



Volvo 123GT

1. Provkörning av Volkswagen ID. Cross
2. Volkswagen ID. Cross provkörd
3. Vi kör VW ID. Cross
4. Mercedes C-klass EQ
5. Volvo i jätteaffär med 400 lastbilar
6. Volvos rödblockare
7. Volvo 123GT
8. Graham-serie 116
9. Grattis Matra Simca Bagheera
10. Lyxbilmärket som misslyckades



## 1. Provkörning av Volkswagen ID. Cross

Posted by Kristofer Rask mars 16, 2026 [29 kommentarer](#)

Det är helheten som räknas



Volkswagen ID. Cross är en av flera nya mindre elbilar från Volkswagenkoncernen som är på väg ut på marknaden. Med ett kompakt format, relativt små batterier och fokus på effektivitet ska modellen göra elbilen mer tillgänglig för fler.

Efter en första provkörning är intrycket att Volkswagen hittat en intressant balans mellan storlek, räckvidd och användbarhet.

### **Kompakt suv med gott om utrymme**

ID. Cross mäter 4,2 meter på längden, 1,8 meter på bredden och 1,6 meter på höjden. Det placerar den i det mindre suv-segmentet men trots formatet upplevs bilen som förvånansvärt rymlig. Jag med en längd på 191 centimeter sitter bra både bak och fram.

Sittpositionen är något upphöjd, vilket ger bra överblick i trafiken. Samtidigt är bilen lätt att placera på vägen och smidig i trängre stadsmiljöer.

### **Mindre batterier men god räckvidd**

Volkswagen erbjuder ID. Cross med två batteristorlekar. Antingen 37 kWh eller 52 kWh. Räckvidden anges till 316 respektive 436 kilometer enligt WLTP. Det mest intressanta är kanske inte batteristorleken i sig utan hur väl bilen verkar nyttja energin.

Här finns en tydlig tanke om att många egentligen inte behöver enorma batterier i vardagen så länge bilen fortfarande fungerar även för längre resor. I stället för att montera stora batteripaket har Volkswagen satsat på en effektiv bil med låg vikt.

ID. Cross är framhjuldriven, något som enligt Volkswagen sparar omkring 400 kilo jämfört med alternativa drivlinekonfigurationer.

Bilen erbjuds också med tre motoreffekter: 85 kW, 99 kW eller 150 kW.



*Bagageutrymmet rymmer 475 liter och med fällda säten uppges lastvolymen till 1 340 liter. Det ska även finnas en mindre frunk fram på 22 liter. En annan detalj som gör bilen mer användbar är att den får dra upp till 1,2 ton.*

### **Snabb laddning trots små batterier**

Trots de relativt små batterierna ska ID. Cross kunna snabbladda snabbt. Med det större batteriet är det möjligt att ladda från 10 till 80 procent på 24 minuter. För det mindre batteriet tar samma intervall 27 minuter.

Maximal laddeffekt ligger på upp till 105 kW för det större batteriet. Volkswagen lyfter också fram att bilen har en ovanligt jämn och hög laddkurva, vilket innebär att laddningen håller en stabil effekt under en större del av intervallet.

Det kommer utmana vana elbilsförare som vill svänga in vid snabbladdaren först när laddnivån är låg. ID. Cross kommer ibland vilja ladda från högra laddnivåer om det innebär en tidsbesparing på den ruttlagda resan, och levererar då fortfarande maximal laddeffekt.

I praktiken gör det bilen mer användbar även på längre resor.

### **Lättkörd och smidig i vardagen**

För första gången introducerar Volkswagen också riktig enpedalskörning. Det gör att bilen kan bromsa hela vägen ner till stillastående när föraren släpper accelerationspedalen, något som passar särskilt bra i tät trafik.

På vägen upplevs bilen som trygg, stabil och komfortinriktad. Den är inte särskilt sportig och det är heller inte poängen. I stället känns den som en bil byggd för vardaglig körning med lugn fjädring, bekväma stolar och ett allmänt lättillgängligt uppträdande.

I högre fart märks viss vindbrusnivå i testbilen men samtidigt var bilen maskerad och inte helt färdig i alla detaljer vilket kan ha varit orsaken till bruset, så där återstår det att se hur produktionsversionen blir.



*Bakom ratten känns ID. Cross framför allt som en lättkörd bil. Formatet gör den smidig i stadstrafik och den upphöjda sittpositionen ger en bra sikt runt bilen.*

### **Volkswagen återgår till knappar och rötterna**

Invändigt verkar Volkswagen också ha lyssnat på tidigare kritik. Här finns fortsatt stora skärmar men också riktiga knappar på ratten och fysiska reglage för klimatanläggningen.

Knapparna på ratten har tydlig fysisk återkoppling och klimatanläggningen styrs via riktiga reglage. Det gör bilen enklare att använda under körning och minskar beroendet av pek-skärmen.

Volkswagen beskriver själva satsningen som en återgång till märkets rötter där målet är att bygga mer folkliga bilar och älskvärda bilar. Priset i Tyskland uppges börja på omkring 28 000 euro för basmodellen och från 40 000 euro för toppmodellen. De svenska priser är ännu inte satta.

### **Summering**

Det mest intressanta med ID. Cross är kanske inte en enskild specifikation, utan helheten. Den visar att små elbilar inte längre behöver innebära stora kompromisser. Med modern elbilsteknik, vettig räckvidd, snabb laddning och gott om utrymme kan den här typen av bil bli ett väldigt intressant alternativ för många, både som första- och andrabil.

Första intrycket av Volkswagen ID. Cross är positivt. Det här känns som en genomtänkt elbil för vardagen, där fokus ligger på att göra rätt saker snarare än att göra mest. Nu återstår det att se slutgiltig design, svensk prissättning och hur nära produktionsbilen ligger det vi fick känna på här.

Världspremiären för ID. Cross sker den 15 juli. Den svenska lanseringen sker preliminärt kring årsskiftet 2026-2027.



FILM: <https://youtu.be/0H1QPyhmQRs>



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)



## 2. Volkswagen ID. Cross provkör

16 mars 2026

Sätter en ny standard i segmentet



FILM: [https://youtu.be/6P\\_bh44PIRo?t=12](https://youtu.be/6P_bh44PIRo?t=12)

Jag har varit i Amsterdam och kört kommande Volkswagen ID. Cross, en bil som är nära släkt med kommande ID. Polo men som är större på alla ledder och framförallt lite högre, något som är populärt nu för tiden. I videon går jag igenom specifikationer, bagage, baksäte, interiör samt provkör bilen för att få en första känsla hur den känns. Bilen kommer visas upp den 15 juli 2026.



Christoffer Gullin

### 3. Vi kör VW ID. Cross – ”Bekväm, rymlig och snål”

Magnus Fröderberg 2026-03-16

Nu gör Volkswagen ett omtag på ID-serien. De ska bli betydligt snålare, mer praktiska, bekvämare och kännas mer premium. Vi har provkört ID. Cross för att se om det stämmer.



*Det är inte storleken som avgör utan hur man fyller bilen. VW tycks ha lärt sig av Skoda.*

**Hur får man en elbil att gå marknant snålare?** Att byta ut elmotor och putsa på aerodynamiken hjälper lite, och det hör Volkswagen med den nya ID-generationen som bland andra omfattar ID. Polo och ID. Cross.

Mer skillnad gör det att banta ner vikten, särskilt vid stadskörning. Volkswagen ID. Cross väger cirka 400 kg mindre än ID. 3 som är nästan lika långa.

**Att få ner vikten så mycket kräver radikala förändringar.** Mest utslagsgivande är byta från bakhjuls- till framhjulsdraft. Det spar in många meter kabel, men framför allt så slipper man ha ett tungt skydd för påkörning bakifrån. Och vid påkörning framifrån kan man låta motorn glida in under bilen i stället för att lägga in ett tungt skydd.

**Många små åtgärder adderar också till den stora viktreduktionen.** Ett exempel är att lägga in bättre gummibussningar i bakvagnen som väger 600 gram mer och vibrerar mindre. Då slipper man lägga in 8 kg ljuddämpning.

Ett nytt bromssystem är 26 procent lättare än föregående konstruktion. Bromsarna kan återvinna upp till 200 kW, även om förarinstrumenteringen bara visar upp till 99 kW.



*Volkswagen ID. Cross är 415 cm lång. Den raka taklinjen ger gott om utrymme för den som bär hatt. Laddluckan sitter ovanför framhjulet.*

**Volkswagen har bjudit in ett litet gäng motorjournalister** till Olympiastadion i Amsterdam för att gå igenom ID. Cross konstruktion med ingenjörer från Wolfsburg. Vi får också köra bilen en slinga ut mot havet som tar 1,5 timme.

**Konstruerad av Cupra – syskon till Skoda Epiq**

**Hur utnyttjar man bäst att man har flera biltillverkare inom koncernen?** Tidigare delade företaget inom Volkswagen-gruppen komponenter, men utvecklade bilarna i stort sett själva. Så fungerar det inte längre.

Med utvecklingen av nya Volkswagen Passat och Skoda Superb respektive nya Volkswagen Tiguan och Skoda Kodiaq gjorde man på ett annat sätt. Ett företag, i de fallen Skoda, fick ansvaret att utveckla bilen. Sedan fick Volkswagen designa de synliga komponenterna så att bilen ser ut som en Passat.

På liknande sätt har Volkswagen ID. Cross utvecklats. Cupra (som också tillverkar bilarna) har stått för den grundläggande konstruktionen. Volkswagen har bidragit med drivlinan och respektive märke har fått göra designa alla synbara komponenter.

**Skoda Epic kan därför sägas vara tvåäggstvilling** och har mycket lika specifikationen. Skoda har dock valt att göra en extra billig version kallad Epic 35 som bara kan ladda med upp till 50 kW.

**Övriga Epic-modeller och varianter av VW ID. Cross** har samma specifikationer. Det mindre batteriet på 38,5 kWh netto kan ladda med upp till 90 kW och det större batteriet på 55 kWh netto kan laddas med 105 kW. Tidigare har Skoda kommunicerat 125 kW som mest, men det är nu ändrat till 105 kW

– Är det något jag önskar mig framöver så är det högre laddeffekt, men vi har ansträngt oss för att bilen ska ha en flack laddkurva så att det ändå går ganska snabbt att ladda, säger Martin Hube som är både PR-ansvarig för ID-modeller och delaktig i utvecklingsarbetet.



*För att utnyttja alla 475 liter under insynsskyddet måste man lasta under lastgolvet. I den här bilen sitter en subwoofer som snor 18 liter av utrymmet.*

**Att ladda från 10 till 80 procent** går på 24 minuter med det stora batteriet.

– Egentligen tar det 23 minuter och 20 minuter, men man måste alltid runda av uppåt. Motsvarande tid för det lilla batteriet är 29 minuter.

**På frågan om det inte vore smart** att göra lägre bilmodell med mindre luftmotstånd svarar han:

– Det är tydligt att kunderna efterfrågar suvar. Försäljningen av dem ökar ständigt. Men vi kommer att visa en mer aerodynamisk konceptbil där vi fokuserat på lägsta möjliga förbrukning.

**Ska kännas mer ombonad**

**Kopplingen till avgasbilen Volkswagen T-Cross** är tydlig. Det har blivit en framgångsrik modell och Volkswagen hoppas på att även ID. Cross ska sälja bra eftersom biltypen är populär och instegspriset i Tyskland hamnar under 28 000 euro.

Men Volkswagen vill inte heller upprepa misstagen med T-Cross och de första ID-modeller. Hårda plastytor i kupén är inget som kunderna tycker om. Det är omysigt och känns billigt.

**Därför har ID. Cross fått tygklädda dörrsidor** och en stoppad tygklädd instrumentpanel med luftutblås i metall. Det känns lite premium.

Vi får dock inte ta några närbilder på dessa delar av instrumentpanel, dörrar och stolar.

– **Det är ett halvår kvar till produktionsstart** och sömmarna är inte helt perfekta än, säger VW-ingenjören som åker med i baksätet under provturen.



*VW ID. Cross har stöd för V2L och kan stömförsörja verktyg med upp till 3,6 kW. Bilen har också stöd för V2G för den som bor i ett hus med solceller.*

### Komfort i fokus

Vi kör över trottoarkanter, spårvagnspår och brunnslock. Fjädringen är mjukare än i många andra småsuvar.

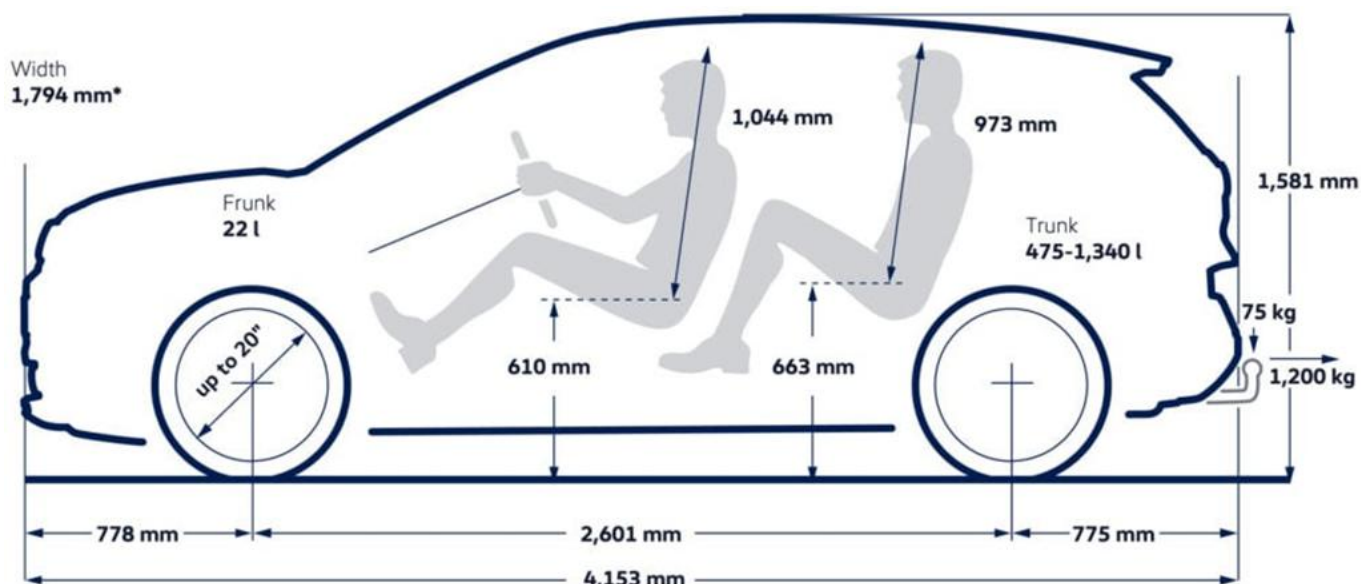
– **Vi har medvetet inte gjort ID. Cross sportigt styv.** Vi tror en avslappnad körstil passar en familjebil bäst. För den som vill ha lite sportigare väghållning kommer **ID. Polo** och **ID. Polo\_GTI**, säger Martin Hube.

Den som vill åka ännu skönare kan köpa till adaptiva DCC-stötdämpare till bilar med det större batteriet. I början av nästa år kommer en R-line-version när DCC-dämpare är standard.

Den finkorniga nederländska asfalten gör det svårt att få en uppfattning hur vägljudet kommer att uppfattas på slitna svenska vägar.

Stolarna känns välformade och lite fasta som Volkswagen-stolar brukar jag. Det passar i alla fall mig. Jag gillar också att mittkonsolen är avfasad så att det inte gör ont när man lutar det ena benet emot.

### ID.Cross dimensions





*Ratten har fått fysiska knappar liksom mittpanelen – ett tydligt önskemål från kunderna. Förarmiljön blir nästan identisk på Volkswagen ID. Polo.*

**Trots att ID. Cross är 8 cm kortare än Volvo EX30** är innerutrymmena bättre. Kan det vara Skoda som lärt övriga bilbyggare i koncernen hur man får en hög packningsgrad.

I baksätet får en normallång manlig passagerare plats bakom en dito förare; tillräckligt för några timmars färd, men på marginalen för en heldagstur.

**Även i bagageutrymmet utklassar ID. Cross** konkurrenter som Volvo EX30 och Zeekr X. Det ryms hela 475 liter under insynsskyddet. Det är ungefär lika mycket som i Volkswagen ID. 4. Med nedfällt baksäte ryms 1 340 liter. 346 liter mer än i EX30.

#### **Går snålt**

**Den nya- och egenutvecklade elmotorn** APP 290 är relativt lätt och kompakt. Den bjuder på 210 hästkrafter och 290 Nm.

Kraftutvecklingen är inte massiv, men fullt tillräckligt för att bilen inte ska hänga med i stads- och motorvägstrafik utan att kännas slö.

#### **Slutsats**

**Volkswagen har lärt sig av sina första ID-modeller** och fokuserar på rätt saker. ID. Cross känns ombonad och är skön att åka i. Dessutom har bra utrymmen för sin storlek. Det är lovande. VW siktar också på ett attraktivt pris – det kan leda till succé.

**Läs även: Så ska VW radera elbilsskammen – vi kör kommande ID. Polo**

**Fotnot:** Den lägsta förbrukningen bland journalisterna som provkörde var 11,2 kWh/100 km under en vindstilla vårdag. Även om det var under närmast idealiska förhållanden så är det en siffra som bådar gott.



Magnus Fröderberg

## 4. Mercedes C-klass EQ: Första intrycket av avgörande ny sedan

Av Greg Kable 17 mars 2026

2 minuters läsning

Märkets bästsäljande modell är elektrisk med en räckvidd på över 700 km och den känns som en riktig Benz



Mercedes-Benz kommer att presentera 40 nya eller faceliftade modeller i år, men kanske den viktigaste är **C-Klass EQ**.

Efter att hittills ha koncentrerat sina elinsatser i lyxsegmenten med **EQE** och **EQS**, är detta första gången märket riktar in sig på området som domineras av **Tesla Model 3** – och det gör de med en elbilsversion av sin bästsäljande modell.

Den kommer vid en tidpunkt då dess viktigaste konkurrenter gör detsamma: **BMW i3** (en elektrisk **3-serie**) kommer att presenteras imorgon och Audi planerar att lansera en **elektrisk A4 E-tron** senare under decenniet.

Innan den nya C-Klass EQ presenteras nästa månad har Autocar fått en plats i en utvecklingsprototyp på Mercedes Immendingen provground i södra Tyskland.

Förproduktionsprototypen är kraftigt förklädd, men skillnaderna mot ICE C-Class är tydliga: fronten är mer upprätt, den sitter lägre och bakrutan är placerad i en mycket brantare vinkel (troligen av aerodynamiska skäl). Invändigt är den också större, tack vare längre hjulbas och bredare spårvidd.



Elbilen är den andra Mercedes som använder företagets 800V MB. EA-arkitektur. Flera batteristorlekar är planerade, från 64 kWh till 94 kWh. Räckvidden kommer att vara "över 700 km".

Under mina första varv blir det snabbt tydligt hur smidig den nya bilen är. Det finns imponerande motstånd mot karossrullning och särskilt starkt grepp fram. Effekten av den valfria bakhjulsstyrningen blir tydlig genom snävare kurvor.

Sedan går vi vidare till en väg liknande den man hittar i Storbritannien, som används för att avslöja svagheter i fjädringsinställningarna. Ändå förblir stugan slående lugn. Vägbuller är dämpade.

"Vi ville ha en bil som känns lätt på fötterna men ändå levererar den sedvanliga komforten hos nuvarande C-klass," förklarade ingenjören Ewald Dirks. "Målet var att föraren egentligen inte skulle känna av den extra vikt som övergången till el medförde. Jämfört med ICE C-klassen är det en helt annan nivå. Det finns också en mycket bredare skillnad mellan de sportigaste och mest bekväma miljöerna."

Vägen försämras ytterligare. Små, skarpa gölar krusar sig genom ytan. Men prototypen absorberar stötarna med imponerande lugn och kontroll.

Under min tid som passagerare är det en egenskap som sticker ut framför allt: förfining. Mercedes verkar ha återskapat de dynamiska egenskaper som länge har definierat C-Klassen.



Greg Kable

## 5. Volvo får jätteaffär: 400 lastbilar på ett bräde

Av Maths Nilsson 17 mars 2026, 09:18

**Volvo Trucks drar in rekordord för nya VNL-modellen i USA. 400 lastbilar på ett bräde av flaggskeppet Volvo VNL 860.**



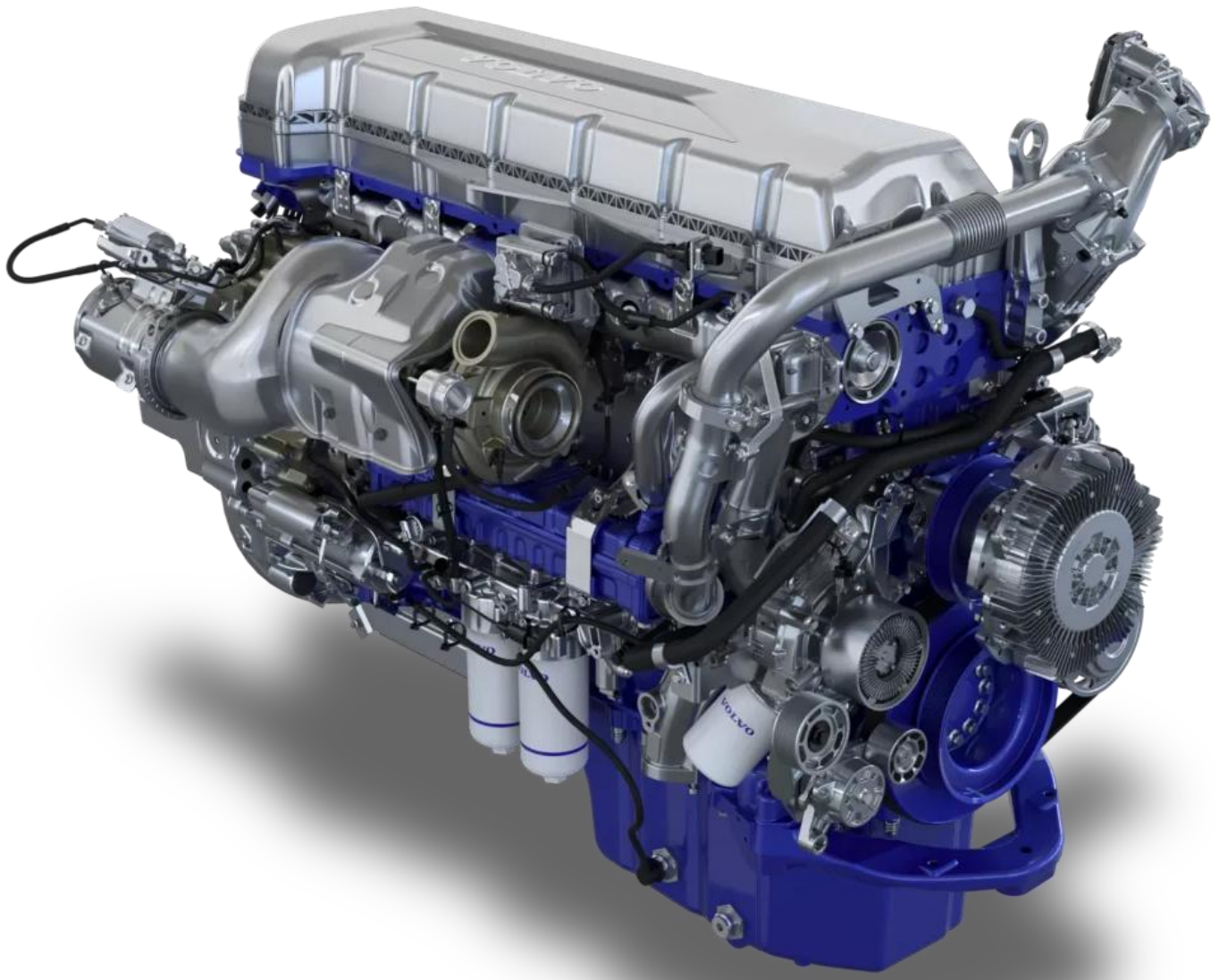
Det handlar om flaggskeppsmodellen Volvo VNL 860 med sovhytt som nu ska rullas ut till åkerier och förare över hela Nordamerika genom TEL:s leasingprogram. Ordern på 400 lastbilar kommer drygt ett år efter att produktionen av den helt nya VNL-generationen startade. Chaufförerna kan se fram emot bekväma resor i den stora hytten med sovplats.

Den nya Volvo VNL-serien är utvecklad för att möta de kraven på den amerikanska marknaden. Tack vare avancerad aerodynamik och förfinade drivlinor är den nya modellen upp till 10 procent mer bränsleeffektiv än sin föregångare.

– Den här betydande ordern speglar det förtroende som transportföretagen har för vår flaggskeppsplattform, säger Peter Voorhoeve, vd för Volvo Trucks North America.

Han betonar att lastbilen nu, efter ett år i trafik, levererar mätbara resultat när det gäller både ekonomi, säkerhet och förarkomfort. Sedan produktionsstarten i slutet av 2024 vid fabriken i Dublin, Virginia, har Volvo levererat cirka 15 000 exemplar av den nya VNL-modellen i USA och Kanada. Lastbilen har inte bara hyllats för sin teknik utan även för sitt utseende; 2025 vann den det prestigefyllda Red Dot Design Award i kategorin för kommersiella fordon.

Även om det exakta ordervärdet inte offentliggörs, rör det sig om en miljardaffär för den svenska lastbilsjätten. Att en av USA:s största leasingaktörer väljer att satsa så stort på Volvo VNL ses som en viktig signal till resten av branschen, där fokus just nu ligger på att sänka driftskostnader genom effektivare fordon.



LÄS MER:



**Volvos succé: Drar hem jätteorder på superlastbil**



**Volvos nya superlastbil klarar diesel, el och vätgas**



### Volvo tar hem monsterorder på ny superlastbil



### Volvos nya superaffär – på två kontinenter



### Volvo får jätteorder på ellastbilar – i Australien



Maths Nilsson

## 6. Volvos ”rödblockare” – en av världens mest hållbara motorer

Publicerad 13 mar 2026 kl 11.55

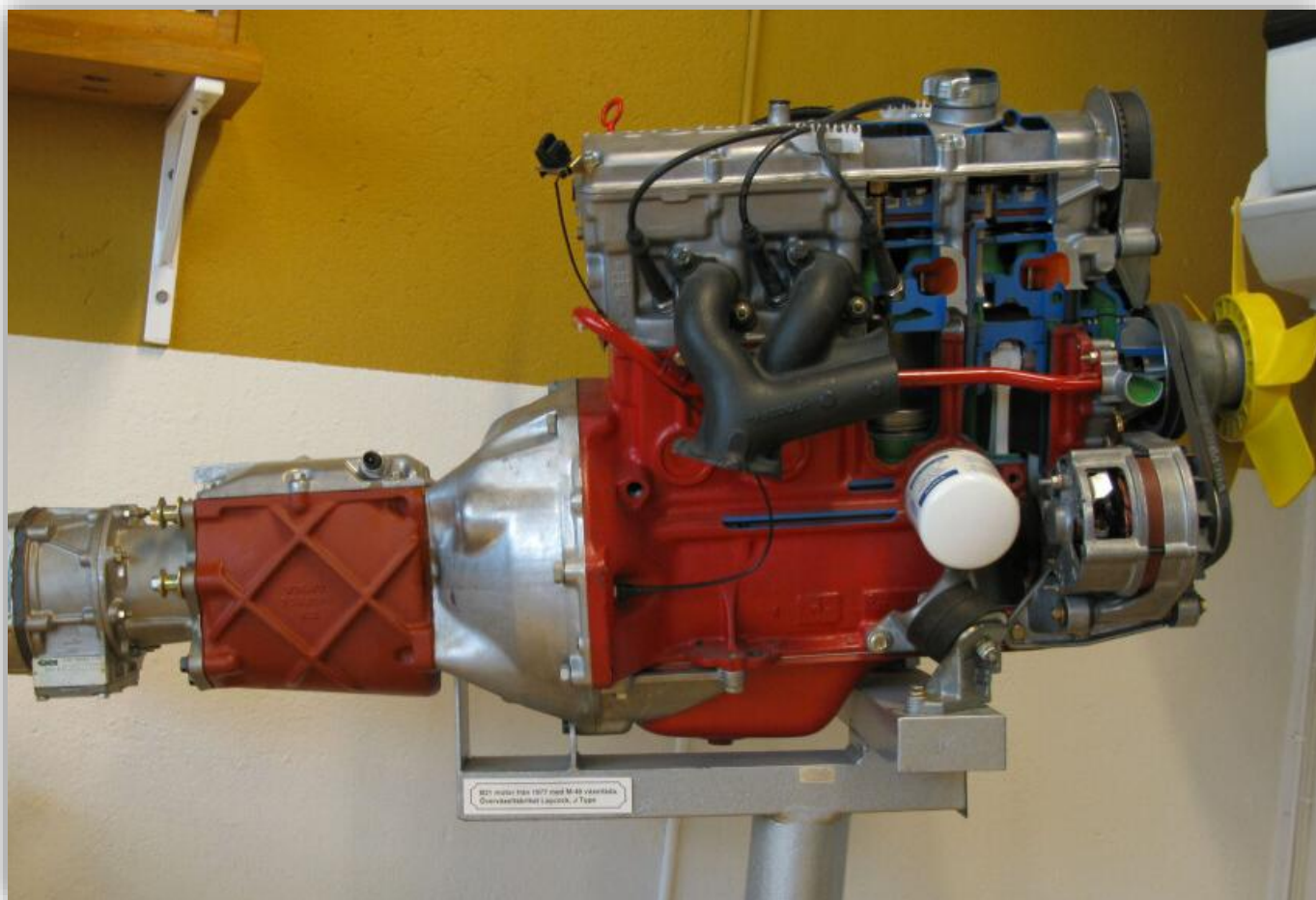
Det har gått mer än ett kvartssekel sedan den slog världsrekord i uthållighet, men fortfarande räknas Volvos ”rödblockare” som en av världens mest slitstarka bilmotorer. Ironiskt nog ska en legendarisk Saab-ingenjör, Per ”Turbo-Pelle” Gillbrand, ha mycket av äran.



*Volvo 740/760 med turbomatad B23ET-motor från 1983.  
Bilden visar avgassidan med turboaggregatet monterat.*

Det började 1960, när en blott 26-årig Per Gillbrand var nyanställd på Volvos motorutveckling i Göteborg. Uppdraget var att ta fram en motor till den planerade sportvagnen Volvo P1800, och året därpå började den tillverkas. Med Volvos nya B18-motor under huven.

Det var en rak fyrcylindrig motor, där inledningsbokstaven stod för ”Bensin” och siffran för slagvolymen i liter. Något som skilde B18 från tidigare Volvomotorer, där vevaxeln hade tre lager, var att B18-axeln var femlagrad vilket gjorde motorn betydligt mer slitstark. Dessutom var lagren större än hos en lastbilmotor, och kamaxeln drevs med kuggar i stället för med rem eller kedja.



*Volvos B21-motor med M46-växellåda fotograferad på Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping.*

Resultatet blev en motor som skulle komma att slå världsrekord i uthållighet. Den amerikanske högstadieläraren Irvin Gordon köpte en P1800 med B18-motor 1966, och 1998 hamnade han i Guinness rekordbok för världens längsta körda sträcka med privatägd personbil. Volvon (och motorn) hade då rullat 1 690 000 miles, eller 272 000 mil.

Gordon fortsatte köra sin P1800, och ägnade livet efter pensioneringen åt att bila runt i Nordamerika och Europa. När han dog 2018 hade Volvon rullat 3 200 000 miles (515 000 mil), och motorn bara renoverats två gånger i förebyggande syfte. Bilen kan i dag beskådas på bilmuseet World of Volvo i Göteborg.

### **Rödblocksmotorn lanserades med Volvo 240**

Per Gillbrand gick över till Saab 1964. Där skulle han på 1970-talet möjliggöra turboladdning i vanliga standardbilar, vilket då var något helt nytt. Sedan dess var han känd som Turbo-Pelle i bilvärlden.

Volvo fortsatte montera B18-motorer i allt från PV 544 till 140-serien, men 1968 ersattes den av B20-motorn – i princip samma motor men med större cylinderdiameter.

Först 1975 kom den egentliga rödblocksmotorn, när Volvo 240 lanserades med B21-motor. Den var en vidareutveckling av föregångarna, men skilde sig från dem genom sin överliggande kamaxel med kamrem, och genom att den hade topplock i aluminium i stället för järn.

Motorblocket i gjutjärn var målat i en djupröd färg vilket gav motorn dess smeknamn. Tanken med den röda färgen var att eventuella oljeläckor eller sprickor skulle bli lättare att upptäcka, men med tanke på motorns slitstyrka kanske detta var överflödigt.



*Volvo 240 Turbo under loppet i European Touring Car Championship 1985. Med turbomatare rödblocksmotorer etablerade sig Volvo som ett oväntat topplag i internationell standardvagnsracing under 1980-talet.*

Överdimensionerad oljepump, starka vevaxlar och låg effekt i förhållande till cylindervolymer bidrog till motorns hållbarhet. Slagvolymen var 2,127 liter (till skillnad från 2,0 liter i B20). Beroende på årsmodell och utförande hade B21 effekter mellan 102 och 155 hästkrafter, och för att få plats med den överliggande kamaxeln monterades motorn lutande i 200-serien.

### **"The flying bricks" framgångsrika i racing**

År 1979 lanserades Volvos rödblocksmotor B23, med 2,3 liters slagvolym, och snart kom bägge motorerna i turboförsedda versioner. Volvo 240 Turbo lanserades med B21-turbo 1981, och 1983 kom 182-hästarmotorn B23 turbo i Volvo 760.

Med de nya motorerna skulle Volvo skörda framgångar i motorsport under 80-talet. Ett toppår var 1985, då den svensk-italienska duon Thomas Lindström och Gianfranco Brancatelli vann European Touring Car Championship-serien i en Volvo 240 Turbo, och Per Stureson tog hem totalsegern i tyska Deutsche Tourenwagen Meisterschaft. Även han i en 240 Turbo.

De kantiga bilarna såg inte direkt ut som några fartvidunder. Men efter 1985 års segrar kom de bland internationella racingfans att kallas "the flying bricks" – de flygande tegelstenarna.

### **En av världens tio hållbaraste motorer**

Volvo fortsatte bygga rödblocksmotorer, och satte dem även i 740-serien. Men under 1990-talet ersattes de efterhand av femcylindriga bensin- och dieselmotorer, och den sista "rödblockaren" tillverkades 1998.

Fortfarande räknas den som en av de slitstarkaste motorer som någonsin byggts. Nyligen rankades Volvo "Redblock" B23 som en av världens tio hållbaraste fyrcylindriga motorer av den internationella motorsajten Carbuzz.

"Impossible to kill", lyder sajtens omdöme.



## 7. Volvo 123GT 1967



Denna Volvo 123GT från 1967 drivs av en 1,8-liters B18B rak fyrcylindrig växellåda kopplad till en fyrväxlad manuell växellåda och en Laycock de Normanville överväxel. Bilen är lackerad i rött och har förarljus med Volvo-märkta lock, samt 14" Minilite-lättmetallfälgar, skivbromsar fram, Bilstein-stötdämpare och dubbla SU-förgasare. Interiören är klädd i svart vinyl och utrustad med fällbara sittstolar samt en varvräknare monterad på instrumentbrädan. Denna 123GT förvärvades av ägaren, en detaljhandlare, 2018 och erbjuds nu av säljaren för deras räkning utan reservat med en ren titel i North Carolina.

123GT introducerades 1967 som en del av en tvåårig produktionsperiod avsedd att homologera 122s-chassit för deltagande i olika FIA-racingserier. Detta exemplar lämnade fabriken i Cherry Red (46) och är utrustat med förljus med Volvo-märkta vinylskydd. Dubbla frontgrillar, strotskärmar och kromstötfångare med överstyrning är ytterligare detaljer.



*Silverfärgade 14" Minilite-lättmetallfälgar bär Volvo-märkta mittkapslar och är monterade med 205/70 Michelin Harmony-däck med spruckna sidoväggar.*



*Kupén har fällbara framsäten och en bakre bänk klädd i svart vinyl tillsammans med färgkoordinerad övre instrumentpanel, dörrpaneler och mattor. Bilen har en värmare samt trepunktsbälten fram. Innertaket hänger och färgflagor syns på nedre instrumentbrädan.*



*Den treekrade ratten har en VDO horisontellt svepande hastighetsmätare med 120 mph samt extra mätare för kylvätsketemperatur och bränslenivå. En varvräknare med en rödlinje på 6 500 varv per minut sitter ovanpå instrumentbrädan, och en Stewart Warner-oljetrycksmätare är monterad under. Den femsiffriga mätaren visar 41 000 miles.*



*Den 1,8-liters B18B raka fyran är utrustad med dubbla SU-förgasare och var fabriksklassad till 115 hästkrafter.*



*Kraften överförs till bakhjulen via en M41 fyrväxlad manuell växellåda med en Laycock de Normanville överväxel. Korrosion är synlig på undervagnskomponenter.*

Vinnande bud: USD 25 000. Auktionen avslutad onsdag 8 november kl. 21:15



## 8. 1937 års Graham-serie 116



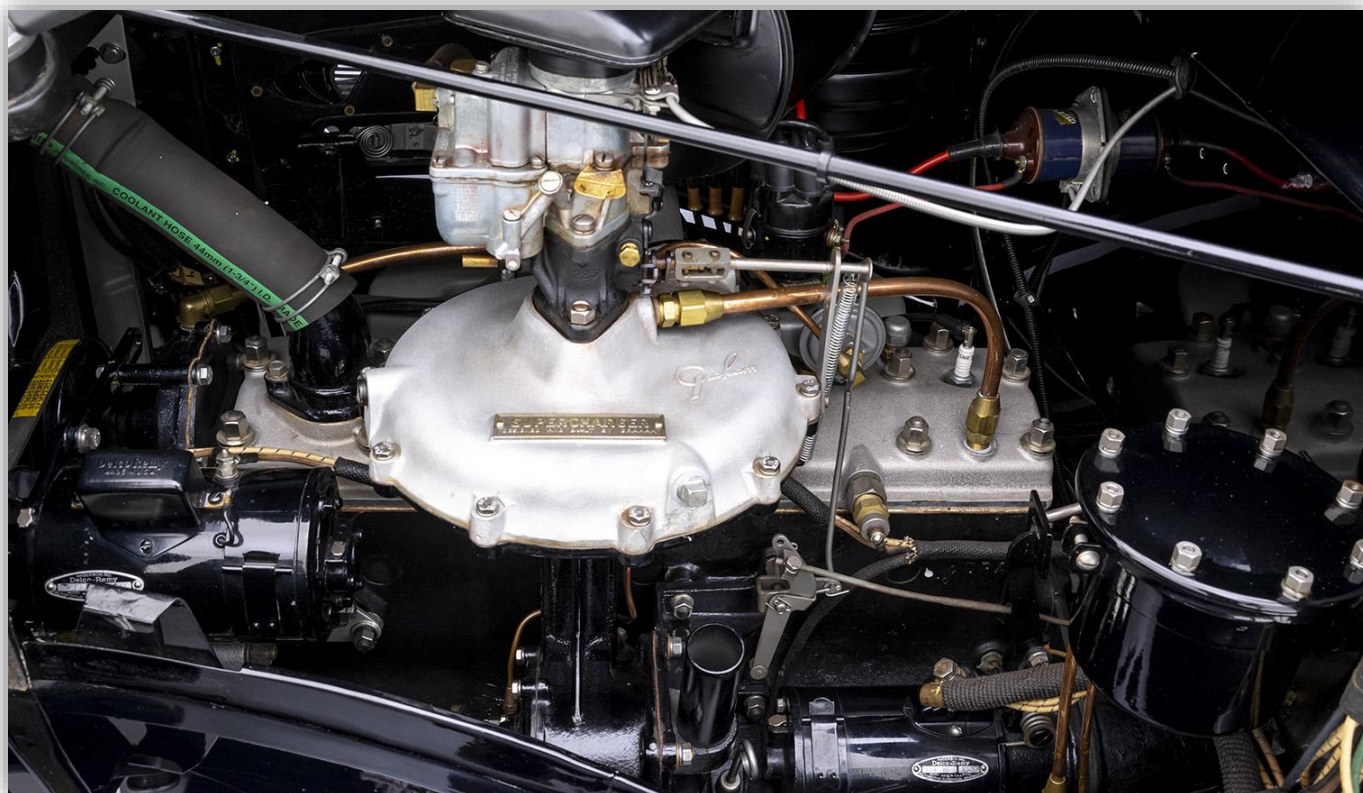
År 1927 började bröderna Graham – Joseph, Robert och Ray – tillverka bilar på egen hand och köpte Paige-Detroit Motor Car Company för 3,5 miljoner dollar. Med detta förvärv lanserade de Graham-Paige, som initialt erbjöd sex- och åttacylindriga fordon. Varumärket fick snabbt ett rykte om sig för kvalitet och innovation, med tidig framgång både inom försäljning och motorsport. Graham-emblemet visade särskilt profiler av de tre bröderna, vilket speglade deras enade ledarskap och vision. Tidiga Grahams visade sin skicklighet på världens racerbanor, inklusive på legendariska arenor som Brooklands-banan, och företaget anställde bland andra Ray Dietrich för att finslipa den stiliga designen.



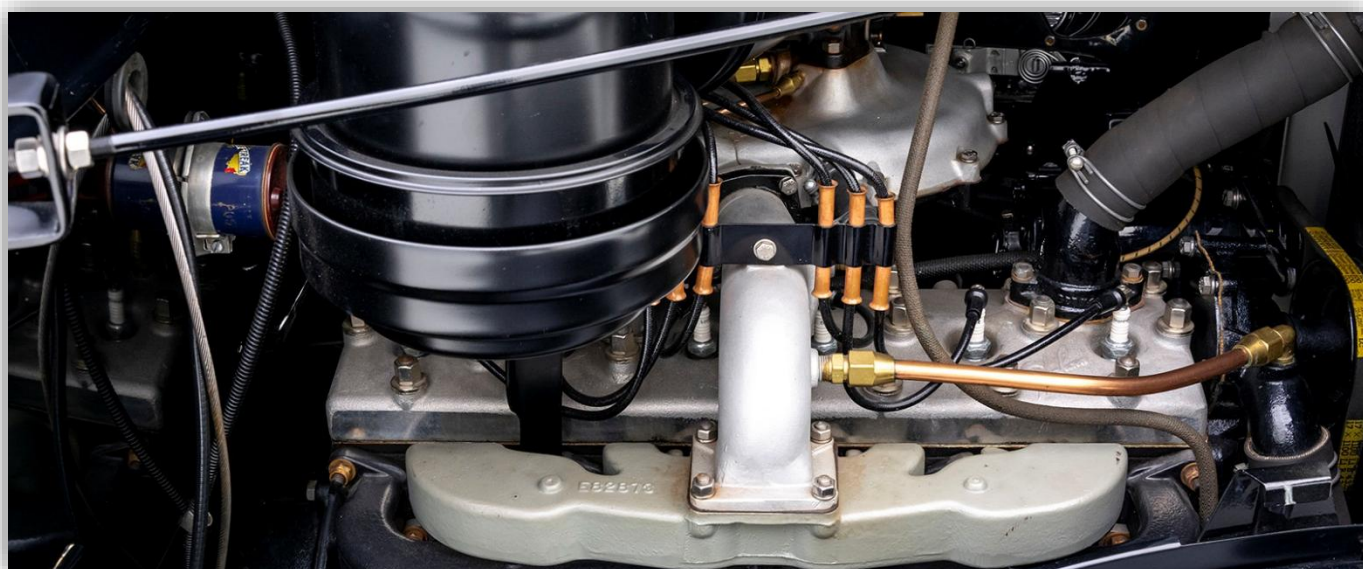


Graham-Paige utmärkte sig genom att tillverka de flesta av sina karosser och motorer, och löste tidigare leveransproblem genom att förvärva Wayne Body Company och utöka dess produktionskapacitet. Medan vissa fordon använde Continental-motorer, förlitade sig Graham-Paige främst på sin egen ingenjörssavdelning för utveckling av drivlinan. Detta engagemang för intern design var särskilt tydligt i deras berömda "Blue Streak"-modeller, designade av Amos Northup 1932. Dessa bilar hade banbrytande element som helt slutna skärmar och innovativ chassiteknik, vilket i hög grad påverkade framtida bildesign.





Grahams tekniska framsteg var branschledande. 1932 års "Blue Streak"-design hade en 'banjo'-ram som möjliggjorde en bredare kaross och innovativ fjädringsgeometri, vilket andra tillverkare senare tog över. År 1934 introducerade Graham en internt designad vevaxeldriven kompressor. Graham-fläkten, designad av biträdande chefsingenjören F.F. Kishline, var en centrifugalenhet och var oförblommat efter Duesenbergs. Först monterad på deras raka åtta-motorer på deras 1934 års Custom 8-modell, blev den sedan tillgänglig på deras sexcylindriga Serie 110 från och med 1936; Vid det laget tillverkades inte längre deras raka åtta. Och sanningen att säga behövde de egentligen inte åttacylindrig motor eftersom tillägget av kompressorn gjorde att den mindre raka sexan presterade lika bra, men med två färre cylindrar gjorde bilen lättare, bättre väghållning, lättare styrning och ganska bränsleeffektiv; den uppnådde 23,95 mpg under Gilmore Economy Run och vann sin klass. Under åren blev Graham en ledare inom produktion av kompressormatade bilar och höll denna utmärkelse tills han överträffades av Buick på 1990-talet.





Trots initial motståndskraft under den stora depressionen minskade Graham-Paiges försäljning i slutet av 1930-talet. Dess designarv bestod dock, med anmärkningsvärda modeller som "Spirit of Motion" och Hollywood som ofta missförstods för att hysa Continental-motorer, även om de använde egna Graham-Paige-designer.

Denna unika Graham-cabriolet skeppades till Europa som ett kompressormatrat chassi med huva, framklämma och bakskärmar för att specialbyggas som en 2/3-sitsig cabriolet av Worblaufen i Schweiz. Carrosserie Worblaufen må vara ett mindre känt karosseribyggarföretag, men de hade ändå ett lugnt rykte för utmärkt hantverk och smakfull, diskret design. Fritz Ramseier grundade företaget 1929 i sin hemby Worbleinen och fick sällskap av sina bröder Earnst och Hans, som hjälpte till med försäljning respektive drift av verkstaden. Deras tidiga arbete bestod mestadels av drophead-versioner av enkla Opel, Renault och Peugeot, men snart kom en mer sofistikerad kundkrets på besök. Inom kort fanns chassin från Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Lancia och Isotta-Fraschini utspridda i verkstaden.

Bilen levererades ny i Schweiz och upptäcktes 1983 av Alain Berrabah från Renens, Schweiz. Den engångna Graham hade sovit i en schweizisk lada sedan 1959, och vid upptäckten hade flera fåglar och spindlar tagit plats där. Berrabah påbörjade omedelbart en restaurering, och på bara arton månader var han igång med den igen. Han ägde bilen fram till 2007 innan han köptes upp av den schweiziske återförsäljaren och biljägaren Christoph Grohe, som sålde bilen till dess senaste ägare i Amerika. Efter 70 år i Schweiz återlämnades Graham till sin födelsestad. En noggrann restaurering följde snart och slutfördes 2009.

Idag presenteras chassit 134972 i fantastiskt skick i den eleganta svarta färgsättningen över en frodig beige interiör. Lack- och karosskvalitet är exceptionell, bilen har bevarats i utmärkt skick sedan restaureringen. Passform och finish är enastående, och det färgade arbetet presenteras i fin skick.



Alltid så elegant med sin vattenfallsgaller och fem distinkta, och funktionella, huvventiler, avsaknad av stigbrädor, självmordsdörrar, polerad bälteslist som slingrar sig runt bilens bakdel, tillsammans med dess vackert sluttande tak som ger denna utsökta bil en särskild dämpad elegans. Worblaufens karossarbete är högt ansedd för sin imponerande kvalitet, vilket märks genom hela bilen.

Cockpiten är ett mästerverk i återhållsam art deco-detalj, från de vackra kromspjuten på dörrkorten, till de två stora instrumenten som symmetriskt flankerar de mindre mätarna, och om du inte glömmet, en "Supercharger"-bricka mitt i mitten. Sittytorna visar endast de minsta veck vid användning men förblir mjuka och vackert presenterade. Baksätet, som är designat för en person, är fullt användbart för en extra passagerare, vilket gör detta till ett utmärkt val för både tur- och concours-evenemang.

Den ursprungliga motorn med matchande siffror (nummer 139762) har den nämnda kompressorn och är kopplad till en konventionellt växlad treväxlad växellåda. I linje med resten av bilen är motorn vackert detaljerad med korrekta finishar, korrekt hårdvara och korrekt presenterade tillbehör. Till försäljningen av bilen hörs en kopia av ett brev från Fritz Ramseier som intygar originalbygget, och bilen har fått Full Classic-status av CCCA, vilket är ett bevis på bilens design och betydelse.

Av de cirka 45 kända exemplen på Worblaufen-karosser som finns kvar är denna fantastiska Graham definitivt en av de mest utmärkande. Det är en vacker maskin som kombinerar den bästa återhållsamma schweiziska estetiken och pålitliga amerikanska grunder i ett vackert utformat paket.



# Klassiker

## 9. Grattis Matra Simca Bagheera!

Publicerad 23 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Gerda och Gerd har namnsdag passar vi på att hylla Bagheera!



Ett av 1970-talets tuffaste modellnamn stod Simca och Matra för med Bagheera.

Idén var att bygga en **billig sportbil** med **fin väghållning** och **snygg design**. Matra hade erfarenhet av sportbilar med mittmotor samt fabriken att bygga bilarna i, Chrysler France hade försäljningsorganisationen och färdig mekanik samt en önskan om att Simca-programmet skulle förnygras något i tilltalet.

Resultatet blev **Matra Simca Bagheera** och den visades första gången i april 1973.

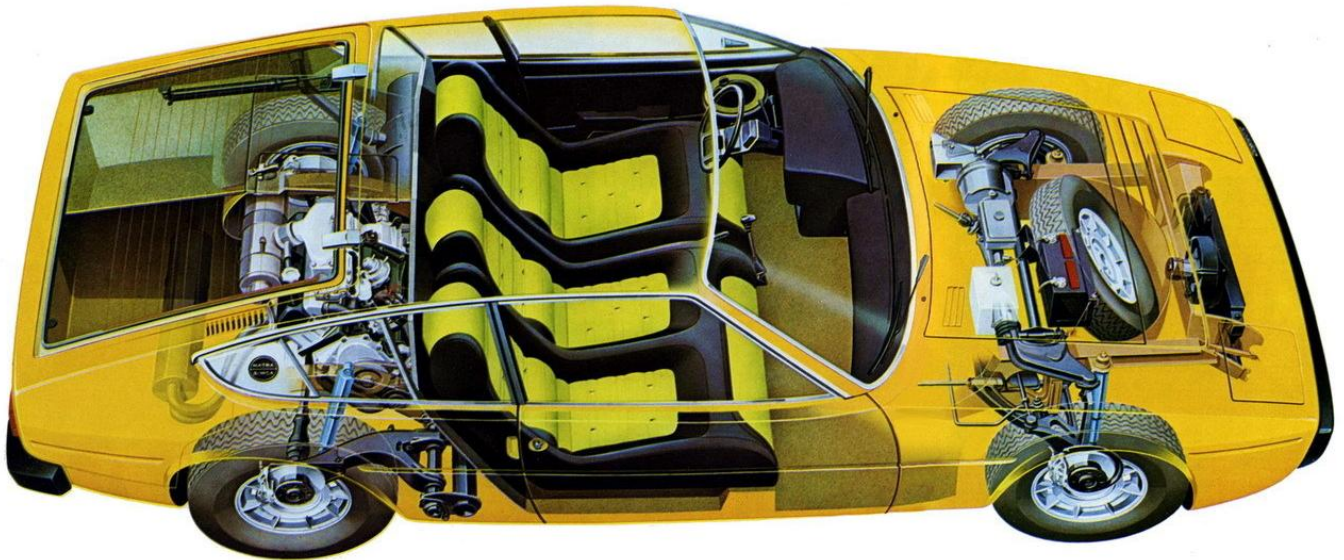
Att karossens ytterpaneler var i **plast**, bakluckan i **glas** och grundstrukturen i **stål** var intressant men inte det som satte Bagheera "på kartan". Det var utan tvekan det faktum att man kunde sitta **tre i bredd** i snyggt skulpterade sportstolar!

Motorn som satt direkt bakom de tre åkande var på blott 1294 kubik och hämtad från *Simca 1100* gav inte riktigt den utdelning som karossen lovade. Något bättre blev det när Bagheera S presenterades med en 1,5-litersmotor på 90 hk.

Bagheera tillverkades i knappt 50 000 exemplar innan den 1980 ersattes av Talbot Matra Murena.



*Designen fick mycket beröm, bl a Style Autos designpris 1974*



*Matra Bagheera - sportbilen där tre personer fick dela på 1294 kubik*



## 10. Lyxbilmärket som misslyckades



### **Amati (1991 - 1992)**

Toyota hade Lexus, Nissan hade Infiniti och Honda hade Acura, så Mazda kom på Amati som sitt lyxmarke. Det var dock ganska sent till festen, och när det kom till lanseringen hade den japanska aktiemarknadsbubblan spruckit och företaget försökte desperat spara pengar. Bilen kom ut på marknaden 1991, men ställdes in bara ett år senare innan den lanserades. Dess första modell skulle vara Amati 500 som lanserades i Europa som Mazda Xedos6 1992. Den första amerikanska "Amati" lanserades så småningom som Mazda Milenia i Amerika 1995.



Roger Warolin