



Bentley R-Type Continental Fastback Sports Saloon by H.J. Mulliner (1953)

1. Provkörning av Denza Z9GT
2. Ferrari Conciso
3. Varför Christian Von Koenigsegg inte (ännu) tror på elbilar
4. Bentley R-Type Continental
5. Kurtis KK 500C Indy Roadster
6. Grattis Toyota Crown
7. Tio svenska bilar
8. De viktigaste bilarna
9. Goodwood Festival of Speed **Live Stream**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Denza Z9GT

Av Erik Wedberg Publicerad 28 jun 2026 kl 08.00

Efter en trevande start i Sverige tar BYD nya tag, och det rejält. Med nya återförsäljare, ultrasnabb laddning och den teknikstinna lyxmodellen Denza Z9GT borde det ta fart. Eller?



Lyxig elbil med ultrasnabb laddning och ja, en massa teknik

Ju större show desto mindre nyhet. Så lyder en av naturlagarna som reglerar lanseringar i bilvärlden. Ju mindre nytt och matnyttigt en biltillverkare har att visa upp, desto större och mer påkostad brukar showen vara.

När kinesiska **BYD** tar sitt premiummärke Denza till Europa borde det inte behövas någon show, första modellen **Denza Z9GT** är fullpackad med nya och intressanta funktioner och tekniska lösningar som är en show i sig. På punkt efter punkt får den hakor att tappas och ögon att bli stora som golfbollar. Namnkunniga och etablerade konkurrenter ser sig nervöst om.

Trots det är showen påtaglig. BYD:s vice vd och internationella storstjärna Stella Li kliver upp på scenen iförd gnistrande byxdräkt kort efter att balettdansöserna och operasångarna har skingrats från den rosbeströdda marmortrappan. Platsen är Operan i Paris som BYD har abonnerat för en dag för att låta hundratals influencers från hela världen ta bilder på sig själva och bilen. Klädkoden är svart aftonklänning, och till det ett brinnande ointresse för bilar, verkar det som. Längs väggarna kan man se oss traditionella motorjournalister stryka i sjaviga kläder och försöka förstå vad det är vi upplever och var själva bilen finns.



Interiören är en orgie i skärmar. Pekskärmen i mitten är onödigt stor.

Symboliken är nästan övertydlig. Enligt Stella Li har man valt Opera Garnier i Paris som skådeplats för att understryka seriositeten i Europalanseringen av Denza. Det här ska bli för BYD vad **Lexus** är för **Toyota**. Man sparar inte in på några kostnader för att ta en plats i Europas finrum. De tilltänkta konkurrenterna heter bland annat **BMW**, **Mercedes** och **Porsche**, och Denza ska utklassa dem alla genom att komma med den bästa tekniken.





När vi till slut hittar en bil bortom alla vita rosor och selfiekameror visar sig Denza Z9GT vara så fullastad med teknik och funktioner att det är svårt att hitta en ände att börja i. Vi provar med dörrarna: Dörrhandtagen skjuts ut ur dörrarna och ett lätt ryck får dem att glida upp. När man har satt sig och ska stänga dörren finns flera alternativ. Antingen kan man bete sig som en stenåldersmänniska och dra igen dörren, eller så kan man sträcka sig ut och trycka på en knapp ungefär vid fönsterhissknapparna. Då stängs dörren med elmotorkraft. Orkar man inte sträcka sig så kan man peta på en knapp uppe vid taket som gör samma sak. Men föraren behöver inte ens göra det, det räcker att lägga foten på bromsen för att bilen ska förstå att det är dags att stänga dörren. Då är tändningen också igång och det är bara att dra rattspaken nedåt för att lägga i D och köra. Rasande bekvämt och ett bra partytrick, men också helt onödigt.





Med ratten i händerna och gaspedalen under foten har man flera faktum att tänka på: Fram finns en elmotor som ger 313 hästkrafter, bak finns två elmotorer med 422 hästkrafter vardera. Den sammanlagda systemeffekten är en bit över 1 100 hästkrafter och att ta sig från stillastående till 100 km/h ska inte ta mer än 2,7 sekunder. Blixtrande snabbt och imponerande, men också helt onödigt.

De två bakre elmotorerna, tillsammans med fyrhjulsstyrningen, gör att bilen kan vrida sig nästan runt sin egen axel vid stillastående. Denza påstår att det är en nästan outhärlig funktion i trånga miljöer, till exempel om man har råkat baxa in sin 5,2 meter långa kinesiska elbil i en gammal italiensk stadskärna. Och nog är det häftigt, funktionen finns tillgänglig via några pet på den stora pekskärmen och plötsligt börjar bilen vrida sig. Man kan välja om höger eller vänster framhjul ska vara fixerat och därefter krasar bakhjulen åt olika håll för att vrida runt bilen. Det spänner och knäpper i hela bilen och man kan nästan höra hur däcken blir några millimeter tunnare, men visst funkar det. Plötsligt har bilen vänts 180 grader. Häftigt, men också helt onödigt.

Fyrhjulsstyrningen är absolut inte en unik funktion, de flesta märken erbjuder med- och motstyrande bakhjul som tillvalsfunktion, men Denza är de enda som använder konstruktionen för att låta bilen styras som en krabba, det vill säga snett framåt. Ännu en helt onödig funktion.

På taket sitter en lidar-enhet som gör bilen förberedd för framtida självkörande funktioner, i dagsläget gör den dock ingenting. Denza räknar med att lagstiftningen så småningom kommer att tillåta högre nivåer av autonom körning – och när det sker ska det i princip räcka med en mjukvaruuppdatering för att aktivera systemen. Hur bra den kommer att klara körningen återstår dock att se, redan den adaptiva farthållaren med styrhjälp som är aktiv i dag lämnar en hel del att önska. Den vinglar betänkligt mellan linjerna och har den mycket irriterande funktionen att bromsa hårt inför varje liten kurva. Att anpassa farten inför kurvor är inget nytt för adaptiva farthållare, men Denza har hittat ett sätt att göra det väldigt dåligt.



Z9GT kommer att säljas både som elbil och laddhybrid, då med tillägget DM-i

Prestandan är inte oväntat hisnande. Med boostläget aktiverat via paddeln framför ratten känns accelerationen till 0–100 km/h på under tre sekunder fullt trovärdig. Men efter den första kraftfulla rusningen mattas tempot av något. Från stillastående är bilen explosiv, medan accelerationen i högre farter känns mer återhållsam – sannolikt på grund av vikten.

Har vi berört det faktum att Z9GT väger 2,9 ton? Nähä, men det gör den. Den är nästan ett halvt ton tyngre än Porsche Taycan Sport Turismo, och det känns. Vid hård acceleration lyfter fronten märkbart och fjädringen får arbeta hårt för att hålla bilen i schack. Känslan i styrningen kommer dock aldrig undan med den höga vikten, här finns inte alls den direkt-het eller precision som behövs för att kunna placera bilen exakt i kurvorna.

Vikten blir påtaglig även vid hård inbromsning då pedalerna, som är kopplade till keramiska skivor av gigantisk storlek, måste trampas hårt och långt ner mot golvet och man saknar den återkoppling som behövs för att kunna göra hårda inbromsningar med precision. Luft-fjädringen erbjuder flera olika körlägen, men även det hårdaste läget är fortfarande förvå-nansvärt mjukt.

BYD och Warren Buffett

När Warren Buffetts investmentbolag Berkshire Hathaway gick in som delägare i BYD år 2008 väckte det stor uppmärksamhet. Berkshire köpte omkring tio procent av BYD för motsvarande cirka 230 miljoner dollar.

Bakom affären låg framför allt ett starkt förtroende för BYD:s grundare Wang Chuanfu. Buffetts nära samarbetspartner Charlie Munger beskrev Wang som en kombination av Thomas Edison och Jack Welch – en ingenjör med ovanlig affärsbegåvning. Berkshire lockades också av BYD:s satsning på batteriteknik och elbilar långt innan segmentet blivit globalt hett.



Denza Z9GT

Pris: 115 000 euro (cirka 1 300 000 kronor).

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 313 hk (230 kW), vridmoment 410 Nm. Bakre elmotorer, max effekt 422 hk (310 kW) respektive 422 hk (310 kW), vridmoment 400 Nm respektive 400 Nm. Max systemeffekt 1 156 hk (850 kW), sammanlagt vridmoment 1210 Nm. Batteri 122,5 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/1500 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 255/40 R21 fram, 275/40 R21 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 313, längd 518, bredd 199, höjd 149, spårvidd f/b 171/172. Markfrigång 15. Tjänstevikt 2 895, maxlast 355, max släpvagnsvikt 2 000. Bagagevolym (VDA-liter) 495–1680+53 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 2,7 s, toppfart 270 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning i.u. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 600 km.

Garantier: Nybil i.u. Vagnskada i.u. Batteri 8 år/25 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Polestar 5 Dual Motor

748 hk och 68 miles räckvidd räcker nog för de flesta, så även laddeffekten på 294 kW. Mindre batteri men bättre räckvidd.

Pris: 1 345 000 kronor.



Porsche Taycan Turbo Sport Turismo

Visserligen en annan prisklass, men också en annan klass sett till köregenskaper och komfort.

Pris: 2 060 000 kronor.



2. Ferrari Conciso: Unika bygget som väger mindre än en Miata

Av Åsa Wallenrud 2026-06-27 [1 Kommentar](#)

Denna unika Ferrari 328 GTS har byggts om helt av en tysk designstudio. Nu säljs den extrema lättviktsbilen på auktion.



Med sin extremt låga profil och kilformade front är det omöjligt att gissa att det döljer sig en klassisk Ferrari 328 GTS under aluminiumhuden.

Tror du att du kan din [Ferrari](#)-historia? Chansen är ändå stor att du aldrig har hört talas om Ferrari Conciso. Bilen är ett unikt samlarobjekt (så kallad "one-off") som just nu ligger ute till försäljning i USA via auktionshuset [RM Sotheby's](#).

Bilens speciella design gör att den garanterat sticker ut, även i sällskap med moderna hyperbilar för tiotals miljoner kronor.

Fordonet började sitt liv som en helt vanlig Ferrari 328 GTS. Den tyska designstudion Michalak Design tog sig an bilen och formade om den till någonting helt annat – helt utan inblandning eller godkännande från Ferraris fabrik i Maranello.

Bilens mekaniska grund och drivlina lämnades orörda, men den tunga originalkarossen ersattes av en handknackad aluminiumhud i syfte att banta ner vikten maximalt.

Bantad med över 360 kilo

Ferrari Conciso gjorde sin officiella debut på bilsalongen i Frankfurt 1993. Tack vare den nya, minimalistiska karossen utan dörrar och tak landar tjänstevikten på låga 889 kilo. Det är runt 363 kilo mindre än den Ferrari 328 GTS den baseras på, och betydligt mindre än en modern [Mazda MX-5 Miata](#).

Den mittmonterade V8-motorn lämnades i originalutförande, men viktnedskningen gör ändå stor skillnad för prestandan. Accelerationen från 0 till 100 km/h beräknas ta cirka 5 sekunder och toppfarten uppges ligga på 274 km/h.



*Michalak Design skalade bort precis allt överflödigt.
Resultatet är en renodlad speedster helt utan dörrar, tak och traditionell vindruta.*

Renoverad för mångmiljonbelopp

Mellan 2022 och 2023 genomgick bilen en omfattande restaurering hos den välrenommerade italienska firman Bacchelli & Villa. Över 50 000 euro (motsvarande drygt 570 000 kronor) lades på att återställa Conciso till sin forna glans. Bilen lackerades om helt i originalfärgerna Rosso Corsa och Gunmetal Gray – bara lackeringen i sig uppges ha kostat över 23 000 euro.

När bilen senast såldes på auktion 2018 landade prislappen på 109 250 dollar. Det återstår att se vad det unika samlarobjektet kommer att kosta denna gång, men försäljningen sker via RM Sotheby's stängda plattform och slutpriset kommer därför inte att offentliggöras.



Avskalat och fokuserat. Den unika interiören bjuder på tidstypiska stolar i minimalistiskt utförande, men den klassiska öppna växelkullissen avslöjar bilens italienska ursprung.



Bakpartiet domineras av en integrerad vinge och den tvådelade lackeringen i Rosso Corsa och Gunmetal Gray – enbart omlackeringen kostade över en kvarts miljon kronor.

Efter tre decennier av anonymitet och en totalrenovering i Italien söker nu denna unika "one-off" en ny ägare via RM Sotheby's stängda auktion.



Åsa Wallenrud

Frilansande motorjournalist och redaktör med stor erfarenhet av att testa bilar. Skriver nyheter för auto motor & sport om bilar, bransch och bilindustri.

Email: red@automotorsport.se



3. Varför Christian Von Koenigsegg inte (ännu) tror på elbilar

Av Lorenzo Curatti

26 juni kl. 13:00

Hyperbilens skapare förklarar valet av hybrid och varför förbränningsmotorn förblir oersättlig känslomässigt



Under besöket på Koenigsegg-fabriken i Sverige, i samband med presentationen av det senaste **Lego-projektet** tillägnat Saidars Spjut, ställde jag **Christian von Koenigsegg** en fråga som idag är mer relevant än någonsin: "Vilken ståndpunkt har företaget i produktionen av elbilar?"

Trots allt presenterade Ferrari **Luce** för bara några dagar sedan, även om den inte betecknades som en hyperbil utan som en femsitsig GT, medan Pagani redan meddelat att de inte kommer att gå vidare med det elektriska Utopia-projektet och samma öde har drabbat Maserati MCPura.

Från Angelholm-fabriken kommer racingbilarna hittills endast ut termiska eller hybridbilar. Det finns inget teknologiskt eftersläpning bakom detta val, inte heller någon brist på kompetens: företagets grundare och VD är övertygad om att Koenigsegg skulle ha alla möjligheter att bygga en elektrisk hyperbil, om han ville. Han anser helt enkelt inte att det är rätt väg för den typ av bil han har i åtanke idag.



"För tio år sedan hade jag tänkt på en elektrisk Koenigsegg"

Det som framför allt är förvånande är erkännandet att hans idé har förändrats över tid. *"Om du hade frågat mig för tio år sedan hade jag nog trott att vi redan 2026 skulle ha en elektrisk Koenigsegg,"* sa han till mig. Vid den tiden tittade man på elbilar som mycket annat i branschen: den naturliga ankomstpunkten för högpresterande bilar. Sedan förändrades något, och inte av skäl relaterade till siffror eller rena prestationer.

Våra videor:

För Von Koenigsegg gör **förbränningsmotorn** mer än att bara driva bilen framåt. Vibrationer, ljud, mekanisk respons, karaktär: detta är element som enligt honom bygger en oersättlig körupplevelse i hyperbilarnas värld. Använd en bild som gör konceptet väl: en bil med förbränningsmotor kan nästan verka som en levande organism, medan en elektrisk, hur snabb och sofistikerad den än är, förblir på en annan känslomässig nivå. *"Han blir aldrig ett djur,"* säger han.

Prestanda och komfort räcker inte

Koenigsegg, betonar grundaren, skapades inte för att lösa problem med daglig rörlighet. De har klimatanläggning, bekväma säten, modern infotainment, visst, men dessa är funktioner som också finns i mycket billigare bilar. *"Det verkliga värdet av en hyperbil ligger någon annanstans: i designen, i ingenjörskonsten, i de känslor den förmedlar, i det nästan känslomässiga bandet mellan förare och bil,"* säger han. Av denna anledning är förbränningsmotorn inte, enligt honom, en övergångsteknologi som är dömd att försvinna vid första giltiga alternativ. Det är en integrerad del av vad Koenigsegg vill erbjuda.

Miljöfrågan sedd ur ett annat perspektiv

Sedan finns miljöfrågan, som Von Koenigsegg tar upp ur ett annat perspektiv än det som dominerar den offentliga debatten. *"I hyperbilar,"* säger han, *"kan jämförelsen mellan el- och förbränningsmotor inte mätas med samma kriterier som för massbilar. En bil med ett mycket stort batteri måste köra många kilometer för att återbetala, miljömässigt, effekten av ackumulatorns produktion. Men hyperbilar kör inte mycket, de står ofta i samlargaragen i flera år, och den break-even kanske aldrig kommer."*

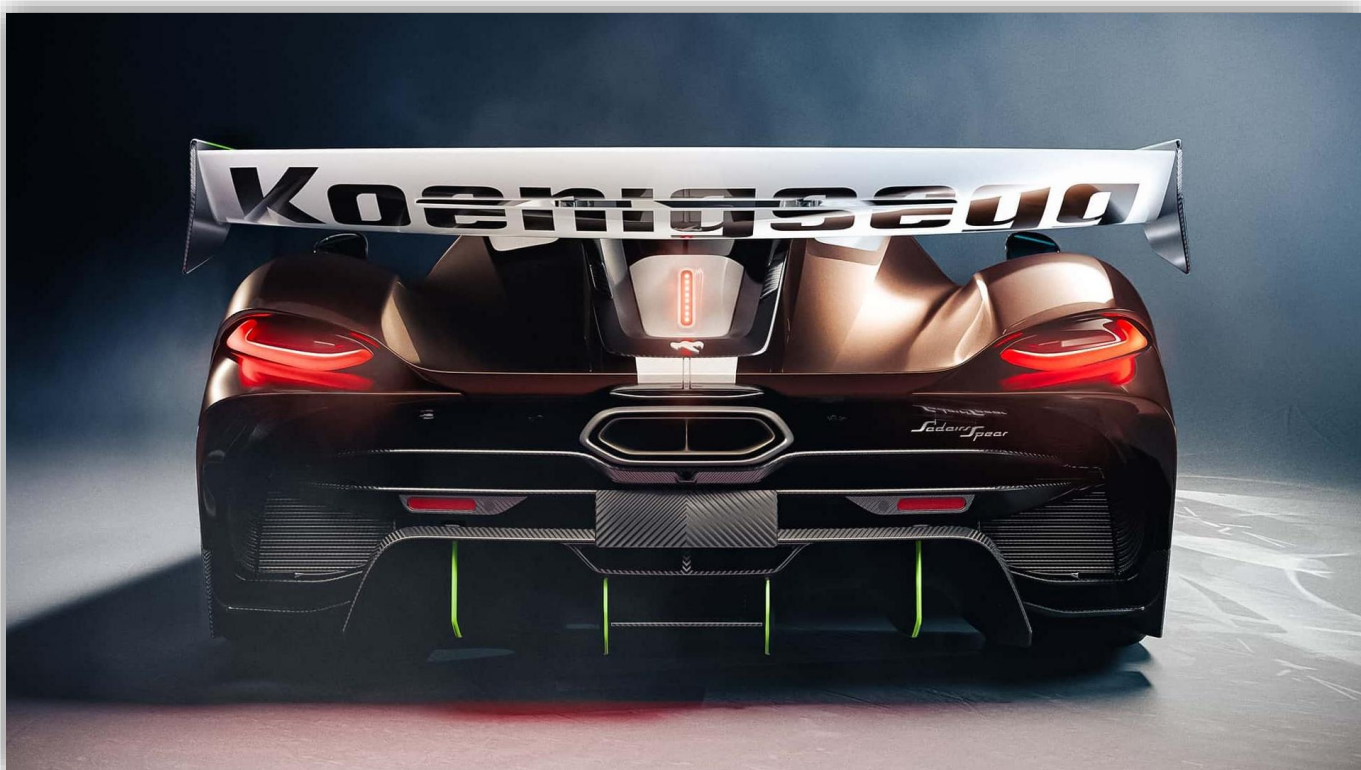
"De uppskattningar han hänvisar till talar om cirka 80 000 kilometer som tröskeln över vilken en liten batteribil eller utan batteri skulle vara mer fördelaktig än en helt elektrisk. Med **förnybara bränslen** eller biobränslen stiger tröskeln till cirka 140 000 kilometer. Det är en läsning som inte alla delar, men den förklarar väl logiken bakom företagets tekniska val."



Varför Koenigsegg valde hybrid

Koenigsegg ignorerade dock inte elektrifieringen: företaget hade också börjat arbeta med en **helt elektrisk plattform**. I slutändan drog han dock slutsatsen att hybrid var den bästa balansen för kundernas behov. Ett relativt litet batteri gör att du kan röra dig elektriskt i staden, ta dig in i områden med begränsad trafik och vara tyst när det behövs.

Och det låter dig också återvinna energi vid bromsning, vilket minskar materialförbrukningen jämfört med ett stort batteripaket. Detta är filosofin som syns i **Gemera**, där förbränningsmotorn och elmotorn samarbetar för maximal prestanda utan att kompromissa med mångsidighet.





Framtiden kan förändras

Von Koenigsegg stänger dock inte dörren till en helt elektrisk hyperbil. Mycket kommer att bero på hur regleringar utvecklas och, framför allt, batteriteknologin: om de blir lättare, mer kompakta, mindre bundna till kritiska råvaror, kan några av hans invändningar idag gå ner i vikt. Då skulle diskussionen gå vidare till andra områden, såsom fordonets totala vikt och körupplevelserna. För tillfället är dock företagets linje tydlig: Koenigsegg anser att motorn inom **hyperbilar** fortfarande erbjuder något som inget alternativ har kunnat åter skapa.

E85, syntetiska bränslen och "naturskatten"

Idag går Koenigsegg på E85, en blandning huvudsakligen av etanol med en del bensin. Det senare, enligt Von Koenigsegg, kan en dag ersättas av syntetiska bränslen. Han beskrev också ett mer ambitiöst scenario: bränslen producerade med **CO2 som fångats** direkt från atmosfären och förnybar energi, där en del av koldioxiden som samlas in skulle lagras permanent under jord och resten skulle användas för att producera bränslet.

En process som, säger han, kan leda till en till och med negativ klimatbalans. Von Koenigsegg skämtade om kostnaderna för allt detta genom att tala om en sorts "naturskatt" — ett skämt som sammanfattar hans tillvägagångssätt väl: att fortsätta utveckla förbränningsmotorn, men leta efter allt mer hållbara sätt att få den att fungera.



4. James Bonds mest eleganta bil: Bentley R-Type Continental

Lästid: cirka 5 minuter | Skriven av Ben Branch | 11 augusti 2021

Även om vi oftast förknippar James Bond med Aston Martin DB5, var hans favoritbil i Ian Flemings roman Thunderball från 1961 en Bentley R-Type Continental, som han hade byggt om efter en krasch av den brittiska karossbyggaren H.J. Mulliner.



Bentley R-Type Continental utvecklades i början av 1950-talet för att bli den ultimata gentleman's express, en grand tourer som kunde korsa kontinenter lika lätt som städer, allt draperat i rikt läder och glänsande valnötsdetaljer.

När den först kom ut på vägarna 1951 var R-Type Continental världens snabbaste fyrsitsiga bil, med en topphastighet på över 160 km/h tack vare sin 130+ hk starka 4,6-liters rak sexa.

Snabba fakta

- Bentley R-Type Continental designades för att vara världens bästa lyxiga grand tourer, det var den snabbaste fyrsitsiga bilen på jorden när den introducerades, och endast 208 exemplar skulle byggas.
- Till skillnad från moderna produktionsbilar byggdes R-Type Continental av Bentley som ett motordrivet rullande chassi som levererades till den karossbyggare du valde, som byggde en kaross åt den enligt dina specifikationer.
- Den mest använda karossbyggaren för denna modell var H. J. Mulliner & Co från England, som hade arbetat nära företaget vid designen av bilen.

The Bentley R-Type Continental Fastback

Bentley köptes upp av Rolls-Royce redan 1931 och de två företagen har varit i samkliv sedan dess, ofta med mycket liknande modeller med egna respektive emblem.



Den eleganta stilen på R-Type Continental skrevs av Stanley Watts från H. J. Mulliner.

Bentley R-Type, som R-Type Continental är baserad på, skulle vara en sådan bil. Den sällsynta Continental-versionen utvecklades av Rolls-Royce och karosseriföretaget H. J. Mulliner & Co. under ledning av Rolls-Royces chefsprojektingenjör, Ivan Evernden.

Anledningen till att Rolls-Royce arbetade med Mulliner istället för sitt eget karossbyggeriföretag Park Ward var den nya karosskonstruktionstekniken som Mulliner använde, där en helmetallkaross användes utan en traditionell askträram under metallpanelerna.

Designen på R-Type Continental tillskrivs Stanley Watts från H. J. Mulliner, som integrerade lärdomar från Rolls-Royces vindtunnel från Milford Read. Bilens långa svepta bakdel bidrar avsevärt till att minska luftmotståndet och de subtila bakfenorna sägs hjälpa till att stabilisera bilen vid högre hastigheter.





Denna bil drivs av en 4,9-liters rak sexa med tidsmässigt korrekta modifieringar för att öka effekten till 178 hk.

R-Type Continental-specifikationer

Tidiga versioner av bilen var utrustade med en 4,6-liters (4 566 cc eller 278,6 kubiktum) rak sexcylindrig motor som gav 130+ hk. Denna motor hade ett järnblock med aluminiumhuvud, dubbla SU-typ H6-förgasare och en borrning på 3,62 tum med slaglängd på 4,50 tum. Kraften skickades till den fasta axelavläsningen via antingen en 4-växlad manuell mittväxel eller en 4-växlad automatlåda.

Senare versioner av bilen, från mitten av 1954 och framåt, utrustades med den kraftfullare 4,9-litersversionen av samma motor, en storleksökning tack vare dess större 3,7-tums cylindervolym. Raksexan som användes i Continental var i stort sett densamma som motorn i standard R-Type, med undantag för ändrad förgasning, insugning och avgasgrenrör.





Motorn använde också ett högre kompressionsförhållande på 7,25:1 jämfört med den normala motorn på 6,75:1. Även om dessa kompressionsförhållanden är låga enligt moderna mått, valdes de på grund av det sämre bränslekvalitet som vanligtvis fanns tillgängligt vid den tiden.

När produktionen av R-Type Continental avslutades hade endast 208 exemplar tillverkats, 207 ordinarie produktionsbilar och en prototyp. Av dessa bilar var endast 43 vänsterstyrda. Idag ses modellen som en av de mest samlarvärda Bentley-bilarna från den tiden, med auktionsvärden som nu når väl över en miljon USD.

R-Type Continental Fastback som visas här

Bilen du ser här är möjligen den enda som byggdes av Bentley två gånger, en gång när den först byggdes och sedan igen efter att den varit inblandad i en olycka som krävde chassireparationer, en ny kaross och en ny, kraftfullare motor.

J. Gordon Mack var den första ägaren av denna bil, en medlem av Pennsylvania-familjen som ägde G.C. Murphy-varukedjan. Mack tog emot New York-distributören J.S. Inskip, men mindre än ett år senare återlämnades bilen till fabriken och byggdes om till den mest aktuella specifikationen.

Det är troligt att detta berodde på att bilen varit inblandad i en olycka, vars fördel var att bilen var utrustad med den kraftfullare 4,9-litersmotorn istället för den ursprungliga 4,6-litersmotorn.

Bilen restaurerades senare 1988, och 1997 fick den en uppgradering till storventils, sexportscylinderhuvud, som användes på den senare Bentley S1, samt större SU-förgasare, en specialfördelare och ett avgasrör med större diameter – allt detta ökade motorns effekt till 178 hk.

Dessa tidsriktiga motoruppgraderingar är precis den typ av saker man skulle förvänta sig att **James Bond** gjort med sin egen bil för att ge den lite mer uppmärksamhet. Även om den kanske inte är lika känd som DB5, är R-Type Continental utan tvekan den elegantaste bil som någonsin ägts av Ian Flemings ikoniska hemliga agent.

Denna ovanliga Bentley R-Type Continental Fastback ska nu korsas auktionsblocket med RM Sotheby's den 14 augusti med en prisguide på 1 300 000 till 1 600 000 USD. Om du vill läsa mer eller registrera dig för att lägga bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



Ben Branch

Seniorredaktör

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.



5. Kurtis KK 500C Indy Roadster 1955

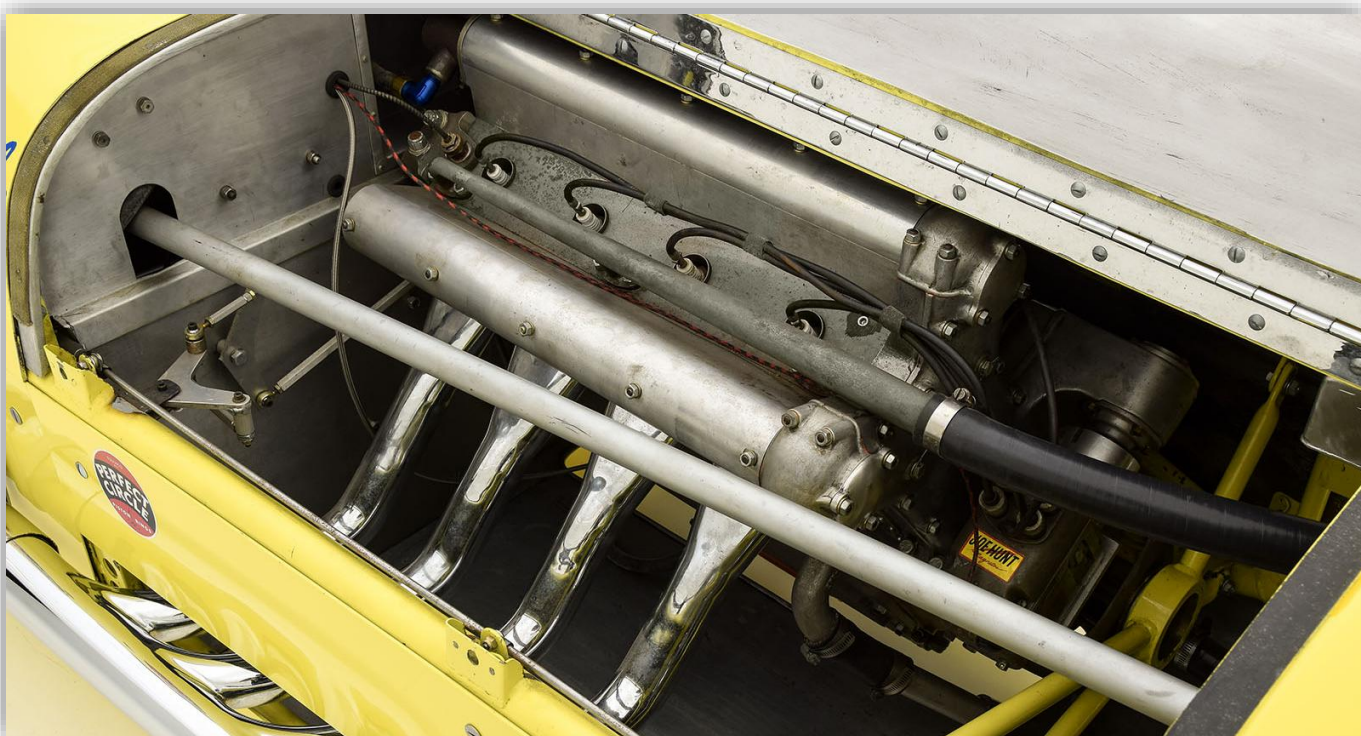


Historien om amerikansk motorsport är djupt rotad i de jordovala banorna som prydde vårt landskap. Från 1930-talet till 1960-talet arrangerade dessa banor veckovisa lopp för midget- och sprintbilsförare för att visa upp sina saker. Förare kunde tjäna ett hyfsat levebröd på att köra vecka efter vecka på banorna, ibland tävla fem kvällar i veckan eller mer! Men naturligtvis strävade de alla efter ära i det lopp som betydde mest för dem: Indianapolis 500. Så mycket som förarna sökte ära på Indy, tävlade bilägare och konstruktörer om prispengar och berömmelse, och pressade ingenjörskonstens och regelböckernas gränser för att pressa fram den där marginella fördelen över konkurrenterna. Några av historiens största förare, såsom Andretti och Foyt, gjorde sig ett namn på grusbanorna, körde Offenhauser-drivna sprintbilar och kämpade sig upp genom leden för att göra sig ett namn på Indy.





På 1930-talet arbetade en ung tillverkare vid namn Frank Kurtis (född Frank Kurelich) för Don Lee Racing och byggde karosser till midget-racerbilar. Han började snart egen karriär och byggde sitt första kompletta midget-racerchassi från grunden 1932, och bildade Kurtis Kraft. Hans tidiga bilar blev framgångsrika och han knöt snart kontakter med andra västkustdesigners, ingenjörer och racingentusiaster, och gick kortvarigt in på gatbilsdesign där han designade nya karosser för gamla Fords och Buicks och banade väg för Hot Rod- och Custom-eran. Han byggde också ett fåtal exempel på en elegant sportbil driven av en Ford flathead V8, en bil som så småningom skulle bli Muntz Jet. Men Kurtis kärlek och expertis låg i att bygga racerbilar, och 1941 designade och byggde han sin första bil i Indy 500, som kördes av Sam Hanks.





Frank Kurtis fortsatte att främja sitt namn i Indianapolis, samtidigt som han fortfarande erbjöd spurter och dvärgar i komplett och kitform. Kurtis chassi satte många varvrekord på Indy, där de flesta bilarna drevs av den lika legendariska Offenhauser-fyracylindriga motorn eller den vansinnigt snabba, ylande NOVI V8-motorn. Kurtis Kraft-bilar dominerade ofta fältet i stora antal, särskilt under 1950-talet när Indy 500 var ett Grand Prix-världsmästerskapsevenemang. Totalt byggde Kurtis Kraft 120 Indianapolis 500-bilar, varav fyra blev klara vinnare, varav en vann loppet två gånger! En serie gatbilar erbjöds på 1950-talet som löst baserades på Indy-bilarna och drevs av Buick-, Cadillac- eller Chrysler-motorer – vilket satte Kurtis Kraft även i sportbilsbranschen. Idag anses varje maskin byggd av Kurtis Kraft vara mycket samlarvärd och uppskattad för sin exceptionella kvalitet och prestanda.

Hyman Ltd är mycket glada att kunna erbjuda denna Kurtis Kraft KK 500 C; *Federal Engineering Special*, ett fint exempel på en av Kurtis största racerbilar någonsin. Byggd 1954 av Russ Snowberger, en välkänd förare som tävlade själv i Indianapolis tretton gånger mellan 1928 och 1947. Efter att ha pensionerat sig som aktiv förare tillbringade han resten av sin karriär som chefsmekaniker för Federal Engineering-teamet i Detroit, Michigan.

Denna KK 500 C tävlade i Indianapolis 500-milsloppen 1955 och 1956. Bilen anmäldes igen 1957 men tog sig inte till startgridden. Under de två år den tävlade kördes denna bil av den högt respekterade västkustföraren Fred Agabashian.

Freds första framträdande på Indy var 1950, då han styrde en Maserati 8CTF med en Offenhauser-fyra. Han bytte till en Kurtis 3000 som Andy Granatelli anmälde 1951, och 1952 anställdes han av Don Cummins, på Frank Kurtis rekommendation, för att köra den berömda Cummins Diesel Special – byggd på ett Kurtis-chassi. Den kombinationen var tillräckligt snabb för att föraren och bilen skulle ta pole position det året. Tyvärr slutade det i tårar för Don Cummins och Agabashian när turbofel stoppade deras lopp efter cirka 70 varv. Två topp-sex-placeringar följde för '53 och '54, i två olika Kurtis 500-Offy-chassi. 1955 parades Agabashian ihop med vår utvalda bil, anmäld av Federal Engineering och driven av den beprövade och robusta Offenhauser 270-motorn. Han kvalificerade bilen på andra raden, på fjärde plats, med en mycket respektabel hastighet på 141,933 mph. Tyvärr orsakade olja på banan en snurr och en 32nd placering tidigt i loppet. Agabashian återvände 1956, återigen i detta Kurtis som var inskrivet av Federal Engineering. Den här gången kvalade han in som sju och körde ett jämnt, avvägt lopp för att sluta tolvth i slutändan.



Även om denna bil inte återvände för att tävla på Indy, deltog den i andra evenemang runt om i landet. Som tur var hade Russ Snowberger framförhållning nog att ta bort och förvara en stor del av den ursprungliga Offenhauser-motorn, och den har funnits kvar under hela bilens liv. Denna fantastiska Kurtis restaurerades år 2000 av John Snowberger, son till mannen som ursprungligen byggde bilen, till dess 1955 års specifikation och färgsättning. Offenhauser 270, fyrcylindrig motor med dubbla överliggande kamkamar, har byggts om av den välkände Offy-experten Steve Truchan och sägs gå bra. Det finns inget som slår det gutturala dunket från en storborrad Offy, och när de körs på metanol som dessa bilar är designade för, ger de otrolig kraft. Detta är verkligen en av de största racingmotorerna genom tiderna, från vilken era som helst, och i kombination med briljansen hos Kurtis-chassit visade den sig vara en formidabel konkurrent.

Med en mycket autentisk restaurering är denna [KK 500C](#) mycket fint presenterad i sin ursprungliga gula och blå färgsättning, prydd med Agabashians #14 från 1955. Lackkvaliteten är mycket bra och lackeringen är handskriven i blått som original. Blå klädsel passar ihop med den blå bokstäverna, och bilen är utrustad med korrekt Jones-varvräknare samt oljetrycks-, temperatur- och bränsletrycksmätare. Den kör på korrekta Halibrand-kopior med deras naturliga grå magnesiumfinish, och behåller fortfarande de däck den tävlade med på Indy! Ett set aerodynamiska Moon-disc-hjulskaplar ingår, vilka monterades på bilen för att få maxhastighet under kvalet. Tidsenliga foton visar bilen utrustad med skivor, liksom i garaget, i depån och på banan med Agabashian bakom ratten.

Grupper som Vintage Indy Cars och Classic Racing Times består av engagerade entusiaster som är engagerade i att bevara arvet från dessa ikoniska maskiner genom organiserade track days specifikt för vintage och historiska Indy-, Sprint- och Midget-bilar. Andra arrangörer av historisk motorsport öppnar nu upp för att inkludera dessa viktiga racerbilar. Genom en sammansvetsad gemenskap finns det gott om möjligheter att använda en sådan bil på det sätt som den var avsedd på. Mycket eftertraktad och med en solid historia, är denna Kurtis KK 500 C fortfarande i mycket gott skick, med en noggrann, tidsriktig restaurering. Mycket samlarobjekt, detta är ett spännande sätt att uppleva den levande historien om Amerikas största motorsportevenemang.

Om du är en klassisk bilentusiast som vill köpa veteranbilar och komplettera din samling kan du lita på erfarenheten från klassiska bilhandlare på Hyman. Kontakta oss idag och lär dig mer om vårt program för [klassibilar](#).

6. Grattis Toyota Crown!

Publicerad 10 juli 2009

I dag när André och Andrea har namnsdag vill vi påminna dig om Crown



Toyota Crown kom redan 1955, från början direkt riktad mot **taximarknaden**. I dag är Toyota inne på den trettonde generationen Crown.



Toyopet Crown RS 1955-1962 såldes under fabrikat Toyopet i Japan



Andra upplagan av Crown kom 1962 och det var med den som Toyota inledde sin exportsatsning på många marknader. Till Sverige kom den 1964 via Danmark.



Nästa Crown premiärvisades 1967 och sålde ganska bra i Sverige för att komma från ett så oetablerat märke. Den blev snabbt känd för sin driftsäkerhet och en hel del gick som taxi.



Crown S60 introducerades 1971. Det var den första generationen som såldes under namnet Toyota i Japan istället för Toyopet.



Crown fanns i en rad olika karossvarianter, stilig pickup...



...och rymlig stationsvagn.



En elegant hardtop coupé fanns också.



Crown generation nummer fyra skulle bli den sista att marknadsföras i Sverige, de säreget placerade blinkersarna och parkeringsljusen fram till trots. Här är en coupé på brådskande uppdrag.



Crown Royal 2005–08



Crown Royal Saloon VIP CN-spec 2009



Crown Majesta (S200) 2009



Modellista Toyota Crown Majesta (S210) 2013



7. Tio svenska bilar du inte visste existerade

19 maj 2026

Från bortglömda Saab-prototyper till märkliga Volvo-koncept som nästan försvann ur historien. Vissa av dessa svenska bilar var långt före sin tid... medan andra blev katastrofala misslyckanden som idag nästan ingen minns.



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

I den här videon dyker vi ner i några av de mest okända svenska bilarna som någonsin byggts. Du kommer få se futuristiska konceptbilar, märkliga experiment, bortglömda racingprojekt och ovanliga fordon från Sveriges bilhistoria. Från Saab EV-1 och Volvo Venus Bilo till Saab Monster och NEVS Emily GT — det här är svenska bilar som nästan ingen längre pratar om.

Om du älskar klassiska svenska bilar, dold bilhistoria, gamla konceptbilar och bortglömda bilmärken från Sverige, då är det här videon för dig.

8. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

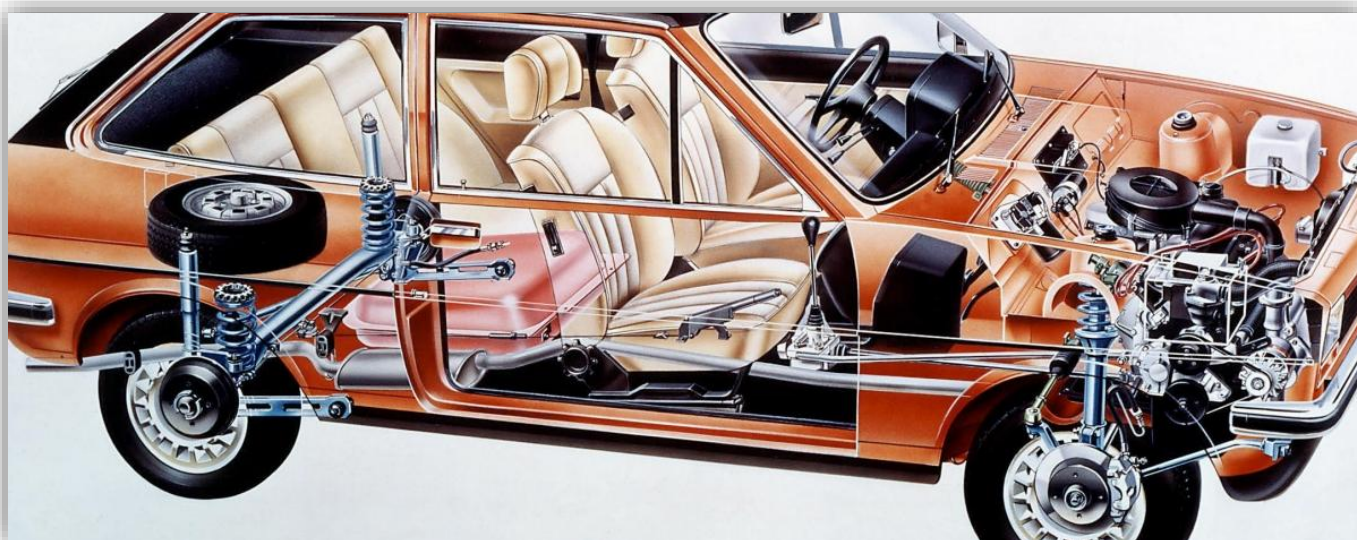


Ford Fiesta 1976

Ända sedan den ursprungliga Ford Fiesta kom 1976 har den toppat de brittiska försäljningslistorna i stort sett oavbrutet fram till dess att produktionen nyligen avslutades. Den första Fiesta representerade den **största produktinvesteringen någonsin** av någon biltillverkare och det var Fords första **framhjulsdrivna** bil någonsin samt den första med en tvärsädd motor för bättre paketering.

Mer än **16 miljoner** Fiestor har sålts över hela världen i åtta generationer och köparna har fastnat för superminins blandning av utrymme, prisvärdhet och vanligtvis briljant dynamik, samt ett brett modellprogram som säkerställer att det finns något för alla, oavsett om fokus ligger på ultimat ekonomi eller blåsande prestanda från de heta ST-versionerna.

Hedersomnämningen för 1976: Aston Martin Lagonda, Honda Accord, Lotus Esprit, Mercedes-Benz W123, Porsche 924, Rover SD1





9. 2026 Goodwood Festival of Speed Live Stream

9 juli 2026

Välkommen till 2026 års Goodwood Festival of Speed



Live Stream: <https://youtu.be/DcgTWc0bQlo>

Ljudet. Hastigheten. Rivaliteterna

Välkommen till 2026 års Goodwood Festival of Speed presenterad av Mastercard, där världens främsta förare, förare, tillverkare och maskiner samlas för fyra oförglömliga dagar av motorsportfirande. Festivalen hålls 9–12 juli 2026 på de fantastiska omgivningarna vid Goodwood House, och årets festival är uppbyggd kring temat:

The Rivals – Episka racingdueller.

Från legendariska Formel 1-bilar och de allra senaste superbilarna till historiska racing-hjältar och banbrytande bilteknik är Festival of Speed 2026 på väg att bli det bästa året hittills. Upplev den berömda Hillclimb, Forest Rally Stage, fantastiska fordonsdebuter, motorsportlegender, Supercar Paddock och den helt nya FOS Fan Zone, där fans kan komma ännu närmare sina hjältar.

Oavsett om du växte upp med att titta på Senna och Prost, Hunt och Lauda, Rossi och Márquez, eller om du upptäcker motorsport genom dagens Formel 1-stjärnor, hyperbilar och framtida teknologi, har Festival of Speed något för varje generation.



Roger Warolin