



Jensen SType 3.5 Litre Dual Cowl Tourer (1938)

- 1. Test Toyota RAV4**
- 2. Mercedes CLA Shooting Brake provkörd**
- 3. Provkörning av Mitsubishi Grandis 1,8 Hybrid Intense**
- 4. Hyundai visar djärva konceptet Boulder**
- 5. Nya hotet mot Volvo**
- 6. Bilaffären som blev en dyr läxa för Volkswagen**
- 7. Jensen S-Type**
- 8. Studebaker President Speedster**
- 9. Grattis Rolls-Royce Camargue**
- 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**
- 11. Fredagsfilmen**

## 1. Test Toyota RAV4 (2026)

Av Cornelis Kit 7 april 2026 • 10:00

Ytterligare förfinad, men fortfarande en fransig kant



För trettio år sedan körde vi Toyota FunCruiser för första gången, Toyotas första kompakta SUV. Nu står vi öga mot öga med den senaste versionen av dess efterföljare: den sjätte generationen av Toyota RAV4. Vad ger tre decennier av vidare utveckling?

### Är Toyota RAV4 helt ny?

Ja, från stötfångare till stötfångare. Startpunkten för den nya modellen är dock en vidareutveckling av den modulära plattformen från **dess föregångare**, som internt kallas **TNGA-K-arkitekturen** av Toyota.

För Europa bygger Toyota RAV4 både som hybrid och **laddhybrid**. Den vanliga hybriden är mindre potent, men tack vare de nederländska CO2-baserade bpm-reglerna skulle den vara dyrare än den mer kraftfulla PHEV:n och därmed i princip osäljbar. Så den kommer bara till oss som en PHEV. Den PHEV:n finns med både fram- och fyrhjulsdraft, och i Nederländerna finns det fyra utrustningsnivåer. Vi har vår första bekantskap med GR Sport, en utrustningsvariant som endast levereras med fyrhjulsdraft. GR Sport handlar inte bara om yttre prakt. Fängdringen har också modifierats, med starkare stötdämpare, styvare trianglar och större spårvidd. Dessutom är styrningen något fastare på grund av en annan kalibrering.



*Även om en ny mjukvaruplattform används måste du fortfarande ställa in alldeles för många inställningar via knapparna på ratten istället för via multimediaskrmen.*

### **Hur rymlig är sjätte generationen?**

RAV4 erbjuder mer än tillräckligt med utrymme både fram och bak i alla riktningar. För längre sträckor vill vi ha längre säten. Bagageutrymmet är inte överdimensionerat med 446 liter; Föregående generation rymde fortfarande 490 liter under locket. För dem som vill ta med sig mer: framhjulsdrivna varianten kan dra en vagn på upp till 800 kg, fyrhjulsdreven en släp på två ton. I interiören stöter vi på en rad olika plasttyper, inklusive mycket hårdplast. Inte allt detta utstrålar samma mängd storslagenhet. En fin detalj är mittarmstödet, som också är locket till ett förvaringsfack. Du kan vända på stödet, varefter det blir en grund behållare för till exempel ett parkeringskort, lösa mynt och andra småsaker. Smart.

### **Fungerar multimediasystemet bra?**

Den nya RAV4 är den första bilen som har Toyotas nya Arene-mjukvaruplattform. Detta kontrollerar alla bilens elektroniska funktioner, från drivlinan till infotainmentsystemet och ADAS. Även om en ny arkitektur ger den nödvändiga friheten, verkar Toyota inte ha tagit den helt och hållet. Även om multimediasystemet är snabbt ligger det ändå inte före truperna när det gäller användarvänlighet. Och precis som med de senaste Toyota-modellerna (som ännu inte körs på det nya systemet) måste vi fortfarande göra många inställningar med knappar på ratten, där instrumentpanelen fungerar som skärm. Det fungerar inte särskilt bra. En missad möjlighet. Denna typ av sak kan styras utmärkt – och mycket mer användarvänligt – via infotainmentskrmen. Synd. Det gör också att instrumenten känns ganska upptagna. Som tur är sitter instrumentpanelen bakom ratten och inte som med bZ4X och C-HR+ ovanför. Där skymmer rattens övre del snabbt sikten mot skärmens nederkant.



### **Vill den gå framåt lite?**

Drivlinans hjärta är en 143 hk 2,5-liters bensinmotor som driver framhjulen tillsammans med Toyotas powersplit-hybridsystem (206 hästkrafter). Fyrhjulsdrivna versioner har en andra elmotor på bakaxeln, som ger 55 hk. Systemeffekten är 309 hk, tillräckligt för att styra den 2 045 kg tunga GR Sport genom trafiken smidigt och smidigt. Elektroniken styr ständigt de olika delarna av drivlinan; Övergången från en strömkälla till en annan är sömlös. Då och då hör vi fyrcylindriga motorn göra sin grej på avstånd. Bensinmotorn varvar sällan upp när man trycker på gasen, som vi känner till från andra hybrid-Toyota. Detta är ett direkt resultat av vuxen elektrostöd. Elektroniken avgör för övrigt inte bara vilken motor som är i sin tur baserat på effektbehovet; Han kan också använda navigationsdata. Till exempel kan du spara el till zoner där e-körning är mer effektiv.

### **Kan du köra med en pedal?**

Bilen har också ett elfordonsläge. Sedan betar den sig helt som en elbil med en entusiastisk drivlina. Bilen bromsar bara motorn i begränsad utsträckning. Du kan använda paddlarna bakom ratten för att avgöra om motorn bromsar kraftigare eller sämre, men det blir aldrig enpedalsdrift. För att inte tala om att du kan stanna bilen utan bromspedal. Det är anmärkningsvärt att man måste justera i vilken utsträckning motorn bromsar varje gång. Efter några sekunder eller efter att du själv tryckt på bromsen hoppar systemet tillbaka till mittenläget. Åtminstone med växelspaken i D. I S fortsätter den att hålla den valda virtuella kugghjulet. Och i terrängläge (ja, 4x4 RAV4 har också det) är det också möjligt att få bilen att rulla nerför en sluttning på ett mycket kontrollerat sätt med ett tryck på Downhill Assist Control-knappen. RAV4 rör sig inte, inte ens på lösa underlag under delar av vår rutt.



### **Hur långt kommer PHEV:n på ett fullt batteri?**

Batteripaketet har en nettokapacitet på 22,68 kWh. Enligt WLTP borde detta tillåta fyrhjulsdreven att köra 133 km. Framhjulsdriften kommer till och med 4 km längre. Det är betydligt längre än föregående generation, där den stannade efter 75 km. Liksom de flesta PHEV:ar kan RAV4 laddas vid AC-laddstationen med 11 kW. Den har också ett DC-laddningsuttag för upp till 50 kW DC. Är en vanligtvis dyr snabbbladdare vettig med en PHEV som också har generös bensintank? Med utvecklingen i bränslepriserna vet man aldrig.

### **Hur kör Toyota RAV4?**

I linje med de andra TNGA-Toyotorna har RAV4 McPherson-fjäderben fram och en multi-länkkonstruktion bak. Vi kan knappast gissa hur det kommer att fungera bland de andra versionerna, men vi tycker att det är bra. Hur som helst har GR Sport med sina styvare wishbone och starkare stötdämpare en fjädring som har en mycket bra balans. Det känns fast och tajt utan att bli obekvämt för ett ögonblick. Karossen på nya RAV4 har 9,7 procent större torsionsstyvhet, medan fram- och bakdelen av bilen också har blivit cirka 30 procent fastare på fjädringsnivå. Det bidrar till förutsägbar styrning. Inte för att styrningen är överfull av kommunikation, men den gör precis som du säger åt ratten.

### **Den gamla var ganska känslig för stöld. Hur hanterar Toyota det nu?**

RAV4 har gott **rykte bland biltjuvar** och får höga poäng i stöldstatistiken. **För att göra det mindre enkelt** för tjuvgillet är nya RAV4 utrustad med en så kallad Remote Immobiliser där du måste ange en kod på multimediaskärmen eller via din telefon innan du startar. Dessutom erbjuder Toyota Car Theft Assistant-tjänsten i samarbete med Vodafone, en möjlighet att hitta din stulna bil efter att ha anmält den till polisen. Om bilen kommer att sjunka i stöldstatistiken, tiden får utvisa. Hur som helst är det ett steg i rätt riktning.



- +Trevligt chassi
- +Rymlig interiör
- -Matige multimedia
- -Klumpig regenerering

#### Dom

Prislistan börjar på 49 795 € för framhjulsdreven variant. Den är robust och därmed ligger RAV4 i linje med till exempel Volkswagen Tiguan. För fyrhjulsdrift måste tre tusen dollar betalas extra. Självklart ger detta dig en kraftfullare drivlina, men den extra investeringen är särskilt värd att överväga eftersom den gör att RAV4 drar mer på en gång.





### Beskrivning

Varumärke	Toyota
Modell	RAV4 Plug-in Hybrid 300 AWD GR Sport
Kaross	5-dörrars, SUV
Transmission	Automatisk
Kör	4WD
Nytt pris	€ 58 805

### Specifikationer

Bränsle	Bensin
Motor	4-cylindrig. Rak, laddhybrid
Förflyttning	2 487 cc
Maximal effekt	227 kW / 304 hk vid 4 800 varv per minut
Maximalt vridmoment	227 Nm vid 3 200 varv per minut
Batterikapacitet (gross)	25 kWh
Bränsletankens kapacitet	55 l
Längd / bredd / höjd	4 645 mm / 1 880 mm / 1 685 mm
Hjulbas	2 690 mm
Massa tom	2 035 kg
Lastkapacitet	535 kg
Släpvagn massbromsad / obromsad	2 000 kg / 750 kg
Däck	<a href="#">235/50R20</a> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">PRISSÄTTNING</span>
Toppfart	180 km/h
Acceleration 0–100 km/h	5,8 s
Bränsleförbrukning	1,0 l/100 km
CO2-utsläpp (WLTP)	45 g/km



## 2. Mercedes CLA Shooting Brake provkörd

Av Christoffer Gullin

8 april 2026

Nu kan du lasta också!



FILM: <https://youtu.be/GLe73KkdYG4>

Jag har haft möjlighet att provköra nya Mercedes CLA Shooting Brake och i denna video går jag igenom bilens bagage och baksäte samt kör bilen och berättar mina första tankar och upplevelser om bilen.



## Teknikens Värld

### 3. Provkörning av Mitsubishi Grandis 1,8 Hybrid Intense

Av Sanne Hansen

Publicerad 8 apr 2026 kl 07.52

Mitsubishi försöker hålla sig kvar på marknaden och livremmen är ett samarbete med Renault. Nästa modell ut är Grandis, som förstås inte har något med tidigare Grandis att göra utan som egentligen är en Renault Symbioz. En familjesuv med hybriddrift – vi provkör.



*Familjebil i litet format och för liten peng*

Mitsubishi har haft det tufft, det är ingen nyhet. Och deras sätt att hålla sig kvar på marknaden är att samarbeta med ett annat märke: Renault. Vi vet sedan tidigare att Mitsubishi tar hjälp av Renaults befintliga portfölj, snarare än att utveckla egna modeller (förutom Outlander, som får leva kvar på gamla meriter).

Nya Grandis är nämligen i princip bara ett annat namn för Renault Symbioz. När vi provkörde Symbioz hösten 2024 konstaterades att det inte är mer än en budgetbil som kanske kommer fungera hemma i Frankrike. Från början var det tänkt att den skulle lanseras i Sverige, men nu tycks det inte bli så. Inte än i alla fall. Men vill man kan man köpa sig en Mitsubishi Grandis i stället – som ju är samma bil!



*Förarmiljön är direkt kopierad av Renault, men fungerar bra*

## Det här är nytt

**Modell.** Grandis är en helt ny modell på marknaden. Det är rakt av en kopia av Renault Symbioz som inte kommer till Sverige, så den som vill ha en sådan kan köpa en med Mitsubishi-logga.

**17 centimeter.** Eftersom modellen är kompakt har man ökat användbarheten genom att göra baksätet skjutbart. 17 centimeter kan man skjuta det bakåt för att få mer benutrymme för baksätesspassagerarna – eller framåt (som är standardläget) för något större bagageutrymme.

Vad är det här då? Det är en familjesuv med hybriddrift i budgetklassen. Ja, en till. Utseendet är identiskt med Renault Symbioz, det vill säga det ser ut som en blandning av en suv och en familjebuss. Men skenet bedrar för den är inte alls så praktisk som den borde vara. När vi ska köra från flygplatsen till hotellet här på Mallorca får det nätt och jämnt plats tre små kabinväskor i bagageutrymmet. Sådana man har som handbagage alltså. Skulle man vilja åka på semester som barnfamilj får man med andra ord lämna barnvagnen hemma. Eller? Man kan faktiskt skjuta fram baksätet 17 centimeter för att få lite större bagageutrymme, men då vill ingen sitta i baksätet och frågan är om särskilt mycket mer ryms där bak ändå.

I baksätet sitter man okej, men det märks att det är en budgetbil för det är en väldigt platt och trist bänk. Visst, har man mindre barn som ändå sitter i någon form av bilbarnstol spelar det kanske mindre roll.

I framsätet sitter man lite bekvämare även om dynan är något kort. På förarplats är sittpositionen hög. Stolen och ratten går att justera med manuella reglage så att man får en rimlig körställning både som kort och lång. Här ser man också tydligt att det egentligen är en Renault, trots att det är Mitsubishis logga på ratten. Det är samma skärmlösning, gränssnitt och ratt med dess knappar och hela baletten. Men det inbyggda Google-systemet är åtminstone välfungerande. Pekskärmen är enkel att pilla runt på och vi vet sedan tidigare att Googles röststyrning är bland de bästa i bilsammanhang.



*Baksätet är skjutbart med 17 centimeter,  
men bäst lastmöjlighet får man såklart genom att fälla sätena helt.*

Mitsubishi Grandis kommer till Sverige under våren 2026 och kostar från 369 900 kronor. Insteigsversionen, en mildhybrid med 1,3-litersmotor och manuell växellåda, kommer inte till Sverige. Det provkörda exemplaret med starkare 1,8-litersmotor och hybridsystem har den högre utrustningsnivån Intense och kostar 399 900 kronor. Den riktar sig till familjer som vill ha något i det mindre segmentet och till en billigare peng, men utan att tumma på funktionaliteten. Men vill svenska familjer ha detta? Man kan få något liknande hos Dacia och Nissan och andra varumärken med liknande prisbild. Och eftersom Mitsubishi inte bygger egna modeller med undantag från Outlander undrar jag varför kunderna skulle välja detta framför något av de befintliga alternativen från konkurrenterna? Visst, den som kanske ville ha en Renault Symbioz kan välja den här i stället, men i ärlighetens namn... hur många var det som grät över att den inte kommer till Sverige?

Det är ingen kritik mot bilen i sig, den är vettig och tillräckligt bra på det som spelar roll för någon som inte är så bilintresserad, men behöver en bil. Den kostar inte heller skjortan och man kan få en ganska rymlig bil för en relativt liten peng. Men det är svårt att inte fundera kring hur marknaden ska ta emot den. Och hur Mitsubishi ska klara sig med bara en egen modell och resten inköpta/kopierade?



## Mitsubishi Grandis 1,8 Hybrid Intense

**Pris:** Från 399 900 kronor. Första kundleverans Q2 2026.

**Motor:** Bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 10,8:1. Borrning/slag i.u./i.u., cylindervolym 1 789 cm<sup>3</sup>. Max effekt 109 hk (80 kW) vid 5 600 r/min, max vridmoment 183 Nm vid 3 600 r/min. Elmotor, max effekt 49 hk (36 kW). Max systemeffekt 158 hk (116 kW), sammanlagt vridmoment 265 Nm. Batteri 1,4 kWh.

**Kraftöverföring:** Motorer fram, framhjulsdraft. Automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,1 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 215/55 R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 264, längd 443, bredd 180, höjd 158, spårvidd f/b 156/155. Markfrigång 16,9. Tjänstevikt 1 469, maxlast 451, max släpvagnsvikt 750. Tank 48. Bagagevolym (VDA-liter) 492–1582 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 9,1 s, toppfart 180 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,45 l/mil. CO<sub>2</sub> 102 g/km.

**Garantier:** Nybil 5 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 3 249 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

### Rivaler



## Nissan Qashqai 2WD e-Power Tekna

Klockren konkurrent storleksmässigt och du får ungefär samma prestanda, men Grandis är billigare. **Pris:** 394 200 kronor.



## Toyota Corolla Cross 1,8 Hybrid

Prismässigt mer jämförbar med Grandis, men känns lite mer robust som bil. Toyota är kanske också pålitligare som märke.

**Pris:** 360 900 kronor.



## 4. Hyundai visar djärva konceptet Boulder

Av Bobby Green 2026-04-07 kl 19:00

Vill charma USA med rambygge



**FILM: [Hyundai Boulder](#)**

Allt är större i USA - speciellt bilarna. Det vill Hyundai också visa att de kan lösa, och nu presenteras den nya konceptbilen Boulder. Det är en stor SUV anpassad för tuffa tag och med sitt rätt tillbakadragna och kantiga utseende kanske denna skulle kunna flörta med dagens Jeep och Ford Bronco-kunder som vill testa något annat. Att den även skulle tillverkas i USA kan få ännu fler att få upp ögonen för Hyundai.

Boulder är Hyundais allra första rambyggda modell (chassit och karossen är separat) och det banar väg för att detta skulle kunna bli en stryktålig sak. Jänkarna har även en förkärlek för just denna typ av konstruktion.

Insidan är rätt så cool och här har man fokuserat på fysiska knappar och reglage istället för massa skärmar. De skärmarna som finns är små och inte det som fångar ögat först.

En pickup-version av denna modell ska dyka upp 2030 och därefter är tanken att den här suven i produktionsutförande ska göra entré. [hyundai.news.com](http://hyundai.news.com)



Bobby Green

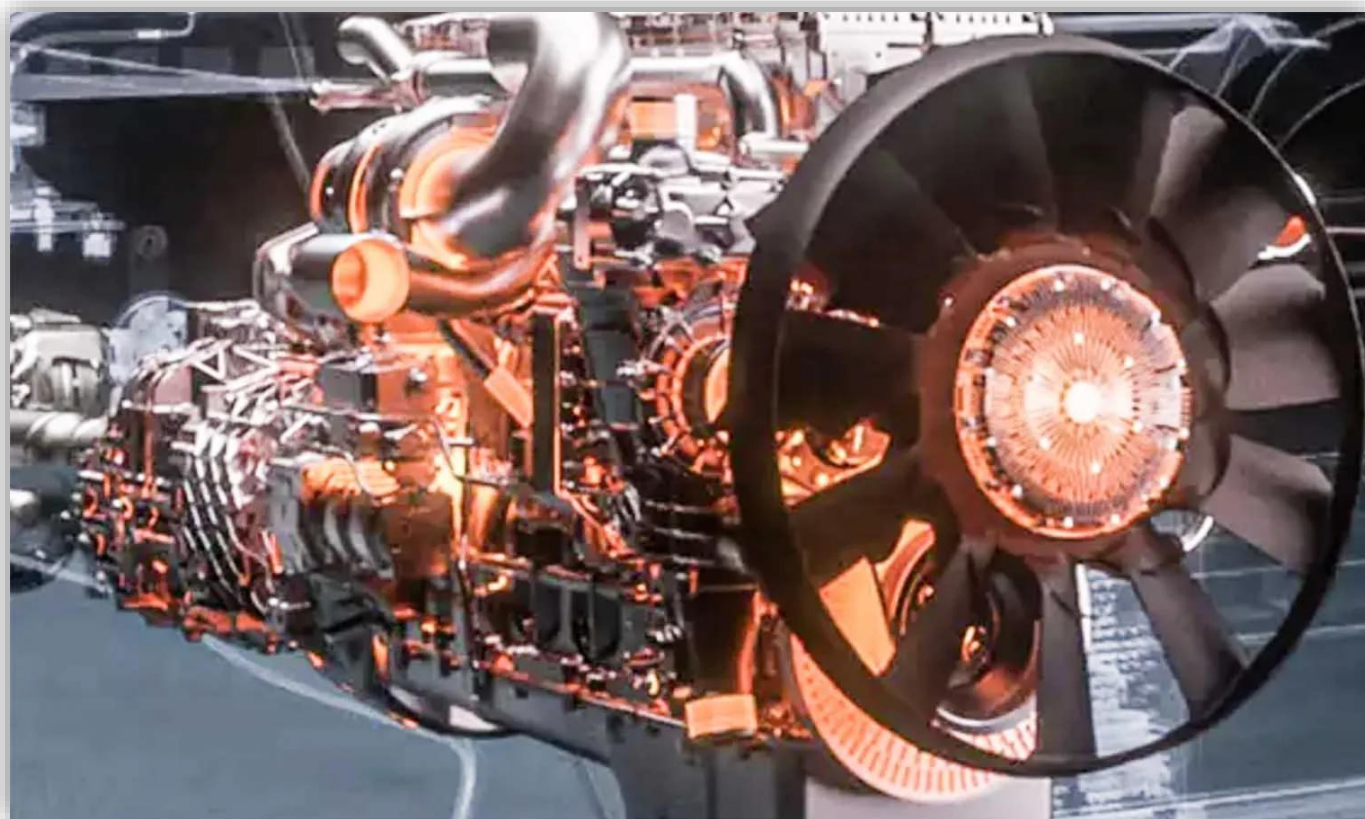


## 5. Nya hotet mot Volvo: "Är bara en tidsfråga"

Av Maths Nilsson

9 april 2026, 09:05

Kinesiska lastbilar på väg till Europa. Nya billiga konkurrenter ändrar spelplanen för Volvo. – Det är naturligtvis bara en tidsfråga, säger Volvo Grups vd Martin Lundstedt till [Dagens Industri](#).



Lastbilsjätten Volvo Group höll årsstämma på World of Volvo i Göteborg under onsdagen. Aktieägarna jublar över att få 26,4 miljarder kronor i utdelning från vinstmaskinen. Men snart kan tuffare tider vänta för Volvo. Kinesiska tillverkare har redan kopplat ett grepp om elektriska stadsbussar och vissa anläggningsmaskiner i Europa. Nu står de tunga lastbilarna på tur. En av konkurrenterna är [Shacman som kommit med en lastbil som har 840 hästkrafter](#).

– Kinesiska aktörer och företag, men även samhället i stort, har varit duktiga på att peka ut prioriterade områden. Det handlar inte bara om kostnad och pris utan även om innovation och teknologi, säger vd Martin Lundstedt till Dagens Industri efter stämman.

När det gäller bilar och bussar har de nya kinesiska utmanarna redan kommit långt i Europa. Volvo hoppas möta det nya hotet med andra saker än bara pris.

– För kunden handlar det om den totala kostnaden och upplevelsen över hela livscykeln med säkerhet, tillgänglighet och energieffektivitet. Det gäller att ha fokus på innovation så att kunden vinner i sin marknad, säger Lundstedt.

LÄS MER:



Kungen ratar elbilar – äger några av Sveriges värsta...



Volvos vd: 1000 ellastbilar kräver en kärnreaktor



Tvärnit för Volvos ellastbilar – vd:ns nya krav



### Volvo-chefens otroliga lön avslöjad



### Jätteras för Polestar – lovar femdubbling på ett år



### Test visar: Svenska lastbilar säkrast i världen



### Därför ska Euro Ncap krocktesta tunga lastbilar



## 6. Bilaffären som blev en dyr läxa för Volkswagen

Text Erik Söderholm

**BMW snuvade Volkswagen när brittiska lyxbilmärkena Bentley och Rolls-Royce skulle säljas. Så gick det till bakom kulisserna.**



En av bilvärldens mest kontroversiella affärer någonsin gjordes mellan ärkerivalerna Volkswagen och BMW på 1990-talet. Det hade i värsta fall kunnat vara slutet för två anrika brittiska lyxbilstillverkare.

Men så blev det inte. Både Bentley och Rolls-Royce räknas i dag som exempel på riktigt lyckade uppköp och har varumärken som är värda enormt mycket pengar.

Rolls-Royce, som tidigare också ägde Bentley, ägdes i sin tur länge av brittiska koncernen Vickers. Rolls-Royce tillverkade både flygmotorer och bilar.

När Vickers behövde sälja Rolls-Royce på 1990-talet för att undvika ekonomisk kollaps utkämpades ett bittert budkrig mellan Volkswagen och BMW.

### ”Någon gjorde helt klart ett stort misstag”

**BMW sågs länge** som det logiska valet eftersom den tyska biltillverkaren redan byggde bland annat motorer åt Rolls-Royce. Men Volkswagen la ett högre bud och satte därmed BMW på plats.

Där hade historien kunnat sluta, men det visade sig snart att Volkswagen gjort ett katastrofalt misstag. Rolls-Royce varumärke, logotyp och ”Spirit of Ecstasy”-emblem ägdes av ett separat företag – som inte ingått i köpet.

– Någon gjorde helt klart ett stort misstag. Det är uppenbarligen en enda röra, sa en branschanalytiker till **New York Times**.



*Ägaren till Bentley och Rolls-Royce på 1990-talet, Vickers, var i dåligt skick och behövde sälja de båda lyxbilstillverkarna för att överleva.*

**Samtidigt hotade BMW** att stoppa leveranserna av motorer till Rolls-Royce inom ett år vilket förstås gjorde bilköparna oroliga, och försäljningen sjönk. Att Volkswagen skulle utveckla en ny lyxbilmotor på under ett år var otänkbart.

Till slut fick Volkswagen kapitulera. Rolls-Royce hamnade hos BMW – både när det gäller motorer och varumärke – medan Volkswagen fick Bentley. Affären mellan höjdarna i bilvärlden genomfördes på en golfbana i Tyskland.

När BMW fick Rolls-Royce till vrakpris kunde den tyska tillverkaren satsa stort på utvecklingen av helt nya Phantom och en ny fabrik.

**Volkswagen betalade** i praktiken 430 miljoner pund för Bentley medan BMW fick Rolls-Royce till **vrakpriset 40 miljoner pund**. Det här var ett pinsamt nederlag för VW:s ökänt hårdföre styrelseordförande Ferdinand Piëch, som dock var okaraktäristiskt försiktig i sitt uttalande på presskonferensen:

– Vi valde en fredlig lösning i stället för en lång rättslig strid. Men jag hade föredragit att behålla båda märkena.

Volkswagen gick inte lottlöst i affären. Bentleys försäljning ökade kraftigt under 1980- och 1990-talet tack vare lanseringen av nya turbomodeller, vilket Volkswagen nu kunde kapitalisera på, och BMW hade heller inte rätt att fortsätta bygga äldre Rolls-Royce-modeller särskilt länge.

I stället utvecklades nya Phantom som blev en välbehövlig nystart för märket.

– BMW fick sista ordet, som en analytiker uttryckte det hela.





## 7. Jensen S-Type 1938

Av Dale Vinten

5 mars 2023



Jensen? Du menar Interceptorn, eller hur? Ja, vi vet att de flesta omedelbart tänker på Interceptorn när namnet Jensen dyker upp. Antingen det eller en viss brittisk före detta F1-mästare. Och det är okej, de associationerna är starka. Interceptorn är en vacker och välrespekterad klassiker och Jensen Button vann den brittiska allmänhetens hjärtan som en otroligt sympatisk racerförare, men det fanns Jensens före Interceptorn och före Button (inklusive originalet Interceptorn, men det är en annan gång) och en särskild film vi vill prata om idag är den brittiska biltillverkarens allra första, specialbyggd produktionsbil: Jensen S-Type.

Innan S-Typens utveckling och debut 1936 hade Jensen-bröderna – Alan och Richard – designat och byggt specialkarosser för andra brittiska tillverkare, inklusive Morris och Wolseley, och det var därför ett naturligt nästa steg att gå vidare till att bygga bilar från grunden. Från och med 1934 följde utvecklingen av S-Type efter en affär med Edsel Ford där Jensen-bröderna producerade ett antal bilar med Ford-underställen klädda i Jensenkarosser. Kallad White Lady markerade detta första försök med originalbilsproduktion början på Jensen som det kom att kallas.



Något av en fortsättning på vad de gjorde med Ford Alan och Richard Jensen fortsatte temat att använda ståldelar från Ford-chassi, samt dess flathead V8 i antingen 2,3- eller 3,5-liters kapacitet för att bygga White Lady, ett namn som snart skulle överges till förmån för ett betydligt mindre nyckfullt smeknamn på S-Type. Med en aluminiumkaross som fullbordade bygget fanns den nya S-Type tillgänglig som sedan, cabriolet och tourer, varav den senare finns tillgänglig [här](#) via vår auktionsplattform.

Och vilken absolut höjdpunkt det är! Det är inte bara en slående vacker bil, som påminner om andra anglo-amerikanska hybrider från förkrigstiden, utan Jensen var möjligen något högre och något stoltare både vad gäller design och teknik. Inte nog med det, det är ett otroligt sällsynt odjur med omkring 50 exemplar som någonsin har byggts, varav endast åtta var öppna tourerbilar. Av dessa åtta finns endast fem kvar idag och detta är chassi S44, den sista av dessa S-typ tourers byggda mellan 1937 och 1938.

Utöver allt detta har bilen en fascinerande historia på köpet. Den började som Alan Jensens egen personliga bil och anmälde sig senare av Jensen till RAC- och skotska rallyn 1939, körd av Alan Hess. Efter detta utflykt inom motorsport sålde Jensen bilen till den europeiska All-In Wrestling-mästaren Bob Gregory, som sedan överlämnade den till textilmagnaten Sidney Rubin, som sedan flyttade till Côte d'Azur och Amalfikusten i Jensen för regelbundna sommarturer. Bilen lades upp på 60-talet tills den återigen såldes 1993 för att köpas av en välkänd entreprenör. Den förvärvades 2016 av nuvarande ägaren, en livslång Jensen-entusiast och författare till 'Jensen: The Surviving 31/2 and 41/4-Litre Cars', där denna särskilda S-Type finns med och som med förståelse restaurerades av Alvis-specialisterna [Red Triangle](#), med så mycket originalitet som möjligt bevarade, inklusive klädseln.

Detta innebär att den vackert stylade Jensen S-Type behåller en originalitet och charm som inte är och inte kan dupliceras.



Även om vissa reparationer och renoveringar uppenbarligen har gjorts på interiören och karossen har den inte byggts om från grunden och det är bara bättre för det. Bilen har också fått olika grader av mekanisk finjustering under sin livstid för att säkerställa att den trimmade flathead-V8:an under huven fortsätter att sjunga i takt med påstådda 120 hästkrafter, vilket innebär att du fortfarande kan köra på i 90 mph för full gas om du vill. Och om något skulle gå fel, ja, delar är fortfarande lätta att få tag på.

Denna Jensen S-Type är en verkligt fantastisk och unik bil med massor av karaktär och en rik historia som är redo att köras. Att säga att den är lite speciell vore en grov underdrift, men det betyder inte att det är en bil att dalta med. Ja, den kommer att vara stjärnan i vilken bilutställning som helst du väljer att pryda med dess närvaro, men faktum är att du bekvämt kan köra den dit och tillbaka med tryggheten att det är en av de mest mekaniskt solida, underbart presenterade och i grunden spännande klassiska bilar från sin tid du sannolikt kommer att hitta. Så allt som återstår är att gå till [annonsen](#) för en fullständig genomgång och en mängd vackert tagna fotografier och få budgivningar. Du vill inte missa den här. Lita på oss.



## 8. Studebaker President Speedster 1955

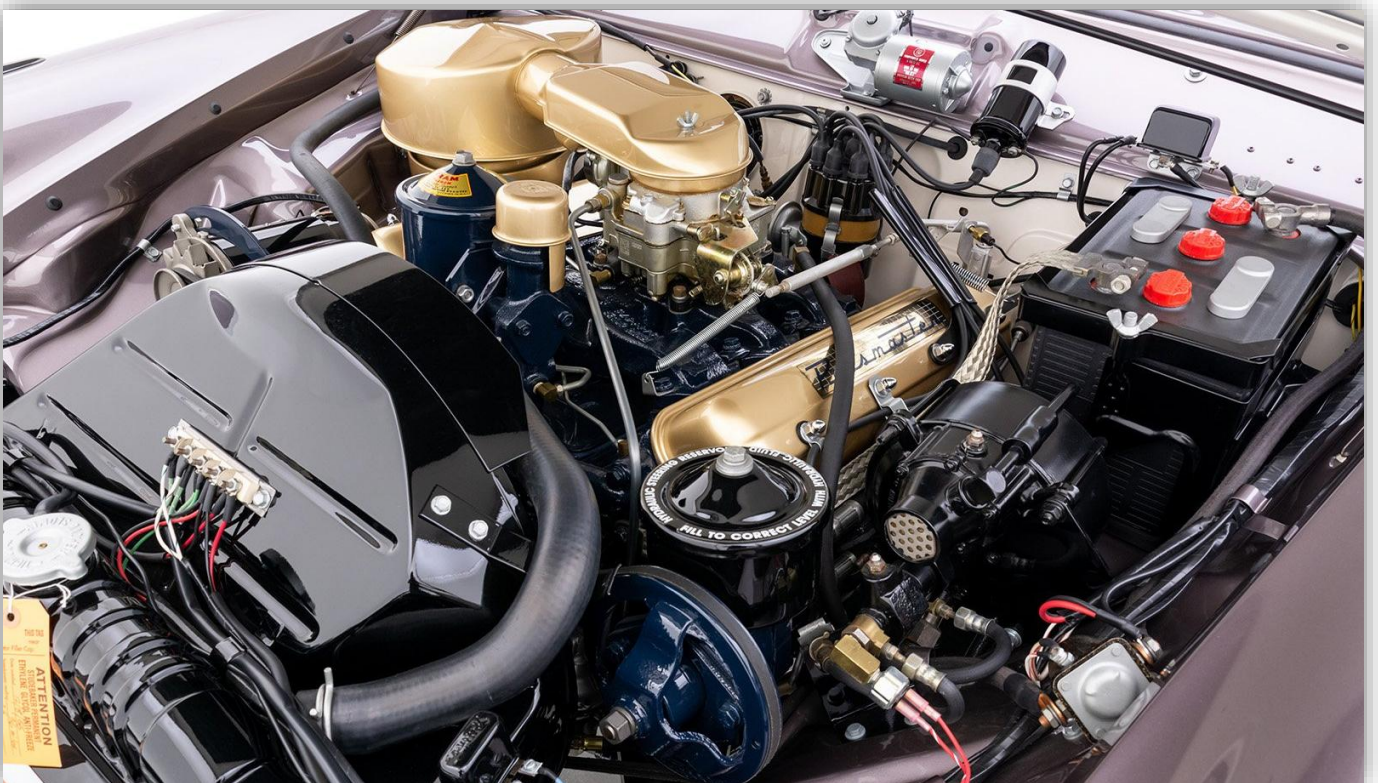


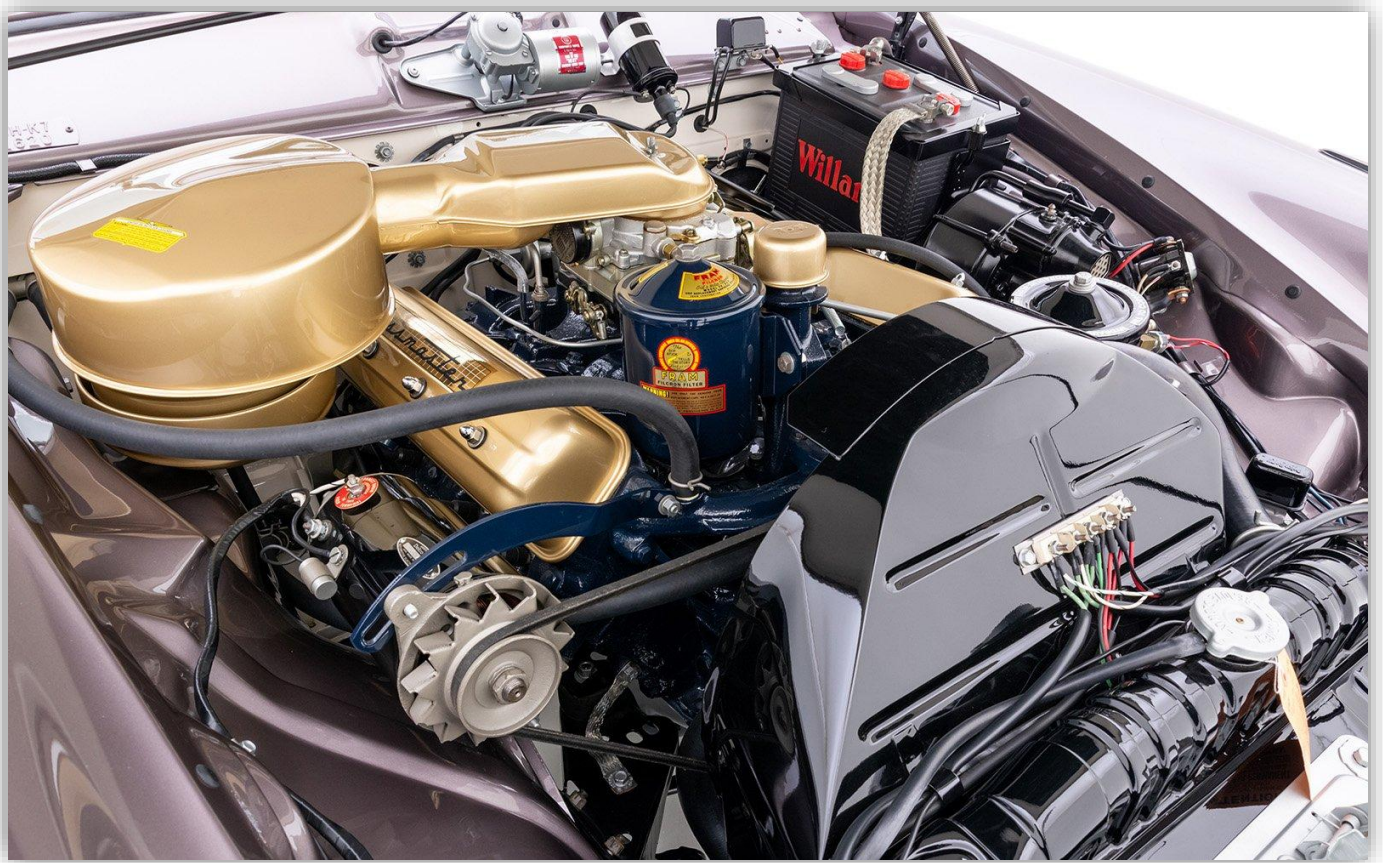
Studebaker grundades 1852 med rötter i vagnstillverkning och rankades bland världens längst verkamma biltillverkare fram till 1966. Företagets år efter andra världskriget var särskilt livfulla, där företaget slog "De tre stora" med "First by all with a Postwar Car" med sina omdesignade modeller från 1947, designade av den blivande legenden Virgil Exner för Raymond Loewy Studios. Slanka och moderna, de nya Studebakers träffade en nerv hos köparna och drev försäljningen till nya höjder. Studebakers djärva nya bilar drev den till en stabil åttondeplats i försäljningsrankingen för 1949, innan den stabiliserade sig på en stadig nionde plats när de andra biltillverkarnas produktionsnivåer började komma ikapp köparnas efterfrågan och nya designer introducerades.





Som en av USA:s kvarvarande oberoende biltillverkare introducerade Studebaker sin egen automatlåda 1950, utvecklad i samarbete med Borg-Warner. För 1951 slog Studebaker sina medelpriskonkurrenter till marknaden med sin moderna nya V8-motor, en robust och effektiv överliggande ventildesign som skulle tillverkas i mer än ett decennium. En av Studebakers mest attraktivt utformade efterkrigsmodelllinjer kom för 1953 till 1955, designad av Robert Bourke, återigen för Raymond Loewy Associates. Trots sina många styrkor och sin starkt lojala kundbas gick Studebaker samman med Packard 1955 i hopp om att den sammanslagna enheten skulle konkurrera mot den överväldigande styrkan hos de "stora tre".





Mot denna bakgrund utvecklade Studebaker en ny Grand Touring-inspirerad "halo"-modell kallad Speedster, baserad på den högsta President State-serien, med produktionen uppmuntrad av en serie på 20 bilar som fick strålande recensioner på mässcircusen. Studebakers inträde på den växande "Personal Luxury"-marknaden var logiskt, med tanke på framväxten av yngre och mer välbärgade köpare som sökte sportigare bilar, samt närvaron av Corvette, C-300 och Thunderbird från ärkerivalerna Chevrolet, Chrysler och Ford.

Andra höjdpunkter hos den fullt utrustade President Speedster inkluderade blinkers, elektrisk klocka, tonat glas, cigarettändare, oljefilter och oljebadsluftfilter, dubbla backljus, trippelhorn, tvåväxlade elektriska torkare, slanglösa vita däck, hjulskydd i trådkorg, stötfångare och dimljus. Med ett grundpris på 3 253 dollar var President Speedster Studebakers dyraste modell när den var ny, och produktionen begränsades till 2 215 exemplar endast för 1955, fördelat mellan 1 795 från South Bend, Indiana och 420 från Studebakers monteringsfabrik i Los Angeles.





Denna lysande, flerfaldigt prisbelönta President Speedster är ett sällsynt exemplar byggt i Los Angeles, monterad i juni 1955 och skeppad från fabriken den 8 december 1955. Utöver de standardfunktioner som Speedster nämns ovan lägger detta exemplar till fabriksutrustade alternativ som dubbla sidospeglar, servobromsar, servostyrning, elektriska rutor och elektriska framsäten. Under det tidigare ägandet fick denna President Speedster en total restaurering av en hängiven märkesexpert, färdigställd enligt strikta äkthetsstandarder, inklusive forskning från arkivarien vid Studebaker National Museum. Tydligt tydlig genom sin enastående och praktiskt taget oklanderliga kvalitet demonterades vagnen, och varje del och komponent demonterades och antingen renoverades eller byttes ut vid behov – projektet översteg 250 000 dollar.

Passande nog drivs Speedster av den mycket detaljerade, nummermatchande *Passmaster* 259 kubiktums V8-motorn. Vackert och autentiskt omlackerad är Speedstern praktfull i Shasta White på taket och undersidan, kompletterad av Pimlico Gray-detaljer på huven, bagageluckan och överkroppen. Den lyxiga interiören restaurerades i Kongolebensfärgat läder med rätt diamantsöm.

Denna President Speedster har utmärkelserna att backa upp den utmärkta restaureringen, och vann AACA Senior Award och National First Prize, samt Best in Class vid Studebaker Drivers Club International Meet – allt under 2014. År 2017 hade President Speedster tagit sig igenom shower och concours-evenemang, och vunnit priser fram till 2021 under AACA:s bedömning samt haft concours-evenemang på platser som Hilton Head, Pinehurst, Hemmings Motor News Concours d'Elegance, Radnor Hunt, Boca Raton och Philadelphia. Speedsterns många utmärkelser kulminerade i en nominering som finalist till det prestigefyllda Zenith Award från AACA 2021. I enlighet med sin sällsynthet och excellens tilldelades denna President Speedster sitt FIVA-identitetskort under Historic Vehicle Association (HVA) under A/3 (Standard/Restaurerad)-kategorin i oktober 2017. Dokumenten inkluderar en kopia av Studebaker Passenger Car Production Order tillhandahållen av Studebaker National Museum, FIVA Identity Card (nr 071005) samt en sammanfattning av utmärkelser och fordonsdata.

Stolt erbjuden i exceptionellt skick är denna ytterst sällsynta och vackra Studebaker President Speedster från 1955 ett fängslande fynd för samlare och entusiaster av efterkrigstidens bildesignikoner. Berättigad till en mängd prestigefyllda concours-evenemang världen över, är det en av de finaste Studebaker-evenemangen från 1950-talet som finns kvar och finns tillgängliga idag.

## 9. Grattis Rolls-Royce Camargue!

Publicerad 17 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Elias och Elis har namnsdag vill vi även uppmärksamma Camargue.



Camargue är Europas största floddelta och ligger i södra Frankrike.

Camargue är också en hästras som funnits i området Camargue i tusentals år. Men framför allt är ju Camargue en *Rolls-Royce*.

Den stora coupén formgavs av *Paolo Martin* hos Pininfarina och är kanske inte den bil han nämner först i sitt cv, han har ju *Fiat 130 Coupé* och *Peugeot 104* att visa upp också. Och så den toktuffa *Ferrari Modulo* förstås.

Camargue utvecklades och byggdes helt utan kostnadsramar och var **världens dyraste** serietillverkade bil när den slutligen lanserades 1975. Den var baserad på *Silver Shadow* och hade samma 6,75-liters V8 och komplicerade fjädringssystem.

Camargue tillverkades under 11 år fram till 1986 och uppgifterna går isär lite om exakt hur många exemplar som byggdes men fler än omkring 530 stycken blev det inte varav en *Bentley Camargue* byggd på specialbeställning. De flesta exemplaren gick på export, främst till USA.



*Rolls-Royce Camargue Beau Rivage by Hooper 1983*



# AUTOCAR

## 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Lotus MkVI 1952

Lotus grundare **Colin Chapman** är känd för sin slogan att "bara lägga till lätthet" för att producera briljanta förarbilarna, och ingenstans var detta mer uppenbart än med hans första produktionsmodell, Lotus MkVI. MkVI var föregångaren till Lotus MkVII (mer känd som Lotus Seven) och såldes som byggsats, och köparen kunde välja mellan ett brett utbud av motorer och växellådor, från den anspråkslösa **1172cc** Ford-enheten till en 1098cc Coventry-Climax racingenhet.

Mellan 1952 och 1957 byggde Lotus 110 MkVI, varav många tävlade i period eftersom de hanterade så briljant och var förvånansvärt snabba tack vare sin låga vikt.

**Hedersnämning för 1952: Wolseley 4/44**



## 11. Fredagsfilmen: Aerodynamiska bilen Martin (1928)

Av Jim Lundberg

10 april 2026

När flygplansingenjörer försökte återuppfinna bilen



FILM: [https://youtu.be/Gg45tjEm\\_ac?t=10](https://youtu.be/Gg45tjEm_ac?t=10)

