



Sabra Sport GT (1962)

1. Från världens största bilmässa
2. Aygo X Hybrid
3. Det här är Morgans dyraste bil
4. Så dyr blir Ferraris elbil
5. Från elbilstoppen till Formel 1
6. MAN utvecklar självkörande elbuss
7. Ducati Superleggera V4 Centenario
8. Mercedes 500 E
9. Detta är Sabra Sport GT
10. Delage D8 SS
11. Grattis Fiat Ritmo
12. De viktigaste bilarna



## 1. Från världens största bilmässa

Av Christoffer Gullin

26 apr. 2026

Hur europeerna försöker hålla sig relevanta i Kina



FILM: <https://youtu.be/v6R97lbmpSA>

Christoffer Gullin besöker världens största bilmässa, Auto China 2026 och spanar bland annat in hur de europeiska biltillverkarna försöker hålla sig relevanta i Kina.



Christoffer Gullin



## 2. Trelitersbilen är tillbaka: Aygo X Hybrid sparar mycket bränsle

Av Jan Horn och Berend Sanders 25 april 2026, 19:20

Toyota Aygo X mikromobilen finns nu också endast som fullhybrid. Passar konceptet, som är lika smart som det är snålt, in i den japanska toten? AUTO BILD-testet ger svaret.



**F**örhoppningsvis spricker den inte! 3,78 meter kort, små överhäng och smala 175-däck etablerar kopplingen till vägen – en verkligen ömtålig bil.

En utbuktande hybridteknologikärna har tryckts in i detta lilla skal, och fyller den lilla fyrsitsiga bilen till bristningsgränsen med drivtrick och effektivitetsutrustning. Kommer det att fungera?

### Endast 3,9 liter per 100 kilometer enligt WLTP

Vi är helt övertygade om det! Både bilen och drivpaketet är beprövade delar som vi redan testat flera gånger och visat sig vara konsekventa. För X lovar Toyota också en WLTP-förbrukning på 3,9 liter Super per 100 kilometer.

Så: Toyotas mikrobil och dess HEV-system (fullhybrid, elmotor och 1,5-liters bensinmotor kan köras oberoende av varandra) under ett och samma tak – vi testar denna lovande blandning. Mer exakt: första klassificeringen av X Hybrid GR Sport enligt anteckningar.

### Allt är möjligt för strax under 30 000 euro

Den lilla förkortningen GR är avsedd att ge dynamik åt hela lådan. Främst ger den dock plånboken mer dynamik. För det rimliga grundpriset för X Hybrid (från 19 990 euro) blir en följeslagare som kostar 28 390 euro tack vare sportutrustningen. Allt ingår ju också: körhjälp som självverkande uppföljningshjälp, aktiv filhållningsteknik, till och med ett för-kollision-system.



*Fullt hus: GR-utrustningen innehåller i princip allt som är användbart och bekvämt. Tyvärr är materialintrycket bara måttligt.*

Dessutom finns 18-tums hjul, en väl visad backkamera och ett extremt komplett multimediasystem inklusive spegling på smartphonen, onlinenavigering och en 10,5-tums pek-skärm. Här styr föraren i princip allt som rör Aygo.



*Förvirrande och distraherande:  
Den lilla Toyotan är inte särskilt rolig att köra – logiken är ibland svår att förstå.*

## Fordonsdata

## Modell Toyota Aygo X Hybrid

<b>Motortyp/cylinder</b>	Tre-cylindrig, hybrid
<b>Installationsposition</b>	Främre tvärgående
<b>Ventiler/Kamaxel</b>	4 per cylinder / 2
<b>Kamaxeldrift</b>	Kedja
<b>Förflyttning</b>	1490 cm <sup>3</sup>
<b>Systemprestanda</b>	85 kW (116 hk)
<b>Systemvridmoment</b>	120 Nm
<b>Vmax</b>	172 km/h
<b>Växellåda</b>	Steglös växellåda
<b>Kör</b>	Framhjulsdrift
<b>Fram- och bakbromsar</b>	Skivor/skivor
<b>Testbilsdäck</b>	175/60 R 18 H
<b>Däcktyp</b>	Falken Sincera SN 110 A
<b>Hjulstorlek</b>	6,5 x 18"
<b>Avgas-CO2</b>	89 g/km
<b>Konsumtion*</b>	3,9 l/100 km
<b>Tankkapacitet</b>	30 l
<b>Bränsletyp</b>	Toppen
<b>Partikelfilter</b>	Serie
<b>Förbipasserande ljud</b>	66 dB(A)
<b>Dragkapacitet använd/oanvänd</b>	-
<b>Dragstångsbelastning</b>	ej tillgängligt
<b>Stamvolym</b>	231–829 l
<b>Längd/bredd/höjd</b>	3776/1740–2010**/1525 mm
<b>Hjulbas</b>	2430 mm
<b>Baspris</b>	<b>21 990 euro</b>
<b>Testbilens pris (kommer att utvärderas)</b>	<b>28 390 euro</b>

\* kombinerad enligt WLTP-standard;

\*\* bredd med ytterspeglar

Toyota har däremot gett klimatanläggningen en egen knappsats med vridningsreglage – det är en bra sak. Föraren måste dock samordna inställningar för körassistans via rattknapparna och undrar över den galna logiken.

Vissa vägar öppnas med ett långt knapptryck, vissa menyer reagerar bara när bilen står stilla, och vissa kräver extra bekräftelse i små textfält. Framför allt svävar, stör och irriterar en alldeles för känslig uppmärksamhetsvarning. Utan överdrift: Här äger den berömda musmjölkingen rum!



### **Den lilla Toyotan har till och med komfort**

I alla andra avseenden har dock Toyota gjort sin hemläxa. Trots all karossens korthet är bilen användbar tack vare fyra dörrar, en liten baklucka och ett delat bakre ryggstöd, den är mycket manövrerbar och behagligt fri.

Den kan göra mer än bara susa runt i staden. Fjädringen löser oväntat gupp, reagerar acceptabelt även på tvärgående leder, och vi hade förväntat oss ett mycket mer kantigt rullande beteende från de stora hjulen (18 tum i diameter i GR).

Samtidigt är den tyst upp till motorvägshastigheter, raksträcksstabiliteten är rätt, och i undvikande försök visar den lilla Toyotan exemplariskt säker hantering. I bästa fall matchar de svagt ledande sätena i ryggstödet och det mediokra materialavtrycket i interiören inte den annars vuxna och fullfjädrade körupplevelsen. Glöm inte: Vi jagar just nu en liten bil – A-segment, nedanför & Co – genom testproceduren här.

### **Hybrid drivningen är polerad och ekonomisk**

Nu till den viktigaste delen av vårt program: Vad kan hybrid driven driva åstad? Till exempel köra den mycket ekonomiskt. Allt som faller under kategorierna landsvägar och stadstrafik bemästrar kombinationen av 1,5-liters bensinmotor och elmotor som sin egen bakficka. Här är en förbrukning på drygt tre liter möjlig.

Du är inte långsam. Det finns trots allt 120/141 Newtonmeter vridmoment (bensin/el) tillgängligt, vilket säkerställer avslappnade kraftfulla startmanövrar – i moderat mängd också helt elektrisk. Vid kraftig acceleration kommer trecylindriga motorn ut akustiskt, men bensinmotorn ser aldrig plågad eller låter plågad eller stressad ut.



<b>Acceleration</b>	
<b>0–50 km/h</b>	3,5 s
<b>0–100 km/h</b>	9,8 s
<b>0–130 km/h</b>	16,6 s
<b>0–160 km/h</b>	30,0 s
<b>Mellansprint</b>	
<b>60–100 km/h</b>	5,3 s
<b>80–120 km/h</b>	7,0 s
<b>Körvikt/nyttolast</b>	1116/394 kg
<b>Viktfördelning v./timme.</b>	63/37 %
<b>Vändring vänster/höger</b>	10,0/10,1 m
<b>Säteshöjd</b>	605 mm
<b>Bromsväg</b>	
<b>från 100 km/h kallt</b>	37,4 m
<b>från 100 km/h varmt</b>	38,2 m
<b>Interiörbuller</b>	
<b>vid 50 km/h</b>	59 dB(A)
<b>vid 100 km/h</b>	67 dB(A)
<b>vid 130 km/h</b>	71 dB(A)
<b>Konsumtion</b>	
<b>Sparande konsumtion</b>	3,6 l S/100 km
<b>Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)</b>	5,5 l S/100 km (+41 %)
<b>Konsumtion av sport</b>	6,8 l S/100 km
<b>CO2 (testförbrukning)</b>	130 g/km
<b>Räckvidd (testförbrukning)</b>	545 km

**Betyg:**

<b>Kaross</b>	Enligt segmentet har man lite utrymme bak, enkla material, men välgjorda.	2,5 / 5
<b>Kör</b>	Intelligent kraftreglering, tre-cylindrig behaglig, kan försiktigt elektrifieras och segel.	4 / 5
<b>Kördynamik</b>	Bra acceleration, bra köregenskaper, felfri bromsning.	3 / 5
<b>Ansluten bil</b>	Körhjälpmedel och multimedia är i gott skick – men den operativa strukturen bakom dem har misslyckats.	3,5 / 5
<b>Miljö</b>	Låg vikt, minsta trafikområde, CO2-mirakel, elektrifiering som passar konceptet.	3 / 5
<b>Komfort</b>	Sätena är behagligt stoppade, fjädringen förvånansvärt universell, tyst kör ljud vid delvis last.	3 / 5
<b>Kostnader</b>	Inköpspris (testbil: 28 390 euro) hög, treårig garanti, låga bränsle- och underhållskostnader.	2,5 / 5
<b>AUTO BILD-provresultat</b>		<b>2,9</b>

5 poäng = mycket bra, 4 poäng = bra, 3 poäng = tillfredsställande, 2 poäng = tillräckligt, 1 poäng = dåligt

Toyota har programmerat kraftfördelningen imponerande och intelligent. Mjukt elstöd vid acceleration från låga varv, behåller rörelsemängd utan belastning, leder energi till batterierna via generatoren vid acceleration – kraftvägen är lämplig för alla körsituationer. Det finns också körprogram som Eco eller Sport samt ett B-läge på automatlådan. Ganska mycket i den – snälla sprick inte!

**Slutsats:** Vi tycker att planen att placera de beprövade hybridkomponenterna i en liten bil är briljant. "Power control" fungerar också utmärkt. Driftskonceptet, å andra sidan, är oerhört irriterande.

**AUTO BILD-testresultat: 2,9**



### 3. Det här är Morgans dyraste bil

Av Bobby Green fre. 24 apr 2026, 13:30

Och den mest kraftfulla



Biltillverkaren Morgan presenterar nu sin mest kraftfulla modell hittills. Den kallar man för Supersport 400 och siffrorna avslöjar effekten. Med sin prislapp på 112.965 pund blir det här även Morgans dyraste produktionsbil någonsin.

Under huven sitter BMW:s B58 som är en rak sexa på 3,0 liter med turbo. Här ger den strax över 400 hästar och så många pållar har det alltså aldrig tidigare funnits i en standard-Morgan. Ett nytt aktivt avgassystem sitter monterat för att det ska låta rätt. Kraften skickas till bakhjulen via en åttastegad ZF-låda. Bilen väger in på 1,2 ton och klipper 0-100 km/h på bara 3,6 sekunder. Toppfarten anges till 290 km/h.

Morgans bilar har sedan de började med BMW-motorer mobbats för att interiören domineras av BMW:s växelväljare. I den här nya bilen kan man dock välja till en betydligt elegantare lösning i aluminium vilket är ett rejält lyft. [morgan-motor.com](https://www.morgan-motor.com)



FILM: <https://youtu.be/6MwCsg6Wxd0>



**Harry har tagit en sväng med Morgans nya Bil alltså**



**Morgans nya flaggskepp är här  
Supersport bjuder på 340 hästar**



**Morgan och Pininfarina presenterar Midsummer  
Handbyggd kaross i aluminium och massvis med trä**



Bobby Green



## 4. Så dyr blir Ferraris elbil

Posted by Kristofer Rask april 23, 2026

Det kostar att ligga på topp



Nästa månad kommer Ferrari att visa upp sin första elbil. Den får namnet Ferrari Luce och kommer med fyra elektriska elmotorer och över 1000 hästkrafter. Nu kommer de första uppgifterna om vad den nya elbilen kommer att kosta.

Enligt källor som [Bloomberg](#) talat med kommer Ferraris första elbil att ha ett listpris på 550 000 euro, motsvarande nästan sex miljoner svenska kronor.

Det innebär att den eldrivna suven kommer att kosta ungefär en miljon kronor mer än Ferrari Purosangue. Ferrari menar att Luce kommer att vara mer än bara "en vanlig elbil". Man ser den nya modellen som en ny vision där elektrifieringen används för att förstärka körglädje.

Med sina över 1000 hästkrafter ska Luce klara sprinten 0 till 100 km/h på omkring 2,5 sekunder med en toppfart på 310 km/h. Batteriet på 122 kWh ger en räckvidd på omkring 530 km enligt WLTP. Ferrari Luce kommer avtäckas i Rom den 26 maj.

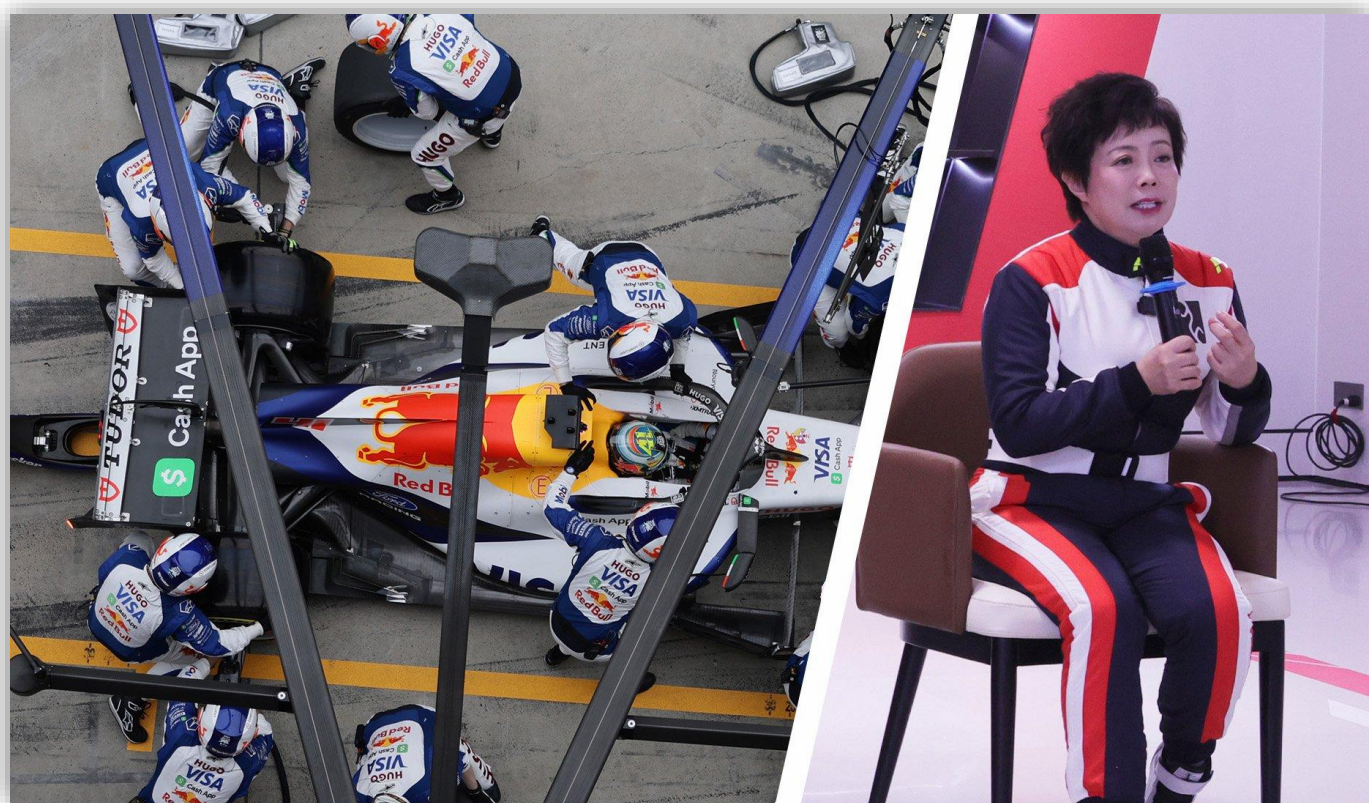


Kristofer Rask

## 5. Från elbilstoppen till Formel 1? Därför kan BYD erövrta sporten

Av John Sempill 2026-04-26

**BYD:s expansion tycks fortsätta – världens största elbilstillverkare ser ut att vara på väg till F1. Men är ett kinesiskt Formel 1-team en verklighet och vem är vinnaren?**



*Är Stella Li och BYD redo att ta över även i F1?*

**De första ryktena** om att kinesiska BYD skulle ge sig på sporten Formel 1 började cirkulera i **början av 2026**. Nu tycks ryktena vara mer än just rykten.

Flera källor, inklusive FIA-presidenten Mohammed Ben Sulayem själv, bekräftar att samtal med BYD har pågått och att en konversation med sportens chef Stefano Domenicali nu har inletts.

Även BYD:s vd Stella Li meddelar att det pågår konversationer. När vi på **auto motor & sport träffade Stella Li** hösten 2025, berättade hon att allt fokus ligger på bilproduktionen – och att etablera sig i Europa. Några tecken på F1 tyckte inte finnas.

När 2026 sedan inleddes blev BYD störst i världen på elbilar, efter att ha varit trea i "rankingen" när vi fick chansen att intervjua henne – knappt ett par månader tidigare.

### **Är Formel 1 rätt för BYD?**

Det har gått fort för BYD och nu menar de att Formel 1 är nästa naturliga steg.

– Jag gillar Formel 1 eftersom det handlar om passion och kultur, och folk drömmer om att nå F1. Vi [BYD] träffade Stefano Domenicali i Shanghai. Vi är i ständig kontakt, säger Stella Li, enligt italienska SportMediaset.

Att de möttes upp i Shanghai refererar sannolikt till Formel 1-deltävlingen i mitten av mars. Men betyder det att BYD tänker etablera ett eget BYD F1-team, eller endast bistå med tekniskt kunnande och batteriteknik?

### Är BYD rätt för F1?

**Då F1-bilarna enligt** det senaste reglementet är till hälften elektrifierade vore det sist-nämnda sannolikt det mest troliga.

Enligt Mohammed Ben Sulayem, däremot, kan det mycket väl handla om ett helt nytt team.

– Om det tillkommer ett kinesiskt team, och teamet godkänns av FOM [Formula One Management], vilket jag är 100 procent säker på att de gör, visst vore det desto mer lukrativt för sporten? Det är jag övertygad om, understryker Mohammed Ben Sulayem, enligt Planet F1.



Läs även: [Nya F1-reglerna på gång redan till Miami](#)



John Sempill

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

Email: [john.sempill@automotorsport.se](mailto:john.sempill@automotorsport.se)

## 6. MAN utvecklar självkörande elbuss för stadstrafik

Publicerat av [ulo](#) 23 april 2026

Busstillverkaren MAN ska tillsammans med lokaltrafiken i München genomföra omfattande prov med en självkörande buss i stadstrafiken i München. Under flera månader har bussen testats på MAN:s egen testbana. I höst ska bussen ut på storstaden Münchens gator. "Ett viktigt steg mot automatiserad mobilitet i städerna", säger Barbaros Oktay, chef för bussverksamheten vid MAN Truck & Bus. Siktet är inställt på att inom tio år kunna leverera självkörande stadsbussar.



*Busstillverkaren MAN ska testa en autonom elbuss i stadstrafik i München*

Under de senaste månaderna har MAN utrustat en eldriven stadsbuss av modell Lion's City 12 E med ett system för automatiserad körning. Systemet kommer från MAN:s nya partner Adastec och är integrerat med bussens elektroniska arkitektur.

Adastec är engagerat i en rad projekt med självkörande bussar, bland annat [i Stavanger där myndigheterna nu har gett klartecken](#) för trafik utan säkerhetsförare, [likaså i Dalafjällen](#), vilket vi nyligen rapporterat om.

Adastec utvecklar programvara för automatiserad körning enligt nivå 4 för bussar och andra nyttofordon. Det innebär att fordonet kan köra själv under vissa förhållanden utan att föraren behöver vara uppmärksam på trafiken. Om fordonet stöter på en situation som det inte kan hantera kan det stanna säkert utan att föraren ingriper. Det används bland annat i självkörande taxibilar från amerikanska Waymo som nu arbetar på att etablera sig i Storbritannien.

Den buss som testas i München är bland annat utrustad med fem Lidarsensorer, sex radarsensorer, åtta kameror och ett globalt system för satellitbaserad navigaation, GNSS. Lidar fungerar ungefär som radar men använder sig av laserstrålar.



*I London förbereder amerikanska Waymo trafik med självkörande taxibilar*

De inledande testerna pågår just nu i MAN:s egen anläggning där man provar olika moment, exempelvis att köra in till busshållplatser. Syftet med dessa prov är att finjustera systemet, samla in data och optimera de automatiserade funktionerna.

Projektet stöds ekonomiskt av förbundsregeringen i Berlin.

### **Effektiv**

Efter testerna inom MAN:s egna områden ska bussen ut på allmän väg i München, till en början utan passagerare. I höst planerar så lokaltrafiken i München, MVG, att inleda den officiella delen av pilotprojektet med en sluten grupp användare. Då kommer en säkerhetsförare att finnas ombord. Senare kommer MVG att meddela när vanliga passagerare kommer att kunna resa med bussen.

MAN anser att automatiserade bussar kan göra kollektivtrafiken mer effektiv, flexibel och hållbar i framtiden, inte minst mot bakgrund av att städerna växer och bristen på bussförare ökar.

– Dessutom kan autonom körning bidra till att minska antalet trafikolyckor och därmed öka säkerheten, säger Michael Roth, ansvarig för strategisk utveckling av bussar vid MAN.  
 – Autonom körning är en nyckel till framtidens mobilitet Projekt som MAN:s helelektriska, automatiserade stadsbuss i München är därför banbrytande för kollektivtrafiken, säger Tysklands transportminister Patrick Schneider.

MAN räknar med att ha självkörande bussar enligt nivå 4 i produktion inom tio år.

## 7. Ducati Superleggera V4 Centenario – kolfiberdrömmen

Av John Argelander

27 mars, 2026

Med anledning av Ducatis 100-årsjubileum lanserar man nu sin mest extrema landsvägshoj någonsin: Superleggera V4 Centenario.



Centenario är en fullständig orgie i kolfiber. Förutom kåporna, ramen och bakramen är även svingen, fälgarna och Öhlins-framgaffelns ytterrör i lättviktsmaterialet. Dessutom har bromsarna keramiska kolfiberskivor. Vikten anges till 173 kg utan bränsle, och går ner till 167 kg när man monterar ett Racing Kit – som är standard.





Desmosedici Stradale R 1100-motorn på 1103 kubik ger 228 hk vid 14500 varv, och med racing-avgassystem från Akrapovic (och Ducati Corse Performance-olja) pumpar den ur sig hela 247 hk vid 14750 varv. Vikt/effektförhållandet är imponerande 1,48 hk/kg.

Modellen kommer att byggas i 600 exemplar, varav 100 har en speciell Tricolore-lack. Grundpriset är skyhöga 1 650 000 kr, men vi gissar att det inte kommer att avskräcka presumtiva köpare – den speciella trädlådan som motorcykeln levereras i ingår ju i priset.



## 8. Mercedes 500 E: Sportsedan med racerresurser

Publicerad 2026-04-26 6:30 Text Calle Carlquist

Tillsammans med Porsche tog Mercedes fram en av dåtidens allra vassaste prestandabilar – men det märktes inte alls på utsidan.



**Det är 36 år** sedan 1980-talet med sina neonfärger, axelvaddiga kavajer och väteperoxidblekta frisyrier övergick i 1990-tal.

Den som 1990 räknade 36 år bakåt hamnade på 1954, en halv evighet sedan. I bilarnas värld var de flesta modellerna år 1954 inte mer än skindor jämfört med hur nya bilar såg ut 1990, men när man betraktar 1990 års modeller i dag finns det åtskilliga som helt har vägrat att åldras, eller i alla fall åldrats mycket lite. De är snudd på moderna ännu.

Mercedes-Benz 500 E till exempel. Vilka intryck och avtryck gör inte den när den kommer farande? För dem som ser den vill säga, många tar nog bilen för vilken gammal taxi-Mercedes av generation W124 som helst. Tänk så fel de har, eller som Torsten Björklund så träffande skrev i sin provkörning i Vi Bilägare nummer 23/1990: "Fyrsitsig sport-sedan med racerresurser".

**Björklund redogjorde för** bilens uppkomst, det faktum att 1980-talet sett så många (särskilt tyska) så kallade förädlare ge sig på det stjärnprydda märkets modeller med skiftande resultat. Somliga förädlare gjorde försiktiga förändringar, medan exempelvis Koenig (minns du den firman?) bredde på å det grövsta och åstadkom rena vulgariteter.

Till slut fick Mercedes-Benz nog av den vildvuxna floran och skapade 500 E tillsammans med Porsche. Kaross, teknik och design från Mercedes, sammansättning i två omgångar hos Porsche, allt i en takt av tolv bilar per dag. Så såg ingredienserna ut.



*När Mercedes försåg W124-modellen med V8 gjordes det i samarbete med Porsche*

Någon vulgaritet var det verkligen inte fråga om, lite utställda hjulhus fram och bak, ökad spårvidd fram och bak, 16-tumshjul (det var stort 1990!), ny främre stötfångare/spoiler med integrerade dimljus och något sänkt fjädring – det var allt som skiljde i utseende från normalmodellerna av W124.

»Till slut fick Mercedes-Benz nog av den vildvuxna floran och skapade 500 E.«

**Ett obekräftat rykte** påstod att det ordinarie produktionsbandet vid Mercedesfabriken i Sindelfingen var alltför smalt för att kunna släppa igenom den breddade 500 E-karossen och att modifieringarna och diverse monteringar därför fick göras och tillverkas hos Porsche.

Proceduren att skicka beståndsdelarna fram och åter mellan Sindelfingen och Porsche i Zuffenhausen ska ha tagit drygt två veckor innan bilen var klar.

**Den verkligt stora** förändringen fanns förstås under motorhuven. En V8 med fyra ventiler per cylinder, 326 hästkrafter och 480 Nm i vridmoment var häftiga siffror för 36 år sedan. Ingen turbo, det vore Mercedes-Benz fjärran vid denna tid.

Fartresurserna var ansenliga, med 250 km/tim i toppfart och 0–100 km/tim på bara 6,1 sekunder. Inte så märkvärdigt i dag kanske men det vara bara ett par andra "supersedaner" som hängde med, BMW M5 och Lotus Omega till exempel. Nypriset för 500 E var över 700 000 kronor, medan sexcylindriga 300 E kostade cirka 300 000 i grundpris.

När det ordinarie W124-programmet fick utseendeförändringar sommaren 1993 följde 500 E efter och fick namn efter märkets nya nomenklatur: Mercedes-Benz E 500. Då tillkom också förnyad teknik, bland annat bromsar från roadstern SL 600.

Det byggdes drygt 2,7 miljoner exemplar av alla versioner i W124-serien, men av den här rökaren blev det bara 10 479 stycken till och med 1995.



Calle Carlquist

## 9. Detta är Sabra Sport GT – den första israeliska sportbilen

Lästid cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 9 januari 2019

Sabra Sport GT som byggdes har den unika utmärkelsen att vara den enda israeliska sportbilen som någonsin tillverkats, den byggdes av Autocars Co. Ltd – Israels första inhemska biltillverkare.



FILM: <https://youtu.be/67BtyvrBakk>

### Autocars Co. Ltd – Israels första inhemska biltillverkare

Företaget grundades 1957 av Yitzhak Shubinsky för att bygga lätta lastbilar och bruksfordon i Israel, med målet att exportera dem till den lukrativa amerikanska marknaden för att föra in mycket behövd utländsk valuta i landet.

Sabra byggde de något kantiga Sussita (סוסיתא), Carmel (כרמל) och Gilboa (גלבוע) – alla ekonomibilar som sålde relativt bra lokalt i Israel tack vare att regeringen köpte för många av dem för att hjälpa företaget att komma igång. Detta resulterade i att tusentals såldes vidare till andrahandsmarknaden under de följande åren.

Funktionella bilar är inte särskilt spännande saker, om du inte är intresserad av sådant förstås, så Shubinsky bestämde sig för idén att utveckla en glamorös sportbil i hopp om att den skulle ha en Halo-effekt på Sabra-märket.

Den lokala bilindustrin och alla de färdigheter som krävdes för den var i princip obefintliga i Israel på 1960-talet, så Autocars nådde ut till ett land som då var en ledande inom bilvärlden – England.



### Sabra-sporterna

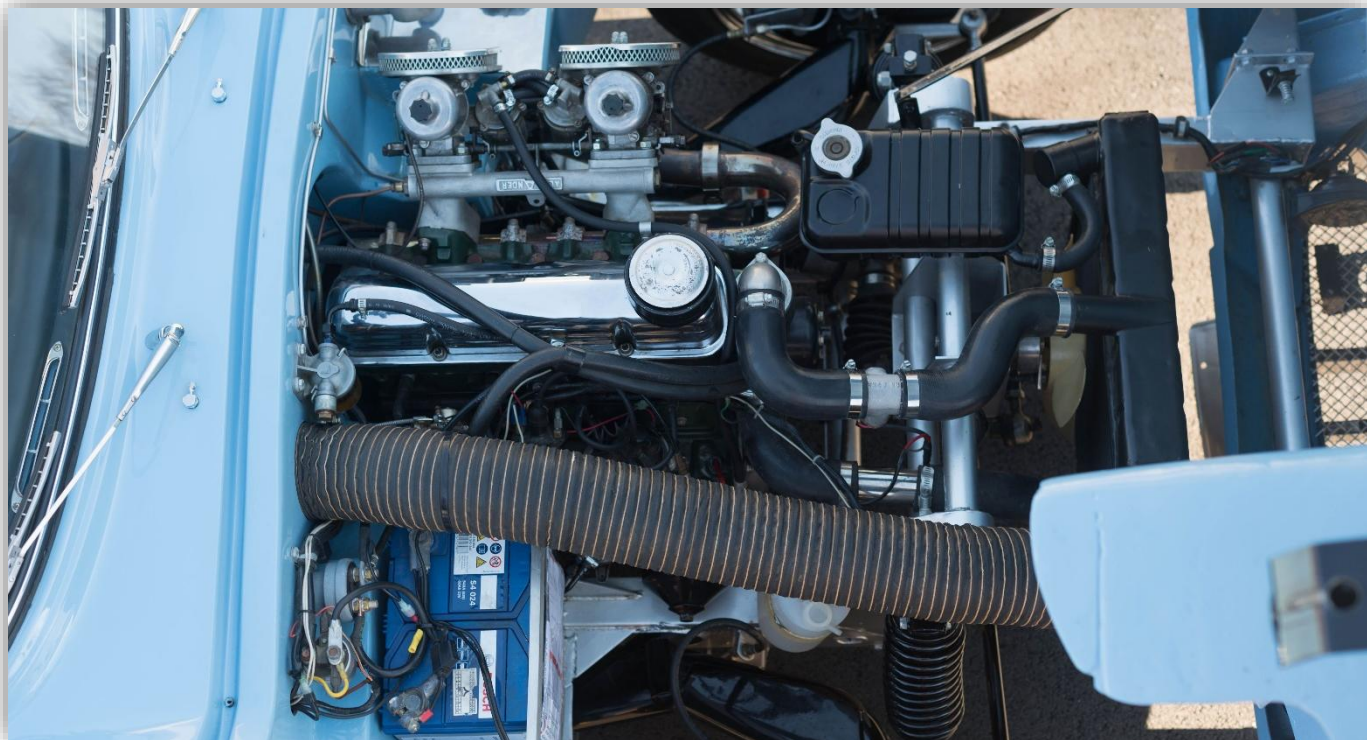
Istället från en tom början bestämde sig Shubinsky för att köpa rättigheterna till den glasfiberkarosserade Ashley 1172, ett chassi utvecklat av Leslie Ballamy, samt de **brittiska** Ford-mekanikerna från lilla Anglia, inklusive en 1700cc fyrcylindrig motor.

Autocars hade tidigare samarbetat med Reliant i England tack vare sin expertis inom design och konstruktion av glasfiberkarosser, och därför **valde de Reliant** för att integrera alla komponenter i en produktionsklar bil och sedan påbörja byggandet medan fabriken i Israel stod klar.

Fabriken tog längre tid att bygga än förväntat, så Reliant slutade med att bygga de första 144 exemplaren av Sabra Sport GT i England och skeppa dem till Amerika för försäljning på uppdrag av Autocars Co. Ltd. Resten av Sport GT-produktionen slutfördes i Israel, men på grund av bilens något ovanliga design och den lugna prestandan från Consul-motorn gick försäljningen långsamt. Väldigt långsamt.

En uppgraderad version erbjöds med mer kraft, men vid det laget var bilen redan lite gammal, produktionen pågick mellan 1961 och 1968 med totalt 379 byggda, inklusive de tidigare Reliant-byggda bilarna. Intressant nog utvecklade Reliant sin egen version av Sabra, de kallade den Sabre, men den drabbades av ungefär samma öde som den israeliska bilen – långsamma försäljningar eftersom det fanns bättre alternativ på marknaden till samma prisnivå.

Idag minns man Sabra Sports som en historisk kuriositet, det är inte känt exakt hur många som finns kvar men intressant nog finns det fortfarande flera på vägarna i Belgien – invånarna i den lilla europeiska nationen köpte dussintals av dem under 60-talet.



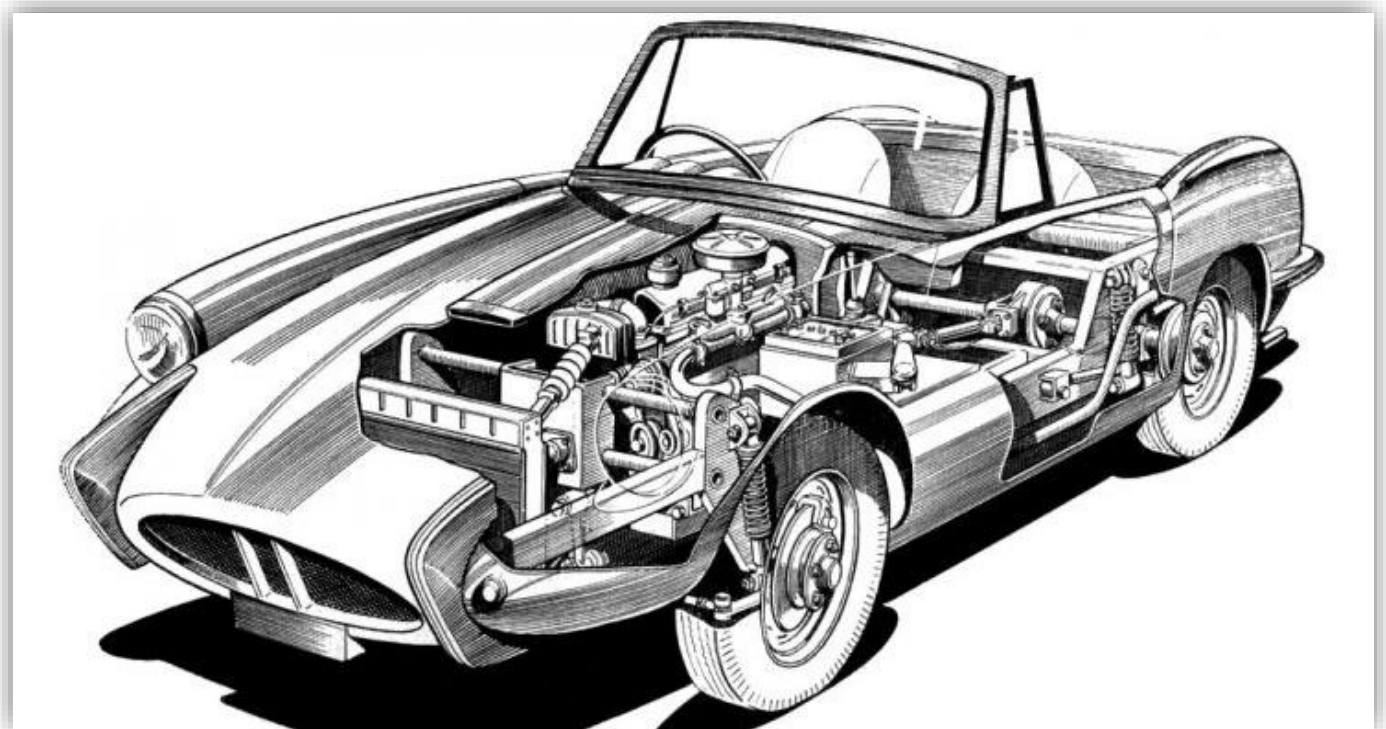
### 1964 års Sabra Sport GT visas här

Bilen du ser här är en av de mer sällsynta hardtop GT-modellerna, de flesta som byggdes var [roadsters](#). Den byggdes 1963 och utrustades med Alexander-stämningssatsen som tog effekten från 61 hk till mer respektabla 90 hk. Bilen levererades till Garage Majestic S.A. i Bryssel och köptes ny av hustrun till det belgiska israeliska generalkonsulatet.

Under senare år har Sabra totalrenoverats med många års arbete för projektet, kaross, mekanik och kosmetika har byggts om grundligt. Bilen är nu färdig i en pastellblå färg från perioden och har en ny mörkläderinteriör med mittpaneler i tyg.

Sabra ska nu korsa auktionsblocket med Bonhams i Scottsdale den 17 januari med ett uppskattat hammarpris på mellan 80 000 och 100 000 USD. Om du vill läsa mer eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att se annonsen](#).





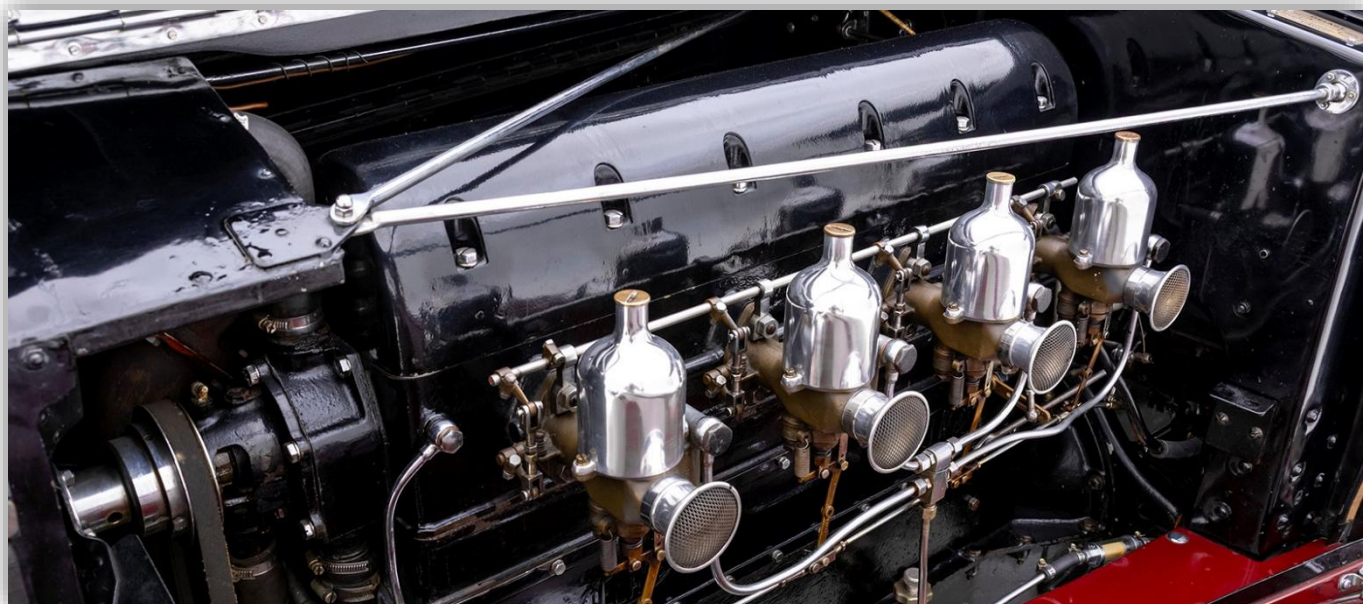
Ben Branch

## 10. Delage D8 SS Fernandez och Darrin Cabriolet 1934



Den amerikanskfödde designern och ingenjören Howard "Dutch" Darrin inledde sin anrika karriär inom karosseriindustrin strax efter första världskriget. När han tjänstgjorde i Frankrike som pilot för den amerikanska militären träffade han designerkollegan Tom Hibbard. Hibbard arbetade tidigare för Brewster innan han lämnade för att bilda Le Baron Carrossieres tillsammans med Ray Dietrich – mer korrekt blev duon sparkade för att ha jobbat extra på företagets tid! Hibbard hade varit i Frankrike och utforskat möjligheter att sälja och producera Le Baron-design när han träffade Howard Darrin 1923. De två männen stannade kvar i Paris, bildade designfirman Hibbard & Darrin och skapade några verkligt spektakulära karosser för många av Europas finaste bilar. Darrins tekniska kunskaper visade sig vara användbara vid utvecklingen av en ny typ av legeringsgjutteknik specifikt för karosser, avsedd att ersätta gnisslande och temperamentsfulla träfogar vid kritiska strukturella punkter.





I kölvattnet av börskraschen tog Tom Hibbard ett jobb som biträdande till Harley Earl på GMs nya Art & Colour Section 1931, medan Darrin stannade kvar i Paris. Han samarbetade med en förmögen sydamerikanskfödd bankir vid namn J. Fernandez, vars intressen inkluderade fina möbler och specialbyggda bilkarosser. Partnerskapet var idealiskt för Darrin, eftersom Fernandez främst agerade som penningmannen, vilket gav designern frihet att skapa sina sofistikerade och flamboyanta visioner med liten tillsyn. Som tidigare låg karosserna byggda av Fernandez & Darrin på världens finaste bilar, inklusive Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Delage, Packard och Duesenberg. Det var en av Darrins mest fruktbara perioder, och han samlade på sig en enorm portfölj av hisnande designers. Gemensamma drag bland Fernandez och Darrins kroppar inkluderade betoning på "låghet" med mästertligt grafiösa linjer och en känsla av ansträngningslös rörelse i varje kurva. Fernandez och Darrins partnerskap varade kanske bara fem år, men amerikanens briljans lyste starkt under denna korta men bördiga period i hans anrika karriär.





En av de mest slående designerna från Fernandez et Darrin-eran är denna hisnande fyrsitsiga cabriolet på toppen av Delage D8 SS – ett av de finaste sportchassin från perioden. 'SS' var inte en officiell fabriksprodukt, utan snarare en produkt från den brittiska importören J. Smith. För att tilltala entusiastiska brittiska förare förbättrade Smith standard-D8S genom att montera fyra SU-förgasare på en specialanpassad insugningsgrenrör, en bakaxel på 3,60:1 och höja kompressionen till 7,5:1. Modifieringarna gjorde SS till en verklig bil med 160 km/h, särskilt när den var utrustad med slank kaross som denna fantastiska tätt koppade drophead-coupé.

Denna bil tros vara en av två exemplar som karosserades av Fernandez et Darrin enligt denna specifikation, även om de två bilarna skiljer sig åt i detaljer. Chassi 38236 är en eftertraktad SS-modell, vilket gör det rimligt att anta att denna bil levererades ny till Storbritannien, även om lite annat är känt om den tidiga historien. Den har varit i kontinuerligt privat ägo sedan 2005, då nuvarande ägare köpte den direkt från den välkände samlaren Otis Chandler. Trots liknande linjer och proportioner som systerbilen är chassi 38236 unikt med sin 'svepta panel'-design med vackert flödande skärmar tack vare reservdelen monterad på den metalliska touring-bagageluckan. Kylaren kröns av en magnifik *Victoire-mas-kot* av Rene Lalique, och dess avsaknad av stötfångare, färgmatchade hjulskivor och Margal-lampor förstärker sportintrycket.

Färdigställd i en distinkt vinröd och beige färgschema bär 38236 en äldre men välbevarad restaurering. Interiören är klädd med breda partier av beige läder, inklusive, ganska ovanligt, hela fyrekrade ratten. Instrumenteringen består av Jaeger-rattar, och en mittmonterad växelspak styr den konventionella växellådan för det ultimata inom sportbiler före kriget. Under de senaste två decennierna under nuvarande förvaltning har bilen till stor del varit utställd statiskt och sällan visat offentligt. Den har servats inför försäljning och kommer att gynnas av ytterligare återuppdrag innan turné. Genom att förena den finaste karossen från Fernandez et Darrin och Delages sublima D8-chassi representerar 38236 en exceptionell möjlighet att skaffa en fantastisk och elegant karossbyggd fransk *grand rou-tier* till din samling, med chansen att återintroducera den för världen, där den utan tvekan kommer att beundras av alla som ser den.

## Klassiker

### 11. Grattis Fiat Ritmo!

Publicerad 6 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Marit och Rita har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Ritmo.



FILM: <https://youtu.be/H8Pa3pWpL7k>

Ritmo betyder helt enkelt **rytm** på italienska.

När Fiat 1978 skulle ge sig in i Golf-klassen gjorde man det inte med någon blek kopia. Ritmo som designats av *Bertone* - **med datorns hjälp!** - hade ett ytterst säreget utseende med en front som hade en något ledsen uppsyn och en bak med bakljusen integrerade i stötfångaren på ett tufft men förmodligen ganska opraktiskt sätt.

Om vi ska fortsätta jämförelsen med Golf så fanns även Ritmo som cabriolet och i GTI-versioner. Med först 105 TC, sedan 125 TC och slutligen 130 TC slogs Fiat om köparna med mer sportiga ambitioner. Modellbeteckningen stod helt enkelt för antalet hästkrafter och att motorn hade **dubbla kamaxlar**.

Förändringens vindar skulle svepa över alla Ritmo-modeller i och med 1983 års modell, utom 125 TC. Borta var den något sorgsna uppsynen i fronten. Strålkastare, grill, bakljusen och stötfångare var nu av mer ordinär modell.

Fiat Ritmo tillverkades till och med 1988 då den ersattes av *Tipo*.

Mellan 1979 och 1982 tillverkades i Barcelona även Seat Ritmo. Då avtalet med Fiat gick ut ändrades ett antal komponenter och modellen fortsatte att tillverkas som Seat Ronda till 1986.



*En bil med många fina detaljer, titta noga på de runda dörrhandtagen och de speciella prinskorvsälgarna.*



*Ritmo i cabrioletversion byggd av Bertone*



*Den första sportversionen: 105 TC*



*Fiat Ritmo Abart 130 TC*



## 12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Saab 96 1960 med tillkopplad Saabo husvagn

Saab 96 var en så bra bil att den tillverkades i hela 20 år (**1960-1980**), då den hade tillverkats i mer än **650 000** exemplar - en siffra som även inkluderar den fantastiskt praktiska sjuitsiga kombiversionen **95**. Precis som sina föregångare lade 96:an tonvikten på säkerhet, med säkerhetsbälten monterade från 1962 och **dubbla kretsbromsar** installerade bara två år senare.

De första Saab 96:orna var utrustade med en 841cc tvåtakts trecylindrig motor, men 1967 byttes denna ut mot en fyrtakts V4-motor med ett slagvolym på 1699cc.

**Hedersomnämningen för 1960:** Peugeot 404, International-Harvester Scout 80, Checker Marathon



Roger Warolin