



Cord 812 1937

1. Provkörning av Peugeot 308 SW Plug-in Hybrid 195 e-DCS7
2. Rimac släpper specialversion
3. Nissan visar bilen du inte behöver ladda
4. BMW ändrar alla sina bilar – smygs in i tysthet
5. Tesla Model S och Model X går i graven
6. Köpte krockad Tesla för 45 000kr
7. Succé för danska polisens elbilar
8. Cord 812
9. Jaguar MKV
10. Grattis Lancia Flavia
11. Lyxbilsmärket som misslyckades

Teknikens Värld

1. Provkörning av Peugeot 308 SW Plug-in Hybrid 195 e-DCS7

Av Peter Klemensberger

Publicerad 28 jan 2026 kl 08.00

Än är inte den klassiska golfklassaren död. Faktum är att den lever i frodas – på vissa marknader. Vi provkör uppdaterade Peugeot 308 som kombi och med laddhybridteknik, den mest populära versionen hittills i Sverige.



Suvar och crossovermodeller må dominera marknaden men det traditionella C-segmentet, golfklassen i folkmun, är fortfarande en stor spelplats i Europa. Det enligt Peugeots diagram som visas upp strax innan vi tar plats i nya **308**, märkets kandidat i klassen, för en provkörning. Riktigt ny är den emellertid inte, **det har gått fyra år sedan lanseringen** och därför är det dags för en pliktrogen uppdatering.

Det här är nytt

Räckvidd. Såväl laddhybriden som elversionen har fått bättre batterikapacitet.

Front. Ny design framtill som lär smitta av sig på andra Peugeotmodeller.

Ljus. Loggan i fronten kan fås belyst.

V2L. Elversionen E-308 kan nu agera strömkälla.

Svart. Bort med krom, in med svart.

Som brukligt märks det mest i nosen där en uppsnopsning har gjorts för att bättre lira med nyare modeller från det franska märket som **3008** och **5008**. Faktum är att fronten rent av har passerat dessa i modernitet och vi kan nog vänta oss liknande form på andra Peugeotmodeller när det är dags för uppdateringar.



Interiört känner vi igen oss med designen i-Cockpit som är speciell att både se på och att ställa in.

Ljuskällorna är inbakade i en slags solfjäder av ribbor och när de är släckta är de som osynliga. Luftinsläppen har trollats bort designmässigt för ge ett elektrifierat intryck även om förbränningsmotorer fortfarande finns i motorutbudet.

308 var först ut med Peugeots nya logotyp 2021 och nu blir även modellen först ut med en belyst sådan i grillen. Sådant har vi sett från en rad andra märken och fler lär följa då EU har lätta på reglerna inom området. LED-ljus är effektfullt – och billigt. Vidare har krominslag strukit på foten för att ge vika åt blank, svart plast – ett grepp att få bilen att framstå som sportig och mer modern.

Men ansträngningar har även gjorts under skalet. Såväl laddhybriden som elversionen E-308 har fått mer batterikapacitet: Från 12,4 till 17,2 respektive 54 till 58,3 kilowattimmar. Det ger bilarna 2 och 3,5 mils extra räckvidd enligt WLTP-körcykeln vid blandad körning, totalt 8,5 respektive 45 elektriska mil. Inga dramatiska siffror kan tyckas men kanske nog för att 308 ska leva vidare tills det är dags för en avlösare. När nästa generation av modellen kommer är dock osäkert. Biltillverkare tenderar att dra på livslängden på existerande generationer då framtiden är osäker. Vi kan dock räkna med att 308:an då överger dagens plattform **EMP2**, som introducerades 2013 och senast uppdaterades 2021, för att i stället bygga på den modernare **STLA**-plattformen.

Bara ett effektuttag för laddhybriden

Kombikaross i kombination med laddhybridteknik är versionen vi haffar vid provkörningen, den mest populära i Sverige. Tidigare fanns två laddhybridsalternativ, nu erbjuder man en mellanväg där en bensinmotor på 150 hästar kombineras med elmotor på 125 hästar ger en sammanlagd systemeffekt på 195 hästar. Liksom tidigare är den maximala laddeffekten 7,4 kilowatt. Växellådan har numera sju lägen mot tidigare åtta och sköter sin uppgift i huvudsak bra. I långa och sega motlut har den en tendens att ligga kvar på väx-larna vilket blottar ett inte allt för charmigt motorljud, men i ärlighetens namn – de skönsjungande motorernas tid är förbi.



*Under huven ses inget nytt med blotta ögat,
den totala systemeffekten är nu på 195 hästkrafter.*

Bakom ratten är det sig likt även om stolarna har fått nya och ännu finare material. Överlag känns bilen påkostad invändigt och rejäl i sin utformning. Och egensinnig. Här finns inte ett spår av avskalad Tesladesign som många slaviskt följer. Märkets i-Cockpitdesign gör att det blir ett precisionsjobb att hitta en bra sittposition och samtidigt se alla mätare. Ratten hamnar per automatik i lägsta läge, nära benen. Att 308 inte har den nya versionen av i-Cockpit som i exempelvis den större modellen 5008 med högre placerad skärm har att göra med att man sitter lägre i 308, får jag förklarat för mig.

Fransk bil till trots så ska Peugeot 308 kännas sportig och det gör den – delvis. Låg sittposition, fint sidostöd och hygglig prestanda samt liten och knubbig ratt med småtung styrning spär på intrycket. På tal om styrning, 2027 ska Peugeot erbjuda **steer-by-wire-teknik**, alltså helt elektrisk styrning utan mekanik, vilket man tycker passar sina små rattar. På tal om rattar, samma år ska man erbjuda en kvadratisk sådan anpassad för tekniken. Nåja, fjädringen hos 308 är tack och lov inte sportigt stötig, mer stum och välbalanserad men bilen är känslig för små ojämnheter.

Justering av bromskraftsregenereringen finns nu via flärpar bakom ratten hos hybriden men för laddhybriden finns liksom tidigare bara ett läge att välja via växelväljaren på mittkonsolen. Den bromsar in bilen på ett harmoniskt sätt när man kör på motorväg eller landsväg men i kösituationer gör den knappt någon nytta. Filhållningsassistansen finns det dock inget att anmärka på, den håller bilen bra i filen och är inte allt för gnällig om du är lite slapp med labbarna. Skyltigenkänningen är däremot rena lotteriet under provkörningen.



*Kombi och laddhybridteknik är det svenska valet.
Bilen tar sig nu två mil extra på el.*

Påkostat – även i baksätet

Det här är trots allt en familjebil därför måste vi flytta oss bak i bilen. I baksätet får jag plats bakom min egen förarstolsinställning tack vare urgröpningar i tak och på framstolens plastiga baksida. Dyna och ryggstöd känns förvånansvärt påkostade men dynan är ganska kort. Plus för hög sittposition, här är man med i konversationen där framme. Ljudkomforten är nästan lika bra som fram.

Lastmässigt prickar även 308 fortfarande rätt med tredelad baksätetsrygg. Den ökade batterikapaciteten har emellertid bidragit till höjt bagagerumsgolv hos laddhybriden, en vinkel ses vid öppningen. Samma fenomen går ej att finna i eldrivna E-308 och anledningen är att batteripaketet kommer från olika leverantörer där den ena har lyckats få in mer kapacitet i samma volym medan den andra har gått bet. Synd, det här vill man inte se i en modern laddhybrid, det är något som vi minns från tiden när hybrider var nya. Samtidigt är det värt att poängtera att 308:an är tämligen unik som kombi i C-segmentet med laddhybridteknik.

308:ans jaktmarker är främst Tyskland, Italien och Frankrike och Portugal, i de två sistnämnda är modellen bästsäljare i segmentet. Tittar vi på hela Europa leder Volkswagen Golf klassen med 308 på plats sex med en marknadsandel på 5,2 procent. För svensk del litar modellen under senare tid långt ner i registreringsstatistiken, distanserad av de båda högbyggena 3008 och 2008.

Vårt testlag har **klankat ner på i-Cockpit och högt pris** men nu kommer 308 även i det billigare utförandet Allure som ligger under provkörda GT och som hittills varit det enda för den svenska marknaden. Hit kommer bilen inte med dieselmotor utan bara i elektrifierad form i graderna hybrid, laddhybrid och renodlad elbil. Några svenska priser är inte klara, utgående 308 SW laddhybrid kostar 529 900 kronor. Leveranserna av uppdaterade 308 ska dra i gång under februari 2026.

Peugeot 308 SW Plug-in Hybrid 195 e-DCS7

Pris: Ej fastställt.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression i.u. Borrning/slag 77,0/85,5, cylindervolym 1598 cm³. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 250 Nm vid 1 750 r/min. Elmotor, max effekt 125 hk (92 kW), vridmoment 118 Nm. Max systemeffekt 195 hk (143 kW), sammanlagt vridmoment 360 Nm. Batteri 17,2 kWh varav 14,6 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 7,4 kW/–.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 225/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 273, längd 464, bredd 185, höjd 148, spårvidd f/b 156/-155. Markfrigång 14,5. Tjänstevikt 1 675, maxlast 510, max släpvagnsvikt 1 315. Tank 40. Bagagevolym (VDA-liter) 467–1402 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,7 s, toppfart 225 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,23 l/mil. CO₂ 53 g/km. Räckvidd el 85 km.

Garantier: Nybil 3 år, 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:



Cupra Leon Sportstourer 1,5 E-Hybrid

Volkswagen Golf Sportscombi finns inte som laddhybrid, bara som halvkombi som startar på 489 900 kronor. Koncernkollegorna Cupra har dock kombinationen vilket ger 12,9 mils elräckvidd enligt WLTP.

Pris: 458 900 kronor.



Opel Astra Sport Tourer Plug-in Hybrid

Det tyska koncernsyskonet som baseras på samma teknik som 308 kommer även den i uppdaterad form. Räkna med liknande siffror som för Peugeotten.

Pris: Ej fastställt.



2. Rimac släpper specialversion för de bästa kunderna

Roger Åberg 2026-01-27 kl 11:20

Och vi får hänga med Mate Rimac i fabriken



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

Nu släpper gänget på Rimac en specialare som de kallar för Rimac Nevera R Founder's Edition. 10 bilar kommer att byggas och kunderna är de mest hängivna, de som har stöttat företaget. Alla tio bilar är unika och byggs tillsammans med kunderna och Rimac.

Prestandan är som ni vet helt sjuk. 2107 hästar, 0-60 mph på 1,66 sekunder och toppfart på 431,45 km/h. Förutom bilen får kunderna vara med i en exklusiv klubb med förhands-access till saker, tillträde till Rimac/Bugatti-fabriken med mera.

I videon längst ner kan ni se en låååång video där Misha Charoudin besöker Mate Rimac när han hänger på jobbet. Vi får följa med till Rimac-fabriken, in i batteriproduktionen, till Bugatti-fabriken och kolfiberavdelningen. Värt att kolla in ! rimac-newsroom.com



FILM: <https://youtu.be/cdWHV7JpsuU>

3. Nissan visar bilen du inte behöver ladda

Roger Åberg 2026-01-27 kl 17:20

Inte på sommaren i alla fall



Att ha solceller på bilen är något jag drömmer om, men samtidigt är det en befängd idé. Det är inte jobbigt att stoppa in en sladd, snabbbladning blir bättre och mer teknik i bilen gör den dyrare.

Men det finns fler än jag som funderar på solceller. Nissan har byggt ett koncept av en Ariya där bilen är klädd med 3,8 kvadratmeter solpaneler. I ideala förhållanden ska det ge 23 km räckvidd per dag, men det är sällan ideala förhållanden. I listan nedan ser ni hur mycket extra kräm batteriet får i snitt över året i olika städer.

Plats	Km per dag
Ideala förhållanden	23 km
Barcelona	17,6 km
London	10,2 km
New Delhi	18,9 km
Dubai	21,2 km

Snittfärden per dag ligger på runt 3 mil om dagen, så även med solceller skulle snittpersonen behöva besöka en laddstation då och då. Men en bilägare som bor i Centraleuropa och som kör 600 mil om året kan minska antalet laddstopp från 23 till 8.

4. BMW ändrar alla sina bilar – smygs in i tysthet

Av Maths Nilsson 29 januari 2026, 12:30

Nu går startskottet för en stor förändring på alla BMW-bilar. Med början på nya iX3 Neue Klasse byts en viktig detalj ut på alla bilar.



BMW gör en stor liten ändring på alla bilar i tysthet. När nya elbilen Neue Klasse i helgen började levereras ut till kunder gick de tillbaka till 1963 igen. De kommer nu att uppdatera alla sina bilar med en ny logotyp.

– Det kommer gradvis att rullas ut på nya eller uppdaterade fordon, har BMW uppgett.

Elbilen BMW iX3 Neue Klasse har fått enorm uppmärksamhet och redan sålt slut för hela 2026. Bilens nya teknik och räckvidd på 80 mil har fått stor uppmärksamhet. Men en stor förändring i det lilla har gått många obemärkt förbi. Itysthet har BMW ändrat på en detalj som sett likadan ut på alla BMW-bilar sedan 1997.

BMW-märket som har gällt fram tills nu infördes 1997 nu när propellern ramades in med krom. När elbilarna kom fick den en blå färg.

I bilens front, bakände och ratt sitter en omgjord BMW-logotyp. De blåa fälten från Bayerns statsvapen infördes första gången 1917 av Bayerische Motoren Werke. Av en slump kom de att likna en roterande propeller. Med smärre ändringar har BMW-märket sett nästan oförändrat ut fram till 1997. Då infördes kromade fogar i mitten av cirkeln och utkanterna. När elbilarna gjorde sin entré för drygt tio år sedan lades en blå ram på.

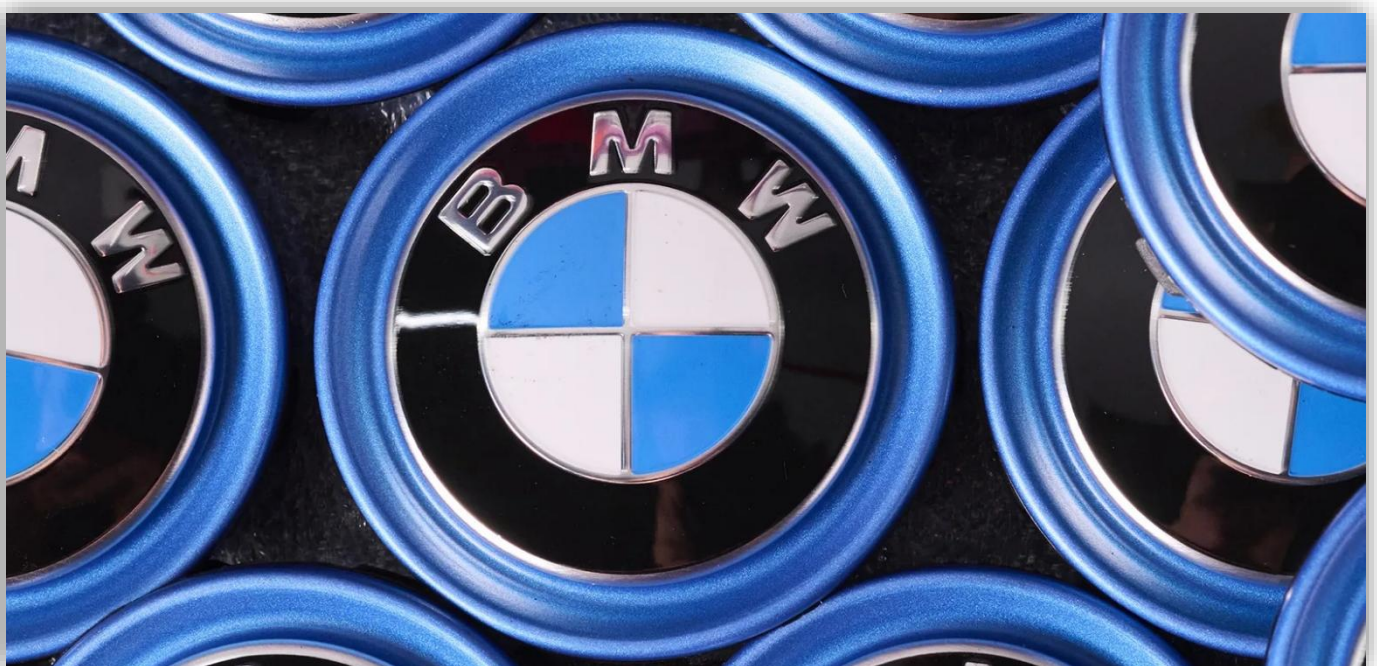
Nu går BMW tillbaka till rötterna. De förenklar sin logotyp och går tillbaka till det som gällde 1963. De tar bort kromet inne i propellern och skrotar den blå färgen för elbilar. Dessutom ändras typsnittet för BMW. Förändringen kommer införas på alla BMW-bilar framöver. Och det är inte bara loggan från Neue Klasse som kommer att hamna på andra BMW-modeller. Även andra detaljer från designen, som njurarna, ska införas på alla BMW-modeller.



BMW har i tysthet ändrat logotypen på elbilen iX3, designen återgår nästan helt till 1963 års utseende. BMW-märket ut mellan 1963 och 1997, som BMW i stort sett tar tillbaka nu.



BMW-märket ut mellan 1963 och 1997, som BMW i stort sett tar tillbaka nu



BMW-märket som har gällt fram tills nu infördes 1997 nu när propellern ramades in med krom. När elbilarna kom fick den en blå fond



5. Tesla Model S och Model X går i graven

Posted by Kristofer Rask januari 29, 2026

Under Teslas aktieägarmöte igår meddelade Elon Musk att man lägger ner två bilmodeller. Det rör sig om Tesla Model S och Model X, de två ursprungsmodellerna som gjorde det möjligt för Tesla att förverkliga dagens volymmodeller Model 3 och Model Y.



Tesla Model X

– Det är inte direkt dåliga nyheter, men det är dags att i princip avsluta Model S- och X-programmen på ett värdigt sätt. Det är lite vemodigt, berättade Elon Musk under samtalet.

Av de drygt 1,65 miljoner bilarna som Tesla levererade under förra året var endast strax över 50 000 antingen en Model S eller Model X. Musk meddelar att man kommer trappa ner produktionen av S och X under nästa kvartal.

– Vi kommer självklart att fortsätta stödja Model S och X så länge folk äger bilarna. Men vi kommer att ta produktionsytan för Model S i vår fabrik i Fremont och bygga om den till en Optimus-fabrik. Det långsiktiga målet är att nå en produktion på en miljon Optimus-robotar per år i den nuvarande SX-ytan i Fremont, förklarade Musk.



Tesla Model S



6. Köpte krockad Tesla för 45 000kr – lagar batteriet för 400 kr

Magnus Fröderberg 2026-01-27

Ett nytt batteri till en Tesla Model Y kostar omkring 150 000kronor. YouTube-duon Team Odiffat lyckades rädda batteriet för bara 400 kronor.



Krockskadade bilar kan man köpa för en låg summa, men det är inte säkert att det blir billigt i slutändan.

Team Odiffat består av och drivs av bilentusiasterna Carl Adlers och Felix Löfveberg. De filmar inte längre sig själva körandes A-traktor utan gör videos där de lagar intressanta bilar.

Deras senaste patient är en Tesla Model Y som de köpt för 45 000 kronor. Ett lågt pris med tanke på att den bara gått 6 000 mil. Men totalpriset riskerar att bli högt då batteriets kylsystem är skadat. Tesla rekommenderar ett batteribyte för omkring 150 000 kronor.

Men de tror sig ha hittat en metod att rädda batteriet, en titthålsoperation, som bara kostar 400 kronor i delar.

I videofilmerna överraskas duon över hur enkelt Teslan är konstruerat och att reservdelarna inte är så dyra.

Det ska sägas att reparera högvoltsbatterier kan vara livsfarligt.



FILM: <https://youtu.be/EIF-sfhDYvM>



FILM: <https://youtu.be/XSe37bvUAss>





7. Succé för danska polisens elbilar

Posted by Kristofer Rask

januari 27, 2026

Nu ska de bli fler



Den svenska polisen sa nyligen att det dröjer innan man skaffar några **elbilar i verksamheten**. En helt annan melodi råder dock i vårt grannland Danmark. Där har patrullerande poliser i fyra distrikt sedan 2023 rattat 10 elbilar.

Nu ska elbilar också användas i det dagliga beredskapsarbetet. Erfarenheterna från testerna beskrivs som så goda att distrikten framöver kan beställa elbilar på samma villkor som dieselbilar.

– Vi har testat 10 Volkswagen ID.4 på alla sätt, allt från räckvidd och acceleration till bagageutrymme och mycket mer. Slutsatsen är tydlig. En stor del av vår patrullkörning kan elbilar lösa lika bra som våra nuvarande bilar. Därför har vi beslutat att poliskretsarna framöver ska kunna beställa elbilar på samma villkor som de klassiska dieselbilarna, säger polisinspektör Jens Yndgaard från Rigspolitiets center för fordonsflotta och materielstyrning.

Testerna har genomförts av Midt og Vestjyllands Politi, Østjyllands Politi, Københavns Vestegns Politi och Københavns Politi. Distrikten valdes för att spegla olika typer av körbehov i tjänsten. Totalt har cirka 30 000 mil patrullkörning analyserats.

En vanligt återkommande fråga var räckvidden. Men i praktiken har den sällan varit ett problem.

– Det har helt naturligt funnits poliser som varit skeptiska kring till exempel räckvidd med mera, men försöksperioden har visat att det mycket sällan innebär en begränsning eftersom de allra flesta patrullbilar kör under 400 kilometer per dag. Samtidigt har en elbil andra fördelar. Det handlar alltså om en avvägning. På vissa punkter är en elbil något bättre än en fossilbil, på andra områden är det tvärtom, fortsätter Jens Yndgaard.

Åksjuka

En baksida som man upptäckte inledningsvis var rapporter om åksjuka i samband med uttryckningar. Främst hos passagerarna. Med anledning av det inledde polisen ett nära forskningsarbete med Gødstrup Regionssjukhus.

– De preliminära återkopplingarna från forskarna visar att åksjuka kan hanteras med träning och kunskap. Det är därför vår bedömning att åksjuka inte kommer att vara ett generellt hinder för ökad användning av elbilar som beredskapsfordon. Men nu får vi se vad forskarna kommer fram till, förklarar Jens Yndgaard.

Dyrare inköp men billigare i drift

Polisen i Danmark har redan påbörjat en omställning där även en del administrativa fordon är eldrivna. Att även beredskapsfordon kan elektrifieras ses som ett nästa steg i utvecklingen.

Samtidigt pekar polisen på att omställningen innebär merkostnader. Operativa polisbilar är skattebefriade vilket gör att elbilar blir dyrare i inköp jämfört med konventionella alternativ. Därtill krävs investeringar i laddinfrastruktur och i vissa fall utökad generatorkapacitet för att kunna ladda fordon även vid strömbrott.

– Erfarenheterna från pilotprojektet visar att elbilarna är billigare i drift än vanliga patrullbilar, så en del av merkostnaden vägs upp av besparingar men det är tydligt att omställningen till eldrivna patrullbilar innebär en märkbar kostnad. Vi är därför mycket glada över att det även finns politiskt stöd för omställningen och att vi har fått tilldelade medel för ändamålet i den nya budgeten, avslutar Jens Yndgaard.



8. Cord 812 kompressormatad Phaeton 1937

Lästid cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 13 september 2017

Det finns de som säger att Cord 812 Supercharged Phaeton är den vackraste amerikanska bilen som någonsin tillverkats, och oavsett om du håller med dem eller inte är det svårt att hävda att 812:an inte är en av de mest imponerande bilarna som designats och byggts i USA under första halvan av 1900-talet.



En kort historia om Cord 812

Cord 812 och dess syskon 810 utvecklades av ett drömteam av amerikanska designers, projektet leddes av Gordon Buehrig, med de unga formgivarna Alex Tremulis och Vincent E. Gardener som arbetade vid sidan av.

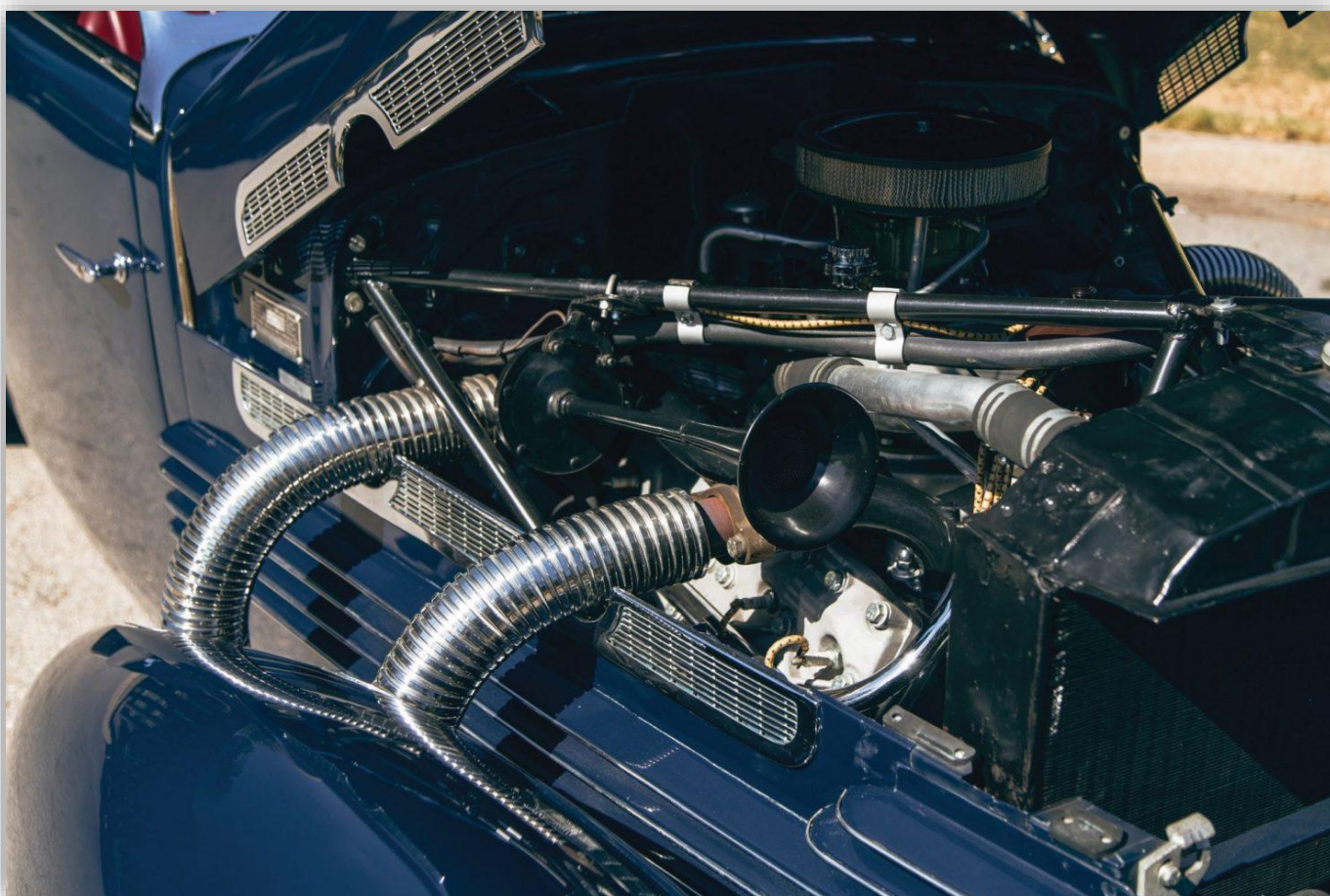
Buehrig ansvarade för en rad lysande bildesigner, inklusive Cord 810/812, Stutz Black Hawk och Continental Mark II. Tremulis anställdes senare av en ambitiös man vid namn Preston Tucker och designade Tucker 48. Gardener skulle senare designa Gardner Special och 1956 års Studebakers i Raymond Loewys designstudio.

Den mest kända egenskapen på Cord 812 är troligen de pop-up-strålkastarna som är dolda i framskärmarna, de höjs och sänks med hjälp av handvevar på instrumentbrädan och lampona var Stinson-flygplanslandningsljus – Mr E. L. Cord var en stor intressent i Stinson.

När man tittar under huven blir det omedelbart tydligt vad som gör Cord 812 så unik för en bil från sin tid. Under huven finns en Stromberg AA25 duplex-förgasare med 289 kubiktum (4739cc) L-head V8, med en frammonterad 4-växlad elektriskt vald halvautomatisk växellåda och framhjulsdraft – vilket gör den till den första massproducerade framhjulsdrivna amerikanska bilen i historien.



Den sugmatade versionen av 812 producerar 125 hk, men Cord erbjöd också en kompressormatad version av Lycoming-motorn med 170+ hk (faktiskt närmare 195 hk). Du kan omedelbart se skillnaden mellan normalversionen och kompressorversionen på de framträdande kromade avgasrören som går genom sidan av motorstången på båda sidor av den tvingade insugningsversionen.





Framhjulsdriften gjorde att bilen kunde sitta lågt, tack vare avsaknaden av en växellådstunnel, så lågt insåg konstruktörerna att den inte behövde de vanliga sidobrädorna på den tiden – vilket gjorde att passagerarna kunde sätta sig direkt i kupén.

1930-talet var en nästan omöjlig tid att sälja högkvalitativa bilar, den stora depressionen var i full gång och även de som hade pengar var vanligtvis mycket försiktiga med att visa upp dem. Detta, tillsammans med vissa barnsjukdomar som Cord 810/812-serien drabbades av, ledde till relativt låga leveranser – även om nya Cord-ägare var överväldigande nöjda med sina bilar och många behöll dem i årtionden.

1937 års Cord 812 superladdade Phaeton som visas här

Corden du ser här beställdes ursprungligen med mycket hög specifikation, det är en fabrikskompressormatad 812 Phaeton som fortfarande är utrustad med sin ursprungliga nummermatchande motor. Den ägdes tidigare länge i Kalifornien av en entusiast, och restaurerades för några år sedan med sympati till originalspecifikation.

Om du råkar ha en Cord 812 Supercharged Phaeton-storlek i garaget som behöver fyllas måste du ta dig till RM Sotheby's Hershey-rean som hålls den 5 och 6 oktober. Det finns ännu inget uppskattat värde kopplat till bilen, och om du vill läsa mer kan du [klicka här för att se annonsen](#).





Ben Branch



9. Jaguar MKV Saloon 1950



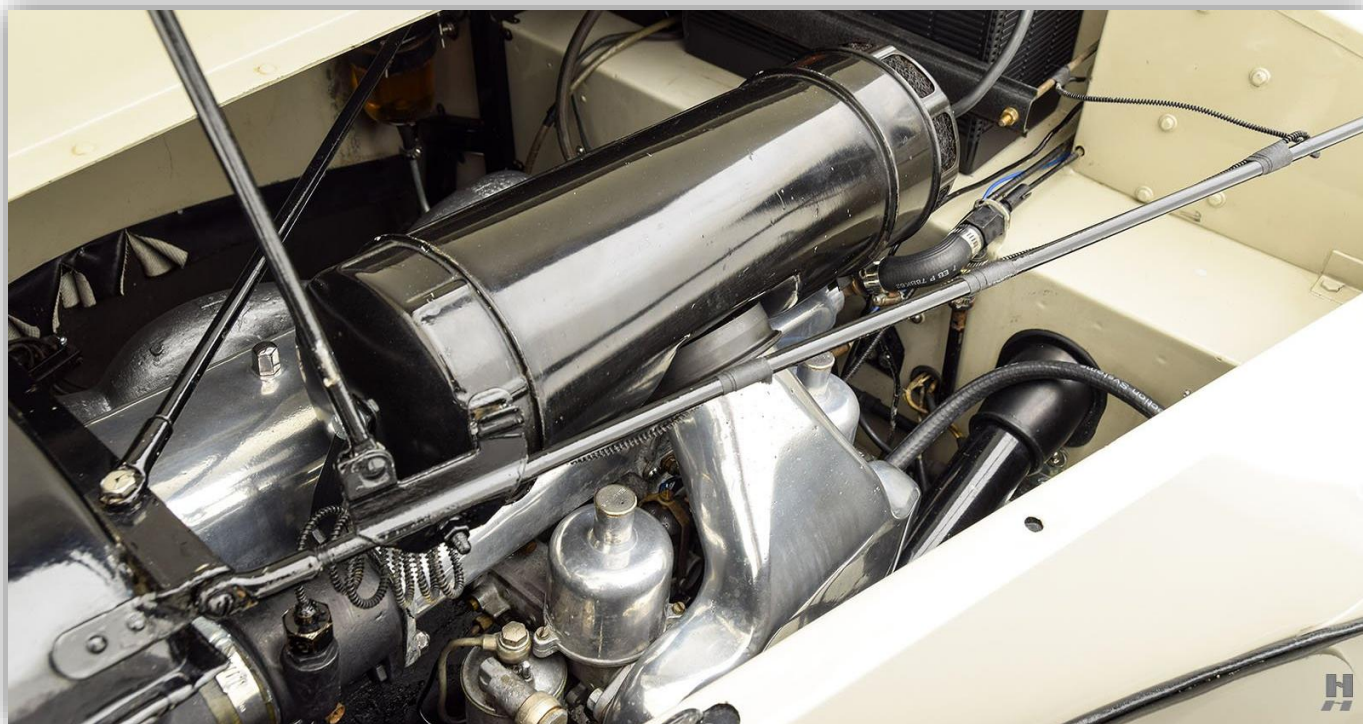
Jaguar-ståndet på London Motor Show 1948 var källan till flera milstolpar för Sir William Lyons fortfarande spirande bilföretag. Historieböckerna minns den som platsen där den sensationella nya XK120 gjorde sin debut, men den nya sportbilen delade både montern och rampljuset med Jaguars senaste sedan, Mark V. Medan XK120 stal rubrikerna med sitt fantastiska utseende och sin läckra tvåkam-raka sexa, var Mark V lika sofistikerad, om än något mer diskret, än sin sportiga syskon. Mest anmärkningsvärt är att Mark V var den första helt nya Jaguaren sedan slutet av andra världskriget. Eftersom den slog XK120 i produktion var den också den första Jaguaren att använda hydrauliska bromsar, oberoende framfjädring, pressade stålhjul, och den blev den första produktionsbilen med tätade kulleder fram; en design som snart antogs av praktiskt taget alla större biltillverkare sedan dess





Mark V hade elegant design och behöll en traditionell engelsk formalitet medan XK120 kom ut på gatorna med sin sensuella kattliknande estetik. Mk V-köpare kunde välja mellan antingen en stängd sedan eller den lika snygga öppna drophead-coupen.

Kraften kom från antingen en 2 1/2 liters eller 3 1/2 liters enkelkamaxel raka sexcylindrig motor, hämtad från en standardenhet som användes i Mk IV och SS100. Mark V var i produktion i endast 28 månader, med drygt 10 000 byggda enheter innan den uppdaterade, XK-drivna Mk VII ersatte den (och missade Mk VI-namnet på grund av dess användning av Bentley). Samlare avundrar dessa sällsynta och vackra Jaguars för deras svepande barockstil, lyxiga boenden och sportiga vägmanér. Särskilt i 3 1/2-liters form levererar de utmärkt prestanda och liknar på många sätt en "fattigmanns" Bentley Mk VI.





Detta är ett stiligt exempel på Jaguar Mk V Sedan, i önskvärd 3 1/2-liters specifikation. Finishad i en attraktiv tvåfärgad kombination av duvgrå över röksilverfärgade vingar är detta en vacker bil, utrustad med en välskött äldre restaurering. Enligt Jaguar Daimler Heritage Trust är denna bil en äkta 3 1/2-litersmodell, levererad ny till USA via legendariska Max Hoffman Imports i New York. Den omfattande historikfilen visar att denna bil köptes på 1970-talet i Phoenix, Arizona av John J. Connor från New Jersey. Herr Connor ägde bilen i många år och utförde så småningom en restaurering från grunden. Jaguaren fick ytterligare restaureringsarbeten på 1990-talet och har sedan dess vårdats omsorgsfullt av en rad entusiastiska ägare.

Den presenteras i attraktivt skick med den blanka lacken som nu visar några retuscherings och mindre skavanker som förvärvats genom ålder och användning. Brightwork är utmärkt, med prydliga, raka stötfångare och kylarskalet presenterat med bra plätering och några lätta poleringsmärken i finishen.

Tillval och tillbehör inkluderar ett fabriksoltak, en leaper-maskot och ett par Lucas dimlampor. Fabrikskorrekt pressade stålfälgar bär originalstilens hjulkåpor, utrustade med uppdaterade breda vita radialdäck.

Klädseln består av vackra röda Connolly-hudar med röda Wilton-ullmattor och burlvalnöttslist, vilket förmedlar den varma och inbjudande karaktären i den klassiska brittiska traditionen. Det högkvalitativa lädret visar vissa små veck på sittytorna, särskilt i framsätena, vilket bidrar till charmen och attraktionskraften. Matchande röda dörrpaneler är utmärkta. Omfattande trädetaljer finns på dörrlock, instrumentpanel, vindruta och även soltaksöppningen runt om. Ytbehandlingen på träarbetet är överlag ganska bra, med några mindre sprickor och imperfektioner som knappast påverkar den annars utmärkta hytten.



Ullövertaket är enastående, med matchande stoppade solskärmar som sitter tätt mot taket. Karossen ger gott om plats för fyra vuxna, med ett generöst bagageutrymme för allas bagage. Ett kännetecken för Mk V är den omfattande verktygslådan, smart gömd i det nedersta gångjärnsförsedda bagageluckan. Bilens verktygslåda är nästan komplett, med originalverktyg av utmärkt kvalitet och korrekt grön flockning i förvaringspanelen.

En tidsriktig 3 1/2-liters rak sexa sitter under huven, matad av ett par S.U.-förgasare som ursprungligen monterades. Med användbara 125 hästkrafter är prestandan snabb, vilket antyder Jaguars sportsedaner i framtiden. Ärligt talat presenterad med fabrikskorrekta ytbehandlingar är motorn passande detaljerad och den fungerar bra. Raksexan är en golvväxlad fyrväxlad Moss-växellåda med manuell Moss, vilket bidrar mycket till Mk V:s sportiga karaktär.

Denna stiliga Jaguar är ett användbart och eftertraktat exempel, väl lämpad för avslappnade turer och klubbevenemang. Den äldre restaureringen är fortfarande skarp och attraktiv, och den lyxiga kupén är en vacker plats att tillbringa en dag med bil. Byggd i relativt låga antal är Jaguars vackra Mk V en viktig milstolpe i företagets historia, som den första helt nya modellen efter kriget och som en föregångare till de legendariska sportbilarna som snart skulle följa i hjulspåren.



10. Grattis Lancia Flavia!

Publicerad 9 februari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Fanny och Franciska har namnsdag hyllar vi Flavia!



Lancia Flavia Berlina 1960–67

Flavia är ett i Italien vanligt flicknamn och valdes av Lancia till deras första bil med framhjulsdraft.

Flavia presenterades 1960 och var en typisk Lancia med helt egna och avancerade tekniska lösningar. Motorn var en nykonstruerad boxerfyra i aluminium som gick helt vibrationsfritt.

Att Flavia har enastående kurvtagningsförmåga och hög åkkomfort vet vi på Klassiker av erfarenhet.

Betty Spaghetti kallade vi den Lancia Flavia 2000 Coupé som var vår redaktionsbil 2008 och som vi körde längre än någon tidigare redaktionsbil.

Förutom som coupé byggd hos Pininfarina fanns Flavia också som Berlina med fabrikskaross, **sportcoupé från Zagato** och cabriolet från Vignale.

Efter Fiats övertagande 1969 minskade utbudet. Coupén och Berlinan var kvar i katalogerna till 1975 men hade sedan 1971 tappat namnet Flavia och hette därefter enbart 2000.



Flavia Coupé 1962–69



Flavia Sport Corsa 1964



Flavia Pininfarina Coupe 1967

11. Lyxbilmärket som misslyckades



Pierce-Arrow (1901 - 1938)

Lastbilar, brandbilar, husvagnar, båtar, motorcyklar och cyklar – Pierce-Arrow tillverkade det mesta. Trots att företaget hade funnits sedan 1865 började man tillverka bilar först 1901 och 1904 gav man sig in på lyxbilsmarknaden med Great Arrow. President William Howard Taft beställde två Model M tourers 1909 som skulle användas som officiella bilar i Vita huset.

Pierce Arrow blev snabbt en Hollywood-favorit, men det var det enda märket som aldrig erbjöd en bil till lägre pris för att ge ett stadigt kassaflöde. En sammanslagning med Studebaker innebar en stark framtid för Pierce-Arrow. Den ekonomiska lågkonjunktursens vågskålar tippade dock mot den, och Packard gick om med sin konkurrenskraftigt prissatta **120**. Efter bara 37 år stängde Pierce-Arrow sina dörrar.



