



Graham Hollywood (1941)

- 1. Provkörning av Ferrari 296 Speciale**
- 2. Hyundai Ioniq 9 till Göteborg t/r**
- 3. Toyota släpper den ultimata fraktlådan**
- 4. JOLT använder batterier för att kunna ge full effekt**
- 5. USA-truckerns Scania i match mot Peterbilt**
- 6. Cadillacs dräparkombi satte tyskarna på plats**
- 7. Graham Hollywood**
- 8. Nash Healey Roadster**
- 9. Grattis Renault Fuego**
- 10. Lyxbilmärket som misslyckades**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Ferrari 296 Speciale

Av Erik Wedberg

Publicerad 8 feb 2026 kl 08.00

Förändringens vindar blåser på Fiorano och det går nästan att ta på känslan av att vi står vid en historisk milstolpe. Alla väntar på Ferraris första elbil, men vi provkör vässade laddhybriden 296 Speciale.



#### FILM: [Vi kör laddhybriden Ferrari-296-speciale](#)

Här i den lilla byn Maranello utanför Modena har Ferrari hållit till sedan starten för 86 år sedan och även om sportbilsfirman har ställts inför allehanda utmaningar förr så står man nu inför en av de största.

Även Ferrari måste elektrifieras. Inte bara för att det ställs miljökrav utan även för att många av dagens kunder förväntar sig att kunna köpa en helelektrisk Ferrari. Modellen som än så länge bara är känd som **Ferrari Elettrica** ska ha fyra elmotorer och lanseras någon gång under 2026. Det vore fel att säga att Ferrari står och faller med den kommande eldrivna modellen, men marknaden förväntar sig att den blir något i hästväg. Trots att Ferraris försäljning står sig stark har företagets aktie rasat under 2025. Det behövs något nytt för att blidka marknaden.



*Saknas det inte något? Jo, en pekskärm. Här finns bara skärmen framför ratten.*

**Det här är nytt**

**Lättare.**

Genom att använda lättare komponenter i motorn och byta ut karosspaneler sparas 60 kg i vikt.

**Starkare.**

Högre effekt i både bensinmotorn och elmotorn gör att systemeffekten är 50 hk högre än på GTB-modellen.

**Dyrare.**

Prislappen säger 430 000 euro, motsvarande cirka 4,7 miljoner kronor vilket är ungefär 1,5 miljoner kronor dyrare än GTB-modellen.

**Högre.**

Motorljudet alltså. Nya kanaler leder in mer ljud från motorn till kupén.



*Men passageraren får en liten extraskärm förstås*



*Växelväljarknapparna är en hälsning till forna tiders manuella växelspakskuliss*

Det kommer inte att vara nya 296 Speciale. Vi är en liten grupp journalister som har släppts in innanför Ferraris grindar och vi är inte här för att titta på den eldrivna modellen utan för att köra den lättade och vässade versionen av **Ferrari 296 GTB**. Den kan på sätt och vis ses som ett mellansteg på väg till den rent eldrivna bilen. 296 GTB lanserades som märkets första volymmodell med laddhybridteknik och Speciale-versionen är en vidareutveckling i samma anda som **360 Challenge Stradale**, **430 Scuderia**, **458 Speciale** och **488 Pista**.

Nyckeln är en tung, fyrkantig klump med ena sidan helt täckt av Ferraris gula sköld. Plötsligt får jag den i handen med direktivet "kör några timmar och kom tillbaka till lunch, då ska du köra på banan".

296 Speciale och jag rullar ljudlöst ut genom grindarna och söderut från Maranello. Ljudlöst? Ja, det är ju en laddhybrid som kan köras helt elektriskt, men eftersom batteripaketet som sitter bakom ryggstödet bara rymmer 7,45 kilowattimmar begränsas elräckvidden till 2,5 mil. Jag hinner alltså inte särskilt långt från Maranello förrän bensinmotorn brölar igång och tar över driften, och för ljudkomfortens skull gör det inte så mycket, däckens malande mot asfalten har redan tröttat ut öronen. Det högfrekventa däckbullret som är så påtagligt när elmotorn driver bilen byts ut mot bensinmotorns turbovinande och allt möjligt oväsen.

296-modellen är historisk i sin skepnad som laddhybrid, men även bensinmotorn gör den till en milstolpe. 296 GTB och Speciale är blott den andra V6-motoriserade Ferrarin sedan Dino som slutade tillverkas i början av sjuttioalet. 296 Speciale är därtill Ferraris starkaste bakhjulsdrivna modell i serieproduktion hittills. Hur går det till? Det är egentligen en dålig idé att sätta så här mycket kraft, totalt 881 hästkrafter, på bara två drivhjul. Nästan alla supersportbilar med kraft i den här häraden driver på alla fyra hjul.



*Ratten är fullständigt nedluskad med knappar*

V6-motorn, som har så flack vinkel mellan cylinderbankarna att den tassar på gränsen till att kunna ses som en boxermotor, är 50 hästkrafter starkare i Speciale-versionen och 9 kg lättare tack vare nya vevstakar, kolvar och vevaxel i lättare och starkare material. Vevstakarna görs av titan, vilket sparar 35 procent vikt. Dessutom är hela avgassystemet, från grenrör till utblås, byggt i titan.

Den totala viktminskningen på hela bilen är 60 kg – en bantningskur man bara kan vara avundsjuk på, och vore det inte för de nya aerodynamiska lösningarna så skulle Speciale-bilen förmodligen flyga av vägen som en tappad vante.

Elmotorn, kallad MGU-K, som sitter mellan V6-motorn och den åttaväxlade dubbelkopplingslådan är 16 hästkrafter starkare än i 296 GTB.

Det luktar höst i bergstrakterna söder om Modena, en blandning av nyfallna löv och rök från brasor med exotiska vedslag som bränsle. Eller sopor. Det eldas i var och varannan skorsten och vägarna är fortfarande blöta från nattens regn.

Till en början är kraften inte särskilt överväldigande. Den här går det ju att stämpla fullt med, hinner jag tänka och filosoferar över hur elbilarnas kraftövertag har grumlat sinnena. Men så ser jag att Manettino-vredet, som bestämmer vilket körläge bilen är inställd på, är vridet till "Wet", förmodligen av någon förutseende Ferrari-människa.

Jag vrider snabbt till normalläget och på en sekund blir bilen något annat. Nu går det inte att fälla gaspedalen till botten längre, vägen tar slut för snabbt och hastighetsbegränsningen är allt för snäv. Men som det går! Vid full gas öppnas porten till en annan, väldigt högljudd och underbar dimension samtidigt som de enormt breda bakdäcken vandrar lite i sidled över asfalten i jakt på fäste. Gasresponsen är vassare och det känns som att man plötsligt har tillgång till hela motorn i stället för halva. Kraftutveckling är otroligt, från låga varv finns samma omedelbara vridmoment som i elbilar men där de brukar avta i acceleration fortsätter V6-motorn att pumpa på.



*Mellan de två vingarna fälls en tredje vinge upp för att öka marktrycket när det behövs*

Speciale-versionen har nya kanaler som leder mer motorljud rakt in i kupén och det hörs – visst kan man sakna både V12- och V8-ljudet men även V6-motorn har en sång som gör att man vill ha mer och mer.

296 Speciale sägs kunna ta sig från 0 till 100 km/h på 2,8 sekunder och det är bara en tiondel snabbare än grundversionen GTB.

Utöver den enorma kraften är det mycket att ta till sig på förarplats. Det är väldigt ovanligt att inte ha någon central pekskärm. Alla inställningar och alla menyval görs på skärmen framför ratten och den kontrolleras med ett pyttelitet styrkors på högra sidan av ratten. Efter ett tag börjar man förstå hur det fungerar, men direkt när man hoppar in fattar man absolut noll. Allt finns runt ratten, strålkastare, torkare, vindrutespolning och blinkers görs med knappar.

Det finns ingen riktig växelväljare. Man startar motorn genom att trycka på en touchknapp på ratten, jo faktiskt, och sedan väljer man D-läget genom att peta en gång på höger växelpaddel. För att lägga i backen väljer man R med det som ser ut som en klassisk växelkulis mellan stolarna.

Stolen ger mycket få inställningsmöjligheter, höjden är fast och det går bara att ändra ryggstödsvinkeln med en ratt och längden med vanlig spak mellan benen. Men man sitter bra. Kanske lite för högt och det fungerar inte riktigt med ratten och instrumenteringen. Man måste ha ratten högt upp för att se igenom den och se hela instrumenteringen. Bättre är att sänka den lite och titta på den översta delen av skärmen ovanför ratten.

För att vara en superbil ser man riktigt bra. Bakåtsikten i innerbackspegeln är låg men bred och fullt tillräcklig. Ytterbackspeglarna visar mycket av luftintagen på höfterna men också tillräckligt mycket av vägen bakåt.

Tillbaka in genom grindarna till Fiorano och nu är det dags för körning på banan. Samma bana som Ferrari använder vid utvecklingen av bilarna. Samma bana som Michael Schumacher satte banrekord på med 2004 års Formel 1-bil. Men först lunch.



*Längst bak på fronthuven finns utloppet för "air damper" som leder fartvind från frontens luftintag upp över taket.*

### **Kraftutveckling**

Så mycket starkare har specialmodellerna blivit sedan år 2003.

360 Challenge Stradale: 425 hk

430 Scuderia: 510 hk

458 Speciale: 605 hk

488 Pista: 720 hk

296 Speciale: 881 hk

Med magen full av mat, en hjälm på huvudet som gör att det inte går att sitta upprätt under det låga taket och absolut noll kännedom om bansträckningen är det dags att ge sig ut.

Men nog går det ändå att känna att det här är något annat. Speciale-modellens styrning är otroligt känslig och direkt. Inte onödigt tung, snarare lätt och bekväm i servon, men med fantastisk precision och respons. Man behöver bara lägga händerna på ratten och luta dem lätt åt sidorna för att ha full kontroll och framhjulen styr direkt. Elektroniskt styrda stötdämpare finns som tillval och gör att man kan ändra hårdheten i stötdämpningen. 296 Speciale är dessutom 5 millimeter lägre än standardmodellen men upplevs inte särskilt hård eller onödigt obekvämt. Genom Fioranos tolv kurvor rör sig karossen oväntat mycket, sätter sig bakåt vid full acceleration, lutar sig framåt en aning vid hård inbromsning och kränger svagt åt sidorna.

Det är inte bara antisladdsystemet som ser till att bilen håller sig på banan, aerodynamiken är vidareutvecklad och det är främst en nya spoilerlösningen bak som löser biffen. Två små vingar sticker upp ovanför bakljusen och mellan dem fälls en planka upp när det behövs extra tryck på bakaxeln. Fram finns ingen aktiv aerodynamik, men väl ett slags skorstenlösning som suger in luft i frontspoilern, leder den genom en tunnel och upp över vindrutan.

Efter några varv tvingas jag ställa ifrån mig 296 Speciale, med all säkerhet för första och sista gången. Med ett pris på 4,7 miljoner kronor och en begränsad tillverkning är det här inte bara en bil för de välbeställda utan även för de med rätt kontakter och bra avställningsytor. Specialversioner av Ferrar-modeller brukar sällan brukas hårt, det här är bilar man sparas på. Hur ljuvliga de än är att köra.



## Ferrari 296 Speciale

**Pris:** 430 000 euro (ca 4 700 000 kronor), säljs nu, första kundleverans slutet av 2025.

**Motor:** Bensin-el, laddhybrid, 6-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 9,4:1. Borring/slag 88,0/82,0, cylindervolym 2 992 cm<sup>3</sup>. Max effekt 700 hk (515 kW) vid 8 000 r/min, max vridmoment 755 Nm vid 8 500 r/min. Elmotor, max effekt 154 hk (113 kW). Max systemeffekt 881 hk (648 kW). Batteri 7,45 kWh. Laddeffekt AC/DC 3,6 kW/–.

**Kraftöverföring:** Mittmotor, bakhjulsdrift. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak dubbla triangellänkar.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Fälgbredd 9 tum fram, 11 tum bak. Däck 245/35 ZR20 fram, 305/35 ZR20 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 260, längd 463, bredd 197, höjd 118, spårvidd f/b 167/163. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 410, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 0. Tank 75. Bagagevolym (VDA-liter) 169 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 2,8 s, toppfart 330 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,14 l/mil. CO<sub>2</sub> 259 g/km. Räckvidd el 25 km.

**Garantier:** Nybil 3 år.

**Skatt:** 23 398 kronor per år de första tre åren, därefter 3 616 kronor per år.

**Rivaler:**



**Lamborghini Temerario**

V8 med laddhybridteknik. 920 hästkrafter, fyrhjulsdrift och 0-100 km/h på 2,7 sekunder.

**Pris:** Cirka 3 570 000 kronor.



**McLaren Artura**

V6 med dubbelturbo och laddhybridteknik. Inte lika vass som Ferrarin, högre komfort.

**Pris:** Cirka 2 900 000 kronor.



Erik Wedberg



## 2. Hyundai Ioniq 9 till Göteborg t/r

Av Christoffer Gullin

8 feb. 2026

Det praktiska valet mot G9 och EX90



FILM: [https://youtu.be/2WG0A\\_Ka0Nc](https://youtu.be/2WG0A_Ka0Nc)

Jag har kört nya Hyundai Ioniq 9 från Stockholm ner till Göteborg och tillbaka, en resa på strax under 100 mil. Under resans gång testar jag laddning, pratar om komforten och jämför bilen med konkurrenter som Volvo EX90 och Xpeng G9. Häng med på en vintertur i Hyundais nya flaggskepp.



Christoffer Gullin



### 3. Toyota släpper den ultimata fraktlådan?

Roger Åberg tors. 5 feb 2026, 08:20

Boxigt ska det vara



Japan gillar ju lådformade bilar som inte tar upp plats, men som har plats. Toyotas nya Pixis Van är precis det, och dessutom eldriven.

Den lilla lådan kan lasta 350 kilo, så det är inget att lasta andra bilar i men väl en massa lådor. Innermåttarna bak är en längd på 1.920 mm, en bredd på 1.270 mm och en höjd på 1.250 mm. Vilket borde motsvara ungefär 3000 liter. Lasthöjden är låga 63 cm!

Motorn är på beskedliga 47 kW och 126 Nm och batteriet är på 36,6 kWh, vilket ska ge drygt 25 mil i räckvidd. Vilket borde räcka eftersom den här ska åka runt i stan. Snabb-laddningen är på 50 kW, men eftersom batteriet är pluttigt ska man nå till 80 procent på 50 minuter.

Prislappen ligger på 3.146.000 yen, motsvarande 180.000 kronor. [global.toyota](https://global.toyota)



Roger Åberg



#### 4. JOLT använder batterier för att kunna ge full effekt

Av Christoffer Gullin

3 feb. 2026

Även mitt i staden



FILM: <https://youtu.be/wNGXmixx2ro>

Jag har intervjuat Mats Nordin på JOLT Energy som berättar om deras lösning för att undvika tariffer och ändå kunna få en hög laddeffekt i städerna där det normalt sett är låg tillgång. Man använder batterier såklart. Det har också fler fördelar men är en dyr investering.



Christoffer Gullin

## 5. USA-truckerns Scania i match mot Peterbilt

Av William Karlsson 7 februari 2026, 22:10

Vem är egentligen kungen ute på vägarna? I ett nytt test ställs en svensk Scania mot en amerikansk Peterbilt. – Båda lastbilarna representerar det bästa från sin tid, men de hade inte kunnat vara mer olika, säger Bruce Wilson.



FILM: <https://youtu.be/TAjvZG-r6jQ>

Scania säljs inte i USA, men ett importerat **exemplar av Scania R770 har gjort stor succé i landet det senaste året**. Bruce Wilson heter truckern som lyckades **få in den förbjudna svenska lastbilen och har turnerat runt med den på olika mässor och evenemang**. I ett av hans senaste klipp bestämde han sig för att testa något nytt, nämligen att se hur en Scania från 1997 står sig mot en Peterbilt från samma år.

– De här lastbilarna är som två helt olika världar, säger Bruce.

Lastbilarna som jämförs är en Scania 144G V8 och en Peterbilt 379. Utseendemässigt skiljer sig de enormt mycket, eftersom amerikanska lastbilar vanligtvis har en huv istället för fronthytt. Denna skillnad gör dessutom att Scania framstår som betydligt större i jämförelse med den amerikanska lastbilen.

När det gäller lastbilarnas interiör är skillnaderna nästintill som natt och dag. Peterbiltens hytt är full av spakar och knappar som sticker ut åt alla håll. Även om den amerikanska lastbilen erbjuder mer utrymme än den svenska, ligger den långt efter när det kommer till teknik.

– Det har ungefär sett ut såhär sedan mitten av 1970-talet, säger Bruce.



*Peterbilten har inte lite knappar och spakar i hytten*

Scanians hytt är placerad betydligt högre än på den amerikanska lastbilen, vilket ger föraren en klart bättre sikt över vägen. Den är dessutom utrustad med flera avancerade system på instrumentpanelen som underlättar förarens vardag. Den svenska lastbilen beskrivs som mycket mer komfortabel än Peterbilten.

– Att köra den här Scania är som att köra en bil från 1990-talet här i USA. Peterbilten, däremot, känns mer som en bil från 1950- eller 60-talet, men den är faktiskt från 1997, säger Bruce.

Peterbilten har inte lite knappar och spakar i hytten. Scania beskrivs som mer stilren.

När det gäller motorerna är Scania utrustad med en V8-motor på 460 hästkrafter. Peterbilten har en sexcylindrig motor som beskrivs som "gammaldags" och levererar 425 hästkrafter.

– När Scania kom till USA i slutet av 1980-talet var de tvungna att konkurrera med den här typen av amerikanska lastbilars kraft, och jag skulle säga att de hade det väldigt tufft, säger Bruce.

Andra tydliga skillnader mellan lastbilarna är att den svenska lastbilen har fyrkantiga bränsletankar, medan Peterbiltens är runda. Scania är dessutom designad med mjuka kanter till skillnad från den amerikanska lastbilen som kännetecknas av skarpa kanter.

– Scania är designad för att allt ska flyta, det går inte riktigt att säga samma sak om Peterbilten, säger Bruce.

Om du vill se själv hur stor skillnad det är på lastbilarna, som tillverkades samma år, kan du klicka dig vidare på klippet som är länkat i artikeln. I kommentarerna är många tittare chockerade över att båda lastbilarna faktiskt är från 1997.

– De där Peterbiltarna är fantastiska! Det är som att åka 70 år tillbaka i tiden! skriver en användare.

– Det är helt otroligt att de tillverkades samma år, skriver en annan.



*Scanian beskrivs som mer stilren*

**LÄS MER:**



**USA-truckerns chock när Scania körs i snö**



**USA-truckerns Scania färdigbyggd: "Fantastisk"**



**Kungen firar 50 år på tronen – se hans otroliga bilsamling**



### USA-truckerns Sverigehyllning på sin Scania



### Därför snuvas USA:s truckers på super-Scanian



### USA-trucker kör tractorpulling med sin Scania



### Därför är Scantias lastbilar olagliga i USA



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

## 6. Cadillacs dräparkombi satte tyskarna på plats

Publicerad 2026-02-08 6:30

Text Erik Söderholm

Med kompressor, kombikaross och manuell låda drämde Cadillac till med en framtida klassiker.



**Cadillac hade knappt** ens måttlig framgång när General Motors försökte lansera det på europeisk mark under 2000-talet.

Det var lite lätt oförtjänt, för i märkets utbud fanns vid den tiden inte alls de gungiga pensionärspråmar som Cadillac kanske annars är känt för.

Ett exempel är den konstiga laddhybridcoupén Cadillac ELR. Ett annat är något så udda som en prestandamodell med V8, kombikaross och manuell låda.

Det handlar om mellanklassmodellen Cadillac CTS som i prestandautförande döptes till CTS-V. Den fanns även som kombi kallad Sport Wagon.

**I den här klassen** fanns inte vilka konkurrenter som helst utan Audi RS6, BMW M5 och Mercedes E63 AMG. Ingen av dem har en motor som kan beskrivas som anonym, men frågan är om inte Cadillacs 6,1 liter stora V8 med kompressor sätter dem alla på plats – åtminstone ljudmässigt.

Kraften var det inte heller något fel på – 564 hästkrafter och 747 Nm både räckte till och blev över. Dessutom fanns både aktiva stötdämpare, Brembobromsar och en manuell låda för den som ville.



*Manuell låda är ovanligt på amerikanska bilar, men i CTS-V kunde de köpare som ville få spaka själva.*

**En kompressorkombi** med hög prislapp kommer aldrig bli någon storsäljare och Cadillac CTS-V Sport Wagon försvann ganska snabbt från utbudet. Den var under en tid USA:s allra törstigaste kombimodell i den här storleksklassen med en officiell förbrukning på 17 (!) l/100 km.

Någon kombi finns inte kvar i Cadillacs utbud, men CTS-modellens efterföljare CT5 kämpar på, numera med en 6,2-liters kompressor-V8 och manuell låda i specialutförandet kallat Blackwing.



*V8-motorn med kompressor har ett säreget ljud jämfört med de nästan lika välljudande konkurrenterna.*



*Sedanmodellen var snabbare än alla andra produktionsbilar runt Nürburgring tills Porsche Panamera Turbo dök upp.*

**HAGERTY.** ///

**Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym | Vi Bilägare**

**7. Graham Hollywood: En nyfiken navelsträngskusin född ur katastrof**

**Av Alex Kwanten 05 juli 2024**



Även om du aldrig har hört talas om Graham Hollywood kan den se bekant ut. Det beror på att den vackra art deco-bilen du ser här är den bäst klädda zombien i bilvärlden. Den skapades ur askan från Cord 812 när en otursförföljd bilindustriveteran, Norman de Vaux, upptäckte att Cords verktyg såldes på eld, tillsammans med resten av innehållet i Cords fabrik i Indiana, sommaren 1938. De Vaux föreslog sedan två problemtyngda biltillverkare, Hupmobile och Graham, att bygga en ny bil baserad på de gamla grunderna.

I teorin låter detta som en fantastisk idé: Köp en fantastisk lågproduktionsdesign från ett misslyckat företag billigt, gör den enklare och lättare, och massproducera den. För de Vaux var det en potentiell biljett tillbaka till de stora scenerna, och för Hupmobile och **Graham**, en livlina. I praktiken visade det sig mycket, mycket svårare än någon hade förväntat sig att förvandla en dyr, komplex framhjuldriven bil till en billig bakhjuldriven bil.

I ett alternativt universum fungerade planen, men i detta blev Hupmobile Skylark och Graham Hollywood de sista bilarna dessa märken byggde. Inte ens superfans är säkra på hur många som tillverkades, delvis för att inget av företagen var angeläget om att visa hur få bilar de sålde mot slutet. Tillverkarens experter uppskattar produktionen till cirka 1378 Hollywoods och 380 Skylarks, vilket gör dem mer sällsynta än den mer berömda Cord, men inte nödvändigtvis mer värdefulla.

Bilen i sig, åtminstone den kompressormatade Graham-versionen, var ett ganska bra fordon. Berättelsen om hur den skapades är en vild historia med ett vem är vem av gamla Detroit-spelare på en sista chans att driva kraft.



*Graham Hollywood*



*Hupmobile Skylark*

### **Norman de Vaux och den odöda sladden**

Precis som den tidigare L29 landade Cord 810 som en blix. Den fängslade omedelbart allmänheten när den hade premiär på New Yorks Waldorf-Astoria i november 1935. Den kistformade designen, skapad av Gordon Buehrig med hjälparna Alex Tremulis och Vince Gardner, var betydligt mer radikal än L29 hade varit sex år tidigare. Den V8-drivna, enhjulinga frontdrivaren var en teknisk och stilistisk tour de force. Men enligt Buehrigs ord, yttrat **Decennier senare**, Cords ingenjörer hade slösat kritisk tid under designfasen genom att upprepade gånger ändra och periodvis överge den.



*Cord 810 1937*

Det var en komplex och underutvecklad bil. Tidiga exemplar hade många tekniska och kvalitetsbrister. Utöver det var det dyrt (att tillverka och köpa) och ledde till en nedgången marknad där många kunder blev alltmer försiktiga med att köpa potentiella föräldralösa bilar. Tack vare Auburn-Cord-Duesenberg-kombinatets skakiga ekonomi var det precis vad Cord blev när pengarna tog slut 1937.

Under tiden försökte Norman de Vaux komma tillbaka i matchen.

En berömd cyklist i sin ungdom, de Vaux blev Cadillac-återförsäljare i San Francisco 1903 och blev så småningom en mycket framgångsrik distributör av Auburn, Buicks och Chevrollets. Han arbetade nära Billy Durant för att etablera Chevys första fabrik på västkusten 1916, och senare följde han Durant till hans imperium efter GM. Som mångmiljonär 1921, när Durants andra imperium föll samman, köpte de Vaux resterna och grundade sitt eget märke 1930 tillsammans med racing- och flygmotordesignern Elbert Hall.

De Vauxs bil var bra, men hans timing var det inte. 1931 års DeVaux 6/75 var en Durant från 1930 med en snygg facelift av designern Alexis de Sakhnoffsky och en Continental-byggd raksexa designad av Hall. Den sålde bra till en början, men **depressionen dödade det**, och företaget gick i konkurs i februari 1932, vilket kostade de Vaux större delen av hans personliga förmögenhet. Continental tog över företaget och omprofilerade bilen till sin egen, medan de Vaux sålde sitt hem och dess möbler och tog ett jobb som chef för Willys-Overlands försäljning på västkusten.



*Hupmobile Skylark*

År 1934 gav Continental upp bilproduktionen och, otroligt nog, såldes fabriken tillbaka till de Vaux. Men utan medel för att bygga något sålde han till slut fabriken till GM. År 1936 föreslog han en enbart exportbaserad liten bil, De-Vo, som skulle byggas av en partner i Maryland, men 1937 var även detta projekt dött.

I början av 1938 fick han reda på Cord-försäljningen. Från företagets mottagare fick han veta att för bara 45 000 dollar (ungefär 1 miljon dollar idag) kunde han äga alla 810/812:s verktyg och jiggjar. Bilens utseende imponerade fortfarande på allmänheten även om det hade varit ett marknadsmisslyckande. De Vaux kunde se hur det kunde vara en gyllene biljett att konstruera en billigare, enklare version. Han hade inte 45 000 dollar men han visste vem som kunde ha det.

### **Hupmobile Skylark**

De Vauxs första anhalt var Joseph B. Graham, äldste av bröderna Graham och företagets ordförande. Medan Grahams Amos Northup designades **Blue Streak** hade varit en stor succé 1932, dess framgång var kortvarig, och Graham hade haft det svårt efteråt trots att deras bilar var kända som goda presterare. År 1938 hade företaget just investerat 1 miljon dollar i att utveckla och marknadsföra sin "Spirit of Motion"-design, så de avstod från de Vauxs idé. Men på väg ut genom dörren föreslog Joe Graham att de Vaux skulle prata med Hupp Motor Car Co.



Hupp var i ännu sämre skick än Graham efter misskötsel av, och sedan en lång rättslig tvist med, styrelsemedlemmen och före detta Ruxton-frontmannen Archie Andrews, som också hade förstört Moon, Gardner och Kissel. Hupp byggde inga bilar 1937 och återlanserade sig 1938, precis i tid för en lågkonjunktur. Det var på sin sjätte president sedan 1934, som bad om erkännande och var nära att sälja fabriksbyggnader. De Vauxs förslag accepterades nästan omedelbart. Hupp byggde den, och de Vaux blev företagets general manager. Han skulle också tjäna en royalty på 5 dollar per bil.

Hupps president Samuel Davis skrev till aktieägarna och beskrev planen som att den sparade företaget 800 000 dollar, vilket gjorde det möjligt att sälja denna nya "Junior Six" för under 1000 dollar. Den skulle drivas av en 101-hästkrafters, 234 cid Hupp "Hornet" L-head sexa med konventionell bakhjulsdrift och en tre-på-trädet-motor. Den skulle ha en hjulbas på 115 tum, 25 cm kortare än Cord, och väga 700 pund mindre.

En hastigt byggd, handgjord prototyp debuterade i Michigan den 15 september 1938 på Grosse Point Yacht Club, till stor uppskattning. Bilpressen älskade den även om bakhjulsdriften gav den en streetracer-liknande lutning och de uppfällbara strålkastarna var borta, men Hupps ledning var inte helt nöjd. De tog in Briggs-designern John Tjaarda, som omstylade fronten för att få den att se mindre Cord-lik ut, och de döpte om den till Skylark.

I november trängdes Hupmobile-ståndet av bilutställningar i New York, precis som de gjort med Cord's fyra år tidigare. Cirka 6000 beställningar på Skylark strömmade in, så företaget bestämde sig för att lägga till en cabriolet och skickade snabbt ut färgbroschyrer. Det verkade som att Hupmobile hade en verklig vinnare för första gången på flera år, tills det var dags att börja bygga bilar i större antal.



Hupmobile byggde inte längre egna karosser, så de vände sig till karossleverantören Hayes, troligen för att de hade en nära relation med de Vaux. Dess fabrik i Grand Rapids, Michigan, låg mittemot hans gamla fabrik, och de hade byggt DeVaux 6/75-karosserna.

När verktygen slutligen anlände i början av 1939 upptäckte Hayes personal snabbt att Cords komplexa former inte var avsedda för att stansa ut billiga bilar. Dess enskilda kaross bestod av många individuella delar, och vissa delar som såg ut som en solid stansning, som taket, var mödosamt handsvetsade från många sektioner.

Produktionsprocessen tog så mycket tid att Hupp förlorade 580 dollar på varje bil, och i augusti 1939 hade endast 32 Skylarks byggts. Alla dessa order försvann, och slutet verkade nära—tills de Vaux fick ett telefonsamtal från... Joe Graham.

### **Hollywood Swingin**

Hot rodders och moderna trendteknikentusiaster älskar den idag, men Grahams "Spirit of Motion" visade sig snabbt vara för konstig för allmänheten. Amos Northup dog innan han hann färdigställa den, vilket inte hjälpte, och dess långsamma försäljning satte Graham i ännu djupare hål, med en förlust på 1,9 miljoner dollar 1938. När Graham såg Hupps svårigheter och mindes de Vauxs erbjudande, ringde han honom hem och bjöd honom på middag. Efter maten gav han de Vaux ett erbjudande han inte kunde tacka nej till.

Om Hupmobile tillät Graham att ta över produktionen och tillverka sin egen version av bilen, med Graham-motorer och mekanik, skulle de bygga Skylark ordentligt åt Hupp. Det skulle lösa verktygsproblemen som gjorde bilen så komplex, eller åtminstone några av dem, och allt som krävdes i gengäld var en liten avgift per bil. Graham behövde bilar som såldes snabbt, och Hupmobile var nära döden.

I mitten av september skrevs tillverkningskontraktet under, men situationen var fortfarande allvarlig. Joe Graham var tvungen att lägga till 1,3 miljoner dollar av sina egna pengar för att hålla företaget igång, och det fick ett lån på 2 miljoner dollar från Reconstruction Finance Corporation i slutet av 1939. Den förlorade ändå 1,3 miljoner dollar för året, och återförsäljarna var oroliga, men novemberannonseringen av Graham Hollywood, Model 109, gav anledning till viss optimism.



Det tog sex plågsamma månader att lista ut hur man bygger den. Hupp hade sagt upp större delen av sin personal, så bara att flytta verktygen och komponenterna till Graham-fabriken visade sig vara ett syssla. I mars 1940 hade produktionen fortfarande inte påbörjats, men Grahams ingenjörer arbetade med att reparera Cord-delarna. De förenklade de strukturella stansarna avsevärt och gjorde slutligen taket till en enhet, men de tidiga vagnarna var fortfarande ihopklippta och de nya verktygen kom först gradvis i bruk.

Grahams raksexa, byggd av de Vauxs gamla vänner på Continental, var också en bättre motor än Hupps "Hornet." Med en vattenkyld centrifugalkompressor erbjöd den 120 jämna och stabila hästkrafter (jämfört med 95 hästkrafter på en Mercury flathead V8), och Hollywood var en utmärkt skyltfönster för den. Med sina 1400 kilo var Hollywood lätt och ovanligt styv enligt 1930-talets standard, med låg tyngdpunkt. Den var en genuin prestanda och fick till och med en effektökning till 124 hästkrafter för 1941. Men det var för sent.





För att spara pengar slutade Graham med all nationell reklam och förlitade sig istället på återförsäljare och mediemöjligheter för marknadsföring. Hopp var i så dåligt skick att de slutade betala royalties på Graham-byggda Skylarks efter bara 80 bilar och gick i konkurs i oktober. Förutom ett fåtal handgjorda blev den flashiga cabrioleten aldrig byggd.

I juli stoppade Graham linjen i 10 dagar, bytte till att tillverka 1941-modeller tidigt och stoppade Skylark-produktionen helt. Även efter att de uppdaterade verktygen konstruerats kunde Graham bara bygga drygt 100 bilar i veckan, och de kunde bara få priset under 1000 dollar genom att ge ut en 93-hästkrafters version utan kompressor, Model 113. Den 3 september 1940 stannade linjen för alltid, även om företagets tjänstemän insisterade på att stoppet bara var tillfälligt.

Efter det överlevde det som återstod av Graham endast tack vare försvarskontrakt, tills Henry Kaiser köpte det 1947. De Vaux flyttade så småningom till Arizona och började arbeta med gruvdrift, men klättrade aldrig tillbaka till toppen av bilvärlden.

### **Vad hände med Graham Hollywood?**

På öde småvägar utanför Salem, Oregon, gav Jason Anderson mig en grand tour i denna ovanliga Hollywood från '41, som också har en ultrasällsynt overdrive, en av färre än 20 sådana utrustade. Bara 48 timmar tidigare hade jag tagit en kort tur i en 1935-modell **Chrysler Airflow**, en bil som gjorde stor succé i stock car-racing i mitten av 1930-talet. Jämfört med den lätta, smidiga och tysta Graham känns Airflow som en lastbil.

Anderson, som driver en lokal butik som heter Denwerks Vintage Cars, har hjälpt till att ta hand om denna Graham under det senaste halvdecenniet och visade den vänligt för mig efter att jag sett den på Craigslist. Den är intim inuti, mycket tajtare än en Airflow, men känns förvånansvärt som en modern bil. Den här bilens historia är lite av ett mysterium, förklarade han. Den restaurerades på 1980-talet och stod sedan utställd på Branson Auto Museum tills den köptes av en samlare från Texas 2016 och en lokal vinmakare i Oregon tre år senare. Dess historia före det är helt okänd.

Efter att ha åkt med honom genom Salems frodiga, böljande kullar skulle man aldrig gissa något om bilens hopklippta ursprung. Om Graham hade kunnat bygga dem billigt eller kanske lanserat den istället för Spirit of Motion 1938, kunde den ha haft en vinnare, men det är tveksamt om företaget någonsin hade kunnat övervinna komplexiteten i Cord-designen.



Som det var blev köparna lämnade precis det som varje bilköpare på 1930-talet fruktade: en föräldralös bil, och en där delar senare var särskilt svåra att få tag på. Rester fanns fortfarande till salu 1941, även om Graham inte längre tillverkade bilar, men eftersom de var helt nya vid den tiden undkom nästan alla skrotkörningar under andra världskriget. Designen och kopplingen till Cord har alltid fascinerat samlare, som började köpa dem i slutet av 1950-talet.

De är mycket sällsynta, med troligen färre än 300 överlevande mellan Hollywoods och Skylarks, men det är ovanligt att de säljs för mer än cirka 60 000 dollar. De brukar handla via klubbar, eftersom det är ännu svårare att få tag på delar 2024 och att underhålla en av dessa, som Anderson säger, är ett kärleksarbete. Ändå är det ett fynd för en rolig, ultrasällsynt bil som bär spår av designers som Buehrig, Tremulis och Tjaarda.

De Vauxs idé om en billigare Cord var ingen vinnare då, men det känns definitivt så nu.





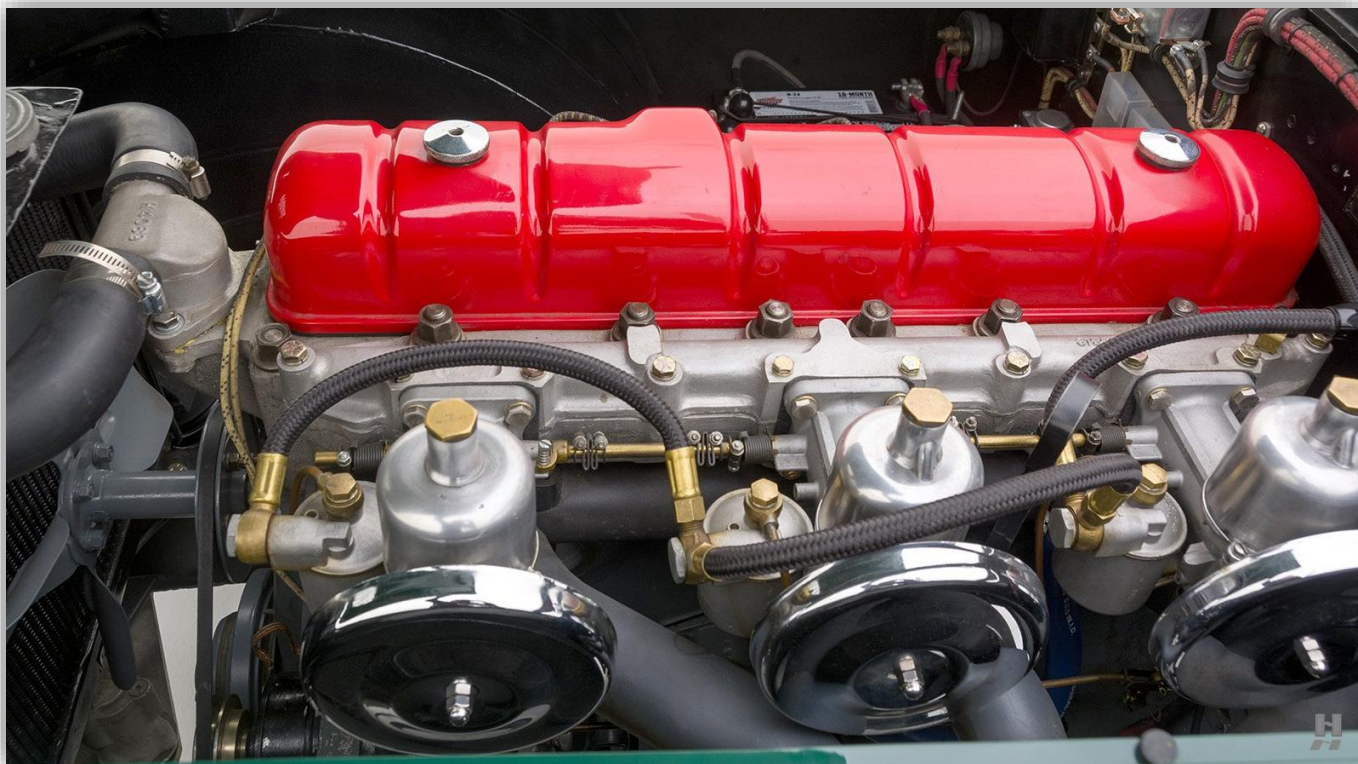
## 8. Nash Healey Roadster 1951



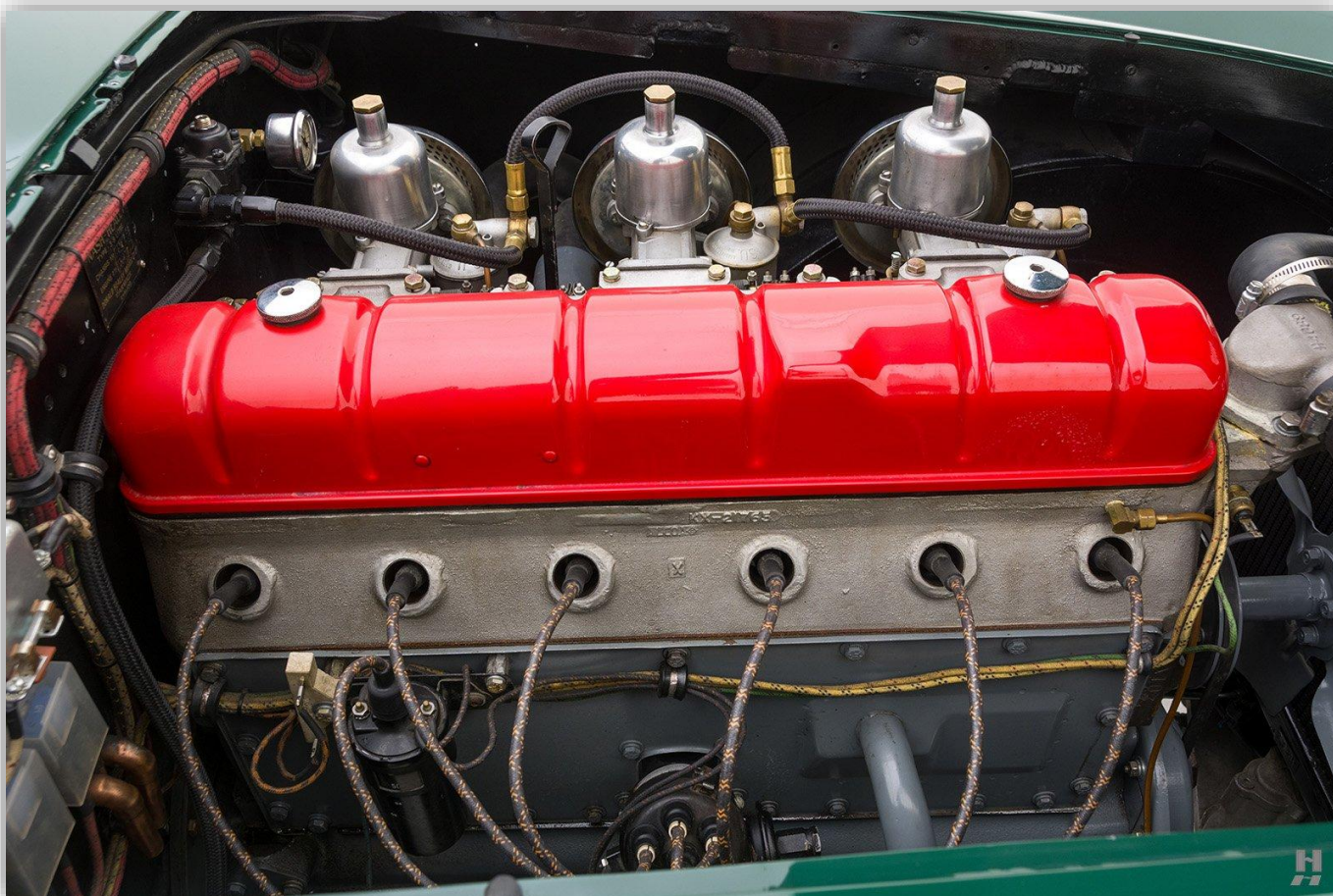
Nash-Healey anses ofta vara Amerikas första sportbil efter andra världskriget, och det sades att Nash-Healey var resultatet av ett slumpartat möte mellan Donald Healey och Nash-Kelvinators VD George W. Mason. Bakgrunden för detta var, poetiskt sett, en transatlantisk resa ombord på RMS *Queen Elizabeth*. Var är det bättre att designa en ny anglo-amerikansk roadster?

Debuterande 1951 hade förstaårsexemplar av Nash-Healey ett charmigt utseende som dolde bilens faktiska prestandapotential. Med Donald Healey involverad var Nash-Healeys status som en riktig sportbil aldrig i tvivel.: En prototyp Nash-Healey anmäldes till 1950 års 24-timmarslopp i LeMans, där den lyckades med en imponerande tredjeplats i klassen och fjärde plats totalt—efter två Talbot-Lagos och en Cadillac-driven Allard J2 och precis före fabriks-Aston Martins!





Förstaårsbilar är en sällsynt syn, då den första serien av 104 Nash-Healeys från 1951 hade karosser från Panelcraft i Storbritannien och hade liten likhet med Nash-serien. Nash-Kelvinator vände sig sedan till Pinin Farina i Italien för att omdesigna sportbilen och föra dess utseende mer i linje med resten av Nash-katalogen. Detta särskilda exempel är ännu mer anmärkningsvärt: I början av 1990-talet förvärvades det av den internationellt berömde skulptören och möbelkonstnären Wendell Castle. Hans vältränade öga kände igen något speciellt i Nash-Healeys linjer, och han satte igång en ungefär 25-årig process för att göra det till sitt eget.





Projektet blev mycket mer än en enkel restaurering. Castle fick en vision för bilen och tog hjälp av flera specialister för att förverkliga sin dröm. De berömda POSIES Rods and Customs i Hummelstown, Pennsylvania stod för mycket av den elektriska och mekaniska restaureringen, liksom karossen – som omfattade flera subtila modifieringar, inklusive montering av en tidigare Nash 'ägglåda'-grill. Den nya grillen knyter bilen fint till andra Nash-modeller från den tiden, medan den brantare lutande vindrutan, borttagna stötfångare och montering av avverkade trådfälgar ger den en betydligt mer genomtänkt känsla. Motorn, en Nash 3,85-liters rak sexa utrustad med ett mycket sällsynt Healey fabriksaluminiumlock för racing, byggdes om av Concours Classics Motor Cars i Macedon, New York, tillsammans med de tredubbla SU-förgasarna.

R.P. Interiors i Horseheads, New York, ansvarade för klädselarbetet och skapandet av tygöverdraget och tonneau-överdraget. En Moto-Lita-ratt med träbåg, en framträdande Nash-emblem i mitten och en uppsättning skarpa Smiths-mätare definierar den genomtänkta interiören, vars layout justerats av Castle. Bucket-sätena, kantade med sadelfärgat läder med gröna kanter – som matchar British Racing Greens exteriör – är lånade från en senare Austin-Healey och kompletteras av lantbruna kvadratiska mattor, även de med grön kant.

Denna exceptionella Nash-Healey Roadster från 1951 är både ett sällsynt exempel på en anmärkningsvärd anglo-amerikansk sportbil från efterkriget och den unika visionen från en välkänd kreativ hjärna. Den åtföljs av en stor akt som innehåller Nash-tjänstelitteratur, restaureringsfakturer, korrespondens och ägarhistorik som sträcker sig tillbaka till 1960-talet. Det finns också en höjjusterbar rullbåge, tonneau-skydd och delvis tillverkade sidogardiner. Denna unika Nash är vackert men ändå avsiktligt restaurerad och lämpar sig för en rad olika ändamål, inklusive shower, turer eller vintageracing. Som en eftertraktad tidig modell är den potentiellt berättigad till Mille Miglia Retrospective eller LeMans classic, bland många andra prestigefyllda evenemang före 57, och kommer säkert att glädja sin nästa vårdare i många år framöver.



## 9. Grattis Renault Fuego!

Publicerad 18 februari 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Frida och Fritiof har namnsdag passar vi på att hylla Fuego!



Fuego är spanska och betyder eld och sportiga Renault Fuego tillverkades bland annat i **Spanien**. Denna tredörrars, fyrsitsiga halvkombi var baserad på Renault 18 och presenterades i februari 1980.

Karossen ritades av *Robert Opron* som även ligger bakom godbitar som Citroën SM, CX och GS samt Renault 25. Tack vare det långa axelavståndet var Fuego ganska rymlig och halvkombiluckan bidrog ytterligare till användbarheten.

Fuego blev snabbt en succé, den klättrade nästan direkt efter lanseringen upp som **bäst-säljare** bland coupéer i Europa och slog därmed konkurrenter som Ford Capri och Opel Manta.

Fuego fanns med en rad olika motorer - från 1,4 liter/64 hk och uppåt. Med tiden tillkom två turboversioner, en bensinare på 1,6 liter/132 hk och en **diesel** (!) på 2,1 liter/90 hk.

Fuego tillverkades i Europa fram till 1986, men i Argentina fortsatte produktionen fram till 1992.

Till Sverige kom aldrig Fuego, den introducerades i samma veva som det stod klart att Volvo skulle ta över försäljningen i Sverige och de kokade ned modellprogrammet till en enda personbilsmodell: Renault 5.



*Från början var bestyckningen ganska beskedlig, motorerna på 1,4 och 1,6 liter levde inte direkt upp till det eldfängda namnet. Men bättre skulle det bli.*



*Med 2,1-liters turbodiesel på 90 hk gjorde Fuego Turbo D 175 km/h och var dessutom den snålaste sportcoupe du kunde ha. Framåtblickande!*



*Den som valde bensinturbon på 132 hk kunde blåsa fram i 200 km/h och även när den stod still signalerade den tydligt sin kraft genom de iögonfallande dekalerna längs sidorna.*

## 10. Lyxbilmärket som misslyckades



### Stutz (1911-1935)

Stutz backades upp av det mekaniska mästern Harry Stutz, en man som utvecklade sin första bil på familjens gård när han var ung. Detta ledde så småningom till Stutz Bearcat, en sportbil som såldes i över 3000 exemplar under de första fyra åren och som sedan följdes av andra lyxmaskiner. Den stora depressionen slog till och försäljningen minskade.

Därefter följde en stämning på grund av ett kontraktsbrott gällande motortillverkningen. Bara sex bilar tillverkades för 1934 och snart lades Stutz till i listan över märken som föll offer för den stora depressionen.

