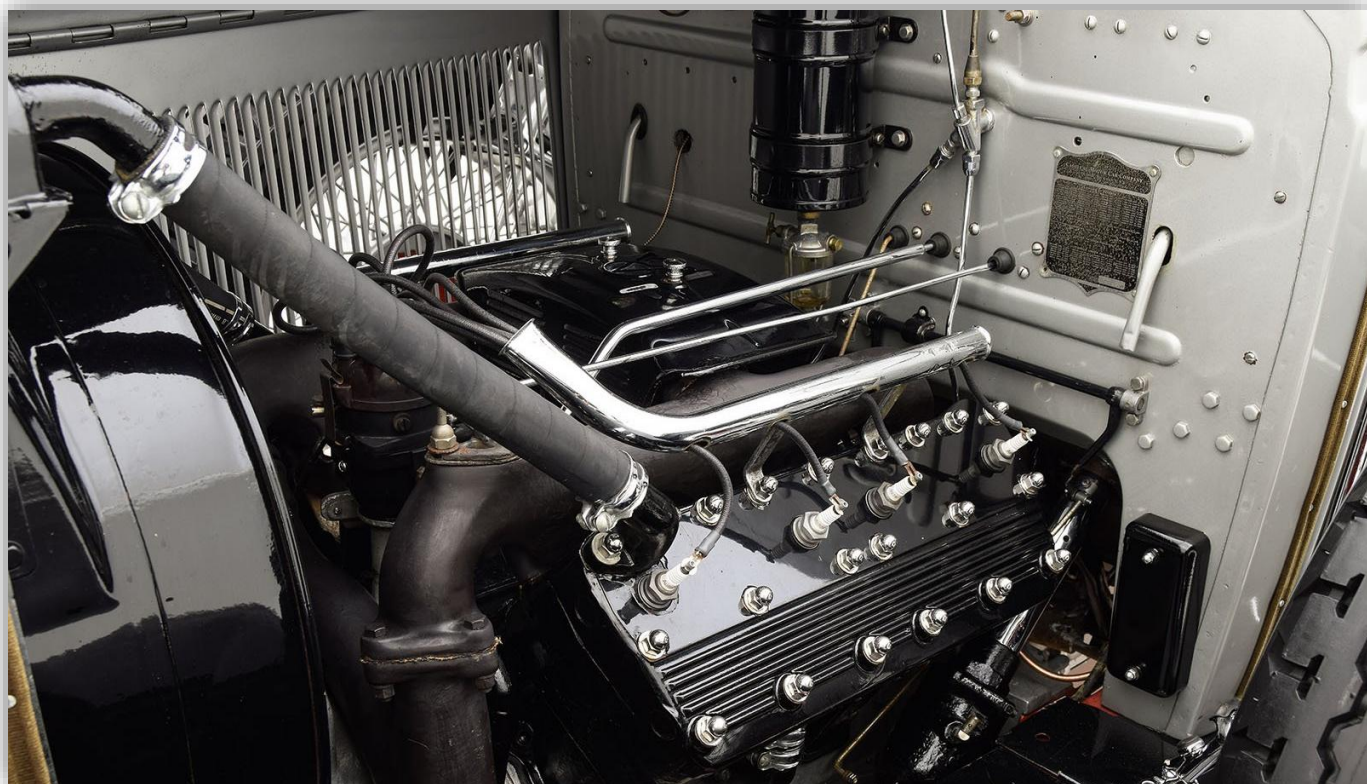
Ben Branch

9. Cadillac 341B Roadster 1929

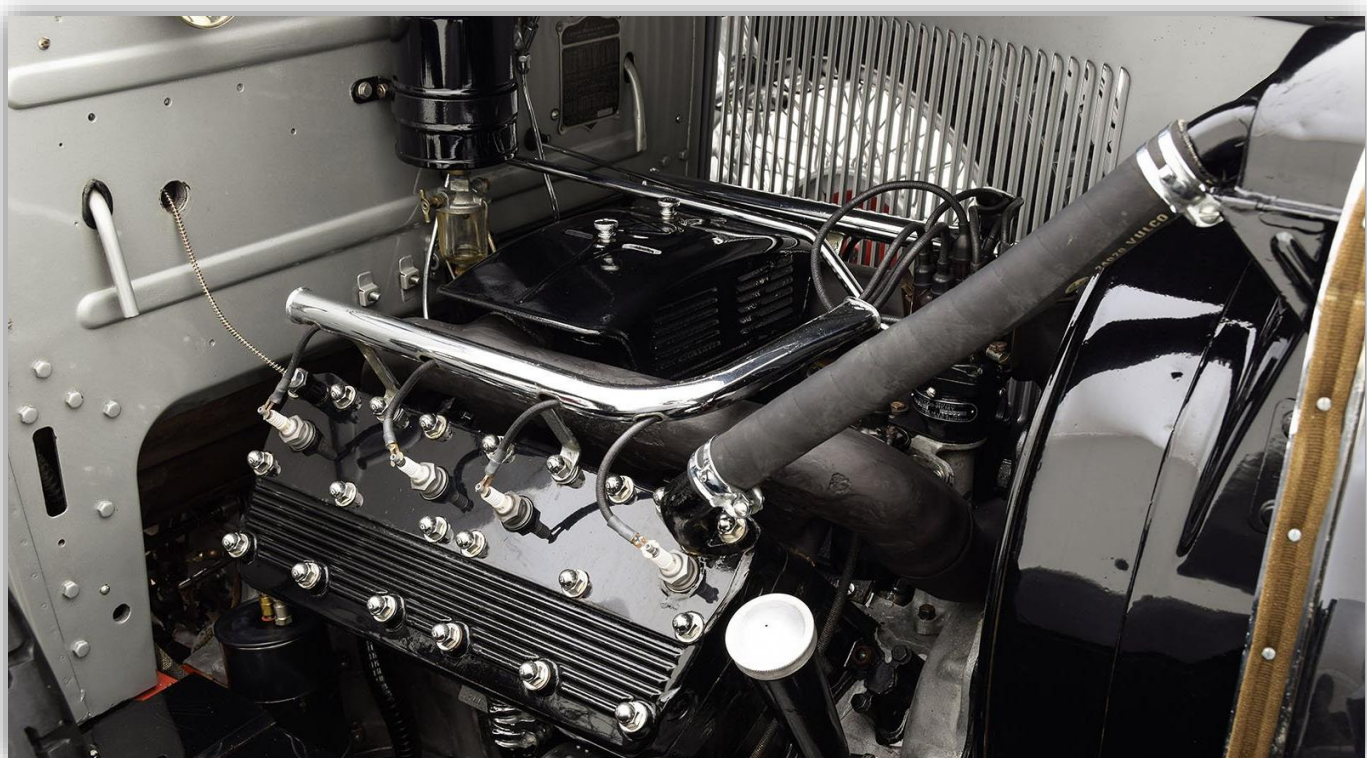


På höjdpunkten av den klassiska eran i slutet av 1920-talet hade Cadillac länge varit etablerat som en av Amerikas mest tekniskt kreativa biltillverkare. Sedan starten 1902 (från resterna av The Henry Ford Company, och med Henry M. Leland som led) har Cadillac varit ledande inom amerikansk innovation. Den elektriska självstartaren, säkerhetsglaset, elektriska lampor, det helstålstaket (där tidigare bilar hade tygtaksektioner), synkroniserad växellåda, den dubbelplanade vevaxeln V8 och till och med V16-motorn var alla Cadillacs förstaplats. Cadillac tävlade om toppplaceringar på den amerikanska marknaden (samt ett fåtal nyckfulla utländska köpare) med aktörer som Packard, Pierce-Arrow och andra, uppmuntrade av kunder som förblev lojala för sin exceptionella byggkvalitet, eleganta stil och robusta prestanda.





1929 fick Cadillac en lätt ansiktslyftning jämfört med 1928 års modeller, med några justeringar på frontplåten av en nyanställd till GMs Art & Color-avdelning vid namn Harley Earl; en man som skulle bli en av de mest inflytelserika stilisterna i historien och placera GM i toppen av designvärlden. Designen åt sidan, de mest betydande förändringarna för '29 låg under karossen. Den 341 kubiktums, 95 hästkrafters V8:an kopplades till en helt ny "clashless" synkroniserad växellåda, vilket frigjorde föraren från behovet av dubbelkoppling vid växling och lyfte Cadillac till toppen av lyxbilsmarknaden tack vare denna nyfunna användarvänlighet. Den nya växellådan gjorde det möjligt att köra bilen mjukt och leverera tyst, ansträngningslös prestanda.





1929 introducerades också säkerhetsglas, ännu en industripremiär. Bromsning och väghållning var också utmärkta tack vare kraftfulla mekaniska fyrhjulsbromsar och Delcos dubbelverkande stötdämpare som installerades för första gången. Som vanligt för tiden fanns ett brett utbud av standardkatalogkarosser från Fisher och Fleetwood tillgängliga, även om kunder kunde välja att få ett chassi levererat till en föredragen karossbyggare, där så kända designhus som Kellner, Murphy och Hibbard & Darrin hade satt sin prägel på Cadillac-chassin, liksom ett fåtal något mindre kända karossbyggare världen över.

Denna slående **Cadillac 341B från 1929** bär ovanliga, unika "Safari Roadster"-karosser levererade av Henry Kruse från Chelsea, London. Lite är känt om just denna karossbyggare eller de tidigaste ursprungen till denna Cadillac, men det har föreslagits att denna bil användes som jaktbil i Indien; De viktigaste ledtrådarna är de fascinerande nedhuggna, dubbelöppnande dörrarna som kan ha använts för att en jägare skulle kunna luta sig ut och sikta med ett gevär. Den mycket sportiga och suggestiva karossen har också en vindruta som både kan öppnas och fälls platt, samt en unik rundad bakdel med ett stort bagageutrymme istället för en traditionell rumble-säte. Den är färdig i en stilig kombination av silver på huvudkarossen med svarta skärmar, svarta ytor och iögonfallande röda detaljer på chassit, insidan av vingarna och röda ränder på bussen som binder ihop allt. Den är komplett utrustad med dubbla sidomonterade reservdelar toppade med speglar, dubbla Trippe-Light körlampor på vackra kromfästen, en kylarstenskydd, bagageräckare och den klassiska "Herald"-elementmaskoten. Hjulen har diskreta silverlackerade nav med polerade ekrar och trimringar och är klädda i sportiga svartväggade Firestone-däck. Den övergripande kvaliteten är mycket god, med en äldre men högkvalitativ restaurering som fortfarande syns i attraktivt skick. Lackkvaliteten är ganska bra med konsekvent kaross- och panelpassning, god kvalitet på kromplätering och detaljer.



Den tvåsitsiga cockpiten är klädd i rik röd läder för att komplettera chassit och karosdetaljer, och presenteras i mycket gott skick, med endast något ålder och tecken på användning sedan restaureringen. De unika delade dörrarna öppnas helt för lättare inträde, eller så kan de mindre dörrarna öppnas oberoende, förmodligen för att en jägare i Indien ska kunna luta sig ut med sitt gevär utan att ramla helt ur bilen. En hel hopfällbar topp är kantad med svart canvas och kantad i rött, med matchande sidogardiner inkluderade. Originalinstrument pryder den sportiga och enkla svartlackerade instrumentpanelen.

Den 341 kubiktums V8-motorn är i mycket gott skick och har nyligen fått en kosmetisk uppfräschning. Porslins-svarta huvuden och cylindrarna sitter ovanpå ett vevhus med gjuten finish som originalet. Detaljerna är av mycket hög kvalitet och passande för en bil som bäst skulle uppskattas på vägen, även om den inte är malplacerad i en mellanklassig show. Tidigare ägare har verkligen uppskattat denna bil, då den deltagit i 5 Glidden Tours och är känd bland Cadillac LaSalle-klubbens trotjänare. Den har nyligen sorterats av Brian Joseph från Classic & Exotic Service i Michigan och är fortfarande i utmärkt mekaniskt skick, redo att användas och en fröjd att köra. Denna mycket speciella och ovanliga Cadillac är en vacker maskin med en fascinerande historia och ett utmärkt val för CCCA CARavan Touring, Cadillac LaSalle Club och AACA-evenemang. Sällsynt och spännande karossarbete, ett suggestivt färgschema och en välbevarad, kvalitativ restaurering gör detta exemplar till en verklig utmärkelse bland Full Classic Cadillacs.



10. Lyxbilmärket som misslyckades



Delahaye (1894 - 1955)

Delahaye var ett familjeägt företag som grundades i Tours i Frankrike och fokuserade på hästdragna vagnar innan det övergick till att tillverka lyxbilar. Efter andra världskriget var pengar en bristvara och franska lyxmärken hade det tufft, och det som en gång var Delahayes starka sida blev snabbt dess svaga sida eftersom lyxbilar låg långt ner på människors prioriteringslista. Ekonomin krympte och företaget stängdes 1955



Klassiker

11. Grattis Renault Frégate!

Publicerad 23 januari 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 23 januari då Frej och Freja har namnsdag hyllar vi Renault Frégate!



En fregatt är ett snabbt örlogsfartyg för eskort och ubåtsjakt. Det blev namnet på tekniskt driven och formskön modell i den övre mellanklassen från Renault.

Motorn var en stor fyra med våta foder på två liter. Hjulupphängningarna var avancerade med en kompromisslös bakhjulsfjädring som Rolls-Royce mer än sneglade på när Silver Shadow konstruerades.

Frégates linjespel påminde något om 1949 års Chevrolet men var mera elegant svepande. Under tillverkningstiden 1951-1960 blev det ändå bara 177 687 exemplar.





