



Citroën Xantia Activa

1. Vi körde Alfa Romeo 55-SGT
2. Hyundai Ioniq 3 provkörd
3. BMW X5 med fem typer av drivlinor
4. Niklas Volvo går 30 mil på 4 säckar ved
5. Nya stöd till eldrivna lastbilar, bussar och båtar
6. Citroën Xantia Activa
7. Lancia Belna Eclipse 1934
8. Grattis Studebaker Champion
9. De viktigaste bilarna

## QUATTORUOTE

### 1. Vi körde 55-SGT: drift och 750 hk, så här lever själen i Alfa 155 DTM igen

Av Alessio Frassinetti Uppdaterad 2026-06-29

Det finns bilar som definierar en idrottshistoria. När Alfa Romeo 155 V6 TI landade i DTM 1993 dominerade den mot de tyska jättarna på hemmaplan och avslutade säsongen med 12 segrar på 20 lopp.



Idag kunde vi testa den andliga arvtagaren till den myten i Vairano: **55-SGT**. Ett galet projekt, skapat för att tillämpa **motorsportens** koncept på dagens teknologier utan att tappa bort väganvändningen. Och som var en av de absoluta huvudpersonerna i **MIMO 2026**.

#### Från Giorgio-plattformen till prototyp noll

Utvecklad av **SGT Automobili**, ett företag bildat av yrkesverksamma inom sektorn, är 55 SGT inte en klassisk restomod utan en omtolkning som tar form med utgångspunkt från **Giorgio-plattformen** för Giulia och Stelvio, här lämpligt modifierad. Eftersom det är **noll-prototypen** hanterar vi den försiktigt, men frestelsen att pressa är stark eftersom vridmomentet är galet.

Född med den "rätta" genetiska sammansättningen ger man sig iväg och inser att **55-SGT** drivs utan att tänka för mycket. Med tanke på några små detaljer som fortfarande måste fixas, vilket är förståeligt med tanke på prototypfasen av exemplet vi har tillgång till, känner man genast igen det välbalanserade beteendet hos bilarna som 55-SGT härstammar från. Faktum är att kombinationen av driver och maskin är linjär, övergången mellan inmatning och reaktion sker smidigt och utan ryck.

#### Kolfiberkaross och aktiv aerodynamik

Vid acceleration, liksom i styrfasen, är tillståndsförändringen liten om du vill, eller extrem om du frågar allt just då. Särskilt det arbete med styrningen som du uppskattar, och det tas inte för givet. De bredare banden, som ger överlägset stöd, krävde nya kalibreringar av styrboxen, och sedan finns chassit. Plattformen, som nämnts, är det mästerverk som svarar på **namnet Giorgio**. Karossen har dock modifierats. Faktum är att utöver designen finns det verkliga arbetet under huden: hela den övre delen är tryckt i en enda bit **kolfiber**.

Diego Iodice, en av de tre grundarna och den som övervakade utvecklingen, förklarade teamets filosofi: "När denna hyllning gjordes ville vi troget respektera ursprunget, men försöka lägga till nytt innehåll." För att öka **torsionsstyvheten** har bakdörrarna (endast antydda på sidan) och baksätena tagits bort, och vi har gjort omfattande användning av **kolfiber, kolfiber-titan och kevlar**.



### Cockpit och ergonomi hos en riktig racerbil

Cockpiten härstammar från grundarnas erfarenhet från tävlingar. Till och med förarsätet har ändrats. Den har dragits tillbaka 50 mm mot bilens mitt och pedalerna har flyttats för att optimera vikt och ergonomi. Det känns som att sitta i en racerbil. Iodike påminde mig om föregångarens exklusivitet: "Vi pratar om en bil som då kostade **5 miljarder**, medan en Formel 1 kostade **3 och en halv**. När de bestämde sig för att tillverka en bil för turism var det för att visa på den italienska ingenjörskonstens excellens, även på tysk mark. Dessa maskiner har alltid tillverkats i Italien, inte någon annanstans".

### Specifik fyrhjulsdraft med driftläge

Precis som sin inspiration använder 55-SGT en **specifik fyrhjulsdraft**. Genom väljarna på konsolen styr du **vridmomentfördelningen**, vilket gör att du kan gå från **50:50 upp till 100 % bak** i driftläge, för att prestera med smoking wheels. En chans som Giulia Quadrifoglio inte har. Stötdämparna är justerbara – individuellt på de två axlarna – direkt från passagerarutrymmet, både i retur och retur, och aerodynamiken inkluderar **även justerbara framklaffar**. De kan ställas in av föraren eller, när bromstrycket överstiger **30 bar**, återgår de till nästan vertikalt läge för att trycka framaxeln mot marken vid bromsning och kurvingång.

### V6-motorn i Giulia och Stelvio Quadrifoglio

Motorn är också den välkända motorn i **Giulia och Stelvio Quadrifoglio**. Den erbjuder tre dimensioner på **520, 560 och 620 hästkrafter**, men potentialen är mycket högre. Diego erkände för mig: "I samarbete med Ferrari hade han lätt **900 hästkrafter**. En nedgradering har gjorts för gatmodellen och vi har frigjort lite kraft när det gäller externa komponenter. **Steg 2** tar oss till **750 hästkrafter** med maximal tillförlitlighet."

### Pris och väggodkännande.

Priset är runt **450 000 euro**, donatorbil inkluderad. Trots den specialiserade miljön är bilen **laglig på väg** och SGT har redan antytt att andra projekt snart kommer att ankomma.



## 2. Hyundai Ioniq 3 (prototyp) provkörd

Av Christoffer Gullin

1 juli 2026

Äntligen uppdaterade man mjukvaran



FILM: <https://youtu.be/AoHFpMYIz4c?t=3>

Jag har kört nya Hyundai Ioniq 3 och i denna video berättar jag om mina första tankar med bilen. Jag går igenom den lite snabbt för att visa utrymmet och då jag enbart hade 10 minuter på mig samt att det är en prototyp där material ej är färdigt så handlar det mest om att se storleken på bilen, som imponerar.



### 3. Femte generationen BMW X5 med fem typer av drivlinor

Publicerad Idag 15:07 (uppdaterad Idag 15:25) Text Anders Helgesson

När BMW lanserar sjätte generationens X5 har ingenjörerna i München tagit i från tårna och ger bilen fem olika drivlinor. Att det är frågan om bensen, diesel, laddhybrid och ren elbil kommer inte som någon chock, en vätgasversion är mer överraskande.



*X-formade DRL-ljus och – självklart – bakgrundsbelysta "njurar"*

År 1999. Millennieskiftet stod och trampade i dörren, Filmen The Matrix drog miljonpublik, Zlatan blev myndig och Nokia lanserade det som kom att bli en av världens mest sålda mobiltelefoner – 3210. I Spartanburg, South Carolina tog BMW sina första steg in i det växande suvsegmentet med X5. Fast suv ville man förstås inte kalla sin nya högbyggda modell. BMW menade att X5:ans kördynamik var något helt annat än de amerikanska (och det tyska) rambyggna. Det här var marknadens första SAV – Sports Activity Vehicle och inget annat.



Även inredningen har ett tydligt anslag av iX3:ans "Neue Klasse" filosofi. Den mindre skärmen som flankerar huvudskärmen är tillval och är primärt tänkt att användas av passageraren.



*Dragvikter för nya X5 är från 2700 kg (iX5) till 3300 kg för de kraftigare laddhybriderna.*

**Satsningen** på en högbyggd bil visade sig vara rätt. När produktionsbandet stängde den 22 september 2006 hade man tillverkat 616 867 X5:or. När BMW lanserar femtegenerationens X5 är det i Spartanburg man väljer att visa den.

Nya BMW X5/iX5 med former som känns igen från lillebror BMW iX3. Foto: BMW

**BMW X5** har en kaross på 499 centimeter, det är sexcentimeter längre än utgående generation och tyngre än någon tidigare version, trots det vidhåller BMW akronymen SAV. En framtida provkörning får avgöra hur det är med den saken. Mer uppenbart är att formgivningen följer samma "Neue klasse" filosofi som elbilen iX3. Beroende på motoralternativ rymmer bagageutrymmet mellan 525 och 655 liter utan fällning av baksätet. Med fällt baksäte ryms upp mot 1,9 kubik last. Det är något bättre än eldrivna BMW iX men omkring 300 liter mindre än Volvo EX90.

**Listan över** tekniska finesser är så lång som man kan förvänta sig av en modern tysk premiumprodukt. Här finns fyrhjulsstyrning, luftfjäddring och variabel styruväxling. Gigantisk mittskärm packad med elektroniska krumelurer och en långsmal instrumentskärm alldeles i nederkant av vindrutan på samma sätt som i elbilen iX3. Om det blir för mycket för föraren att hålla reda på går det även att få en extra skärm framför passageraren.

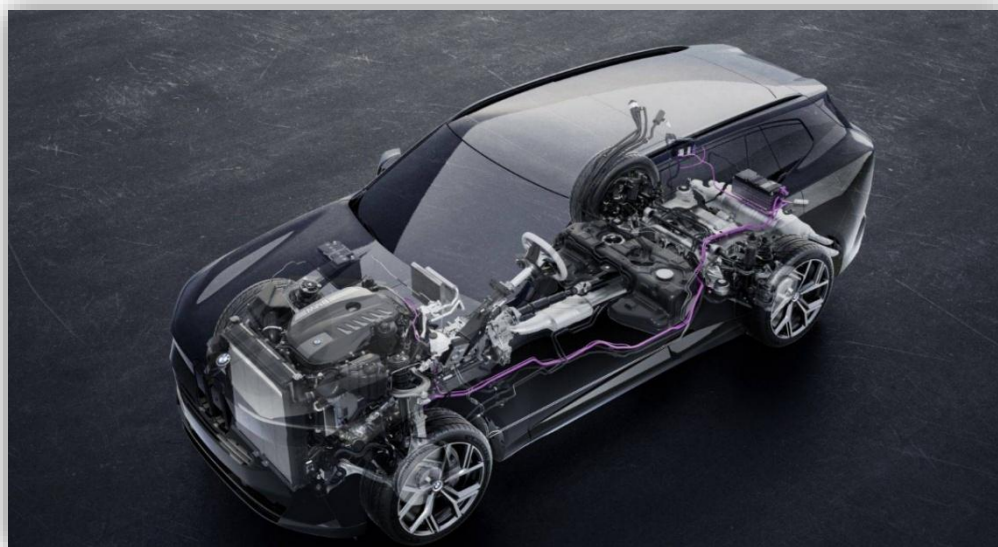
**Farthållarfunktionen** "Entry–2–Exit" innebär viss självkörning på motorväg men även att den ska klara mer komplexa körsituationer, exempelvis kunna stanna och starta på eget bevåg vid trafikljus, cirkulationsplatser och genomföra filbyten i stadsmiljö. Funktionen "BMW Symbiotic Drive" ska göra bilen bättre på att tolka förarens intentioner så att övergången mellan assisterad och manuell körning ska bli så sömlös som möjligt.

**När produktionen** startar i augusti 2026 kommer man att kunna välja mellan sexcylindriga mildhybrider som antingen går på bensin eller diesel, laddhybrider med sexcylindriga bensinmotorer samt ett rent elbilsutförande, iX5 med 140 kWh batteri och räckvidd på över 84 mil. Längre fram i modellcykeln kommer även en vätgasdriven version som, likt övriga motoralternativ kommer att vara fyrhjuldriven.

**Nya BMW X5** är beställningsbar, priset för grundmodellen X5 40d xDrive är 971000 kronor. Fler versioner kommer att lanseras under hösten.

**Tekniska data****Karossens mått**

Längd/bredd/höjd: 499/200/175 cm.



**BMW X5 40 xDrive** mildhybrid bensin och diesel. 48-volts batteriet är monterat under bagagerumsgolvet.

Bensin, rak sexa, mildhybrid, 400 hästkrafter, 580 Nm. 0 – 100 km/tim 5,3 s. Förbrukning 9,1 l/100 km. Dragvikt 3000 kg.

**BMW X5 40d xDrive**

Diesel, rak sexa, mildhybrid, 313 hästkrafter, 670 Nm. 0 – 100 km/tim 6,1 s. Förbrukning 7,3 l/100 km. Dragvikt 3000 kg.

**BMW X5 50e xDrive**

Bensin, rak sexa, laddhybrid, 489 hästkrafter, 700 Nm. Räckvidd el 86 – 102 km. 0 – 100 km/tim 5,0 s. Förbrukning 5,2 – 6,0 l/100 km. Dragvikt: 3300 kg.



**BMW iX5 60 xDrive** elbil. Batteriet, 140 kWh, ligger under bilens golv.

El, två elmotorer, fram 249 hk/305 Nm, bak 329 hk/500 Nm. System: 578 hk/805 Nm. Batteri 140 kWh, 800-voltssystem, laddkapacitet normal 22 kW/snabb 460 kW. Räckvidd 645 – 845 km. 0–100 km/tim 4,6 s. Dragvikt 2700 kg.



**BMW X5 M60e xDrive.** Bensin, rak sexa, laddhybrid, 612 hästkrafter, 800 Nm. Räckvidd el 81 – 98 km. 0 – 100 km/tim 4,5 s. Förbrukning 5,7 – 6,2 l/100 km. Dragvikt 3300 kg.  
Bensin, rak sexa, laddhybrid, 612 hästkrafter, 800 Nm. Räckvidd el 81 – 98 km. 0 – 100 km/tim 4,5 s. Förbrukning 5,7 – 6,2 l/100 km. Dragvikt 3300 kg.



**BMW X5 i kommande vätgasutförande.** Vätgastankarna har tagit elbilsbatteriets plats.



Anders Helgesson

#### 4. Slår elbil: Niklas Volvo går 30 mil på 4 säckar ved

Av Anton Nordgren

1 juli 2026, 16:15

**Glöm dyra bensinstopp – Niklas Volvo är helt oberoende av utländsk olja. Hans Volvo 145 rullar i stället på svensk björkved. Nyligen körde bilen 30 mil på fyra säckar. – Den här tekniken är ett jättebra komplement, säger Niklas Alexandersson**



**FILM:** <https://youtu.be/CCCZCASddsY>

Niklas Alexandersson, 51, från Tidaholm har skapat ett minst sagt unikt bygge. För några år sedan konverterade han sin Volvo 145 till att gå på kubb av ved, alltså gengas. Nyligen har bilen körts 30 mil, från Tidaholm till Röstånga. Det är en längre verklig räckvidd än många nyare elbilar.

– Vi har fått pengar för att bygga en container som genererar el av samma teknik. Så nu var jag nere i Skåne för att promota det projektet. Då tog vi givetvis gengasbilen ner, säger Niklas Alexandersson till Carup.

Niklas och hans team har fått 670 000 kronor för att bygga energiberedskapscontainern. Den ska generera el med hjälp av sol när vädret tillåter, och annars med samma trögasteknik som Volvon. För Niklas har tekniken länge varit en passion. Han menar att gengas är det bästa fordonsbränslet om något skulle hända i Sverige.

– Det började som ett miljöprojekt. Sen har det blivit lika mycket beredskap. Jag vill inte vara beroende av vad som händer i Hormuzsundet eller i Ryssland idag, fortsätter han.

Många skulle påstå att projektet är invecklat, men allt fungerar utan större problem. Bak på hans Volvo finns en stor tunna i plåt. Där håller han i en säck med björkved som driver bilen.

– Jag har ersatt en bensinförgasare med en vevförgasare. Vevförgasaren sitter i bak på bilen. Så det är alltså en manick där jag genom syrefattig förbränning skapar brännbara gaser i form av kolmonoxid, vätgas och lite metangas. Detta gör då att bilen drivs av trä.

Den ombyggda Volvon klarar att köra 100 kilometer i timmen. Projektet började så smått runt 2020-2021.

– Men jag har samlat grejer länge. Sedan tog det ett par veckor. Jag hade ett mål att jag skulle få ihop det till ett projekt. Då kom en kompis upp som också kör gengas, så vi tokkörde en vecka och fick ihop min **bil**, minns Niklas.

Niklas menar inte att gengas är bäst i varje enskilt fall. Men det fungerar väldigt ofta. Och på det stora hela är han mycket nöjd med sin bil som går på trä.

– När solen skiner är solpaneler överlägsna, men du har de här fyra månaderna när solen inte levererar. Då är den här tekniken ett jättebra komplement, avslutar han.

## LÄS MER:



## Överraskande upptäckten: Testade 30 000 elbilar



## Så kör Gunnar bil – helt utan bensen, diesel eller...



## Varningslampa i bilen kan ge böteschock



Elbil var för smutsigt – då skaffade Per en vedbil



Expert varnar för kinesiska bussar: "Matar draken"



Därför kan en elbil kosta 50 000 kr att försäkra



Måste alltid ligga i bilen – så höga blir böterna



## 5. Nya stöd till eldrivna lastbilar, bussar och båtar

Posted by Kristofer Rask juni 30, 2026

### Elektrifieringen får ny skjuts



Sedan tidigare har Energimyndigheten erbjudit stöd för publik laddning av tunga transporter längs större vägar. Nu lanseras två nya stöd för fler transporttyper att driva elektrifieringen framåt.

Energimyndigheten öppnar nu för stöd till icke-publik laddning för lastbilar och bussar och laddning för sjöfart.

– Branschen har länge efterfrågat stöd för laddning av de egna tunga fordonen med lägre effektkrav, bland annat för att möjliggöra infrastruktur för nattladdning. Nu kan vi äntligen möta det önskemålet, säger Petter Dahlin som är enhetschef för E-mobilitet vid Energimyndigheten.

Myndigheten beskriver tillgång till billig hemmaladdning som en viktig förutsättning för att livscykelkostnaden för ellastbilar ska närma sig de fossildrivna alternativen.

Den andra utlysningen ”Utbyggnad av laddningsinfrastruktur i hamnar” syftar till att möjliggöra elektrifiering av fartyg och därmed främja omställningen av ytterligare en del av transportsektorn.

– Sjöfarten befinner sig i ett tidigt skede av sin elektrifiering. Det här stödet kommer att underlätta för aktörer som är tidigt ute att ställa om till eldrift och på så sätt bidra till minskade utsläpp från sjötransporter, säger Petter Dahlin.



Kristofer Rask

## Citroën Xantia Activa

Av Simon Charlesworth 17 mars 2022

5 min läsning

Minnen av en föreställningskuriositet



Den kan se ut som en enkel familjebil men låt dig inte luras, för Citroën Xantia Activa är superbilen du aldrig hört talas om.

Osannolikt? Kanske, men faktum är att 1995 års Activa var ganska olik allt annat förare kunde få tag på vid den tiden. Det var den sista Citroën som verkligen experimenterade med teknik, en oväntad tolkning av prestandabilen, och oj vad det förbryllade kritikerna.

Under dess oskyldiga yttre fanns fjädringsteknik inte olik den som nyligen förbjudits i Formel 1.

De franska ingenjörerna hade utvecklat ett sätt att aktivt förhindra krängning och lutning i kurvor utan att påverka komforten, och i processen skapade de en familjebil som kunde dra mer lateral G i en kurva än sportbilar som Ferrari 512TR och Honda NSX. Den franska **tidningen L'Automobile** bevisade enligt uppgift detta genom att testa en Xantia Activa på en skidpad och registrera en sidleacceleration på 0,94 g. 512TR fick 0,92g, NSX 0,93g, medan en Toyota Supra noterade 0,95g och Ferraris F40 nådde 1,01g. Det är desto mer imponerande när man tänker på Activas högre tyngdpunkt och relativt smala (205/55R15) däck.

I sin tryckta reklam vid den tiden visade Citroën bilder på två Activa mitt i en kurva och frågade vilken som körde i 100 kph och vilken som stod stilla.

**Which is standing still and which is cornering at 60 mph?**



Had we featured an ordinary car, the puzzle would be easy enough to solve.

A mere glance would detect the moving car leaning over on the bend.

But this is no ordinary car. The new Xantia Active is the first production car to have active roll control, a system so advanced it actually eliminates body-roll.

This allows the car to corner with a degree of precision unimaginable in any other. Consequently, the Xantia Active is one of the safest cars on the road.

Active roll control, based on a safe feature first developed for Formula One, works in two phases.

As the car enters a bend, its anti-roll bars stiffen to counteract the lateral force that normally causes body roll.

Then, as the car progresses through the bend and the lateral force increases, an on-board computer activates hydraulic rams which raise or lower the anti-roll bars to compensate.

So, whether it's in a long bend, turning a 90 degree corner or taking a slow hairpin, the car remains level with the road at all times.

Now back to which car is which. Well, the stationary car is the top one.

Or is it the bottom one? No, definitely the top one. Maybe. What do you think?

For an information pack return this coupon to: Citroën UK, Dept. W0835, Freeport, London N4 1BB, or phone free on 0800.

Mr/Mrs/Ms \_\_\_\_\_ Initials \_\_\_\_\_ Surname \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Postcode \_\_\_\_\_ Telephone \_\_\_\_\_

When do you intend to replace your car? Month \_\_\_\_\_ Year \_\_\_\_\_

Next car will be: (i) New ☐ Used ☐ (ii) Company ☐ (iii) Petrol ☐ Diesel ☐ (iv) Hatchback ☐ Estate ☐

**CITROËN XANTIA ACTIVE**  
NOTHING MOVES YOU LIKE A CITROËN

XANTIA ACTIVE 2.0 TURBO 16V ON THE ROAD (ON THE ROAD) PRICE INCLUDING VAT, ALUMINIUM PLATES, DELIVERY AND SIX MONTHS ROAD FUND LICENCE. FOR EXPORT ONLY. PRICE SUBJECT TO CREDIT. CITROËN BERKELEY SQUARE TEL 0171 528 9910. PRICE CORRECT AT TIME OF GOING TO PRESS.

### *En samtida annons för Activa*

När **Autocar** släpptes i Storbritannien 1996 ägnade de sex sidor åt Citroëns senaste – och tyvärr sista – hydropneumatiska flirt med **avantgarden**. Journalisten David Vivian kämpade för att förstå Activa. 'Activas prestation är flexibel, inte eldig. Den är inte alls särskilt sportig. Så det gör den till ett märkligt djur, verkligen: en bekväm familjehatch som inte riktigt är tillräckligt bekväm med ett superbilschassi som inte riktigt fungerar. Kanske förklarar det varför jag gillar det, men inte kan lista ut varför.'

Toppmodellen Xantia var en bil så subtil att även om du såg en skulle du förmodligen inte märka det. Uppkallad efter två konceptbilar lade Activa till en diskret spoiler och bredare femkrade lättmetallfälgar, samt hade något utvidgade framvingar. Tidiga exemplar hade bara två, nästan ursäktande 'Activa'-märken på framskjärnarnas remsor, vilket gjorde den till en riktig Q-bil.

Activas attraktionskraft låg i dess mekanik. Inte lika mycket under huven, för Turbo CT (Constant Torque) fanns en lågtrycksturboladdad 1998cc, 8-ventils XM ärvd med Peugeot 305-förälder. Med dieselliknande köregenskaper uppnådde den 173 lbft vid 2500 varv/min och 150 hk vid 5300 varv/min.

Nej, den verkliga magin var dess fjädring, som inte bara var den ultimata versionen av Hydropneumatique — det Paul Magès-designade systemet som Citroën banade väg för — utan det hade också en världspremiär. En vidareutveckling av Hydractive II, Activa hade aktiva krängningshämmare kallade **Systeme Citroën de Contrôle Actif de Roulis (SC. CAR)** som begränsade karossrullningen. (Till skillnad från Hydractive III behöll Hydractive II sitt fullt sammankopplade hydraulsystem.)



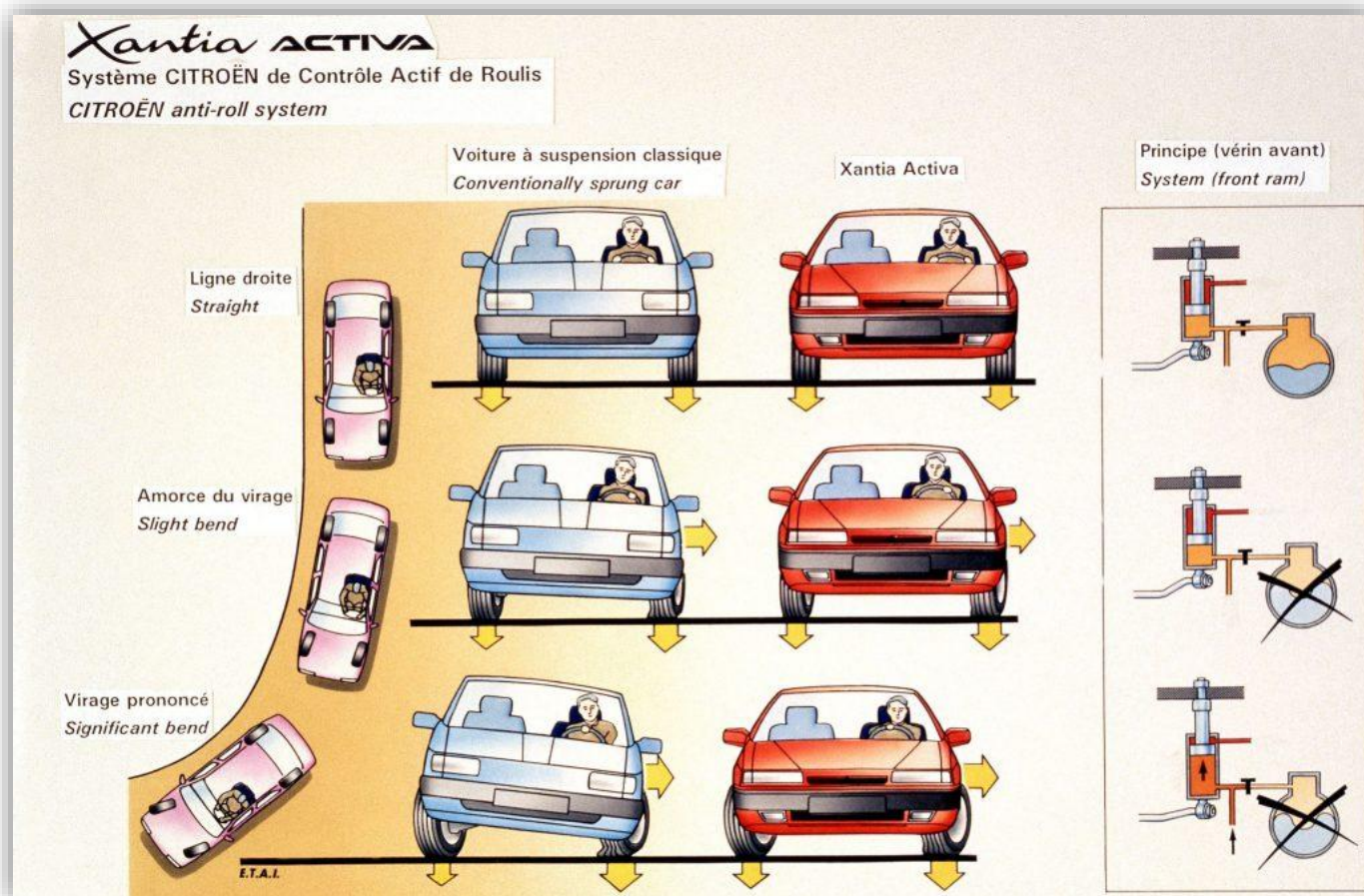
Istället för att vara riktigt aktiva, SC. CAR höll karossens rullning till 0,5 grader. Systemet hade två fjädringsinställningar (Normal och Sport), använde tre ECU:er och sensorer och fungerade i två steg.

För det första fördubblade de aktiva krängningshämmarna sin styvhet vid sväng i böj genom att skära av mjukgöringseffekten från en fjädringssfär. Om kurvbelastningarna fortsatte att öka och mer än 0,5 graders krängning upptäcktes, matades LHM (Liquide Hydraulique Minéral) vätska in i rams som justerade krängningshämmarna för att hålla bilen i nivå. Genom att förhindra roll och pitch, SC. CAR påstods förbättra greppet med 20 procent eftersom det hjälpte däcken att behålla sin optimala kontaktyta mot vägbanan.

Kanske förklarar denna odefinierbara charm varför jag övertalade min far att hugga in sin Rover för en sådan. Motivet var enkelt: som befälhavare som ofta arbetade borta från hemmet, skulle det falla på mig att 'ta hand om' Activa medan han var till sjöss. Jag var en bilgalen ägare av en avskyddad VW med körkort fortfarande i blöjor, och var villig att hitta på vilken ursäkt som helst för att låna Dante Red-pilen istället för att stå ut med "Stodgevagen".

Körd med fräsch energi fanns turbolagg, men när du väl var i vridmomentzonen var Activa otroligt snabb. Jag erkänner att jag var för oerfaren för att noggrant bedöma det, men det spelade ingen roll eftersom det var en uppenbarelse över A- och B-vägarna. Tack vare dess tvärlandsjakt och fjäderviktskontroller avslutades resorna med en avslappnad axelryckning. Om en Gareth Cheeseman-försäljare var dum nog att köra om Activa, skulle deras förvirrade ögon brinna starkt i backspeglarna, som om de tjöt: "**Hur?! Hur kan den där förbannade franska taxin göra det där...?**"

Men Activa hade sina begränsningar. Och i mitt fall snubblade jag över dem under en 'resa till en bilutställning' som i själva verket var en trackday på Castle Combe race circuit i Wiltshire.



Jag kände till banan och jag kände bilen. Det jag inte visste var hur övermod kan vara väldigt farligt.

Genom att rusa genom Quarry och flyga längs Farm Straight, långt innan chikanerna installerades, var Old Paddock Bend platsen där Activa tappade intresset. Den sirapslika styrningen kändes som om hjulen hade lossnat. Det PSA-chassit gjorde sedan det PSA-chassin älskade att göra, och den efterföljande 80 mph tanksmattan ledde till en **snurr à grande Vitesse**. Jag kände som om Citroën hade övergivit mig. När vi rusade åt sidan mot en gräsyrgg väntade jag på att världen skulle vändas upp och ner. Men av något mirakel stannade vi precis kort. Pappas bil var fortfarande intakt.



*Författaren Charlesworth, strax innan han skrämde sig till döds på Castle Combe.  
Notera eskorten Cosworth, bakom, lutande tungt...*



Den stora nackdelen med att äga Activa var dock att även då var det få som visste hur man skulle ta hand om det och att få tag på reservdelar var löjligt svårt. Bara fem år gammal behövde Activa en renoverad generator eftersom återförsäljaren inte kunde få tag på en ny. Flera mil hemifrån slog en katastrofal LHM-läcka bromsarna, styrningen och kopplingen, vilket gjorde vägen grön, mitt ansikte rött och min panna svettig.

Även när sfärer och rör byttes ut kändes åkturen spinkig. Sedan började 'Stop'-lampan blinka, vilket innebar att fjädringen – som visade ett Citroën-rekord på 10 kulor – behövde uppmärksamhet. De ursprungliga Michelindäcken blev svår fångade, så andra stövlar monterades, men deras dåliga grepp förstörde Activas festbil.

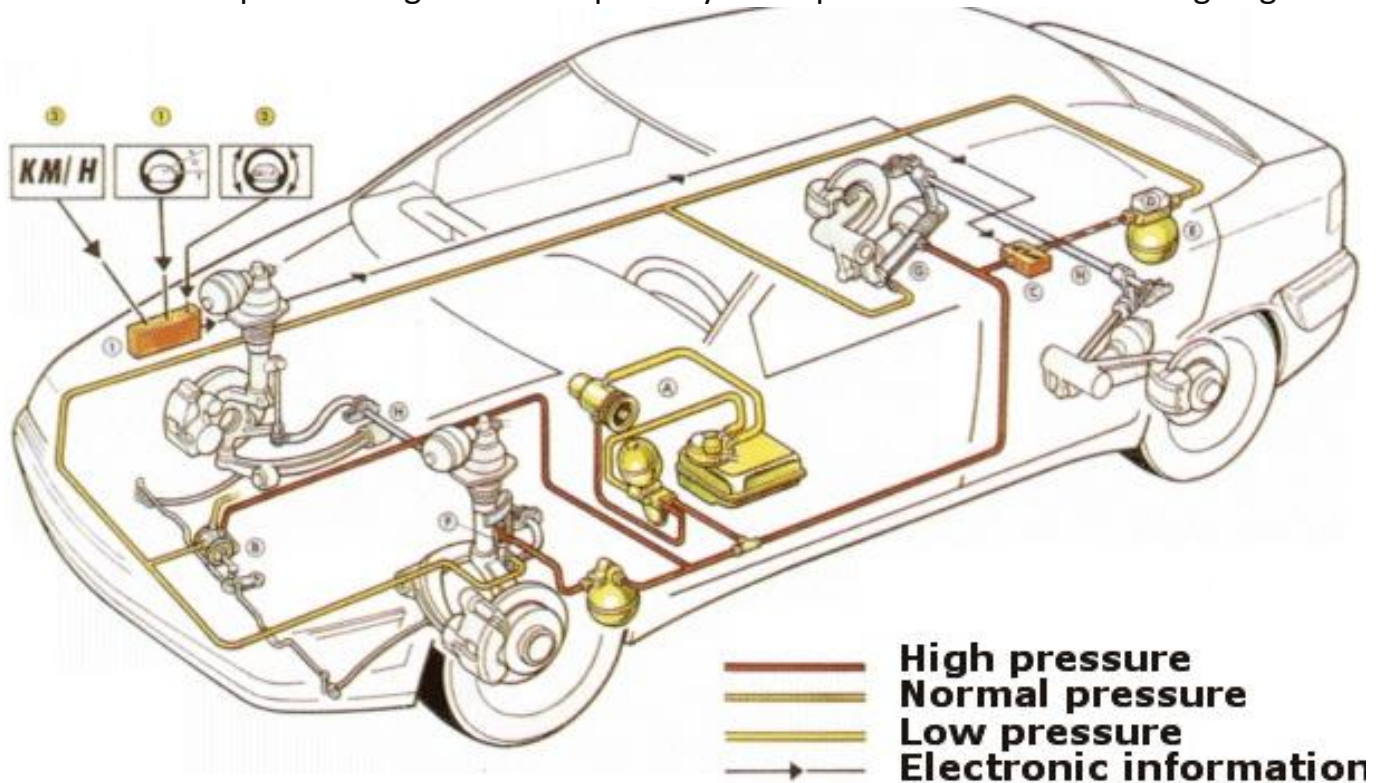
Alltför snart såg dess fruktansvärda restvärde – för ointresserade spelare var det bara en gammal Citroën – till att den var värd lika mycket som en platt **Orangina**.

Efter en vänsterdriven V6-evolution och en tveksam ansiktslyftning 1998, upphörde produktionen för 20 år sedan. Även om Citroën inte ersatte den, lämnade Activa ändå ett arv som världens första produktionsbil med aktiv krängningsstabiliserande fjädring – en idé som sedan dess har använts av många lyxsedaner och sportiga 'Chelsea-traktorer'. Ändå pensionerades Hydropneumatique av Citroën för fem år sedan.

Efter 14 år och 75 000 miles skulle "min" Activa dö av att göra något Activas inte borde göra. Som alla Xantia fungerade handbromsen på framskivorna och den höll inte när skivorna hade svalnat. Den gamle mannen ignorerade rådet att "alltid lämna den i växeln" en gång för mycket och så, med viss ironi, rullade antiroll-pionjären nerför en backe med bara gravitationen vid ratten. Den stackars varelsen mötte sitt slut i den buttera omfamningen av en viktoriansk mur – sargad, blåslagen och många centimeter kortare.



Idag är Activas fruktansvärt få och kommer sällan till salu. Men ifall någon gör det, har jag fortfarande ett par dammiga flaskor Liquide Hydraulique Minéral som väntar i garaget...



FILM: [https://youtu.be/EZ\\_3HRMy2js?t=378](https://youtu.be/EZ_3HRMy2js?t=378)

FILM: <https://youtu.be/Yn4BlFpWw0s?t=33>

FILM: <https://youtu.be/lZXaexvA7p0>

## 7. Lancia Belna Eclipse 1934



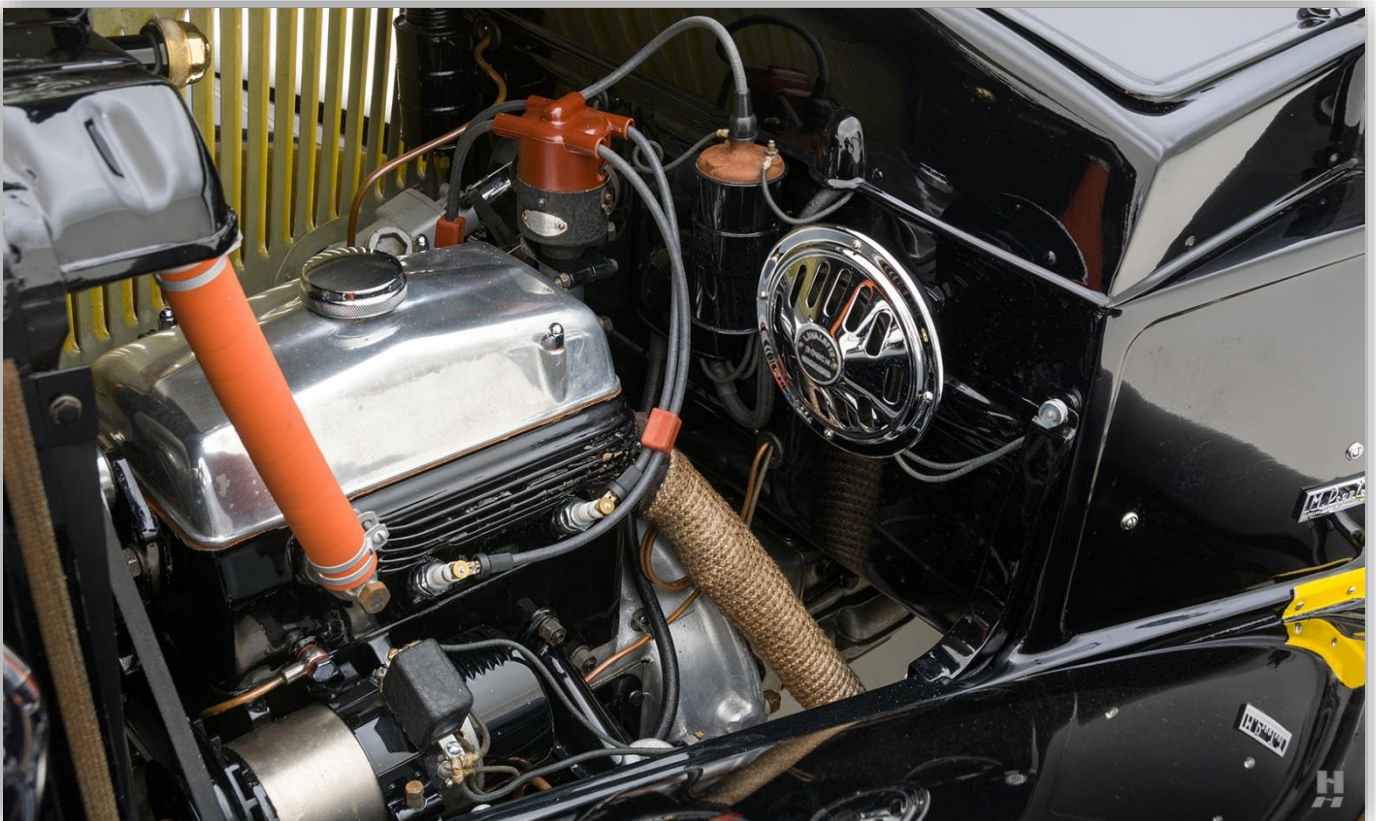
Vad var det med Paris, Frankrike i början av 1930-talet? Kanske fanns det något i vattnet, eftersom Kärlekens stad var en hetpunkt för kreativ energi, med konstnärer, arkitekter, modedesigners, poeter och musiker som omfamnade Art Deco-skolan. Bland denna mosaik av färgstarka figurer glänste en särskilt begåvad fransk-judisk man vid namn Georges Paulin – en tandprotesist på dagen, och konstnär, uppfinnare och uppfinnare på natten.

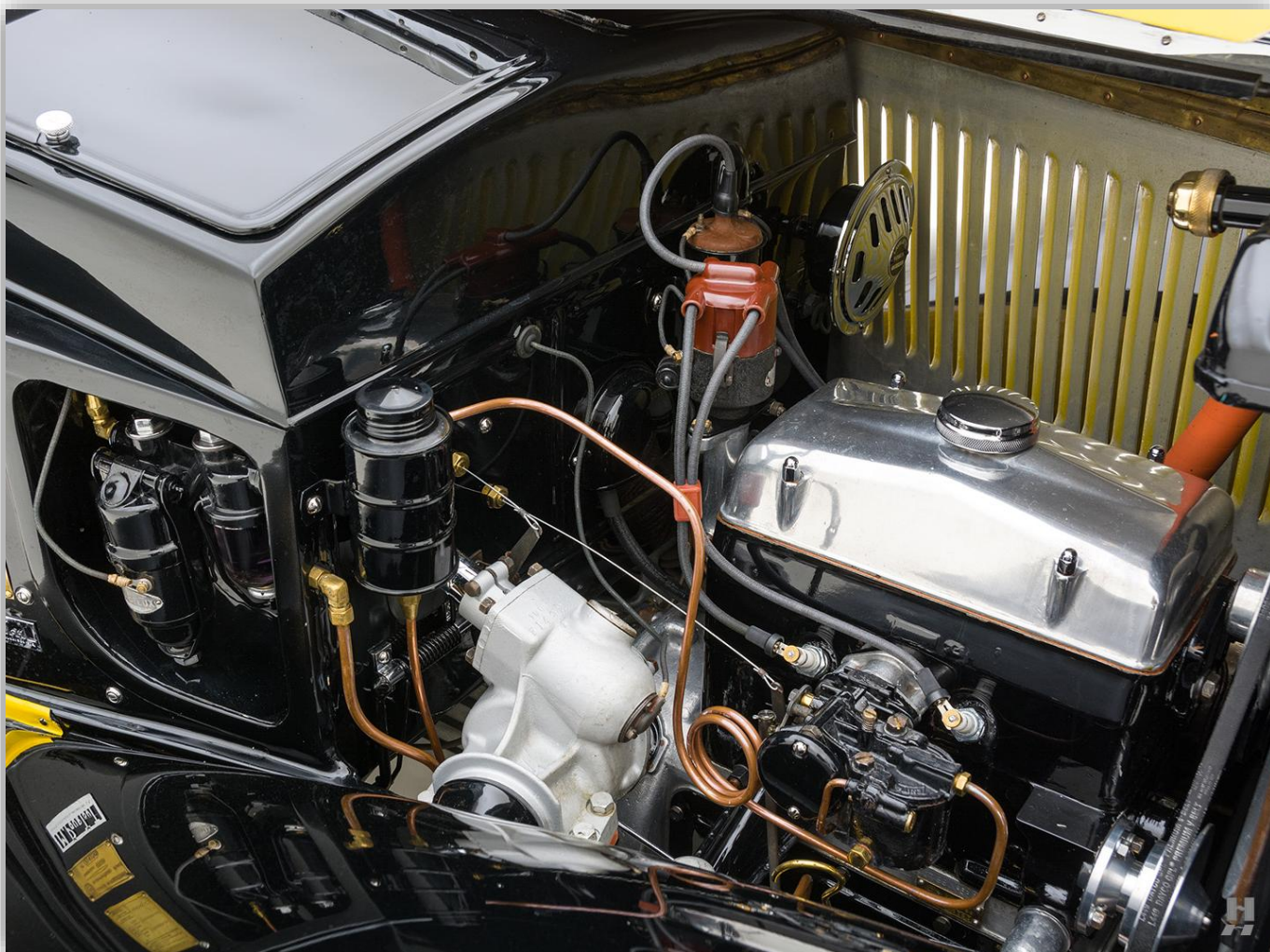
Paulin är en av de sällsynta personligheter som verkar utnyttja både den tekniska och konstnärliga sidan av sin hjärna fullt ut. En dag, när han såg en granne kämpa med en Delage fällbar mjuk topp i ett plötsligt skyfall, kom Georges på idén om en infällbar hård topp, som han skissade upp och senare patenterade 1932. Hans uppfinning väckte inte bara Paris främsta karossbyggares uppmärksamhet, utan även den mäktiga Peugeot.





När han inte var upptagen med att tillverka och montera löständer doppade Paulin tårna i karossbyggerivärlden på uppdrag av Marcel Pourtout, en högt respekterad medlem av den blomstrande parisiska karossbyggeriindustrin, som fascinerades av den försvinnande takdesignen. Georges Paulin började arbeta extrajobb som designer, där hans konstnärliga sinne underströks av hans tekniska kunskaper, och skapade design som inte bara var vackra, utan aerodynamiskt solida och tekniskt avancerade. Hans portfölj för Pourtout växte till att omfatta inte bara vår Lancia Belna Eclipse, utan även andra fantastiska maskiner som Peugeot 402 Darl'Mat Special Sport och den innovativa, mycket inflytelserika "Embiricos" Bentley 4 1/4.





Tyvärr slocknade Paulins briljans i förtid av andra världskriget. När Marcel Pourtout flyttade för att skydda sin familj och fabrik under ockupationen, anslöt sig Paulin till en underjordisk motståndsgrupp bestående av andra inom karosserindustrin, som drevs från Kellers verkstäder och hans tandläkarpraktik. När tyskarna upptäckte honom valde Paulin att inte fly och offrade sitt liv för att rädda andra.

Som tur är lever George Paulins arv vidare i de bilar han designade. Denna slående lilla Lancia Belna är en av två kända överlevande från ungefär fem byggda med den Paulin-designade, Pourtout-byggda **Eclipse** cabrioletkarossen. Pourtout upprätthöll en stark relation med Lancia France i början till mitten av 30-talet, och Belna-namnet användes på franskbyggda versioner av den V4-drivna Augusta.





Den kända historien om denna fantastiska lilla Lancia börjar på 1950-talet med dess förvärv av Dr. Eugene Nobles från Memphis, Tennessee. Enligt Dr. Nobles dotter köpte han bilen genom den brittiske återförsäljaren David "Bunty" Scott-Moncrief, och den kom till USA via hamnen i New Orleans.

Det sägs att Dr. Nobles njöt av bilen i många år, då han snabbt målade om den i silver och rött längs vägen. Han sålde den bara för att göra plats i ladan inför dotterns bröllop. Nästa ägare var den välkände amerikanske samlaren och entusiasten John Moir, som byggde den berömda "Alphabet Collection" med bilar som representerade varje bokstav i alfabetet.

Mr. Moir vände sig till sin favoritrestauratör, David Steinman från Waitsfield Motor Car Company i Vermont, för att återställa Lancia till hans standard. Steinman restaurerade den troget och noggrant i en fantastisk kombination av svart med gula karossidor, gula accentlinjer och en spektakulär interiör i gult strutsläder, komplett med matchande struts-påsar bakom sätena. Som upptäckt saknades sina ömtåliga Art Deco-stötfångare, som troget återskapades med tidsenliga foton.

Renaturatorerna var noga med att bevara detaljer som kuggstångsmekanismerna och förstås den patenterade infällbara hardtoppen som förvaras prydligt under den avsmalnande bakpanelen. De flytande linjerna och de intrikata Deco-detaljerna som den delade bakrutan och de böjda dörrhandtagen är ett bevis på Georges Paulins designförmåga.

Efter restaureringen visade Moir stolt upp den fantastiska lilla Lancia på prestigefyllda utställningar och evenemang. Den visades på Pebble Beach 2004, vann utmärkelser som bäst i klassen vid Amelia Island Concours 2005 och Concorso Italiano 2006, visades på 100 Motorcars of Radnor Hunt, tilldelades 99,75 poäng av Classic Car Club of Americas domare och tilldelades ett nationellt förstapris av AACA. Publicerade framträdanden inkluderar marsnumret 2005 av Classic & Sports Car Magazine och ett reportage i Antique Automobile (mars/april 2007).





År 2015, efter år av John Moirs uppskattade glädje, anslöt sig den slående lilla Lancia Belna Eclipse till en prestigefylld privat samling och mötte några av världens finaste bilar från Art Deco-eran. Den är fortfarande i utmärkt skick, lämplig för fortsatt concours-utställning och är en mycket speciell, måste-ha bil för alla fans av denna berömda era av bildesign.



## 8. Grattis Studebaker Champion!

Publicerad 13 juli 2009

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Joel och Judit har namnsdag vill vi även uppmärksamma Champion!



Studebaker Champion Coupe 1954

Som liten fristående tillverkare måste Studebaker sticka ut från mängden för att hävda sig. Från fabriken i South Bend, Indiana kom därför många oförglömliga modeller och lösningar.

Begreppet premium var inte myntat 1939 vid presentationen av den första Studebaker Champion, men det var precis vad den var. En bil mindre och lättare än en Ford eller Chevrolet som såldes till ett högre pris.

Ritad av Raymond Loewy var det den nya Champion som åter fick Studebaker att visa vinst efter de svåra depressionsåren.

I Sverige blev 1939 års Champion också en framgång och tidningen Motor körde under hela kriget en Champion med gengas som redaktionsbil.

Med de nya modellerna från 1947 blev Champion instegsmodellen med kortare hjulbas och alltid med lilla sexan. Sista årsmodellen var 1958, året efter kom Lark.



Studebaker Champion lanserades 1939 som A new car for a new world! Reklamarna hade väl inte räknat med ett nytt världskrig. Bilen var i alla fall välutrustad och kunde fås som coupé samt som två- eller fyradörrars sedan.



Förkrigsmodellen kom tillbaka 1946 med bredare grill men 1947 kom helt nya karosser som var så radikala att folk först inte såg skillnad på fram eller bak- is it coming or going?



*En -51:a med glasveranda. Karosstypen hette Starlight Coupe. Champion fanns i samma karossutföranden som Commander vilken hade större motor, från 1951 med V8.*



Studebakers -53:or upphör inte att fascinera. Pedantiskt namnger Studebaker karosstypen som "Hard Top" Convertible men borde inte citationstecknen ha omgett "convertible" i stället?



*Efter att ha överlastat -55:orna med krom förnyar Studebaker 56:orna med kantiga linjer. Att det fortfarande bygger på Raymond Loewys mästerverk från 1953 är inte lätt att se, men det är heller inte meningen.*



*Förvandlingen fortsätter 1957 med bumper grille och nya bakljus. Pengarna börjar tryta och Champion får sitt sista år 1958 en billig facelift med fenor och lamphus som pålagda glasfiberformer.*



*Studebaker Champion Sedan 1958*



Carl Legelius

## 9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Ford Bronco 1977

Den ursprungliga Ford Bronco började bli till åren kommen i mitten av 1970-talet. Konkurrenterna från International-Harvester, Chevrolet och Dodge var större och modernare så Ford alkemiserade Bronco till en fullstor offroader byggd på pickupben. Fyrhjulsdraft, manuell växellåda och en **V8** på **154 hk** var standard, men **nästan 80 %** av köparna valde automatväxellåda som tillval.

Förändringen var drastisk, men det var precis vad bilmärket behövde. Den årliga försäljningen steg från **13.600 enheter** 1976 till **nästan 94.000** 1979. Ford hade blåst nytt liv i klassen. Cirka **1,5 miljoner** exemplar såldes under fem generationer fram till dess att den dog ut 1996. En helt ny Bronco kommer år 2020.

**Hedersomnämning för 1977: Matra Rancho**





Roger Warolin