



Alvis TE21 Drophead (1964)

1. Kia EV5
2. Test av BMW iX3
3. Ferrari Amalfi Spider
4. CDE 2026
5. Priset för Volvo EX60 Cross Country
6. Mercedes W123
7. Alvis TE21-familj
- 8- Isotta Fraschini 8A Worblaufen
9. Lyxbilsmärket som misslyckades
10. Grattis Chevrolet Corvair



1. Kia EV5 till Karlstad

Av Christoffer Gullin

22 mars 2026

69 mil senare är jag rätt så glad



FILM: <https://youtu.be/ZWxPN8g85kE>

Jag har kört nya Kia EV5 till Karlstad och sen hem igen, en resa på totalt 69 mil, där jag testar komfort, förbrukning och laddning. Jag kör denna gång med appen ABRP som är en navigationsapp för elbilar.



Christoffer Gullin

2. Test av nya elbilen BMW iX3

Av Maths Nilsson 22 mars 2026, 21:24

BMW lovar guld och gröna skogar med nya elbilen iX3. Räckvidd som en diesebil och laddning snabbare än en kaffepaus. – Är de här bilarna så bra så att bensinbilarna och laddhybriderna är chanslösa också när det gäller ekonomi? frågar sig Alrik Söderlind innan han försöker köra 80 mil.



FILM: https://youtu.be/dO0_JGknyc4?t=13

Alrik Söderlind inleder första stora testet av BMW iX3 i Sverige i Nacka med en ambitiös plan: kör norrut tills batteriet visar 50%, vänd och se om bilen tar honom hela vägen hem. Navigationen pekar mot Ljusne, strax norr om Söderhamn. Förutsättningarna är inte optimala: åtta grader varmt, kraftig motvind och 21-tums vinterdäck som rullar tungt.

Det första som möter föraren är BMW:s nya interiörspråk. Den mest omdiskuterade detaljen är ratten, som har en okonventionell form och reglage som reflekterar ljus på natten. – Visuellt känns det jättekonstigt, men ergonomin är bra. Nya saker är inte sämre bara för att de är konstiga. Man vänjer sig, säger Alrik.

BMW:s nya Neue Klasse har något som kallas för *Panoramic Vision*, en display som sträcker sig längs hela vindrutans nederkant. Systemet är högst konfigurerbart och Alrik imponeras av hur lättskött tekniken är, trots att den ser futuristisk ut. BMW anger en WLTP-räckvidd på 80,5 mil. Vid start med 98 % batteri visar bilens mätare dock 50 mil. Alrik kör med farthållare och följer hastighetsgränserna slaviskt.

– Enligt EV-database ska den klara 39 mil på vintern. Om man gör ett stopp på 15 minuter ska man komma 66 mil. Det är väl det man vill, säger han.

Vid vändpunkten i Ljusne har han kört 24,6 mil och har 51 % kvar. Snittförbrukningen landar på fina 20,8 kWh/100 km. Men på hemvägen slår den svenska våren till med en "fruktansvärd" motvind. Förbrukningen stiger till 23,2 kWh och Alrik inser att han inte kommer nå ända fram utan att ladda. Totalt landar den verkliga räckvidden långt ifrån 80 mil, men ändå imponerande för klassen under rådande förhållanden. Vill du veta den exakta räckviddssiffran så titta på filmen här ovan.

Även om bilen imponerar, så gör den svenska laddinfrastrukturen det motsatta. Alrik försöker ladda på en station som ska ge 400 kW, men möts av tekniskt strul. Betalkort fungerar inte, apparna är felaktiga och verifieringsmejl dyker aldrig upp.

– Jag är lite upprörd. Det här är riktigt jäkla fantastiskt dåligt av laddoperatörerna. Man köper fina bilar som klarar massor av ström, och så fungerar inte resten.

När han väl får igång laddningen på en annan station får han se baksidan av effektstyrning. När en liten Opel parkerar bredvid och börjar ladda, sjunker BMW:ns laddhastighet direkt från 370 kW till under 200 kW.

– Det är lite surt när man köpt en bil som kan ta 400 kW och får hälften för att någon annan laddar bredvid.

Alrik slår fast att BMW iX3 är en ekonomisk vinnare mot sin syskonmodell X3 (laddhybrid). Men särskilt billigt blir det inte. TCO-kalkylen för iX3 som tjänstebil landar på ca 14 700 kr/månad. Privatleasing landar på 10 115 kr/månad (plus försäkring och däck). Ändå visar kalkylen att en laddhybrid blir betydligt dyrare att äga på grund av sämre andrahandsvärde och högre bränslekostnader.

– Laddhybriderna är ekonomiskt körda i den här klassen, menar Alrik.

Trots laddstrulet och den uteblivna 80-milsräckvidden får iX3 höga betyg. Den största behållningen är körkänslan och den avancerade självkörningen.

– Den reagerar kvickt, har ingen "roll" i kurvorna och självkörningen är den bästa jag kört i Sverige hittills. Den förstår inte bara vilken hastighet som är laglig, utan vilken som är lämplig i en kurva.

LÄS MER:

- [BMW premiärvisar förnyade 5-serien och 6-serien](#)
- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Första testerna av BMW iX3: "Kvantsprång för elbilar"](#)
- [Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger...](#)
- [Testade 90 elbilar – de här är bäst](#)
- [Upptäckten – så dör elbilar i kyla](#)
- [Sjukt att bara testa elbilars räckvidd i 23 plusgrader](#)





3. Ferrari Amalfi Spider – med perfekt taköppningstid

John Sempill 2026-03-13

Maranello presenterar nu Amalfi Spider. Designad för drömmare – med den rätta balansen av lyx, effekt och glassätarpotential.



Ferrari senaste skapelse, Ferrari Amalfi Spider, har nu avtäckts. Det handlar om en två-plus-två-cabriolet, med frontmonterad dubbelturbo V8 och ställbar aerodynamik. Benämningen två-plus-två är dock kanske lite generös då man helst inte sätter någon i "baksätet". Möjligen ett paket spaghetti på vägen hem.

Lyfter vi motorhuven och tittar lite närmare kan vi förundras över hur 640 hästar får plats. Annan kuriosa är att Ferraris ingenjörer har jobbat med att minska vikten – bland annat med lättare kamaxlar och ett lättare motorblock. Insatserna här innebär besparingar på omkring 2,3 kg.

Brake-by-wire bidrar till mer exakt fordonskontroll och aktiv aerodynamik med en bakvinge som kan ställas i tre steg ger förbättrad väghållning i högre hastigheter.

Summan av kardemumman är en topphastighet på 320 km/h och en acceleration från 0–100 km/h på endast 3,3 sekunder.

Fäll taket på några sekunder

När regnet kommer eller om solen är för stark kan tygtaket användas. Är du däremot immun kan taket fällas på 13,5 sekunder och fungerar dessutom i hastigheter upp till 60 km/h. Tänk vilken föreställning man kan bjuda alla carspotters på när detta görs farandes längs Strandvägen.

Vi noterar att Ferrari inte meddelar tidsåtgången för att höja taket. Men det är väl inte därför man köper en Ferrari Amalfi Spider?





Specifikationer Ferrari Amalfi Spider

- Motor: Dubbelturbo V8 – 90°
- Total cylindervolym: 3 855 cc
- Maximal effekt: 640 hk vid 7 500 rpm
- Maximalt vridmoment: 760 Nm vid 3 000–5 750 rpm
- Topp hastighet: 320 km/h
- Acceleration 0-100 km/h: 3,3 sekunder
- Torrvikt: 1 556 kg
- Växellåda: Åttaväxlad dubbelkopplings F1 DCT
- Öppningstid sufflett: 13,5 sekunder (kan öppnas i hastigheter upp till 60 km/h)
- Bagageutrymme: 255 liter (tak stängt) / 172 liter (tak öppet)

Läs även: [Ferrari presenterar Amalfi – knapparna tillbaka i ny GT](#)



auto motor & sport och Recharges chefredaktör skriver om bilar, bransch och bilindustri. Som tioåring hade han två drömbilar: Jaguar XJ220 och Ford Mondeo. En av dem hade han som övningskörningsbil. Är annars utbildad trummis och tidigare redaktör för bland annat Den Moderna Hantverkaren, Den Moderna Verkstaden och Musikermagasinet. Lyssnar helst på Toto. **Email: john.sempill@automotorsport.se**



4. CDE 2026

15 mars 2026

Konceptet vi vill ha på riktigt och fet gangster-Mercedes

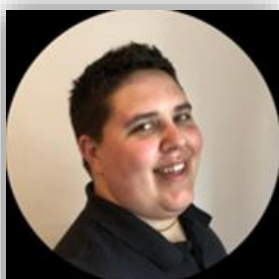


FILM: https://youtu.be/7bNm_QkVq84

Jag har varit på Car Design Event 2026 i München, ett event som fokuserar på bildesign och visar upp konceptbilar från olika tillverkare. I denna video spanar jag in flera bilar som antingen är på väg eller har en bit kvar.

VW ID. Polo: [Interiören i VW ID.Polo ser ut som en bil ...](#)

Kia EV2: [Kia EV2 är den söta lillbilen med den välb...](#)



Christoffer Gullin

5. Priset klart för Volvo EX60 Cross Country

Carl Undéhn

19 mars 2026



Vid premiären av Volvo EX60 fick vi veta att priset börjar på 689.000 kronor. Vi fick då också se Cross Country-versionen av EX60, alltså en mer robust version av elsuven som också kommer med två centimeter höjd markfrigång för att bättre ta sig fram på dåliga vägar eller i snö. Bilen kan också höjas och sänkas med dess luftfjädring och utöver det har Volvo EX60 Cross Country luftfjädring, skyddsplåtar i rostfritt stål i fronten och baktill samt speciellt framtagna fälgar.

Nu har Volvo Cars släppt priserna även för EX60 Cross Country som börjar på 764.000 kronor. Det innebär ett prispåslag på 35.000 kronor jämfört med den prestandamässigt likvärdiga EX60 P10. EX60 Cross Country kommer med fyrhjulsdraft där de dubbla elmotorerna har en systemeffekt på 375 kW (510 hästkrafter) och en räckvidd på 64 mil – alltså 2 mil kortare än hos EX60 P10. Den som vill dra släp genom skogen kan också med Cross Country-versionen göra det på upp till 2,4 ton.

Som vanliga EX60 P10 laddar också Cross Country med upp till 400 kW och kan med det fylla batteriet på 91 kWh från 10 till 80 procent på 18 minuter. EX60 Cross Country säljs först i en lanseringsversion kallad First Editon.



Carl Undéhn

6. Mercedes W123 var i det närmaste outslitlig

Publicerad 2026-03-22 6:30 Text Calle Carlquist

Mercedes W123-modell som dök upp 1976 var extremt robust – om rosten kunde hållas borta. Nu fyller den klassiska modellen 50 år.



Enligt Ekonomifakta motsvarade 100 000 kronor 1985 ungefär 270 000 kronor i början av 2026. Så billigt kan man förstås inte köpa någon ny Mercedes-Benz i dag.

Dåvarande importören Philipsons stod för erbjudandet/löftet/hotet om ”sista året för en ny Mercedes-Benz för under 100 000 kronor”. Det gällde en W123 med lilla bensinfyran, en 200. Nittiofem lagom pigga hästkrafter, nackstöd även bak, centrallås och värmestolar fram ingick för 99 850 kronor.

Priset fick spekulanterna på fötter, snart syntes många exemplar i trafiken (i synnerhet vita med blå klädsel) och gör det faktiskt ännu. W123-serien visade sig ju vara i det närmaste outslitlig, bara man höll reda på rostkänsligheten – vilket inte var så lätt. Modellen skulle ersättas av en annan blivande klassiker, W124, under 1986 och Mercedestrogna ville försäkra sig om ett 123-exemplar innan tillverkningen upphörde.

W123 lanserades 1976 och fyller alltså 50 år i år. Den tillverkades i drygt 2,6 miljoner exemplar. Efterträdaren W124 nådde ännu fler, drygt 2,7 miljoner.



Calle Carlquist



7. Alvis TE21-familj: sedan, drophead och stilfull Graber

Av James Page 30 aug 2024

Före andra världskriget var Alvis en biltillverkare som också råkade tillverka flygmotorer och militära fordon. Efter konflikten var situationen omvänd, men förändringen i prioriteringar var inte omedelbart uppenbar.



När kriget närmade sig sin kulmen arbetade Alvis redan hårt på det som skulle bli **TA14**, och när vår trio av **TE21** byggdes på 1960-talet var bilproduktionen återigen i full gång. Det hade dock funnits mycket osäkerhet under den mellanliggande perioden.

Under de tidiga efterkrigsåren sökte Alvis nya områden som de först hade doppat tårna i på 1930-talet, genom att utveckla Leonides-flygmotorn och en rad sexhjuliga militärfordon.

I mitten av 1950-talet, och av olika skäl, hade bilproduktionen i princip upphört – och kunde ha lagts ner helt om det inte vore för en schweizisk karosbyggares konstruktioner.

Den första av trelitersvagnarna, betecknad **TA21**, visades i Genève 1950, varefter 1300 beställningar lades.

Raksexmotorn var en helt ny design under Chris Kinghams överinseende och hade en sju huvudlager i botten.

Ursprungligen utrustad med en enda Solex-förgasare, behandlades den med dubbla SU:er från början av 1952.



Alvis TE21 drophead har fyrkantig käkliknande utseende

Enheten skulle bli en grundpelare i Alvis-bilar fram till 1967, liksom TA21:s chassi.

Med en spiralfjädrad front istället för det traditionella tvärgående bladet togs den i bruk för de många modeller som skulle följa i Three Litre-serien, och förblev oförändrad i hjulbas och spårvidd genom hela bilen.

Företagets fantastiska helt synkroniserade växellåda ansågs vara för dyr i den hårda nya efterkrigstiden, så TA21 ärvde TA14:s låda.

Hittills har allt gått bra, även om Alvis-styrelsen officiellt hade beslutat att fortsätta bilproduktionen i liten skala.

Totalt lämnade 1316 TA21 fabriken innan TC21 kom 1953.

Med några justeringar – inklusive ett uppgraderat topplock och ett axelutväxlingsförhållande på 3,77:1 istället för 4,09:1 – blev detta TC21/100, med suffixet som syftar på dess imponerande topphastighet.

Vid den tidpunkten såg Alvis ännu längre framåt: Alec Issigonis hade anlåtats för att utveckla en innovativ, V8-driven monocoquedesign som skulle produceras i mycket större mängder.

Tanken var att den skulle ersätta TC21/100 någon gång 1956, men projektet övergavs på grund av ökande kostnader och Issigonis återvände till BMC.

Ungefär samtidigt hade Mulliners köpts upp av Standard-Triumph och Tickford höll på att stärka sitt samarbete med **Aston Martin**.

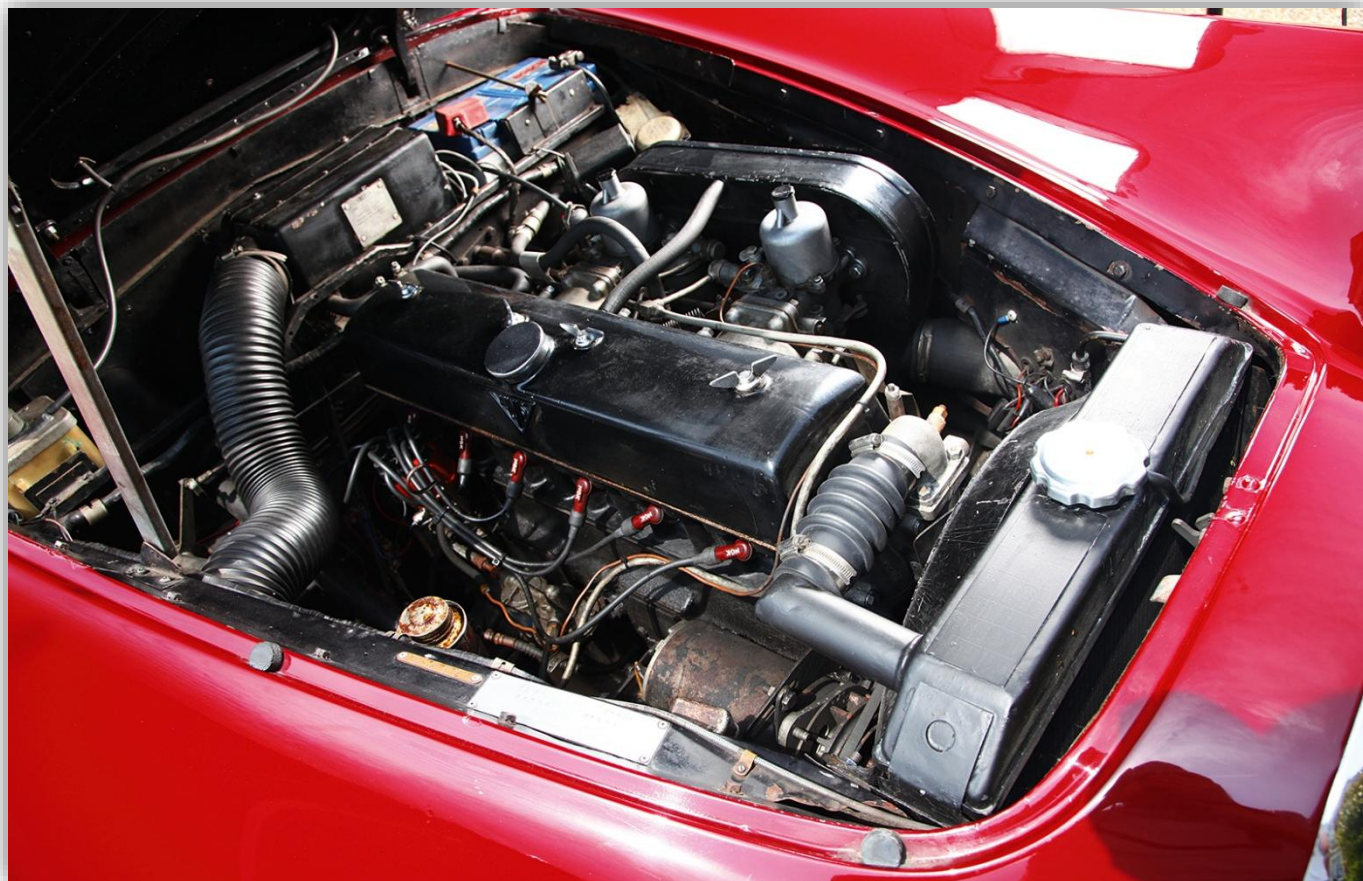
Dessa karossbyggare hade hittills ansvarat för sedan- respektive fallmotorerna Three Liter-modellerna.

I en olycklig dubbel smäll stod Alvis sedan utan sin modiga nya modell och utan någon som kunde fortsätta bygga den gamla.

Bilproduktionen minskade till en mindre ström.

I vad som verkade vara ett sista chanskast skickades två TC21/100 till Hermann Graber med avsikt att visa upp de ombyggda modellerna på Earls Court Motor Show 1955.

Inte långt efter att Three Litre gick i produktion blev karossbyggaren den schweiziska Alvis-agenten, och den positiva publiciteten kring hans konstruktioner gjorde att han hade en nära relation med fabriken.



Alvis TE21:s drophead har en kraftfull sexcylindrig motor

Så det var att Alvis ordnade så att en av sina TC21/100-karosser sattes i begränsad produktion efter dess entusiastiska mottagande i London: Graber skulle bygga bilar för kontinentalmarknaden vid sin bas i Wictrach, medan Willowbrook skulle göra detsamma under licens i Storbritannien.

Under den stiliga och genommoderna formen var **TC108/G** mycket likt TC21/100.

Endast 37 byggdes i båda länderna innan Willowbrook tröttnade på de arbetsintensiva och kostsamma metoderna som krävdes, men det höll Three Litre vid liv och räddningen var nära.

Arrangemangen för Park Ward att ta över byggandet av Grab skrevs i början av 1958, och TD21 skulle väcka serien till liv igen, då den tillverkades i hundratals istället för några få.

Efterfrågan sköt i höjden, och den återupplivade Three Litre fann förtroende hos vad *The Motor* beskrev som en 'utvald men viktig kundkrets'.

Hertigen av Edinburgh lät tillverka en med en djupare vindruta och olika specialutrustning.

När serieägaren Sir Douglas Bader såg den i fabriken kommenterade han att "De har verkligen förstört den."

TD21 Serie II hade en omdesignad front, med strålkastare placerade där det tidigare fanns horisontella luftintag, och helhjärtade skivbromsar infördes successivt för att bemöta kritiken av bromsen på tidigare modeller.

1962 kom Mike Dunn från **Ford** för att skriva nästa kapitel i Three Litre-berättelsen.

"Inget vidare utvecklingsarbete hade gjorts sedan lanseringen av TD21 Series II," säger han, "och John Parkes frågade mig om jag ville titta på att förbättra bilen för att locka fler försäljningar.

"Han tyckte att vi borde försöka få ut mer kraft ur motorn.



Alvis TE21 drophead har en ganska upprätt körposition

"På Holyhead Road hade vi bara en Heenan och Froude-dynamometer för bilteknik, så vi kopplade en standard TD21-motor till den och monterade inlopp, avgaser och kylsystem. "Vi mätte en bästa siffra på 111 hästkrafter, så detta blev vår utgångspunkt.

"Det är värt att nämna att även om Alvis inte rutinmässigt testade motorer i installerat skick, gjorde inte heller resten av den brittiska bilindustrin det!

"Motorn reagerade väl på ett reviderat insugssystem, större ventiler, en liten ökning av kompressionsförhållandet och ett mindre restriktivt avgassystem.

"Vi mätte konsekvent 130 hk, men efter en översyn av den slitna dynamometern ökade det till 134."

Dunn hade använt en TD21 Series II som utvecklingsbil, och '5193 VC' hade flera intressanta motoralternativ.

Vid ett tillfälle hade den sex SU-förgasare och kunde stoltsera med 200 hk; vid en annan var den utrustad med en 240 hk, 4-liters Lagonda-motor.

Dunn deltog till och med i Alvis Owner Club-sprints, men höll motorhuven stängd.

Bilproduktionen kan ha hamnat längre ner på Alvis prioriteringslista, men det betyder inte att de var halvhjärtade i sina uppdateringar.

"Vi hade begränsade resurser men kunde finansiera design- och utvecklingsarbetet utan begränsningar," säger Dunn.

"På den tiden behövde vi inte planera en årlig budget. Det fanns omkring 40 personer i fordonsritningskontoret, med kanske sex i bilavdelningen.

"Så gränsen för utgifterna på TE21 var det lilla antalet anställda och den snäva tidsramen." Fabriken tillverkade sedan och drophead-versioner av den nya modellen, representerade här av de fantastiska exemplaren som tillhörde Jonathan Wanklin respektive Tim Garbett.



'Interiören i fabriksbilarna är själva definitionen av traditionell brittisk'

Prototypen av Graber Earls Court från 1955 hade en relativt ömtålig form, med inslag av **Lancia Aurelia**. Vid tiden för TE21 var den fortfarande snygg men lite mer platt i sidorna.

En del av detta beror på de staplade strålkastarna, vilket krävde en högre och rakare vingprofil som fortsätter genom bilens midjelinje och endast avlastas av det lutande bagageutrymmet.

Park Ward hade föreslagit den tvillinglampiga fronten redan 1958, även om den ursprungliga designen hade dem parvis horisontellt istället för vertikalt.

Alvis verkar smal i förhållande till sin totala storlek, ett resultat av ett chassi designat i början av efterkrigstiden.

Vägtestare kommenterade den goda sikten som saloonen ger, och växthuset ser ömtåligt och kurvigt ut – något i kontrast till resten av bilen.

Båda modellerna har en interiör som är själva definitionen av 'traditionell brittisk'.

I början av 1960-talet gick vissa tillverkare vidare från valnöts- och lädervärlden, men här är det helt i uppfyllande – och skapar en lugn och bekväm atmosfär av kvalitet.

På många sätt var TE21 en blandning av traditionella metoder och det senaste tänkandet.

Under den där 'samhällets pelare'-stilen ärvde den skivbromsar från sin omedelbara föregångare och lade till en femväxlad ZF-växellåda samt möjlighet till servostyrning.

"Alvis välkomnade ny teknik," säger Dunn. "Den hade ett rykte om sig för ljudteknik och vi var också stolta över att inte göra våra konstruktioner för komplicerade. Övervikt skulle undvikas."

Dörrarna stängs med ett lugnande dunk och du får njuta av atmosfären från de underbart mjuka sätena.

Den höga förarställningen är mer 1940-tals- än 60-tal, med en stor, upprätt, tunnfälg ratt och en imponerande utsikt ner längs den långa motorhuven som gör bilen lätt att placera på vägen.



Alvis TE21 var en fantastisk svanesång för det brittiska märket

Raksexan erbjuder respektabel raksträckaprestanda, varvar mjukt med en skarp men diskret ton från avgasrören.

Styrningen gjordes lättare på TE21 redan innan servoassistans lades till, och växellådan – även om den inte är särskilt sugen på att stressa – är en fröjd att använda.

Det är på intet sätt en sportbil, men det är inte heller en pudding.

Istället är det precis vad Alvis tänkte sig – en fin och lyxig GT.

Eventuella skillnader mellan sedan och drophead kommer nästan helt från din egen uppfattning.

I det förstnämnda tenderar man att fortsätta lite mer; den senare främjar en lättare kroppskänsla och en mer avslappnad gång.

Om du inte var Douglas Bader, alltså.

En berättelse om en passagerarresa med jaktsetet i hans dropphuvud beskrev hur: "Hans högra ben användes som en rambultare växelvis på broms och gas, så det var nödvändigt att vara uppmärksam på whiplash.

"Han hann om när det inte verkade finnas någon möjlighet, och ropade, 'Gör plats för kvalitet!'"

Graber, under t

iden, fortsatte att få leveranser av treliterschassin.

Han tillverkade 51 bilar baserade på TD21, men bara ett dussin på dess efterföljare – inklusive cabrioletter, coupéer och ett par fyrdörrars sedaner.

Dr James Hulls magnifika Super Cabriolet från 1965 visar hur effektiv Grab karossarbete kunde vara.

Om fabriksbilarna från Park Ward dolde sina tekniska uppgraderingar under traditionella yttre, ser denna bil lika fräsch och modern ut som hans viktiga omarbetning av TC21/100 hade gjort nästan ett decennium tidigare.



Alvis-märket ser nästan malplacerat ut på Graber Super Cabriolet

Chassi 27246 är en av endast tre Cabriolet-modeller som Graber byggde på TE21-plattformen, och specificerades unikt som en fyrkantig hjulhusmodell, sänkt med 2 cm och utrustad med Borrani-trådar, en Nardi-ratt och Koni-dämpare.

Efter att ha visats i Genève 1965 levererades den till en herr Oishie från familjen som ägde Trico-vindrutetorkarföretaget.

Den minskningen i fristeg gör att Graber-bilen ser betydligt mer slank ut än standard-TE21.

Den upprätta grillen är borta till förmån för en horisontell öppning och strålkastarna är parade under linser istället för att staplas individuellt.

Den lilla detaljrikedom som lagts på de rena linjerna är delikat och smakfull, med en Aston-liknande motorhuvsscoop och utsökta sidoventiler.

Interiören har också uppdaterats. Rattarna är placerade framför föraren, medan användningen av trä har tonats ner och kompletterats med läderdetaljer och målad metall.

Det finns mindre plats för baksätesspassagerare, men att sänka huven förändrar dess modeller och betonar dess kontinentala chic sida vid sidan av fabriksbilarnas brittiska pålitlighet.

Om du skulle ersätta den berömda Alvis-röda triangeln med en Maserati-treudd, skulle ingen höja på ögonbrynen.

Den verkar till och med köra annorlunda. Visserligen har Hulls ursprungliga, orestaureerade bil bara kört 18 000 miles från ny, så det är rimligt att anta att den kommer att vara spänd och välorganiserad.

Samtidigt känns det mer sportigt och bär på en känsla av att vara en Alvis för filmstjärnor snarare än krigshjältar.

Eller, som Graber sa i sina kataloger, 'inte en drömbil' utan en 'förbluffande verklighet'!
Mot slutet av TE21-produktionen gick Alvis samman med Rover.



Alvis TE21 Graber Super Cabriolets lägre känsla signalerar dess sportiga avsikt

Det verkade vara en ganska naturlig allians, och under en kort period pratades det spännande om en V8-driven, mittmotoriserad bil; Alvis byggde till och med en prototyp som senare testades av *Autocar*.

År 1967 togs de två märkena över av Leyland Motor Corporation och blev en del av British Leyland året därpå.

Det fanns inget utrymme för en traditionell karosserad modell tillverkad i relativt låga antal, så TF21 var den sista Alvis-bilen som lämnade Holyhead Road.

Kanske var det lika bra – det gick rykten om att det stolta namnet skulle visas som en bricka på ett annat märkes bilar, vilket hade varit ett sorgligt sätt för det att fortsätta.

Som det var visade sig övergivandet av TE350 och antagandet av Grab design vara en avgörande punkt.

Det innebar att TD-, TE- och TF-modellerna utgjorde en härlig extranummer för Three Litre snarare än en verkligt ny start.

"Vi hade fria händer i att konstruera TE och TF21," avslutar Dunn, "och trodde på det vi hade gjort.

"Framgången för dessa bilar berodde på att de ärvde en solid grunddesign, tillsammans med en stil som kom från mästaren – Hermann Graber."

Om Alvis bara hade vetat att TF21 skulle bli den sista akten i dess bilhistoria, hur spännande hade det inte varit att ge bilen en kaross baserad på '65 Graber Super och verkligen avsluta med en smäll.



Alvis TE21 fick en Nardi-ratt som en del av sin karossbyggda makeover



Griplampor bakom Alvis-linserna



Alvis TE21

- **Såld/nummer byggt** 1963-'66/352
- Konstruktionschassi i **stål**, stålkarosser
- **Motorn** helt av järn, överliggande ventil 2993cc rak sexa, dubbla SU-förgasare
- **Maxeffekt** 130 hk @ 5000 varv per minut
- **Maxvridmoment** 172 lb ft @ 3250 varv/min
- **Växellåda** med femväxlad manuell växellåda, bakhjulsdrift
- **Fjädring:** främre oberoende av axel, med triangellarmar, spiralfjädrar, stabilisatorshämmare bakre stara axel, halvelliptiska bladfjädrar; teleskopspjäll f/r
- **Rattmaske** och mutter, valfri elassistans
- **Bromsskivor** med servo
- **Längd:** 15 fot 9 tum (4800 mm)
- **Bredd** 1675 mm (5 fot 6 tum)
- **Höjd** 5 fot (1525 mm, sedan)
- **Hjulbas** 9 fot 31/2 tum (2830 mm)
- **Vikt:** 3248 lb (1476 kg)
- **0-100 km/h** 12,7 sekunder
- **Toppfart** 108 mph Mpg 16
- **Nytt pris** 2774 pund



Alvis TE21-sedanen uppmuntrar dig att trycka lite mer än bara fälltoppen.

8. Isotta Fraschini 8A Worblaufen Cabriolet

Författare Wouter Melissa Senast uppdaterad 17 augusti 2015



Efter att ha importerat franska bilar till Italien i ett par år bildade Cesare Isotta och Vincenzo Fraschini Isotta Fraschini år 1902. Företaget växte snabbt och fyra år senare var de den näst största biltillverkaren i Italien. År 1908 vann en Isotta Fraschini Targa Florio. Under åren växte fyrcylindriga motorer i storlek och 1912 presenterades en helt ny rak åtta-motor. När produktionen av denna 'Tipo 8' började 1919 var det den första raka åtta någon sin i produktion. Förseningen mellan avtäckningen och produktionen orsakades av första världskriget, där Isotta Fraschini koncentrerade sig på att bygga flygplansmotorer.





Med nästan 100 hk tillgänglig från 5,9-liters 'eight' var Tipo 8 en av de mest kraftfulla bilarna som fanns tillgängliga. Utrustade med graciösa och stilfulla kroppar var Isotta Fraschinis mest populära bland världens rika och berömda. I USA var det det näst mest populära utländska märket, endast slaget av Rolls Royce. År 1924 introducerades den något reviderade Tipo 8A, som framför allt hade en större och kraftfullare motor. Den nya 7,3-litersmotorn gav cirka 110–120 hk. Revideringar av chassi och fjädring genomfördes också.





Standardmodellen hade en extremt lång hjulbas på 145 tum, men för sportigare förare fanns 'S'- och 'ss'-modellerna som hade en något kortare hjulbas på 134 tum. Dessa versioner med kort hjulbas var ofta utrustade med en motor med högre kompression och längre slutdrift för höghastighetskörning. Bilens treväxlade växellåda var mer än tillräcklig, och Tipo 8 kunde accelerera mjukt från gångtempo till toppfart i tredje växeln. Varje bil kom med en garanti från fabriken att den kunde nå 90 mph.

All denna italienska förfining var inte billig. Priset på 20 000 amerikanska dollar för en färdig bil var inget undantag och därmed översteg den till och med priset för Amerikas bästa, Duesenberg. År 1931 introducerades en kraftfullare Tipo 8B, utrustad med en fyrväxlad växellåda. Tyvärr fick den stora depressionen mycket dåliga effekter på försäljningen och mitt under 1930-talet riktade det italienska företaget sitt fokus helt mot marina och flygplansmotorer. Efter kriget byggdes fyra bakmotoriserade sedaner i samarbete med Rapi och Lampredi, två av Italiens främsta ingenjörer, men inget blev av det och fabriken tvingades stänga

Ursprungsland Italien

Antal byggda 1

Introducerad på 1933 års Genève bilutställning

Designad av Worblaufen



9. Lyxbilmärket som misslyckades



Anfini (1991 - 1997)

Amati må vara härligt obskyrt, men få människor utanför Japan känner till Anfini (ibland stylat som ēfini), som var Mazdas lyxmärke som endast såldes i Japan. Bland bilarna fanns MS-6 - baserad på den halvkombi som på de flesta marknader kallades Mazda 626 - och MS-8, en stor sedan. Mazda skrotade alla sina andra varumärken som Anfini, Autozam och Eunós för att fokusera på själva Mazda-märket 1997



10. Grattis Chevrolet Corvair!

Publicerad 27 mars 2009 (uppdaterad 6 december 2021)

Text redaktionen

I dag när Rudolf och Ralf har namnsdag passar vi på att hylla Corvair!



Corvair är ett skapat namn och har därför ingen allmän betydelse. Det är säkert bildat för att associera till Corvette och till att Chevrolet's första kompaktbil Corvair var just **luftkyld**.

När GM skulle reagera på den växande importen av europeiska småbilar, särskilt Volkswagen, verkar det som konstruktörerna utgått från de två vanligaste maximerna i Detroit- *if you can't beat'em - join'em* och *bigger is better!* Corvair var helt enkelt en VW i kromosomformat - with the engine in the rear where it belongs in a compact car, som det stod i en tidig annons för Corvair.

Corvair av den första årsmodellen 1960 var en ganska bruksbetonad fyradörrars bil. Den luftkylda boxern var på 2,3 liter och 80 hk. Den följdes snart av en snitsigare coupé och med **powerpack** gav motorn 98 hästkrafter. Men mer skulle komma, Corvair sålde inte så bra till en början. VW-ägarna ville inte byta och den som inte hade köpt VW för den var en funny foreign car tyckte ofta att Corvair också var konstig.

Därför kom Chevy II för att från 1962 ta upp kampen med Falcon och Valiant. Corvair utvecklades i stället mot entusiastmarknaden med bucket seats, fyrväxlad låda och en mängd sportkosmetik. Det säger en hel del att det såldes tre gånger så många convertibles som stationsvagnar!

Det var tur för Corvair att den kom att köras av intresserade bilförare och mindre av passagerare som styr, som är det vanliga i USA. Den kategorin ställer sig på bromsen så fort de blir rädda. Görs det i en kurva blir det med **pendelaxlar** ofelbart sladd. Därför fick Corvair ett lite tråkigt rykte, påhejat av en viss advokat som senare utan framgång ställde upp i ett amerikanskt presidentval. Denne man har för övrigt namnsdag idag!

En ny generation kom 1965 med helt ny och snygg kaross. Den bakre hjulupphängningen var också ny med dubbelledade drivaxlar som motverkade att det kurvinre hjulet vek sig.



Den första årsmodellen 1960 representeras här av en Corvair 700 i introduktionsfärgen Cascade Green. Broschyren var ovanligt teknikspäckad, det gällde att övertyga om de VW-liknande lösningarna.



Stationsvagnen hette Corvair Lakewood och debuterade 1961. Den svarade för mindre än 2 procent av hela produktionen av Corvair. Någon stationsvagn fanns inte i generation 2.



GM:s motorer har alltid namn och Corvairs kallades Turbo-Air. Det var kylfläkten som åsyftades men 1963 kom en riktig turboladdad motor med 160 hk. Den gick bara att få i Monza coupé och convertible som då fick tillnamnet Spyder.



Varje år gjordes minimala ändringar av lister och emblem så att årsmodellerna skulle kunna skiljas åt. Att detta är en 64:a ser kalenderbitaren genast.



Generation 2 kom till modellåret 1965 och fanns också fyradörrars hardtop. Formgivningen anslöt till full-size Chevrolet som den traditionella modellen nu kallades. Detta är en 66:a.



Nästan inga årsmodellförändringar gjordes på generation 2. Försäljningen sjönk drastiskt trots att kritiken gällde den första generationen. I maj 1969 tog det slut, Corvair lades ned. Total produktion drygt 1,6 miljoner bilar, varav bara knappt 22 % var av generation 2.



Corvair Monza 900 Club Coupe 1963



Roger Warolin