



Panther J72 (1972-1981)

- 1. Vi kikar på nya eldrivna Mercedes C-klass**
- 2. Nya Morgan Supersport 400**
- 3. Nichols N1A menar allvar**
- 4. Kia Seltos på väg till Europa**
- 5. Honda e:Ny1 läggs ned**
- 6. Plug & play-lösningen för laddningen**
- 7. Rusning efter Tesla**
- 8. Coca-Cola satsar svenskt**
- 9. Panther J72**
- 10. Bentley 4¼ liter**
- 11. Grattis Triumph Mayflower**
- 12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**

Teknikens Värld

1. Vi kikar på nya eldrivna Mercedes C-klass

Av Peter Klemensberger

Uppdaterad 21 apr 2026 kl 16.03

Publicerad 20 apr 2026 kl 14.08

Utdragen coupéform men nya eldrivna C-klass är en sedan – som delar teknik med en SUV. Vi spanade in den kanske tuffaste konkurrenten till nyligen presenterade BMW i3 innan bilen blev officiell i dag.



Nya eldrivna Mercedes C-klass har stor "grill"

Mercedes nya elbilsoffensiv fortsätter, ett avstamp som lite överraskande togs "nerifrån" i hierarkin med modellen **CLA** förra året, en bil som både knipit titeln som **Årets Bil i Europa** och stått som **testsegrare i Teknikens Värld**. Efter bussen **VLE** och SUVen **GLC** är det nu dags för **C-klass** att komma i nytt och helt elektriskt utförande.

Någon koppling med den C-klass vi känner sedan 2021, generation fem med internkod W206, finns inte förutom att det är samma namn- och segment. I stället delar eldrivna C-klass i stort sett allt med tidigare nämnda GLC – även den med tillägget "with EQ Technology". Ja, både sett till design och teknik.

Framtill tronar en rejäl grill som blickar bakåt i tiden, baktill hittar vi en rejäl svart ramp som binder samman de dubbla bakljusparen. Två grepp som går emot rådande, slimmade designtrend. Ljuskällorna såväl fram som bak har en design med en Mercedes-stjärna i centrum.



Interiört känner vi igen oss från eldrivna GLC. Mycket skärm och fina material

I profil är det lätt att ta eldrivna C-klass för en halvkombi, eller coupé som Mercedes hellre säger, men det rör sig traditionsenligt om en sedan. Den markerade bakluckan från W206 finns inte här, i stället har man dragit ut på såväl plåt som glas. En tredje ruta finns nu i C-stolpen och hela profilen avslutas med en liten ankstjärt. Infällda dörrhandtag och ett rejält axelavstånd finns här som brukligt hos elbilar för bättre luftmotstånd och plats för batteripaket i golvet. Axelavståndet ska ge bättre benutrymme för såväl de åkande fram som bak jämfört med C-klass med förbränningsmotor, säger Mercedes. Nedre delen av karossen är svart för att ge bilen ett lägre intryck.



Bagageutrymmet tar 470 VDA-liter. Klassisk sedanöppning.



Form och teknik hämtas från suven GLC

Under skalet finns samma plattform som hos elsuven GLC – MB.EA, som delar komponenter med plattformarna MMA och MB.VAN avsedda för märkets mindre modeller och skåpbilar/bussar. 800-voltsystem och två växellägen ger snabbare laddtider och lägre förbrukning. Fyrhjulsdraft, fyrhjulsstyrning och luftfjädring finns att tillgå. Certifierat veganskinn på klädsel och Mercedes största skärm, 99,3 centimeter i bredd, finns även till eldrivna C-klass vars inredningsdesign är densamma som i GLC with EQ Technology.

Liksom Mercedes GLC presenteras eldrivna C-klass med en drivlina: Fyrhjulsdrivna 400 4Matic med en maximal systemeffekt på 489 hästkrafter. Batterikapaciteten är 94 kilowatt-timmar och räckvidden är 76,2 mil på en laddning vid blandad körning enligt WLTP-körcykeln, 4,7 mil längre än för högbygget GLC. Den maximala laddeffekten är 330 kilowatt.

Den nya eldrivna versionen beskrivs som den sportigaste C-klassen någonsin, sprinten 0-100 kilometer i timmen betas av på fyra sekunder och bilen toppar 210 km/h. Bilen på bilderna här är i utförandet AMG Line och lackad i kulören Opalithe white bright. Något exakt pris nämns inte men ska ligga "under 70 000 euro", cirka 747 000 kronor. GLC with EQ Technology startar i Sverige på 769 000 kronor.

En given konkurrent till eldrivna C-klass är nyligen presenterade **BMW i3** som även den delar teknik med en SUV – **iX3**. Drivlinan 50 xDrive innebär fyrhjulsdraft, 469 hästar och en angiven räckvidd på 90 mil. Något pris finns inte, men iX3 50 xDrive startar i Sverige på 749 900 kronor.





2. Nya Morgan Supersport 400 är märkets mest kraftfulla och dyraste bil någonsin

Av: Alastair Crooks 23 april 2026

Den nya Supersport 400 är enligt Morgan det "renaste uttrycket för Supersport"



Morgans har vanligtvis inte förlitat sig på massor av kraft för att ge en spännande körupplevelse – men det har förändrats med nya **Morgan Supersport 400**.

Med 402 hk och 500 Nm vridmoment är nya Supersport 400 den mest kraftfulla produktionsmodellen av Morgan hittills, vilket ger ett hälsosamt lyft jämfört med den vanliga 335 hk Supersport. 400:an bör också låta lite mer vokalt tack vare ett nyutvecklat högflödes- 'Active Performance Exhaust System'.





Kraften kommer från samma motor som den vanliga **Morgan Supersport**, en 3,0-liters turboladdad raksexa som BMW använder i sina icke-M-modeller som **Z4** M40i och M440i samt den senaste **Toyota Supra** – begagnade exemplar av dessa finns på Auto Express Find A Car-tjänsten för drygt 30 000 pund.

Priset ligger från £112 965 och är dyrare än £102 000 Supersport, men förändringarna begränsas inte till en kraftfullare motor och reviderad avgassystem.

Till att börja med är Morgans Dynamic Handling Pack, som är ett tillval på Supersport, standard på 400-modellen. Detta inkluderar justerbara coilovers fram och bak som har designats specifikt för Supersport 400 med nya ventiler och fjäderstyrkor. Morgan har också reviderat fjädringsgeometrin och dämpningen för att ge bättre kurvstabilitet, men differentialen med begränsad slirning är fortfarande ett tillval.

Samtidigt, utöver Supersports iögonfallande design med sin långa motorhuv, svepande bakaxel och omisskännliga grill, får 400:n funktionella framvingsventiler och lättare smidda 19-tums Sportlite lättmetallfälgar. Dessa är standardfinishade i mellansilver eller i valfritt mörkbrons.

Interiören i Supersport 400 har fortfarande det traditionella Morgan-utseendet med helläderklädsel blandat med mörk träådring på mittkonsolen och dörrpanelerna. Sedan finns det nya Alcantara-alternativ – inklusive enfärgad svart eller fyra tvåfärgade kombinationer – plus ett unikt stygmönster på klädseln genom hela klädseln.

Även om den vanliga Supersport använder en modern BMW-baserad växelvälare för den åttaväxlade automatlådan – vilket vi tycker sänker kupéns ton något – har Morgan utvecklat en exklusiv aluminiumväxel för 400:an, som ser mer lämpad ut för interiören.

Beställningar på Supersport 400 är nu öppna och Morgan säger att dess ankomst "markerar början på ett bredare produktprogram", där en rad nya modeller i begränsad upplaga kommer att ansluta sig till sortimentet under de kommande 18 månaderna.



Alastair Crooks



3. Nichols N1A menar allvar

Av Bobby Green 2026-04-20 kl 19:00

Ariels galnaste Atom får smaka på rejält motstånd



FILM: <https://youtu.be/kQpq6iwGwIE>

Top Gear har nu fått möjligheten att provköra Ariels allra senaste version av modellen Atom. Den heter 4RR och är den starkaste företaget har släppt hittills. Vikt till effektförhållandet ligger på 800 hästar per ton vilket gör det här till den galnaste bilen Top Gear testat på banan. Eller det var i alla fall det man trodde tills man även tog ut en **Nichols N1A** - en nyskapad version av McLarens Can-Am-racer. arielmotor.co.uk



Ariel rullar ut sin allra starkaste Atom
Modellen firar 25 år

4. Kia Seltos på väg till Europa – utmanar i het SUV-klass

Av Christian Pedersen Publicerad: 21 apr. 2026 Uppdaterad: 21 apr. 2026

Kia tar nu ett strategiskt steg in i ett av Europas mest konkurrensutsatta segment. Med Seltos siktar tillverkaren på att bredda sitt SUV-erbjudande och fånga en målgrupp som söker funktion, utrymme och teknik i ett mer kompakt format.



Med en längd på drygt 4,3 meter placerar sig Seltos strax under större syskon som Sportage.

Kia bekräftar att Seltos är på väg till Europa, där modellen hittills lyst med sin frånvaro. Det handlar om en andra generation som redan etablerat sig på marknader som USA, och nu ska positioneras i det europeiska C SUV segmentet.

Här möter den tunga namn som Hyundai Tucson, Nissan Qashqai och Renault Austral. Det är ett segment där marginalerna pressas, men där volymerna fortfarande är avgörande för tillverkarnas lönsamhet.

Samtidigt ska lanseringen ses i ljuset av Kias bredare elbilsoffensiv i Europa.

Mindre modeller som **EV2** har redan fått stark respons i tidiga tester, där experter lyfter fram kombinationen av låg prispunkt och ovanligt generösa utrymmen som avgörande konkurrensfördelar

Positionerad för familjebehov

Med en längd på drygt 4,3 meter placerar sig Seltos strax under större syskon som Sportage.

Det innebär ett tydligt fokus på familjer som vill ha SUV känsla men i ett mer hanterbart format. Kia lyfter särskilt fram det praktiska.

Bagageutrymmet uppgår till 536 liter, och modellen får ett modulärt tillbehörssystem som gör det möjligt att organisera lastutrymmet mer flexibelt.

Baksätet är justerbart och kan lutats för att öka komforten vid längre resor. Interiören visar också hur Kia fortsätter att höja sin tekniska nivå.

Föraren möts av en digital instrumentpanel på 12,3 tum och ett infotainmentsystem i samma storlek.

Det kompletteras av ett separat klimatsystem, vilket signalerar en ambition att närma sig premiumsegmentet i upplevd kvalitet.

Hybrid som nyckel i Europa

Till skillnad från vissa andra marknader lanseras Seltos i Europa enbart som hybrid.

Det är ett tydligt svar på både regulatoriska krav och efterfrågan från konsumenter som vill kombinera lägre utsläpp med praktisk räckvidd.

Drivlinan består av en 1,6 liters bensinmotor i kombination med elektrifiering, med effektalternativ på 152 respektive 176 hästkrafter. Modellen erbjuds med både framhjulsdraft och fyrhjulsdraft.

Det här är en viktig signal.

Kia väljer att inte introducera modellen som ren elbil, utan satsar i stället på en teknik som fortfarande har bred acceptans i Europa.

En offensiv i bredd

Lanseringen av Seltos ska också ses i ett större perspektiv.

Kia bygger successivt ut sitt SUV-program för att täcka fler prispunkter och användarbehov. Med Seltos stärker bolaget sin närvaro i mellanklassen, där köpare ofta väger pris, funktion och teknik lika tungt.

Exakta priser är ännu inte kommunicerade, men lanseringen väntas ske under tredje kvartalet, med leveranser mot slutet av 2026.



Bevakar nyheter inom bil och techsektorerna.

Missa inte:



Mitt i bilkrisen: Här växer Europas bilindustri snabbast – Dagens PS

5. Honda e:Ny1 läggs ned – elbilmodellen fasas ut

Publicerad 2026-04-20 07:20 Text Erik Söderholm

Hondas elbil e:Ny1 blev ingen försäljningssuccé och försvinner nu ur modellprogrammet



Honda lägger ned märkets enda elbilmodell. Det handlar om **crossovern e:Ny1** som ska fasas ut ur modellprogrammet i flera länder, bland annat Sverige.

– Vi har endast ett fåtal e:Ny1 kvar i vår tilldelning för 2026, så vi kommer stänga ner denna modell även i Sverige inom kort, säger Carola Larsson, marknads- och pr-chef på Honda i Sverige.

Honda e:Ny1 presenterades för tre år sedan men har haft svårt att locka köpare. Hittills har bara 423 exemplar registrerats i Sverige. En anledning kan vara att bilen från början såldes till ett relativt högt pris på över 530 000 kronor.

Honda har nyligen stängt ned utvecklingen av flera nya elbilar och har varnat för att företaget för första gången någonsin kan **visa förlustsiffror för ett helår**.

Trots det hintar Honda om att nya elbilar är på gång framöver.

– Gällande nya elbilmodeller för Europa inväntar vi besked från Honda Motor Japan under maj, säger Carola Larsson.



Erik Söderholm



6. Plug & play-lösningen för laddningen...

Av Christoffer Gullin

21 apr. 2026

...som fungerar med ALLA bilar & laddare



FILM: <https://youtu.be/A5gKu5J4hhM>

Jag har träffat Theo Collin på Juice som berättar om sin betalösning för olika tjänster, bland annat laddning. Genom att helt enkelt scanna av regplåten så kan rätt bil identifieras och laddningen kan påbörjas utan att kunden behöver hålla på med appar eller terminaler. I intervjun så testar vi systemet och Theo berättar hur det fungerar och potentialen i det.



7. Rusning efter Tesla: Anställer 1000 till i Giga Berlin

Av Maths Nilsson 23 april 2026, 16:14

Tesla i stor offensiv i Europa. Nu anställer de 1 000 personer i Tyskland för att öka tillverkningen av Tesla Model Y.



Efter ett tufft fjolår slår Tesla nu tillbaka med full kraft. Elbilsjätten meddelar att man nyanställer 1 000 personer till sin Gigafactory i Berlin. Orderböckerna för Model Y fylls nu i så snabb takt att fabriken tvingas växla upp produktionen med 20 procent.

Det var inte länge sedan olyckskorporna kraxade om att Teslas glansdagar i Europa var över. Men färsk siffror och nya besked från Grünheide utanför Berlin berättar en helt annan historia. Tesla planerar nu att skapa 1 000 nya jobb fram till slutet av juni för att möta en efterfrågan som återigen tycks ha skjutit i höjden.

– Ledningen för Gigafactory Berlin-Brandenburg har meddelat att man kommer att skapa 1 000 nya tjänster, bekräftar Tesla för nyhetsbyrån DPA.

Tesla Gigafactory Berlin.

Nyanställningarna är en direkt reaktion på att Model Y – den enda modellen som i dagsläget byggs i Tyskland – återigen toppar de europeiska säljlistorna. Genom att utöka personalstyrkan räknar Tesla med att kunna öka den veckovisa produktionen med omkring 20 procent med start under det tredje kvartalet. Fabrikschefen André Thierig har under en längre tid signalerat att fabriken går på högvarv. Under 2025 rullade över 200 000 bilar ut från Grünheide, och totalt har fabriken spottat ur sig mer än 700 000 bilar sedan starten 2022. Nu siktar man ännu högre.

Statistiken ger Elon Musk rätt i sin offensiva satsning. Enligt branschorganisationen ACEA registrerade Tesla 52 600 bilar i Europa under mars månad – en ökning med 84,3 procent jämfört med året innan. Men det stannar inte vid bilmontering. Tesla rekryterar även hundratals personer till sin kommande batterifabrik på samma område. Investeringen ligger på närmare en miljard kronor och batteriproduktionen väntas dra igång på allvar under första halvåret 2027.

LÄS MER:



Tyska IG Metall: "Fördömer Tesla i Sverige skarpt"



Musk: Teslas nya billiga elbil ska byggas i Berlin



Teslas okända historia – så blev startupen...



Teslas tyska fabrikschef efter raset: Vi kör för fullt



Tesla ska dubbla Berlin-fabrik: Invånare tvingas...



Trots protester – Tesla får rätt att bygga ut i Berlin



Upptäckten – så dör elbilar i kyla



8. Coca-Cola satsar svenskt – köper elektriska Volvo

Av Maths Nilsson 21 april 2026, 07:03

Coca-Cola slår tillbaka mot Pepsi som satsat på Tesla. Växlar upp och satsar på svensk ingenjörskonst. Nu ska Volvo VNR Electric frakta läsken i Canada.



Pepsi har satsat på Tesla Semi. Men nu kontrar Coca-Cola och köper in elektriska lastbilar från Volvo Trucks. Det handlar om sju nya exemplar av modellen Volvo VNR Electric som nu levereras till Coca-Cola i Kanada. Coca-Cola Canada Bottling växlar upp sin gröna omställning. Efter ett framgångsrikt pilotprojekt mer än fördubblar dryckesjätten nu antalet elektriska lastbilar från Volvo i sin flotta.

De nya bilarna ska rulla i Quebec och Vancouver som en del av företagets ikoniska "Red Fleet". Tre av lastbilarna sätts i drift i Quebec City, medan de resterande fyra levereras till Vancouver under våren. Satsningen är resultatet av ett pilotprojekt i Montreal som inleddes 2023. Erfarenheterna därifrån har varit så goda att företaget nu väljer att skala upp driften i flera regioner samtidigt.

Nu ska Coca-Cola levereras utan utsläpp.

De elektriska lastbilarna är utrustade med en konfiguration på sex batterier, vilket ger en räckvidd på upp till 440 kilometer EPA-normen på en enda laddning. Det gör dem idealiska för Coca-Colas lokala och regionala distributionsrutter, där lastbilarna gör flera turer per dag mellan distributionscentraler och kunder för att sedan återvända till depån för laddning.

– När man ser elektriska lastbilar köras på förutsägbara rutter med hög frekvens som dessa, visar det hur väl tekniken passar in i vardaglig vagnparksdrift, säger Matthew Blackman, vd för Volvo Trucks North America i Kanada.



Nu ska Coca-Cola levereras utan utsläpp

För att stödja den växande flottan, som Coca-Cola kallar sin "Red Fleet", investerar företaget också kraftigt i egen laddinfrastruktur. I samband med leveransen installeras avancerade 180 kW-laddare från Heliox i både Quebec City och Vancouver.

– Som ett familjeägt företag är vi fast beslutna att hantera vårt miljöavtryck på ett ansvarsfullt sätt. Denna expansion är en spännande utveckling för vår växande flotta av elfordon, säger Tony Chow, vd för Coke Canada Bottling.

Med de nya tillskotten närmar sig Coca-Cola Canada Bottling totalt 40 eldrivna fordon i sin nationella flotta, vilket inkluderar allt från skåpbilar till tunga lastbilar och terminaltraktorer. Satsningen ses som ett viktigt kvitto för Volvo Lastvagnar på den nordamerikanska marknaden, där intresset för tunga elektriska transporter ökar i takt med att infrastrukturen och räckvidden förbättras.

Fakta: Volvo VNR Electric

- Batterikonfiguration: 6 batterier.
- Räckvidd: Upp till 440 km (275 miles).
- Användningsområde: Lokal och regional distribution.
- Lösning: Del av Coca-Colas satsning på att minska koldioxidutsläppen i sin "Red Fleet".

LÄS MER:



Tesla planerar attack på Volvo och Scania i Europa



Pepsi lägger ny stororder på Tesla Semi



Elbilarna som kan bli först med solid state-batteri



Elon Musk: Fullastad Tesla Semi körde 80 mil på en laddning



Så ska Tesla utmana Volvo och Scania i Europa



Teslas nya jättefabrik som ska utmana Volvo



Test visar: Svenska lastbilar säkrast i världen



9. Bilar som tiden glömde: Panther J72

Av Richard Dredge 20 mars 2023 3 min läsning



1970-talet var en fascinerande tid att fördjupa sig i bilindustrin, ofta av helt fel anledningar. Den klassiska bilscenen som vi känner den idag började ta form, och det fanns några som ansåg att alla nya bilar såg likadana ut; Det har alltid varit så. För dem som ville ha en ny bil med lite karaktär började ett helt nytt segment dyka upp; den nyklassicistiska.

Brooks Stevens hade lett anfallet med [införandet av Excalibur](#) redan 1963, men dessa retroinspirerade nya bilar skulle få fart under sjuttioalet, och åttiotalet förde med sig fler utmanare. Bland dem fanns De la Chapelle Roadster, Clenet och Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote (byggd av Zagato), men en av de mest kända tillverkades i Storbritannien: Panther J72.

Inspirerad av [Jaguar SS100](#), J72 riktade sig till förmögna entusiaster som ville ha stilen hos en förkrigsklassiker men användbarheten hos en modern modell. Då (som nu) sågs dessa retroinspirerade roadsters av vissa som ganska smaklösa, men det gick inte att förneka hur vackert J72 var byggd. Men sedan måste det vara så; när den lanserades i slutet av 1972 (men till försäljning från 1973) kostade J72 £5285, och det gällde om man ville ha en sex-cylindrig version.

När V12-motoriserade J72 kom i slutet av 1974 var den prissatt till hela 9745 pund, vid vilken tidpunkt sex-torgsutgåvan hade stigit till nästan löjliga 7744 pund. För att ge lite sammanhang kostade en Ford Escort RS2000 £1965, men för en handbyggd lyxbil var J72 faktiskt något av en liten detalj jämfört med etablerade exotiska märken som Ferrari, Aston Martin eller Rolls-Royce/Bentley, vilket generellt kostade köpare mer än £12 000.



J72 var Panther Westwinds verk, grundat av Surrey-baserade **Bob Jankel**. Han samlade en samling hantverkare, främst före detta Rolls-Royce, som kunde panelslå, tillverka och dekorera. Lanserad i slutet av 1972 var J72 Jankels första bil (J72 var en förkortning för 'Jankel 1972'), vilket väckte stor entusiasm vid dess debut på Earls Court bilmässa.

När han grundade Panther Westwinds hade Jankel redan byggt prototypen J72, tillsammans med sin partner Andrew Mackenzie. Jankel hade några år av bilrestaurering bakom sig, enbart som hobby, medan Mackenzie drev ett företag som specialiserade sig på restaurering och underhåll av klassiska bilar. De var båda ganska skickliga och som ett resultat byggdes J72 till en utmärkt standard.

Understödet på J72 fanns ett boxsektionschassi med en framaxel med balk, medan baksidan fanns en Salisbury live-axel lånad från en **Jaguar Mk2**, placerad via släpande armar, spiralfjädrar och teleskopiska dämpare, plus en Panhard-stav. Det fanns servoassisterad recirkulstyrning, och naturligtvis var bromsningen servoassisterad runt om.

Den första bilen hade en 3,8-liters Jaguar XK-motor och detta var standardstandard till en början, men det dröjde inte länge innan 4,2-litersversionen av samma motor tog över. Trimmad för att ge 190 hk gav 4,2-litersmotorn en topphastighet på cirka 200 km/h, med 0–100 km/h på bara cirka 6,5 sekunder. I slutet av 1974 fanns en 5,3-liters Jaguar V12-tillval, som pressade toppfarten över 140 mph och minskade 0-60-tiden till bara 5,7 sekunder, samtidigt som den återgav en typisk bränsleförbrukning på 11 mpg. Precis vad du behövde mitt i en oljekris...

Över chassit hängde en handgjord aluminiumkaross, byggd med traditionella metoder, medan lacken tog veckor att finslipa; Panther hävdade att dess finish var överlägsen allt som Rolls-Royce eller Aston Martin kunde åstadkomma. Naturligtvis användes endast det finaste Connolly-läddret för att dekorera interiören.

Med mycket positiva pressrecensioner på båda sidor av Atlanten fylldes orderbanken fint i slutet av 1973. Affärerna gick igång under de följande åren, och med en stadig ström av beställningar såg det ljus ut, men 1980 gick Panther i sutsläpp och köptes därefter av det koreanska företaget Jindo Industries. Jankel behöll rättigheterna till J72-namnet så Panther relanserade bilen som Brooklands, med en omfattande översyn av drivverket.



Jaguar XJ12-baserad oberoende fram- och bakfjädring kom in, medan samma bil donerade sitt helt skivbromssystem. Jaguars XK-motor behölls i 3,4- eller 4,2-liters bränsleinsprutningsversioner, även om Panther pratade om att Jags V12 eller en GM-baserad 5,0-liters V8 skulle erbjudas. Men J72/Brooklands hade haft sin tid och intresset för bilen avtog. År 1981 hade den avvecklats.

Med tanke på att den var mycket dyr och något av en förvärvad smak, lyckades Panther sälja så många som 368 exemplar av J72 (eller så många som 422 – siffrorna är svåra att lista, illa den drabbades av de enorma utvecklingskostnaderna för den olycksaliga **Solo med kol iberkaross** 2. Med bara ett dussin eller så exemplar av Solo tillverkade stängde Panther slutligen ner 1990, efter att Ssangyong köpt en majoritetsandel 1987. Kanske inte en så bra investering då.



10. Bentley 4¼ Litre S loon 1938



Bentley blev känd med kraftfulla tidiga modeller som lika mycket kunde vinna det berömda 24-timmars oppet i Le Mans som bära den mest eleganta karossen utan ansträngning. Men inte ens den fascinerande figuren Woolf Barnato – diamantrtvtagare, investerare, Le Mans-vinnare och ledande Bentley Boy – kunde rädda Bentley från konkursförvaltning 1918. W.O. Bentley trodde att han hade nått en överenskommelse med Lagonda om en försäljning som skulle godkännas av konkursförvaltningsdomstolen. Han trodde, det vill säga, till en gentleman reste sig för att vända sig till domstolen med ett högre bud från en oidentifierad budgivare. Mottagaren var skyldig att acceptera det högre erbjudandet. Budgivaren visade sig snart vara Bentleys hårda rival, Rolls-Royce.

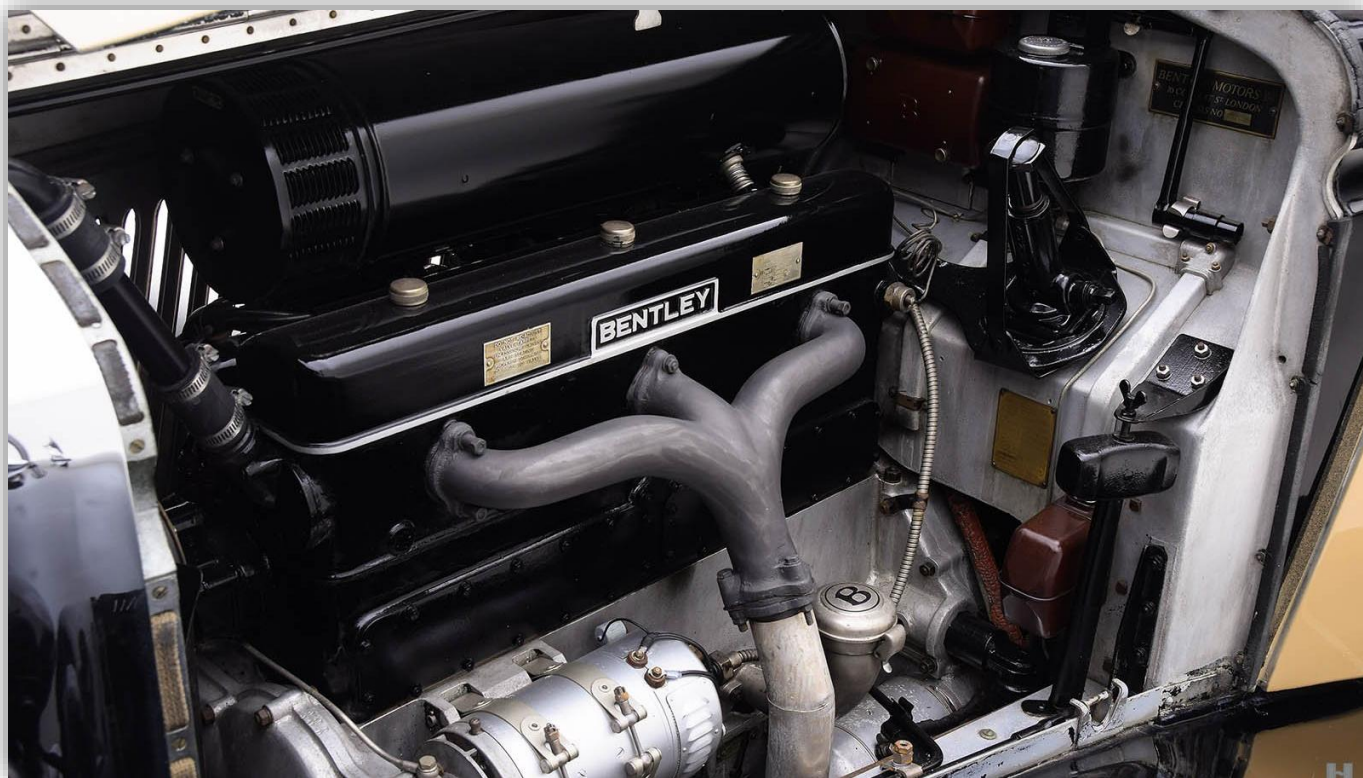




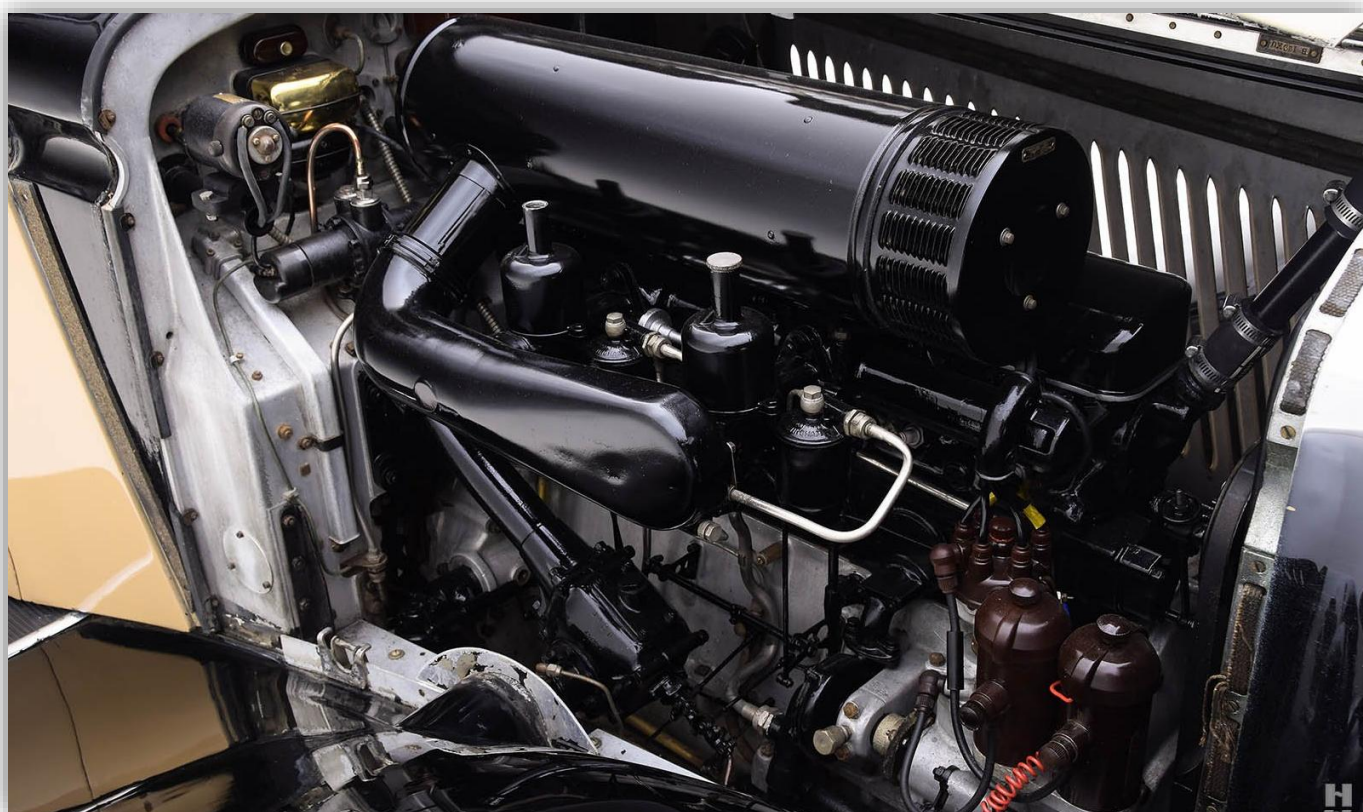
Den första Bentley som tillverkades i Rolls-Royces fabrik i Derby var 1933 års Bentley 3,5 liter. Denna Bentley var också den första från perioden 1933–1940 som gemensamt blev kända som Derby ('Darby') Bentley. 3,5-litersmotor var resultatet av Rolls-Royce 'Perpetrine'-projektet, avsett att skapa en fin motorbil i reducerad skala anpassad till den allt svårare depressionen. Det projektet resulterade slutligen i två bilar: Rolls-Royce 2 /25 och Bentley 3,5 liter. Utvecklingen av Bentley 3,5 liter slutfördes under W.O. Bentleys pågående ledning och resulterade i skapandet av två mycket olika motorbilar, lyckligtvis för Bentley-entusiaster. Det finns trots allt en anledning till att motsvarigheten till Rolls-Royce Owners Club är *Bentley Drivers Club!*

Bentley 3,5-liters bilen känd som 'The Silent Sports Car', med ett crossflow-topplag med dubbla .U.-förgasare och dubbla bränslepumpar som gav 105 hästkrafter och när de matades genom en fyrväxlad synkroniserad växellåda räckte till 90 mph. Bentley 3,5-liters vagns framgång mot värderna av en beundrande publik för sin mästerverliga kombination av lyx och prestanda. W.O. Bentley sägs ha kallat detta den bästa bilen som någonsin bär hans namn vid den tiden. Lagvolymen ökades till 4,25 liter 1936, vilket ökade effekten till 126 hästkrafter och toppfarten till nästan 160 km/h, vilket både ökade prestandan och återigen möjligheten att bära ett brett utbud av karosser. Chassin och motorer byggda i Derby levererades exklusivt till karossbyggare som designade och byggde karosser efter köparnas individuella specifikationer. Med denna exklusivitet tillverkades totalt endast 1 234 Bentley 4,25-liters mellan 1936 och 1940.

Denna **Bentley 4,25 Liters** Park Ward Saloon från 1938 är en mycket bra originalbil som aldrig har behövt eller fått en fullständig restaurering, men nyligen har uppdaterats till hög standard som visas på de medföljande bilderna.



Denna bil är precis vad man vill att en gammal Bentley ska vara, både formell och bekant på samma gång. Karossen visar en av de vackraste karosserna som byggts på detta chassi; kanske mer lämpad för en regeringsminister än en monark. Exteriören är avslutad i smakfullt svart och beige samt en kontrasterande röd vagnslinje, med svarta skärmar och helhjulsskudd som visar båda färgerna med god effekt. Den äldre lacken visar sprickor och några uppenbara brister som man kan förvänta sig med åldern, men har polerats till en stark glans som ger ett utmärkt första intryck. Brightwork har applicerats sparsamt och är i gott skick.





Den ursprungliga interiören lever upp till Bentleys rykte om sportig lyx. De benfärgade lädersätena och dörrkorten har bevarats med all sin patina, vilket påminner om en vördnadsbjude klubbmiljö. Stolarna är bekvämt inbjudande, men har visat sin ålder ett tag nu. Innetaket och mattan är nya. Det omfattande ursprungliga träet är mycket fint, inte sprucket eller sprucket. Ett skjutbart metalltak öppnas över framsätet och bjuder enkelt in soliga bilturer. Kofferten är original och visar dess ålder, men innehåller några originalverktyg och en smart problemlampa. En fantastisk liten detalj är en originalklisterlapp på vindutan som vittnar om att denna Bentley deltog i den internationella Rolls-Royce och Bentley-tävlingen 1967 på Goodwood. W.O. Bentley, som levde till 1971, är känd för att ha närvarat vid detta evenemang personligen.

Det var mycket lätt att överskatta attraktionen med denna underbara gamla Bentley, men det är definitivt inte vad vi tänker göra. Detta är ett mycket bra original exempel på en speciell bil som också går och kör mycket bra. Den ursprungliga karossen är mycket rak och interiören har moderniserats med respekt. Bilen har aldrig varit isär. Detta är en exceptionell ökrigs-Bentley och det är en inbjudan att njuta av bilen på alla sätt som Rolls-Royce och W.O. Bentley avsåg. Snabb prestanda med fin hantering, bekväma långdistansurer och ståtlig trottoarutstrålning finns alla tillgängliga.



11. Grattis Triumph Mayflower!

Publicerad 1 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text av Claes Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när det är första maj och när Valborg har namnsdag vill vi förstås fira Mayflower!



Det engelska ordet mayflower betecknar alla blommor som slår ut i månaden maj. I Sverige är Majblomma, ursprungligen Förstamajblomma, en konstgjord blomma som säljs för välgörenhet.

Mayflower var namnet på det skepp som år 1620 förde de första engelska pilgrimerna över Atlanten till Amerika. Med den associationen valde Standard-Triumph år 1949 namnet Mayflower för sin minsta bil som man hoppades kunna exportera till USA.

Standard-Triumph styrde **Sir John Black** med järn hand. Han var tilltalad av de skarpkantade karosser som kallas razor-edge och som var mode för Rolls-Royce och Ledsleys före andra och efter andra världskriget. Han beordrade sådana karosslinjer för Mayflower.

Formgivarna invände att den stilen inte skulle passa en så liten och kort bil som Mayflower.

Det ignorerade Sir John. Han hade nämligen *hört* att amerikaner var mycket imponerade av Rolls-Royce och trodde att de skulle köpa för att köpa en mindre bil i samma stil.

Det visade sig att formgivarna, som ändå gjort det bästa av situationen, hade rätt och Sir John fe. Mayflower, som tillverkades 1949-1953, gjorde inte säljsuccé någonstans, allra minst i USA.

Triumph Mayflower blev en kuriositet, en småbil med pretentioner. Som sådan är den mer uppskattad av dagens samlare än de samtida nybilsköparna.

Mayflower var för all del en välgjord bil med konventionell teknik. Motorn var en sidventilare på 1,25 liter som hämtats från förkrigstidens Flying Standard 10. Växellådan var treväxlad med rattspak och fram var det separatfjädring.

I Sverige sålde ANA cirka 1 000 Mayflower, de allra flesta monterade i Nyköping av delar importerade från England.

MOTORNY T



H

MOTORNY T



Hade ba a hjulbasen varit längre hade Mayflower kunnat var en riktigt stilig bil



Ett år fter Saloonen kom också en drophead med traditionella sufflettbeslag.



AUTOCAR

12. De vikt gaste bilarna som skapats sedan 1945



Rover P 1958

När det gäller konservativt designade och konstruerade bilar är Rover P5 en av de allra främsta med sin traditionella styling, lyxiga förarhytt och ståtliga närvaro. Så ståtlig att brittiska regeringsministrarna kördes runt i P5:or ända in på **1980-talet**, trots att den sista tillverades 1967.

Men den kanske största anledningen till att älska P5 är att den var den första Rover som använde Buicks **avlagda V8** i 3,5-litersutgåva. Sådana bilar kallades P5B för att distansera sig från de mindre bilarna med en 3,0-liters motor.

Hedersnämning för 1958: Austin 40 Farina, Chevrolet El Camino



Roger Warolin