



Daimler Double Six 50 Sport Corsica Drophead Coupe

1. **Toyota bZ4X**
2. **Volkswagen ID.3 uppdateras**
3. **Ny Cupra instegsversion**
4. **Mercedes-Maybach S-klass uppdateras**
5. **Sony och Honda lägger ner Afeela**
6. **Skodas kollaps**
7. **Daimler Double Six 50 Sport Corsica**
8. **Lancia Aurelia Spider America**
9. **Grattis Porsche Carrera**
10. **De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**



1. Toyota bZ4X (2026) är uppgraderingen som borde varit från början

26 mars 2026

Men så bra det blev



FILM: <https://youtu.be/T1INwdSwN3s>

Jag har haft möjlighet att testa nya Toyota bZ4X, en helt uppdaterad version för 2026 med flers nyheter som lyfter bilen. Det är dock lite konstigheter kvar som visar att Toyota inte riktigt lärt sig allt om elbilar och hur de används än.

00:00 - Intro

00:22 - Reklam

00:32 - Strålkastare

01:51 - Specifikationer

04:11 - Laddning

06:24 - Bagage

08:39 - Baksäte

11:21 - Framsäte

17:48 - Infotainment

18:43 - Mopbilappen

21:01 - Stadskörning

24:00 - Motorväg

25:21 - Landsväg

26:52 - Ekonomi

28:51 - Summering



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Volkswagen ID.3 uppdateras – får nytt namn

Av Peter Klemensberger

Publicerad 17 mar 2026 kl 15.00

Volkswagens första moderna elbil, ID.3, får en andra uppdatering sedan debuten 2019. Och med det kommer nya emblem.



ID.3 Neo heter den numera

2018 hade vi fel men nu får vi rätt till slut. Vi spådde nämligen att Volkswagen första moderna elbil **skulle få namnet Neo** men det blev som bekant **ID.3**. Nu uppdateras modellen och får tillägget... Neo. I mitten av april får vi se bilen i sin helhet, nu nöjer sig Volkswagen med att visa själva emblemen samt ett par skisser på bilen som helhet.

ID.3 uppdaterades senast **2023**, vilka visuella ändringar som är att vänta nu är oklart men Volkswagen låter meddela att fler funktioner tillkommer som uppdaterad Travel Assist (förarassistanssystem) med trafikljusigenkänning och enpedalsläge där bilen bromsas in till stillastående om man släpper gaspedalen samt möjlighet att agera strömkälla (Vehicle-to-Load). Nyheterna omfattar också en ny app och nytt infotainmentsystem samt en "digital" nyckel. En välkommen nyhet är att modellen även får riktiga knappar på ratten.

Att ID.3 får ett namntillägg känns logiskt då Volkswagen tidigare döpt om konceptbilen ID.2all till ID. Polo – en bil som vi på Teknikens Värld **har tjuvkikat på**. Att ID.3 inte får tillägget Golf bottnar i att en **ny eldriven Golf** kommer om ett par år – en bil som inte kommer att bygga på koncernens **MEB**-plattform som tidigare ID-bilar.

3. Ny instegsversion och V2L – Cupra Tavascan uppdateras

Carl Undéhn 26 mars 2026



Volkswagenkoncernen fortsätter att presentera uppdaterade versioner av sina elbilar från olika märken som alla byggs med plattformen MEB. Från Cupra har vi redan fått se en ny version av Born, och nu får vi veta att även den större Tavascan uppdateras.

Det innebär nyheter som känns igen från uppdateringarna vi redan fått veta är på väg till tekniskt besläktade modeller från Volkswagen och Skoda. På utsidan sker inga större förändringar, men Cupra Tavascan kommer nu att erbjudas i den nya exteriörfärgen Dark Void. På insidan får Tavascan en större skärm på 10,25 tum bakom ratten, som också den är ny och nu har separerade fysiska knappar.



På mittskärmen finns samma nya infotainmentsystem som kommer till övriga uppdaterade MEB-modeller. Det är nu Android-baserat, vilket bland annat ökar antalet appar som kan laddas ned. Det handlar däremot inte om ett system där Android är helt integrerat, som hos till exempel modeller från Volvo Cars och Renault. Klimatsystemet har fått nya elektriska luftmunstycken som aktiveras innan du satt dig i bilen. Riktningen på luftströmmarna går också att styra med röstkommando.



Ytterligare nyheter är att det nu finns mobil nyckel för att låsa upp bilen med mobilen eller en smart klocka, Vehicle to Load (V2L) för att ladda eller driva saker med bilens hög-voltsbatteri via en adapter och One Pedal Drive. Med det kan bilen nu stanna helt utan att använda bromsen om gaspedalen släpps.



Cupra Tavascan erbjuds nu i en ny instegsversion med ett batteri på 58 kWh och en elmotor med en effekt på 140 kW (190 hästkrafter). Det handlar då om den nya drivlinan från Volkswagenkoncernen kallad APP350, som även kommer till instegsversionen av Volkswagen ID.4. En kombination som tillsammans ger instegsversionen av Tavascan en räckvidd på 43,5 mil. Batteriet kan laddas från 10 till 80 procent på 26 minuter, men Cupra anger inte med vilken laddeffekt. De tidigare versionerna med ett batteri på 77 kWh och en elmotor med en effekt på 210 kW, eller dubbla elmotorer för en effekt på 250 kW hos Tavascan VZ, finns kvar.

Uppdaterade Tavascan börjar säljas under andra kvartalet i år, men några priser har ännu inte meddelats för de nya versionerna. Nuvarande Tavascan kostar från 543 900 kronor.

4. Mercedes-Maybach S-klass uppdateras med mer lyx

Publicerad 2026-03-25 18:05 Text Erik Söderholm

Lyxigare interiör, högre komfort och fler finesser möter Maybach-köpare som slår till på uppdaterade S-klassen. En av nyheterna är hämtad direkt från Rolls-Royce.



Mercedes visade nyligen en **uppdaterad version av S-klassen** med en hel del ny teknik. Nu kommer samma ändringar även till den allra lyxigaste versionen kallad Maybach.

De tekniska nyheterna är desamma som för S-klassen, med bland annat snålare motorer. Modellen finns både som laddhybrid eller med V12-motor och den sistnämnda har numera mildhybridteknik.

Men det finns också några mindre designförändringar som är exklusiva för Maybach-versionen och som "vanliga" S-klassköpare bara kan drömma om.

I fronten har grillen blivit belyst och dessutom 20 procent större. I vissa länder blir även Maybach-emblemet på sidostolpen och Mercedes-stjärnan på motorhuven upplysta.

Strålkastarna med stjärnmönster har inslag av roséguld och på fälgarna märks en nyhet som är tagen direkt från Rolls-Royce. Numera visas Mercedes-stjärnan mitt i fälgan alltid åt rätt håll oavsett hur hjulen står.

"Det känns som ett litet mekaniskt mirakel. Stjärnan är alltid upprätt som om den vore upphängd i stillhet även när världen runt omkring den förflyttar sig", skriver Mercedes.

I övrigt känns det mesta igen från tidigare Maybach-modeller med extra ljudisolering, automatiska dörrar, justerbart baksäte och kylskåp för champagnen för den som önskar.

För svenska köpare har Maybach-modellen tidigare kostat från drygt två miljoner kronor. Merpriset jämfört med en vanlig S-klass är mellan 380 000 och 460 000 kr.



Tack vare en teknisk finess står Maybach-loggan alltid åt rätt håll.



Läderklädsel så långt ögat kan nå – men faktum är att Mercedes-Maybach S-klass numera även finns med tygklädsel.





Erik Söderholm



Mercedes S-klass uppdateras med flera nyheter



Mercedes-Maybach S-klass – med komfortläge och V12-motor



Svenska priser på Mercedes-Maybach S-klass – så mycket kostar lyxmodellen

5. Sony och Honda lägger ner Afeela

Frode Wikesjö

2026-03-25 kl 16:0

Honda backar ur satsningen



Sony och Hondas samarbete Afeela har körts i diket. Samarbetet presenterades 2022 och sedan dess har man fått till en bil, där den första modellen faktiskt skulle rullas ut under 2026 i Kalifornien. Sedan skulle man fortsätta till Arizona under nästa år. Ingen supersnabb utrullning alltså.

Men nu meddelar man att både den färdiga sedanen Afeela 1 och den kommande suven aldrig kommer att bli av.

Afeela 1, som var tänkt att kosta runt 90.000 dollar, skulle proppas full med Sonys underhållningsteknik och Hondas bilteknik. Men efter att Honda gjort en rejäl nedskrivning av sina elbilssatsningar, konstaterade man att det inte längre fanns en lönsam väg framåt för Afeela-märket. Honda har lagt ner sin egna satsning på elbilar i USA och man har mött hård konkurrens även i Asien.

Kunder som hunnit lägga en deposition för att boka bilen kommer nu att få sina pengar tillbaka. shm-afeela.com





Honda skrotar elbilssatsning
Det går varken bra i USA eller i Asien



Afeela visar upp nytt koncept
Och första modellen ska komma till Kalifornien



Honda och Sonys bilar kommer heta Afeela
Första modellen lanseras 2026

6. Skodas kollaps – tvingas lämna jättemarknad direkt

Av Maths Nilsson

26 mars 2026, 14:31

Skoda tvinga lämnas Kina efter försäljningskollaps. För bara några år sedan var Kina Skodas viktigaste marknad. Nu är sagan slut – efter ras med 95 procent tvingas biljätten överge jättelandet.



Det är en av bilvärldens mest dramatiska vändningar vi nu ser slutföras och en varning till andra biltillverkare om hur fort det kan gå utför. Så sent som 2018 var Skoda en enorm succé i Kina med 341 000 sålda fordon. Men i takt med att den kinesiska marknaden ställt om till elbilar i ett rasande tempo har Skoda hamnat hopplöst på efterkälken.

Enligt nya siffror från början av 2026 har Skodas årsförsäljning i Kina kollapsat till blygsamma 15 000 bilar, en bråkdel av den tidigare nivån. Som ett direkt svar på den ohållbara situationen bekräftar nu märket att de avvecklar all verksamhet i landet senast i mitten av 2026, [uppgir Reuters](#).

Skodas fall beror till stor del på den mördande konkurrensen från kinesiska märken som BYD, Geely och Xiaomi. De lokala tillverkarna har lyckats erbjuda tekniskt avancerade elbilar till priser som de europeiska volymmärkena inte har kunnat matcha. Det har fått kinesiska köpare att välja de inhemska märkena före de europeiska.

Medan Skoda kämpat med att få ut sina elektriska modeller som Enyaq och Elroq på den kinesiska marknaden, har kunderna redan valt lokala alternativ med bättre mjukvara och lägre prislappar.



Elbilen Skoda Enyaq har inte lyckats locka kunder i Kina

– Marknaden i Kina förändras i en rasande takt. Ena stunden flyger bilarna av hyllorna, i nästa har försäljningen plötsligt kollapsat, säger en talesperson för Skoda i en kommentar till analysföretaget Carvago.

Istället för att kasta bra pengar efter dåliga i Kina, väljer Skoda nu att fokusera sina resurser på Indien och Sydostasien. I Indien ser läget betydligt ljusare ut – där har märket nyligen noterat rekordleveranser och dubblat sin försäljning under 2025. Genom att etablera lokal produktion i bland annat Vietnam hoppas Skoda kunna behålla sin globala tillväxt utanför den kinesiska bubblan.

Trots Skodas uttåg väljer moderbolaget Volkswagen en helt annan väg. VW har inga planer på att lämna världens största bilmärknad. Tvärtom har märket precis återtagit tronen som Kinas mest säljande bilmärke under januari och februari 2026, efter att ha legat bakom BYD under stora delar av 2024 och 2025.

Genom massiva investeringar i den kinesiska elbilstillverkaren XPeng och en ny modell-offensiv med elva nya lokala modeller i Kina fram till 2026, hoppas Volkswagen kunna rida ut stormen. För Skoda blev dock priskriget och teknikskiftet för mycket – den tjeckiska flaggan plockas nu ner från de kinesiska bilhallarna för gott.



Maths Nilsson är grundare av Carup.

LÄS MER:



400 000 bilister togs: Detta är värsta bötesfällorna



Upptäckten – så dör elbilar i kyla



Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter



Svenske superingenjören: ”Kina är mil före Europa”



Första testerna: Skodas billiga elbil Elroq



Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag



Test: Så bra är Skoda Enyaq med nya motorer

7. Daimler Double Six 50 Sport Corsica Drophead Coupe



Ursprungsland: **Storbritannien**
 Producerad: **1931**
 Antal byggda: **1**
 Designad av: **Korsika**
 Författare: **Wouter Melissen**
 Senast uppdaterad: **6 september 2006**

Det är svårt att föreställa sig idag att bilen inte togs emot särskilt väl i Storbritannien. När de första loppn organiserades i Frankrike över kanalen tilläts bilar endast på vägen, eskorterade av en man till fots som viftade med en stor röd flagga för att varna fotgängare och djur för den farliga maskinen som närmade sig. Dessa strikta begränsningar kan förklara varför F. R. Simms inte gjorde något med den exklusiva rätten att bygga Daimlermotorer i Storbritannien som han fick 1891. Han sålde rättigheterna några år senare till Harry J. Lawson som senare bildade Daimler Motor Co. 1896. Företaget mötte först landets lilla efterfrågan genom att importera bilar från Europa, men inom ett år startade produktionen av den första brittiska bilen. En blandning av en tysk motor och ett chassi starkt inspirerat av Panhard & Lavoisier, blev de brittiska Daimler-bilarna omedelbart populära bland de brittiska adelsmännen, inklusive kungafamiljen.



Med bilen nu fullt accepterad och omfamnad av överklassen blomstrade Daimler under de första två decennierna av 1900-talet. Daimlers mycket varierade sortiment tillgodosåg många budgetar, men företaget var uppenbarligen mest stolt över sina många Royal-kunder. På denna nischmarknad hade Rolls Royce gradvis blivit Daimlers huvudkonkurrent och när Phantom lanserades 1925 hade det Coventry baserade företaget ett tufft jobb framför sig.

Förutom att vara exceptionellt välbyggda erbjöd Daimlers en extremt tyst körning tack vare införandet av Knights patenterade hylsventilmotorer. Dessa använde skjutventiler för att öppna och stänga insugs- och avgasportarna i fullständig tystnad. Detta var en tydlig kontrast till det skrammel som vanligtvis producerades av den konventionella kamaxelventilen. En nackdel med denna konfiguration var att ventilerna behövde smörjas för att fungera korrekt, vilket resulterade i en synlig oljeröksspår varhelst man vågade sig ut med en hylsventil från Daimler. Precis som Phantom hade den dåvarande Daimler-serien alla sexcylindriga motorer, så för att verkligen stå i centrum krävdes något lite mer exotiskt; en V12. Passande nog kallad Double Six, designades den nya motorn av företagets chefsingenjör L. H. Pomeroy. Med hjälp av den grundläggande sexcylindriga motordesignen, bestående av två uppsättningar om tre cylindrar, skapade han relativt enkelt den nya motorn där aluminiumvevhuset var den enda helt nya delen. Varje bank med sex cylindrar hade ett separat insug, avgassystem och tändsystem. I processen förfinade Pomeroy även hylsventildesignen genom att ersätta gjutjärnsventilerna med mer precist tillverkade stålventiler, vilket avsevärt sänkte oljeförbrukningen.

Produktionen av Daimler Double Six började 1926 och även om modellen fanns tillgänglig till 1936, anges ofta en produktionssiffra på så låg som 26, även om en siffra närmare 75 verkar mer sannolik. Alla byggdes för att möta ägarnas särskilda krav och därför var inga två likadana.



V12-motorn fanns också tillgänglig i en mycket bred variation av slagvolym, från ursprungliga 7136cc för 'Double Six 50' till 3477cc för 'Double Six 30'. Som den mest komplexa och exotiska maskinen som fanns tillgänglig vid den tiden, tilltalade Double Six både lokala och utländska kungligheter. Storbritanniens kung George ägde två sjupersoners limousiner och kung Hussain av Jordanien kördes runt i ett öppet exemplar. Daimlers toppmodell utgjorde inte bara grunden för lyxig lyx fordon, men också för ett antal 'sportiga' modeller med fast huvud och nedfällda toppar. Alla delade ett konventionellt pressat stålramschassi med stegram vars hjulbas varierade från mycket lång till ännu längre. Det fanns ett anmärkningsvärt undantag, som hade ett specialchassi byggt av Thompson och Taylor efter en design av Reid Railton. Den skiljde sig från de andra chassiterna genom att den hade en underslungad bakaxel, vilket gjorde det rullande chassit betydligt lägre. Railton skulle senare använda denna design för den högt ansedda Invicta S-Type. Innan den karosserades och såldes till sin första kund användes lågchassi-Daimler under en betydande tid som en demonstration av Daimlers excellens.

Med i sortimentet finns Daimler Double Six-chassi 30661; den unika låga chassimodellen. När chassit kom tillbaka från Thompson och Taylor var det långt ifrån enkelt att bulta fast alla delar och delar på det. Många modifieringar krävdes för att installera motorn, inklusive installation av en ny sump, omledning av avgassystemet och därmed byte av tändningen. Allt detta berodde på att frigången var betydligt lägre, vilket hade varit ännu värre om inte Daimler hade monterat gigantiska 23-tums hjul. Efter sina uppvisningsuppgifter utrustades chassit med Thrupp och Maberly tätkopplad drophead coupékaross sommaren 1929. Utrustad med en konventionell växellåda såldes eller lånades bilen ut till kapten Wilson, känd för förvalarväxellådan. Det är osäkert om bilen användes som testfordon för Wilson-växellådan, men från året därpå fanns en Wilson-växellåda som tillval på Daimler-modellerna. Nu utrustad med en förvalsväxellåda såldes eller gavs den unika Double Six tillbaka till fabriken 1930 eller tidigt 1931.



För nästa ägare utrustades bilen med en fast huvudkaross, troligen av Martin Walter, som inte var obekant med Double Six-chassit. Den registrerades som 'GP4831' den 1 juli 1931, det nummer bilen bär än idag.

I ett olyckligt försök att undvika att en vilsekommen Austin skulle köra ut på motorvägen välte bilen och hamnade på sidan. Han och hans fru hade tur som klarade sig oskadda, men viss skada skedde på karosserna. Att laga skadorna var inget problem, men att laga fruns förtroende för bilen blev mer besvärligt och eftersom hon vägrade åka i bilen söktes en ny ägare och hittades. Istället för att reparera coupén till dess forna glans lät han karossbyggaren Corsica modifiera den till en fyrsitsig Drophead Coupé. Tredje gången hade han tur, då den lågchassiga Daimlern överlevde med denna kaross. I slutet av decenniet försvann bilen från radarn under en tid, men sedan 1950-talet har dess historia varit väl dokumenterad. Double Six restaurerades och gick igenom ytterligare två ägare innan den köptes av familjen Burnett för ett riktigt fynd på en auktion 1963. Under de följande 40+ åren njöt de enormt av bilen och den förekom ofta i tidskrifter, mest framträdande i en artikel i Profiles 1977 av den legendariske journalisten William Boddy. Under det sista decenniet av Burnetts ägande förvarades bilen och efter fyra års bändande såldes den slutligen till RM Classic Cars 2004. På nolltid hittade de en ny ägare till bilen, som omedelbart beställde en fullständig restaurering av RM Auto Restoration.

Utan tvekan en av företagets mest komplexa restaureringar hittills, lyckades RM slutföra arbetet i tid för att skicka bilen till Pebble Beach Concours d'Elegance 2006 där den nya ägaren tog emot den ganska iögonfallande Daimlern. Som regelbunden tävlande på Pebble i flera decennier hade han aldrig vunnit den eftertraktade Best of Show trots att han varit nära vid flera tillfällen. Så snart folk fick syn på den lågchassiga Double Six den söndagsmorgonen var den allmänna uppfattningen att detta var hans bästa chans hittills.

Motor	
Konfiguration	V12
Läge	Fram, längsgående monterad
Byggnation	gjutjärnsblock och topplock
Förflyttning	7 231 cc / 441,3 kubiktum
Borring / Slag	81,5 mm / 114,0 mm (4,5 tum)
Kompression	6.0:1
Ventilmotor	Hylsventil
Bränsletillförsel	2 förgasare
Aspiration	Naturligt aspirerad
Kraft	150 hk / 112 kW @ 2 480 varv per minut
BHP/Liter	21 hk / liter

Drivlina	
Chassi	Aluminiumkaross på pressad stålstegram
Framfjädring	livaxel, halvelliptiska bladfjädrar, Hartford-friktionsdämpare
Bakfjädring	underslungna levande axel, halvelliptiska bladfjädrar, Hartford friktionsdämpare
Styrning	Mask och nöt
Bromsar	servoassisterade, kabeldrivna trummor runt om
Växellåda	Wilson förväljare med 4-växlad manuell
Kör	Bakhjulsdrift

Mått	
Vikt	2 641 kilo / 5 822 lbs
Längd / Bredd / Höjd	5 490 mm / 1 980 mm / N/A
Hjulbas / Spår (fr/r)	3 810 mm / 1 540 mm / 1 540 mm / 1 540 mm

Prestandasiffror	
Effekt till vikt	0,06 hk / kg
Toppfart	160 km/h (99 mph)

Resurser	
Relaterade artiklar	<ul style="list-style-type: none"> - 2006 Pebble Beach Concours d'Elegance - Bakgrundsbilder på denna bil
Användbara länkar	<ul style="list-style-type: none"> - RM Auctions - Andra bilar från Daimler - Föreslå en plats

Domarna höll med och den nyrestaureerade bilen följde i fotspåren av den lika påkostade Double Six Walter Coupe som vunnit 'Best in Show' sju år tidigare. Täckt av en chockad folkmassa hela dagen var strandfotograferingen första gången de ovanliga proportionerna hos den unika Drophead Coupé kunde beundras. Den till synes oändliga huven, till exempel, sträcker sig tre meter framför vindrutan och hjulen är så stora att framskärmarna är högre än kylaren. Exotisk både inuti och utvändigt är Daimler Double Six 50 Corsica Drophead Coupe fortfarande en av de finaste bilarna som någonsin prytt gräsmattan på Pebble.





8. Lancia Aurelia Spider America 1955



Lancia introducerade Aurelia på bilsalongen i Torino 1950 och etablerade den omedelbart som en teknisk riktmarke inom bilteknik. Med den legendariske ingenjören Vittorio Jano i spetsen hade Aurelia många innovativa tekniska funktioner, inklusive en bakmonterad transaxel, fjädring beroende på hjul, inombords bakbromsar och en aluminium-V6-motor utvecklad av Francesco de Virgilio.

Aurelias sportliga arv blev tydligt med introduktionen av B20 GT. Vid Mille Miglia 1951 säkrade en fabriksförberedd Aurelia, körd av Giovanni Bracco och Umberto Maglioli, en klassseger och slutade tvåa totalt, endast efter den vinnande Scuderia Ferrari 340 America. Denna framgång följdes av ytterligare segrar, inklusive en klassseger i Le Mans, vilket cementerade Aurelias rykte som en formidabel tävlingsbil.

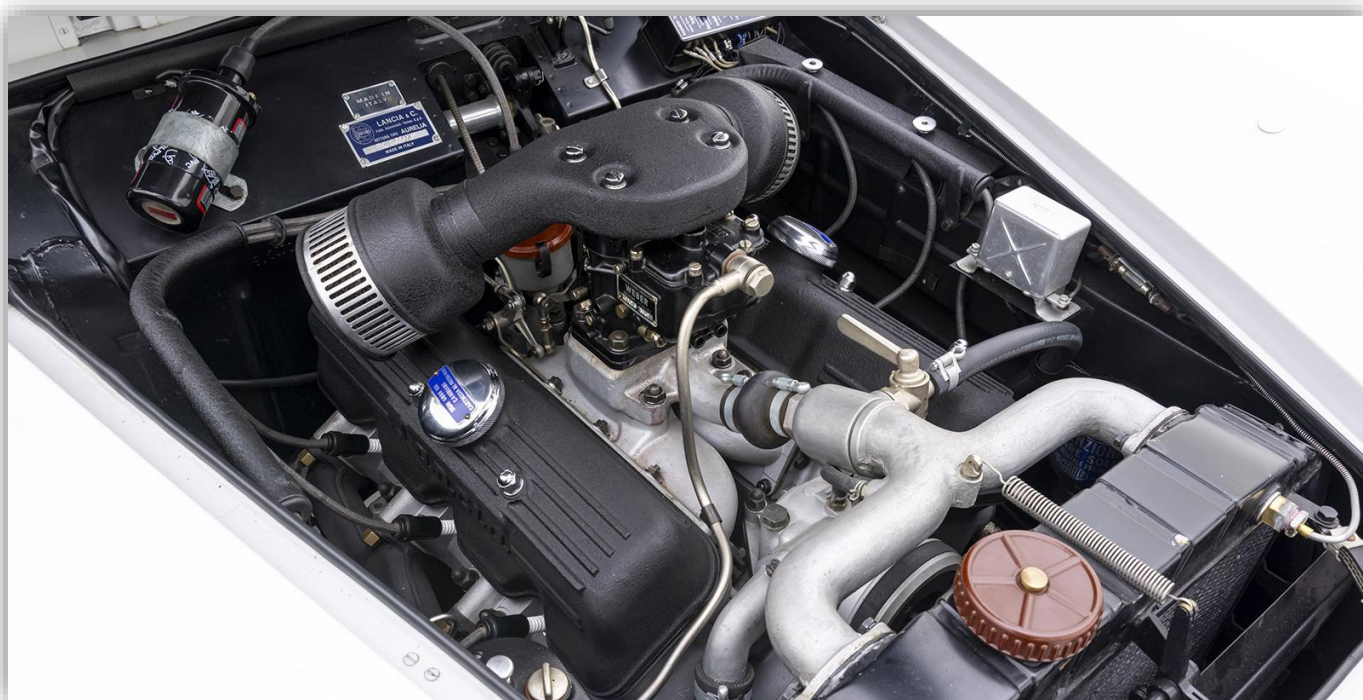
Presenterad på bilsalongen i Bryssel 1955 representerade B24 Spider America höjdpunkten av Aurelias prestanda och design. Spider America delade sin 2,5-liters V6-motor och De Dion-bakaxel med Series IV B20 GT, byggdes på ett kortare chassi och hade en standard golvväxellåda.





Med en topphastighet på nästan 180 km/h rankades den bland de snabbaste öppna sportbilarna under sin tid, vilket gjorde den till ett eftertraktat val för kräsna entusiaster.

Designad av Pinin Farina hade Spider America elegant men aggressiv design, kännetecknad av nedskurna dörrar, delade stötfångare och en dramatisk vindruta inspirerad av samtida drömbilsestetik. Som en riktig sportbil var det en strikt tvåsitsig bil utrustad med en lätt fällbar topp och sidogardiner istället för konventionella rullrutor. Modellen var främst avsedd för den amerikanska marknaden, där majoriteten av de 240 tillverkade exemplaren var konfigurerade med vänsterstyrning. Dess sällsynthet, avancerade ingenjörskonst och fantastiska design har gjort B24 Spider America till en av de mest eftertraktade gatgående Lancias som någonsin byggts.





Denna särskilda Spider America upptäcktes i Kalifornien omkring 1980 av Olof Anderson, en veteranracer och Volvo-mekaniker baserad på Montereyhalvön. Fotografier tagna före restaureringen visar en originalbil, komplett bil fri från betydande korrosion eller strukturella skador. Anderson påbörjade restaureringsprocessen men gick aldrig längre än till de inledande stegen och lämnade bilen i förvaring i nästan tre decennier.

År 2009 sålde Anderson Lancia till Mark Sange från Bolinas, Kalifornien, en annan vintageförare och samlare med passion för italienska butikemärken. Senare samma år förvärvade den välkände samlaren Joe Hayes från Chicago bilen och förband sig till en restaurering på Pebble Beach-nivå – ett projekt som sällan gjordes på dessa intrikata och kostsamma Aurelior.

Mellan 2010 och 2012 genomfördes restaureringen enligt högsta standard och översteg totalt 350 000 dollar. Flera välkända Lancia-specialister bidrog med sin expertis till projektet. Will's Garage Co. i Oakdale, Pennsylvania, ansvarade för demontering, karossarbete, lackering och kromfinish, medan klädsel och takrestaurering anförtroddes den lokala specialisten Thomas Pearce. Bilens slående färgschema – ljusgrått över rött – inspirerades av en Spider America som visades på en tidsenlig bilutställning.

Den mekaniska restaureringen leddes av Lancia-experten Walt Spak från Pittsburgh, Pennsylvania, som byggde om den ursprungliga V6-motorn och behöll dess fabriksnumrerade block, topplock, vevaxel och sump (alla numrerade 1184 enligt Lancias register). Spak restaurerade även kylaren, avgassystemet och tillhörande komponenter, samtidigt som han skaffade ett korrekt originalset Borrani-trådhjul samt ett fabriksmässigt verktygskit och domkraft. Dessutom hämtade den kanadensiske reservdelsspecialisten Franco de Piero originalkomponenter från Europa, inklusive Carello-lampor, märken och andra tidsriktiga detaljer.

När Lancia stod klar sommaren 2012 debuterade den på Pebble Beach Concours d'Elegance och tilldelades ett prestigefyllt Second in Class-pris – ett bevis på både dess exceptionella restaurering och enastående presentation. Mr. Hayes behöll Spider America fram till 2017, då den förvärvades av den senaste ägaren, vars världsklasssamling inkluderar några av de finaste Lancia, Ferraris och Maseratis som finns.

Sedan den nämnda samlingen kom in i den nämnda samlingen har bilen underhållits noggrant och har fått regelbunden service av ett eget specialistteam. Tillsammans med en omfattande dokumentationsfil, inklusive restaureringsfoton och skivor samt originaltillbehör som en bruksanvisning och försäljningsbroschyrer från perioden, representerar denna B24 Spider America ett av de finaste bevarade exemplen av sitt slag.

Med sin fantastiska design, avancerade ingenjörskonst och restaurering på concours-nivå är denna Lancia Aurelia B24 Spider America en sällsynt möjlighet att förvärva en av de mest eftertraktade italienska sportbilarna efter kriget, berättigad till världens mest prestigefyllda concours-evenemang och veteranbilsturer.

Klassiker

9. Grattis Porsche Carrera!

Publicerad 3 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ferdinand och Nanna har namnsdag passar vi på att hylla Carrera!



När Ferdinand har namnsdag passar det bra att också fira Carrera som helt enkelt betyder **tävling** på spanska.

Namnet är varumärkesskyddat av Porsche och tillkom för att fira märkets framgångar i den mexianska tävlingen Carrera Panamericana 1954.



Porsche 356 var den första som fick Carrera. Här syns en 356 A Carrera Coupé



Sjuttitalssläcker är den här 911 Carrera RS från 1973

Namnet Carrera användes till en början av Porsche till de mest prestandastinna modellerna. Även idag har flera 911-varianter Carreranamnet men det är inte längre toppmodellerna som heter Carrera.

Genom åren har följande Porschemodeller haft tilläggsnamnet Carrera: **356**, **904**, **911** - av alla generationer, **924** och slutligen **Carrera GT** som inte heter något annat än just Carrera.



Från 1974 kommer denna Carrera RSR turbo



Porsche 924 Carrera GT beskrevs av Porsche 1979 som en värdig uppföljare till 911 Carrera RS. Få höll kanske med om det då. Men modellen är idag en eftertraktad och exklusiv variant av 924:an.



*Med 964-generationen av 911 fick modellen en kraftig modernisering.
Carrera 4 anger att det här är en fyrhjulsdreven 911.*



2004 kom Carrera GT. En superbil med en 5,7 liter stor mittplacerad V10 på 612 hk



Tilläggsnamnet Carrera lever vidare på dagens Porsche. Här är en 997

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Renault 4CV (1946)

En bakmonterad fyrcylindrig motor i en **aerodynamiskt effektiv kaross**. Låter det bekant? Tänk på den som en fransk VW Beetle, men tyvärr för Renault varade 4CV bara fram till 1961. Ändå var det den första franska bilen som sålde mer än en miljon enheter, med de första bilarna som drevs av en **19bhp** 760cc-motor, som senare byttes ut mot en marginellt kraftfullare (22bhp) 747cc-enhet. Snabbast av alla var 4CV Sport med 42 hk från 1952, som var en riktig handfull att köra.

Förutom att 4CV byggdes i Frankrike tillverkades den även i Australien, Belgien, England, Irland, Japan, Spanien och Sydafrika.



