



Jensen GT

1. Citroën e-C5 Aircross
2. Honda Prelude
3. Brado Carbon Buggy
4. Om du vill köpa en GR GT
5. Ferrari Luce
6. Så mycket blöder Xiaomi
7. Jensen GT
8. Shelby Daytona Coupe
9. Grattis Volkswagen Derby
10. De viktigaste bilarna



## 1. Citroën e-C5 Aircross recension

27 maj 2026

Prisvärt från Europa



FILM: <https://youtu.be/c0ecromzaQc>

Jag har haft möjlighet att köra nya Citroën e-C5 Aircross, en elbil som delar mycket av sin teknik med bilar som vi redan sett på marknaden. Citroën har dock valt att prissätta sin bil långt under övriga syskon och det gör bilen mer intressant än vad man först kanske tror.



## 2. Honda Prelude: Den chica coupé-återutgåvan i testet

Av Jürgen Voigt 01.05.2026, 03:02

Som kompakt coupé är Honda Prelude, återfödd efter 25 år, redan en av våra rariteter på våra vägar. Japanerna understryker också sin exklusivitet med sin speciella fullhybrid-drivning. Så här presterar den i testet.



*Efter 25 år är Preludiet tillbaka – och vi sätter det på prov.*

### Innehåll

- [Honda Prelude: Den nya exotiska i individuellt test](#)
- [Utrymme: Chic coupéform kräver eftergifter](#)
- [Fri cockpit och ren drift som kräver lite tillvänjning](#)
- [Effektivt fullhybridtag](#)
- [Villig styrning, men ganska bekväm chassi](#)
- [Slutsats](#)
- [Tekniska data och mätvärden](#)

### **Honda Prelude: Den nya exotiska i individuellt test**

När [Honda Prelude](#), som redan var i sin femte generation vid den tiden, långsamt försvann från scenen i början av 2000-talet, var prisvärda, kompakta coupéer ännu inte ovanliga. Idag är de det, och därmed omges Prelude, som nu återutges av Honda, av auran av en exotisk bil, som vet hur man ska glädja med sin eleganta, plattflödande coupéserie såväl som sin behagligt enkla design.



*Funktionell cockpit, lättlästa digitala instrument och logiskt grupperade knappsatser.*

### **Utrymme: Chic coupéform kräver eftergifter**

Även om det finns mycket teknik från den rymliga [Civicen](#) under den vackert skurna plåten på [Honda Prelude](#), kräver den – teoretiskt sett fyrsitsiga – coupéformen eftergifter i vardagslivet. Med en exteriör längd på cirka 4,50 m och en hanterbar hjulbas på 2,60 m får Prelude slut på utrymme, särskilt bak, vilket de facto gör den mer till en tvåsitsig. Som vårt test visar har även barn på den smala bakre bänken knappt något benutrymme och bara minimal takhöjd. Isofix-fästpunkter för två barnstolar finns tillgängliga, men de är svåra att nå via den smala åtkomsten med framsätet nedfällt.

Till exempel används baksdelen i vardagen snarare än för passagerartransport som en förlängning av bagageutrymmet, som redan är ganska trångt med en volym på 264 l. På första raden hittar du däremot tillräckligt med plats för att röra dig på en ganska låg sittnivå som är typisk för sportbilar. Den bekväma förarstolen är särskilt väl integrerad i fordonet.

Baksidan i Honda Prelude är något mager på grund av den kraftigt lutande bakrutan och den låga sittställningen, men standard parkeringshjälpmedel och backkamera hjälper till vid manövrering – om än med dålig bildkvalitet på mittdisplayen. Vid regnigt väder blir kameran också snabbt smutsig, och då skulle du också vara tacksam för en bakrutetorkare, som Honda har sparat.

### **Fri cockpit och ren drift som kräver lite tillvänjning**

I övrigt – förutom de känsliga delytorna i blank svart plast – behagligt högkvalitativt hantverk hittar vi oss snabbt och smidigt fram i testet. Bland annat hjälper tydligt grupperade knappar och vridreglage, till exempel för klimat- och ljudstyrning, samt multifunktionsratten i dialog med de lättlästa digitala instrumenten.

Det centrala kontrollelementet för den omfattande digitala infotainmentutrustningen som standard, inklusive onlinenavigering och Bose hi-fi-system, är pekskärmen, vars bildkvalitet kunde vara något bättre. Menynavigeringen kräver ibland lite tid att vänja sig: Till exempel krävs flera arbetssteg för att stänga av varningar för oönskad hjälp vid varje start. Irriterande: Den akustiska hastighetsvarningen kan inte stängas av separat. Den blir bara tyst när trafikskyltsigenkänning är helt avstängd.



### Effektivt fullhybridtåg

När de många assistanssystemen har konfigurerats kan du äntligen komma igång genom att trycka på startknappen – och detta sker snabbt och smidigt, vilket inte förväntas av den komplexa kombinationen av en 2,0-liters fyrcylindrig motor och två elmotorer. De 184 hk (135 kW) pressar kontinuerligt Honda Prelude från stillastående till 100 km/h på 8,3 sekunder i testet, men topphastigheten på 188 km/h är ganska låg i förhållande till effekten.

Dessutom verkar drivkraften vara ganska ansträngd över 160 km/h, medan vid full acceleration från lägre hastighet drar framaxelns drivkrafter lite i styrningen. Å andra sidan uppfyller fullhybriden förväntningarna på låg förbrukning med ett testvärde på 6,3 l/100 km.

### Villig styrning, men ganska bekväm chassi

Chassit på Honda Prelude, utrustat med adaptiva dämpare och progressiv styrning, uppfyller också sportiga krav på standard 19-tums hjul med villig, direkt svängning, transparent styrkänsla och stabila, välmodulerade bromsar. Det automatiska AHA-systemet för forordynamik fungerar alltid i bakgrunden och kan inte stängas av.

Även i Sport-läge visar Honda Prelude tydliga karossrörelser i alternerande kurvor, men den övertygar i testet med vardagliga egenskaper – som fjädringen, som är behagligt slukbar i komfort, eller i GT-läge. Dock begränsar vindbrus vid högre hastigheter komforten något.

Den växlingsbara S+ Shift, med vilken Honda simulerar en åttastegad automatlåda via akustik och varvtalshopp, som också kan manövreras manuellt via plus-minus-paddlarna på ratten, visar sig vara ett trick. Samtidigt visas växlar och hastighet i den digitala cockpiten. Men det finns ingen riktig växling, eftersom en enväxlad växellåda räcker för Honda.

### Slutsats

Honda Prelude är inte för vardagslivet i familjen, utan en snygg coupé för individualister som också uppskattar exklusiv och effektiv drivteknik. Med 49 500 euro betalar Honda bra för detta – som vanligt. Men Prelude är också fullt utrustad för detta.



*Bakdelen är extremt smal och erbjuder knappt något tak- och benutrymme.*

## Tekniska data och mätvärden

**AUTO ZEITUNG 8/2026**

**Honda Prelude e:HEV**

### Teknologi

#### Motorer

Fyrcylindrig sugmotor, två permanenta. Synkronisera.

#### Förflyttning

1993 cm<sup>3</sup>

#### Borrning/slaglängd

81,0 / 96,7 mm

#### Kompaktering

13,9 : 1

#### Systemprestanda

135 kW / 184 hk

#### Max. systemvridmoment

315 Nm

#### Kör

Enväxlad automat, framhjul

#### Spänning / Kapacitans

260 – 600 V / 1,05 kWh

#### Vikt

#### Egenvikt (fabrik / test)

1470 / 1482 kg

#### Tillåten totalvikt

1850 kg

## MOTORNYTT

<b>Effektiv nyttolast.</b>	368 kg
<b>Viktfördelning (v/h)</b>	63,3 / 36,7 %
<b>Dragkapacitet (använd / ej använd)</b>	– / –
<b>Taklast / dragstångslast</b>	– / –
<b>Mått</b>	
<b>Övergripande mått (L/W/H)</b>	4532 / 1880 (2076) <sup>1</sup> / 1349 mm
<b>Hjulbas</b>	2604 mm
<b>Stamvolym</b>	264 – 760 l
<b>Körprestanda</b>	
<b>0 – 50 km/h</b>	3,2 s
<b>0 – 100 km/h</b>	8,3 s
<b>0 – 150 km/h</b>	21,5 s
<b>Toppfart</b>	188 km/h <sup>2</sup>
<b>Bromsväg</b>	
<b>100 – 0 km/h (kallt / varmt)</b>	35,7 / 35,0 m
<b>50 – 0 km/h / 150 – 0 km/h</b>	8,9 / 80,4 m
<b>Konsumtion och utbredning</b>	
<b>WLTP-förbrukning per 100 km</b>	5,2 l S
<b>Testförbrukning per 100 km</b>	6,3 l S
<b>Total räckvidd</b>	769 km
<b>Miljö och avgaser</b>	
<b>Utsläppsstandard</b>	Euro 6e-bis
<b>CO<sub>2</sub>-utsläpp</b>	117 g/km
<b>Pris</b>	
<b>Baspris</b>	€49 500
<b>Testbilspris</b>	€49 500

<b>Rabatt</b>	ej tillgängligt
<b>Skatt och försäkring</b>	
<b>Motorfordonsskatt per år</b>	84 €
<b>KH / VK / TK Typklasser</b>	14 / 26 / 24
<b>KH / VK / TK försäkring</b>	591 / 1241 / 238 €
<b>Underhåll och garanti</b>	
<b>Inspektion</b>	20 000 km / 12 månader
<b>Garantie Gesamtfahrzeug</b>	3 Jahre (8 Jahre / 160.000 km b. regelmäßiger Wartung)
<b>Garantie Mobilität / Hybrid- Teile</b>	3 / 5 Jahre
<b>Garantie Lack / Rost</b>	3 / 12 Jahre

<sup>1</sup> inkl. ytterspeglar; <sup>2</sup> Fabriksspecifikation



Jürgen Voigt



### 3. Brado Carbon Buggy

Av Bobby Green 2026-05-27 kl 18:00

Men med tyskt hjärta



FILM: <https://youtu.be/uCGkx8yTdhk>

Det finns ett gäng olika tillverkare av sandloppor - eller Dune Buggys som de också kallas. Avskalade stranddragnar-bilar utan tak och dörrar som ska vara enkla att hoppa i och bara köra tills solnedgången kommer. Denna vi ser här kommer från Italien och märket Brado.

De har tagit fram en balja i kolfiber som de sedan monterat på en platta som huserar en luftkyld gammal boxermotor från Volkswagen. Denna har dubbla förgasare och kan fås som 1,8 eller 2,0 liter med 86 respektive 112 hästar. Till motorn sitter en manuell växellåda som driver bakhjulen. Precis som det ska vara saknar den moderniteter och du hittar inga digitala pekskärmar så långt ögat kan nå. Man lovar en analog körupplevelse och det finns justerbara stötdämpare i alla fyra hörn - så även skivbromsar. Bilen mäter 3,31 meter på längden och 1,81 i bredd över baken. Man kan få den med två eller fyra sittplatser och på insidan finns premium-läder och detaljer i titan.

Brado är grundat av Matias Mussetta och Andrea Mazzuca som jobbat med märken som Lamborghini, Dallara, det italienska F1-stallet Scuderia Toro Rosso och även med Ferraris team på 24-timmars på Le Mans. Designen står Juan Manuel Diaz som bland annat ritat Alfa Romeo 8C Competizione och Audi R8 Spyder.

Carbon Buggy som den kallas kommer att tillverkas i en begränsad upplaga och man riktar sig mot de lite mer förmögna köparna, även om vi inte vet vad den kommer att kosta när den väl lanseras. Vilket vi inte heller vet när det är. [bradocars.com](http://bradocars.com)





**Meyers Manx sandloppa återvänder med eldrift  
Villhöver**



**Ny eldriven sommarbil från Nederländerna  
Perfekt stranddraggabil**



**Ian Callum presenterar eldriven buggy  
Inte ett koncept**



**Tyvärr, det blir ingen eldriven sandloppa från Volkswagen  
Kommer satsa på vanliga elbilar istället**



Bobby Green



#### 4. Du kommer granskas ordentligt om du vill köpa en GR GT

Bobby Green 2026-05-29 kl 18:30

##### Toyota vill ha riktiga entusiaster som köpare



I december förra året dundrade Toyota ut superbilen GR GT som de utvecklat i samarbete med Gazoo Racing. Den ser väldigt fräsigt ut och bjuder även på mumsig prestanda. Under den långa huven sitter det nämligen en hybridiserad V8:a med dubbla turbo som spottar ur sig minst 650 hästar.

Prislisten väntas landa på över 225.000 dollar. Men tycker du att det inte är för mycket och blir sugen på att lägga en beställning så är det tyvärr inte så enkelt. Toyota vill inte ha flippare som köper bilen utan riktiga entusiaster, folk som förstår den och som kommer att lägga mil bakom ratten. Därför måste man genomgå en process för att bli ägare, så det är inte bara att valsa in hos en handlare och slänga upp massa kosing på disken.

Först kommer potentiella köpare att väljas ut och därefter paras ihop med någon av företagets "GR Meisters" som är speciellt utbildade kring allt som rör GR GT. Detta blir den första kontakten och sen kommer denna läromästaren att följa med på hela köpresan, och även så länge du äger bilen. Allt för att skapa en relation med köparen och göra så att denne verkligen får ut det allra mesta av bilen. Det hela beskrivs som en intervju-process för kunden där man hela tiden för dialog om det som sker. Det kommer alltså inte räcka med att du är rik och känd, du måste bli utvald och säkert även lite grillad för att passa in som köpare.

Bilen kommer att säljas genom Gazoo Racing i Japan och via Lexus-återförsäljare i USA.

[autoblog.com](https://www.autoblog.com)



**Toyota rullar ut nya superbilen GR GT**  
**Har en dubbelturbomatad V8:a och hybrid-teknik**



**En genomgång av Toyotas nya superbil GR GT**  
**Låter arg**



**Flippa Signature-Tesla och få bot på 50.000 dollar**  
**Du måste vänta minst ett år innan du säljer**



**Corvette ZR1-köpare måste vänta ett år med att sälja  
Annars förlorar andra ägaren garantin**



**Ford Mustang GTD-köpare måste vänta två år med att sälja  
Inget flippande här inte**



**Köpare av Porsche 911 S/T måste leasa bilen i ett år  
För att undvika att folk flippar den direkt**



**Bobby Green**

## 5. Ferraris förra vd: Inte ens kineserna vill kopiera Luce

Bobby Green 2026-05-28 kl 08:00

Modellen borde inte bära Ferraris logga



Ferraris nya helt **eldrivna modell Luce** presenterades för två dagar sedan. Den är något helt nytt både teknik- och utseendemässigt från tillverkaren och det har knappast jublats över den. Istället haglar kritiken in och folk undrar vad Ferrari håller på med. Det finns inget med den som säger Ferrari och prestandamässigt så har den inget särskilt som sticker ut. Den är dessutom svindyr. Presentationen har även fått aktien att stört dyka.

I ett uttalande säger Luca di Montezemolo som var vd för Ferrari mellan 1991 och 2014 att Luce riskerar att förstöra det anrika varumärket och att den inte borde ha Ferrari-loggan på sig. Han säger även att detta är något som inte ens kineserna kommer vilja kopiera, och det stämmer även Flavio Briatore som är stallchef för det franska F1-stallet Alpine F1 in i.

Italiens vice premiärminister Matteo Salvini har också saker att säga om bilen och det är bland annat att den inte någonstans ser ut som en Ferrari. Han ställer sig även frågan om det här skulle vara innovation, och vad Enzo Ferrari skulle ha att säga om den om han fortfarande levde.

Ferraris mål med Luce är att locka till sig en ny generation av förmögna kunder som har lite miljöfokus. Om de kommer att lyckas med detta återstår att se. Ryktet säger att återförsäljarna i Kina är lyriska...Mängder av olika designers har stylat om bilen för att försöka få till linjerna lite bättre. En som i mina ögon lyckats är **den här snubben**, och helt plötsligt blev Luce inte lika märklig längre. [motor1.com](https://www.motor1.com)



FILM: <https://youtu.be/T8MJB0tTvPI>



FILM: <https://youtu.be/9iJqrvx-i8U>





**Ferrari tar elbilsklivet med Luce  
Enzo vänder sig i graven**



**Så tänkte man när Ferrari Luce designades  
Jony Ive och Flavio Manzoni berättar**



**Luca di Montezemolos tacktal  
VD:n för Ferrari tackar för sig**

## 6. Så mycket blöder Xiaomi – på varje såld elbil

Av Maths Nilsson

28 maj 2026, 05:53

Elektroniktillverkaren Xiaomis elbilar hyllas stort för teknik och siffror. Men sanningen är att tillverkningen blöder miljarder. Så här mycket förlorar Xiaomi på varje elbil.



Att slå sig in på den globala elbilsmarknaden är ett kostsamt projekt, fråga bara Xiaomi. De har gjort succé rent försäljningsmässigt med sin hyllade sedan SU7 och den nya familjesuven YU7. Under årets första kvartal lyckades bolaget leverera 80 856 elbilar på den kinesiska marknaden. Men frågan är hur hållbart det är i längden att försöka sälja bilarna billigare än Tesla.

Enligt Xiaomis officiella finansiella rapporter, som sajten [CarNewsChina](#) rapporterar om, genererade bilavdelningen en omsättning på drygt 25 miljarder kronor (\$2,9 miljarder) under första kvartalet 2026. Problemet är bara att rörelseförlusten för samma period landade på svindlande 4,4 miljarder kronor (\$457 miljoner). Nedbrutet per bil innebär det att **Xiaomi backar runt 53 000 kronor (\$5 600) per såld bil.**

Trots ökad försäljning ökar också förlusterna för Xiaomi. Det visar att de säljer sina bilar med negativ bruttomarginal och att affären än så länge inte är hållbar. Den stora anledningen till den ekonomiska blödningen är att det genomsnittliga försäljningspriset för Xiaomis bilar är alldeles för lågt. I dagsläget betalar kunden i snitt runt 330 000 kronor (\$34.600) för sin bil, vilket inte täcker de enorma utvecklings- och produktionskostnaderna.

LÄS MER:



Testar hajpad elbil: "Häpnadsväckande"



Första testerna: Nya elbilen som skapar hysteri



Första testerna av Xiaomis billiga Porsche-dödare



**Hysteri efter ny elbil – 200 000 sålda på 3 minuter**



**Xiaomis nya elbil kopia på Ferrari till chocklägt pris**



**Xiaomi om slående likheten med Ferrari**



**Xiaomis chock – ny billigare elbil utklassar Tesla**



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 7. Jensen GT: En Lotus-driven shooting brake från England

Lästid: cirka 7 minuter | Skriven av Ben Branch | 21 mars 2023

Jensen GT är shooting brake-versionen av Jensen-Healey roadstern, bilen som gick till historien i Sports Car Club of America (SCCA) och var en av de få fordonen som vann D Production Championship under dess första racingår.



FILM: [803914724?fl=pl&fe=cm](https://www.youtube.com/watch?v=803914724?fl=pl&fe=cm)

Under huven på Jensen GT och [Jensen-Healey](#) hittar du Lotus 907-motorn, en avancerad DOHC, 16-ventils rak fyrcylindrig med ett lätt aluminiumblock och topplock som kan ge 144 hk i gatuutförande och mycket mer när den är uppskruvad för racing.

### Snabba fakta – Jensen GT

- Jensen GT var shooting brake-versionen av Jensen-Healey, en brittisk sportbil utvecklad av Jensen och Donald Healey för att fylla en marknadsnisch under Jaguar E-Type och över bilar som den populära MGB-roadstern.
- Både GT och Jensen-Healey hade samma stålkonstruktion med enhjulskonstruktion, oberoende framfjädring på spiraler och bakre stel axel på spiraler, med skillnaderna begränsade till taksektionen.
- Tidiga Mark I-exemplar av Jensen-Healey fick dåligt rykte för tillförlitlighet och kvalitetskontroll, men dessa åtgärdades till stor del i Mark II-bilarna. De flesta exempel på vägarna idag har fått dessa problem åtgärdade av tidigare ägare.
- Jensen-Healeys racinghistoria är verkligen imponerande, den vann SCCA D Production Championship under sitt första tävlingsår (1973) och vann den ytterligare fyra gånger, vilket ökade totalen till fem D Production Championships.



*Interiören i Jensen GT är ren 1970-talsprakt med en instrumentpanel i träådning, bruna manchesterstolar och gott om svart vinyl.*

### En ny Healey för ett nytt decennium

Jensen-Healey, en klassisk brittisk sportbil som tillverkades mellan 1972 och 1976 och markerar en ofta bortglömd era i brittisk sportbilshistoria. Det var ett samarbete mellan Jensen Motors och Donald Healey – en välkänd racerförare, ingenjör och far till Austin-Healey.

Jensen-Healey syftade på att fylla en nisch för en rimligt prissatt men snabb sportbil på 1970-talet som skulle ligga någonstans mellan prisvärda sportbilar som Triumph GT6 och [MGB](#), och mer exklusiva bilar som [Jaguar E-Type](#).

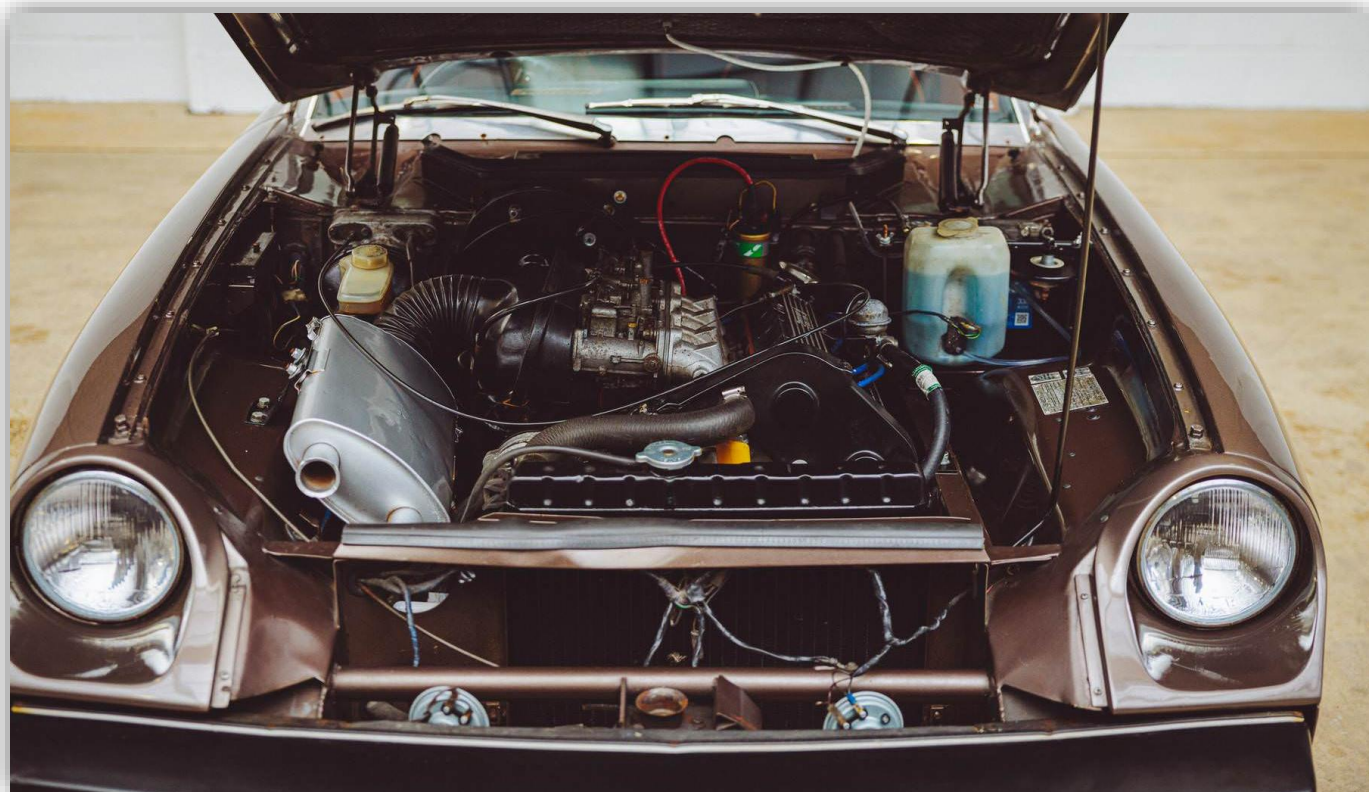
### Början på Jensen-Healey

I början av 1970-talet sökte Jensen Motors, en brittisk biltillverkare känd för sina exklusiva lyxbilar som [Jensen Interceptor](#) och [FF](#), en mer prisvärd sportbil för att tillgodose en bredare marknad.

Donald Healey, en hyllad ingenjör och hjärnan bakom Austin-Healeys sportbilar, hade nyligen gått skilda vägar med British Motor Corporation (BMC) och letade efter ett nytt projekt att fokusera sin uppmärksamhet på efter slutet av [Austin-Healey-produktionen](#).

Jensen-Healey designades av Hugo Poole med ytterligare arbete utfört av William Towns, bilen hade en slank och mycket 1970-talsinspirerad roadsterkaross.

Bilens mekaniska komponenter hämtades från olika tillverkare, där det mest betydande bidraget var Lotus 907-motorn, en kraftfull 2,0-liters, 16-ventils, tvåaklig rakfyr cylindrig motor, som blev en av Jensen Healeys utmärkande egenskaper.



*Det här är 2,0-liters Lotus 907-motorn. Det är en dubbel överliggande kamaxel med aluminiumblock och topplock, fyra ventiler per cylinder, 144 hk, och den är monterad i vinkel för att sänka huvlinjen och tyngdpunkten.*

Intressant nog fanns det mycket oro tidigt i projektet om vilken motor som skulle användas. Inledningsvis tittade de på potentiella motorenheter från Vauxhall, Ford och BMW, men av olika anledningar var ingen av dem lämpliga.

Colin Chapman kom med sin avancerade nya Lotus 907-motor, historiskt betydelsefull eftersom den påstås vara den första massproducerade fyrventilsraka raka fyrventilsmotorn med dubbla överliggande kamkamrar.

Med tanke på motorns helaluminiumkonstruktion var den lätt, den installerades i vinkel för att sänka tyngdpunkten och motorhuven, och i 907-utförandet levererade den 144 hk, vilket gav Jensen-Healey en topphastighet på 120 mph och en 0–62 mph tid på bara 7,8 sekunder – båda imponerande siffror för tiden.

Jensen-Healey gjorde sin debut på Genève Motor Show 1972 och fick beröm för sin slående design och imponerande prestanda. Produktionen började kort därefter, och de första bilarna nådde kunder senare samma år.

### **Jensen-Healey: Produktion och utveckling**

Under sin produktionstid genomgick Jensen-Healey en rad förbättringar och förändringar. De första modellerna, kända som Mark I, tillverkades mellan 1972 och 1973. Dessa tidiga modeller hade flera tillförlitlighetsproblem, särskilt med Lotus-motorn, vilket ledde till pågående arbete för att förbättra bilen och åtgärda problemen.

Dessa problem inkluderade tidiga startproblem vid produktionen av bilen med otillfredsställande lackfinish och läckande mjuka tak, men det största problemet var den då nya och till stor del otestade Lotus 907-motorn. Lotus hade svårt att möta efterfrågan på hundratal motorer per vecka och det fanns fortfarande vissa designproblem tidigt som behövde lösas, vissa motorer led av slirande kamremmar, oljeläckor och problem med oljetrycket.



*Shooting brake-karossen definieras vanligtvis som en coupé med kombi- eller kombi bak. Den utvecklades ursprungligen för jakt i England så att folket kunde lägga sina hagelgevär och gevär bakåt.*

När dessa problem väl åtgärdats och åtgärdats hade Jensen-Healey fått ett något osmakligt rykte, trots att välsorterade exemplar var mycket kapabla sportbilar enligt tidens standard.

1973 introducerades Mark II, med en reviderad motor och flera kosmetiska och mekaniska förbättringar. Mark II visade sig vara en mer pålitlig och bättre presterande bil, vilket löste många av de problem som plågade de tidiga Mark I-modellerna.

Förutom roadstern introducerade Jensen Motors Jensen GT 1975, en shooting braks-variant av Jensen-Healey. GT hade ett omdesignat tak, halvkombi och ökat bagageutrymme, vilket gjorde den till ett mer praktiskt alternativ för långdistansturer.

GT blev dock kortlivad, då produktionen upphörde 1976 tillsammans med Jensen-Healey roadstern. Jensen GT är nu den sällsyntaste av produktions-Jensen-Healeys och det faktum att det är ett så praktiskt och visuellt ovanligt fordon har gjort den till en kultklassiker i sig.

Produktionen av Jensen-Healey avslutades 1976, med totalt cirka 10 500 tillverkade fordon, inklusive både roadster- och GT-modellerna. Bilens undergång berodde delvis på ekonomiska svårigheter för Jensen Motors, vilket ledde till företagets slutliga nedläggning.

Trots sin relativt korta produktionsperiod och initiala tillförlitlighetsproblem är Jensen-Healey fortfarande en till stor del okänd del av brittisk bilhistoria, trots sina anmärkningsvärda framgångar på Nordamerikas racerbanor.

### **Jensen GT som visas här**

Jensen GT du ser här är en originalmodell från 1975 och en av bara 37 som lämnade fabriken i West Bromwich i denna färg – brunt var ju en populär färg för bilar på 1970-talet.

Även om många Jensens har förfallit och några till och med skrotats, gynnas denna Jensen GT av en fullständig restaurering som slutfördes 1996 av Martin Robey – företaget som förvärvade all verktyg, dokumentation och immateriella rättigheter från Jensen Motors likvidationsprocesser.

Den stod i förvaring en tid och nuvarande ägare har låtit återinställa bilen nyligen redo för vägbruk, även om det är värt att notera att däcken är 15 år gamla och bör bytas innan någon intensiv körning försöks.



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

Detta är klippet från den brittiska TV-serien Top Gear där Jeremy Clarkson köpte sig en Jensen-Healey för att använda i avsnittet.

Om du vill läsa mer om denna ovanliga skjutande broms eller registrera dig för att bjuda **kan du besöka annonsen på The Market by Bonhams här**. Den erbjuds till försäljning från Abingdon i Storbritannien med ett prisindex på £18 000 – £22 000 eller cirka \$24 120 – \$29 260 USD.



Ben Branch

Artiklar som **Ben Branch** har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

## 8. Shelby Daytona Coupe 1966



Få tävlingsbilar är lika omedelbart igenkännbara som Shelby Daytona Coupe. Ritad av Peter Brock och utvecklad under Carroll Shelbys ledning, byggdes den ursprungliga Daytona för att avsätta Ferrari i internationell GT-tävling. Med sin dramatiska fastback-taklinje och vind-fuskprofil blev den en av de viktigaste amerikanska racerbilarna på 1960-talet, vann FIA:s världsmästerskap 1965 och befäste sin plats i motorsportens historia.

Denna Daytona Coupe monterades av Exotic Auto och färdigställdes 2007. Enligt dokumentation som följde med bilen var Peter Brock själv involverad i monteringen, en betydelsefull detalj med tanke på Brocks centrala roll i den ursprungliga bilens design. Dessutom sägs bilen först ha ägts av den ursprungliga Shelby-föraren Allen Grant, vilket visar att denna bil bär starka kopplingar till det Daytona-arv den firar.





Bilen är färdigställd i den klassiska Daytona Coupé-färgsättningen Guardsman Blue med Wimbledon White-ränder, och bär racingnummer 26, en blinkning till CSX 2601, ett originalfabriksexemplar. Under sin konstruktion är Daytona utrustad med skärmutvikningar, vilket ger denna redan obestridligt attraktiva coupé och en ännu mer aggressiv personlighet. Knock-off-hjul är utrustade med BF Goodrich högpresterande däck, och stoppet hanteras av stora StopTech-skivbromsar.





Huvudattraktionen finns under huven, en Shelby 427 kubiktums aluminium-V8 utrustad med torrsump-oljasystem och MSD-tändning. Motorutrymmet presenteras med avsiktlig klarhet, dess rörsystem och hårdvara speglar en konstruktion som är helt fokuserad på prestanda. Kraften leds genom en Tremec TKO 600 femväxlad växellåda, vilket ger robust vridmoment och modern körbarhet. Slutligen säkerställer dubbel wishbone-framfjädring med coilovers och H&R-racefjädrar responsiv hantering och imponerande vägegenskaper.

Cockpiten är kompromisslöst sportig och medveten. Lätta bucket-säten är utrustade med Schroth Racing-selar, medan en Momo-ratt och Motec sportinstrumentbräda förstärker den tävlingsinspirerade atmosfären. Miljön är fokuserad och mekanisk, en trogen tolkning av originalbilens avsiktliga interiör.

Medan original-Shelby Daytona Coupéer befinner sig inom museiföremål och åttasiffriga värderingar, tillåter väl utförda hyllningar som denna entusiaster att uppleva essensen av Daytona som den var avsedd: högljudd, fysisk och upplyftande. Med seriösa mekaniska specifikationer, dokumenterad bygghistorik och kopplingar till figurer som är avgörande för Daytona-historien, skiljer sig detta exemplar från typiska repliker.

För entusiasten som söker dramatiken och närvaron av en av Amerikas mest betydelsefulla tävlingsbilar, utan att offra användbarhet eller mekanisk sofistikerad, levererar denna hyllning till Shelby Daytona Coupe upplevelsen på ett spännande sätt.



## Klassiker

### 9. Grattis Volkswagen Derby!

Publicerad 8 juni 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018) Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Majvor och Eivor har namnsdag vill vi även uppmärksamma bilvärldens Derby!



Volkswagen Derby kom 1977 och var en sedanversion av minstringmodellen Polo. Med namnet anknöt Volkswagen till sina andra småbilar som också hade sportrelaterade namn, förutom Polo fanns ju också Golf och senare Caddy.

1981 lanserades den andra generationen Polo och Derby. Tre år senare döptes sedanversionen om till Polo Classic.

Namnet Derby kom tillbaks 1996. I Mexico såldes då en sedanversion av Seat Cordoba som Volkswagen Derby.



*Derby delade många komponenter med Polo*

# AUTOCAR

## 10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Ford Cortina 1962

Den kanske inte såg särskilt innovativ ut, men Cortina Mk1 var en storsäljare tack vare **konkurrenskraftiga priser** och ett brett modellutbud. Ford spenderade **12 miljoner pund** (ungefär motsvarande **300 miljoner pund** i dagens penningvärde) på att utveckla den ursprungliga Cortina och fokuserade särskilt på att minska vikten så mycket som möjligt för att minska bränsleförbrukningen och förbättra prestandan.

Köparna kunde välja mellan sedaner (med två eller fyra dörrar) och en herrgårdsvagn, medan den oberoende karosseribyggarer Crayford erbjöd en cabriolet. Bäst och mest samlarobjekt av alla var dock Lotus-utgåvan, med sin **105 hk 1558cc** tvåkammarmotor.

**Hedersnämmanden för 1962:** BMC 1100/1300, Lotus Elan, MGB, Triumph Spitfire



