



Heinkel Kabine 154 (1958)

1. Här är nya Volkswagen ID. Cross
2. Volvo EX60 börjar levereras
3. VW-kopia lever vidare
4. Vad är maxlasten på taket
5. Nordkorea erkänner sig skyldig till miljarder för Volvo-bilar
6. Sveriges dyraste Saab
7. Delages sista mästerverk
8. Heinkel Kabine
9. Rolls-Royce 20 hk
10. Grattis Triumph Stag
11. De viktigaste bilarna
12. Fredagsfilmen



1. Här är nya Volkswagen ID. Cross – Rymligare

Av Christoffer Gullin 15 juli 2026

Volkswagen fortsätter sin satsning på MEB+-plattformen, och nu är det dags för den sista och kanske mest efterlängtede modellen i familjen: ID. Cross. Jag har hunnit ta mig en titt inför världspremiären och har dessutom redan hunnit provköra en maskerad förproduktionsbil i Tyskland några veckor tidigare. Här är mina första intryck av en lite större och högre SUV-variant av ID. Polo.



FILM: https://youtu.be/DAYE_TR0QUo

En ny SUV i MEB+-familjen

ID. Cross bygger på samma MEB+-bas och delar i stort sett samma specifikationer som ID. Polo, men är 10 centimeter längre, 4,15 meter mot Polos 4,05, med samma hjulbas på 2,6 meter och en markfrigång på 14 centimeter som gör den mer av en riktig stadsSUV. Trots storleken är vikten låg: 1 539 kg med det lilla LFP-batteriet och 1 548 kg med det stora NMC-batteriet. Jämför man med en Volvo EX30, som bara är 6–7 centimeter längre, väger den nästan 400 kilo mindre.

Bilen är enbart framhjulsdreven med tre effektnivåer, 85, 99 eller 155 kW (116, 135 respektive 211 hk) och 290 Nm vridmoment, samt två batterialternativ på 37 eller 52 kWh. WLTP-räckvidden landar på 316 respektive 436 kilometer, något lägre än i Polo eftersom bilen sitter högre, och Volkswagen har även nämnt vintersiffror på mellan 200 och 350 kilometer beroende på batteri.



Den nya MEB+ som är framhjulsdreven till skillnad från tidigare MEB-bilar

Hjulen går att få mellan 17 och 20 tum, och personligen tycker jag 18 tum känns som sweet spoten, jag har sett systerbilen Skoda Epiq med 20-tummare och det är inget jag skulle rekommendera.

Volkswagen kallar det här för "en sann Volkswagen", samma linje som med ID. Polo, och pratar mycket om att man numera utvecklar både hårdvara och mjukvara in-house istället för att köpa in delar från tredjepartsleverantörer, ett grepp som ska sänka kostnaderna och kortas ner utvecklingstiden. Priset i Tyskland ska landa på omkring 28 000 euro för en instegsversion, medan en fullutrustad variant med stort batteri och stark motor, som testbilen jag körde, hamnar närmare 40 000–42 000 euro. Svenska priser är fortfarande okända när detta skrivs, men brukar bli högre.

Bilen kommer i tre utföranden, Trend, Life och Style, med en sportigare R-line med DCC-chassi och mekanisk låsande diff att vänta under 2027. Lansering väntas till hösten 2026 med svenska leveranser runt vecka 48, alltså i slutet av året.

Volkswagen ID. Cross har en lyckad design. Volkswagen ID. Cross laddkurva med det stora batteriet.

Funktioner och interiör

Laddningen sitter på samma plats som i Polo, framför passagerardörren, med 11 kW AC och antingen 90 eller 105 kW DC beroende på batteri, vilket ger 10 till 80 procent på 27 respektive 24 minuter. Volkswagen har medvetet jobbat med en plan laddkurva som delas mellan alla MEB+-syskon, Cupra Raval, Polo och Skoda Epiq inkluderat, så att det stora batteriet håller sig över 100 kW ungefär mellan 40 och 70 procents laddning. Vehicle to Load finns via adapter (3,6 kW) och Vehicle to Home via DC-uttaget.

Bagaget rymmer 475 liter, men precis som i Polo krävs det att man lyfter på golvet för att komma åt hela utrymmet. Det saknas fortfarande en genomlastningslucka, bara en 40/60-delning, men fäller man ner ryggstödet får man 1 340 liter totalt. Under huven gömmer sig en frunk på 22 liter, första gången i en Volkswagen, liten men tillräcklig för att få laddkabeln ur vägen. Taket har rails som standard med en dynamisk taklast på 75 kg, nog för ett taktält, medan dragvikten ligger på 500 kg med det lilla batteriet och 1 200 kg med det stora.



Volkswagen ID. Cross har en lyckad design

Baksätet är rymligare än i Polo, framför allt i takhöjd. Jag är 180 cm och satt fint där bak tack vare den höga, fyrkantiga kabinen och panoramataket, som dessutom har ett riktigt fysiskt solskydd, en detalj jag uppskattar mer än de elektriska varianter man ofta ser i premiumbilar nuförtiden. Fram är det samma interiörspråk som i Polo och ID.3 Neo: 10,25-tums förarskärm, 12,9-tums mittskärm, fysiska knappar för klimatet och en ny ratt med fysiska knappar som känns riktigt bra, en av de bättre knappuppsättningarna jag känt på i en bil just nu. Den blanka pianolacken på växelväljaren är dock en besvikelse i en kupé som annars domineras av tyg och mattplast. Ljudanläggningen från Harman Kardon (425 watt, 10 högtalare i topputförande) imponerade också, bättre än Skodas Canton-system och i klass med det som sitter i ID.7, mycket tack vare att mer tyg i kupén ger bättre akustik än hårdplast enligt Volkswagen.

Hur den är att köra

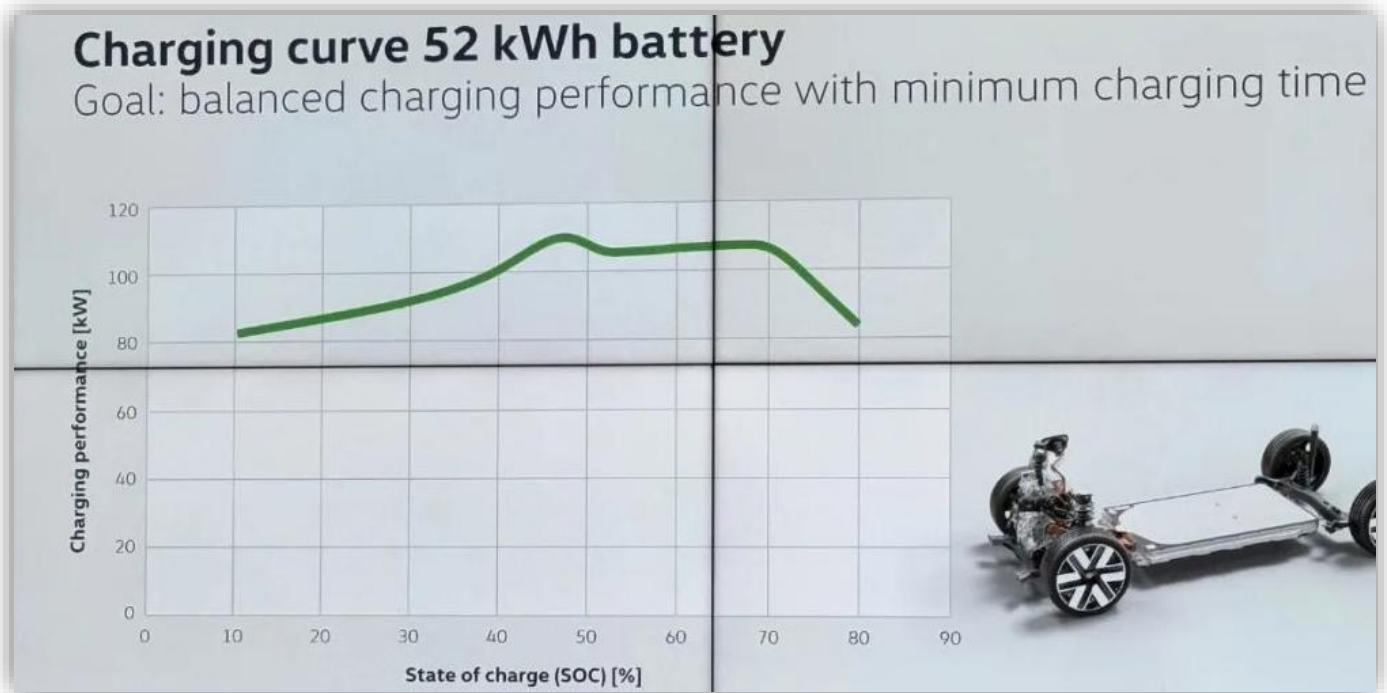
Det här var en maskerad förproduktionsbil på en så kallad "covered drive". Travel Assist, styrassistenten, fortsätter att imponera precis som i tidigare VW-modeller. Enpedalsläget har två styrkor på inbromsningen och går båda hela vägen ner till noll, men går också att stänga av till förmån för ett mjukare, mer traditionellt kryp-läge.

Det nya "One-box"-bromssystemet gör att bromspedalen fungerar som en sensor, medan datorer i bakgrunden avgör om regenerering eller de mekaniska skivbromsarna ska användas, utan att pedalkänslan förändras. Systemet motionerar dessutom bromsskivorna automatiskt då och då så att de inte rostar fast om man mest kör på regenerering.

Gaspedalen är väl kalibrerad, jag vet alltid hur mycket jag behöver trycka för att få önskat resultat, något jag också uppskattat i systerbilarna i den här serien.

Vi har sett den nya interiören ett par gånger nu men den är lika trevlig varje gång.

Komfortmässigt kändes bilen fastare och mer mogen än den tidigare, ännu inte färdigställda Skoda Epiq jag kört, som upplevdes lite svampig. Volkswagen säger att båda bilarna nu har fått sina slutgiltiga dämparinställningar, vilket känns som ett steg i rätt riktning. Den hanterar gupp och brunnslock i stan med bra kontroll.



Volkswagen ID. Cross laddkurva med det stora batteriet

På en snabbare landsväg blev det tydligare att det inte är en sportbil, viss krängning märks, och eftersom man sitter högre än i Polo känns kontakten med vägen något mindre direkt. Sportläget stramar åt styrningen och gör gaspedalen mer direkt, men jag tyckte faktiskt att gasresponsen blev något sämre i det läget, tur då att chassi och pedalrespons går att ställa in separat via individuellt läge. Jag noterade även en del vindljud kring speglar och tak, osäkert om det berodde på inplastningen som maskerar bilen eller något annat.

Volkswagen har lagt stor vikt vid att beskriva hur mycket man jobbat med chassi, dämpare och fjädring jämfört med T-Cross, den bensindrivna syskonbilen, och menar att ID. Cross ska bli både sportigare, tack vare elmotorns direkthet, och mer komfortabel.



475 liter i bagaget



Volkswagen ID. Cross är hög och fyrkantig

Sammanfattningsvis

Det här var bara en första titt vid världspremiären och en tidigare provkörning i en maskerad förproduktionsbil, inte den färdiga bilen kunder till slut får köpa. Fullständiga svenska priser och detaljer väntas i samband med lanseringen till hösten 2026, med leveranser runt årsskiftet. Utifrån det jag sett och kört hittills känns ID. Cross som ett kompetent och sansat tillskott i MEB+-familjen: rymligare än Polo, och ytterligare ett steg i Volkswagens satsning på att utveckla mer själva. Det är ingen bil som är byggd för att vara rolig, snarare en som är byggd för att vara rätt. Ett mer fullständigt omdöme får vänta tills den färdiga bilen finns att köra senare i år.



Vi har sett den nya interiören ett par gånger nu men den är lika trevlig varje gång



En funk i en Volkswagen? Japp.

Faktaruta: Volkswagen ID. Cross

	37 kWh	52 kWh
Motoreffekt	85–99 kW (116–135 hk)	upp till 155 kW (211 hk)
Vridmoment	290 Nm	290 Nm
Elektrisk räckvidd (WLTP)	316 km	436 km
Batteri	37 kWh (LFP)	52 kWh (NMC)
Hemmaladdning	11 kW	11 kW
Snabbladdning	90 kW, 10–80 % på 27 min	105 kW, 10–80 % på 24 min
Dragvikt	500 kg	1 200 kg
Bagage	475 liter (1 340 liter fällt) + 22 liter frunk	475 liter (1 340 liter fällt) + 22 liter frunk
Längd	4,15 meter	4,15 meter
Sittplatser	5	5



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Volvo EX60 börjar levereras

Av Mattias Rabe

Uppdaterad 16 jul 2026 kl 17.11

Publicerad 16 jul 2026 kl 16.59

De första svenska köparna har redan fått nyckelkortet till sina EX60. Leveranserna av en av årets mest uppmärksammade elbilar i Europa har inletts.



Teknikens Världs Erik Wedberg bredvid Volvo EX60

I slutet av januari i år var det så dags: **Volvo EX60 presenterades**. Sällan har en ny svensk bilmodell rönt så stor uppmärksamhet, och inte bara i Sverige. Det är kanske inte så konstigt med tanke på att konkurrenterna **BMW** och **Mercedes** lanserade sina motsvarigheter, **ix3** och **GLC**, ungefär samtidigt.

Nu, nästan sex månader efter premiären, har leveranserna inletts. De allra första svenska kunderna har redan fått tillgång till sina bilar. Fler köpare runt om i Europa kommer i dagarna också att få sätta sig bakom ratten i sina nya bilar.

– Det här är en viktig milstolpe för oss och för våra kunder, säger Erik Severinson, Chief Commercial Officer på Volvo Cars, och fortsätter:



– Efter tusentals timmar och många mil av utveckling och tester känns det fantastiskt att se de första kunderna ta emot sin egen EX60. Vi är glada över det förtroende vi fått från de kunder som redan valt EX60 som sin nya bil, och ser fram emot att välkomna många fler till Volvo EX60 under de kommande veckorna, månaderna och åren.

Volvo hade inte riktigt räknat med att efterfrågan på **EX60** initialt skulle vara så hög som den blev och tvingades därför redan innan **tillverkningen startade** att besluta om en **höjd produktionstakt**.



EX60 har fått ett helt eget bakparti och skiljer sig tydligt från EX30 och EX90.

Den höga efterfrågan uppstod till och med innan någon kund eller motorjournalist hade fått möjlighet att köra bilen. Klassiskt handlande av typen "grisen i säcken"? Risken fanns förstås, men vid vår provkörning tidigare i år kunde vi slå fast att Volvos nya elbil EX60 just nu är en av världens bästa bilar. Många egenskaper ligger i topp. Vilka? **Det kan du läsa om här.**

Inom kort kommer du i tidningen Teknikens Värld och här på sajten att kunna läsa vårt första test av Volvo EX60, där vi låter den gå en tuff match mot de mest relevanta konkurrenterna. Missa inte det!

EX60-versioner och pris

EX60 P6 Plus

Bakhjulsdrift, 374 hk, batteri 83 kWh, räckvidd 611 km.
Pris från 689 000 kr.

EX60 P6 Ultra

Bakhjulsdrift, 374 hk, batteri 83 kWh, räckvidd 600 km.
Pris från 769 000 kr.

EX60 P10 Plus

Fyrhjulsdrift, 510 hk, batteri 95 kWh, räckvidd 660 km.
Pris från 729 000 kr.

EX60 P10 Ultra

Fyrhjulsdrift, 510 hk, batteri 95 kWh, räckvidd 648 km.
Pris från 809 000 kr.

EX60 P12 Plus

Fyrhjulsdrift, 680 hk, batteri 117 kWh, räckvidd 810 km.
Pris från 809 000 kr.

EX60 P12 Ultra

Fyrhjulsdrift, 680 hk, batteri 117 kWh, räckvidd 810 km.
Pris från 889 000 kr.

Leveranstiderna 6–12 månader beroende på modellversion.



Mattias Rabe



3. VW-kopia lever vidare – Ora uppdaterar eldriven “Bubbla”

Av Carl Undéhn

13 jul 2026



Redan 2021 skrev vi om elbilen **Ora Punk Cat** som var en modell som minst sagt hämtat en del inspiration från Volkswagens klassiska Typ 1, eller mer känd som ”Bubblan”. Nu meddelar kinesiska medier att modellen, som ser ut att ha bytt namn till Ora Ballet Cat, kommer i en ny och uppdaterad version.

Med det verkar det som att modellen byter namn igen och blir Ora 6. Uppdateringen innebär bland annat starkare motor på 150 kW, jämfört med 126 kW innan, och med det en höljer toppfart på 180 km/h i stället för 155 km/h. Oklart är om modellen får ett nytt batteri. Tidigare hade modellen LFP-batterier med en kapacitet på 50 eller 60,5 kWh och med det en räckvidd på upp till 50 mil, enligt den mer förlåtande kinesiska körcykeln.

Enligt lokala medier har modellen har sålt dåligt på den kinesiska marknaden, men håller sig alltså ändå kvar. Den uppges rikta sig till kvinnliga förare och har därför funktioner som antas vara sådant som just kvinnor uppskattar. Bland annat ett ”Lady Driving Mode”, som gör att bilen håller mer avstånd till kringliggande trafik, en kamera för att kunna ta selfies samt ett läge för klimatanläggningen som ska bidra till att lindra symptomen för de som lider av menstruationsbesvär.

Märket Ora tillhör tillverkaren Great Wall Motors (GWM) och beslutade 2024 att dra sig ut från den europeiska marknaden som en följd av EU:s strafftullar på elbilar tillverkade i Kina.

Teknikens Värld

4. Vad är maxlasten på taket?

Av Erik Wedberg Uppdaterad 14 jul 2026 kl 14.48 Publicerad 14 jul 2026 kl 08.00

Hur mycket får ett taktält väga? Klarar bilens tak mer last än vad som står angivet som max taklast? Experten reder ut.



Hej. Jag är sugen på att köpa ett taktält, men när jag läser om specifikationerna på min bil ser jag att max taklast är cirka 75 kg. Det räcker till tältet men inte till mig. Hur ska jag tänka här. Klarar verkligen inte taket mer eller är det bara i rörelse som 75 kg gäller?
/Jan W

Svar: Hej Jan! Den angivna maxlasten för taket syftar, som du säger, på vad som är tillåtet när bilen är i rörelse. Det kallas ofta dynamisk maxlast och handlar mest om att bilens vägegenskaper inte ska påverkas i allt för stor utsträckning. Till ett fåtal bilmodeller, främst terrängbilar som ofta bär mycket last på taket, anges ibland även statisk taklast och den brukar vara många gånger högre.

Hur tungt man kan lasta på taket när bilen står still är svårt att avgöra. Ett tips är att placera takräckena (som bär upp taktältet) så långt ifrån varandra som möjligt och så nära takrailsens fästpunkter i karossen som möjligt. Vissa taktältstillverkare rekommenderar att man inte använder taktält på takräcken som kläms fast direkt på takets kanter. Bilen ska ha rails, antingen upphöjda eller nedsänkta. Är man osäker på vikten kan man ta det säkra före det osäkra och sprida ut vikten på tre eller fyra takräcken i stället för två.

[Varför blir jag omkörd på höger sida – är det tillåtet?](#)

5. Nordkorea erkänner: Skyldiga miljarder för Volvo-bilar

Av Kevin Neemé

16 juli 2026

Kl 15:30

Carup kan avslöja jättebeloppet som Nordkorea är skyldiga Sverige i dag. Diktaturen tog 1 000 fabriksnya Volvo-bilar. Men tog tidernas springnota.– Nordkorea har sedan länge bekräftat skulden, säger Rikard Björk på Exportkreditnämnden.



Än i dag rullar de gröna Volvo-bilarna i Nordkorea, över 50 år gamla. Våren 1974 rullade bilarna in i Nordkorea tillsammans med stora leveranser från andra svenska industriföretag. Svenska företag såg guld i Nordkorea. Landet visade upp starka tillväxtsiffror, västvärlden ville närma sig regimen och Sverige var tidigt på plats. Kort därefter skeppades omkring 1 000 **Volvo** 144 GL österut.

Bilarna togs i bruk och rullade ut på gatorna i Pyongyang. Men kort därefter började problemen. Den bild som Nordkorea hade presenterat för omvärlden visade sig inte stämma. Bakom fasaden dölde sig stora ekonomiska problem och en mycket begränsad betalningsförmåga. Sverige hade gått på tidernas bluff. Nordkorea slutade helt enkelt att betala.

– När Nordkorea inte betalade tog svenska staten över fordran, medan Volvo och de andra bolagen fick ersättning och klarade sig relativt oskadda, säger Beatrice Arnesson, kommunikationschef på Exportkreditnämnden (EKN).



1 000 Volvo 144 GL levererades till Nordkorea. Men än idag försöker Sverige få betalt för fordonen och skulden har vuxit med flera miljarder kronor.

De tog tidernas springnota från 1000 nya Volvo-bilar. Genom exportkreditgarantier hade EKN försäkrat affärerna. Svenska staten fick därför ta över skulden när betalningarna uteblev. Sedan dess har skulden levt vidare år efter år och vuxit genom räntor och avgifter.

Trots att det gått mer än ett halvt sekel har Nordkorea aldrig gjort upp med Sverige. Affären kostade då runt 600 miljoner kronor. Idag är det beloppet mycket högre än så.

Nordkorea har inte betalat på decennier. Nu avslöjar EKN för Carup hur den svenska staten fortfarande försöker få in pengarna – och att Nordkorea faktiskt erkänner skulden.

– Nordkorea har sedan länge bekräftat skulden. En gång om året begär EKN betalning av skulden. Nordkorea noterar begäran, men lämnar begäran obehandlad, säger Rikard Björk på Exportkreditnämnden.

Det innebär att Nordkorea inte bestrider att skulden existerar. Problemet är att landet helt enkelt vägrar att betala.

– Skulden har bekräftats av Nordkorea vid upprepade tillfällen. Det handlar alltså inte om att de bestrider kravet, utan om att de inte betalar. Sveriges uppfattning är att skulden ska betalas, förr eller senare, säger Beatrice Arnesson.

Enligt EKN gjordes de senaste mindre betalningarna redan under 1980-talet. Därefter har pengarna slutat komma. Trots det har Sverige aldrig skrivit av skulden. Det skulle innebära att skänka pengarna till Nordkorea, konstaterar EKN i en genomgång av ärendet. I dag betraktas Volvo-affären som Sveriges mest långlivade exportfordran. Samtidigt lever myten om bilarna vidare. Flera rapporter har genom åren gjort gällande att de klassiska Volvo 144-bilarna fortfarande syns på gatorna i Pyongyang, mer än 50 år efter leveransen.

Och medan de gamla Volvobilarna sägs fortsätta rulla i Nordkoreas huvudstad växer skulden fortfarande på pappret. Från en obetald bilaffär för 600 miljoner kronor på 1970-talet har den utvecklats till ett av Sveriges mest seglivade ekonomiska krav värt omkring **3,3 miljarder kronor** i dag, enligt de senaste uppgifterna från EKN som Carup tagit del av. Det gör Nordkoreas Volvo-nota till en av de dyraste obetalda bilaffärerna i historien.



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



FILM: <https://youtu.be/Jgz0qYJfWRg?t=139>



Kevin Neemé

LÄS MER:



Så stal Nordkorea 1000 Volvo 144 – de rullar än idag



Nordkoreas jätteskuld till Sverige för 1000 Volvobilar



Stal 1000 Volvo-bilar: "Nordkorea bryr sig inte"



Nordkorea vägrar betala Volvo – så stor är skulden



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

6. Säljer Sveriges dyraste Saab – körd av Carlsson på Taket

Av Anton Nordgren 4 juli 2026, 17:27

Sveriges dyraste Saab ska få en ny ägare. 60 år gammal med mycket ovanlig historia. Och den har körts av rallylegenden Erik Carlsson.– En ära att få sälja en sådan unik bil, säger Marcus Ivarsson.

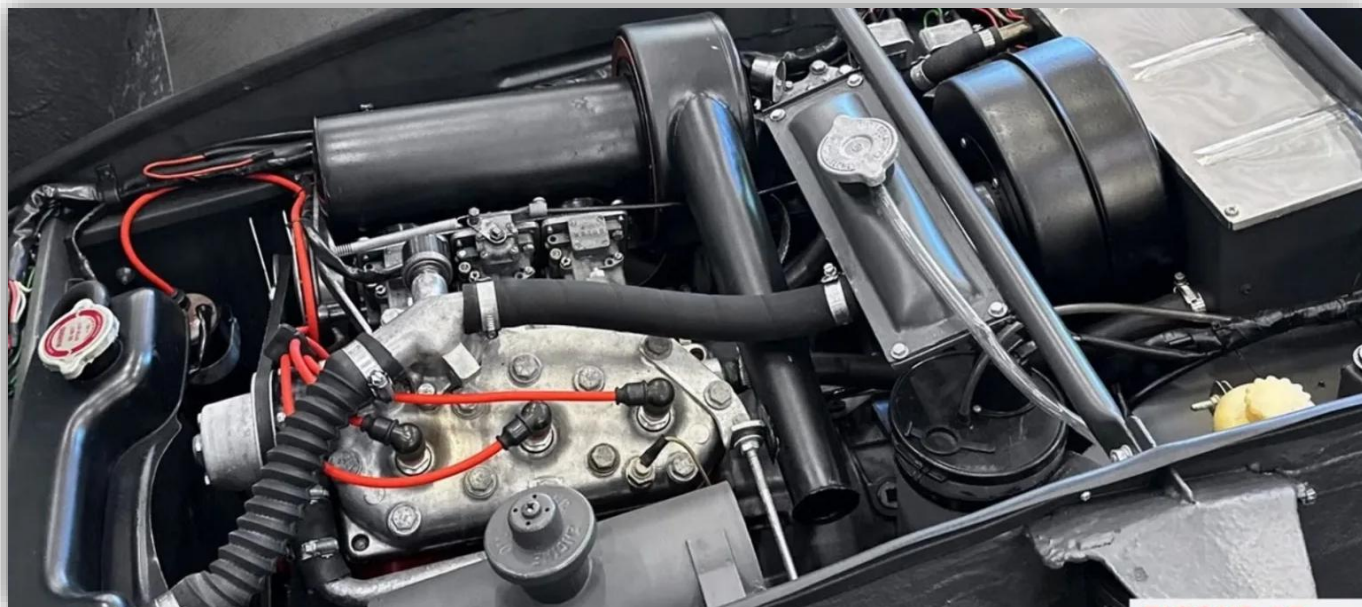


År 1955 fick Sverige sin allra första internationella rallystjärna. Han hette Eric Carlsson, men blev snabbt känd som "Carlsson på taket". Det smeknamnet fick han 1956 efter att ha rullat och hamnat uppochned under en tävling. Under hela sin karriär körde han troget för Saab. Nu har det gått 70 år sedan hans karriär tog fart, och samtidigt har det blivit dags för Sveriges dyraste Saab att få ny ägare. Och det är just en av de **bilar** som "Carlsson på taket" körde – utanför rallyt.

Det handlar om en mycket sällsynt Saab Sonett II från 1966, som nu säljs för 799 000 kronor av **Ricond Bilförsäljning**. Erik Carlsson körde först bilen under en turné, som PR för Saab. År 1967 skickades dyrgripen till USA, där den hyllades på en stor bilmässa i New York. Än idag är modellen hett eftertraktad på den amerikanska marknaden.

– Gamla fina Saabar är otroligt populära i USA och därifrån har vi haft störst intresse, förklarar Marcus Ivarsson.





Bilen har en trecylindrig tvåtaktsmotor på 841 kubik. Motorn ger 60 hästkrafter.

Motorn

Under huven av glasfiber gömmer sig en riktig klassiker: en längsmonterad, trecylindrig tvåtaktsmotor på 841 kubik. Motorn har separatsmörjning och en speciell trippelförgasare som levererar hela 60 hästkrafter. Den lilla sportbilen väger bara 745 kilo. Efter sin tid hos "Carlsson på Taket" har bilen även synts flitigt på stora slalomevenemang i USA. Men 2016 återvände dyrgripen till Sverige.

Efter att ha kommit tillbaka till sina rötter har den genomgått en rejäl renovering. Målet har hela tiden varit att återställa den till exakt det skick den var i när Erik Carlsson rattade den på 1960-talet. Idag är resultatet ett faktum. Bilen går fint i både motor, växellåda och chassi. Nu tror Marcus Ivarsson att dyrgripen kommer åka vidare ut igen.

– Med största sannolikhet kommer denna skeppas utomlands men det vore roligt om någon i Sverige köper den, säger han.

Marcus tror också att den gamla Saaben kommer att hamna i ett garage igen. Han gissar att den nya ägaren kommer att ha den som ett samlarobjekt.

– Den nya ägaren kommer säkert ställa undan den, möjligtvis ta den till bilträffar och bilutställningar. Bilen har tidigare fått pris just på Saab-träffar, avslutar Marcus Ivarsson.





LÄS MER:

- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Ikonisk Måsvinge-Mercedes såld för rekordsumma](#)
- [Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...](#)
- [Varnar för upptäckt i dieselmotor: "Vill knappt visa"](#)
- [Så knäcktes Merca-motorn: "Vem gjorde detta?"](#)
- [Minimal detalj knäckte Audis supermotor](#)
- [Så knäcktes omtalade supermotorn: "Herregud"](#)



Anton Nordgren

Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.

7. Delages sista mästerverk designad av en spion

Av Mikael Gullström Publicerad 08 juli 2026 Uppdaterad 08 juli 2026

Mästerverket kallas av många för världens vackraste bil. Och visst kan man hålla med när man ser de svepande formerna. Ritad av den första designern som använde vindtunnel. Denna Delage är en äkta fransk kulturskatt formgiven av en nationalhjälte som avrättades av nazisterna.



Det blir inte mycket snyggare än så här. Med rätta en kulturskatt för alla frankofiler.

En av de mest betydelsefulla franska bilarna från 1930-talet går under klubban i augusti. RM Sotheby's säljer en 1937 Delage D8-120 S Aerodynamic Coupé, karossen byggd av Marcel Pourtout, formgiven av Georges Paulin. Det är Louis Delages egen bil. Estimat: 5 till 6 miljoner dollar, motsvarande drygt 50 miljoner kronor.

Paulin var tandläkaren som blev en av Frankrikes mest visionära bildesigners. Han avrättades av nazisterna 1942 efter att ha spionerat för britterna. Bilen han ritade åt Delage har överlevt honom med snart 90 år.

Syster till "superbilarnas urmoder"

I februari 2024 skrev jag om [Delahaye 165](#), den absurt vackra art déco-drömmen som jag kallade "superbilarnas urmoder".

Fem exemplar byggdes. V12-motor. Figoni & Falaschi-kaross. En bil som definierade en hel epok av fransk överdåd på hjul. Men Delahaye hade en föregångare.

Franska Delage, grundat 1905 av **Louis Delage**, var det märke som banade väg för allt Delahaye senare skulle bli. Delage dominerade Grand Prix-racingen på 1920-talet, tog hem världsmästartiteln 1927 och vann Indianapolis 500 redan 1914 med **René Thomas** bakom ratten.



Art Deco på steroider. Bara några få exemplar av den hyperexklusiva och svulstiga Delahaye 165 tillverkades. Med en V12:a under huven är det per definition supersportbilar-nas urmoder.

Några av de mest **raffinerade lyxbilar Europa sett bar Delage-emblemet**. När företaget hamnade i ekonomiska svårigheter 1935 slogs de ihop med just Delahaye, men Louis Delage vägrade ge upp.

Han fortsatte att utveckla bilar under sitt eget namn, nu med Delahayes chassin som grund.

Formgiven av en spion

Bakom bilens linjer står **Georges Paulin**. En man vars livshistoria är lika extraordinär som hans skapelser. Paulin var tandläkare till yrket men bildesigner av passion. Han blev chefsformgivare hos karossbyggaren Pourtout och utvecklades till en pionjär inom aerodynamisk design.

Det blir inte mycket snyggare än så här. Med rätta en kulturskatt för alla frankofiler. Foto: Darin Schnabel, RM Sothebys

Han var bland de första att använda vindtunnlar för att forma bilkarosser, vid en tid då de flesta fortfarande ritade efter ögonmått och magkänsla.

Paulin utvecklade också världens första infällbara hardtop, ett system han kallade "Eclipse". Han ritade även **den berömda Embiricos Bentley** parallellt med Delage-kupén, och likheterna mellan de två bilarna är tydliga även om Delage är smäckrare i linjerna.

Under andra världskriget värvades Paulin av brittisk underrättelsetjänst. Han spionerade på nazisterna via nätverket Alibi medan han arbetade som ingenjör hos flygplanstillverkaren Kellner-Béchereau.

Gestapo grep honom 1941 efter att han förrått av Vichy-regimen. Britterna arrangerade en flyktplan, men Paulin vägrade använda den för att skydda sina medarbetare.

Han avrättades i mars 1942, 39 år gammal. Postumt tilldelades han Croix de Guerre och Médaille de la Résistance.



Inredningen är fantastiskt vacker

Louis Delages personliga bil

D8-120 S-chassit var en experimentell variant. S:et står för "surbaissé", sänkt, med smälare spårvidd och större hjul. Motorn var en rak åttacylindrig maskin på 4,7 liter, kopplad till en halvautomatisk Cotal-växellåda med fyra växlar.

Karosseriet formades nästan helt i aluminium, med stålskärmar. Chrom saknades helt. Paulin lät linjerna tala för sig själva.

Bilen missade ansökningstiden till Parissalongen 1937. Louis Delage löste det genom att helt enkelt parkera den utanför Grand Palais.

Pressen fotograferade den ändå, och den franska motortidskriften EnRoute hyllade "den mycket avancerade designen från karossbyggaren Pourtout".

Paulin var den första formgivaren som använde vindtunnel för sina skapelser. Flera decennium före resten av bilvärlden. Foto: Darin Schnabel, RM Sothebys

Delage gillade bilen så mycket att han behöll den själv. Den registrerades i Paris under hans namn.

Pebble Beach Best of Show 2005

Bilens efterkrigshistoria lyder som en äventyrsroman. Den lagrades under kriget, såldes 1953 till karossbyggaren Saoutchik som modifierade nos och vindruta efter en mindre olycka, köptes av en amerikan i Paris och skeppades över Atlanten.

Varenda detalj i designen är genomtänkt. Foto: Darin Schnabel, RM Sothebys

Den ägdes av New York-konstnärerna **Willard Maas** och **Marie Menken**, passerade genom flera samlarhänder och hittades till slut halvt isärplockad i ett restaureringsgarage i Connecticut.

Sam och Emily Mann slutförde en minutiös restaurering med hjälp av **Tommy Caruso** för karossarbetet och teamet på Stone Barn i New Jersey.

Saoutchiks modifieringar reverserades baserat på originalfotografier och input från Claude Pourtout, son till den ursprungliga karossbyggaren. Originalresväskorna som tillhört bilen återfanns.



Varenda detalj i designen är genomtänkt

2005 tog bilen Best of Show på Pebble Beach Concours d'Elegance. Den vann dessutom sin klass och fullföljde Tour d'Elegance.

Bilen har sedan visats på Louis Vuittons huvudkontor vid Champs-Élysées, på Rétromobile i Paris och på Petersen Automotive Museum i Los Angeles.



*Paulin var den första formgivaren som använde vindtunnel för sina skapelser.
Flera decennium före resten av bilvärlden.*



Vinnare av Pebble Beach Concours d'Elegance 2005

Ett unikt tillfälle

Delage D8-120 S Aerodynamic Coupé by Pourtout är inte en bil som dyker upp på marknaden. Det är Louis Delages egen bil, formgiven av en man som offrade sitt liv i motståndsrörelsen, restaurerad till Pebble Beach-standard och med en provenienskedja som sträcker sig obruten till 1937.

Sam Mann har beskrivit den som "personifieringen av allt vi någonsin ägt, och det renaste exemplet på bilen som konst".



Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare för Dagens PS och Realtid. Bevakar främst politik, världshändelser och makro. Har drivit Dagens PS sedan 2018.

8. Heinkel Kabine: Från bombplan och jaktplan till mikrobilar

Lästid: cirka 4 minuter | Skriven av Ben Branch | 10 oktober 2021

Under andra världskriget ingav namnen Heinkel och Messerschmitt skräck hos både militären och civilbefolkningen i alla allierade länder. De var de två största tyska flygplans-tillverkarna, och de var ansvariga för bombplan och jaktplan som terroriserade himlen över Europa.



Under åren efter kriget förbjöds både Heinkel och Messerschmitt att bygga flygplan, och för att kunna fortsätta i verksamhet åt de båda en stor bit ödmjukhet och började bygga mikrobilar för att kunna fortsätta verksamheten.

Snabba fakta – Heinkel Kabine

- Heinkel Kabine är en mikrobil som byggdes av Heinkel Flugzeugwerke under tre generationer mellan 1956 och 1958.
- Både tre- och fyrhjuliga versioner erbjöds, passagerarna gick in och ut ur bilen genom den främre dörren som öppnades, och bilarna hade ett tygtak som gav en nödutgång om dörren fastnade vid en trafikolycka.
- Modellen du ser här är Heinkel Kabine 200 Type 154, den drivs av en 198cc 9,9 hk-motor, den rymmer två personer och har en topphastighet på 90 km/h.
- Ovanligt för en mikrobil från denna era hade Kabine en fyrväxlad växellåda med backväxel, vilket gjorde livet mycket enklare för ägarna.



Kabinen har plats för två personer och lite plats för matvaror, bilen är vänsterstyrd och har ett tygtak som också fungerar som nödutgång.

Heinkel: Från jetjaktplan till mikrobilar

Heinkel Flugzeugwerke var en av de mest strategiskt viktiga tyska flygplansfabriksproducenterna under andra världskriget, om inte den viktigaste direkt. Företaget levererade bombplan som Heinkel He 111 som gjorde det möjligt för nazisterna att nå långt över Europa och bomba mål, inklusive Storbritannien, de flög också ut över Nordatlanten som torpedbombare med mål på allierad sjöfart.

Även om de alltid var mest kända för sina bombplan var företaget fast beslutna att utmana Messerschmitts dominans inom jaktflygplansproduktion. Trots stor potential tillverkades Heinkel-jaktplanen i begränsat antal och inget som nådde samma popularitet som **Messerschmidt Bf109**.

Vid krigets mittpunkt blev Heinkel det första företaget i världen att bygga en fungerande stridsflygplansprototyp, Heinkel He 280, och företaget investerade betydande tid och resurser i att utveckla både jet- och raketmotorer för potentiella framtida tillämpningar.

Efter kriget förbjöds Heinkel och Messerschmitt att bygga flygplan, av uppenbara skäl, och därför började Heinkel bygga cyklar, sparkcyklar och Heinkel Kabine-mikrobilen. Det var ett stort fall från nåd för företaget, men det lyckades ändå hålla **företaget i drift**, under de följande decennierna skedde flera förvärv, tills det som slutligen återstod av Heinkel 1989 absorberades av Airbus.

The Heinkel Kabine

Under åren direkt efter andra världskriget var Europa fortfarande skakat av döden och förstörelsen som hade härjat på kontinenten från 1939 till 1945. Allt var en bristvara, särskilt stål och bensin, men folk behövde fortfarande transporter.

Som ett resultat av denna efterfrågan började tillverkarna bygga små motorcyklar, motorcyklar och mikrobilar – fordon som krävde lite stål och bensin, men som ändå kunde ta folk till och från arbete medan återuppbyggnaden fortsatte.



Sikten ut ur bilen är exemplarisk med panoramavy 360°. Fönstren går inte att öppna, så föraren skulle öppna taket för ventilation.

Heinkels ingenjörer utvecklade Kabine **i mitten av 1950-talet**, nästan säkert med viss påverkan från Iso Isetta och dess tysktillverkade kusin, BMW Isetta. Till skillnad från Isetta hade Heinkel Kabine en relativt kort produktionsperiod på endast tre år mellan 1956 och 1958, även om de senare byggdes på licens i Irland och senare i Storbritannien av Trojan Cars fram till 1966.

De tre generationerna av Kabine var 175 Typ 153 (174cc), den tidiga 200 Typ 154 (204cc) och den senare 200 Typ 154 (198cc). Designen var alla ganska lika, även om vissa senare bilar hade två hjul parat bak istället för ett, vilket tekniskt sett gjorde dem fyrhjulingar.

Alla bilar drevs av en enkyld, luftkyld, fyrtaktsmotor med ovanliggande ventiler, och effekten varierade mellan 9,1 hk på Type 153 och 9,9 hk på de senare 154-bilarna. Kabine erbjöd en bekväm interiör med utmärkt 360°-sikt tack vare bubbelformade fönster, och till skillnad från många mikrobilar hade den en fyrväxlad växellåda med backväxel – vilket gav mycket enklare parkering för ägarna.

Relativt få exemplar av Heinkel Kabine har bevarats till modern tid, så det blir intressant att se vad bilen som visas här säljs för när den korsar auktionsblocket med Mecum senare i oktober.

Den levereras med ägar- och verkstadsmanualer och har en ljusblå färgsättning över ett rutigt mönster på interiören. Annonsen förklarar att bränslesystemet nyligen uppdaterades med en ombyggd bensintank och förgasare.



Ben Branch

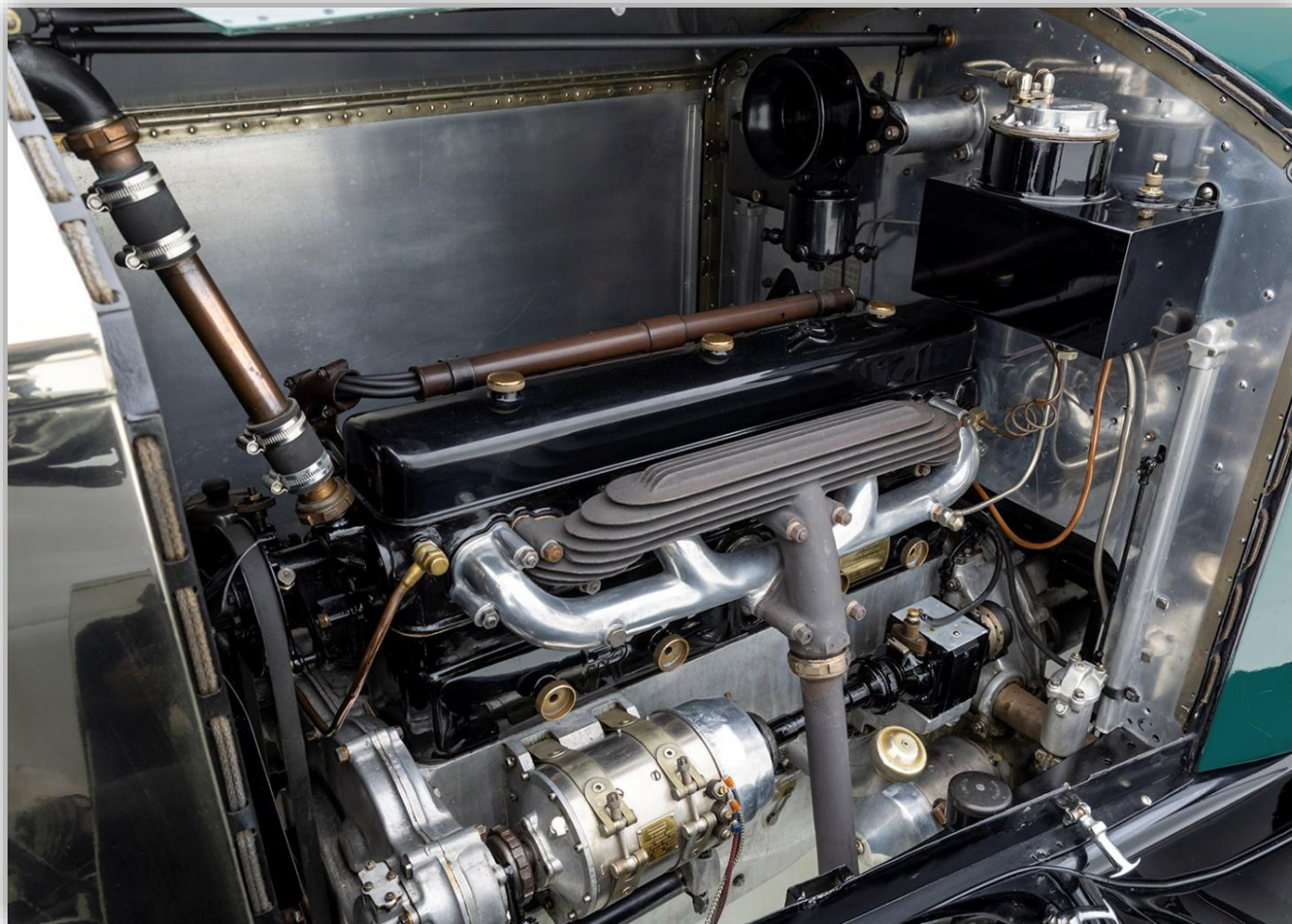


9. Rolls-Royce 20 hk 1929



Rolls-Royce Twenty, uppkallad efter sina taxpliktiga hästkrafter, fungerade som den mindre följeslagarmodellen till flaggskeppsmodellerna Silver Ghost och Phantom. Twenty (även känd som 20 HP) var betydligt mindre och lättare än sina flaggskeppssyskon, avsedd som ett mer sportigt och manövrerbart chassi för ägare-föraren. Rolls-Royces 'lilla bil' var därmed prissatt lägre än Ghost eller Phantom, även om inget med Twenty bör misstolkas som "instegsmodell". Kraften kom via en förfinad 3 127 cc rak sexcylindrig med överliggande ventiler, kombinerad med en centerväxlad treväxlad manuell växellåda på tidiga modeller, senare uppgraderad till en mycket förbättrad fyrväxlad motor med traditionell Rolls-Royce högerväxel. Enligt vanlig Rolls-Royce-praxis tillverkades rullande chassin vid Derby-fabriken och skickades till oberoende karossbyggare för karossarbete. Med en total produktion på 2 940 enheter blev Twenty tillräckligt populär för att få flera efterföljare, 20/25 och 25/30.





Karosserna på Twenty var lika varierade som deras ägare, och även om mindre kända karossbyggare gjorde ett fantastiskt arbete med chassit, kan det vara svårt att konkurrera med primärmotorerna, vilket denna slående Park Ward-kaross 1929 Twenty, chassi GEN35, visar. Den stiliga coupékarossen med fast huvud byggdes på beställning för bilens första ägare, William Calvert, Esq, en advokat baserad i London. Denna design är möjligen en av de mest stiliga karosserna monterade på en 20 hk, med sina flödande vingar, blinda utrymmen och utsökta proportioner anpassade till det kompakta chassit. Bilen är avbildad i sin leverans i Lawrence Daltons utmärkta referensbok, *Those Elegant Rolls-Royce*, med sin ursprungliga böjda bakre bakdel och en bakmonterad reservdel, som så småningom omkonfigurerades till sitt nuvarande skick med en mer rymlig separat bagagelucka.

Den kända historien om GEN35 tar vid 1946 först med Dr. Dickson från Aberdeenshire, Skottland, som överfördes till W. Leslie Orr i Edinburgh 1951. År 1957 erbjöds den av återförsäljaren Simmons i London och förvärvades av William B. Bromell, en amerikansk diplomat stationerad vid USA:s ambassad i Bagdad, Irak. Den medföljande historiefilen innehåller korrespondens från Mr. Bromell som berättar om hans långdistansförvärv av bilen, insamling av den i Beirut och påbörjning på en episk resa till Damaskus. Fascinerande svart-vita fotografier från Mr. Bromell skildrar hans resor i den orädda Rolls-Royce genom hans olika poster i Mellanöstern och senare i Le Havre, Frankrike.

Många år senare, och fortfarande under William Bromells vård, reste Rolls-Royce till USA. I början av 2000-talet påbörjades en restaurering, med start i att motorn byggdes om av den högt respekterade Frank Cooke från Vintage Garage, och från 2004 till 2006 utfördes kosmetiskt och interiörarbete av Rolls-Royce-specialisterna, Enfield Auto Restorations i Connecticut.



Efter Mr. Bromells bortgång såldes bilen av hans dödsbo 2016, och den nya ägaren fortsatte att förfina restaureringen till hög standard. Slutligen, 2021, köptes den av den senaste ägaren, som satte sista handen vid restaureringen och visade bilen med stor stolthet. Den fick ett Palmetto-pris vid Hilton Head Island Concours d'Elegance och fick 391 av 400 poäng vid Rolls-Royce Owner's Club Annual Meet 2024, vilket gav honom en förstaplats i klassen, tidig liten hästkraft. Som erbjudet är den i utmärkt skick genom hela bilen, vackert presenterad i djupt grönt med svarta vingar, ovanpå en skickligt detaljerad beige läderhytt. Underbara detaljer finns i överflöd, inklusive verktygslådan monterad på fotbrädan, en tidsenlig koffert och ett autentiskt detaljerat motorutrymme. En sällsynt cloisonne-grillmärke från Iraqe Automobile Association och kompletterande irakiska registreringsskyltar finns kvar på bilen och ingår i den medföljande historikfilen.

Vackert restaurerad till en nivå som sällan ses på denna modell, är denna synnerligen charmiga Twenty ett av de finaste exemplen vi haft nöjet att erbjuda. Den slående karossen av den store Park Ward och dess fascinerande, världsomspännande historia förstärker bara denna lilla Rolls-Royces ovanliga attraktionskraft.



Klassiker

10. Grattis Triumph Stag!

Publicerad 24 juli 2009 Text David Falk

I dag när Kristina och Kerstin har namnsdag vill vi gärna fira Stag



Stag är engelska för kronhjortshane men har även andrabetydelser. Svensxa kallas stag party och på börsen är en stag en klippare. Lyxsportmodellen Stag från Triumph hade en hjort på emblemet så det var säkert den associationen Triumph åsyftade. Med Stag introducerad i juni 1970 skapade Triumph en egen nisch eftersom ingen annan hade en liknande sportig, fyrsitsig cabriolet.

Stag byggdes på den plattform som var i bruk för Triumph 2000 och försågs med en 3-liters V8-motor i lättmetall, i princip en dubbel Saab 99-motor. Det var ju Triumph som utvecklade och även byggde motorn för den första Saab 99.

Stag hade huvudsakligen utvecklats före den stora sammanslagningen kallad British Leyland 1968 men den nya V8:an var inte riktigt färdig, tvärtom var det den som gjorde att lanseringen drog ut på tiden.



Stag var tänkt för snabba resor från England till Rivieran. Overtake the continentals in style! stod det i broschyren. Detta var före Englands inträde i EU och fastlandseuropéer kallades allmänt av engelsmän för continentals.



Frågan om inte Rovers färdiga lättmetall-V8 som köpts från GM några år tidigare kunde användas avfärdades av Triumphfolket med att den inte skulle få plats. Därför bestämdes att även Triumph skulle ha en egen V8, en motor som skulle visa sig ha en hel del barnsjukdomar.

Stag blev ingen succé, endast 25 877 exemplar byggdes mellan 1970 and 1977 och ingen annan bil i koncernen försågs med den nytvecklade V8-motorn.

Stag var formgiven av Michelotti som gjort ett bra jobb. Stag hade lång hjulbas och den öppna karossens stabilitet säkrades genom en T-formad båge över sittbrunnen. Baksätet var användbart och bagageutrymmet relativt stort.



*Man kunde välja hardtop, softtop eller både/och.
Motorn gav 145 hk och det fanns overdrive och automatlåda som option.*



11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Mercedes-Benz 190 1982

Mercedes-Benz var nästan hundra år gammal när man introducerade sin första kompakta fyradörrars sedan, 190, föregångaren till C-klass. Hittills hade Mercedes uteslutande fokuserat på större och mer kostsamma sedaner, kombibilar, cabrioletter och coupéer. Tanken med 190 var att den skulle öka försäljningsvolymerna för Mercedes, men den skulle fortfarande vara **stark, säker** och **välgjord**.

190 var därför en pionjär när det gällde att använda lätta höghållfasta stål för att förbättra krocksäkerheten och den hade också **krockkuddar**, **bältessträckare** och **låsningfria bromsar**. När den tyska produktionen upphörde 1993 hade nästan **1,9 miljoner 190:or** tillverkats.

Hedersomnämningen för 1981: Audi 100, BMW 3-serien (E30), Citroën BX, Opel Corsa, Porsche 944, Volvo 760





12. Fredagsfilmen: Dessa 10 bilmodeller blir officiellt veteranbilar år 2026

3 juni 2026

Otroligt men sant! Dessa 10 bilmodeller blir officiellt veteranbilar år 2026. Vissa av dem känns fortfarande moderna, men sanningen är att tiden har gått snabbare än vi tror. I den här videon tittar vi närmare på bilarna som nu tar steget från vardagsfordon till klassiska veteranbilar.



FILM: <https://youtu.be/mfNVcB35voQ>

Från Volvo S40 och Volvo V40 till Saab 900 NG, BMW E39, Audi A4 B5 och Volkswagen Passat B5 – vi räknar ner 10 bilmodeller som fyller 30 år och därmed får veteranstatus år 2026. Många av dessa bilar var en självklar del av svenska vägar under 1990-talet och början av 2000-talet.



Roger Warolin