



Alvis Speed 20 SB Sports Tourer 1934

1. Provkörning av Mitsubishi Eclipse Cross EV
2. Testar Volvo EX60
3. Bugatti Veyron gör comeback
4. Så ska data göra Volkswagens bilar säkrare
5. Volkswagens SDI-motor var supersnål
6. Alvis Speed 20 SB Sports Tourer
7. Healey Silverstone
8. Grattis Volvo Carioca
9. Lyxbilmärket som misslyckades
10. ELMIA 2025

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Mitsubishi Eclipse Cross EV 87 kWh

Publicerad av Sanne Hansen

25 jan 2026 kl 08.00

Mitsubishis överlevnad hänger på ett samarbete med Renault. När den franska tillverkaren kommer på nya modeller hakar Mitsubishi på, helt enkelt. Nu kör vi den modell som kanske kan ge dem det uppsving de behöver, nämligen eldrivna Eclipse Cross.



*Mitsubishi Eclipse Cross är märkets första elbil*

Ja, den har förstås ingenting med den tidigare **Eclipse Cross** att göra. Man har återigen bara återanvänt ett tidigare **Mitsubishi**-modellnamn och klistrat på det på en befintlig **Renault**-produkt. I grunden är det här en **Renault Scenic** – som förvisso också är en ny bil med ett gammalt namn, så vi ska inte döma någon för att återvinna från sin egen historia. Och vad är Scenic? En familjesuv i kompakt format (strax under 4,5 meter lång), det ser egentligen ut som en lite förhöjd kombi. Eclipse Cross har anammat den franska modellen i sin helhet och det är i princip bara några få detaljer i fronten som skiljer dem åt utseendemässigt.



*Det ser ut som en Renault på insidan, förutom Mitsubishi-loggan där på ratten*

### Det här är nytt

**Modell.** Eclipse Cross är en helt ny modell för Mitsubishi, även om namnet är taget ur den tidigare produktportföljen – och modellen egentligen är en Renault Scenic.

**App.** Det Google-baserade infotainmentsystemet kan kopplas ihop med en app som i sin tur kan kopplas ihop med ditt Google-baserade hem. Du kan släcka lamporna i hallen genom att prata med bilen om du glömt bort det i all hast på väg till jobbet.

**Batteri.** Mitsubishi kallar det 87 kilowattimmar stora batteriet för ett "långräckviddsbatteri". Det ska räcka till 60 mils körning på papperet.



*Bra benutrymme och takhöjd, men bilen är inte så bred och golvet är rätt högt så lårstödet saknas.*



*Tredelat baksäte är bra. Men visst ser det trångt ut?*

Teknikmässigt är de samma bil. Renault bevisade med Scenic att de på allvar vill utöka sitt samarbete med Google, så det är ingen överraskning att det också är Google-baserat infotainmentsystem i Eclipse Cross. Det är nog ett smart drag, för det är beprövat och välfungerande. Mitsubishi säger att de har utvecklat en app och att man kan koppla både den och hela bilen med sitt Google-system i hemmet. Man ska med andra ord kunna tända och släcka sina lampor där hemma genom att prata med bilen – eller kanske skrämman mannen eller frun genom att starta musik eller något annat om man är på det humöret.

Bakom ratten känns det initialt som att jag skulle kunna trivas en längre stund. Förarstolen är åt det plattare hållet, men med ganska fluffig stoppning, och lite lagom sidostöd. Det är lätt att hitta en rimlig körställning tack vare tillräcklig justermån på stol och ratt. Det är svårt att få en uppfattning om bilens storlek, eller snarare det känns som att sitta i en liten bil, men den känns mer gedigen väl på vägen. Eclipse Cross är riktningstabilt och den går bra på vägen, helt enkelt. Tyst är det också. Inte så att det imponerar, men det är behagligt och bara på grov väg letar sig däckljud in i kupén. Däremot är det inte tal om någon särskild kontakt mellan förare och väg så att det blir roligt, utan det är mer en rimlig nivå av komfort. Däremot känns bilen lite för tung emellanåt, vilket gör den lite struttig och guppig på vissa vägpartier. På slät motorväg är fjädringskomforten okej.

Mitsubishi kallar batteriet i Eclipse Cross för ett "långräckviddsbatteri", vad nu det är för något. Ett stort batteri behöver inte alltid betyda lång räckvidd eftersom det är direkt kopplat till effekt och förbrukning. Nåväl, storleken är detsamma som i Renault Scenic, det vill säga 87 kilowattimmar. Det sägs räcka till upp till 60 mils körning på en laddning, enligt WLTP-körcykeln. I realiteten kan man räkna med drygt 45 mil, vilket absolut är godkänt – men inte revolutionerande. När elektronerna är slut kan man ladda batteriet med 11 kilowatt AC-laddning eller 125 kilowatt DC-laddning – inte heller det är särskilt imponerande. Ska man ha en långfärdselbil med lång räckvidd vill man också ha snabb snabbladdning så att man slipper häcka vid laddstationerna allt för länge.



Bilen är framhjulsdreven och elmotorn där framme levererar 218 hästkrafter och 300 Nm i vridmoment. Accelerationen från 0–100 kilometer i timmen på 8,4 sekunder är ingen kioskvältare, men alldeles tillräckligt för den här typen av bil. Den ska inte användas på racingbana utan förmodligen ska den transportera dig och din familj mellan hemmet, livsmedelsbutiken, skola, jobb och eventuella kvällsaktiviteter som pianolektioner och ishockeyträningar.

Hur fungerar det för barnen som ska sitta i baksätet? Bra. Kort och gott. Baksätet är en ganska platt "bänk", men med okej stoppning. Det där långräckviddsbatteriet stjälar visserligen utrymme under golvet, vilket för en vuxen resulterar i dåligt stöd för låren. Men det är bra längd på bilen, för det finns desto mer benutrymme. Och takhöjden är bra. Bredden är inte lika bra.

Bagageutrymmet är på 545 VDA-liter med uppfällt baksäte. Åker man utan barnen och har baksätet nedfällt ryms hela 1 670 liter. Det är med andra ord tillräckligt rymligt för vardagsbehoven. När vi provkörde Renault Scenic kritiserades den höga lasttröskeln, och det är naturligtvis en nackdel även i Eclipse Cross.

Mitsubishi försöker inte sticka ut på något sätt, utan försöker med alla livremmar hålla sig kvar på marknaden. Därför startades samarbetet med Renault och därför har man satsat på modeller i starka segment. Eclipse Cross ska fylla behovet som finns i den kompakta suv-klassen och är märkets enda helt eldrivna bil. Outlander, som är tillverkarens enda egna modell, finns som laddhybrid. **Grandis**, som är en **Renault Symbioz**, är också en familjesuv fast har bara finns som mildhybrid eller fullhybrid. Och den mindre **ASX**, som är en **Renault Captur**, riktar sig till de som behöver en ännu lite mindre suv – och mildhybrid drivlina. Därmed menar Mitsubishi att man också täcker de olika elektrifieringsbehoven som finns.

Det återstår att se om allt det här kommer rädda Mitsubishi och om det i framtiden kommer leda till att de faktiskt kan få tillverka nya egna modeller igen, eller om detta bara blir en parentes i historien. Eclipse Cross ger inga särskilda känslor, men kanske är den tillräckligt bra för att få in Mitsubishi på elbilsmarknaden.

Den har inte fått något svenskt pris vid pressläggning, men det krävs att den är rimligt prissatt för att kunna konkurrera över huvud taget. Den behöver hamna i samma påse som exempelvis MGS5 EV som kostar omkring 400 000 kronor, klarar Mitsubishi det?

**Mitsubishi Eclipse Cross EV 87 kWh**

**Pris:** Ej fastställt.

**Motor:** El. Elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 300 Nm. Batteri 87 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/125 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,9 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 235/45 R20.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 278, längd 447, bredd 186, höjd 157, spårvidd f/b 159/165. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 842, maxlast 599, max släpvagnsvikt 1 100. Bagagevolym (VDA-liter) 545–1670 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 8,4 s, toppfart 170 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,71 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 600 km.

**Garantier:** Nybil 8 år/16 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

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

**Rivaler:****Toyota CH-R+ FWD 77 kWh**

Något längre, men ändå jämförbar. Båda är mellanmjölksprodukter, men Toyotan är ganska dyr.

**Pris:** 519 900 kronor.

**MGS5 EV Luxury Long Range 64 kWh**

En bilmodell som ska positionera sig ungefär likadant som Eclipse Cross. Mindre batteri, men ändå rätt lång räckvidd.

**Pris:** 439 990 kronor.

## 2. Testar Volvo EX60 i Stockholm: "Fantastiskt"

Av Maths Nilsson 24 januari 2026, 06:46

Volvo-cheferna jublar över mottagandet för nya elbilen Volvo EX60. Dagen efter premiären testar de bilen på Stockholms gator utan maskering. – Det är så fantastiskt att vara ute med bilen, säger programchefen Akhil Krishnan.



FILM: <https://youtu.be/fHd85Jt58x4>

Volvo-cheferna tar ut nya **Volvo EX60** på Stockholms gator och berättar om mottagandet för nya elbilen. Premiärvisningen av Volvos viktigaste modell på årtal blev lyckad.

– Äntligen får vi köra utan maskering på allmänna vägar, dagen efter avslöjandet, säger teknikchefen Anders Bell.

Nya elbilen har renderat 1000-tals artiklar i världspresen, de allra flesta översvallande positiva trots att ingen utomstående kört bilen ännu. Volvo själva verkar dock nöjda med hur den går i Stockholms innerstad. Intresset för elbilen fick deras sajt att krascha efter premiären

– 205 000 personer tittade. Bröt vi internet? frågar teknikchefen Anders Bell.

– Det gjorde vi faktiskt. Vår webbplats kraschade... för att det var så många människor som försökte konfigurera en bil att vår server helt enkelt inte klarade av det, säger Akhil Krishnan.

Förra lanseringen av en ny egen elbil gick inte så bra. Volvo EX90 försenades med två år och var full med buggar och problem. Nu hävdar Volvo att de löst allt är tillbaka i matchen. Om ett halvår får de första kunderna bilen.

– Med den här bilen visar vi att vi är tillbaka i matchen. Vi gör det här för att vi ska bli ledare inom elbilar, och med den här plattformen kan vi mycket väl bli det, säger vd Håkan Samuelsson efter att ha klivit in i bilen.

Enligt Håkan Samuelsson måste konkurrenterna se upp nu.

– Våra konkurrenter borde vara lite nervösa. De trodde nog inte vi kunde komma med en sådan här bil.



### 3. Bugatti Veyron gör comeback – i ny extrem tappning

Av Christoffer Lindén

2026-01-22

Bugatti väcker nytt liv i ett av sina mest mytomspunna namn – men inte på det sätt du tror.



*Inte en nostalgibil – utan Bugattis egen tolkning av hur en modern Veyron kunde sett ut*



*Originalen och hyllningen sida vid sida – två epoker, samma grundidé.*



*Diskret men talande: F.K.P. Hommage markerar 20 år av Veyron-historia.*

Under 2000-talets första decennium fanns det få bilnamn som vägde tyngre än Bugatti **Veyron** – en bil som sprängde alla gränser, tekniskt, ekonomiskt och symboliskt, och snabbt blev ett riktmärke för vad en hyperbil kunde vara.

Därför väcker det uppmärksamhet när **Bugatti** nu återigen riktar strålkastarljuset mot Veyron-namnet. Inte genom att lansera en ny serieproducerad modell, utan via ett betydligt mer exklusivt projekt.

#### **En modern hyllning till Bugattis ikon**

Det Bugatti har visat upp är *F.K.P. Hommage*, ett unikt specialbygge framtaget som en hyllning till Ferdinand Karl Piëch – mannen som drev igenom Veyron-projektet och Bugattis moderna återkomst.

**Bilen är byggd** inom Bugattis nya Solitaire-program, där tillverkaren skapar helt skräddarsydda engångsbilar för enskilda kunder.

Här handlar det inte om nostalgi för nostalgins skull, utan om att visa hur Bugatti själva tolkar sitt arv i dag.

#### **Modern teknik under klassiska linjer**

Trots de tydliga visuella kopplingarna till Veyron bygger F.K.P. Hommage på Bugatti Mistral-plattformen.

**Det ger större frihet** i designen och gör det möjligt att återskapa flera av Veyrons karaktärsdrag som hade varit svåra att lösa med Chiron som bas.



*Veyron-känslan lever vidare i interiören – men med modern Bugatti-teknik under ytan.*

Drivlinan är Bugattis mest extrema version av den klassiska W16-motorn, med 1 578 hästkrafter – betydligt mer än original-Veyronens redan absurda siffror.

**Bekant – men tydligt uppdaterad**

Designen känns omedelbart igen. Proportionerna, sidolinjerna och balansen mellan elegans och brutalitet är tydligt Veyron.

**Samtidigt är allt** mer stramt, bredare och mer modernt, från ljussignaturerna till hjul och aerodynamiska detaljer.



*Samma grundform, två helt olika uttryck – då och nu.*



*Bakifrån är släktskapet omöjligt att missa – men detaljerna avslöjar generationen.*

Färgsättningen i svart och rött är en blinkning till den första kundlevererade Veyronen från 2005, här utförd i exponerad kolfiber och tonade lacklager.

#### **En comeback på Bugattis villkor**

Så – gör Bugatti Veyron comeback? Inte som ny modell i katalogen.

Men som idé, design och symbol är den definitivt tillbaka. F.K.P. Hommage visar hur Bugatti kan blicka bakåt utan att fastna där – och samtidigt göra det tydligt vem som fortfarande sätter ribban.

**Läs också: [Bugatti Tourbillon officiell – V16 utan turbo och 1 800 hästar](#)**



Christoffer Lindén

Sveriges främsta Formel 1-reporter – på plats i depån varje säsong sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från bland annat Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Nyhetsmorgon, Starbay, Official F1 Race Programme, FormelDirekt och Sportime Magazin. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

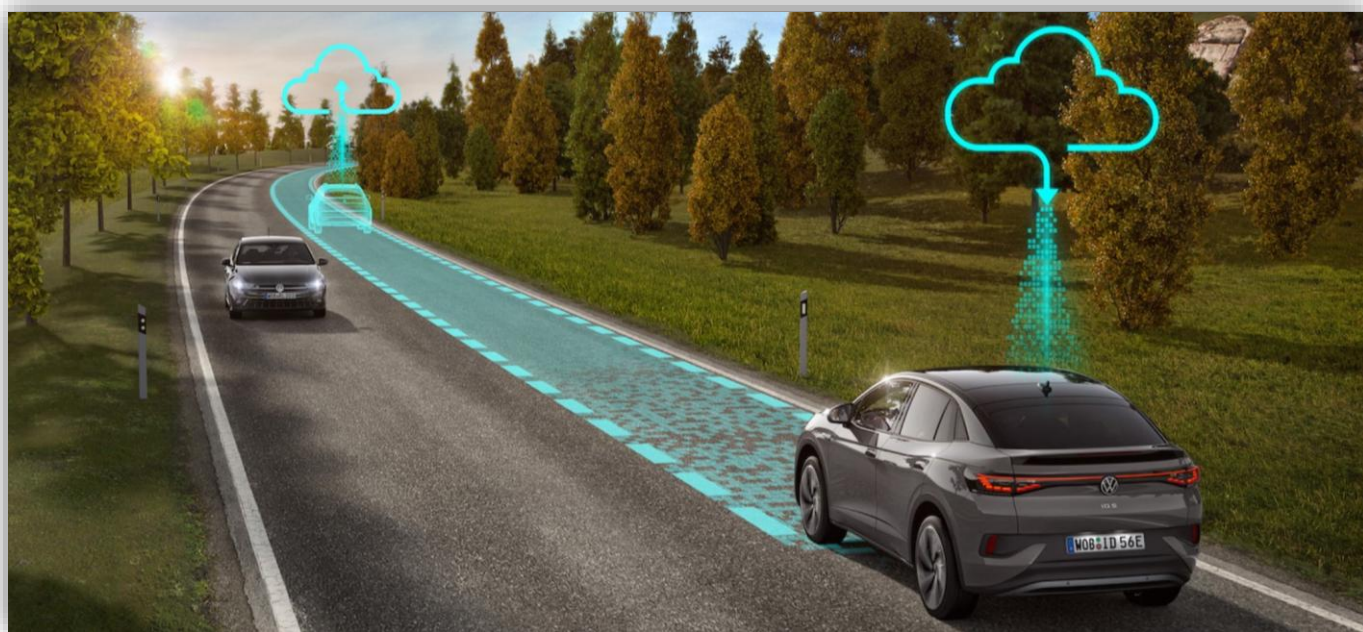
**Instagram: [@christoffer.linden](#)**

**Email: [christoffer.linden@automotorsport.se](mailto:christoffer.linden@automotorsport.se)**



## 4. Så ska data göra Volkswagens bilar säkrare

Carl Undéhn 20 jan 2026



Genom att använda data från verkliga situationer som samlas in av bilar ute på vägarna vill Volkswagenkoncernen skapa bättre assistanssystem och självkörande funktioner hos sina bilar. Efter vad koncernen beskriver som framgångar i Tyskland ska satsningen nu utökas till omkring 40 länder, däribland Sverige. Först ute handlar det om bilar från märket Volkswagen och senare ska projekt utökas till bilar från Aldo, Cupra, Porsche, Skoda och Volkswagen Transportbilar.

Konkret handlar det om att Volkswagen samlar in data från bilarnas sensorer och kameror, efter kundernas samtycke. Redan idag drar Volkswagen nytta av anonymiserad data från den stora mängden bilar koncernen har ute på vägarna. Bland annat för att ta fram högupplösta kartor som bidrar till bilarnas filhållningssystem eller för att varna för faror längre fram på vägen.

Den utökade användningen av data ska inkludera information från verkliga situationer då det bättre återspeglar hur trafiken ser ut ute på vägarna. Till exempel ska data skickas över om föraren genomför en kraftig inbromsning eller en snabb undanmanöver. Som exempel nämner Volkswagen att bromstryck kan byggas upp i preventivt syfte om data visar att det finns lekande barn i närheten av ett övergångsställe.

Volkswagen trycker noga på att överföringen av data endast sker efter samtycke från kunder och att det även kan återkallas när som helst.



Carl Undéhn

## 5. Volkswagens SDI-motor var supersnål och supertrög

Publicerad 2026-01-25 6:30

Text Erik Söderholm

Volkswagen sålde dieslbilar utan turbo längre än de flesta. Den robusta SDI-motorn är känd för sin pålitlighet men också för sin minst sagt flegmatiska acceleration.



**Du har säkert** sett dem, lockpriserna som biltillverkarna brukar använda sig av i sina annonser. "Sista chansen att köpa en Mercedes under 100 000 kronor", löd till exempel en känd reklamtext på 1980-talet.

På den tiden kunde snikmodellerna vara snikiga på riktigt. Varvräknare och stolsvärme kunde kosta extra, och luftkonditionering var inte att tänka på.

På 1990-talet blev utrustningsnivån högre men för den som var på jakt efter en Volkswagen med dieselmotor gällde det att känna till vilka tillkortakommanden som snikmodellerna hade. De saknade nämligen turbo vilket gjorde dem extremt tröga att köra.

**SDI-motorn, som** Volkswagens turbolösa dieselmotorer hette, användes främst i transportbilar men fanns även i flera personbilsmodeller från både Volkswagen, Seat och Skoda genom åren.

Den såldes till exempel ända fram till 2008 i femte generationen Volkswagen Golf.

"Dieselmotorn kan verkligen få kämpa på större vägar. Med bara 75 hästkrafter och 140 Nm till förfogande är prestandan i bästa fall avslappnad", skrev till exempel engelska [Auto Express](#) i sin provkörning.

"Med bara 75 hästkrafter till förfogande är prestandan i bästa fall avslappnad"



*Aldrig har hastighetsmätaren rört sig så långsamt i en Volkswagen Golf som med SDI-motorn.*

**Bilen hade en låg** officiell förbrukningscifra och kunde ofta köras ännu snålare i verkligheten. Motorn har dessutom fått beröm för att vara extremt hållbar och snål, särskilt utan turbo.

Men priset köparna fick betala var en 0–100-tid – i ”Golf-femmans” fall på flegmatiska 16,7 sekunder.

Då ska vi också komma ihåg att 75-hästarmotorn som satt i den modellen faktiskt var ”sprintern” av dem alla. Den allra klenaste SDI-motorn i VW-koncernen hade bara 60 hästkrafter och 115 Nm – siffror som snarare känns 1970-tal än modern tid.





## 6. Alvis Speed 20 SB Sports Tourer 1934

Alvis Speed 20 var en serie bilar som introducerades 1932.



Speed 20 byggdes i fyra huvudvarianter: SA, SB, SC och SD. Även om varje variant hade olika hjulbas delade SA och SB en 2,5Lt rak sexmotor, medan SC och SD drevs av en 2,8Lt enhet.

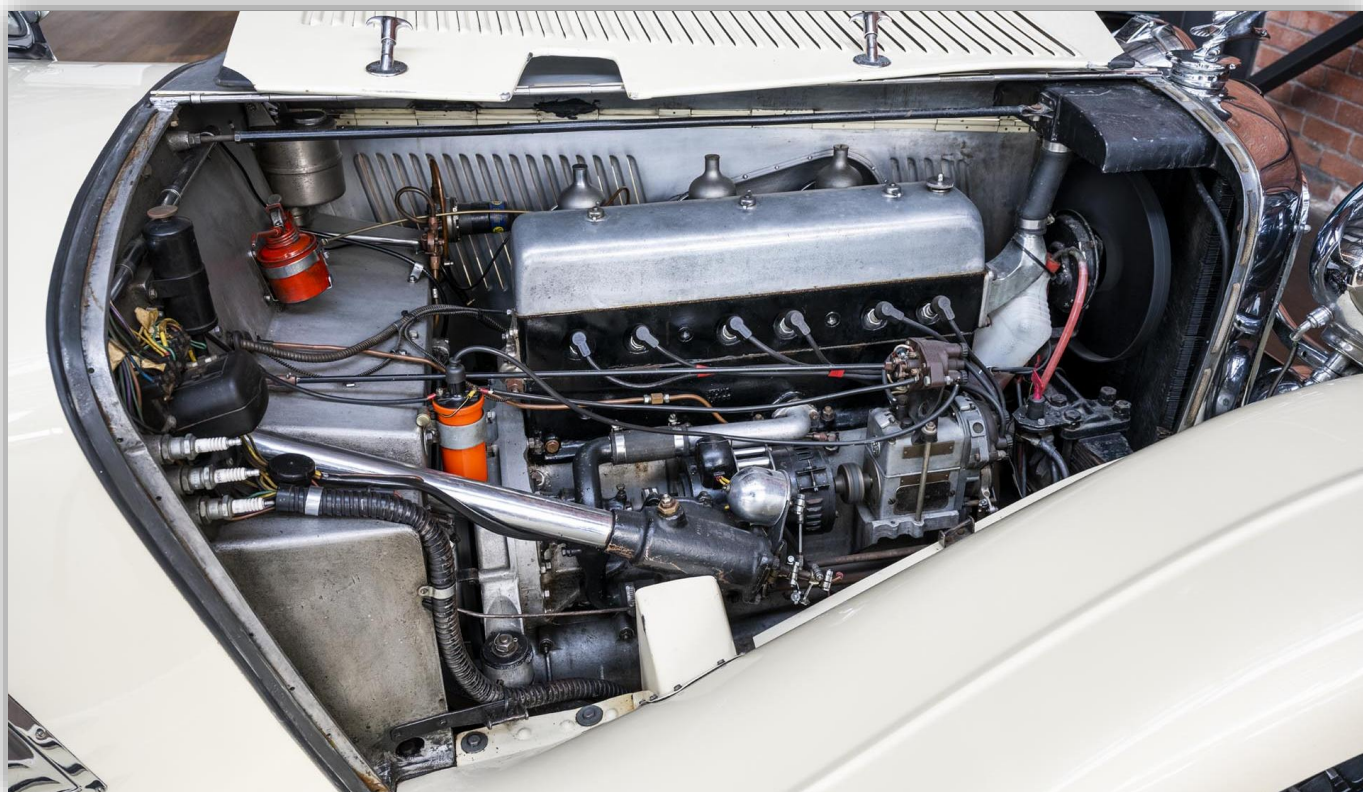
Dessa bilar erbjöds i en rad firsitsiga karossvarianter såsom sportsedan, drophead-coupé och sporttourer. Parallellt med dessa fabrikskarosser såldes även ett rullande chassi för att karosseras av en tredjepartskarosserare.





Mot slutet av produktionen introducerade Alvis 3-1/2 Litre SA, vilket innebar att Speed 20 fick en större och kraftfullare motor. Produktionen av Alvis Speed 20 avslutades 1936, då 3-1/2 Litre SA fick en rad mekaniska uppdateringar som gjorde den till en ny modell, Alvis Speed 25.

Detta särskilda exempel är chassi #11326 och motor #11776, som kom till Australien som ett rullande chassi och kaross, byggda av Terdich Brothers i Melbourne. Chassit skickades från Alvis-fabriken den 7 april 1934 och sedan färdigställdes karossen i Melbourne och registrerades för vägen första gången 1936. Därför beskrivs den ibland som en modell från 1936.





Drivs av en 2,5-liters sexcylindrig motor, har den tre SU-förgasare och en ursprunglig effekt på 87 hk (64,03 kW). Kraften fördelas till bakhjulen via en fyrväxlad manuell växellåda med helt synkroniserad växellåda. Nuvarande prestandasiffror är okända, men annonserades ursprungligen på 1930-talet som att de kunde nå 90 mph (144 km/h). En riktig speedster på sin tid.

Det är svårt att avgöra vilken effekt som gäller eller dess prestandadetaljer, men dess elegans och stil är mycket viktigare efter nästan 90 år på vägen.

Bevis tyder på att det rullande chassit skickades till R.J. Hancock, en agent i Melbourne Alvis på den tiden, för deras kund William Sear, ordförande eller general manager för Lever & Kitchen i Melbourne. Han bodde i Gisbourne, cirka 60 km utanför Melbourne, och använde bilen för sin dagliga resa till kontoret.

Olika ägare sedan dess är följande:-

Tim Hewison, ordförande för VSCC (Vic)

David Bamford – slutförde motorarbetet

Andre Chaley – framstående medlem i Alvis Club

Austin Tope – lät restaureringsarbete beställas och slutföras av Richard Stanley, en rekommenderad viktoriansk restauratör

Bernie Mack – kraschreparatör och samlare

Denna bil köptes sedan av den avlidne Peter Mott som utförde mer motorarbete och underhåll under sin ägarskap. Peter och hans fru tävlade i fyra interstate National Alvis-rallyn i denna bil och den presterade enligt uppgift felfritt vid alla tillfällen.

Denna vackra Alvis erbjuds nu till försäljning av den avlidne ägarens son. Han har meddelat oss att han är säker på att hans avlidne far lät öka den ursprungliga motorn till 3,0 liter, men han har inga uppgifter om vem som utförde arbetet och när.



Definitivt ett sällsynt och historiskt fordon och värdigt en annan omtänksam och ivrig entusiast att fortsätta sitt liv på vägen.

För närvarande är den historiskt registrerad i South Australia och skulle vara berättigad till liknande program i andra delstater och andra länder.

Tillgänglig för inspektion på vårt toppmoderna showroomgolv i Adelaide.

Vi kan ordna transport från dörr till dörr över hela världen.

Finansiering – vår mäklare erbjuder MYCKET konkurrenskraftiga priser och snabb service.

Vi välkomnar möjligheten att överväga ditt byte.

<b>Göra:</b>	Alvis
<b>Modell:</b>	Speed 20 SB Sports Tourer
<b>Byggd:</b>	1934-1936
<b>KILOMETER:</b>	30 804 miles
<b>Motorstorlek:</b>	3000cc
<b>Cylindrar:</b>	6
<b>Transmission:</b>	Handbok
<b>Pris:</b>	Såld



## 7. Healey Silverstone 1949

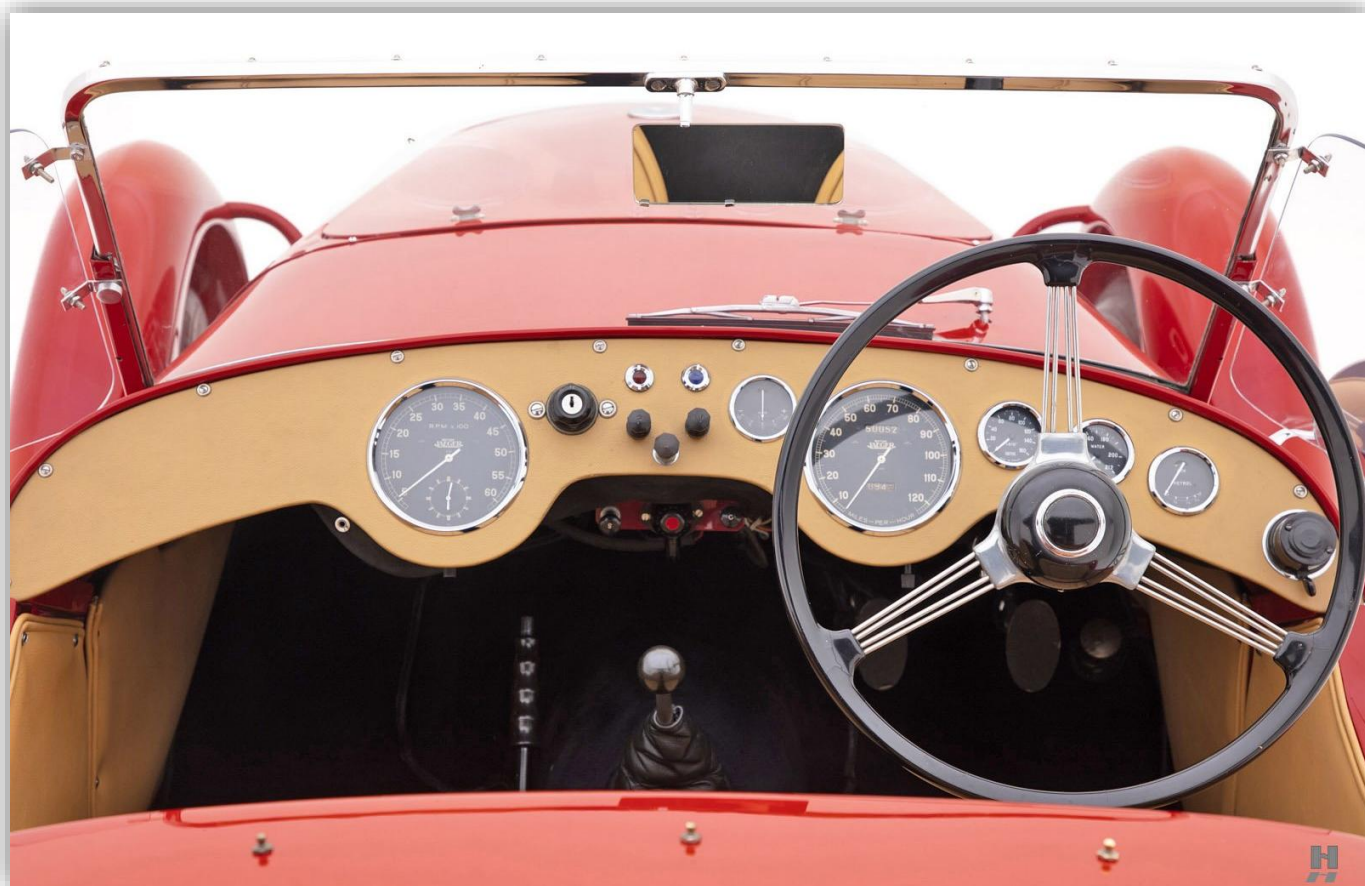


Långt innan Donald Healey slog guld med Austin-Healey 100 var han en välansluten entreprenör inom den brittiska bilindustrin. Healey gjorde sig ett namn som framgångsrik rallyförare under förkrigstiden, med en höjdpunkt i totalsegern i Monte Carlo-rallyt 1931, där han körde en Invicta. Han tjänstgjorde som teknisk chef för Triumph 1937 och arbetade för Humber under krigsåren, där han utvecklade pansarfordon. Under sin tid på Humber träffade han Achille "Sammy" Sampietro och Ben Bowden, och under deras lediga arbetstid arbetade de tre männen på en ny bil som skulle bära Healey-namnet. Bowden fokuserade på karosdesign, medan Sampietro designade chassit, och Healey säkrade ett avtal för Rileys utmärkta 2 443 cc hemi-head radfyra. Produktionen började 1946 med serien som initialt bestod av en fyrsitsig sporttourer karosserad av Westland Motors och en tvådörrars sedan från Elliott i Reading, som blev rubriker för att bli världens snabbaste fyrsitsiga produktionsbil.

Den mest betydande tillskottet till Donald Healey Motors kom 1949 med lanseringen av Silverstone sportbil. Den hade en förkortad ram, och spiralfjädern/trailing arm framvagnen fick en krängningshämmare för att justera hanteringen. Kraften kom från samma dubbelkamliga, hemi-head Riley 2,4-liters fyrcylindrig, och Silverstones kännetecken var dess lätta torpedliknande kaross med cykelskärmar och en karakteristisk horisontell bakmonterad reservdel som också fungerade som stötfångare.

Den snabba och smidiga Silverstone blev en succé bland amatörklubbförare, och Healey byggde 104 exemplar, ett respektabelt antal för ett företag med endast cirka 40 anställda. Silverstone etablerade särskilt Healey-märket i Amerika, där den spirande sportbilsscenen var på väg att explodera i ett raseri, då brittiska och europeiska tillverkare kämpade om en del av denna lukrativa nya marknad. Den mångsidiga Silverstone samlade på sig många segrar i landsvägsracing och imponerande resultat i ledande långdistansrallyn, inklusive två totalsegrar i Coupe des Alpes-rallyt och en totalseger i Liège-Rom-Liège-rallyt 1951.

Även om alla Healey Silverstone är viktiga samlarbilar, är chassi nummer D19 en särskilt betydelsefull Silverstone, då det är känt som det andra exemplet som anlände till USA 1949 och bär på fascinerande tävlingshistoria från SCCA:s formativa år.



Den ursprungliga ägaren, Mr. Jim Kimberly (känd från Kimberly-Clark), var en mycket inflytelserik och allmänt respekterad tidig medlem i Sports Car Club of America. "Gentleman Jim", som han kallades i depån, var en slags förmögen playboy och en formidabel förare som vann ett SCCA National Championship. Under 1950-talet ägde och körde han många Ferraris, Oscas, Maserati, Jaguars och fler, och han lånade ut sina senaste och bästa bilar till toppförare som Carroll Shelby, Pete Lovely, Alfonso de Portago och Harry Schell.

Kimberly köpte chassi D19 direkt från Donald Healey och satte snabbt bilen i arbete på racerbana. Jim körde bilen själv vid flera tillfällen och hyrde även ut den till andra förare, inklusive Fred Wacker, den högt rankade gentlemanföraren från Chicago mest känd för att skickligt tämja sina vilda "8-Ball" Allard J2-Cadillacs. Mycket tidigt i Kimberlys ägarskap gjorde han en betydande förändring på bilen: han kapade frontplåten framför kåpan, så att den togs av i ett stycke med hjälp av Dzus-fästen. Denna smarta modifiering gjorde det möjligt att ta bort hela nosen på några minuter, vilket gav full tillgång till motorn för service mellan loppen. Denna förändring gör bilen lätt att känna igen på historiska foton tack vare den distinkta vågiga, polerade listerna där nosen möter kåpan.

Efter två år sålde Jim Kimberly D19 till SCCA-föraren Jim Simpson. I Simpsons händer målades bilen om från sitt ursprungliga rött till primrosegult och fortsatte att köra bra i tävlingar över hela landet, inklusive på Bridgehampton, Watkins Glen, Elkhart Lake, Palm Beach och andra historiska banor. Bilens bästa resultat kom den 23 juli 1953, då den slutade tvåa totalt på Elkhart Lake, återigen med Fred Wacker bakom ratten. För övrigt slutade Wacker bakom Jim Kimberlys splitternya Ferrari.

Nästa kända ägare är herr Anthony S. Carroll från Garden City, New York. Ett brev i arkivet från Jim Kimberly, daterat 21 maj 1968, adresserat till Mr. Carroll, påminner om bilens tidiga historia i Kimberlys händer. Den restaurerades och finishades på nytt i British Racing Green vid något tillfälle på vägen.



Tony Carroll tävlade med Silverstone i VSCCA in på slutet av 1960-talet, och 1972 sålde han den till Nat Day i Greenwich, Connecticut. Mr. Day var en långvarig och trogen förvaltare av chassi D19, och fortsatte bilens långa racingkarriär samtidigt som han undersökte en högkvalitativ restaurering tillbaka till dess ursprungliga färger i slutet av 1980-talet.

Nat Day och hans Healey Silverstone var stamgäster på Lime Rock Park Fall Vintage Festival i flera år, och 1997 visade han den på Greenwich Concours d'Elegance. och tog hem *European Car* magazine-priset för "Bilen vi helst vill ta oss an Monte."

År 2006, efter 34 år med Healey Silverstone, sålde Mr. Day bilen till en annan entusiast baserad i Connecticut, som behöll den i sin privata samling fram till 2022. Den erbjuds i utmärkt skick, med en nyligen uppfräscerad restaurering som resulterat i skarpa och vackra kosmetika lika lämpade för concours som körevenemang. Nu tillbaka i sin ursprungliga röda nyans med beige klädsel, behåller den autentiska detaljer, inklusive korrekta hjulkapslar, tidsriktiga Avon-däck och dolda lampor bakom grillen. Viktigt är att den nummermatchande Riley-motorn finns på plats, vilket säkerställer behörighet i en rad prestigefyllda evenemang, inklusive Mille Miglia. Den behåller också den avtagbara nossektionen, som modifierades av Jim Kimberly 1949. En omfattande historikfil följer med bilen och innehåller registerinformation, tidsenliga foton, brev och korrespondens från tidigare ägare.

Donald Healeys sublimerade Silverstone var en David bland Goliater på racerbanan och banade väg för dess berömda efterföljare. Detta fantastiska exemplar stoltserar med enastående tidig historia med en vackert detaljerad restaurering och är redo för vintagelopp, rallyn, tourer och concours världen över.



## Klassiker

### 8. Grattis Volvo Carioca!

Publicerad 4 februari 2009 (uppdaterad 4 februari 2019)

Text redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ansgar och Anselm har namnsdag hyllar vi Carioca.



Namnet Carioca har flera innebörder. Det kan referera till en sydamerikansk dans eller till en person som är född i Rio de Janeiro.

Men vi tänker givetvis på Volvo PV36 som lanserades i mars 1935.

Byggd på separat ram och med samma sidventilssexer som andra Volvomodeller var den med separatfjädring fram och hydrauliska bromsar tekniskt väl i nivå med flertalet amerikanska bilar vid samma tid.

Bilen var helt och hållet ett verk av Ivan Örnberg, en egensinnig och mångsidig ingenjör som kommit till Volvo 1931 från Hupp Motor Co i Detroit, tillverkare av bilmärket Hupmobile.

Utan inblandning av vare sig Assar Gabrielsson eller Gustaf Larson, de vanligen så engagerade och intresserade Volvo-grundarna, körde Örnberg projektet PV36 från start till mål. Nästan. Han avled hastigt redan på sensommaren 1936 då bilen bara var lite drygt ett år.



*En bild med allt som var modernt 1935, nya Volvon, damernas hattar och den nybyggda Stadsteatern vid Götaplatsen.*

Endast 500 exemplar plus ett chassi som sedermera försågs med en öppen kaross av Nordbergs karosseriverkstad, producerades av Volvo.

Ändå dröjde det ända till 1938 innan alla bilarna var sålda. Ett för högt pris och kanske att Carioca så radikalt bröt med Volvos annars så konservativa stil torde vara förklaringen. Chrysler hade också svårt att bli av med sina Airflows.



*Statspolisen tar 1936 leverans av 18 nya Carioca, samtliga mörkblå.*

## 9. Lyxbilmärket som misslyckades

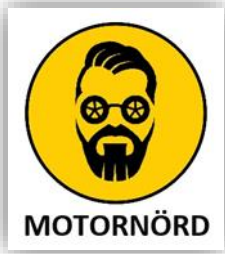


### **Peerless Motor Company (1900 - 1931)**

Peerless populariserade vad som så småningom skulle bli standardteknik, t.ex. trumbromsar. Företaget byggde lyxbilar som konkurrerade med GM:s Cadillac. Peerless byggde till och med en V8 för att konkurrera med Cadillacs. Företaget övergick sedan till att konstruera militärfordon under första världskriget.

Men de mycket dyra bilarna – inklusive de som drevs av V16-motorer – gick dåligt under den stora depressionen och produktionen upphörde 1931. Istället började företaget brygga öl.





10. ELMIA 2025 - DEL 2



Roger Warolin