



Matra Djet V

- 1. Provkörning av Porsche Macan GTS**
- 2. Kia PV5 Passanger**
- 3. Fiat släpper stor elbil för åtta personer**
- 4. Polestars snabba BST-modeller**
- 5. Dacias flummiga koncept**
- 6. Begagnad elbil**
- 7. Vägmärken**
- 8. Volvo VNL 860**
- 9. Hur Volvo producerar VNL 860**
- 10. Matra Djet V**
- 11. Victor Auto Buggy**
- 12. Lyxbilmärket som misslyckades**
- 13. Grattis Opel Admiral**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Porsche Macan GTS

Av Linus Pröjtz

Publicerad 23 feb 2026 kl 13.00

Med några av världens mest häpnadsväckande vägar framför fronten ställs nya Porsche Macan GTS på prov direkt. Linus Pröjtz provkör och frågan är given – pallar den trycket?



FILM: [Porsche Macan GTS – sportigaste versionen](#)

Carmine Red med svarta detaljer. Den klarröda kulören klär den Porsche Macan GTS som är min för dagen. De kontrasterande svarta detaljerna, såsom frontsplittern, både smälter in och sticker ut på samma gång.

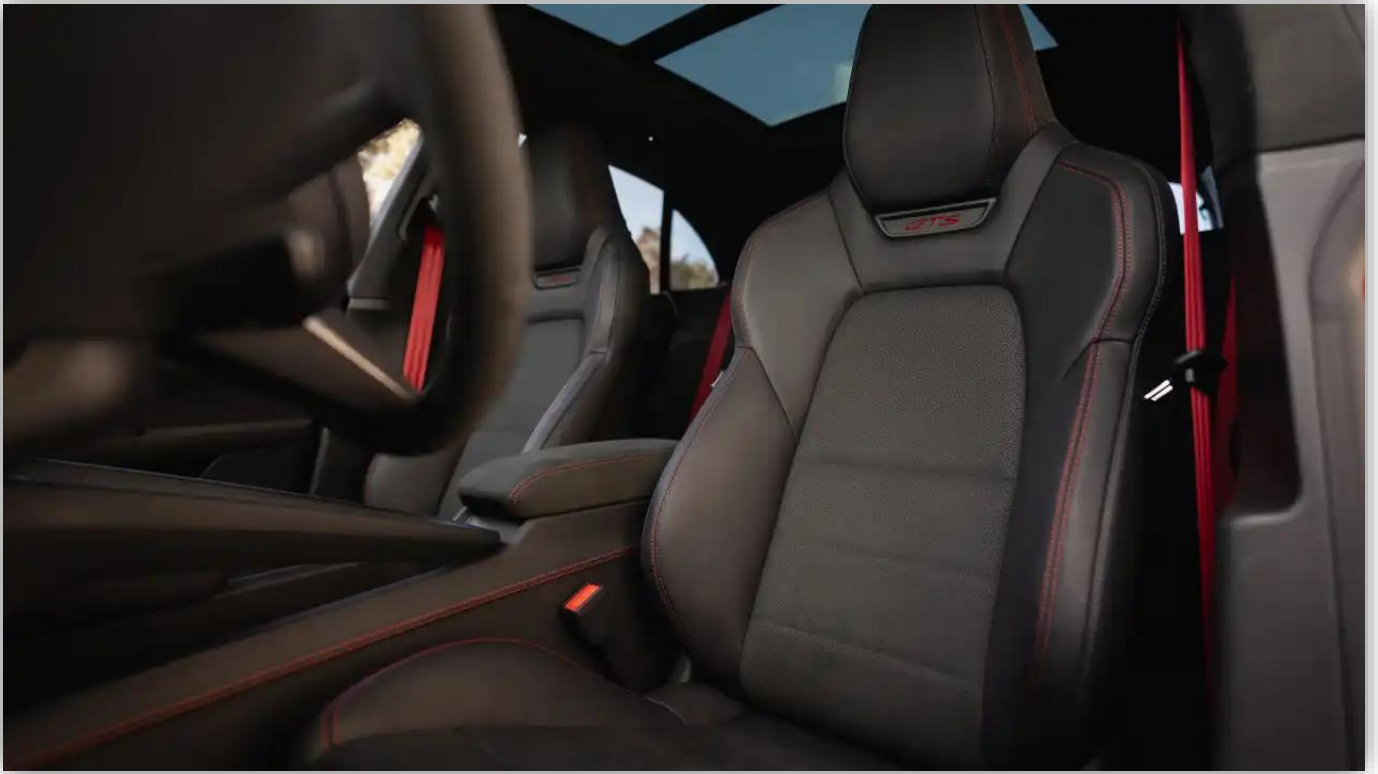
De röda bromsoken sticker mest ut. De andas precis samma sportiga grundkänsla som i övriga GTS-modeller från Porsche, modeller som oftast imponerat med sin fina balans mellan sport, känsla och komfort. En gyllene medelväg för den sportigt lagde? Så långt ska vi inte gå redan nu, men just så har många av de tidigare lanserade GTS-produkterna upplevts. Vilket sätter en hög kravnivå.

Det här är nytt

Bakre diffbroms med spärrfunktion. Ja, precis som det låter – diffbromsen justeras automatiskt hela vägen till spärrat läge.

Ny inställning till luftfjädringen. GTS-versionen får något lägre markfrigång i normalläge samt en mer sportig inställning, som det heter.

Effektuttag a'la GTS. Med overboost upp till 420 kW/571 hästar, annars 380 kW/516 hk.



GTS-stolarna är sköna och medger möjligheten att hitta en i stort sett perfekt körställning

Vi på plats utanför Nice i Frankrike för världslanseringen och vägarna som väntar måste nämnas. De hör till de mysigaste och samtidigt mest sanslösa i världen. Läs Route Napoleon. Där kurvorna går i varandra och där landskapet bitvis är så vackert och hänförande att ögonen tåras. Snart ska vi ge oss ut här med en bil som på papperet ska kunna få vägarna att upplevas som ett nöjesfält. Med fyrhjulsdraft, en elmotor fram och en bak, med totalt 516 hästkrafter eller upp till 571 hk vid overboost. Med aktiv fyrhjulsdraft, luftfjädring med PASM Porsche Active Suspension Management och tio millimeter lägre satt fjädring än i övriga Macan, PTV Porsche Torque Vectoring som enkelt uttryckt portionerar ut kraften rätt i bakaxeln – aktiv teknik som ska främja en aktiv körstil.





Porsche Macan GTS för arvet från tidigare GTS-versioner vidare på ett bra sätt, tycker artikelförfattaren.

Funkar det? Absolut. Vägsträckningen är bitvis brutal där hårnålskurvorna avlöser varandra. Macan GTS svarar med att effektivt och inspirerande avverka dem, den ena efter den andra. Känslan i bilen missgynnas lite av de mellaneuropeiska vinterdäcken, styrkänslan trubbas av en smula och det finns en något mjukare känsla som troligtvis inte hade varit där med sommardäck. Men snön längs vägkanten på högre höjd säger att vinterdäck är rätt val. Oavsett märks fortfarande en skarp styrning med den karakteristiska tyngden i ratten.

Körningen börjar i normalläge vilket ger en skönt komfortabel gång. Över större farthinder märks ganska stora "efterskalv" från dämpningen – bilen tillåts gunga och sätta sig lite efter den rejäla ojämnheten. När jag byter till chassiläge Sport märks en tydligare och fastare gång, rörelsen blir inte lika stor. Dessutom rollar bilen mindre vid kurvtagning, överlag märks en fastare inställning där steget mellan Normal och Sport är tydligt märkbart. Det samma gäller med Sport Plus aktiverat, nu går bilen snudd på helt plant, styrningen svarar ännu snabbare och fokus på små chassirörelser är tydligt. Trots detta kvarstår stötkomfort, även om många mindre ojämnheter går mer ofiltrerat upp i karossen – något jag ser som oundvikligt. Ojämnheterna märks genom ratt och stol när Sport Plus aktiveras, asfaltens struktur förmedlas vidare och bilen lever på ett helt annat sätt. Mysigt!

Vår bil var extrautrustad med bakaxelstyrning, vilket kortar vändradien med en meter.

Det blir samtidigt tydligt att Macan GTS gynnas av samma fina balans mellan sina egenskaper som övriga GTS-produkter. Motoreffekten på 516 hk/380 kW (571/420 vid overboost och användning av launch control för max acceleration) känns väl avstämd för hur chassit arbetare. Känslan av att ha bilen i handen med full kontroll, samtidigt som komfortnivån hålls på bra nivå finner jag även här. Gaspedalen är härligt högupplöst och elmotorer samt differentier arbetar mycket bra tillsammans. Bilens förmåga att förstå vad som händer och vilka egenskaper som behöver förstärkas, alternativt hållas tillbaka, är imponerande.



Det är ingen stor bil, Porsche Macan. Längden mäter 481 centimeter, men tjänstevikten för GTS är höga 2 470 kg.

Bakom ratten märks samma inbjudande förarmiljö som i vanliga Macan, med högre utrustningsnivå i GTS. Den Race-Tex-klädda ratten (våldigt likt Alcantara) är riktigt skön att hålla i och den rent digitala instrumenteringen fungerar bra. Bitvis är redovisningen av head-up-display lite för stor och i vägen längs den kurviga vägen, men det går att justera eller stänga av. De 18-vägs eljusterbara standardstolarna erbjuder både riktigt bra komfort och utmärkt stöd i kurvorna. Något att klaga på? Egentligen inte – förutom priset på tillvalen. Och nu kommer vi in på en intressant detalj – pris kontra elteknisk nivå hos Macan GTS. När vi tittar på rent tekniska data kan modellen verka frånkörd. Laddhastighet på max 270 kW är ingen spetskompetens i dag, 11 kW för hemmaladdning har de flesta (22 kW finns som extrautrustning till Macan). Batteristorleken på 100 kWh, med 95 kWh som nettokapacitet, ska ge upp till 586 kilometers räckvidd enligt WLTP. I ljuset av BMW och Volvo som pratar om över 800 km på sina nya modeller, då är Macan GTS på papperet frånkörd. Hur kommer det att färga andrahandsvärdet?

Den tekniska kapprustningen inom elbilsvärlden rullar på med sällsam hastighet. För Nissan och Toyota är målet tydligt, de kommer erbjuda produkter med solid state-batterier så tidigt som 2027-2028. Solid state. Den heliga gralen inom fordonsindustrin som alla jagar just nu, som alla hoppas kunna erbjuda inom tre till fem år. Det är den typen av teknisk specifikation som landar likt en blöt filt över redan existerande teknik och frågan är tydlig – blir allt annat ointressant och osäljbart när solid state kommer? Ingen vet, för ingen har hittills lyckats nå en storskalig produktion av solid state.

Vad innebär allt detta för en bil som Porsche Macan GTS? Svårt att säga, allt hänger på hur snabbt dagens teknik blir utdaterad. Samtidigt ska det sägas – en äkta körupplevelse blir aldrig gammal. Om du köper din bil med förhoppning om att körmassigt ha trevligt bakom ratten, då är det här en bil för dig. Du får vänja dig vid mindre lastutrymme och ett mindre baksäte, inget snack om saken. Prislappen på 1 210 000 kronor avskräcker också. Räckvidden ute på vägen kommer aldrig att komma i närheten av de 586 km som WLTP-siffran säger, inte om du kör bilen som sig bör. Energiförbrukningen ligger på mellan 2,5-3,0 kWh/mil i dag och då kör vi aldrig särdeles snabbt. Det borde vara lägre, men milen vi kör gör mig aldrig besviken. Så, ja – Macan GTS pallar trycket.

Porsche Macan GTS

Pris: 1 210 000 kronor, säljs nu.

Motor: El. Max systemeffekt 516 hk (380 kW), sammanlagt vridmoment 955 Nm. Batteri 100 kWh varav 95 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/270 kW.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 10,5 tum bak. Däck 255/45 R21 fram, 295/40 R21 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 289, längd 481, bredd 195, höjd 161, spårvidd f/b 169/166. Markfrigång 17-20. Tjänstevikt 2 470, maxlast 470, max släpvagnsvikt 2 500. Bagagevolym (VDA-liter) 476+84–1348 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,8 s, toppfart 250 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,84 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 587 km.

Garantier: Nybil 2 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:



Audi SQ6 e-tron

Lite svagare än koncernbrodern från Porsche, men samtidigt drygt 200 000 kronor lägre prissatt. Även denna trevlig att köra.

Pris: 1 007 500 kronor.



BMW iX M70 xDrive

En större bil med ett effektövertag gentemot Porsche Macan GTS med sina 485 kW/659 hk, samtidigt marginellt lägre prissatt.

Pris: 1 199 000 kronor.



2. Kia PV5 Passanger

Av Christoffer Gullin

22 feb. 2026

En fröjd att spendera 63 mil med



FILM: <https://youtu.be/4nL2YYmI9GQ>

Jag har kört nya Kia PV5 Passanger på en långtur för att se hur förbrukningen blir och hur laddningen fungerar. Jag pratar om komforten i bilen och den nya mjukvaran som finns i Kia PV5.



Christoffer Gullin



3. Fiat släpper stor elbil för åtta personer

Posted by Kristofer Rask februari 26, 2026



Nu släpper Fiat en eldriven MPV i Sverige. Genom den nya Fiat e-Ulysse erbjuder den italienska biltillverkaren nu en stor rymlig elbil med sittplatser för åtta personer. Man riktar sig till transportverksamheter som taxi eller shuttle-tjänster.

Den eldrivna minibussen får ett batteri på 75 kWh och har en WLTP-räckvidd på 340 kilometer. Framåt drivs den av en motor som levererar 100 kW (136 hk). Snabbladdning är möjlig med upp till 100 kW.

Fiat menar att man tagit fram en kupé med fokus på komfort och trivsel, med trezons klimatanläggning, stora säten och tillval som panoramaglastak. En portabel luftreningsenhet bidrar dessutom till en fräschare kupémiljö.

– Med Ulysse gjorde FIAT comeback i MPV-segmentet med fokus på hållbarhet, komfort och italiensk gästfrihet. Det är bra att FIAT breddar sitt utbud till en modell som tilltalar både den stora familjen och företag som behöver möta en mängd olika transportbehov, till exempel hotell och taxi, säger Pierril Pouret, marknadsdirektör och vehicle director på Astara Sweden.

Trots generösa innerutrymmen lovar Fiat att minibussen är lätt att lättmanövrera i stadsmiljö och enkel att parkera även i garage med låg takhöjd. Den körs som en personbil men erbjuder last- och passagerarutrymmen i nivå med betydligt större fordon.

Den eldrivna e-Ulysse har ett pris som börjar på 714 900 kronor. Då får man basmodellen Business.

För den som har lite högre krav finns också toppmodellen La Prima. Då ingår utrustning som 8-sitsig VIP-läderinteriör, keyless entry och start, navigation, automatisk klimatanläggning, parkeringsvärmare samt backkamera och dödavinkelvarnare för extra komfort och trygghet. Denna börjar på 794 900 kronor.



Kristofer Rask



4. Polestars snabba BST-modeller utmanar BMW M och Mercedes-AMG

Av: Paul Barker 18 feb 2026

Polestar ser fortfarande prestandabilar som centrala i sitt varumärkesutbud, och företagets chef säger att det kommer mer



Det svenska elbilmärket Polestar har lovat att höja sin nivå när det gäller prestandamodeller, med ett förnyat fokus på fler sportbilar som är en del av företagets tre kärnpelare tillsammans med design och hållbarhet.

"När det gäller hur vi kommer att fortsätta leverera prestanda med våra framtida modeller tror jag att vi kommer att leverera på ett mer konsekvent sätt när det gäller prestandabilar, vad gäller specifikationerna," sade Polestars vd Michael Loscheller till en liten grupp journalister, inklusive Auto Express, vid företagets huvudkontor i Göteborg denna vecka.

"Vi vill fokusera lite mer på prestation, för det är där vi kan göra ännu bättre ifrån oss framöver, på banan, på acceleration, men också när det gäller att vara överlägsna andra."

Vad det innebär i produktionstermer återstår att klargöra, men företaget har en tradition i form av den begränsade **Polestar 2 BST Edition 270** – BST:s förkortning för 'Beast' – som lanserades 2023 med chassitrimning, ökad effekt och en tydlig motorvagnsrand som skiljer den från standard 2.



En BST-version av **Polestar 6** roadster-konceptbilen presenterades också 2024, och företagets designchef Philipp Romers har tidigare talat entusiastiskt om 2 BST Edition 270. "Det här är inspiration för framtiden: den har karaktär, ser sportig ut och kör fantastiskt," sa han till Auto Express på **Münchens bilmässa** förra året.

Loscheller sade att trots att den brittiska ingenjörsbasen som utvecklade nya **Polestar 5**, en bil som fått strålande recensioner från tidiga prototypkörningar, stängs ner, finns expertisen kvar i företaget att utmana BMW M, Mercedes-AMG och Audi RS, om Polestar väljer att gå i riktning mot en toppikon för sina modellserier för att uppfylla sina prestandaambitioner.



Ny Polestar 6-roadster, toppmodell i serien, fortfarande planerad men på efterkälken

Feber

5. Dacias flummiga koncept kan bli verklighet!

Roger Åberg 2026-02-24 kl 11:10

Hipster verkar ha fått grönt ljus



En del koncept som presenteras är väldigt roliga, men man liksom vet att de aldrig kommer att bli verklighet. Dacia Hipster kändes som ett sådant, men det verkar som att jag får fel där. Det är [franska Auto Infos](#) som rapporterar att allt ska vara klart för att ge ett officillt "go" på den lilla bilmodellen.

Tanken är att den pluttiga men coola bilen ska tillverkas i Kina tillsammans med Dongfeng. När man trycker på knappen ska det ta 18 månader till produktion enligt Dacias vd Karin Adt. Det hade i så fall betytt att bilen skulle kunna rulla ut från fabriken i slutet av 2027.

Prislappen är inte klar, men man siktar på under 15.000 euro. Kul behöver ju inte vara dyrt. Dacia Hipster är 3 meter lång, 1,5 meter bred och väger 800 kilo. Maxfarten kommer inte att bli fet, det talas om 90 km/h.



Roger Åberg



Dacia visar nya eldrivna konceptbilen Hipster



6. Begagnad elbil: Restvärde, marknad och risk

Av Christoffer Gullin

24 feb. 2026

Så tänker experterna



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

Detta är i ett betalt samarbete med Carla, en onlineåterförsäljare där du köper och säljer begagnade el- och laddhybrider. I videon så går jag igenom flera aspekter av bilägandet och pratar med deras värderingsexpert för att få svar på hur man håller restvärde bäst, hur man ska tänka och om det finns något man kan göra för att hålla värdet högre. Du får tips och råd om bilekonomi från en expert helt enkelt.



Christoffer Gullin

7. Vägmärket som kan vara rena härdsmltan

Av Andreas Jemn 23 februari 2026, 15:24

Det här vägmärket är en pedagogisk härdsmlta och gör många förvirrade. – Vägmärken ska inte kunna sammanblandas utan de ska kunna särskiljas, säger Kristofer Elo, utredare och expert på Transportstyrelsen.



Två pilar och åt vardera riktning. Det är inte konstigt att många trafikanter blir osäkra. Det går på tvärs emot all pedagogisk forskning som talar om hur viktigt det är att vara tydlig.

– Det står faktiskt i Trafikförordningen att vägmärken ska vara begripliga, säger juristen Stefan Wahlberg.

Han är Sveriges främsta expert på parkeringsfrågor. Just den här skylten snuddar inom hans domäner. T11 är en tilläggs skylt. Den menar att till exempel ett parkeringsförbud gäller på båda sidor om vägen.

– Tavlan med dubbelriktade pilar, uppsatt vågrätt eller lodrätt, anger att angivelsen gäller på båda sidor av märket, förklarar Transportstyrelsen.

För att göra det ännu krångligare kan den här tilläggstavlan ibland också göra soloframträdanden. Det händer att den dyker upp utan en huvudtavla.

– Tavlorna kan även användas fristående för att ange avgränsning av uppställningsplatser på ett område, om det vid infarten till området anges att parkering är tillåten, skriver Transportstyrelsen.

Som gräddes på moset har Transportstyrelsen flera olika varianter.

– Används tavlan under märke E19, parkering, har den svarta tecken på vit botten utan bård, förklarar Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen utformar vägmärken som ska vara tydliga. Varje nytt märke går igenom en noggrann granskning. Det är viktigt att folk förstår vad det handlar om.

– Detta är en utmaning eftersom en tydlig igenkänning och en tydlig särskiljning till vis del är motstridigheter som behöver balanseras.

Transportstyrelsen har strikta riktlinjer för hur svenska vägmärken ska se ut. Först och främst finns det en internationell konvention. Sedan har vi regler för de olika kategorierna.

– Varningsmärken ska vara triangelformade, förbudsskyltar ska vara runda och ha en särskild färgsättning. Till exempel symboliserar rött fara och då ska man inte ha det på andra ställen. När det sedan kommer till anvisningsmärken blir gränsdragningen lurigare, säger Kristofer Elo.

LÄS MER:



Detta betyder vägmärket som nästan ingen förstår



Lömska fällan: P-böter på 4500 kr – i Kivra



Vägmärket många inte kan – detta är innebörden



Lagliga knepet med p-skiva – men detta ger böter



Varning för olagliga p-böter



Böteschock trots p-skivor: "Sjukaste p-boten"



Bötesfällan – efter snövädret



Andreas Jemn

8. Volvo VNL 860 Long Haul SEMI Truck 2026

2 apr. 2025

Inuti amerikansk monteringslinje (fullständig process)



FILM: https://youtu.be/1Ws_nVk_GcY



9. Hur Volvo producerar VNL 860-lastbilar

23 feb. 2026

Amerikansk monteringslinje (fullständig process)



FILM: <https://youtu.be/4jlq8ckcQHg>

10. Matra Djet V

Lästid: cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 4 juli 2019

Världens första tillverkade mittmotoriserade gatbil



Matra Djet V (uttalas "jet") och dess föregångare, René Bonnet Djet, har utmärkelsen att vara den första fullskalade bilen med mittmotoriserad layout, och slår både [De Tomaso Vallelunga](#) och [Lamborghini Miura](#) på mållinjen.

Det bör dock påpekas att som med alla bilförsta, finns det betydande oenighet om denna punkt.





Yuri och hans Djet

Yuri Gagarin och hans Matra Djet

En Djet gavs också från den franska regeringen till Yuri Gagarin, den första mannen i rymden. Det måste ha varit en syn att se Yuri i sin Djet bland de annars mindre spännande bilarna som vanligtvis syns på Sovjetunionens vägar.

Matra Djet En kort historik + Specifikationer

Djet var en anmärkningsvärt avancerad bil för sin tid, först introducerad 1962 hade bilen en helt kompositkaross (glasfiber), helt oberoende fram- och bakfjädring bestående av dubbla A-armar och spiralfjädrar, skivbromsar på alla fyra hörn, en mittmonterad motor, exceptionellt bra aerodynamik (Cv är ungefär 0,25) och en tjänstevikt på mellan 615 och 660 kilogram (1 355 till 1 455 lbs).

En sådan specificeringslista skulle inte alls vara malplacerad för en helt ny lågproduktions-sportbil som släpptes idag, nästan 60 år senare.





Det är troligt att designen på Djet påverkades av Bonnets landsmän på **Alpine** som hade byggt sport- och racingbilar i glasfiber med motorer baki sedan 1955. Mittmotorplaceringen, till skillnad från Alpines bakmotor, gav Djet mer förutsägbar hantering som kanske var lite mer lämpad för icke-professionella förare.

Roligt nog döpte Bonnet modellen till "Djet" eftersom han var orolig att fransmännen inte skulle uttala ordet "jet" korrekt, utan snarare med ett mjukt "d".

Matra Djet hade ett något ovanligt chassi bestående av en kaross i glasfiber som var direkt fastsatt i en stålram för ökad styvhet. Djets karossdesign har en låg, svepande nos uppåt över en djupt böjd vindruta över taklinjen och sedan ner genom en lång bakruta.

Bakdelen på bilen är en semi-Kammback-design, och tillsammans gav aerodynamiken i denna kaross även den mindre motoriserade 1,1-liters Djet en topphastighet på över 105 mph – en betydande hastighet för en liten sportbil vid den tiden.

Djet såldes i nio större **modellversioner**, inklusive Djet I (CBR 1), Djet I (CBR 2), Djet II, Djet III, Djet IV, Aerodjet, Djet V, Djet V S och Jet 6. Motorstorlekarna varierade från 996 cc upp till 1 255 cc, och hästkrafterna varierade från 70 till 105 i gatmodellerna.

Matra (Mechanique-Aviation-TRAction) tog över **Automobiles René Bonnet** 1964 efter att biltillverkaren råkat ut för betydande **ekonomiska problem**. Matra var väl positionerad för att ta över produktionen och den franska flyg- och robotillverkaren byggde redan alla glasfiberkroppar till Djet.

Matra skulle få en anmärkningsvärt framgångsrik tid i bilvärlden, med segrar i Formel 1-förar- och konstruktörsmästerskapen 1969, samt flera segrar i 24-timmarsloppet i Le Mans.



1967 års Matra Djet V som visas här

Bilen du ser här är en Matra Djet V från 1967 i franskt racingblått. Bilen är utrustad med 1 108cc Renault-motorn med cirka 70 hk vid 6 000 varv/min och 62 ft lbs vridmoment vid 4 800 varv/min, vilket kan höja den 615 kilogram tunga bilen till en topphastighet på 175 km/h.

Endast 916 av dessa har någonsin tillverkats och det är inte känt hur många som har överlevt, denna har fortfarande sina ursprungliga hjul, och en blick på motorutrymmet och interiören ger ett tydligt intryck av att bilen är mycket nära fabriksoriginalet från stötfångare till stötfångare.

Detta exemplar av Djet har funnits i Portugal sedan åtminstone 2002, och ska säljas hos RM Sotheby's på Sárágga Collection Auction den 20 september. Det finns ingen reservation vid försäljningen, om du vill läsa mer eller registrera dig för att bjuda kan du [klicka här för att se annonsen](#).



Ben Branch

Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

11. Wictor Auto Buggy 1907

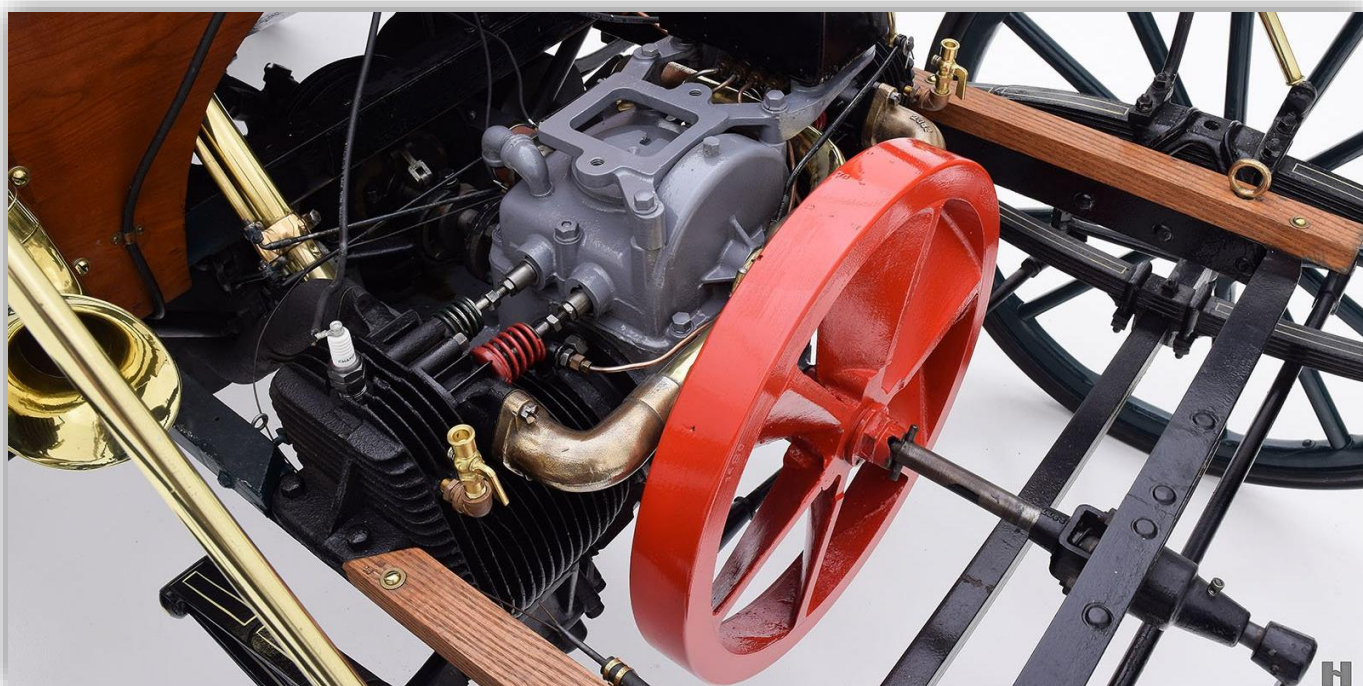


Denna härliga Wictor Auto Buggy från 1907 anses vara det enda exemplaret som finns i körbart skick och en oändlig källa till fascination. Ett förvånansvärt antal olika företag tillverkade bilar med namnet Wictor under de tidiga åren. Denna bil tros ha byggts av Wictor Automobile Manufacturing Company i St. Louis. Detta var inte ovanligt, och det finns flera andra exempel med högtstående namn som Columbia och Washington.





Detta är en mycket överraskande – och sällsynt – tidig bil, något mellan en lätt bil och en cykelbil, med en 15 hk, horisontellt motstående 'boxer' tvåcylindrig luftkyld motor monterad framtill på chassit, med ett svänghjul fäst framtill på motorn med vinklade ekrar som också fungerar som en kylfläkt. Kraften från motorn överförs till bakaxeln via en tvåväxlad växellåda, plus backväxel, med drivaxel och differential – detta vid en tid då kedjedrift fortfarande var utbrett i branschen. Styrningen sker med kuggstång. Fulla elliptiska fjädrar fäster både fram- och bakaxeln vid chassit, medan bakaxeln och differentialen förhindras från att röra sig från sida till sida av en flerbladig tvärfjäder monterad ovanför axeln. Mekaniska trumbromsar är endast monterade på bakaxeln. Mycket, mycket smala träkerhjul är monterade med massiva gummidäck.





En rundad huv monterad på en 'falsk' kylare ger en välbekant frontprofil, trots att motorn är luftkyld. Motorhuv, karossen, fjädrarna och hjulen är klädda i mörk flaskgrön färg med gula bussränder och skärmar i svart. Högpolerad mässingsmekanik inkluderar vindruteramen och stöden, busslamporna, rattens mitt, reglage och rattstång, samt olika tillbehör monterade på motorn och namnet 'Victor' monterat på den falska kylaren. Den höga sadeln är klädd med svart, knappknutet läder i gott skick. Kontrollerna är minimala, med spakar för gnistaförskjutning och gasreglage monterade bakom ratten samt en växelspak monterad på höger sida av chassit. En hornlampa är lätt monterad för operatören, med en lång mässingsledning som för laddningen till hornet monterad på höger sida av kåpan. En korg av rotting, som inte är original på bilen, placeras i den lilla, öppna bakre sängen.

Dokumentation visar att dess tidigaste kända ägare var Charles Lauter från Brooklyn, New York, vars registrering i delstaten New York 1915 finns registrerad. Senare samma år såldes den till A.E. Brauer från Orange, New Jersey, och tros starkt ha stannat i New Jersey sedan dess. Den förvärvades 1966 av Robert Havell från Morris Plains, och den köptes senare samma år av den välkände bilsamlaren Richard Roy. Ett fascinerande fotografi i arkivet visar Victor när han anländer tillbaka till Roy Company i Branchville, ganska oelegantly in-stoppad i bakluckan på en Dodge pickup!

Victor restaurerades fullt ut av herr Roys gode vän och betrodda restauratör, den avlidne Lawrence Stilwell från Goodville, Pennsylvania. Korrespondens angående arbetet på bilen finns i arkivet, liksom en detaljerad kompositionsbok som Mr. Roy förde, med anteckningar om bilens skick vid köpet och vad som gjordes i samband med restaureringen. Restaureringen slutfördes 1966, visades första gången i Hershey 1967 och har hållit mycket väl trots att den slutfördes för 50 år sedan. Den kända historien, registreringen och kvittona som lämnats med bilen går tillbaka till 1915 – över 100 år! Motorn startar lätt, går starkt och

ryker inte. Arbetet som påbörjats sedan januari 2016 inkluderar tömning och inspektion av vevhuset, växellådan, differentialen och bränsletanken. Förgasaren har byggts om och nya bränsleledningar tillverkats, vilket tillförs med ett bränslefilter. Nya beläggningar har installerats på kopplingen och bromsarna har omlinjerats och justerats. Hjullagren har rengjorts, inspekterats och smords; Nyckeln till bakaxeln har inspekterats och visat sig vara som ny, och ny gummi har monterats på alla hjul.

Även om det aldrig är en högkvalitativ bil, har en fullständig kosmetisk uppfräschning precis gjorts, vilket har tagit denna intressanta Victor till en mycket presentabel nivå som skulle vara välkommen på många mässor och evenemang. Tillsammans med användarvänligheten och den senaste mekaniska uppfräschningen är detta en bil som bara väntar på att bli njuten av en ägare som uppskattar bilens historia och den glädje den lovar.

AUTOCAR

12. Lyxbilmärket som misslyckades



Borgward P 100

Borgward (1933 - 1963)

Borgward var inte direkt ett fullblodigt lyxmärke, men tillverkade Isabella, en lyxbil som sålde ganska bra på 1950-talet. Borgward utökade dock modellen med nya varianter, t.ex. en cabriolet, vilket krävde ökad styvhet och därmed produktionskostnad och försäljningspris. Företaget utmanades av systerföretaget Lloyds problem och lades ner 1963, och grundaren Carl Borgward avled samma år.

13. Grattis Opel Admiral!

Publicerad 4 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Adrian och Adriana har namnsdag hyllar vi Admiral!



Opel Admiral Cabriolet by Hebmüller (1939)

Mellanbarnet i KAD-serien - som de stora Opelmodellerna Kapitän, Admiral och Diplomat brukar refereras till - debuterade i sin första upplaga 1964.

Men den första Opeln med namnet Admiral kom faktiskt redan 1937, en pampig vagn anpassad för långa körpass på det nybyggda Autobahn-nätet i Tyskland. När Andra Världskriget bröt ut 1939 stoppades produktionen men många Opel Admiral tjänstgjorde som stabsfordon under kriget.

Opel **Admiral A** delade **grundkaross** med **Kapitän** och **Diplomat** och hade som regel en rak sexa på 2,6 eller 2,8 liter. Ett fåtal exemplar med V8 såldes också. Admiral var rymlig och robust och var populär som resandevagn.

Admiral B lanserades samtidigt som Kapitän och Diplomat 1969 och hade liksom dem delad bakaxel. Admiral B var alltid sexcylindrig, antingen med förgasare eller insprutning. Kapitän avrättades redan 1970 men Admiral och Diplomat tillverkades fram till 1977 för att ersättas av Senator.



Admiral A kom 1964



Opel Admiral (B) 1969–77



Carl Legelius

