



Hillman Aero Minx Streamline saloon (1934–1935)

- 1. Test Morgan Supersport**
- 2. Rumble Bee SRT**
- 3. Koenigsegg Gemera visas på Nürburgring**
- 4. Polestar bryter upp från svensk fabrik**
- 5. Porsche 984 Junior**
- 6. BMW M3 CSL blev en ikon**
- 7. Hillman Aero Minx**
- 8. Packard Super Eight**
- 9. Grattis Morris Ital**
- 10. De viktigaste bilarna**

## 1. Test Morgan Supersport

Av Thomas Geiger 23 maj 2026 • 14:52

Med denna tidsresenär med modern BMW-teknik hyllar du förbränningsmotorn



Medan resten av bilvärlden kastas in i en omvälvande kapplöpning mot elektrifiering, gör de precis tvärtom i Malvern, England. Nya Morgan Supersport ser ut att vara från 30-talet, men under det handgjorda aluminiumet finns toppmodern teknik från München. Är detta den ultimata analoga flykten i en digital värld?

### Arbetar Morgan inte alls med elektrifiering?

Låt oss vara ärliga: de där engelska stämmer inte riktigt. De håller fast vid sin monarki, kör på fel sida av vägen och mäter ändå avstånd i mil. Men om det resulterar i bilar som Morgan Supersport, då kan vi bara beundra det. Där till och med ett märke som Lotus lägger till tunga batteripaket, svär Morgan vid förbränningsmotorn.

### Har något moderniserats kring Supersport?

Supersport är en visuell fest av nostalgi. Den långa, smala nosen med sin 'fjärils'-motorhuv, de karakteristiska skärmarna som löper längs sidorna som vingar och de klassiska "grodögonen" – som för övrigt nu är utrustade med moderna LED-linser. Du kastar tygtaket bakåt med två enkla handtag, nästan lika smidigt som på en Mazda MX-5.

### Vilken motor är med i den?

Lita inte på utseendet: under den där askträramen gömmer sig en bödel till motorcykel. Den 3-liters sexcylindriga radturbomotorn kommer från BMW. Med 340 hk och 500 Nm har denna motor bokstavligen fria tyglar, med britten som väger endast 1.170 kilo. Den åttastegade automatlådan och hela drivlinan kommer direkt från **BMW Z4 M40i**.



### **Som verkligen kör speciellt?**

År 2026 är detta en körupplevelse utan motstycke. Tack vare ett valfritt justerbart coil-over-chassi och en begränsad slirdifferential på bakaxeln är detta inte en tung gammal rävarare, utan en riktig sportmaskin. Från 0 till 100 km/h på bara 3,9 sekunder, mer än en halv sekund snabbare än Z4 med samma motor. Om vi kunde fortsätta obegränsat borde accelerationen kunna fortsätta till imponerande och troligen skrämmande 267 km/h. Sexcylindern dånar som en läktare full av fotbollsfans, medan du med rumpan precis ovanför asfalten känner vägen bättre än du ser den genom det låga fönstret.

### **Är det helt trä på insidan?**

Kliver in och föreställer dig själv i en annan era. Glöm veganskt läder eller återvunnen plast; Här sitter du på det finaste lädret från höglandsboskap och dina fötter vilar på ylle-matta. Instrumentbrädan består av trä och aluminium. Moderna saker som krockkuddar, ABS och ESP finns förstås (det är ju 2026), men de är diskret dolda. Till och med knapparna för de uppvärmda sätena är gömda under instrumentbrädan för att inte förstöra den analoga atmosfären. En radio saknas; du streamar bara via Bluetooth från din telefon.

### **Men ovärderligt, eller hur?**

Det hantverket och exklusiviteten kostade lite. Där en BMW Z4 redan väger över ett ton, kan du med Superport lätt nå 160 000 euro, och med tillval kan du enkelt göra den till två ton. Det är mycket pengar, men kom ihåg att du köper en bil som är mer sällsynt än en genomsnittlig Aston Martin och som drar till sig mer uppmärksamhet än en Bentley.

### **Varför skulle du behöva betala så mycket överhuvudtaget?**

Morgan Supersport är en tidsmaskin som visar att ren körglädje är tidlös. Det är en unik blandning av gårdagen och idag. För dem som är trötta på moderna sportbilars enhetlighet är detta den ultimata hyllningen till förbränningsmotorn.



### Specifikationer Morgan Supersport

- **Motor:** 3,0 rak sexcylindrig turbo (BMW)
- **Effekt:** 250 kW / 340 hk
- **Vridmoment:** 500 Nm
- **Vikt:** 1 170 kg
- **Bränsleförbrukning (WLTP):** 7,7 l/100 km
- **Pris:** över €126 500



Thomas Geiger

## 2. Klart man behöver en pickis som är snabbare än en BMW M3

Bobby Green 2026-05-21 kl 08:30

### RAM presenterar Rumble Bee SRT



En pickup ses väl oftast som ett arbetsfordon. Det finns ett flak där man kan dumpa diverse skit och det blir lite mer praktiskt än att lasta in grejer i en kombi. Men sedan ett gäng år tillbaka så började även pickuperna att bli "roliga". Man hängde i stora motorer, biffiga bromsar och byggde rena prestandaåk av en kategori med bilar som aldrig var tänkt som detta från början. RAM kör vidare på det spåret och presenterar nu Rumble Bee SRT som är en värsting som klipper 0-100 km/h snabbare än en BMW M3 (3,4 sekunder). Rimligt!

Skrytinfo för den som köper denna är att detta är den mest kraftfulla och snabbaste V8:a-försedda produktionspickisen någonsin. Något att nämna när man står på macken vilket man lär göra ofta. Hemi-motorn är på 6,2 liter och den är försedd med kompressor. Effekten är hela 788 hästar och 921 newtonmeter i vrid. Motorn är kopplad till en åttastegad automatlåda som ser till att driva alla fyra hjulen. Toppfarten anges till 274 km/h och på dragkroken får man hänga upp till 3,8 ton.

Man kan bara få bilen med dubbelhytt men den är kortare än vanligt trots detta. Längden anges till 5,57 meter och flaket mäter 170 centimeter. Flaket på en dubbelhytt brukar vara 193 centimeter.

Någon prislapp på ekipaget har vi inte fått än.



FILM: <https://youtu.be/CAOUncf72mc>



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



Bobby Green

### 3. Koenigsegg Gemera visas på Nürburgring

Av Kevin Neemé

21 maj 2026, 11:00

Koenigsegg Gemera har fångats på bild vid Nürburgring. Hyperbilen har 2 300 hästkrafter och en toppfart på över 400 km/h. Men för köparna har det blivit en tålamodsprövning.



Det är första gången den extrema svenska hyperbilen syns vid den legendariska tyska banan sedan produktionen drog igång. Bilderna visar en mörkgrön Gemera med bronsfärgade detaljer och den nya V8-versionen under skalet. Hyperbilen som testas runt Nürburgring har upp till 2 300 hästkrafter, toppfart på över 400 km/h och klarar 0–100 km/h på 1,9 sekunder. Men om de tog en tur på ringen får vi inte veta ännu.

Under huven sitter Koenigseggs femliters dubbelturbo-V8 från Jesko tillsammans med tre elmotorer och märkets egenutvecklade Light Speed Tourbillon-växellåda. Samtidigt markerar Nürburgring-bilderna något som många köpare väntat länge på. **Gemera presenterades redan 2020** men serieproduktionen startade först i mars 2026 nästan sex år senare. Och än så länge uppges bara fyra exemplar ha byggts.

Den långa leveranstiden delvis på att Koenigsegg i princip byggde om hela bilen under utvecklingen. Ursprungligen skulle Gemera få en trecylindrig motor och tre elmotorer. Men under projektets gång kom den stora överraskningen när företaget lyckades få plats med **Jeskos extrema V8**-motor i bilen. Det krävde omfattande omkonstruktioner, nya tester och en helt ny produktionslösning.

## MOTORNYTT

Samtidigt byggdes även nya fabriken Gripen Atelier i Ängelholm för att kunna hantera produktionen. För Koenigsegg är 300 exemplar en ovanligt stor serie och produktionstakten väntas ligga runt 130 bilar per år. Dessutom ska fabriken samtidigt bygga modellen **CC850**. Det betyder att alla kunder inte kommer få sina bilar samtidigt. De första leveranserna väntas senare under 2026 eller början av 2027.

### LÄS MER:



### Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...



### Koenigsegg visar upp första körbara Gemera: 1735 hk...



### Se Christian von Koenigseggs egen fantastiska bilsamling



**Koenigsegg med 2300 hk klar: "Linan är igång"**



**Koenigsegg slår tillbaka: "Det här såg jag inte komma"**



**Koenigseggs nya vapen i rekordjakten**



**Koenigsegg RAW – kan komma som ny "billig" superbil**



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



## 4. Polestar bryter upp från svensk fabrik – mitt i krisen

Christian Pedersen

Publicerad: 21 maj 2026 Uppdaterad: 21 maj 2026

Två år efter flytten till Trollhättan lämnar Polestar nu den tidigare Saabfabriken bakom sig. Beskedet kommer i ett läge där pressen ökar på hela elbilsbranschen samtidigt som frågetecknen kring märkets framtid växer.



*Polestar befinner sig i en period där konkurrensen på elbilsmarknaden hårdnar snabbt samtidigt som lönsamheten fortfarande är ett problem för många tillverkare.*

När Polestar flyttade in i delar av den gamla Saabfabriken i Trollhättan väckte det hopp hos många som länge sett platsen som ett av den svenska bilindustrins mest känsloladdade områden.

Här utvecklades och byggdes Saab under decennier innan konkursen blev definitiv 2011. Sedan dess har flera försök gjorts att blåsa nytt liv i verksamheten men utan större framgång.

Nu står det klart att även **Polestar lämnar området.**

Enligt bolaget är beslutet kopplat till en ny strategi och verksamheten i Trollhättan ska avvecklas vid slutet av 2026.

Delar av lokalerna väntas istället bli lagerbyggnader när biltillverkaren försvinner från platsen.

Samtidigt kommer beskedet i ett läge där Polestar fortfarande kämpar med stora ekonomiska utmaningar.

I första kvartalet i år gjorde bolaget en förlust på nära 2,2 miljarder kronor samtidigt som prispressen på elbilsmarknaden fortsätter att tynga marginalerna och öka pressen på hela verksamheten.

### Pressen ökar på Polestar

Tidpunkten är svår att bortse från.

Polestar befinner sig i en period där konkurrensen på elbilsmarknaden hårdnar snabbt samtidigt som lönsamheten fortfarande är ett problem för många tillverkare.

Märket har under de senaste åren pressats av svagare efterfrågan, priskrig och ett betydligt tuffare marknadsläge i både Europa och Kina.

Samtidigt **försöker bolaget ställa om verksamheten och kapa kostnader.**

Att lämna Trollhättan handlar därför inte bara om lokaler.

Det blir också ännu ett tecken på hur hårt pressad elbilsindustrin är just nu där flera tillverkare tvingas prioritera effektiviseringar framför expansion.

### Framtiden för Trollhättan ser fortsatt mörk ut

För Trollhättan innebär beskedet ännu ett bakslag.

Efter Saab konkurs tog NEVS över fabriken med stora planer på elbilar men produktionen kom aldrig riktigt igång.

I dag finns bara en mycket liten verksamhet kvar på området där sportbilen AC Cobra byggs i begränsad skala. Samtidigt lever hoppet fortfarande hos vissa aktörer om att bilproduktionen en dag ska återvända på allvar.

Men med Polestars avsked blir det allt svårare att se hur Trollhättan återigen ska kunna bli ett centrum för svensk bilindustri.

### Missa inte:



### Polestars favorit sjunger på sista versen



Christian Pedersen

## 5. 984 Junior: Varför Porsches öppna hemlighet misslyckades

Av Tim Neumann 2026-05-20, 09:49

I mitten av 80-talet hade Porsche faktiskt alla trumfkort i handen för att slå Mazdas MX-5 och ge roadstern en framstående roadster. Men sedan ingrep VW, ekonomin tippade och Porsche 984 Junior försvann i 30 år.



### Innehåll

- [Skapandet av Porsche 984 Junior baserades på Seat Ibiza](#)
- [Trots några vilda idéer fanns det bara en uppgraderad 914/6-boxare under huven](#)
- [År 2018 tog Porsche 984:an tillbaka i dagsljuset](#)

### Skapandet av Porsche 984 Junior baserades på Seat Ibiza

Om **Porsche** 984 Junior låter lite spansk för dig har du inte helt fel. Det ambitiösa projektet för en prisvärd instegsmodell Porsche går tillbaka till ett samarbete med **Seat**.

Ett samarbete mellan **VW-koncernens** syskon är logiskt ur dagens perspektiv. Men denna konstellation existerade inte för ungefär 40 år sedan: Efter decennier som Fiat-licensproducent hade Seat brutit med Turin 1982 och gått in i självständighet, medan Porsche visserligen upprätthöll affärsrelationer med Wolfsburg, men som sportbilstillverkare och designbyrå stod de på egna ben – om än inte alltid stabila – två ben.

Det var just denna omständighet som slutligen förde de två företagen samman. Seat sökte en kompetent partner för motorutveckling och Porsche sökte ekonomiska medel för att utöka sitt eget modellutbud. Så det kom till att det under huven på den första **Seat Ibiza-generationen** 1984 fanns texten "System Porsche".



Efter uppgiften kommer freestyle: Nu när den nya fyrcylindriga motorn från Weissach fungerade i Ibiza stod installationen i en liten mittmotor-roadster på agendan. Seat och Porsche ville gemensamt utveckla projektet, kodnamnet 984 Junior – precis som VW och Porsche en gång gjorde med **914**.

Halvvägs genom 1986 ingrep Wolfsburg, av alla länder. Den lilla Seat Porsche passade inte in i de stora volymplanerna hos det nya Seat-moderbolaget. Så Zuffenhausen stod plötsligt utan utvecklingspartner. Men istället för att begrava 984:an kämpade utvecklingsavdelningen sig igenom på egen hand.

#### **Trots några vilda idéer fanns det bara en uppgraderad 914/6-boxare under huven**

På den positiva sidan gav den ofrivilliga självständigheten Porsche mycket mer utrymme att manövrera. Hittills hade i princip varje försök till en instegsmodell känts som en kompromiss på hjul: **912**:an gick till sportbilarnas annaler som en underpresterande 911 med blek karaktär, 914 och **924** blev ett företagspolitiskt fiasko med VW och **Audi**.

Övervägandena för motorn varierade från **en 911-** eller **928-motor** reducerad till fyra cylindrar till **VW Golf GTI** fyrcylindrig motor och vattenboxern från **T3**. I slutändan blev det en ny utveckling: fyra ventiler, fyra cylindrar, två liter slagvolym, luftkyld boxermotor och 120 till 150 hk (88 till 110 kW), valfritt även med turbo och till och med användbar som flygplansmotor. Ja, för att lossa på sedlarna på brädet lämnades ingen sten ovänd.

Den körklara prototypen fick dock klara sig med en 914/6 boxermotor trimmad till 135 hk (99 kW) för provkörningarna med de främsta cheferna 1987. Även bortsett från den antika motorn verkade Porsche 984 Junior dåligt hopsatt vid denna tid, vilket den var. Den slät strukna fronten med googly-ögon i strålkastarna transaxelde enormt och cockpiten såg också ut som en miniatyr av **944**.

Men prototypen fanns mer än den acceptabla blandningen av Porsche-komponenter från de senaste 15 åren. Så ingenjörsteamet hade tagit fram en infällbar hardtop, som ett decennium senare gav **Mercedes SLK** en flod av beställningar som ledde till flera års väntetider. Generellt sett kunde 984 ha utlöst den roadster-lavin som **Mazda MX-5** satte igång bara två år senare.



### År 2018 tog Porsche 984:an tillbaka i dagsljuset

Men visionär stämning och framsynthet var inte det bröd och smör som höll Porsche vid liv i slutet av 80-talet. På grund av en svag växelkurs hade sportbilstillverkaren hamnat djupt i minus. Ödet för juniorprojektet, som ändå skulle ha varit för dyrt som en helt intern utveckling, var därmed avgjort.

Porsche 984 sattes i förvaring, medan roadsterna i början av 90-talet växte upp som svampar utanför. När märket till slut hoppade på tåget skapades en liten mittmotor-boxer igen. Den kallades inte längre 984, utan **Boxster**. Porsche tog slutligen 984:an tillbaka i dagsljuset 2018 som en del av en större öppning i beviskammaren.



## 6. BMW M3 CSL blev en ikon – trots en ryckig svaghet

Publicerad 2026-05-24 6:30

Text Erik Söderholm

110 kilo lägre tjänstevikt, mer effekt och oförglömligt motorljud – inte så konstigt att CSL-versionen av BMW M3 hyllades. Men den hade en egenhet som vissa ägare betalat för att ta bort.



**M-modellerna har** en särskild plats i många BMW-entusiasters hjärtan, och den generation av BMW M3 som dök upp 2000 är inget undantag.

Receptet är enkelt men nästan helt utrotningshotat i dagens bilvärld: en stilrent formgiven coupé (eller cabriolet), rak sexcylindrig motor utan turbo, bakhjulsdrift och manuell låda.

För den som tycker "vanliga" M3 inte är speciell nog tog BMW fram en särskild version som lanserades 2003. Det handlar om M3 CSL som än i dag hyllas som en fantastisk körmaskin.

**På ytan var** förändringarna inte så stora, men under skalet hade desto mer hänt. M3 CSL hade högre effekt, karossdetaljer i kolfiberplast för lägre tyngdpunkt, större bromsar och uppdaterad fjädring. Utöver det kastades en hel del utrustning ut för att sänka vikten med totalt 110 kilo – däribland stolsvärme, armstöd, sidokrockkuddar och navigationssystem.

Resultatet blev en körupplevelse som på något sätt var större än summan av delarna. Bilen hyllades i många provkörningar och har blivit legendarisk i "M-kretsar" – inte minst för sitt lätt raspiga motorljud.



*BMW M3 CSL byggdes i begränsad upplaga på 1 383 exemplar.  
Köparna kunde bara välja mellan färgerna Safirsvart eller Silvergrå.*

**Det fanns dock** en nackdel, åtminstone enligt vissa, och det var växellådan. M3 CSL hade en halvautomatisk låda kallad SMG II som vid vanlig körning kunde upplevas både ryckig och obekvä. Det här var innan de mjukväxlande dubbelkopplingslådornas tid.

På racingbanan fick växellådan dock revansch med lagom hårda och snärtiga växlingar utan att föraren behövde krångla med kopplingen, och det var just för racingfans bilen togs fram.

I dag har vissa valt att uppgradera bilen med en vanlig, manuell låda och modellen har rusat i värde. Ett så härligt grundrecept kanske är värt att betala för?



*Ovanligt sparsmakad inredning för en så dyr bil.  
Radio och luftkonditionering fanns dock som tillval.*



*CSL var ingen ny modellbeteckning för BMW, den användes redan på 1970-talet och stod för "Coupé Sport Leicht".*



**BMW 5-serie slog konkurrenterna: "Utklassar det mesta"**



**BMW:s kanske mest hyllade 3-serie: "Vilken fullträff!"**



**BMW 2002 räddade företaget från konkurs: "Omedelbar succé"**



## 7. Hillman Aero Minx

Av James Elliott 4 nov 2024

Berättelsen om en överlevare från en strömlinjeformad saloon



Detta är en av endast två **Hillman** Aero Minx Streamline-salonger i världen.

För fullständig transparens skull kommer det snart en tredje – och till och med en fjärde ryktas vara på gång – men för tillfället utgör denna bil och en annan i Danmark två av två.

Dess sällsynthet är ingen större överraskning eftersom endast mellan 1000 och 2000 Aero Minx någonsin byggdes, och den lägre uppskattningen anses vara närmare sanningen.

Coventry-företaget – som i början av 30-talet snabbt blev en av de brittiska motorindustrins kraftpaket tack vare den vanliga **Minx** – ville förvandla sin standardbil till en riktig sportbil.

Du förstår varför. På 1920-talet hade företagets anda under bretonen Louis Coatalen vänts upp och ner.

Efter att ha lämnat **Humber** för att slå sig ihop med William Hillman 1907, tillverkade Coatalen en stormotoriserad lyxtourer kallad 40, driven av en 9,7-liters 'sexa' och 25:an, en 6,4-liters 'fyra'.

Efter att Coatalen gick över till **Sunbeam** 1909 var det bara en stadig process av motorns 'krympning'.

Faktum är att mellan 25:ans nedläggning 1913 och krigsutbrottet 1939 var den största volymbilen som företaget byggde 3181cc Hawk, men sådan generositet var undantaget.

Även under AJ Dawson- och John Black-eran innan Rootes tog över 2028 var små sidventil-fyra-träckor som i 11, Speed och Sporting dagens ordning.

Men när den massproducerade Minx presenterades på Olympia 1931 och snabbt såldes i stora mängder, cementerade det avtalet.



## HILLMAN AERO • MINX

### *Tidsenliga broschyrer för Hillman Aero Minx*

Driven av en 1185cc-motor med 30 hk från 63,5 mm borrhning och 95 mm slaglängd, blev denna 7 fot 8 tum långa familjesedan en succé.

Med en trav på 80 km/h på lugna 27 sekunder och en topphastighet på 58 mph, var det ingen slöf för en bil på 12 fot med en bana som, med bara 12 fot, var smalare än den samtida **Austin Seven**.

Så stor var framgången för första generationen av bladfjädrade Minx med sin treväxlade växellåda, Marles-Weller-styrning och Bendix-bromsar – och glöm inte Melody Minx från 1934, med radio som standard: gadzooks! – att namnet skulle bestå i 40 år.

Den blev så populär att företaget ville ha en sportversion och 1933 föddes Aero Minx (som senare skulle bli **Talbot Ten**).

Den hade väckt uppståndelse redan vid tillkännagivandet av den strömlinjeformade salongen i september 1932, där *Autocar* förklarade att den var 'både rak i sina linjer och hantverksmässig i sitt utseende... så nära strömlinjeformad form som kan uppnås med ett vanligt chassi med motorhuv.

De tillade att den 1,4 meter 6 tum höga bilen 'utan tvekan kommer att visa sig vara en av årets mest anmärkningsvärda sportbilar'.

Intressant nog, även om det både är ett catchy namn och fångar tidens stilanda, var den aerodynamiska aspekten av de prestanda-£250 Minx-bilarna förmodligen den minsta förändringen.

Chassit på Aero Minxes sänktes och underslungades bak, hjulbasen förkortades (med 4 tum) och bakaxelutväxlingen var högre (5:1 jämfört med 5,4:1).

Dess högkompressionsmotor (6,4:1) hade ett aluminiumtopplock och en större Stromberg-förgasare (även om inte många fortfarande har sin), vilket påstods höja maxgränsen till cirka 75 mph vid 5500 varv/min, vilket man kunde se på den kombinerade hastighetsmätaren och varvräknaren – det senare ett tillägg för Aero.

Med en lättanvänd kraschbox – ersatt av en synkroniserad fyrväxlad med 'tyst' tredje från 1934 – som fungerade via en inverterad H-grind och en hård körning, gick det inte att förneka bilens sportiga egenskaper.

Aero Minxes presterade bra i tävling på sina Rudge-Whitworth 'racingtyp' knock-on-hjul.



*Bakdelen på Hillman Aero Minx Streamline Saloonen innehåller ett reservhjul, prydligt dolt under ett lock*

Varken *Autocar* eller *The Motor* testade en Streamline Sedan, men den förstnämnda testade en Foursome Coupé i januari 1934, nådde 50 mph på 22 sekunder och nådde en topp på angivna 78 mph.

Slutsatsen att den var av en 'kalibernivå förknippad med större och dyrare fordon' stämde överens med *The Scribes* påstående från '33 att det 'är en underbar liten bil, ett av de bästa små chassin på marknaden idag'.

Hillmans kan ha haft motståndare, men en lojal grupp deltagare på trials, rallys och höghastighetstester på Brooklands visade sitt värde.

Deras största stund kom vid Welsh Rally 1934 när bröderna Biscoombe och WP Uglow tog hem lagpriset, vilket fick Carnarvon Constabulary att köpa fyra Aero Minx.

Det fanns otaliga modeller som bara varierade i kaross.

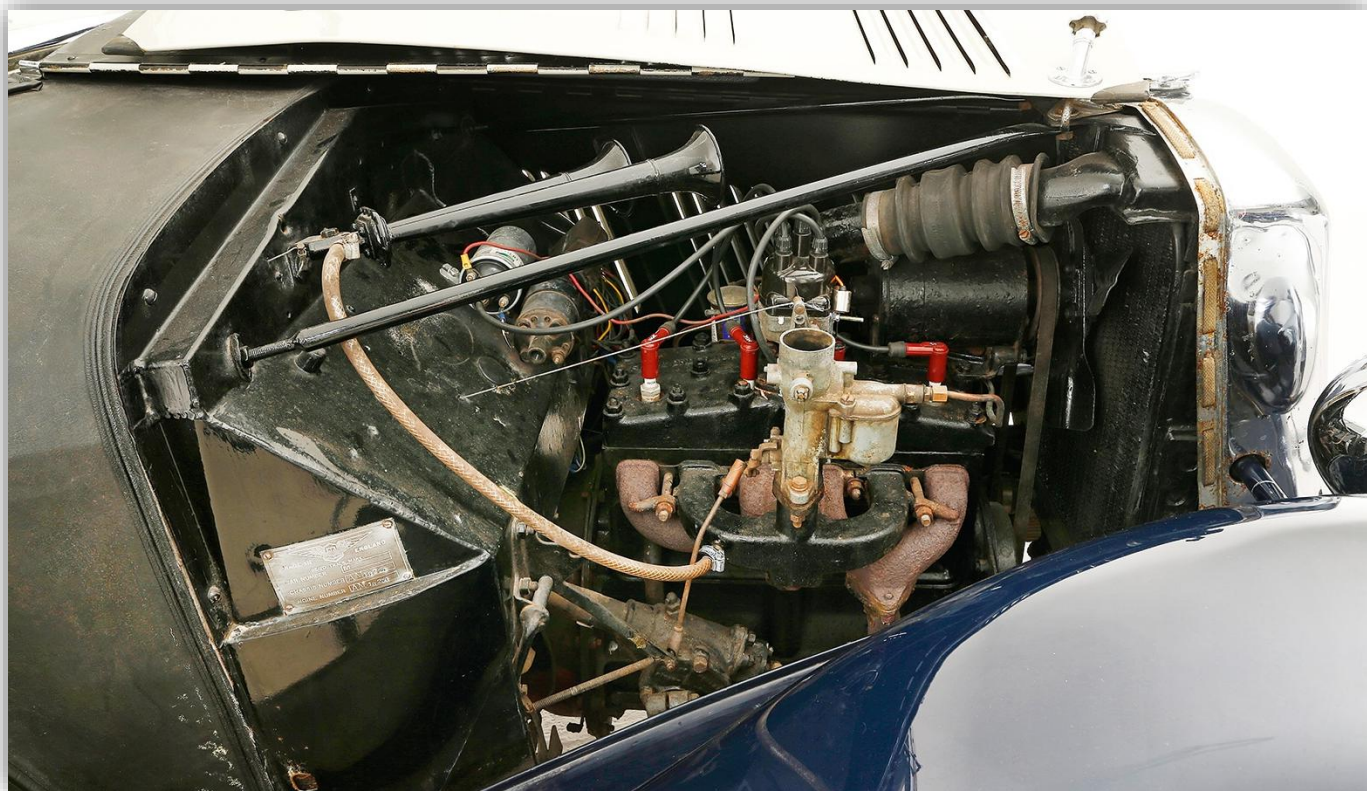
Förutom den strömlinjeformade sedan med Carbodies-kaross, fanns det en fyrsitsig mjuk taket i aluminiumkaross, designad av Earl of March.

En fabriksfyrsitsig tourer och en Foursome Coupé – av vilka det tros inte finnas några överlevande – tillkännagavs i september '33, plus en Tickford, en Cresta och en Burlington. Det fanns till och med en kinesiskbyggd variant designad av DSM Fraser.

Mest talrik, för att använda ordet löst, idag är den strömlinjeformade tvåsitsiga softtopen som lanserades 1935 och av vilken man tror att ett tjugotal eller så finns.

Återigen, för att använda orden löst, är denna 1934 sedan, från Coventry-företaget, som är mer känd för taxibilar, tekniskt sett en fyrsitsig, men bakdelen är tillräckligt obekvämlig för en person som sitter på tvären, än mindre för två.

Kom dock ihåg att detta var en relativt högklassig bil på sin tid med läderdetaljer och fantastiskt skjutbart tak, med ett par portfönster i takluckan.



*Denna sällsynta Hillman Aero Minx Streamlinemade Saloons sidoventil 'fyra' matas nu av en nedåtgående Zenith-förgasare*

Den banbrytande designen från 1930-talet präglar alla linjer, fönstren är bara cirka 40 cm höga på sin höjd, baksidan faller brutalt bort och smälter samman med de fantastiska bakre 'hjälmkydden' och reservhjälmen som mestadels är dold under ett skydd.

En trio av strakes framhäver stigbrädorna, medan det finns avsmalnande sidoljus ovanpå de stora framvingarna och dörrlister i Deco-stil inuti.

Kupén har en härlig unken doft, ungefär som att besöka sina morföräldrars hus på 1970-talet, med handbromsen som skjuter ut bredvid det trånga, hinkliknande passagerarsätet.

Den kortare växelspaken hjälper till att skilja en Aero från en 'vanlig' Minx, medan körställningen – låg, klumpig hjul som nästan vilar på benen – känns ganska sportig, även om de breda pedalerna kan neutralisera det när du kör.

Ursprungligen en kombination av blekt och mörkblått, bär denna välformade, Deco-tonade profil nu en mer Bauhaus tvåfärgad mörkblå och krämfärgad och, även om den kanske inte är den vanliga imponerande studioexotiken, har den en omfattande, obeskrivlig charm.

Inte mindre omsorg eller skicklighet lades på de fina linjerna i denna nedskalade saloon än den storslagna playboy-stilen som den efterliknar i miniatyr.

Som så ofta med klassiker – även en så sällsynt – skulle bilen bara vara hälften så speciell om det inte vore för dess ägare och deras relation. Och just den här berättelsen är särskilt intressant.

Aero Minx väckte *Classic & Sports Cars* – och många andras – uppmärksamhet när den visades på [Classic Motor Show](#) på NEC i Birmingham 2012, efter att inte ha varit på vägarna på mer än en generation.

Den var en del av en grupp om fyra olika modeller av Aero Minx (och ett chassi) som visades på [Hillman Owners' Clubs](#) monter för att fira linjens 80-årsjubileum.



*Den banbrytande stilen från 1930-talet präglar alla linjerna*

C&SC blev så förtjusta i denna välanvända och väl patinerade babysedan att vi gav den vårt specialpris för bilen som stal teamets hjärtan.

När historien om dess ägande utvecklades visste vi att vi hade gjort rätt val.

Aero Minx ägs, som den har varit i nästan 50 år, av den pensionerade färgsprutaren David Hanks från Kent.

Den 64-årige förklarar: "Jag hade bilvirus från mycket ung ålder. Min första var en **Standard Nine** från 1931 när jag var 11; Jag brukade köra runt den på fälten hos min mamma.

"Jag köpte Hillman när jag var 16, innan jag var gammal nog att köra. Det annonserades i den lokala tidningen och jag undrade bara vad det egentligen var eftersom jag aldrig hade hört talas om en Aero Minx."

Så snart Hanks såg bilen var han tvungen att ha den, trots protester från vänner som avrådde från märket och hans föräldrar som vägrade låna honom pengarna... precis som de inte tillät honom att äga en motorcykel.

Bilen kostade £15; Hanks hade 10 pund och när hans föräldrar inte kom med de extra femma, lånade han dem av en vän och betalade tillbaka dem under flera veckor. Han har fortfarande köpekontraktet.

Den lilla svikaren sattes genast i arbete.

"Den blev min dagliga bil i två eller tre år," säger Hanks.

"När jag var ung och sprang runt rörde den sig väldigt mycket som en **Mini** – man kunde verkligen kasta in den i hörn – men nu tycker jag att den är ganska hårig.

"Vajerbromsarna behöver justeras varje vecka och även om de tror att den bekvämt kan överstiga 70 mph, skulle jag inte vilja det!

"Efter några år fick jag Mini-bacillen och blev fast i att försöka bygga en som skulle springa ifrån en **Jaguar E-type** till 60 mph."

När Hanks var i mitten av 20-årsåldern började han bygga om på Hillman.

Han tog isär den, fick gratis omklädning tack vare sina dåvarande chefer på **BMW** och satte ihop bilen igen.

Faktum är att tack vare sin ständigt växande samling, inklusive en tvåsitsig Aero Minx, gjorde han allt utom att sätta den på vägarna igen.

Sedan, när han var 35, skilde sig Hanks och allt var tvunget att försvinna.



*Hillman Aero Minx strömlinjeformade saloonhytt med solstrålande dörrkort*

Han gjorde sig av med över 20 bilar, inklusive den tvåsitsiga Minx, en BSA Scout som tillhört bandleadaren Billy Cotton, tre ytterligare Minxar, fem **Austin** Seven, en **Ford** Special, **Riley**, **MG\_Magnette** och fler.

Den enda bilen som överlevde utrensningen var denna Aero Minx.

När Hanks gifte om sig med någon som hade litet intresse för bilar låg hans passion för dem på is, men han kastade sig in i dem igen som en distraktion när han förlorade sin fru för 12 år sedan.

Hittills har antalet bilar återigen ökat till 13, inklusive en **Rolls-Royce 25/30** från 1936, en **Daimler** 25/70 från 1925, en annan Aero Minx, en Flanders från 1910 och en **Studebaker** från 1912.

Men främst i hans samling, som alltid, är denna bil, även om det krävdes en knuff från ägarklubben för att motivera honom: "De ringde och frågade om jag ville ställa upp den på NEC.

"Det kan låta skrämmande när den inte använts på så länge, men verkligheten var att den fullständiga restaureringen skedde för flera år sedan när den trimmades om.

"Min pappa hade till och med gjort träarbetet då, det var bara det att det inte hade använts. Så jag drog ut den, gav den en snabb massagebehandling och sprayade över och hade den klar på två veckor."

Utifrån den historien kan du vilseleda att tro att Hanks inte var medveten om bilens betydelse, eller att den bara uppnådde den statusen gradvis, men motsatsen gäller i båda avseenden.

"Jag upptäckte hur sällsynt det var redan i 20-årsåldern," förklarar Hanks.

"Det fanns en Aero Minx-klubb och när jag gav dem detaljerna över telefon blev de ganska exalterade. Det verkar som att – även då – fanns det inte många överlevande."



*Hillman Aero Minx Streamlinemade Saloon har Carbodies-karosser*

Vanligtvis skulle den här typen av historia sluta med en enkel fråga om ägaren någonsin kommer att sälja sin bil och ett passionerat, om än inte alltid övertygande, svar som de aldrig kommer att göra.

Den här gången är svaret att den aldrig kommer att säljas så uppenbart att det var skönt att slippa ens bry sig om att fråga.

Istället är det bästa med just denna berättelse hur Hanks, efter att äntligen ha återupplivat bilen för NEC, nu använder Aero Minx mer än någonsin sedan 60-talet.



*Mellan 1000 och 2000 byggdes Hillman Aero Minx strömlinjeformade salonger, men mycket få finns kvar*



James Elliott

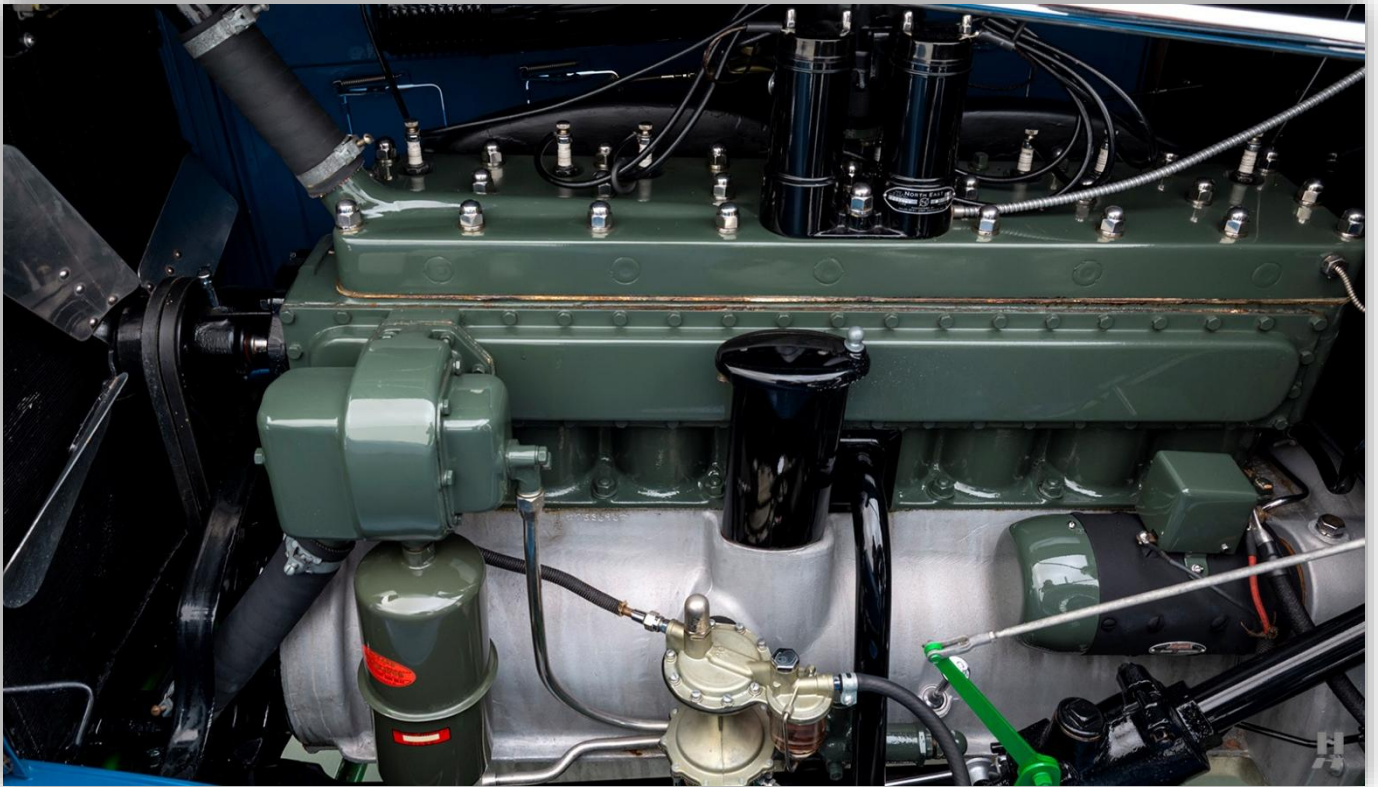
## 8. Packard Super Eight Cabriolet Victoria 1934



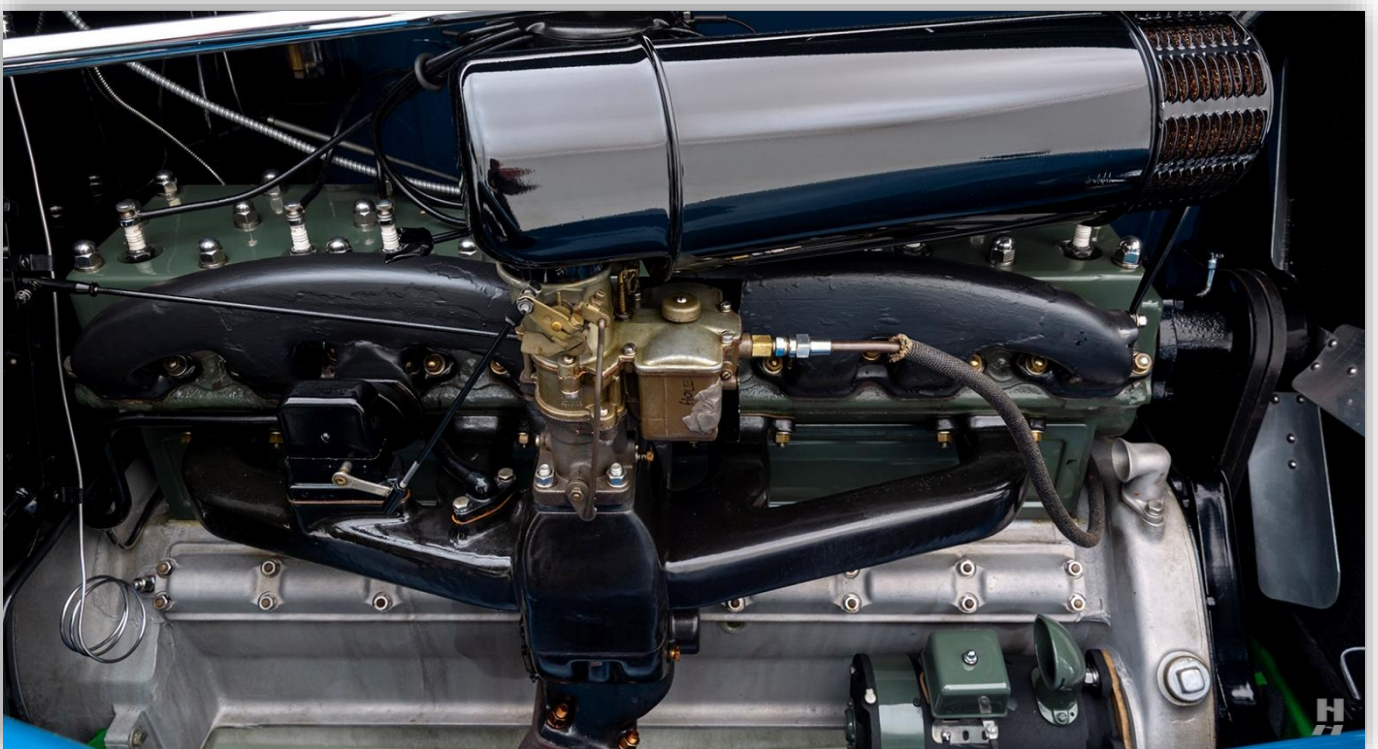
Packards Elfte serie-modellserie fortsätter att vara ett av företagets bästa bilar, och fortsätter att vara ett av företagets finare bilar. De lanserades i augusti 1933 och hade ett brett utbud av snyggt designade karosser baserade på Raymond Dietrichs grundläggande designspråk som etablerades 1930. Mästerligt strömlinjeformade uppdateringar för 1934 års modeller i elfte serien bidrog Alexis de Sakhnoffsky, troligen den mest hyllade stilisten under sin tid.

Många välkomna mekaniska uppdateringar kännetecknade Packards elfte serie och levererade en enastående körupplevelse med större användarvänlighet än någonsin tidigare. Placerad mellan Eight- och Tolv-serierna i Packards breda och mångsidiga modellhierarki erbjöds Super Eight i tre varianter, inklusive Modell 1103 på chassit med 134-7/8" hjulbas, Model 1104 med hjulbasen 141-7/8" och Model 1105 med hjulbasen 146-7/8", där skillnaden uppkoms av huvar av olika längder. Packards tysta L-head 385 CI raka åttacylindriga motor levererade riklig effekt och utvecklade 145 hk. Endast 1 920 Super Eight av alla modeller och karossstilar byggdes för 1934 års elfte serie.





Den grundläggande designen har kjölförsedda, fylliga skärmar och V-formad kylare, vilket återspeglas av V-formade strålkastarlinsor och en subtilt lutad vindruta. Designen skiljde sig något från tionde serien, men resultaten var dramatiska då de gav den nya bilen ett lågt och målmedvetet utseende. Traditionen med katalog- och specialkatalogkarosser levde kvar, som sträckte sig från formella limousiner till sportiga och suggestiva speedsters. Dietrichs fantastiska Convertible Victoria, modell nummer 767, stod som en av de mest prestigefyllda och dyrbara karosserna som fanns tillgängliga. Föredragen av ägarförare kunde Victoria stängas i dåligt väder, eller så kunde taket sänkas ner i en brunn bakom dörrarna för ett elegant öppet utseende när solen kom fram.





Enligt tidigare forskning börjar denna klassiska era Packards kända historia 1975 när den ägdes av Ernest Greene från McLean, Virginia. Den orestaureerade bilen, som var tvåfärgad grön, gick sedan vidare till Bill Lassiter omkring 1990 och därefter till Dennis McGowan i Connecticut. Den solida, bevarade bilen förvärvades sedan av Winross Restorations i Palmyra, New York, under vars vård den genomgick en omfattande mutter-och-bult-restaurering. Som köpt var det en solid och solid bil med "hyfsat trä." Plåten hade bucklor och bucklor men lite rost. Även om motorn var färdig, liksom resten av bilen, krävde den en omfattande ombyggnad. När bilen väl var i verkstaden – ägd av Winross Company, tillverkare av skalamodeller – plockades den isär till sista mutter och bult och byggdes omsorgsfullt om. Motorn, växellådan, mekaniska delkomponenter, metallarbete, lackering och slutmontering färdigställdes alla av Winross Restorations. Endast kromplättering och omdekoration underentreprenörerades. Projektet omfattade en fullständig mekanisk renovering, inklusive motor, växellåda och mekaniska delaggregat utförda med strikt efterlevnad av fabriksspecifikationerna. Exteriören förnyades i attraktivt medelblått med äppelgröna hjul och chassi, tillsammans med en beige canvastopp och mörkblå läderinredning med matchande mattor.

När den var klar bekräftades Victorias exceptionella kvalitet genom att den uppnådde 100 poäng och fick förstaplatsen i CCCA National Prize. Victorias restaureringskvalitet fick också erkännande vid ett AACA National Meet i Hershey, Pennsylvania.

Nyligen en del av en mångsidig samling av betydande bilar från före kriget, får denna bil noggrann skötsel och underhåll. Karossen är i utmärkt skick med vacker lackering ovanpå utmärkta karosdelar. Den blå karossen framhävs av subtila ljusblå ränder i coachen, kro-made trådfälgar med breda vita däck, accentuerade med fint avvägda kromdetaljer. Eftersom detta är en högutrustad Super Eight är den mycket välutrustad med många tillbehör och inredning.

Framifrån har den dubbla Trippe-lampor med Packard-märke, en Packard Goddess of Speed-maskot och kromtrumpethorn. Dubbla sidmonterade reservhjul är inneslutna i karossfärgade lock och ett fabriksmonterat bagageutrymme vilar bakom det inbyggda bagageutrymmet.



Passagerarna får en helt restaurerad och fint detaljerad interiör, klädd i blått läder på säten och dörrpanelerna. Underhållet i toppskick sedan restaureringen och sparsamt använt, finns bara lite lätt veck på förarsätet, medan utmärkt mörkblå matta, vackert träarbete och fint restaurerad krom kompletterar presentationen. På samma sätt har instrumentbrädan varit vackert restaurerad med träadring på vardera sidan av det centralt monterade instrumentpanelen som original, vilket bara visar lite missfärgning längst ner på instrumentpanelen. Originalrattar och brytare från fabriken har restaurerats helt till hög standard i korrekt träadring med polerade ramar. Fram- och bakdörrarnas toppar är avslutade med vacker trälist med dekorativa inläggningar. Toppen är kantad beige canvas och ett helt specialtillverkat blått regnskydd ingår för att skydda toppen.

Packards 384,8 kubiktums L-head raka åtta är en av de största motorerna genom tiderna; mjuk, vridmomentfull och tillräckligt kraftfull för att till och med de långa hjulbasbilarna lätt att flytta. På denna bil har motorn varit felfritt detaljerad i signaturfärg från Packard Green, med ett silverfärgat vevhus, som originalet. Motortillbehör samt krombeslag och beslag är i utmärkt och showkvalitetsskick. Denna bil har körts lätt sedan restaureringen slutfördes och underhållits till en extremt hög standard, och som ett resultat visar motorn liten användning. På samma sätt förblir underredet rent och mycket väl presenterat.

Packard i elfte serien hade få jämlingar på sin tid, och samma känsla gäller än idag. När de var nya var de eftertraktade för sin stil, prestanda och förfining, och dagens samlare värdesätter dessa magnifika bilar av samma skäl. Denna 1104 Convertible Victoria är inget undantag. Perfekt underhållen som en del av en stor samling prestigefyllda bilar är denna Packard ett enastående exempel på denna sällsynta och vackra modell. Med bara ett fåtal överlevande är detta en otroligt sällsynt möjlighet att skaffa en fantastisk bil som kan prestera lika bra på showfältet som på vägen, där Packards ingenjörsmässiga skicklighet verkligen kan glänsa.

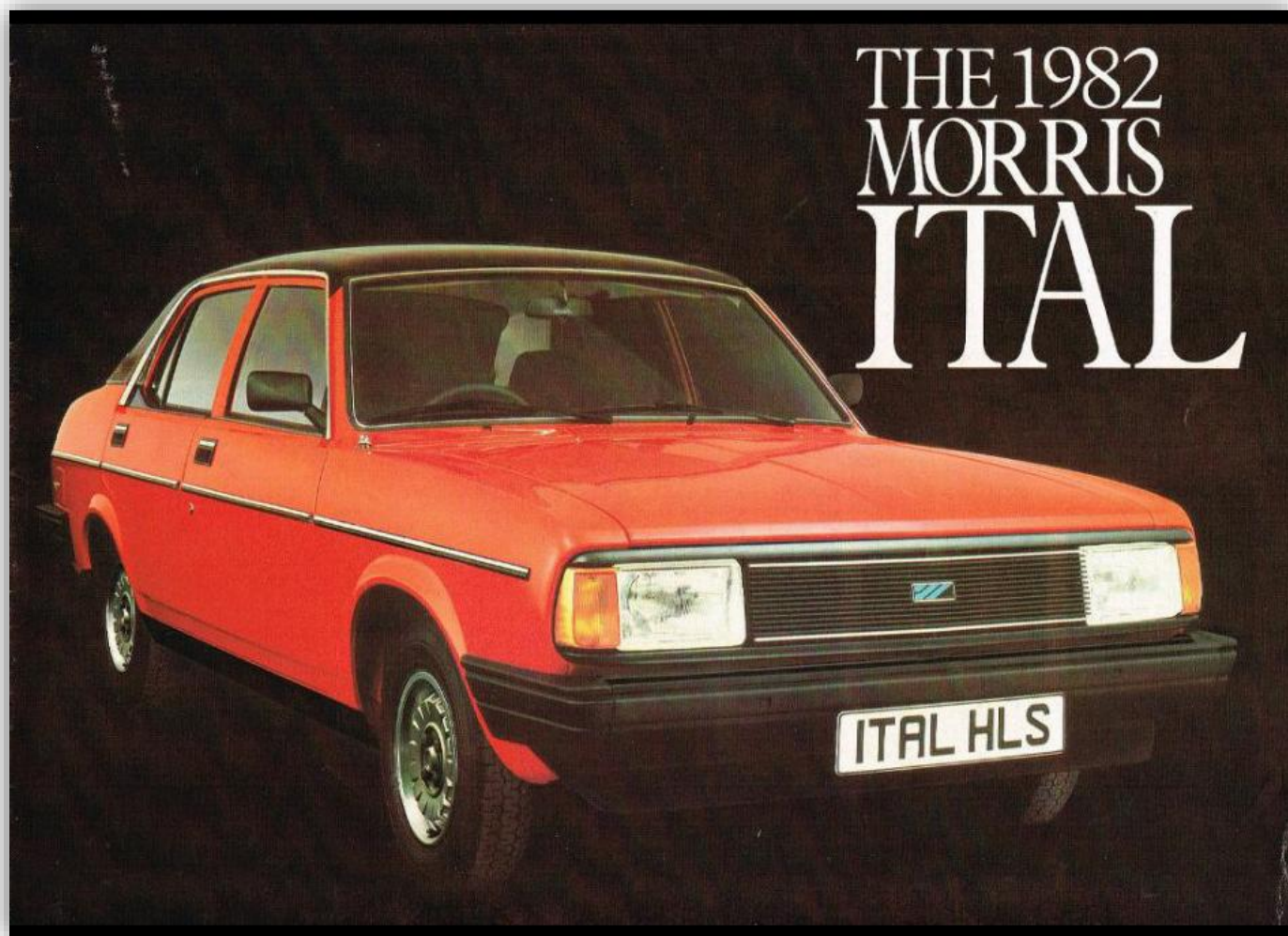


## Klassiker

### 9. Grattis Morris Ital!

Publicerad 3 juni 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018) Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn. I dag när vi firar Ingemar och Gudmar vill vi även rikta strålkastarna mot Morris Ital.



*Harris Mann hade en mycket tajt budget vid omgörningen av Marina till Ital. Pengarna räckte i alla fall till en hel del svart plast.*

När British Leyland skulle rusta inför 1980-talet lät man den chefdesignern **Harris Mann** rita ett nytt frontparti och en ny akter till **Morris Marina**.

Resultatet kallades Morris Ital och snart spreds ryktet att det var Giorgetto Giugiaros företag Italdesign som stod "faceliften". Så var inte fallet, Italdesign hade visserligen varit inblandade vid produktionsanpassningen av den "nya" bilen men mer var det inte.

Ital var liksom Marina baserad på mekanik från Morris Minor med **stötstångsmotor**, **stel bakaxel** och **bladfjädrar bak**.

Ital blev ingen försäljningssuccé men fanns ändå i broschyrerna till 1984 då den slutligen lades ned. De sista två åren tillverkades den i Austinfabriken i Longbridge.

Ital var den sista bilen som bar det traditionsfyllda namnet Morris.



*Bakljus som gick runt hörnen - helt i tiden*





*Morris Ital Estate 1980–84*



*Karossverktögen såldes till Kina där Ital återuppstod som Huandu CA6430*



CAC6430 (CAC6430K)



CAC1020K (CAC1020)



CAC5026XGH (CAC5026XGHK)



CAC5020XGH (CAC5020XGHK)

## 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Saab 96 1960

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



