



Turner 950S

1. Eldrivna Mercedes VLE
2. Zeekr 8X har 1 380 hästar
3. Renault visar lilla boxiga Bridger
4. KGM Torres EVX får längre räckvidd och lägre pris
5. Motor med 98 procents verkningsgrad
6. Batterimontering hos Skoda
7. Turner 950S
8. EMW 327
9. Grattis Chevrolet Blazer
10. Zimmer

Teknikens Värld

1. Eldrivna Mercedes VLE officiell – vi tjuvkikar

Av Peter Klemensberger

Publicerad 11 mar 2026 kl 12.31

Uppdaterad kl 12.47

Mercedes EQV ersätts av VLE, byggd på en ny plattform dedikerad för eldrift och anpassningsbar för transport av såväl människor som gods. Teknikens Värld tjuvkikar, provsitter och provkör innan den blir officiell.



Mercedes elbilar är inne i ett generationsskifte. Startskottet gick med **CLA** och med tanke på det verkar de vara inne på rätt spår, bilen blev ju utsedd till **Årets Bil i Europa 2026**, bland annat med Teknikens Värld i juryn. Steg två var nya eldrivna **GLC**, Mercedes utmanare till suvar som BMW **iX3** och Volvo **EX60**, som visades upp hösten 2025.

Här är VLE som ersätter **EQV** (**V-klass** med förbränningsmotor blir kvar) och fastän det är en smal modell volymmässigt i jämförelse med CLA och GLC finns det all anledning att vara med när minibussen smygvisas. Under skalet gör nämligen Mercedes plattform VAN.EA debut som kommer att ligga till grund för en rad fraktare av såväl människor som gods. Mest intressant på den senare punkten är storsäljaren Sprinter som Teknikens Värld får bekräftat ska komma i ny form byggd på plattformen, men när är man inte beredda att avslöja. Transportbilarna må bygga på samma grund som VLE, men har samtidigt bantats rejält och finslipats för uppgiften som lastare av gods, för att hålla priset nere. VLE startar på 79 000 euro i Tyskland – före moms.



*Jätteskärm för arbete eller nöje med 8K-upplösning och split screen-funktion.
31,3 tum mäter den och kan fällas upp i taket.*

VAN.EA är dock inte en från grunden helt unik plattform, en del komponenter rimmar med MMA och MB.EA som vilar under CLA och GLC, bland annat 800-voltsystemet för snabbare laddning. VLE 300 har en batterikapacitet på 115 kilowattimmar netto vilket i det framhjulsdrevena basutförandet med 276-hästarmotor tar den över 70 mil på en laddning (enligt WLTP). Bilen kommer framöver även som fyrhjulsdreven med 408 hästkrafter, i en 17,5 centimeter förlängd version, med mindre batteri och i extra lyxigt VLS-utförande.

VLE ger ett massivt intryck redan som 531 centimeter "kort". Designen gör sitt med jättegriell likt på GLC som för tankarna till gamla tiders Mercor. Baken pryds av en ljusbåge, lite som på gamla tiders Honda Stream. Trots allt detta har VLE ett så lågt luftmotstånd som 0,25 Cd – samma som för Tesla **Model X**.

Imponerande vändcirkel

Hjulen är placerade långt ut och ger ett axelavstånd på 334 centimeter. På en parkeringsplats bakom utställningslokalen i Stuttgart får jag köra en maskerad testvagn. De automatiska parkeringsfunktionerna imponerar förvisso men mer gör så den snäva vändcirkeln på 10,9 meter, tack vare att bakhjulen kan svänga med i sju graders vinkel. Det är ett mått som normalt hör hemma i golfklassen.

I pressmaterialet nämns Mercedes VLE som en perfekt familjebil, men det blir i så fall för de mer välbeställda sådana. Under visningen presenteras dessutom mer påkostade versioner med AMG-paket och i Exclusive-utförande med tyska priser på 94 000 respektive 113 000 euro exklusive moms. Den sist nämnda är nedlusad med komfort- och designdetaljer som exempelvis fjärrstyrda stolar på mittenraden via en app. En funktion som kallas "seat ballet", den mest stelopererade baletten jag har sett, men ändå.



De mer påkostade versionerna av Mercedes VLE har en upplyst grill. Stora grillar är något som vi kommer att få se mer av från Mercedes håll.

VLE är redo för både V2H- och V2G-teknik – att ladda el till hushåll och elnätverk. Max laddkapacitet är 300 kilowatt. 35,5 mils körning ska kunna laddas på en kvart.

Huvudmarknaderna för VLE är Asien, Mellanöstern och Nordamerika där Mercedes gör debut med en eldriven buss. Där har köpare av stora suvar suktat efter än mer utrymmen vilket man hoppas öppnar för VLE.

Det finns en trend att lyxiga bussar av denna typ håller på att slå ut de mer klassiska limousinerna, främst i Asien. Med VLE menar Mercedes att man har fört in såväl komfort som köregenskaper som rimmar med lägre, traditionella limousiner. Vid vår provkörning senare i år ska vi reda ut den saken.



VLE är redo för både V2H- och V2G-teknik – att ladda el till hushåll och elnätverk. Max laddkapacitet är 300 kilowatt. 35,5 mils körning ska kunna laddas på en kvart.

Feber

2. Zeekr 8X har 1 380 hästar

Roger Åberg 2026-03-10 kl 17:00

Och massor med lyx



Zeekr fortsätter att släppa bilar i Kina och nu har man släppt 8X, som inte så förvånande är en bil som ligger mellan 7X (som vi har i Sverige) och feta 9X (som bara finns i Kina). Det handlar alltså om en relativt stor SUV.

Den här bilen är av den nya typen av hybrid som i basen är en elbil men som har en räckviddsförlängare i form av en bensinmotor. Bilen kommer med ett batteri på antingen 55 eller 70 kWh, så det är verkligen en elbil med räckviddsförlängare och inte en bensinbil med ett litet batteri. Räckvidden ska vara upp till 35 mil.

Hur lång räckvidd bilen har totalt har man inte sagt, men Lotusen med samma setup kommer totalt runt 120 mil så det borde gälla även här. Laddningen borde gå toksnabbt, Lotusen behöver 9 minuter på sig för att ladda 10-80 procent och det borde vara samma sak här.

Formatet känns igen från en annan Geely-bil som [presenterades i förra veckan](#), Lotus Eletre.

Precis som Lotusen så är detta en bil med 900V-arkitektur. Men den här rackaren har ännu mer kraft än Lotusen, som "bara" hade 952 hästar. Zeekr 8X har tre elmotorer som tillsammans ger 103 kW eller 1380 hästar. 0-100 km/h borde gå på under 3 sekunder.

Man snålar inte med lyxen i denna. I framsätet känns det ombonat och trevligt och man har två gigantiska skärmar för förare och passagerare. I baksätet finns det gott om plats för två och även här finns en stor skärm. Bara man kan hålla blåsan verkar det alltså inte vara några problem att åka långt i denna. För ljudsystemet står NAIM. [cnevpost.com](https://www.cnevpost.com)



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



FILM: https://youtu.be/We_ffIG800



Roger Åberg

Feber

3. Renault visar lilla, boxiga Bridger

Roger Åberg 2026-03-11 kl 14:50

Deras version av Dacia Hipster



En potentiell fördel med elbilar är att bilar kan bli lite konstigare, på ett bra sätt. Till exempel kan man bygga små bilar som ändå är användbara. Och skoj. Dacia har visat upp konceptet Hipster, en liten bil på fyra meter som man faktiskt ska ta i produktion.

Nu har syskonet Renault visat upp en liknande historia som heter Bridger. Det handlar om en SUV som är kortare än fyra meter och som enligt Renault ska sätta en ny standard för B-segmentet.

I pressinformationen skriver Renault att designen är djärv, till och med överraskande för den här typen av fordon.

Båda markfrigången och utrymmet framför knäna i baksätet är 20 cm och ändå lyckas man få till ett bagageutrymme på 400 liter.

Bilemn kommer i produktionsversion 2027 och kommer faktiskt inte bara som eldriven, både bensin och hybrid ska man lyckas få plats med i den lilla rackaren. Fokus är på den indiska marknaden, och sedan resten av världen.



Roger Åberg



**Dacias flummiga koncept kan bli verklighet!
Hipster verkar ha fått grönt ljus**

4. KGM Torres EVX får längre räckvidd och lägre pris

Publicerad 2026-03-10 8:54 Text Erik Söderholm

KGM:s elbilmodell uppdateras med större batteri och längre räckvidd. Det dumpade priset behålls.



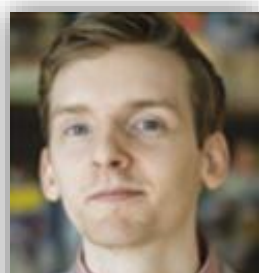
Sydcoreanska KGM som köpte bilmärket SsangYong lanserade en ny suv-modell för några år sedan i form av **Torres EVX**.

Lanseringen har dock gått trögt. Vid vår **provkörning** för drygt två år sedan låg prislappen på 569 900 kronor, och sedan dess har bara 25 exemplar registrerats i Sverige.

Nu tar KGM ett omtag och lanserar en uppdaterad version. Med hjälp av ett större batteri (80 kWh jämfört med 73,4 tidigare) förlängs räckvidden med fyra mil till drygt 50 mil.

Bilen har också sju års nybilgaranti och tio års batterigaranti (eller 100 000 mil). Men trots sitt tuffa terrängutseende är bilen fortfarande bara framhjuldriven.

Sedan den ursprungliga lanseringen har KGM också dumpat priset med 120 000 kr, och det nya priset på 449 900 kr behålls även i den uppdaterade versionen av modellen.



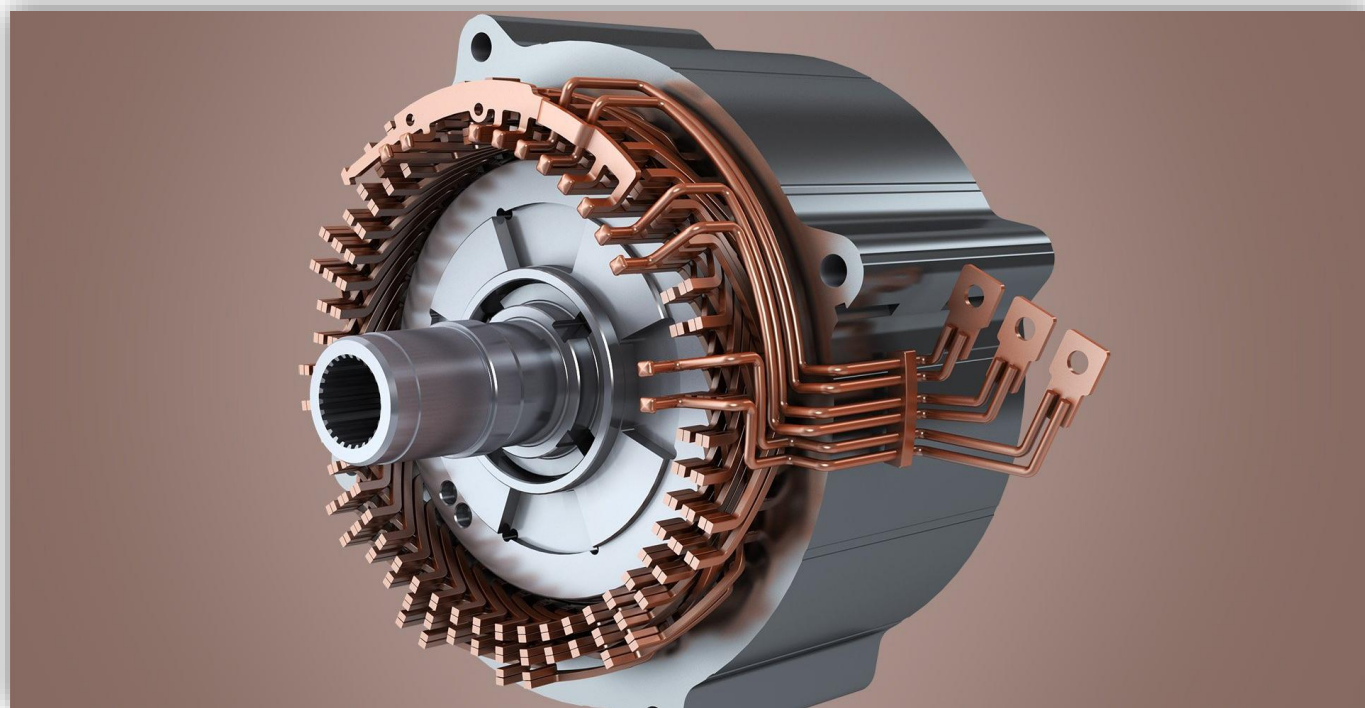
Erik Söderholm



5. Motor med 98 procents verkningsgrad sänker förbrukningen

Magnus Fröderberg 2026-03-10

Horse Powertrain har verksamhet i Sverige och tillverkar bland annat motorer åt Volvo. Nu har de gjort ett tekniskt genombrott.



Den extremt effektiva elmotorn passar bäst i ladd- och seriehybrider

Horse Powertrain grundades 2023 tillsammans av Geely och Renault. Ett av dotterbolagen ligger i Skövde heter Aurobay och var tidigare Volvos motoravdelning.

Amorphous Motor är en ny elmotor som Horse Powertrain. Den uppges ha 98,2 procents verkningsgrad tack vare användning av amorf stållegering i den fasta delen (statorn).

Tunnare ställager minskar värmeförlusterna

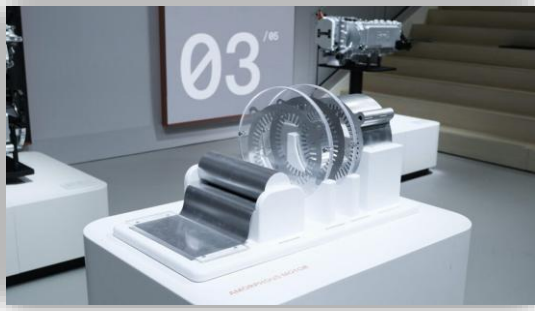
Materialet saknar de korngränser som finns i kristallina material, vilket bidrar till högre hållfasthet. Därför kan ställagren göras en tiondel så tjocka, bara 0,025 millimeter. Därigenom halveras de så kallade järnförlusterna i motorn. Det innebär att motorn nästan inte genererar någon onödig värme.

Dessutom har materialet bättre magnetiska egenskaper vilket ger mindre magnetiseringsförlust.

Passar ladd- och seriehybrider

Amorphous Motor ger 190 hk och 360 Nm och uppges passa ladd- och seriehybrider med räckviddsförlängare.

– Den här innovationen är ett idealiskt verktyg för att driva en ny generation av räckviddsförlängande hybrider och laddhybrider, säger Ingo Scholten, vice teknisk chef på Horse Powertrain i ett [pressmeddelande](#).



De 0,025 mm tunna lagren i amorfiskt stål är nyckeln till den höga verkningsgraden

Läs även:



Skövdemotorn som ska rädda förbränningsmotorn



Så kan elbilar bli hybrider – ny lösning från Geely-bolaget Horse



Magnus Fröderberg



6. Batterimontering hos Skoda

Carl Undéhn 2 mar 2026

Så ska ny teknik sänka priserna



Med Volkswagen ID.3 lanserades 2019 också elbilplattformen MEB, som sedan dess varit grunden för de flesta av elbilarna från märkena inom Volkswagenkoncernen. Den uppdateras nu till MEB+, vilket innebär både en mer effektiv drivlina med ny och egentillverkad växelriktare samt den nya och likaså egenutvecklade så kallade enhetscellen för batterierna.

Monteringen i batteripacket sker med så kallad cell to pack-teknik. En nyhet för Volkswagen som innebär att cellerna monteras direkt i paket utan moduler, vilket sänker vikten och gör plats för fler celler. Och huvudrollen i tillverkningen av batteripacken spelar nu Skoda och deras fabrik i tjeckiska Mladá Boleslav.

I en ny monteringshall där kan ett batterisystem i minuten tillverkas. Enligt Skoda innebär det upp till 1.100 om dagen, eller över 330.000 per år. Batteripacken som tillverkas där kommer användas av de mindre elbilarna Cupra Raval, Skoda Epiq och Volkswagen ID. Polo och ID. Cross. Men även den uppdaterade versionerna av ID.4 som är på väg samt övriga av koncernens befintliga eldrivna modeller kommer börja använda de nya batteripacken. Då det med cell to pack-tekniken är möjligt att höja packens energitäthet genom att klämma in fler celler på samma utrymme borde vi alltså få se längre räckvidd när de nuvarande MEB-modellerna uppdateras.

Monteringen sker i den nya hallen med en yta på 55.000 kvadratmeter och med hjälp av 131 robotar. De utgör huvuddelen av arbetet, som enligt Skoda är automatiserat till 84 procent. Med MEB+ börjar Volkswagenkoncernen också använda billigare LFP-celler och tillsammans med den effektiva tillverkningsprocessen ska det sänka priset på batteripacken med 30 procent jämfört med idag.



7. Turner 950S: lärlingen som återvände till sina rötter

Av Richard Heseltine 4 okt 2022



"Jag minns att karriärmästaren kom till skolan – jag sa till honom att jag redan hade ett jobb, tack så mycket"

Det finns inte mycket att säga om Ken Robbins **Turner** 950S som inte slutar i överdrivna superlativer.

Genom initiativ och mod räddade han en bil som vid ett tillfälle kommunicerade med naturen, även om återvändandet till naturen troligen är närmare. Dessutom gjorde han ett fantastiskt jobb med att restaurera den. Det är dock inte det märkliga i sig.

Scrolla tillbaka till 1958, och den dåvarande tonåringen hjälpte till att bygga bilen första gången – Robbins var lärling på Wolverhampton-firman och stannade där tills lamporna slocknade åtta år senare.

Därför är han full av fakta om märket och mannen bakom det.

"Jack Turner skulle ha fyllt 100 år 2016," säger han. "Självklart kallade jag honom inte det när jag började. Det var 'Mr Turner' eller 'Chief'.

"Det lustiga är att jag inte var särskilt intresserad av bilar när jag var liten. Jag var intresserad av flygplan. Jag hade inte planerat att bygga bilar, men här är jag alla dessa år senare fortfarande involverad med Turners."



*Turners vackert omklädda interiör har små bucket-säten.
De spartanska dörrarna har ett dragfrigöringsystem*

I början av 1950-talet, när hans byxor var kortare och rösten högre, hade Robbins ett mindre glamoröst lördagsjobb: "Jag brukade bo nära Pendeford-flygplatsen, som låg precis tvärs över kanalen från mitt hus.

"Derby Aviation hade sin bas där och jag var kanske 11 eller 12 år när jag började hjälpa till när jag kunde.

"Jag brukade sopa golvet, eller när folk hade – hur ska jag säga det? – varit sjuk under en flygresa, var det mitt jobb att städa upp röran."

"Jag träffade alla möjliga människor där, inklusive Ron Flockhart, som då tävlade för BRM," fortsätter han.

"Han flög in ombord på sin Fairchild Argus när han uppvaktade [BOAC-flygvärdinnan] Gillian Tatlow, som han senare gifte sig med.

"Under lågsäsongen var han försäljare för Charles Clark & Son. Det var en del av Rubery Owen Group, som förstås också ägde BRM."

"Hur som helst, för att göra en lång historia kort, togs Derby Aviation över av Don Everall Aviation, som använde hangarerna för att betjäna sina de Havilland Dragon Rapides och Dakotas," säger Robbins.

"En riktig chef installerades och allt blev mycket professionellt. Därför ville de inte ha någon unge springande omkring här.

"Jag minns att jag tänkte att alla goda saker tar slut, så jag åkte inte till flygfältet på några månader. Sedan en dag cyklade jag dit och märkte att en av byggnaderna hade hyrts ut. Det stod sportbilar parkerade utanför så jag gick dit och tittade.

"Det var min introduktion till Turners."



Robbins visade intresse och resten är historia: "Jag fick ett lördagsjobb och gjorde också saker under skolloven.

"Jag hjälpte Dennis Pardoe, som var förman – under de två veckorna sommarlovet på fabriken byggde han om elen eller satte in nya maskiner, sådant där.

"Jag frågade sedan om jag kunde få ett riktigt jobb när jag slutade skolan. Jack sa ja, och det var så jag blev lärling. Jag gick hem och berättade för min mamma, som sedan fick min pappa att gå över och prata bara för att se att allt var i orden som det sa.

"Jack sa åt honom att inte oroa sig, att han skulle ta hand om mig."

"Jag minns också att karriärmästaren kom till skolan och jag sa till honom att jag mådde bra – jag hade redan ett jobb på gång, tack så mycket," säger han.

Inte för att Robbins var helt klar med utbildningssystemet. Utöver sin lärlingstid gick han även på Wolverhampton & South Staffs College of Technology.

"Jack var produktionsingenjör," berättar han för oss. "Han ville också att jag skulle bli en, men jag pressade på för att gå en fordonsingenjörsutbildning.

"Till slut gav han med sig. I samma klass fanns [framtida Le Mans-vinnaren] Richard Attwood. Han var dock alldeles för smart och höll nästan på att bli utkastad eftersom han hela tiden störde lektionen. Jag tror han hade tråkigt."

Turner stod vid ett vägskäl i slutet av 50-talet. I början av decenniet hade de tillverkat engångsmodeller, inklusive en Formel 2-ensitsig, men hade sedan dess utvecklats till en volymproducent – allt relativt sett.

"Jack började på The Old Smithy i Seisdon," minns Robbins, "innan han flyttade till Merri-dale Street i Wolverhampton och sedan flyttade till flygfältet.

"Du måste komma ihåg att det alltid var ont om pengar, men Turners var inte kitbilar. Tja, strikt taget var de det för att man kunde beställa dem som komponent, men allt var helt nytt.

"Våra bilar var dock ett steg över de många Ford Popular-baserade 'specials' från perioden. Du behövde inte hämta saker från en skrotgård eller något sådant."



Robbins Turner 950S är pigg på vägarna

"När jag började sålde vi fler och fler bilar utomlands, och USA blev en mycket viktig marknadsplats," förklarar han.

"Ungefär samtidigt arbetade Jack också på en mycket speciell bil som hade en fyrcylindrig Coventry Climax-motor och måsvingedörrar.

"Tyvärr blev det inte en produktionsmodell eftersom så mycket annat pågick.

"Det fanns andra projekt också, inklusive Turner GT. Vi gjorde några sådana i början av 60-talet men de marknadsfördes inte aktivt."

"Försäljningen av befintliga modeller var sådan att det inte fanns utrymme eller tid att bygga en mycket mer komplicerad bil än de vanliga öppna bilarna," förklarar Robbins.

"GT hade en monocoque i glasfiber och var därför ganska arbetskrävande att bygga.

"När jag började min lärlingstid arbetade jag med plåtarbetaren. Jag var 'pojken'.

"Det fanns en karossjigg, en glasfibergjut och en chassijigg. Det innebar att vi kunde producera max tre bilar i veckan."

Efter att ha tagit på sig olika roller och avslutat sin lärlingstid rasade Robbins värld samman: "Mot slutet av 1965 slutade Fergus Automotive, som importerade Turners till USA, plötsligt att handla.

"Utan pengar blev folk uppsagda.

"Jack bad oss ha tålamod, att han behövde tid för att reda ut saker, men några av de äldre killarna hade familjer så de hade inte råd att vänta.

"Folk började driva bort och bara några få av oss stannade kvar."

"Det var nio bilar som borde ha gått till Fergus – alla vänsterstyrda, som vi avslutade," fortsätter Robbins.



Ken Robbins säger att det inte finns något han skulle ändra på med sin älskade Turner 950S

"Tre såldes, men sedan drog köparen sig ur när de var på ett skepp mitt ute i Atlanten.

"Dessutom var Jack inlagd på sjukhus så det var tydligt. Han avvecklade verksamheten 1966."

Med den dog en intressant roadster baserad på Hillman Imp som möjligen kunde ha skapat sin egen nisch, men så blev det inte. Vad gäller Robbins avslutade han sin karriär inom bilbyggare vid bara 22 års ålder.

Han blev senare föreläsare i motorfordonsstudier, men intresset för Turners försvann aldrig: "Jag lärde känna Russell Filby, som driver Turner Register, och bad honom höra av sig om en sådan någonsin skulle komma till försäljning. Jag hade inte råd med en när jag faktiskt jobbade där.

"Jag tänkte inte mer på det förrän jag hörde om den här bilen uppe i Skottland. Det visade sig att en man hade blivit ombedd att besöka en fastighet efter ägarens, Gwen Simmons, död och ta en båt därifrån.

"Medan han var där lade han märke till en present, som han drog tillbaka och avslöjade Turnern. Han grävde lite och hittade Russell, som sedan kontaktade mig."

Som tur var var fru Simmons inte den som slängde saker.

Dokumentation som täckte stora delar av hennes ägande visade sig ovärderlig eftersom Jack Turners ursprungliga chassilogg förstördes i slutet av 50-talet vid ett kontorsinbrott.

'Vår' bil, chassi 261, är en av de sista av denna karossstil. Först registrerad i Surrey i februari 1960, hade 9 NPC sålts nya i komponentform till Simmons som, enligt hennes syster Edna, också ägde en före detta Le Mans **Aston Martin**.

Den levererades i oktober året innan och byggdes av Gwen och hennes far.

Det var också en riktigt het liten bil, fabriks-A-serien borrades ut till 998cc och utrustades med en **Sprite-kamaxel** samt andra prylar som en Turner-levererad lättad svänghjul och tävlingskoppling.



Att restaurera, äga och köra Turner 950S har bara cementerat Robbins kärlek till märket

Den användes under hela 1960-talet och behölls när hon flyttade från Home Counties norr om gränsen på 1970-talet.

Det var verkligen en bil med en ägare från nytt, även om den stod ute i det öppna i 30 år.

En viss press följde dock: "Jag tror att det faktum att jag jobbade på bilen när den var ny – jag var i metallverkstaden då – hjälpte till att påverka saker med Edna.

"Jag åkte upp till Ardrishaig, Argyll den 12 mars 2005 och hämtade den. Nordvästra Skottland är ganska långt från Shropshire, det är säkert, och bilen hade sjunkit ungefär 7 cm ner i marken."

Som tur var hade Robbins tillgång till en komplett utrustning för att restaurera den: "Jag var precis på väg att gå i pension, men jag trodde att jag skulle vara en riktig idiot om jag inte utnyttjade faciliteterna fullt ut."

"Jag brukade gå in på helgerna och börja plocka isär bilen," berättar han.

"Glasfibrer kroppen bultades och nitades fast i ramen med en metallisk inre kropp som sitter på ett rörförformat chassi.

"Golvet saknades; det fanns verkligen inget kvar av det, så jag slutade med att göra nästan allt under fönsterbrädorna.

"Jag visste exakt vad jag skulle göra, för jag klippte ut alla från mönster när jag var barn."

"Jag var angelägen om att behålla så mycket som möjligt av det original: till och med kylaren är densamma som när den lämnade fabriken," fortsätter han.

"Jag lät trycktesta den och den läckte inte, så jag behöll den.

"Den speciella kopplingen sitter dock inte längre i bilen – den gick sönder på mig. Den har nu en Morris Minor-enhet. Den använder också en Mini Cooper tregrenad manifold."



De bakre stjärtfenorna var en blinkning till den mycket viktiga amerikanska marknaden, där många Turners såldes nya.

Utvändigt är bilen exakt densamma som den var under tiden, förutom att det finns överstyrning men ingen främre stötfångare.

Så finns det något han inte gillar med slutprodukten? "Nej, inte direkt," säger Robbins och väger varje stavelse.

"Det är en okonstlad bil som är rolig att köra.

"Vissa tycker att stjärtfenorna ser lite konstiga ut, men de var av sin tid och man måste komma ihåg att många bilar såldes i USA."

Efter att ha väntat nästan ett halvt sekel på att köpa en Turner har ägandet ytterligare befast Robbins kärlek till märket.

"Jag ser tillbaka med värme på min tid hos Turner. Jack och Molly hade inga barn, och jag skulle aldrig drömma om att säga att jag var det barn de aldrig fick, men jag lärde mig mycket av dem och de behandlade mig väldigt väl.

"Jag har fortfarande kontakt med deras brorson, Tim Gibbins, och körde hans styvdotter Elizabeth Fitzpatrick till hennes bröllop i min bil."

Långt ifrån att bryta banden till det förflutna återupplever Robbins sin och njuter av varje minut.

Detta var första gången i vår tidning från december 2016; All information var korrekt vid datumet för den ursprungliga publiceringen

Richard Heseltine

Richard Heseltine är en långvarig bidragsgivare till Classic & Sports Car



8. EMW 327 Cabriolet 1953



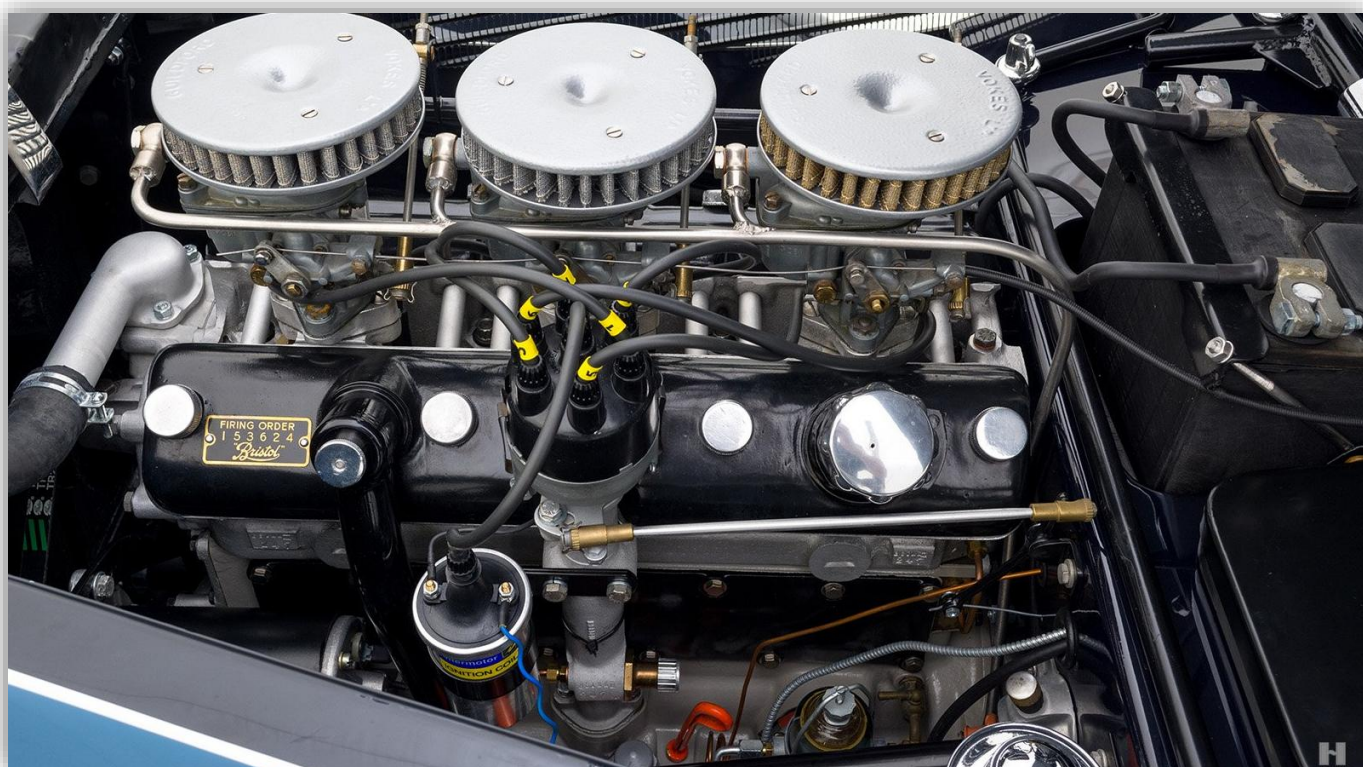
För många bilentusiaster handlar en diskussion om bilar från kommunistiska Östeuropa om bilder av strama, kantiga små bilar med rökiga tvåtaktsmotorer eller hastigt ommärkta Fiats byggda med 40 år gamla verktyg. Därför är det en överraskning för vissa att få veta att något så graciöst och elegant som denna EMW 327 från 1952 uppstod ur den dystra gråskalan i den kommunistkontrollerade Tyska demokratiska republiken.

Som man kan anta av namnet var EMW:s bilar – Eisenach Motoren-Werk – inte direkt nya konstruktioner. Företaget uppstod 1945, omedelbart efter andra världskriget, då Tyskland delades i det demokratiska väst och det kommunistiska öst – en uppdelning som delade en nation av familjer, gårdar och företag i en hel generation. Bland de företag som tvingades navigera denna splittring fanns BMW, med huvudkontor i München i väst men som förlorade sin största fabrik i Eisenach i öster. Den ockuperande regeringen satte omedelbart denna lukrativa fabrik i drift igen och producerade kopior av BMW:er med de delar och verktyg de hade till hands.





Inledningsvis rullade Typ 321 tvådörrars sedan och den eleganta Typ 327 Cabriolet ut från EMW:s fabriksgrindar. Båda modellerna designades av BMW på 1930-talet och var praktiskt taget omöjliga att skilja från sina västerländska motsvarigheter före kriget, och bar till och med BMW-emblem! Den enda märkbara skillnaden var att 321 hade framgångsdörrar. Efter omfattande protester från BMW designade EMW sitt eget emblem från 1952. EMW tillverkade cirka 9 000 Typ 321 fram till 1950 då ersättningsmodellen Typ 340 anlände.





Även om den fortfarande baserades på en BMW Typ 326 från före kriget, bar Typ 340 en ganska klumpig men unik frontdesign för att särskilja den från sina västerländska syskon. Trots sitt klumpiga utseende och förkrigstida understöd sålde 340:an tillräckligt bra för EMW, totalt cirka 9 500. År 1956 hade EMW kört sin roll, och fabriken i Eisenach byggdes om för att tillverka Wartburg.

Den mest sällsynta och eftertraktade produkten från EMW är utan tvekan den stiliga 327 Cabriolet, som presenteras här. Föga förvånande var en lyxig cabriolet en långsam försäljning i ett kommunistiskt ockuperat land, med uppskattningsvis 500 byggda mellan 1945 och 1956. Denna modell från 1953 har genomgått en omfattande restaurering av hög nivå, är vackert presenterad både in- och utvändigt och lämpar sig väl för deltagande i concours eller turnéevenemang. Den omfattande återuppståndelsen utfördes av den kände entusiasten och samlaren Bud Bourassa mellan 2014 och 2019, och mycket av projektet dokumenteras med en stor hög foton och kvitton för delar. Enligt hans anteckningar är historien känd tillbaka till 1990-talet, då Mr. H. Moon från Falls Church, Virginia, förvärvade EMW från Tennessee. Moon försökte restaurera bilen, men projektet stannade av och han sålde den till slut. När Bud upptäckte den hade 327 Cabriolet en instrumentpanel av plywood, en Ford flathead V8 och en ganska malplacerad Cadillac-ratt!

Oavskräckt bestämde sig Bud för att ge EMW en nystart och restaurera bilen för mässor och körevenemang, och uppdatera den till BMW-specifikationer. Foton i arkivet visar att karossen var helt avmonterad, med allt metallarbete specialtillverkat vid behov. På samma sätt togs chassit isär, komponenterna byggdes om och allt renoverades till hög standard. Eftersom originalmotorn var förlorad sedan länge skaffade Bud en lämplig ersättning i form av en Bristol BS1 MkII raksexa, serienummer 247. Självklart är Bristol sexa en brittisk kopia av BMW:s briljanta hemi-head pushrod-motor som drev 327:an och den legendariska 328:an.



Designen var bland krigsbytet som britterna fick tag på, och de utvecklade den långt in på efterkrigstiden. BS1 MkII är en av enhetens ultimata utvecklingar och användes av Stanley "Wacky" Arnolt i den högpresterande Arnolt-Bristol Bolide. Trots att den kan leverera över 150 hästkrafter i tävlingsutrustning, uppskattar Bud Bourassas anteckningar att denna bil ger hela 135 hästkrafter.

Tyvärr gick Bud Bourassa bort kort efter att ha färdigställt 327 Cabriolet, men hans arv lever vidare i denna vackert färdigställda restaurering. Den tvåfärgade blå färgschemat passar de eleganta tyska linjerna, och målningen är utmärkt rakt igenom, liksom den noggrant restaurerade exteriöra listen. Den sitter på originalfälgar i stål med BMW-logo på navkapslar, kromade trimringar och Excelsior sportradialdäck i tidstyp. Kabinrestaureringen är vackert utförd i ljusblått läder och marinblå canvas för en tilltalande komplement till exteriören. Detaljer inkluderar vackra dörrlock i blond trä, en helt fodrad topp, vindrutor med delad öppning och diskret tillagda säkerhetsbälten för turer.

Med sin vackra barockdesign och suveräna prestanda är 327 Cabriolet en mångsidig och bekväm tourer och den idealiska kandidaten för evenemang som California Mille, Colorado Grand eller Copperstate 1000. Detta exemplar gynnas ytterligare av en kraftfull och eftertraktad Bristol-motor, vilket ökar dess förmåga på topprallyn och tourer samtidigt som den ser ut att passa concours-gräsmattan.

EMW är en ovanlig fotnot i bilhistorien, och detta vackert restaurerade exemplar kommer utan tvekan att vara ett välkommet tillskott till varje tyskcentrerad samling.



Klassiker

9. Grattis Chevrolet Blazer!

Publicerad 18 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Edvard och Edmund har namnsdag passar vi på att hylla Blazer!



Blazer brukar försvenskas till bläser och är en uddakavaj med blanka knappar. Sambandet med den fyrhjulsdrevena bil som Chevrolet introducerade 1969 är alltså inte helt solklart, den är mer rutig skjorta än kavaj.

Blazer utvecklades ur den generation av Suburban och pickuper som kom 1967. Jämfört med Suburban var den kortare och var helt öppen, till och med bagageutrymmet låg oskyddat för väder och vind. Blazer fanns både med hardtop och sufflett.

Chevrolet Blazer blev snabbt en hård konkurrent till **Ford Bronco, International Scout och Jeep Cherokee/Wagoneer**. Blazerkunden kunde välja mellan två raka sexor och två V8:or på 4,1 l eller 5,7 l.

Det fanns en treväxlad manuell låda, en fyrväxlad och en treväxlad automatlåda att välja mellan. Från 1970 fanns Chevrolet Blazer i en GMC-version, då hette modellen Jimmy. Samma år kom också en tvåhjulsdreven version av Blazer.

1973 kom den andra generationen Blazer som skulle produceras ända till 1991. Under den perioden skedde förstås en hel del ändringar av modellen. Från 1976 var inte Blazer helt öppen utan hade ett tak över framsätet. 1983 försvann den tvåhjulsdrevena versionen av Blazer.



Chevrolet Blazer marknadsfördes som en bil för jakt, camping och som en bil för roliga resor till stranden.

Trots att det redan fanns en modell som hette Blazer lanserade Chevrolet 1983 en lillebror med samma namn. *S-10 Blazer* som den kallades fanns både som **två- och fyrhjulsdreven**.

1992 kom nästa generation av den fullstora Blazer. Den hade inte längre en öppen kaross utan var i princip en kortare version av Suburban. 1995 döptes den stora Blazer om till *Tahoe* och Blazernamnet reserverades för den mindre modellen.



Blazer gick att få med hardtop eller suflett.



*"Building a better way to see the U.S.A" löd broschyrrubriken 1973.
Det här året kom den andra generationen Blazer.*





*Den andra generationen Blazer tillverkades mellan 1973 och 1991.
1981 fick den en facelift med ett nytt strålkastararrangemang.*



1998 var Blazer namnet på en i sammanhanget liten SUV.

10. Lyxbilmärket som misslyckades



Zimmer (1980)

Zimmer-receptet var att ta en Ford Mustang från 1980-talet och klä den i en 1930-talsutstyrel. Detta var något av en nisch och försäljningen var liten. Företaget gick i konkurs 1988. Det förvärvades senare 1996 och byggde 10-20 bilar per år fram till dess att det lades ner 2020. Precis som med många andra märkliga bilar finns det fortfarande en liten kult kring Zimmers.



Roger Warolin