



Vanden Plas Princess 1300 (1973)

- 1. Renault Clio som fullhybrid**
- 2. Kia EV5 utmanar Skoda Enyaq**
- 3. Alpine A290**
- 4. Citroën Ami Rip Curl**
- 5. Hemliga planen för Alpina**
- 6. Toyota största bilmärket**
- 7. Vanden Plas Princess 1300**
- 8. Ghia L 6.4 Coupé**
- 9. Grattis NSU Prinz**
- 10. De viktigaste bilarna**



## 1. Renault Clio som fullhybrid: stora besparingar i den lilla bilen

Av Gerald Czajka och Berend Sanders

04 maj 2026, 06:54

Den sjätte upplagan av Renault Clio kommer att testas som en fullhybrid. AUTO BILD ger svaret.



**E**tt bra släkträd gör det ofta lättare att komma igång, men höjer också höga förväntningar. Den sjätte generationen av bilen, till exempel, kan förlita sig på mycket positiv erfarenhet med 17 miljoner föregångare med samma namn sedan 1990, men den måste också leva upp till den mest sålda franska bilen någonsin.

Verkligen ingen lätt uppgift, som den lille fransmannen möter i vårt test som Full Hybrid E-Tech 160. Kan den 158 hk starka fullhybriden uppfylla sina förfäders stora arv och samtidigt sätta nya präglar?



*Kvaliteten och användbarheten hos Clio-arbetsstationen är i ordning.  
Esprit Alpine har till och med sportiga detaljer.*

### **Clio kan ta poäng när det gäller design**

Visuellt gör Clio ett gott intryck, har en skarpt skuren kropp och visar rena proportioner. Under den 4,12 meter långa plåten finns åtminstone rimligt utrymme fram och även hyfsade säten som passar in i småbilssegmentet.

Piloten har också lite att klaga på med tanke på den välstrukturerade och prydligt utformade cockpiten. Den 10-tums förardisplayen (grundläggande Evolution 7 tum) erbjuder olika vyer upp till navigationskartan, men har ingen varvräknare

Den centrala 10,4-tums pekskärmen (Evolution 10,1 tum) reagerar något fördröjt, men Google-baserade röstassistenten för , ljud, luftkonditionering och sätesvärme fungerar uppmärksamt och smidigt. Under skärmen finns också en separat klimatpanel med riktiga strömbrytare – det är en bra sak.

I andra raden är det mindre bekvämt. Och det börjar med början. De vertikala hopfällbara handtagen som är "dolda" i C-pelarna kan vara behagliga för ögat och aerodynamik, men de är svåra att greppa – vilket är särskilt svårt att greppa för räddningspersonal och räddningspersonal. På den ganska korta och något lågt monterade bakre bänken måste långa gäster noggrant sortera sina ben, och det finns också brist på takhöjd.

**Fordonsdata**

<b>Modell:</b>	
<b>Renault Clio Full Hybrid E-Tech 160</b>	
<b>Motortyp/cylinder</b>	Fyrcylindrig + elmotor
<b>Prestanda hos förbränningsmotorn</b>	80 kW (109 hk)
<b>Förflyttning</b>	1789 cm <sup>3</sup>
<b>Kraftelektrisk motor</b>	36 kW (49 hk)
<b>Systemprestanda</b>	116 kW (158 hk)
<b>Max. vridmoment (förbränningsmotor)</b>	270 Nm vid 3000 varv/min
<b>Batterikapacitet</b>	1,4 kWh
<b>Vmax</b>	180 km/h
<b>Växellåda</b>	Multimode automat
<b>Kör</b>	Framhjulsdrift
<b>Fram- och bakbromsar</b>	Skivor/skivor
<b>Testbilsdäck</b>	205/45 R 18 H
<b>Däcktyp</b>	Kontinental EcoContact 7
<b>Hjulstorlek</b>	7 x 18"
<b>Avgas-CO2</b>	92 g/km
<b>Konsumtion*</b>	4,1 l/100 km
<b>Tankkapacitet</b>	39 l
<b>Bränsletyp</b>	Toppen
<b>Partikelfilter</b>	Serie
<b>Förbipasserande ljud</b>	64 dB(A)
<b>Dragkapacitet använd/oanvänd</b>	900/670 kg
<b>Dragstångsbelastning</b>	75 kg
<b>Stamvolym</b>	267–1094 l
<b>Längd/bredd/höjd</b>	4116/1768–2006**/1451 mm
<b>Hjulbas</b>	2591 mm
<b>Baspris</b>	<b>24 200 euro</b>
<b>Testbilens pris (kommer att utvärderas)</b>	<b>27 600 euro</b>

\* kombinerat enligt WLTP-standard; \*\* Bredd med ytterspeglar



*Trångt baksäte: Det blir snabbt trångt i andra raden, långa personer gillar bara att sitta här på korta resor.*

### **Bakdelen är inte lämplig för långa resor**

Transporttalanger verkade inte heller vara särskilt högt upp i specifikationerna. Kofferten är fortfarande ganska liten med 267 till 1094 liter, den 4,11 meter långa Skodan rymmer 380 till 1190 liter. Och Clio, som får lasta 454 kilo, är också ganska svår att lasta tack vare den 73 centimeter höga lastbrädan med en 20 centimeter hög häl bakom. När bakre ryggstödet fälls ner finns också ett tydligt steg, mattan i bagageutrymmet och täckluckan ser ganska pillig och billig ut.

### **Multimode-transmission är inte alltid övertygande**

Systemeffekten på 158 hk låter riktigt sportigt, men Clio lämnar faktiskt ett välmotoriserat avtryck. Den 1,8-liters sugmotorn med 109 hk och den 49 hk starka elmotorn tar den lille fransmannen till 100 km/h på 8,6 sekunder, med en maxhastighet på 180 km/h. Inte spännande värden, men med tanke på den ständigt spända trafiksituationen är de helt tillräckliga.

Den flerläges-växellådan är mest värd kritik, som ibland verkar obeslutsam och får dig att känna ett tydligt växelryck, särskilt under belastning. Om du ger Clio en bra körning kommer du också att få ett dånande, plågat motorljud. Detta kan dock till stor del undvikas om föraren ser Full Hybrid som en ekonomibil och engagerar sig i ett lugnt tempo utan trafikljusrace och acceleration.

Sedan slirar automatlådan vanligtvis diskret, motorn förblir akustiskt i bakgrunden och förbrukningen sjunker till behagligt låga nivåer. På testvarvet räcker 5,2 liter Super, om du bara trycker på gaspedalen kan du till och med få en trea före decimalpunkten – de omätbara bränslepriserna kan mötas lite lugnare.

## Mätvärden

<b>Modell:</b>	<b>Renault Clio Full Hybrid E-Tech 160</b>
<b>Acceleration</b>	
<b>0–50 km/h</b>	3,5 s
<b>0–100 km/h</b>	8,6 s
<b>0–130 km/h</b>	14,4 s
<b>Mellansprint</b>	
<b>60–100 km/h</b>	4,2 s
<b>80–120 km/h</b>	5,8 s
<b>Körvikt/nyttolast</b>	1316/454 kg
<b>Viktfördelning v./timme.</b>	62/38 %
<b>Vändring vänster/höger</b>	10,8/10,9 m
<b>Säteshöjd</b>	535 mm
<b>Bromsväg</b>	
<b>från 100 km/h kallt</b>	35,6 m
<b>från 100 km/h varmt</b>	34,6 m
<b>Interiörbuller</b>	
<b>vid 50 km/h</b>	60 dB(A)
<b>vid 100 km/h</b>	66 dB(A)
<b>vid 130 km/h</b>	71 dB(A)
<b>Konsumtion</b>	
<b>Sparande konsumtion</b>	3,9 l S/100 km
<b>Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)</b>	5,2 l S/100 km (+27 %)
<b>Sportverbrauch</b>	7,7 l S/100 km
<b>CO2 (Testverbrauch)</b>	123 g/km
<b>Räckvidd (testförbrukning)</b>	750 km



*Clio har vanligtvis en avslappnad fjädring, men testbilens 18-tums hjul för över grova hälar till passagerarna.*

### **Stora hjul minskar komforten**

I vardagen studsar Clio vanligtvis avslappnat och utan överdriven hårdhet över backarna, men våra 18-tums lättmetallfälgar (3400 euro, Evolution 16-tums stålfälgar) sväljer inte riktigt grova klackar smidigt, utan informerar passagerarna mycket noggrant om vägförhållandena.

Trots den något syntetiskt okänsliga styrningen framstår Clio som lättfotad och praktisk i vardagen, framhjulsdriften är inte snål med greppet och den uppmärksamma assistansarmadan lämnar inget att önska. Detta gäller även de stabilt fungerande bromsarna, som lyckas stanna från 100 km/h med ett varmt system på 34,6 meter (kallt 35,6 meter).

### **Prislistan börjar på 24 200 euro**

Grundpriset på 24 200 euro är okej, istället för den fina men 3400 euro dyra Esprit Alpine-serien rekommenderar vi Techno för halva priset (1700 euro) – istället för 18 finns 16-tums hjul och vissa säkerhetsassistenter saknas, men det är okej.

**Klassificering: Renault Clio Full Hybrid E-Tech 160**

Kategori	Betyg / Beskrivning	Poäng
<b>Kaross</b>	Bra utrymme fram, ganska trångt bak och i bagageutrymmet. Omtanke dåligt.	3 / 5
<b>Kör</b>	Tillräckligt livlig motor, men den blir högljudd under belastning. Konsumtionstopp, automatisk delvis torkad koppling.	4 / 5
<b>Kördynamik</b>	Trots framhjulsdraft med bra grepp ser det praktiskt ut. Bromsarna är bra, styrningen känns lite saknande.	4 / 5
<b>Ansluten bil</b>	Allt viktigt finns på plats, ett Google-baserat system fungerar bra. Pekskärmen delvis fördröjd.	4,5 / 5
<b>Miljö</b>	Vikten är okej för full hybrid, utomhusljud och låg förbrukning. Ganska lång för små bilar.	3 / 5
<b>Komfort</b>	Byråfjädring är fjädring, fungerande okej, utrustningen omfattande. 18-tums hjul fjädrar hårt.	3,5 / 5
<b>Kostnader</b>	Pris och restvärde på klassnivå, ekonomiskt. Helhelförsäkring är ganska dyr och bara två års garanti.	3,5 / 5
<b>AUTO BILD-provresultat</b>		<b>2,3</b>

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

Kunder kommer sannolikt att drabbas mycket hårdare av den dyra helförsäkringen (24) och den blygsamma garantin (två år). Om du tänker på det: be om 227 euro per månad (ingen handpenning, 36 månader, 10 000 km/år) – inklusive en bra bakgrund.

**Slutsats**

Av AUTO BILD

Clio bör också bli framgångsrik i sin sjätte generation. Prissatt och ekonomiskt, det är skonsamt för plånboken – det är lättare att förlåta brister i komfort och utrymme från rad två.

**AUTO BILD-testresultat: 2,3**



## 2. Familjeduellen: Kia EV5 utmanar Sverigefavoriten Skoda Enyaq

3 maj 2026

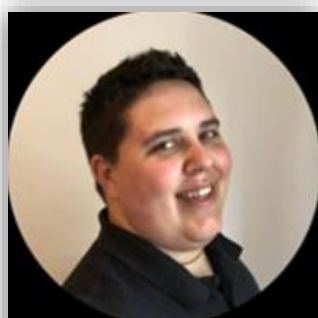
Skoda Enyaq har varit en av Sveriges absolut mest populära familjeelbilar sedan lanseringen 2021. Nu kommer en rejäl utmanare i form av Kia EV5.



FILM: <https://youtu.be/wA3G7uyvCDk?t=10>

I dagens video ställer jag den uppdaterade Skoda Enyaq 85X (modellår 2026) mot helt nya Kia EV5 för att se om utmanaren har vad som krävs för att ta över tronen.

Jag går igenom allt från tekniska specifikationer och laddkapacitet till praktiska detaljer som bagageutrymme, frunk och taklast. Vi kikar även närmare på interiörkvalitet, mjukvara och hur bilarna faktiskt är att köra på svenska landsvägar.



Christoffer Gullin

### 3. Alpine A290 blir nästan 100 000 kronor dyrare än 5:an

Av Bobby Green 2026-05-04 kl 15:40

Värt?



Bilmärket Alpine har en lång historia. Det grundades 1955 av Jean Rédélé i Dieppe, Frankrike och ambitionen var att bygga lätta och smidiga sportbilar med tydlig feedback från föraren. Rallybilen A110 gjorde bra ifrån sig och en av mina drömbilar är en sen A310. Renault kom in i bilden 1973 och den senaste tiden vill man väcka liv i grejerna igen. Men det här med lätta och smidiga sportbilar gäller inte längre. Istället har man tagit en Renault 5 och döpt om den till **Alpine A290**, och givetvis lackat den i blått. Nu börjar denna att säljas, men frågan är om folk är villiga att betala nästan 100.000 kronor mer för att det står ett annat märke på bakluckan?

Frånpriset ligger på 450.290 kronor (Renault 5 kostar 364.900 kronor) och för pengarna får man 220 hästar, 300 newtonmeter i vrid, 0-100-tid på 6,4 sekunder och räckvidd på 36 mil. 5:an går bara att få med max 150 hästar så visst har man piffat till denna lite effektivt. Men det är ändå en bra slant att lägga mellan för att få i princip samma bil fast med lite ändrat utseende.

Alpine erbjuder nu för tiden även en eldriven SUV-coupé och denna kallar man för **A390**. Den börjar också att säljas nu och där är priset istället 790.390 kronor. Man beskriver denna som en Sport Fastback och under skalet finns en elmotor fram och två där bak. Drivningen sker således på alla fyra och den kombinerade effekten anges till 479 hästar och 824 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h ska gå på 3,9 sekunder och räckvidden ska vara upp till 55 mil. Batteripaket är på 89 kWh och det ska gå att snabbladda med upp till 190 kW. Bägge bilarna är utvecklade och tillverkade i Europa. [mynewsdesk.com](https://mynewsdesk.com)



Bobby Green



**Alpines heta A290 är inte så het**  
**Tiff Needell har provkört 36.1°3**



**Alpine A290 - hot hatch med eldrift**  
**Blå och busig**



**Alpine rullar ut nya eldrivna modellen A390**  
**En SUV-coupé**



#### 4. Surfarens nya elbil – Citroën Ami Rip Curl faller dock på en sak

Posted by Kristofer Rask maj 4, 2026 [4 kommentarer](#)

Citroën fördjupar sitt samarbete med surfvarumärket Rip Curl och lanserar en ny specialversion av sin lilla elbil Ami. Resultatet är Citroën Ami Rip Curl som hämtar inspiration från surfkulturen och riktar sig till en yngre och mer livsstilsorienterad målgrupp.



Den nya modellen visades upp redan i höstas men är nu redo för serieproduktion. Elbilen kommer att säljas i ett begränsat exemplar. Designen är tydligt präglad av surfvärlden med svart kaross och färgstarka dekaler i två utföranden: Sunrise i gult och Sunset i lila.



*Får tuff spoiler, men missar något annat*

Utsmyckningen handlar kanske mest om uttryck än funktion där bilen ska fungera som en personlig accessoar i stadsmiljö. Ett givet praktiskt inslag hade varit en hållare för surfingbrädan men det erbjuder specialversionen inte.



Invändigt får modellen flera unika detaljer med färgmatchade tillbehör. Här finns också en ny digital display på 5,7 tum bakom ratten med den nödvändigaste informationen. Även exteriören sticker ut med bland annat vitlackade 14-tumsfälgar och en bakspoiler som ger ett mer lekfullt intryck.

Samarbetet mellan Citroën och Rip Curl sträcker sig tillbaka till 2016 och har tidigare resulterat i specialversioner av flera modeller. Med Ami Rip Curl fortsätter man på samma spår men nu i ett mer kompakt och stadsanpassat format.

Citroën Ami och dess syskonmodeller Fiat Topolino och Opel Rocks-e är populära i södra Europa och erbjuder upp till 75 kilometers räckvidd på en laddning. Den är främst framtagen för stadskörning och kortare resor och kan i vissa länder dessutom körs utan traditionellt körkort från 14 års ålder.

Den nya specialversionen kommer att produceras i 1 600 exemplar. Priset börjar på 9 290 euro, omkring 100 000 kronor.



Kristofer Rask

## 5. Hemliga planen för nygamla bilmärket

Av Anton Nordgren 4 maj 2026, 13:38

**BMW har köpt upp lyxmärket Alpina. Nu avslöjas märkets hemliga modeller i nya patentdokument. Och det kan bli en hel våg av nya bilar till vägarna.**



Efter att BMW köpt upp hela Alpina 2026, växlar tyskarna nu upp rejält. Planen är att göra Alpina till ett eget lyxmärke med en helt unik nisch. Medan M-modellerna ska vara hårda och sportiga, ska Alpina fokusera på hög prestanda och rejäl komfort vid längre resor. Nu avslöjar Auto Motor und Sport företagets nya patentansökningar, som indikerar vilka modeller som kan rulla ut under Alpina. Och det blir många nya modeller.

Totalt har BMW säkrat minst 10 olika modellnamn i sina senaste patentansökningar under 2026. Bland annat gäller XB3, XB4, XB5, XB6, XB7 och en XB8. Om BMW följer Alpinas tidigare namngivning, innebär det att nya XB3 blir en SUV med bensinmotor. Därmed kan den nya XB3 exempelvis bli ersättare till BMW:s X3 M.

Totalt har BMW säkrat minst 10 olika modellnamn i sina senaste patentansökningar under 2026.

Alpina XP7 blev en av de sista modellerna från gamla Alpina. Nu har BMW lagt beslag på namnet.

Men många fler spännande nyheter har dykt upp. BMW har lagt beslag på namnet XB8. Eftersom det inte finns någon vanlig X8-modell idag, viskas det nu om att detta blir en efterföljare till BMW XM. Samtidigt har tyskarna säkrat namnen XB4 till XB7. Det innebär att vi kan vänta oss bensinversioner baserade på X4-, X5-, X6- och X7.

# BMW ALPINA

*Totalt har BMW säkrat minst 10 olika modell-  
Namn i sina senaste patentansökningar under 2026.*

## **Även vanliga personbilar får nytt liv**

Men den storslagna planen stannar inte vid suvar. Även klassiska sedan- och coupémobiler ska stöpas om i Alpinas lyxiga form. Först ut väntas modellen B7 bli baserad på BMW:s nyligen uppdaterade 7-serie. Men BMW har även skickat in namnen B4, B5 och B8 i patentregistren.

Skulle alla dessa namn bli verklighet förvandlas Alpina till ett märke med ett fullständigt sortiment. Men än så länge finns däremot inga garantier för att varje registrerat namn faktiskt blir en bil som säljs i bilhallen. Däremot är en sak säker. BMW har säkrat hela alfabet-soppan för att kunna göra en ordentlig satsning.



*Alpina XP7 blev en av de sista modellerna från gamla Alpina.  
Nu har BMW lagt beslag på namnet.*

**LÄS MER:**



**BMW tar över hela bilmärket – gör om allt**



**BMW premiärvisar förnyade 5-serien och 6-serien**



**Så blir Alpinas nya superlyxbilar**



### BMW:s drag – så gör de om bilmärket för högsta lyx



### Sultanen säljer sin BMW Alpina B12 – se det otroliga skicket



### Otroliga förvandlingen: Ferrari hittad i lada blir...



### Hemliga spelet: Så räddades Nevs Emily GT



Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.

## 6. Nya siffror: Toyota fortsatt världens största bilmärke

Publicerad 2026-05-04 6:02

Text Nils Svärd

Toyota ökar försäljningen och är kvar på tronen som världens största bilmärke. Två andra märken är årets stora förlorare.



**Den globala** bilmarknaden blir allt större. Under förra året ökade antalet nyregistrerade bilar med fem procent till totalt 77,6 miljoner världen över.

Kina och Indien är de stora drivkrafterna med stora och starkt växande bilmarknader. Kina är i dag ohotad på sin position som bilvärldens etta.

Skulle vi lägga ihop alla Europas länder så är det världens näst största bilmarknad med 16,4 miljoner bilar, strax före USA. Ser vi endast till EU-länderna bildar EU världens tredje största marknad med totalt 10,8 miljoner bilar.

Sverige med sin backande bilmarknad (-1 %) fick se sig förbisprunget av Chile och Österrike på plats 34, strax före Israel och Tjeckien.

**Bland biltillverkarna** står Toyota som ohotad regent 2025 med stigande försäljning mot 2024.

Kinesiska BYD har etablerat sig som en av de allra största tillverkarna men även landsmanen Geely klättrar och är på väg att peta bort Chevrolet från topp tio-listan.

Av de stora tillverkarna uppvisar Honda och Mercedes störst försäljningstapp där båda förlorade omkring tio procent av sin globala försäljning.

Marknaden för laddbara bilar ökade med 21 procent men 73 procentandelar av alla nya bilar 2025 saknade möjlighet till laddning.

**STÖRSTA BILMARKNADERNA GLOBALT 2025**

	<b>Marknad</b>	<b>Antal</b>	<b>Trend</b>
1.	Kina	27 302 000	+7 %
2.	USA	16 278 555	+2 %
3.	Indien	5 086 615	+10 %
4.	Japan	4 565 777	+3 %
5.	Tyskland	3 153 186	+1 %
6.	Brasilien	2 551 429	+3 %
7.	Storbritannien	2 335 942	+1 %
8.	Frankrike	1 992 747	-5 %
9.	Kanada	1 897 058	+2 %
10.	Italien	1 714 734	-2 %

**STÖRSTA BILMÄRKENA GLOBALT 2025**

	<b>Bilmärke</b>	<b>Antal</b>	<b>Trend</b>
1.	Toyota	9 654 600	+4 %
2.	Volkswagen	5 124 300	-2 %
3.	Ford	4 235 000	-2 %
4.	BYD	4 205 900	+3 %
5.	Hyundai	3 887 200	+1 %
6.	Honda	3 312 000	-10 %
7.	Suzuki	3 295 000	+1 %
8.	Nissan	3 141 200	-4 %
9.	Kia	3 135 800	+2 %
10.	Chevrolet	2 825 000	-5 %
11.	Geely	2 450 000	+47 %
12.	BMW	2 169 800	-1 %
13.	Mercedes	2 159 900	-10 %
14.	Tesla	1 636 200	-9 %
15.	Renault	1 628 000	+3 %



Nils Svärd



## 7. Vanden Plas Princess 1300 den upplädda Austin

Av Jan-Henrik Muche 18 juni 2014, kl. 14:00

En Vanden Plas Princess 1300 är skrämmande modern och elitistisk på samma gång.



FILM: <https://youtu.be/grkgsn2eq3E>

Att tilltala honom som Austin eller Morris gränsar till majestätsbrott. Med sina djupa Wilton-mattor, fint Connolly-läder, valnötsträfanér på instrumentpanelen och dörrarna samt picknickbord i bakstöden på framsätena, förmedlar den enda 3,70 meter långa lyxkompaktbilen mycket mer än bara en aning överklass. Den innehåller tradition och modernitet, tragedi och en spegling av en hel bilera. Det är nog ingen slump att den sista bilen i sitt slag är en Vanden Plas. 1974 kommer slutet, på båda sätten. Sönderfallets dynamik är fortfarande skrämmande fyra decennier senare: omkring 15 år räcker för att den brittiska bilindustrin ska avskaffa sig själv. Så lång tid gick mellan lanseringen av den revolutionerande 1959 och kollapsen av British Leyland Motor Corporation 1974, en samling av många märken som inte lyckades omfamna moderniteten.



*Fint trä, fina instrument: Den lyxiga toppversionen har ingen teknik före de borgerliga modellerna, men den har mycket stil och elegans.*

Den efterföljande nationaliseringen av BLMC ger inte heller någon räddning. Bilar som British Leyland Princess lanseras på marknaden, medan ommärkta bilar snart kommer att kallas Acclaim. Fruktansvärt! Att det kan komma så här är en del av mysteriet kring brittiskt elände. Alec Issigonis idé om en ny Austin, som världen lärde sig älska som Mini, fördes in i samhällets mitten 1962 av BMC 1100/1300, som rankades en klass högre.

Med en tvärställd motor och framhjulsdrift, lång hjulbas och stor interiör, sluttande bakdel och fyra dörrar, ligger ADO16 (Amalgamated Drawing Office Project Number 16) tio år före konkurrenterna. Det faktum att den nya "Hydrolastic"-fjädringen gör sin debut i kompaktklassen, av alla saker, lurar till och med de stora tillverkarna. Vanden Plas Princess 1300 är dess klangiga namn, vilket mer är en titel.

### **Märkesteknik**

Designern Alex Moulton utvecklade "Whisky-Soda"-fjädringen. Det nya systemet (reklamslogan: "Den flyter på vätska") fungerar med gummifjäderelement fyllda med en blandning av vatten, alkohol och rostskydd. Fram- och bakhjulen är förbundna med ett rör – om framhjulet komprimeras trängs vätskan undan, trycket fortsätter till bakre fjäderelementet, där fjädern hårdnar och minskar pitchrörelsen. Men hur modern ADO16 än må vara, fungerar den inte utan beprövad "badge engineering" – försäljning av en och samma modell under olika varumärken. BMC 1100, som fick sällskap av 1300 1967, lanserades på marknaden som en enkel Morris eller Austin, en sportig, värdig Wolseley, en dynamisk, exklusiv Riley Kestrel och till och med som en Innocenti monterad i ett främmande land. Otroligt många varianter och utrustning, tvådörrars sedanen, tredörrars kombi, fyrväxlad växellåda och fyrväxlad automat, fyrcylindrig mellan 1100 och 1300 cc med hästkrafter från 48 till 70 gör historien förvirrande. Entusiasmen sprider sig till USA och leder till att 2,1 miljoner bilar hamnar på marknaden.



*Den sluttande bakdelen med ett litet bagagelucka är ett kännetecken för BMC:s kompakta serie.*

### **Traditionella klasskillnader i småformat**

Den bästa anekdoten berättas av toppmodellen. Fred Connolly, leverantör av de finaste djurskinnen, ansvarar för dem. Han vill ha en exklusivt utrustad elvahundrametersserie som specialtillverkad produkt för personligt bruk. Beställningen går till Kingsbury/London, där de finaste BMC-produkterna tillverkas. Vanden Plas, som egentligen är karossbyggare men nu har blivit ett oberoende varumärke, visar en prototyp med en ståtlig kromfront och hisnande finish på Earls Court Motor Show. 1964 blev engångsmodellen Vanden Plas Princess 1100, och 1967 lades versionen med 1275 kubikcentimeter till. "Den eleganta bilen med modern karaktär," är hur reklamavdelningen skriver. Med sin överlägsna utrustning hoppar ADO16-Vanden Plas inte bara över fordonsklasser, utan även hela samhällsklasser. I den hittar pensionerade rektorer och rika damer miniatyr-Rolls-Royce som matchar deras plånböcker. Vanden Plas avbildar traditionella klasskillnader i miniatyr. Klassiskt hantverk och föraktfull massproduktion går hand i hand. Men konceptet och användningen av utrymme är banbrytande, även om den skarpa, raspande fyrcylindern är en robust långslagsmotor från den gamla engelska skolan. En brittisk klassiker med motsägelsefulla karaktärsdrag. Men revolutionen underifrån för de övre tiotusen är mer fascinerande idag än någonsin.





*Den 53 hk starka Vanden Plas Princess 1300 drivs av BMC A-Series-motorn med störst slagvolym på 1275 kubikcentimeter.*

**Vanden Plas prinsessa 1300** Motor: rak fyrcylindrig motor, tvärställd fram • Nedre kam-axel, kedjedriven, två ventiler per cylinder, nedåtgående förgasare SU HS4 • Slagvolym 1275 cc • Effekt 39 kW (53 hk) vid 5250 varv/min • Max. vridmoment 93 Nm vid 3500 varv/min • Driv/chassi: Fyrväxlad manuell växellåda (fyrväxlad automat på begäran) • Framhjulsdraft • Oberoende fjädring, fram på wishbones, bak på bakarmar, hydrolastisk fjädring • 5,50-12 • Mått: hjulbas 2375 mm • L/B/H 3727/1534/1350 mm • Tjänstevikt 900 kg • Prestanda/förbrukning: 0–100 km/h på 20 sekunder • Toppfart 138 km/h • Förbrukning 10,5 l S per 100 km • Ursprungligt pris: 11 500 mark (1969).

### Historia

År 1870 började Guillaume van den Plas tillverka vagnshjul i Bryssel. År 1884 levererade han de första karosserna, och snart erbjöds även karosser för bilar. År 1913 grundade karossbyggaren en filial i England, och 1923 togs den nya fabriken i Kingsbury, London, i bruk. År 1946 förvärvade Austin Motors Vanden Plas Ltd. År 1952 presenterades en lyxlimousine under namnet Austin Princess Vanden Plas, och den engelska kungafamiljen förvärvade de två första fordonen till sin flotta. År 1960 blev Vanden Plas ett eget varumärke inom företagsgruppen, och smeknamnet "Austin" ersattes av "Princess". 1964 dök Vanden Plas 4 Litre R upp: grunden var fyrdörrars Austin Westminster, vars fyraliters raka sexcylindriga motor var en Rolls-Royce-utveckling. Vanden Plas 1100/1300, som introducerades 1964, blev en större framgång och fanns kvar i serien fram till 1974. Dess efterföljare är Vanden Plas 1500/1700, en fint tillverkad Austin Allegro. År 1972 dyker den första Daimler Double Six Vanden Plas upp. 1979 upphörde VDP-produktionen – märket blev en utrustningsnivå för Austin.



*Namnet Vanden Plas Princess står för lyx i kompakt format.*

### **Plus/Minus**

Minus: Det är bara en Austin, en något övervuxen Mini med lite trä, krom, läder och fyra dörrar. Plus: Det är det finaste, högsta kvaliteten och märkligaste som en föraktfull Austin kan bli – en slags kompakt klass. Tyvärr saknar den stora ADO16-familjen till stor del den mysfaktor och körglädje som Mini-modellen som kom på idén, men den bisarra charmen, det goda utrymmet och den tekniskt intressanta Hydrolastic-fjädringen är övertygande. Mekaniskt stabil och beprövad miljontals gånger, anses BMC 1100/1300-modellen tyvärr vara en överdriven trupp. Dörrar, skärmar, fönsterbrädor, golvpaneler – den kan till och med spraka under vinyltaket på de sportiga GT-varianterna. Ruttna förankringar av underamar och ruttna fönsterbrädor är dödsdomen.

### **Reservdelar**

2,1 miljoner ADO16 byggdes, från Australien till Italien, där de rullade av produktionslinjen som Innocenti. Eftersom teknik och kaross förblev nästan desamma under över tolv års produktion och mycket även användes på andra håll i det brittiska Leylandimperiet, finns det alltid en ersättning någonstans, först och främst, förstås, på hemmamarknaden. Att köra en Vanden Plas utan kontakter till England, Schweiz eller Nederländerna är en hopplös uppgift. Det finns flaskhalsar, särskilt i utrustningen, de sällsynta modellvarianterna av märkena Wolseley, Riley, MG eller Vanden Plas har det särskilt svårt här.

### **Marknadsläget**

För 20 år sedan var Japan galet i de bisarra högkvalitativa kompaktbilarna, men den hypen är över. På det europeiska fastlandet är ADO16-Vanden Plas en exotisk modell, en verklig marknad finns endast i Storbritannien. 16 007 (1100) och 27 737 (1300) byggdes, och idag handlas de till priser runt 5000 euro.

### **Rekommendation**

Även en lyxigt utrustad ADO16 Vanden Plas kostar inte en form, så det rekommenderas att köpa den bästa möjliga bilen. Om du bara är entusiastisk över teknik kommer du också att vara nöjd med en enklare Morris eller Austin. Hardcore-individualister kan välja den fina Wolseley eller sportiga Riley. Annorlunda, väldigt cool, sällsynt och praktisk: tredörrars kombi Austin eller Morris.



## 8. Ghia L 6.4 Coupé 1961

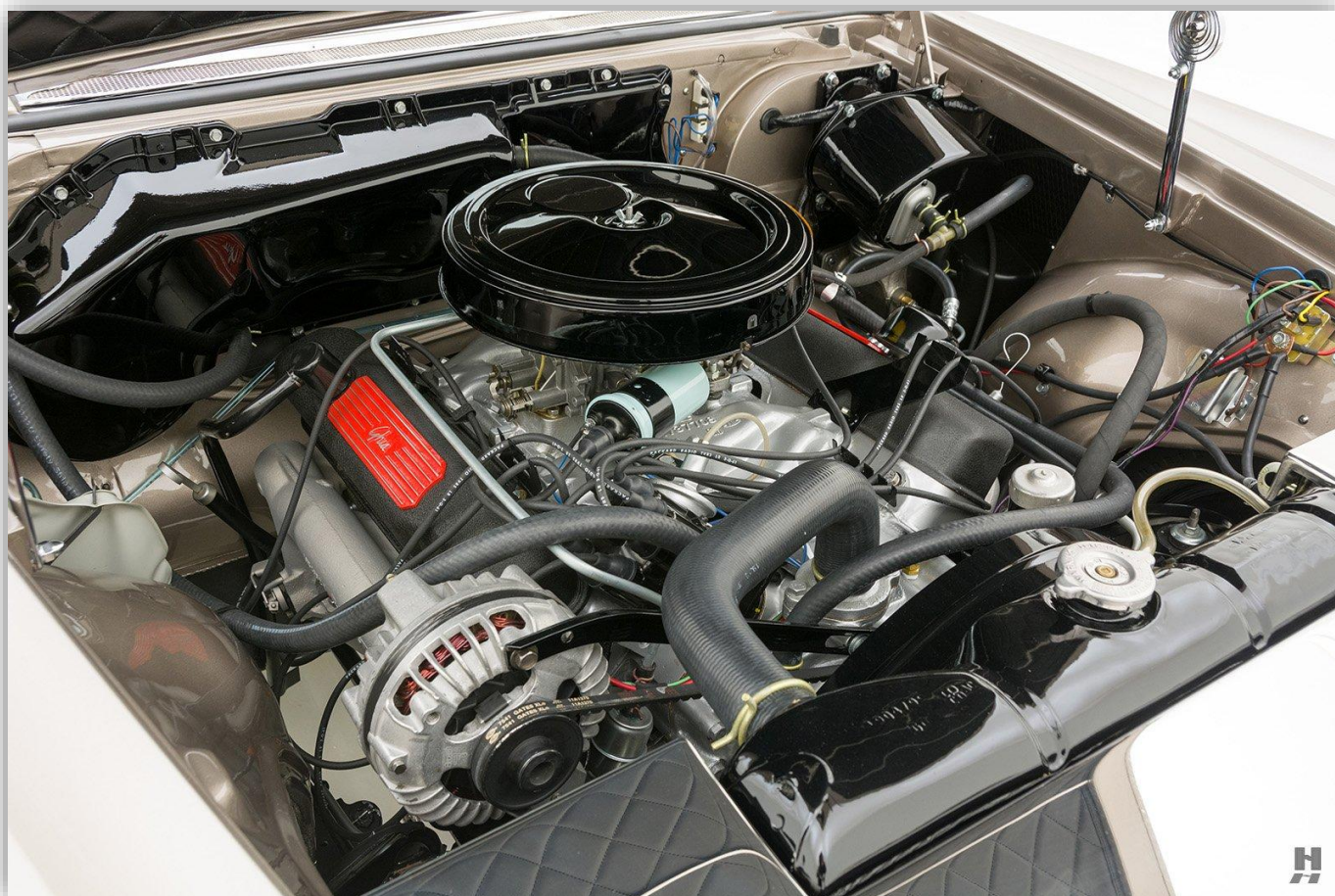


"Lyx som rör sig med dig." Denna generiska amerikanska marknadsföringsslang presenterade en exklusiv multinationell lyxig Grand Touring-bil, Ghia L 6.4. Officiellt en produkt av Dual Motors, följde Ghia-märkta L 6.4 upp den vackra men bristfälliga Dual Ghia, med rötter tillbaka till det långa och fruktbara samarbetet mellan Chryslers flamboyanta designchef, Virgil Exner, och Ghias ambitiösa ledare, Luigi Segre. Liksom Dual-Ghia siktade L 6.4 på Rolls-Royce, Bentley, Mercedes-Benz och Cadillac på toppen av lyxbilsmarknaden. Med muskulös Chrysler-kraft i en slående italiensk kostym var L 6.4 ytterligare en nyanserad Giga-tolkning av en Exner-design. L 6.4 förmedlade Exners livfulla känsla för mittens av seklets glamour men med återhållen sofistikation tack vare den italienska *carrozzerian*. Virgil Exner förespråkade användningen av karosspaneler som en designpunkt, och L 6.4 speglade hans estetik med sina djupt rullade fönsterbrädor och subtila uppåtsvepta swag-linje på kvartpanelen.





Cockpiten blandade amerikansk jetåldersstil med europeisk stramhet – långt ifrån de mörka träklädda kabinerna hos dess brittiska konkurrenter, men ändå inte mindre lyxiga. Drivverket var helt MoPar, i form av en 383 kubiktums "Wedge" V8, kopplad till en robust TorqueFlite automatlåda. Med 335 hästkrafter hade L6.4 en ordentlig kontinentkrossande prestanda.





L 6.4:s chockerande pris på 13 500 dollar begränsade publiken, även om Frank Sinatra, Lucille Ball och Dean Martin alla ägde L 6.4 (Martin ägde flera), och bytte upp från sina Dual-Ghias. Åtminstone var L 6.4 vackert tillverkad, så de få lyckliga ägarna fick valuta för pengarna. Men likt liknande italiensk-amerikanska hybrider från den tiden kunde inte ens det orimliga priset täcka de skenande produktionskostnaderna. Stigande arbetslöner i Italien kombinerades med komplexiteten i att frakta fartyg över havet, och slutligen var den vackra Ghia L 6.4 förutbestämd för en härlig blinkning. Efter att Ghia bara färdigställt 26 exemplar gick projektet i konkurs.

Denna spektakulära Ghia L 6.4 är den sjätte av tjugosex tillverkade och erbjuds direkt från en concours-kvalitetsrestaurering med mutter och bult. Presenterad i en fantastisk nyans av varmt metalliskt silver över ett pergamentläderinteriör, är denna slående Ghia ett av de finaste exemplen av sin typ som finns tillgängliga. Enligt information sammanställd och tillhandahållen av Dr. Paul Sable och Dyke W. Ridgley levererades chassi 0306 ursprungligen till Schweiz till en okänd privat köpare, färdigt i mörk amarant över en kamelfärgad läderinredning. Bilen stannade i Schweiz under större delen av sin livstid och tros ha varit i den ursprungliga ägarens vård fram till omkring år 2000, då den såldes till Peter Rau, ägare av Touring Garage AG i Oberweningen, Schweiz. Registreringsanteckningar visar att det var en sund och komplett originalbil som behövde mindre underhåll. Därifrån gick den vidare till en amerikansk samlare som hade den i sin privata samling i 16 år men aldrig restaurerade den.

Som erbjuds här återgår Ghia till sin ursprungliga prakt. Den varma metalliska silverfärgen är utsökt avslutad, och nyansen framhäver karossens eleganta form med en känsla av mid-century sofistikaion. Kromen och det ljusa arbetet är utmärkt restaurerade, och bilen körs på tidsriktiga *Good Year Super Cushion-vita* väggar, med de restaurerade originalnavkapslarna från Ghia på plats.



När man öppnar den stora dörren avslöjas en bekväm, ljus och luftig hytt. Med sin färgglatt polerade aluminium och flygplansinspirerade layout, den stilistiska motsatsen till läder och trä från dess brittiska samtida. Den polerade aluminiumflastningen dominerar interiören när den sveper från instrumentpanelen och ner längs mittkonsolen. Vackert pergamentläder med bruna kanter täcker säten, dörrpanelerna, kvarteren och instrumentbrädan, och de mörkbruna mattorna passar ihop med värmen från silverfärgen. Utrustningen inkluderar elhissar, ett komplett utbud av specialanpassade instrument, Ghia-märkt radio och en fantastisk Nardi-ratt med Ghia-märke. Bagageutrymmet har samma bruna matta med kanter i pergamentläder, med läderpaneler på sidorna och en vadderad däckåpa.

Kraften kommer från den ursprungliga, matchande siffrorna från Chrysler-baserade 6,4-liters (383 c.i.) V8. Den är utsökt detaljerad och har rätt Ghia-skript ventilkåpor i korrekt svart skrynklig finish och originalluftrenare. Andra detaljer inkluderar rätt MoParslangklämmor, vadderad underhuvdyna och polerad aluminiumpanel med stängda paneler. Finishen under huven är lika fin som resten av karossen, då bilen knappt har mer än några provkörningsmil på sig sedan den färdigställdes.

Dual Motors tillverkade endast 26 exemplar av L 6.4, och få av de överlevande är restaurerade till denna nivå. Denna suveräna Ghia är utan tvekan en av de finaste i sitt slag som finns, redo för sin concours-debut vid ett antal exklusiva evenemang världen över.



**Klassiker****9. Grattis NSU Prinz!**

Publicerad 13 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Linnea och Linn har namnsdag - och Prins Carl Philip födelsedag - vill vi gärna göra dig uppmärksam på Prinz.



Hos tyska NSU föddes en liten Prinz 1957, det var den första bilen från NSU sedan 1930-talet. Prinz var en kompakt sedan med en tvåcylindrig luftkyld svansmotor.



Året därpå kom Sport Prinz, en kupéversion designad av Franco Scaglione vid Bertone.



1961 fick modellen en helt ny kaross som kallades Prinz 4. Till utseendet påminde den om en förkrympt *Chevrolet Corvair*. Prinz 4 tillverkades till och med 1973.

Då hade Volkswagen tagit över NSU och modellen konkurrerade för mycket med Bubblan.

Om NSU Prinz kan sägas ha haft någon efterföljare så var det Audi 50 som senare såldes som Volkswagen Polo.



Från Sven Lindén har vi fått denna bild på en Prinz Sport Spider som står på Autoseum i Simrishamn. Varför den bör uppmärksammas "Jo, för att den är utrustad med en kompakt Wankelmotor under den nätta bakhuvten. Minns jag rätt så var väl just Sport Prinz den första bil ivärlden som serietillverkades med Wankelmotor?" skriver Sven



## 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Rover P6 1963

Denna lyxiga sedan lanserades officiellt som Rover 2000, men kallades inofficiellt för P6, eftersom det var Rovers sjätte efterkrigsmodell. Rover P6 vann den första utmärkelsen **European Car of the Year 1964** och fick guld för sina rena linjer, sin okonventionella konstruktion (alla ytterpaneler bultas fast i konstruktionen under), sin bakhjulsupphängning som hämtats från racingen och sina skivbromsar - de bakre är inbyggda för att minska den **ofjädrade vikten**.

Den främre upphängningen var till och med utformad så att en gasturbinmotor kunde monteras, men tyvärr förblev drivmotorerna konventionella bensinenheter i fyr- eller (senare) åttacylindriga former.

**Hedersnämmanden för 1963:** Hillman Imp, Honda S500, Lamborghini 350GT, Mercedes-Benz 600, Porsche 911, Triumph 2000, Chrysler Turbine Car



