



Nash-Healey Le Mans Coupe 1954

1. Premiär för nya Mercedes GLA
2. Zeekr tar sin lyxsuv 9X till Sverige
3. Fullbokat hos Ferrari
4. Här är biltillverkaren som vänder till vinst
5. Duesenberg Model JN
6. Nash-Healey Le Mans Coupé
7. BMW 3.0 CS 1973
8. Grattis Daf Daffodil
9. De viktigaste bilarna
10. Fredagsfilmen



1. Premiär för nya Mercedes GLA

Av Christoffer Gullin

29 juli 2026

"Minstingen" med 2 ton dragvikt



FILM: <https://youtu.be/zfFtnT5VwnI>

Dags för världspremiär av nya Mercedes GLA, en elbil som är byggd på den nya MMA-plattformen precis som CLA och GLB. Det betyder att vi har mycket samma teknik som vi sett tidigare men GLA har packat in det lite annorlunda och har dessutom den nya "iconic grill" som inte de tidigare bilarna har. I videon går jag igenom specifikationer och utrymmen på den nya Mercedes GLA.



Christoffer Gullin

2. Zeekr tar sin lyxsuv 9X till Sverige

Av Roger Åberg onsdag 29 juli 2026, 10:10

Finns bara fullutrustad



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

Zeekr har gjort sig kända för att erbjuda fullt utrustade bilar och det är verkligen sanningen när de nu släpper sin stora SUV Zeekr 9X. Den finns bara tillgänglig i en version som kallas Ultra AWD.

Bilen går inte att få speciellt färgglad, det är svart, vitt eller grått som gäller. Förutom färg och dragkrok kan man välja mellan två olika fälgar, båda på 22 tum, två olika färger på grillen (bilens färg eller satinkrom) och två olika färger på inredningen.

Zeekr känns som ett elektriskt märke, men den här har faktiskt en räckviddsförlängare. Batteriet är på 55,1 kWh och det ska göra att du kommer 179 km på en laddning. Det är faktiskt en horribelt dålig siffra för ett så stort batteri. Förbrukningen är på katastrofala 28,5 kWh/100km. Kör man på bensin drar den 0,89 liter milen. Att tjänstevikten är på 2900 kg kan ha något med detta att göra, men det är ändå väldigt höga förbrukningssiffror.

Som tur är går det snabbt att ladda. Bilen har 900V-teknik och att ladda 10-80 procent tar 9,5 minut. Man kan pumpa in 330 kW som mest. Fyller man tanken med bensin har man en total räckvidd på 737 km.

Räckviddsförlängaren driver som jag förstår det inte hjulen utan levererar bara ström till batteriet. Istället drivs bilen av två elmotorer, en fram och en bak. Totalt levererar de 660 kW eller 897 hästar. Vridet är på 935 Nm. 0-100 km/h går på 4,1 sekunder för den här bjässen.



3. Fullbokat hos Ferrari – högre prognos för lyxbilar

Av Daniel Jacobs Publicerad 30 juli 2026 Uppdaterad 30 juli 2026

Ferrari säljer fler och dyrare lyxbilar än väntat. Den italienska sportbilsjätten höjer därför prognosen. Dessutom har de redan fulla orderböcker för 2027.



2007 Ferrari F430 Coupe

Ferraris omsättning steg till 1,94 miljarder euro, jämfört med analytikernas förväntningar på 1,88 miljarder euro. Den justerade vinsten per aktie landade på 2,62 euro mot väntade 2,50 euro.

Bolaget räknar nu med intäkter på omkring 7,6 miljarder euro under året, jämfört med den tidigare prognosen på 7,5 miljarder euro. Ferrari höjer också prognosen för både resultat och kassaflöde.

Motståndskraftig efterfrågan

Vd:n **Benedetto Vigna** pekar på en fortsatt stark efterfrågan och att kunderna i allt högre grad väljer kostsamma specialanpassningar av sina bilar.

”Den ihållande trenden med personaliseringar och den motståndskraftiga efterfrågan gör att vi kan höja våra utsikter. Vår orderbok är fylld till 2027”, säger han [enligt CNBC](#).

Under kvartalet uppgick rörelseresultatet till 605 miljoner euro, motsvarande en rörelsemarginal på 31,2 procent. Nettoresultatet steg omkring 9 procent jämfört med samma period i fjol till 463 miljoner euro.

”Brukar vänta till tredje kvartalet...”

Även analytiker ser rapporten som ett styrkebesked. RBC Capital Markets konstaterar att Ferrari ovanligt nog väljer att höja sin prognos redan efter det andra kvartalet.

”Ferrari brukar vänta till tredje kvartalet med att höja prognosen. Därför ser vi detta som en positiv signal för resten av året och bedömer att aktien kan fortsätta upp”, skriver analytikern **Tom Narayan** i en kommentar enligt CNBC.

Bolagets aktie är dubbellistad på New York Stock Exchange (NYSE) och Euronext Milano, och stiger 1,8 procent på torsdagen.



Läs mer: [Ferrari klassiker får nytt liv i exklusiv specialversion](#)



Läs mer: [Efter elbilsfiaskot – Ferraris toppchef tvingas lämna](#)



Läs mer: [Hånad Ferrari – världens dyraste elbil kostar över 11 miljoner](#)



Daniel Jacobs

Journalist som nu har fokus på börs och finans, med extra förkärlek för makroekonomi, geopolitik och råvaror.

4. Här är biltillverkaren som vänder till vinst

Av Torbjörn Karlgren Publicerad 02 aug. 2026 Uppdaterad: 02 aug. 2026

Stellantis vänder till vinst efter besvärliga tider. Fordonsjätten gör det i spåren av en ökad efterfrågan i Nordamerika.



På väg utför? Kanske på bilden men i verkligheten vänder Jeep och Stellantis till vinst och hoppas vändningen är här. Efterfrågan ökar i Nordamerika.

Fordonsjätten Stellantis inkluderar välkända varumärken som Citroen, Jeep, Dodge, Fiat, Chrysler och Peugeot.

De prominenta märkena har inte lyckats manövrera Stellantis under de svåra tider som den globala bilindustrin utanför Kina lidit och lider av.

Första tecken på vändning?

Men nu kan det ha vänt för Stellantis. När fordonskonglomerat redovisar sitt andra kvartalet visar man vinst driven av ökad efterfrågan i Nordamerika och, hoppas man, tidig nytta av den omstrukturering vd **Antonio Filosa** lagt fram.

Stellantis visar en nettovinst på 293 miljoner euro för andra kvartalet – ingen stor vinst, kanske, men den ska jämföras med en förlust på 1,87 miljarder euro motsvarande kvartal 2025.

Det justerade rörelseresultatet mer än trefaldigades till 773 miljoner euro mot 213 miljoner euro motsvarande tid 2025.

Ändå låg siffran något under marknadens gissningar som landade på 914 miljoner euro i snitt, skriver [CNBC](#).

Eftersom räknenissar på båda sidor Atlanten gissat på ett högre belopp föll Stellantis aktie, noterad både i Milano och New York, kraftigt.



Stellantis vd Antonio Filosa på Detroit Auto Show. Nu kan Filosa se efterfrågan växa i Nordamerika, koncernen ge vinst och sin egen plan genomföras.

Påverkas av Trumps tullar

Antonio Filosa uppger att produktionen av Cherokee, tillverkad i Mexiko, nu trappas upp, men att koncernen medvetet begränsar vissa modeller på grund av amerikanska tullar, som väntas öka kostnadsmassan med minst 1 miljard euro i år.

”Modellen är mycket exponerad för tullar. Därför väger vi volym mot lönsamhet”, sade Filosa om Cherokee under företagets genomgång av kvartalsresultatet.

”Vi gör detta genom att begränsa vissa utrustningsnivåer och fokusera på de högre, mer lönsamma varianterna.”

Filosa betonade upprepade gånger att hans omstruktureringsplan är i full gång, men att ”vägen är lång” och att företaget behöver tid för att nå full effekt.

Stellantis redovisade ett industriellt fritt kassaflöde på 1 miljard euro vid halvårsskiftet, vilket med god marginal överträffade Citis prognos på 600 miljoner euro.

Bra – men inte nog bra

Analytiker vid Wall Street konstaterar att även om siffran speglar en förbättrad operativ prestation, ligger Stellantis justerade rörelsemarginal kvar på en mycket låg nivå, 1,8 procent.

Ett positivt fritt kassaflöde är naturligtvis välkommet, menade analytikerna på Citi i en analys till sina kunder.

”Vi räknar dock med att investerare kommer att avvakta ytterligare tecken på god operativ utveckling innan de på nytt överväger aktien”, påpekar de.

Stort intresse att investera i Stellantis. Dagens PS

Värst i Sverige: Här bor bilisterna som rattsurfar. Dagens PS



Torbjörn Karlgrén



Sotheby's

5. Duesenberg Model JN Cabriolet Coupe 1935

Av Rollston and Bohman & Schwartz



Clark Gables Duesenberg ska säljas på auktion

Kungen av Hollywood

De stora bilarna är i slutändan nästan alltid resultatet av en man—inte ett team—med det yttersta målet att skapa ett vackert objekt. Varje fantastisk karossverk skapades av en person för en person, och Gable Duesenberg är den absoluta förkroppsligandet av det. – S.M.

Skaparen, i fallet med denna Duesenberg, var Clark Gable, "Hollywoods kung", den mest berömda och framgångsrika skådespelaren under sin era—och mannen han skapade för var sig själv. Det var Gable som beställde en av de fyra Rollston-karosserade cabriolet-coupeerna som byggdes i den så kallade JN-serien, de sista tvåsitsiga öppna bilarna som Duesenberg levererade till kunderna. Även om inga av bilarna, i typisk Duesenberg-stil, var likadana, men de delade alla J. Herbert Newports grundläggande graciösa design, med subtilt kjolade skärmar som flöt runt 17-tums hjul, en låg och lutande vindruta och ett försvinnande cabriolettak, och de var monterade lågt ovanför chassit, vilket eliminerade batteri och verktygslådor som fanns på tidigare Model J.

Gable nöjde sig inte med att ta ställning till en fabrikslevererad bil. Han var en kännare i ordets rätta bemärkelse, en man som studerade de finaste bilarna på marknaden och lärde sig vem som ritade dem, vem som tillverkade dem och vem som byggde dem, samt detaljerna i vad som dolde sig under deras huvar. Först därefter gjorde han sina val från bland andra Packard, Mercedes-Benz och, ja, Duesenberg, och lät alla justera efter sin individuella och mycket goda smak.



JN skeppades direkt från Rollstons lokaler i New York till Bohman & Schwartz, karossbyggaren i Pasadena, Kalifornien, som var populär bland invånarna i filmkolonin. Gable arbetade tillsammans med deras stabsdesigner W. Everett Miller, och skissade bokstavligen upp linjerna för vad han ville göra med sin nya bil vid Millers axel och lämnade över dem till proffsen. Dessa skisser, kopior av vilka fortfarande finns i arkivet, översattes troget av Miller, först till papper och sedan till lermodell, och visar att inte bara visste denna praktiska klient vad han ville ha, utan att det han visste och ville ha var vackert.

Med Gable och Millers samarbete förlängde Bohman & Schwartz bilens huvulinje över huven i stil med Dietrich Individual Custom Packards, och installerade ventilatorer i kåpan för att dra in frisk luft i kupén, en touch som tagits från tidiga biplan. Vindrutan var aggressivt ytterligare vinklad några grader, vilket krävde designen av en ny topp som sänktes för att passa den, i en färg vald för dess övergångsfärg så att den verkar smälta in i resten av karossen. På liknande sätt målades kylarens skal i karossens färg för att ytterligare ge illusionen av längd. Skärmar monterades bak, liksom dubbla bakmonterade reservdelar och hjulkapslar, alla i karossfärg.

Skapandet av hans Duesenberg parallellt med en annan betydelsefull händelse i Gables liv, hans uppvaktning av skådespelerskan Carole Lombard. Gable tog Lombard till Pasadena för att granska det pågående arbetet och slutligen hämta den färdiga bilen, tillsammans med smörgåsar och champagne till Bohman & Schwartz-teamet. Det fanns bara ett problem: Bilen var ännu inte klar. Christian Bohman hade en lösning: Hans son Chris collegebal var den kvällen på Beverly Wilshire Hotel, där Gable bekvämt nog bodde vid den tiden.

Så, flera timmar senare, gjordes den sista leveransen av JN av en mycket upprymd ung Chris Bohman och hans lika uppspelade dejt. Att säga att Gable var nöjd med sin Duesenberg vore en underdrift. Han stannade till vid dansen efteråt, satte sig vid Bohmanbordet för dessert, hade den första dansen med Chris dejt, och sedan, rapporterades det, tog han en runda på golvet med alla tjejer i rummet!

Snabbt blev Duesenberg en del av Gables liv och aura; han var så förknippad med den att många studiofoton togs av honom med bilen, varav några nu är bland de mest kända av alla Duesenberg-porträtt. Det verkar som att Duesenberg själv blev något av en mindre stjärna, då den levererades för inspelningen av Hal Roach-filmen *Merrily We Live* från 1938, tillsammans med Brian Aherne och Constance Bennett—tillfälligt målad i mörk färg med vattenlös finish.



För ägaren var det viktigare att det var JN han fortsatte att föra Carole Lombard igenom, när de färdades längs Kaliforniens kustvägar, inklusive tillfälliga resor hela vägen upp till Vancouver, platsen för Lansdowne Park, deras favoritbana för hästkapplöpning. Idealiskt anpassade till varandra på ett sätt som få stjärnor någonsin gjort, gifte de sig slutligen 1939 och slog sig ner som ett av Hollywoods lyckligaste par.

Tyvärr skulle idyllen inte vara för evigt. År 1942, när Lombard spelade sin roll för landet, underhöll trupperna och sålde krigsobligationer, omkom hon i en militärflygolycka i Nevada.

Vid tiden för Lombards död förvarades J-560 faktiskt i Lansdowne Park i Vancouver. Detta var en lycklig slump, eftersom Gable enligt alla uppgifter aldrig ville se bilen, så fylld av bittersöta minnen, igen. Därför skickade han David Jordan, en advokat och betrodd vän, till British Columbia med instruktioner att sälja Duesenberg till en köpare utanför Kalifornien. Den kördes tillbaka till Golden State bara tillräckligt länge för att säljas, genom aningen Bob Roberts eller Peter Satori.

MODERN KONST

Bilen hamnade i Santa Fe, New Mexico, tillsammans med den tidiga Model J-entusiasten Don Ballard, som i slutet av 1940-talet sålde bilen till den lokala återförsäljaren S.P. Motors, som installerade motorn på J-521 samtidigt som den verkar ha behållit det ursprungliga numrerade J-560-klockhuset. Bilen gick därefter i augusti 1951 från Albuquerque-bon G.W. Cleven till proffsbrottaren Robert "Hans" Hermann – partner till "Killer Kowalski" – och sedan till Richard S. Luntz från Indianapolis, som överlämnade den till den välkände och produktive handlaren i begagnade Duesenbergs, John Troka från Chicago. Troka sålde bilen till Paul V. Colianni från Arlington, Illinois, för 4 500 dollar – vid den tiden en rekordsumma.



Colianni upptäckte snart att det nya förvärvet inte fick plats i hans garage, och därför fortsatte det att förvaras hos Troka, och flyttades sedan till den legendariske Model J-teknikern och restauratören M.T. "Joe" Kaufmanns verkstad i Wisconsin. Det verkar som att den så småningom såldes till Ed Jurist från Vintage Car Store i Nyack, New York, kanske för hans klient George Huguely.

Charles Johnson från Florida, en långvarig kund till Kaufmann, lyckades köpa Gable Duesenberg i slutet av 1973. Efter en restaurering i gräddfärgad med röda lister och interiör visades den över hela landet med prisbelönta resultat, samt ställdes ut 1979 på Auburn Cord Duesenberg Automobile Museum i Auburn, Indiana.

Följande år köptes J-560 av handlaren Jerome Sauls från Pennsylvania, som 1982 överlämnade den till P.A. Parviz i London, England. Mr. Parviz tog tydligen aldrig bilen utomlands, 1983 såldes den från ett garage i Beverly Hills till Tom Barrett, och anslöt sig snart till den ursprungliga Blackhawk Collection, som då byggdes av Don Williams för utvecklaren Ken Behring. Liksom många av Blackhawk-bilarna förvärvades Duesenberg senare 1995 av en produktiv utländsk samlare, men förblev utställd på Blackhawk Museum i ytterligare ett decennium.

Sam och Emily Mann förvärvade Duesenberg, efter många års beundran, 2005 och lämnade in den till Stone Barn i Vienna, New Jersey, för en fullständig restaurering tillbaka till dess ursprungliga skick. Som vanligt fördjupade sig Sam Mann i bilens historia och specifikationer, i korrespondens med många Model J-historiker samt Joe Kaufmann – som vänligt bidrog med en bit av originalklädseln från 1935 – och frågade torrt, innan han skickade den, om Mr. Mann ville att provet skulle vara "från hennes sida eller från hans sida."



Den färdiga bilen, färdigställd som när den levererades till Gable, debuterades vid 2007 års Pebble Beach Concours d'Elegance, där Duesenberg var det utvalda märket, och mottog Gwenn Graham Trophy för mest eleganta cabriolet. Den fortsatte med ytterligare utmärkelser, bland annat Best of Show vid concours d'elegance på Meadowbrook och Amelia Island, båda 2008, och deltog som en del av den rekordbrytande sammankomsten av Duesenbergs vid ACD Club National Reunion 2010.

Liksom alla Manns bilar, restaurerade med både visning och körning i åtanke, kördes den på flera versioner av den 1 000 mil långa Duesenberg Tour skapad av Sam Mann, i Virginia, Texas och Kaliforniens centrala kust. "Bilen kör som den ser ut," noterar herr Mann, "lätt för en så stor bil. Den är snabb, pålitlig och det är svårt att inte låta tankarna vandra till dess två ursprungliga ägare när man kör bilen: ung, vacker, spännande och odödlig."

Dessutom, som erkännande för Sam och Emily Manns långvariga arbete att se de finaste bilarna erkända som sann konst, presenterades J-560 i *"The Art of the Automobile"*, en utställning på High Museum i Atlanta, Georgia. Senast visades den på Concours d'Elegance of America 2018, som en del av Manns firande som Årets samlare, och igen samma år på Pebble Beach, där den mottog ett klasspris.

Nu redo för fler concours-framträdanden och körupplevelser är bilen fortfarande i utmärkt skick, med den uppmärksamhet på finish och detaljer som är typisk för Mann-kollektionen. Betydelsefullt är att den behåller sitt ursprungliga numrerade klockhus, J-560. Mann-familjen har nyligen förvärvat den ursprungliga vevaxeln till denna bil, numrerad 560, som kommer att vara i låda och följa med Duesenberg till dess nya förvaltare – och, om man väljer att installera den, skulle den på rätt sätt förena bilen med alla dess ursprungliga numrerade komponenter.

Det är en bil som har all den stil, charm och sexappeal som mannen den designades för och för vilken den byggdes, för vilken den alltid och för alltid var mer än bara transportmedel, utan ett drömfordon.

Som Damon Runyon skulle säga, "En historia hör till." – S.M.



6. Nash-Healey Le Mans Coupé

Av Jon C. Branch

Publicerad 13 september 2018 6 min läsning



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

Den brittiske sportbilsdesignern Donald Healey var aktiv inom motorsport och arbetade för att bygga upp sitt lilla specialföretag med sikte på att bli en stor sportbilstillverkare. Det visade sig att hans sportbilsdesigner skulle tillverkas i mycket större skala än han kanske till och med hade förväntat sig, men den tillverkningen skulle ske i samarbete med andra stora tillverkare. Under åren efter andra världskriget var Donald Healeys första partnerskap med den amerikanska bil- och vitvarutillverkaren Nash-Kelvinator: och det partnerskapet följdes snabbt av att han gick samman med den brittiske biltillverkaren Austin för att tillverka den ikoniska Austin-Healey. Inte nog med det, utan dessa partnerskap och sportbilarna som följde av dem skulle visa sig vara en stark drivkraft för General Motors att skapa Chevrolet Corvette, och till och med att våga prova på det legendariska 24-timmarsloppet i Le Mans.

Början på Nash-Healey-partnerskapet skedde eftersom flygning i slutet av 1940-talet ännu inte var den föredragna metoden för transatlantiska resor: folk reste med båt. Donald Healey reste med den brittiska Cunard-linern "Queen Elizabeth" efter en fruktlös resa till USA för att försöka organisera med General Motors för att leverera Cadillac V8-motorer till sportbilar han planerade att bygga. Cadillac hade inte varit villiga att leverera motorer till en liten brittisk sportbilstillverkare, trots att de ännu inte planerade en egen sportbil vid det tillfället.



*Interiören i Nash-Healey Le Mans är mycket anglo-amerikansk 1950-talsstil.
Notera den nedsänkta växelspaken i urklippningen i sätet.*

Det var på "Queen Elizabeth" som Donald Healey träffade George Walter Mason, chefen för Nash-Kelvinator, och de två började prata med resultatet att ett partnerskap smiddes och planer skapades för ett gemensamt sportbilsprojekt med ett breddat och förstärkt Healey Silverstone-chassi med Nash-motor och amerikansk växellåda. Bilen skulle bli Nash-Healey och skulle bli USA:s första serieproducerade sportbil under efterkrigstiden. Den tog också en tredjeplats vid det prestigefyllda 24-timmarsloppet i Le Mans 1952.

För att få igång produktionen försåg Nash Healey med OHV 234,8 kubiktum. (3,85 liter/3 847cc) "Jetfire"-motorer som används i deras Ambassador-bilar. Healey modifierade sedan motorn genom att montera ett nytt aluminiumtopplock med kompressionsförhållande på 8,1:1 och monterade dubbla brittiska SU ("Skinner-Union") förgasare. Motormodifieringarna ökade motoreffekten från 112 hk till 125 hk, vilket gav bilen en topphastighet på cirka 125 mph. Nash tillförde även Borg och Beck-kopplingen, Borg-Warner treväxlade manuella växellådor med överväxel, vridmomentrör och Spicer bakaxlar. Fjädringen på Nash-Healey använde Healey oberoende framfjädring med spiralfjädrar, bakåtlänk och krängningshämmare. Bakfjädringen bestod av en Nash spiralfjädrad Spicer med en Panhard-stång: sammantaget ett ganska sofistikerat system men välkonstruerat och pålitligt: det var en fjädring som skulle säkerställa bilens utmärkta väghållning. Bromsarna var trummor med Bendix Dual Servo-assistans och bilen hade en bränsletank på 20 amerikanska gallon.

De första bilarna fick sin kaross producerad i den brittiska staden Birmingham av Panelcraft Sheet Metal, som handtillverkade aluminiumkarosserna på English Wheeling-maskiner. Dessa tidiga karosser var designade för att använda Nash-levererade grillar, stötfångare och inredningskomponenter.



Nash-Healey var ursprungligen utrustad med en modifierad 3,8-liters Nash "Jetfire" rak sexcylindrig motor. Men bilen var gjord för att kunna rymma en V8 om så önskades.

Interiören i bilarna hölls smakfullt minimalistisk med användning av äkta lädersäten och dörrlist. Sättestoppningen var av skumgummi. Intressant nog var pedalarrangemanget på de tidiga bilarna racingens "CAB" (koppling, gas, broms) layout. Denna layout föredrog generellt av tävlingsförare eftersom det gjorde klack- och tvåväxeln lite enklare. Senare bilar har ofta pedalerna arrangerade i den numera mer vanliga kopplings-, broms- och gasutformningen.

En tidig prototyp av Nash-Healey tävlade på Le Mans 1950 och slutade på en respektabel fjärdeplats. Bilen gjorde sedan sin officiella debut på Paris Motor Show hösten samma år med sin amerikanska debut på Chicago Auto Show i februari 1951. Färgerna som fanns var antingen Champagne Ivory eller Sunset Maroon.

Donald Healey var väl medveten om behovet av att marknadsföra bilen, troligen efter att ha sett de strategier som Sir William Lyons från Jaguar använde, vilket inkluderade att ge bilar till högprofilerade kändisar för att öka bilens medvetenhet. Så var det som Donald Healey gav en Nash-Healey till den brittiska popstjärnan Petula Clark, som blivit berömd under krigsåren. Några av Petula Clarks mest kända låtar är "Downtown" och "Don't Sleep in the Subway".

När produktionen pågick beslutades det att omdesigna bilen och produktionen av de tidiga bilarna upphörde i april 1951 och produktionen av de nya bilarna började sedan i januari 1952. Den nya roadstermodellen hade kaross från det italienska designhuset Pininfarina. Den nya karossen tillverkad av Pininfarina var helt i stål med endast motorhuven och bagageluckan av aluminium.

Beslutet att låta Pininfarina i Italien tillverka karossen gjorde Nash-Healey betydligt mer "internationell" än vad som var bra för tillverkningskostnaden och för dess slutpris för kunden. De mekaniska komponenterna skickades från Nash i Kenosha, Wisconsin, till Donald Healey Cars i Storbritannien, där de mekaniska delarna monterades på Healey-chassit. De delvis färdigställda bilarna skickades sedan till Turin, Italien för att Pininfarina skulle tillverka och montera karossen och interiören, innan bilarna skickades tillbaka till USA för detaljhandel.

Denna något globala produktionslinje höjde priset på Nash-Healey från någonstans över 4 000 USD till över 6 000 USD, vilket gjorde den till en dyr bil. Den nya modellen visades första gången på Chicago Automobile Show i februari 1952.



De nya Nash-Healey roadsterna med Pininfarina-karosser var utrustade med en större 252,6 kubiktum. (4,1 liters) motorn som var utrustad med dubbla sidgående Carter-förgasare. För samlare och de som granskar Nash-Healeys historia är en vägledning att de tidiga "small six"-motorerna monterades upp till chassitnummer N2250 och motornummer 1163. Chassi och motornummer ovanför det är de 4,1-liters bilarna.

1952 blev dock ett bra år för Nash-Healey då en av bilarna ställdes in i 24-timmarsloppet i Le Mans som fabriksbil av Donald Healey Car Company. Bilen kördes till en tredjeplats på pallen av Leslie Johnson och Tommy Wisdom, och den slogs endast av de två fabriksbilarna Mercedes W194 (föregångarna till den legendariska 300 GL "Gullwing") som tog första och andra plats. Vi kan uppskatta denna bedrift ännu mer när vi inser att av de femtioåtta bilar som startade loppet det året, var det bara sjutton som fullföljde det.

I januari 1953 lades en Pininfarina hardtop coupé till modellutbudet. Denna coupé gav utmärkt väderbeständighet för bekväm användning året runt. Coupén gjordes något större för att göra den rymligare.

Mått: Roadster

Hjulbas: 102"

Total längd: 170,75"

Bredd: 64"

Höjd: 48,65"

Spårvidd: Fram 53", bak 54,87"

Mått: Coupé

Hjulbas: 108"

Total längd: 180,5"

Bredd: 65,87"

Höjd: 55"

Spårvidd: Fram 53", bak 54,87"



*Under den italienskinspirerade karossen fanns
en brittisk framfjädring och en amerikansk bakfjädring.*

Coupén kallades Nash-Healey Le Mans och när den deltog i 1953 års internationella Concours D'elegance i Tresa, Italien, vann den. Nash-Healey är en bil som är mer imponerande i metallen än på fotografier, vilket du vet om du har haft möjlighet att se en. Le Mans Coupé-modellerna fortsatte att tillverkas 1954 (inga roadsters tillverkades det året) och produktionen upphörde i augusti samma år.

Totalt tillverkades 506 Nash-Healey-vagnar; 90 Le Mans coupéer, 312 Pininfarina roadsters och 104 av de ursprungliga första modellbilarna med "small six"-motorn.

Nash-Healey Le Mans Coupé på våra bilder är ett utmärkt exempel på denna bil och den kommer att säljas av Mecum Auctions på deras Dallas 2018-auktion som hålls den 3–6 oktober.

Denna bil är en kalifornisk bil utan rost och tros ha haft en original på 33 866 miles på klockan.

Du hittar försäljningssidan för denna bil om du [klickar här](#).

Nash-Healey Le Mans Coupé är en av 1950-talets stora bilar, det är definitivt en bil jag gärna hittar plats i garaget för. Det är inte bara en fantastisk bil i sig, utan den har också en plats i bilhistorien genom att förknippas med Donald Healey, och som bilen som fick GM att tro att de kanske också behövde bygga en sportbil: så byggde de Chevrolet Corvette.



Jon Branch



7. BMW 3.0 CS 1973



- Lackerad i fabrikkorrekt Taiga Metallic över svart velourklädsel
- Exceptionellt dokumenterat tre-ägarexemplar med omfattande historia från ny
- Ursprungligen köpt i England av en USAF-officer stationerad vid RAF Mildenhall
- Tillsammans med kommenterade resefoton, ruttkartor, fakturor och originalmaterial för försäljning
- Behåller charmiga tidsperioddetaljer inklusive Hella-dimlampor och komplett fabriks-verktygslåda

Få grand touring-bilar från 1970-talet kombinerade elegans, prestanda och vardagsanvändbarhet lika framgångsrikt som BMW 3.0 CS. Introducerad som en del av BMW:s graciösa E9-coupésérie kombinerade 3.0 CS Karmanns stilfulla pelarlösa design med förfinad ingenjörskonst och livlig sexcylindrig prestanda. Lång, låg och oklanderligt proportionerad etablerade E9 sig snabbt som en av de mest attraktiva sportcoupéerna under sin era, samtidigt som den hjälpte till att definiera BMW:s växande rykte för att producera sofistikerade förarbilar.





Under motorhuven satt BMW:s mjuka och flexibla M30 raka sexcylindriga raka kam, vilket gav 3.0 CS en enkel höghastighetskapacitet och engagerande vägegenskaper. Lika hemma på slingrande bakvägar eller autobahnresor erbjöd E9 en sällsynt balans mellan sportig karaktär och komfort. Modellens tävlingsframgångar höjde dess status ytterligare, särskilt genom de legendariska CSL-racerbilarna som dominerade europeisk touringcar-tävling under decenniet.





Denna stiliga BMW 3.0 CS från 1973 är ett exceptionellt väl dokumenterat exempel, med bara tre nya ägare och en fascinerande historia som speglar decennier av entusiastisk användning och noggrann förvaltning. Lackerad i sin fabrikskorrekta nyans av Taiga Metallic över svart velourklädsel med trälist, ger bilen en varm och autentisk karaktär som passar perfekt till den eleganta E9-designen.





Höjdpunkten i denna 3.0 CS är utan tvekan dess anmärkningsvärda ägarhistoria. År 1974 var Edward Marzahn, USAF (pensionerad), stationerad vid RAF Mildenhall i England när han köpte BMW:n från Christine May, en lärare vid Department of Defense Overseas School System. Bilen hade enligt uppgift använts som demonstrationsbil av hennes make, Frank May, en brittisk bilhandlare som specialiserade sig på att sälja skattefria bilar till amerikanska soldater utomlands. Även om BMW:n var registrerad i Christines namn för att behålla dess skattefria status, hade den i praktiken fungerat som Franks personliga demonstrator från nytt. Under sina år utomlands reste Marzahn och hans fru flitigt runt i Europa och Storbritannien i BMW, och skapade ett underbart arkiv av annoterade fotografier, ruttkartor och reseminnen som följer med bilen idag.





När han omplacerades till USA 1977 valde Marzahn att ta med sig BMW:n hem. Vid det här laget hade E9 samlat på sig mer än 45 000 miles genom regelbunden turnéanvändning över Europa. När han anlände till USA gav sig Marzahn ut på ännu en minnesvärd resa, där han körde BMW:n från Seattle till Little Rock, Arkansas, inklusive ett dokumenterat stopp i Yellowstone National Park. Bilen fortsatte att följa familjen under efterföljande flyttar kopplade till hans militära pensionering och senare karriär inom FAA, och tjänstgjorde troget under resor mellan Seattle, Oklahoma City och Laramie, Wyoming.

År 2002, medan de bodde i Wyoming, beställde Marzahns en omfattande kosmetisk restaurering till en total kostnad av cirka 23 000 dollar, med både exteriör och interiör. Arbetet har hållit sig anmärkningsvärt väl under åren sedan dess, och bilen fortsätter att se vackert ut idag. År 2012 förvärvades BMW:n av sin andra ägare, en ivrig samlare av betydande amerikanska och europeiska sportbilar, som noggrant har underhållit bilen samtidigt som han bevarat dess mycket originella karaktär.

Idag behåller Taiga Metallic-finishen utmärkt djup och glans, kompletterad av smakfulla detaljer inklusive Hella-dimlampor som lades till under Marzahns ägande. Kabinen är fortfarande inbjudande och välbevarad, medan den kompletta fabriksverktygslådan finns kvar i bagageutrymmet. Mekaniskt presterar M30 raka sexan precis som man kan hoppas, med den mjuka kraftleveransen, distinkta avgasljudet och balanserade vägegenskaper som länge har gjort E9 till en så givande förarbil.

Tillsammans med en exceptionell samling fotografier, fakturor, kartor och originalförsäljningsmaterial representerar denna 3.0 CS med tre ägare en sällsynt möjlighet att skaffa ett djupt charmigt och underbart dokumenterat exemplar av en av BMW:s mest beundrade efterkrigstidens grand touring-coupéer



8. Grattis Daf Daffodil

Publicerad 7 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn i Klassikerkalendern. Idag när Dennis och Denise får blommor vill vi uppmärksamma Daffodil!



DAF 600 S2 Luxe 1961

Det var en stor liten nyhet som avtäcktes på bilsalongen i Amsterdam i februari 1958: En flärdfull småbil med en helt ny typ av automatlåda - dessutom konstruerad och tillverkad i Holland! Mer än 4 000 kunder nappade redan under utställningsdagarna och tecknade sig för ett exemplar av nya Daf 600.

Hub van Doorne, en av grundarna och ägarna av lastbilstillverkaren Daf, älskade enligt legenden automatlådan i sin Buick. Samtidigt såg han vilket sug det fanns efter små, billiga familjebilar i Europa efter kriget. Varför inte konstruera en liten bil med automat? En riktig automatlåda skulle bli för tung och dyr men van Doornes idé med remdrift och variabel utväxling kanske skulle funka?

Utvecklingsarbetet påbörjades 1955 och en Lloyd LP400 användes som "mula" för den nya transmissionen samtidigt som W. Van den Brink filade på designen av den nya lilla fyrsitsiga bilen.

I september 1956 var den första prototypen klar och 1957 påbörjades produktionen av förseriebilar. Våren 1959 startade serieproduktionen - allt hade verkligen gått på rekordtid.

Med tvåcylindrig luftkyld boxermotor på 590 kubik och 22 hk var inte Daf 600 den snabbaste bilen på marknaden. Men den var lättkörd som få. Växelspaken hade bara tre lägen, framåt, bakåt och neutral - superenkelt.



*Daffodil fick en mildare facelift till 1963,
bakom arbetet låg italienaren Giovanni Michelotti.*

Från början fanns två utföranden: Standard och Luxe, den förra var så sparsmakat utrustad att nästan ingen valde den. Med tvåfärgslackering, kromade stötfångare och vita däcksidor blev det ju så mycket roligare.

I september 1961 presenterades 750-modellen. Den var i princip identisk med 600:an men hade begåvats med 30 hk stark version av den ursprungliga boxermotorn. Toppfarten kunde därmed pressas över den magiska 100-gränsen, från 90 till 110 km/h!

Lyxversionen av 750 fick namnet Daffodil - påsklilja på engelska. Den hade en lite argare grill, större bakljus och lite annan inredning men samma motor som 750-modellen.

Daffodil-versionen sålde bättre än den enklare 750 som snart lades ned medan Daffodil som namn levde kvar till 1967 då Daf 33 ersatte modellen.



*Till 1965 var det dags igen för en facelift, återigen var det Michelotti som fixade linjerna.
Han skulle sedan fortsätta arbeta med Daf fram till Volvos övertagande i mitten av 1970-talet.*

9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ferrari F40 1987

F40, som var den sista bilen som företagets grundare **Enzo Ferrari** signerade före sin död året därpå, dök upp 1987 och har sedan dess skrämmande välbeställda ägare - antingen ekonomiskt eller dynamiskt. Med sin turboladdade V8 på **477 hk** som endast driver bakhjulen är F40 en fruktansvärd bil att köra; Ferrari hävdade att den var världens första produktionsbil som kunde köra **200 km/h** med sin toppfart på **323 km/h**.

Men det handlade inte bara om det ultimata tempot - det var sättet som Ferrarin attackerade **passagerarnas sinnen** när den accelererade obevekligt, med 0-200 km/h möjligt på bara 12 sekunder. Ferrari hade som mål att bygga 400 F40, men tillverkade i slutändan **1311** stycken. Trots det låga antalet är de mycket värdefulla idag, och säljs ofta för nästan 2 miljoner dollar på auktion.





10. Fredagsfilmen: Morgan-bilarna i Storbritannien byggs för hand



FILM: <https://youtu.be/MvUez7ZbeD0?t=17>



Roger Warolin