



Cunningham C-3 Coupe (1953)

- 1. Alpina B3 GT**
- 2. Det här är MG:s nya flaggskepp**
- 3. Renault hintar om små elbilar**
- 4. Snöskoj med Bugatti Tourbillion**
- 5. Nu säljs sista Saab-bilarna**
- 6. Volvo avslöjar rekordsnål supermotor**
- 7. Cunningham Continental C3**
- 8. Kurtis 500 S**
- 9. Grattis Opel Corsa**
- 10. De viktigaste bilarna**



1. Är Alpina B3 GT den bästa BMW:n någonsin?

Av Guido Naumann

11 maj 2026, 09:35

B3 och B4 GT är de sista riktiga Buchloer Alpina. Har Andy Bovensiepen byggt kanske den bästa BMW:n med denna modell? Vi säger adjö i det stora Supertestet!



Slut, om och om igen. När du läser dessa rader är det du menar med en riktig redan historia. Sedan den 1 januari 2026 har varumärket varit fullt integrerat, och nya logotyper har registrerats hos patentverket under en tid. Men bröderna Bovensiepen fortsätter, med små modeller med samma namn inklusive Alpina DNA. Reservdelsverksamhet och underhåll av den tidigare Alpina kommer också att finnas kvar i Buchloe.

Och eftersom det München-baserade företaget främst riktar sig mot lyxsegmentet med varumärket och vill förfina de stora klasserna 7-serien, 8-serien och fler, är det tydligt att det troligen aldrig kommer att finnas en B3 GT som denna. Också för att de inte vill fortsätta torpedera sina egna M-modeller. Alpina var ju oftast snabbare och starkare än Garching-atleterna, åtminstone utanför tävlingsbanan.

Och så, i början av 2024, hade Andy Bovensiepen den djärva planen att bygga den bästa B3 genom tiderna i företagets historiska ände. Nästan allt är ännu starkare, bättre och finare. Det är svårt att tro att det fortfarande pågår något. B3 och B4 Gran Coupé var trots allt lika snabba som de var bra med 462 respektive 495 hk.



Cockpit uppgraderad med kolfiber. Ratten är lite för tjock. Hastighetsmätargrafiken i eget blått är mycket häftigare än BMW:s. Samma sak gäller grafiken i head-up-displayen.

Sportiga allroundförare i ordets allra bästa bemärkelse, rakt fram en kraft, men ändå bekväm och aldrig utan att sakna ett snabbt varv. Kanske den perfekta korsningen mellan M340 och, om man så vill. Men Bovensiepens är riktiga bensinnördare, Andy brukade själv vara en framgångsrik racerförare. Han vet vad som krävs för att göra något bra ännu bättre.M3

Den första Alpina Supertest var redan en riktig njutning

Precis som han har visat oss om och om igen under årtiondena. Till exempel 2008, när vi var gäster på Nürburgring och en Alpina B5 S, lämnade Touring E 63 AMG och Touring bakom sig i jämförelsen med stora kombibilar, endast slagna av den då överväldigande. Eller tolv år senare, när han till och med tog förstaplatsen på samma varv. Det som också kommer att stanna kvar i mitt minne länge är körningen i Alpina B12 5.7 Coupé som en del av Alpinas 50-årsjubileum 2015.

Denna supercoupé, lackerad i Mugello-rött med en 550 hk V12 och en topphastighet på 300 km/h, var en gång avsedd att köra och kompani in i paraden. Provkörningen var verkligen känslös och överraskande: Otroligt vad som redan var möjligt i början av 90-talet när det gäller teknik och körbarhet.

Tillbaka till modern tid: I början av 2021 hade vi den första Alpina i Supertest, den 462 hk starka B3-sedanen. Även då var det ett kördynamiskt konstverk med ett fint balanserat chassi och fenomenal körning. År 2023 ökade B3 och B4 Gran Coupé-modellerna till 495 hk; Samtidigt närmade de sig 100 000-strecket i pris. Vilket långsamt leder oss till dagens testbil, B3 GT sedan, som kunde köpas från 101 700 euro.



*De vanliga sätena kan ge mer komfort än sidostöd.
Standard är PerformTex-tyg, läder finns tillgängligt från 2450 euro.*

Ja, det kan jag, eftersom fordonen tyvärr inte längre finns tillgängliga för beställning av de nämnda skälen. Det sägs finnas några bilar kvar i återförsäljarnas lager. Priset är cirka 5000 euro mindre än en M3 Competition xDrive. Om du lägger till lite individualisering får du runt 120 000 euro. Med B3 GT finns det förresten inga andra extrafunktioner för prestanda, allt inklusive. Optionslistan handlar främst om dekorationer, färger och tyger. Om du föredrar Touring behöver du bara lägga till 1200 euro.

Ombord som standard: Alpina-utseendet med den klassiska frontspoilern inklusive nya sidocanarder, en något mer framträdande diffusor bak jämfört med föregående B3, de fyra inramade avgasrören, gyllene dekorset och 20-tums Classic-fälgar i "Oro Tecnico". De senare är Bovensiepens grädde på modet av den allra sista Alpina. Färgen återfinns också i all inre sömmar, aluminiumväxelpaddlarna och den broderade GT-logotypen på nackstöden.

Den nya digitala instrumenteringen i den inbyggda blåtonen, inklusive uppskalning upp till 340 km/h, är riktigt välgjord, mycket coolare än BMW:s. Kolfibern i interiören ser också mer exklusiv ut än vad du får från München.

Vad har förändrats teknologiskt jämfört med B3? Som tidigare är motorn baserad på M3-motorn, det vill säga S58 med en slagvolym på tre liter och två flödesoptimerade turboladdare. Avgashjulen kan därmed accelereras snabbare. För GT har kartan också reviderats, så att den i slutändan är 529 hk – praktiskt taget samma som i nuvarande M3 Competition.

Tekniska data	
Alpina B3 GT	
Motor/design/turboladdning	R6, Biturbo
Boosttryck max.	1,6 bar
Installationsposition	Främre longitudinell
Ventiler/Kamaxel	4 per cylinder / 2
Förflyttning	2993 cm ³
Borr x slag	84,0 x 90,0 mm
Kompaktering	9,3:1
Utgång vid 1/min	389 kW (529 hk)/6250–6500
Kapacitet per liter	178 hk/l
Vridmoment 1/min	730 Nm / 2500-4500
Effekt/Vridmoment E-Boost	–
Växellåda	Åttastegad automatlåda
Drivtyp	Fyrhjulsdrift
Bromsar (fram)	395 mm internt ventilerad/perforerad
Bromsar (bak)	345 mm ventilerad/perforerad
Bromsskivmaterial	Stål
Hjulstorlek	8,5 x 20" – 9,5 x 20"
Däckstorlek	255/30 R 20 – 265/30 R 20
Däcktyp	Pirelli P Zero (ALP)
Dimensioner L/W/H	4725/2068/1440 mm
Hjulbas	2851 mm
Bränsletank/bagageutrymme	59/480 l
WLTP-förbrukning per 100 km	10,5 L Super Plus
Testbilspris	101 700 euro

* Bredd med ytterspeglar

Som vanligt förlitar sig dock Buchloe mer på vridmoment än på kraft. B3 GT fortsätter också att leverera 730 Newtonmeter till alla fyra hjul, som verkligen driver mellan 2500 och 5000 varv/min, särskilt i mitten av varvtalet. Detta placerar honom 80 sekunder före fabriksidrottaren. Utöver det har de arbetat med motorns termiska stabilitet och förbättrat kylningen. Så att du kunde köra en timme i 300 km/h, om trafiken tillät det.

Chassi: Eftersom Bovensiepen ville ge GT bättre prestanda på racerbanan installerade de extra kupolfjäderben på fronten och utvecklade en styvare chassianslutning på bakaxeln. När det gäller dämpare, fjädrar och stabilisatorer tog de fram egna lösningar tillsammans med Eibach istället för att ta sig av BMW-hyllan. Och ja, "Comfort Plus"-läget fanns kvar! Detta finns endast tillgängligt på Alpina, eftersom vardagslivet fortsätter att vara en hög prioritet i GT:s fall.



*Lausitzring, varv fyra, hård inbromsning från 210 till 80.
Pedalen är lång, skivorna glöder – men inbromsningen är stadig.*

Bromsar: Det perforerade systemet med 395 och 345 skivor, som tidigare endast fanns som tillval för B3, finns kvar här.

Innan vi påbörjar vår rundtur över landet, staden och motorvägen till DEKRA Lausitzring, ställer vi oss på vågen. Officiellt finns det ingen viktbesparing. Så den väger 1798 kilo, 19 kilo mer än B3-sedanen från 2021 och cirka 40 kilo mer än en nuvarande M3 Competition xDrive.

In i den goda Alpina-salongen. Ratten är ganska utbuktande, men resten är desto mer tilltalande. Sätena är placerade något högre än i M3-derivaten, vilket förstås inte skadar den runtomomvy alls. Det finns redan ett brett leende på landsvägen. Drivmedlet är utan tvekan en prakt. Trots sina 730 Nm ger den alltid känslan av äkta varv-atletism. Hur lätt den strålar upp till vridmoment, avslappnat skjuter framåt, varvar rent till nästan 7000 och sömlöst kopplar ihop de individuella växlarerna, det är verkligen fantastisk film.

Chassit, å andra sidan, är något kritiserat, likt B3 för fyra år sedan. Medan "Comfort Plus" slukar nästan allt perfekt, är "Comfort"-läget lite för sportigt. Steget till sport gör inte så stor skillnad. Enligt vår mening är det föreskrivna lufttrycket på 3,4 bar också sannolikt delvis ansvarigt. Det är oförståeligt varför Alpina inte specificerar ett "Comfort"-lufttryck för lägre hastigheter och ett för den faktiska topphastigheten som andra tillverkare.

Trots det höga trycket är dynamiken på allmänna vägar fortfarande ganska fenomenal. Framaxeln styr alltid precis, bakaxeln är stabil, avgasljudet ackompanjerar jakten med vacker musik. Det är bara de perforerade bromsarna som är lite irriterande med sina ljud. Motorväg? Fantastiskt!



Kännetecknen för varje Alpina? Självklart, de fyra ovala avgasrören. Ljud? Mer robust än i den vanliga B3, men mer diskret än högljudd.

Vid något tillfälle hamnar du mellan 200 och 250, klickar dig igenom växellådan manuellt, stänger av alla växlar, om inte annat på grund av ljudet. 300 km/h är möjligt utan en kilometerlång uppfart, när vi väl hade hastighetsmätare 313. Många tänker bara på en treserie-serie när de tittar i backspegeln.

När vi anländer till DEKRA:s testoval fyller vi först tanken. GT:n tar 11,6 liter på vårt standardiserade förbrukningsvarv, inte illa för en 529 hk sedan. Vad kan göras med den extra kraften när det gäller longitudinell dynamik?

Bromssträckor som inte riktigt är på M-nivå

Av mot ovalen och till startlinjen, Sport Plus, DTC av, bromsa, full gas, tryck runt 3000 varv per minut i omvandlaren och starta. xDrive-katapulten skjuter dig till 100 på 3,2 sekunder (fabriksspecifikation 3,4 sekunder), innan de tresiffriga regionerna nästan bearbetas i ett frenesi. 10,9 sekunder till 200 km/h, 18,4 till 250. Detta placerar Alpina mellan nuvarande M3 Competition och den 550 hk starka M3 CS sedanen. I dragningen är den till och med några tiondelar före båda. Bromssträckorna, å andra sidan, är inte riktigt på samma nivå som Ms och heller inte på den förra B3:an. 33,9 meter av 100 är inte dåligt i princip, men för fyra år sedan var B3 tre meter tidigare. Varför är det så? Vi tror också på det extremt höga lufttryck vi nämnde tidigare, som vi inte hade i Pirelli-floderna för fyra år sedan.

Inte direkt rosafärgade omen för finalrundan på Lausitzring. Vi rådfrågade Pirelli, men de bekräftade även 3,4-bar för racerbana. Men till förmån för en möjlig snabbare varvtid bestämde vi oss på egen risk för att sänka till 2,8 bar på alla håll. Vi har ingen direkt jämförelse med B3 här i Lausitz. Men tiderna för den 495 hk starka B4 Gran Coupé (1:36,87 min.) och 530 hk M3 Competition xDrive (1:33,40 min.) gör det.



Motorn är baserad på M3-motorn med två turboladdare.

Med 529 hk håller den ett respektfullt avstånd till nuvarande M3 och M4 med 530 hk.

Självklart blir inte B3 GT ett spårverktyg, även med förstärkningsåtgärderna. Och de första kurvorna känns också mycket mjukare än i en M3. Men styrcastammen följer styrimpulser med betydligt mindre distorsion jämfört med B3 och B4, svänger mer aggressivt och mer beslutsamt mot apex, medan bakaxeln omvandlar vridmomentet perfekt. Även som GT är B3 inte en som rakt på sak målar den perfekta linjen, precisionskörglädjen passar den bättre.

I princip lever denna GT på sin underbart lättstyrda instabilitet. Dessutom är kontrollkvaliteten på Alpinas bakaxellås oklanderlig. Så här fungerar det i de flesta hörn: Ankar sent i hörnet, ABS stör dig aldrig. Vid toppen av huvudet, tryck bakänden i riktningen med gaspedalen, sänk styrningen försiktigt, klart. Det är roligt och dessutom går det ganska snabbt. Mer exakt: 1:35,35 minuter. 1,5 sekunder snabbare än B4 och bara två sekunder långsammare än en M3.

Den enda haken: Efter fyra snabba varv kliver du ut igen med betydligt tjockare överarmar, eftersom du alltid måste hålla i ratten på grund av de hala sätena. Om du väljer GT, vänligen lägg till 1100 euro för M Sport-sätena.

Slutsats av:



Guido Naumann

Med B3 GT visar Alpina en sista gång vad som har gjort Buchloes skapelser så extraordinära under nästan 60 år. En alltid harmonisk harmoni av hög kultur och sportanda, som har skapat de bästa köregenskaperna för varje dag.



2. Det här är MG:s nya flaggskepp

Av Bobby Green 2026-05-11 kl 11:30

Snygga fälgar...

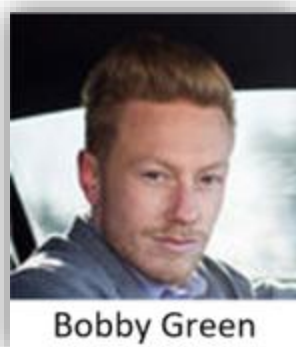


FILM: <https://youtu.be/kn7h-COS4yM>

Nu får vi se bilder på MG:s kommande flaggskepp 07. Det är en sedan som kommer att erbjudas både som elbil och som laddhybrid. Som vi kan se kopieras det fortfarande friskt och här är det Porsches Taycan man "inspirerats" av - titta bara på fälgarna med sina vita inslag och [jämför med Porsches](#).

Modellen baseras på nästa generation av SAIC:s NEV-plattform men några specifikationer får vi inte för tillfället. Priset kommer att hamna under 30.000 dollar. Dyrare versioner kommer att använda sig av det självkörande systemet Momenta R7 som lovar att vara något alldeles extra.

en.wikipedia.org



Bobby Green



**Nu finns det svenska priser på MGS6
Eller MG MGS6 EV som den egentligen heter**



3. Renault visar koncept som hintar om små elbilar med fyrhjulsdraft

Posted by Kristofer Rask maj 12, 2026

På årets upplaga av Roland-Garros 2026 visar Renault upp ett av sina mer oväntade elbilskoncept på länge. Det i form av en eldriven beachbil med fyrhjulsdraft och tydliga äventyrsvibbar.



Renault 4 JP4x4 Concept är en modern tolkning av klassiska Renault 4 Plein Air och JP4-versionen från 1980-talet. Nu alltså i ett helt eldrivet utförande. Konceptet kan också ge en förning om nästa steg för den eldrivna Renault 4.

Här får vi se en kaross lackerad i smaragdgrönt som kombineras med orange detaljer i interiören. Det somriga uttrycket förstärks av öppna tak och sidor.

Men det handlar inte bara om design. En av de största nyheterna är att konceptbilen fått permanent fyrhjulsdraft tack vare en extra elmotor på bakaxeln. Det ska ge bättre framkomlighet på underlag som sand, grus och sten samtidigt som bilen blir smidigare i låg fart och vid terrängkörning.

Genom konceptet visar Renault nu alltså att deras elbilsplattform AmpR Small som sitter i elbilarna Renault 5 E-tech och Renault 4 E-tech också kan användas för fyrhjulsdrivna elbilar i B-segmentet.



Kristofer Rask



Samtidigt visas praktiska lösningar som nedfällbar baklucka samt plats för surfingbrädor och skateboards.



Feber

4. Snöskoj med Bugatti Tourbillion i Sverige

Av Bobby Green 2026-05-11 kl 19:00

En månad i Arjeplog



Även de mest superdupriga av hyperbilar måste palla vinterklimat innan de ska ut till sina kunder. Man vet ju aldrig om en köpare exempelvis kommer att ha sin Bugatti Tourbillion som vinterpulka och då måste den ju klara av det. Här delar Bugatti med sig av att de nyligen varit och testat modellen i Arjeplog under en månads tid. I klippet här nedan berättar man om de tuffa utmaningar bilen utsatts för på denna kalla och karga plats.

Endast 250 exemplar kommer att bli till och de första väntas nå sina köpare senare i år.

newsroom.bugatti.com



FILM: <https://youtu.be/4nIBR9bm1Is>



Det här är Bugatti Tourbillon!
Det här är Bugatti Tourbillon! Toppar 445 km/h



Det allra sista exemplaret av Bugatti Bolide är färdigt
Sista med W16-motorn



Porsche säljer alla sina aktier i Bugatti Rimac
Mate Rimac får nu full kontroll



Bobby Green

5. Nu säljs sista Saab-bilarna från fabriken i Trollhättan

Av Mattias Rabe

Uppdaterad 12 maj 2026 kl 15.11 Publicerad 12 maj 2026 kl 14.50

När de sista Saab-bilarna nu lämnar Stallbacka-fabriken i Trollhättan går de direkt ut på auktion. Intresset för en av Sveriges stora industristoltheter är fortsatt starkt, så vi kan vänta oss rejäla budgivningar från hela världen.



FILM: <https://youtu.be/LZLiwkK5uzl>

Saab Automobiles historia började 1946 med prototypen Ursaaben. Efter över fem miljoner tillverkade bilar tog sagan slut i december 2011 när **företaget gick i konkurs**. Under Nevs ägo tillverkades ytterligare några bilar, men Saab-produktionen upphörde helt 2014.

Nu ska de sista bilarna på fabriksområdet i Trollhättan lämna platsen för gott. Sju bilar säljs på auktion denna månad: tre med Saab-embem och fyra unika "Saab-bilar" med Nevs-namnet i fronten.

– Än i dag har märket onekligen en stor plats i många bultande fordonshjärtan och genom att låta de sista exemplaren som blivit kvar vandra vidare med värdighet vill vi hylla den stolta, svenska fordonshistorien, säger Nina Selander, vd på Nevs, som i dag är ägare av auktionsbilarna.

De tre första bilarna är **9-3 Aero från 2014**, några av de sista som tillverkades. De fyra andra är unika utvecklingsfordon från Nevs: en **eldriven Nevs 9-3**, en 9-3 Aero som använts för test av autonom körning, en elbil med **hjulmotorer** och en elbil med räckviddsförlängare.

Live-avslutning i Trollhättan

Auktionen av de sista Saab-bilarna startar på Klaraviks sajt den 21 maj och pågår till 30 maj. Då hålls ett evenemang i Trollhättan där allmänheten kan se bilarna när de lämnar Stallbacka-fabriken.

– Det blir en unik sista chans att se Saab-bilar i dess ursprungliga miljö och förstås också lägga bud på ett stycke svensk industrihistoria, säger Nina Selander.

Alla bilar säljs utan reservationspris och med ett utropspris på noll kronor.

Bilarna som säljs på auktion:



Saab 9-3 Aero förseriebil modellår 2014 som rullat 1843 mil.
Använd som intern transportbil.



Saab 9-3 Aero förseriebil modellår 2014 som rullat 3878 mil.
Använd som intern transportbil.



Saab 9-3 Aero förseriebil modellår 2014 som rullat 5864 mil.
Använd som intern transportbil.



Nevs 9-3 elbil. Förseriebil från 2018. Rullat 3800 mil.
Använd som intern transportbil.



Nevs 9-3-prototyp från 2018 med fyra hjulmotorer.
Okänt miltal.



Nevs 9-3-prototyp för självkörning.
Utrustad med GPS, lidar och kameror.
Från 2018. Okänt miltal.



Nevs 9-3-prototyp,
elbil med *räckviddsförlängare* från 2014.
Okänt miltal.



6. Volvo avslöjar rekordsnål supermotor från Skövde

Av Maths Nilsson 12 maj 2026, 08:43

Volvo avslöjar ny rekordsnål supermotor tillverkad i Skövde. Nya 13-litersmotorerna kan köras på allt från förnybar diesel till grön vätgas.



FILM: <https://youtu.be/C9dD1qQM5DI>

Förbränningsmotorn är långt ifrån död i lastbilar, och ska kunna köras på förnybara bränslen. Volvo Lastvagnar lanserar nu sin mest bränseleffektiva motorplattform någonsin. De nya 13-litersmotorerna är inte bara snålare utan byggda för att kunna köras på förnybara bränslen.

Den nya motorplattformen ska sitta i storsäljarna Volvo FH, FM och FMX.

– De här motorerna tar vår förbränningsmotor in i framtiden. Flexibiliteten och beredskapen för både dagens bränslen och framtida vätgastillämpningar gör att vi kan erbjuda nettonollutsläpp till alla kunder, oavsett var i världen de befinner sig, säger Jan Hjelmgren, global produktchef på Volvo Lastvagnar.

Den nya 13-litersmotorn (D13) levererar upp till 4 procent lägre bränsleförbrukning än den modell den ersätter. Det låter kanske inte mycket för en personbilist, men för ett åkeri som rullar tiotusentals mil om året innebär det stora besparingar och minskade klimatavtryck. Tillsammans med de aerodynamiska förbättringarna i den nya FH Aero-serien, som lanserades tidigare i år, kan den totala bränslebesparingen nu uppgå till hela 9 procent.

Volvo har designat motorn för att kunna köras på HVO, annan biodiesel (B100) biogas och vätgas. Att kunna använda vätgas i en förbränningsmotor är en teknik som spås få stora betydelse för tunga transporter där batterier blir för tunga eller där laddinfrastruktur saknas.



Tillsammans med de lågt luftmotstånd i Volvo FH Aero sparar de nya motorerna nio procent bränsle.

Volvo introducerar även en uppdaterad version av sin hyllade I-Shift-växellåda och en ny start/stopp-funktion för systemet I-Roll. Det gör att motorn kan slås av helt när lastbilen rullar i utförsbackar, vilket sparar ännu mer droppar. Dessutom har bullernivåerna sänkts avsevärt för att möta nya tuffare lagkrav. Försäljningen startar under tredje kvartalet 2026, och hjärtat i bilarna kommer precis som tidigare att tillverkas i Skövde.

FAKTA: Volvos nya motorgeneration

- **D13 (Diesel/HVO):** 380–560 hk, vridmoment upp till 2 900 Nm.
- **G13 (Gas/Vätgas):** 420–500 hk, vridmoment upp till 2 800 Nm.
- **Modeller:** Volvo FH, FH Aero, FM och FMX.
- **Produktionsstart:** Tredje kvartalet 2026.
- **Tillverkning:** Motorer från Skövde, chassi från Tuve och Gent.

LÄS MER:

- [Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter](#)
- [Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag](#)
- [Volvos nya superlastbil – släpper bara ut vatten](#)
- [Bepansrat terrängmonster från Volvo – med 520 hk](#)
- [Volvo supermotor på vätgas: Testas på vägarna](#)
- [Volvos nya rekord – sparat 70 miljoner liter diesel](#)
- [Volvos historiska tungviktsseger – störst i Europa](#)



Maths Nilsson

7. Cunningham Continental C3 1953

Lästid: cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 29 april 2015



Cunningham Continental C3 är en amerikansk bil som byggdes i mycket begränsade antal 1952 och 1953 för Briggs Cunningham – racerföraren, teamägaren och America's Cup-mästaren. Briggs hade redan en lång historia av att ta bilar och modifiera dem för racing, han modifierade bilar byggda av företag från Buick till Mercedes-Benz för racing och tog segrar på prestigefyllda banor som Road America och Watkins Glen.





År 1952 bestämde han sig för att delta i Le Mans i en bil han själv tillverkat, men arrangörerna valde samma år att införa en ny homologeringsregel – alla bilar som anmäldes måste ha produktionsserier på minst 25 enheter. Briggs bestämde sig för att ta det nya kravet med ro och började omedelbart arbeta med att utveckla en gatgående version av C2-R och använda denna nya gatbil för att finansiera sina racinginsatser – inte olik den strategi som Enzo Ferrari använde.





Cunningham anlidade den legendariske designern Giovanni Michelotti för att forma **Continental C3**, med handtillverkning av aluminium- och stålkarosser som tilldelades Vignale i Italien. Chassit och drivverk i C3 var tydligt amerikanska – motorn var en 392 kubiktums OHV V8 från Chrysler, kapabel till 350 hk vid vevaxeln. Denna motor matas av fyra Zenith enkelförgasare, och den skickar kraft till bakhjulen via en 5-växlad manuell växellåda, och allt drivs av oberoende framfjädring med spiralfjädrar, en stel bakaxel med spiralfjädrar, och den stoppas av fyrhjuliga hydrauliska trumbromsar.

Varje chassi byggdes av Cunninghams team vid hans fabrik i West Palm Beach, det tog dem ungefär en vecka att skapa en rullande plattform som sedan skeppades till Vignale i Italien.

På grund av de traditionella metoderna som metallarbetarna på Vignale använde kunde det ta dem upp till två månader att färdigställa en kaross, som sedan skickades tillbaka till West Palm Beach för färdigställande av Cunningham-teamet.

Allt detta handarbete och frakt runt om i världen tog ut sin rätt på Continental C3:s resultat; var och en av de 25 vagnarna kostade mellan 8 000 och 12 000 USD i 1952 års värde, vilket motsvarar cirka 71 000 till 107 000 USD i 2015 års värde. Dessa siffror var häpnadsväckande höga för en bil vid den tiden, så orderböckerna för C3 innehöll namnen på några av de rikaste männen i USA, inklusive Nelson Rockefeller, medlem av Du Pont-familjen, och Carl Kiekhaefer, ägaren av Mercury Marine.

Bilen du ser här var den första av chassit som skickades till Italien för kaross, det tidigare chassit hade försetts med paneler på West Palm Beach-platsen. Detta gör den ännu mer historiskt betydelsefull än de andra bevarade 23 exemplaren av Cunningham Continental C3; detta var bilen som ägdes av Carl Kiekhaefer och under de senaste åren har den genomgått en fullständig restaurering.



Ben Branch

Seniorredaktör

8. Kurtis 500 S Roadster 1954



Midget-racers, Sprintbilar och Indy-bilar under Frank Kurtis' *Kurtis-Kraft-banner* samlade på sig en otrolig framgångshistorik inom ovalracing med öppna hjul från 1930-talet till 1960-talet. Kurtis-Kraft tog fem totala segrar i Indy 500 och otaliga segrar i lokal dirtbana över hela landet. Frank Kurtis försökte bygga en avknoppning från sin ovalracingverksamhet och designade och byggde en gatsportbil 1949, men efter bara 15 chassin övergav han projektet och sålde rättigheterna till Earl "Madman" Muntz, där den blev Muntz Jet. Kurtis-Kraft försökte igen med en sportbil 1953, denna gång med fokus på gatracings. Den nya 500 S var en vidareutveckling av 500 B Indy-chassit och delade mycket av formelbilens arkitektur, inklusive den tvärgående torsionsstavs fjädringsdesignen. Förutom att vara breddade för att rymma passagerarsäte var 500 S och 500B så lika att vissa konkurrenter kallade sportracern för "tvåsitsiga Indy-bilen."





När populariteten för öppen landsvägsracing exploderade i början av 1950-talet erbjöd Kurtis tävlande ett sofistikerat, tävlingsbeprövat chassi med mångsidigheten hos standardmotoralternativ för att passa varje ägares behov och erfarenhet. Efter 500 S kom KK500, designad för att rymma en rad eftermarknadskarosser i glasfiber, och båda modellerna kunde beställas som nyckelfärdig bil eller som byggsats, och motoralternativen inkluderade den allstädes närvarande Cadillac 331 eller olika andra V8:or från Buick, Mercury, Lincoln eller Chrysler. Trots sina rötter inom ovalracing var 500 S och KK500 mycket konkurrenskraftiga vägracer, med bland andra Briggs Cunningham, Frank McGurk, Mickey Thompson och Bill Stroppe bland Kurtis 500-ägare och förare.





Denna fascinerande och mycket eftertraktade Kurtis 500 Chrysler anslöt sig till samlingen på 1980-talet. Experter från märket som är bekanta med denna bil tror att det är ett KK500-chassi som har modifierats med denna fantastiska 500 S-liknande kaross, även om bilens tidiga historia inte är helt känd. Frank och David Kleptz restaurerade Kurtis helt i början av 1990-talet, och idag är den i utmärkt skick, i en slående färgsättning i orange och svart, med tidsriktiga Halibrand-efterlikningar av magnesiumfälgar och sidoutgångsavgasar. Cockpiten är helt affärsmässig, med inbäddade aluminiumgolv, autentiska Stewart Warner-mätare och en tidsriktig fyrekrad ratt.

Den mekaniska specifikationen består av en 325 kubiktums Hemi V8 från en Dodge D500 från 1957. Motorn toppas med ett lågt insugningsrör och dubbla fyrkantiga förgasare. När man andas genom öppna headers låter det helt fantastiskt både inne i och utanför cockpit. Drivlinan är helt korrekt för denna era av Kurtis, med en fyrväxlad Jaguar-växellåda som matar en Halibrand snabbväxlad bakväxel. Efter lite mindre sortering går den stora Hemi exceptionellt bra, och Jaguar-växellådan känns positiv och smidig. Dess enorma prestanda är tydlig från det ögonblick den stora Hemi vaknar till liv.

Efter restaureringen visades Kurtis 500 i en särskild klass av Kurtis-bilar på Amelia Island Concours d'Elegance 2002 och har sedan dess levt ett stillsamt liv i samlingen. Med minimal förberedelse har denna Kurtis potential att bli en konkurrenskraftig vintageracer men är tillräckligt mångsidig för att vara en spännande deltagare i prestigefyllda landsvägsevenemang som Colorado Grand, Copperstate 1000 eller ett brett utbud av vintagerallyn världen över.



Klassiker

9. Grattis Opel Corsa!

Publicerad 22 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Hemming och Henning har namnsdag vill vi även fira Corsa!



Opel Corsa A (1982–90) delade mycket teknik med den större Kadett

Corsa betyder tävlingslopp på italienska och i bilvärlden förknippas namnet Corsa främst med *Opel* men *Ferrari* och *Chevrolet* har använt det också.

Corvaire Corsa från *Chevrolet* var toppmodellen i programmet när den kom som 1965 års modell. Den gick att få både med och utan turbo och kändes igen på sitt silverglänsande bakparti.

Opel Corsa A presenterades 1983 och var Opels första framhjulsdrivna småbil och en direkt konkurrent till Ford Fiesta. I England lanserades den med namnet Vauxhall Nova men när generation B av Corsa kom 1993 hette även Vauxhall-varianten så.

Namnet Corsa användes förresten några år tidigare av Opel på en specialmodell av Opel Kadett.



Chevrolet Corvair kom hösten 1964 i en omarbetad och kraftigt förbättrad upplaga. Coupén Corsa ersatte Spyder.



En skön ensitsig prototyp byggd på Corsa



1993 kom Opel Corsa del två



Vauxhall Corsa VXR Clubsport (2014)



I Argentina säljs fortfarande Corsa B som Chevrolet Corsa, bland annat i denna kombiversion.



Carl Legelius

AUTOCAR**10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945****Toyota 2000GT 1967**

Toyota 2000GT är mest känd för sin huvudroll i James Bond och var den första riktigt åtråvärda sportbilen som någonsin kom från Japan (förlåt Honda-fans). Med sin 2,0-liters raka sexa var den bakhjulsdrivna 2000GT tydligt inspirerad av Jaguar E-Type coupé men den var nästan en Datsun snarare än en Toyota.

Utvecklingsarbetet utfördes av Yamaha som erbjöd sin design till Datsun, men den senare gick sin egen väg med 240Z från 1969. Toyota antog designen istället, men byggde bara **351 exemplar** av 2000GT mellan 1967 och 1970. Deras sällsynthet har lett till att överlevande har blivit mycket värdefulla och ofta når 1 000 000 dollar på auktion.

Hedersomnämningen för 1967: NSU Ro80, Pontiac Firebird, Saab 99



Roger Warolin