



Voisin C28 Aéroport (1935)

1. Aston Martin Valen
2. Spyker gör comeback
3. Elsuven Denza
4. Ferraris första elbil såld för 380 miljoner kronor
5. Nu kan Teslas stoppade snabbladdare öppna
6. Dolda meddelandet på ditt körkort
7. Audis klassiska slogan
8. Voisin C28 Aéroport
9. Iso Rivolta IR 300 1964
10. Grattis Plymouth Belvedere
11. De viktigaste bilarna
12. Varför heter bilmärkena som de gör

## Teknikens Värld

### 1. Aston Martin Valen officiell – med V12 på 850 hästkrafter

Av Erik Wedberg

Publicerad 18 aug 2026 kl 08.52

Aston Martin presenterar nya Valen, en exklusiv hyper-GT som bygger vidare på Vanquish. Modellen beskrivs som världens starkaste frontmotoriserade seriebil.



FILM: <https://youtu.be/Ngsk-76s3TQ>

Valen, den nya sportbilen från **Aston Martin** alltså, är baserad på **Vanquish**, men har förvandlats till en betydligt mer extrem bil med tydlig inriktning mot prestanda och låg vikt. Under den väldiga motorhuven sitter den starkaste utgåvan hittills av Aston Martins 5,2 liter stora dubbelturbomatade V12-motor. Effekten anges till 850 hästkrafter och vridmomentet till 1 000 newtonmeter, tillgängligt redan från 2 500 r/min.

Namnet Valen är hämtat från latinets "valens", med betydelser som "stark" och "kraftfull", vilket enligt Aston Martin ska spegla bilens karaktär. Modellen är det senaste specialprojektet från företagets specialavdelning Q by Aston Martin, som tidigare också ligger bakom modeller som Valour, Valiant och.

Karossen är helt byggd i kolfiber och bilen har bantats med upp till 110 kilo jämfört med Vanquish. Viktminskningen har uppnåtts med hjälp av lättviktsmaterial som kolfiber, aluminium, titan och magnesium. Ett tillvalspaket med bland annat frästa aluminiumkomponenter i hjulupphängningen och titanskruvar till chassit sparar ytterligare 16,9 kg. Magnesiumfälgar ingår som standard.

Motorn skickar kraften till bakhjulen via en vidareutvecklad åttastegad ZF-automatlåda, med växlingsprogramvara hämtad från Aston Martins GT4-racingprogram.

Även avgassystemet har fått en ovanlig lösning med fyra utblås: två i diffusorn och två centralt men lite mer brett placerade högre upp. De övre är alltid öppna, medan de nedre styrs med ventiler som öppnas i de vassaste körlägena.



*Aston Martin uppger att Valen gör 0–60 mph (0-97 km/h) på 3,0 sekunder och har en elektroniskt begränsad toppfart på 344 kilometer i timmen.*

Produktionen blir starkt begränsad. Aston Martin bygger endast 150 exemplar av Valen, med första leveranser planerade till andra kvartalet 2027. Priset sätts till 1,5 miljoner pund per bil, drygt 19 miljoner kronor.



FILM: <https://youtu.be/nVIYU4f36al>





## 2. Spyker gör comeback – C8 Preliator med 800 hk och manuell låda

Av Åsa Wallenrud 2026-08-17

Spyker återuppstår med nya C8 Preliator XXV Coupé. Superbilen bjuder på 800 hästkrafter, manuell växellåda och handknackat aluminium.



*Spyker C8 Preliator XXV Coupé utomhus i Monterey. Bilen är lackerad i Quail Green med subtila roséguldsflingor, och karossens paneler är handknackade i aluminium.*

Efter en lång rad turer, konkurser och ägarbyten gör det nederländska prestandamärket **Spyker** ett nytt försök att etablera sig bland världens superbilar. Under Monterey Car Week visade märket upp sin senaste skapelse: **Spyker C8 Preliator XXV Coupé**, en bil som byggs för hand i blott 25 exemplar.

### **Dubbelturbo-V8 och mekanisk växellänkage**

Under det handknackade aluminiumskalet sitter en mittmonterad 4,0-liters V8 med dubbelturbo. Maskinen levererar 800 hästkrafter och 1 000 Nm i vridmoment, vilket skickas rakt ned i bakhjulen. Toppfarten uppges överstiga 350 km/h.

Spyker går mot strömmen i en era dominerad av automatlådor och digitala simuleringar. Här är transmissionen en sexväxlad manuell låda med märkets karaktäristiska, fullt synliga mekaniska länkage i kupén. Spyker understryker att det inte handlar om någon steer-by-wire- eller brake-by-wire-lösning – föraren sköter växlingarna helt själv med tre pedaler.



*Spykers unika cockpit. Till vänster syns det fullt exponerade mekaniska växellänkaget i roséguld. Till höger syns ratten klädd i Tuscan Saddle-läder, och panelen i svarvat aluminium utan pekskärmar.*



*Detaljbild på framskärmen. Emblemet visar modellnamnet "Preliator" (krigare på latin), en spartansk hjälm och romerska siffror för 25. Det indikerar att detta är chassi nummer 25 av 25.*



*Fronten på Spyker C8 Preliator XXV Coupé. Grillens nät har ett isogrid-mönster hämtat från rymdindustrin, och strålkastarna bär modellnamnet XXV.*

### Flyginspirerad design och analog kupé

**Formgivningen knyter tydligt** an till märkets flyghistoria, med NACA-luftintag, baklyktor formade som efterbrännkammare och en central takfena som hyllar 1919 års Spyker C1 Aerocoque. Byggnationen tar cirka 2 100 timmar per bil och utförs i samarbete med brittiska Coventry Prototype Panels.

Interiören är medvetet analog. De traditionella pekskärmarna lyser med sin frånvaro; den enda digitala displayen är en head-up-display. I övrigt präglas kupén av svarvad aluminium, analog instrumentering och handpassade detaljer.

### Nytt kapital banar väg för framtiden

Nystarten möjliggörs efter att grundaren **Victor Muller** återtagit rättigheterna till varumärket, kombinerat med nytt kapital från den ukrainskfödde kryptoinvesteraren **Volodymyr Nosov** och fintech-koncernen W Group.

Enligt Spyker kan framgångar med Preliator XXV öppna dörren för fler projekt, däribland en produktionsversion av suven D8 Peking-to-Paris samt en satsning på GT3-racing. Vad de 25 exemplaren av C8 Preliator XXV kommer att kosta har Spyker ännu inte offentliggjort.



*Spyker C8 Preliator XXV Coupé i profil. Notera de turbininspirerade fälgarna i roséguld och takfenan som hyllar 1919 års C1 Aerocoque.*

Läs också: [Gamla Saab-ägaren Spyker vägrar dö – återuppstår igen](#)

Läs även: [Spyker i konkurs – Victor Muller: "Detta är inte slutet"](#)



### 3. Jättebatteri ger elsuven Denza N8 100 mils räckvidd

Carl Undéhn 19 aug 2026

Frågan är hur många som verkligen behöver det, men elbilar med 100 mils räckvidd är ändå en milstolpe som lockar. Men det går så klart att bygga elbilar som tar sig betydligt längre än så på en laddning. Till exempel gena att klämma in ett rejält batteri och det är just vad Denza, prestandamärket från Byd som nu lanseras här i Sverige, har gjort.



Den 5,15 meter långa elsuven Denza N8 får ett batteri med en kapacitet på 130 kWh och med det en räckvidd på 100 mil. Eller 1 003 kilometer, för att vara exakt, och då enligt den mer förlåtande kinesiska körcykeln. Omräknat till körcykeln WLTP som vi använder här kan vi alltså räkna med att räckvidden skulle bli omkring 80 mil.

Detaljer kring förbrukningen har inte presenterats, men Denza N8 är knappast en av de snålare bilarna på marknaden. För med ett batteri på 130 kWh är räckvidden som anges inte så imponerande. Som jämförelse tar sig BMW iX3 80,5 mil med ett batteri på 107,8 kWh och Volvo EX60 kommer enligt WLTP 81 mil med ett batteri på 112 kWh.

Men så kommer Denza N8 också med en hel del kraft i motorerna. Som hos shooting brake-modellen Denza Z9GT (läs [vår provkörning här](#)) kommer också toppversionen av Denza N8 med tre elmotorer – en på framaxeln och två på bakaxeln. Tillsammans ger de tre motorerna en effekt på 890 kW, eller 1 210 hästkrafter. Ytterligare något som N8 har gemensamt med Z9GT är Flash Charging, alltså möjligheten att ladda det stora batteriet med upp till 1 500 kW. Tiden för att ladda från 10 till 97 procent anges till endast 9 minuter.

Om Denza N8 kommer lanseras utanför hemmamarknaden Kina är ännu oklart.



#### 4. Ferraris första elbil såld för 380 miljoner kronor

Posted by Kristofer Rask augusti 16, 2026

Ferraris första elbil har redan skrivit in sig i historieböckerna



Det allra första exemplaret av Ferrari Luce såldes under RM Sotheby's auktion i Monterey för otroliga 40 miljoner dollar, motsvarande omkring 380 miljoner kronor.

Det var långt över förväntningarna. Inför auktionen uppskattades bilen säljas för drygt 1,1 miljoner dollar och budgivningerna började på en miljon. Därifrån gick det snabbt. Buden passerade fem, tio och sedan 25 miljoner dollar innan klubban slutligen föll på 40 miljoner.

Det gör Ferrari Luce till en av de dyraste Ferraribilarna som någonsin sålts på auktion. Som en jämförelse såldes en historisk Ferrari 250 LM för 40,3 miljoner dollar förra året.



FILM: <https://youtu.be/-88dGuc0tHc>



*Specialversionen som såldes inatt*

Exemplaret som såldes är Luce med chassinummer 0 och har dessutom specialutrustats genom Ferraris Tailor Made-program. Bland annat har bilen fått en unik pärlmorlack som skiftar mellan grönt och violett beroende på ljuset.

### **Ferraris första elbil**

Ferrari Luce är märkets första helt eldrivna modell och har fyra elmotorer med en sammanlagd effekt på drygt 1 000 hästkrafter. 0 till 100 km/h går på omkring 2,5 sekunder och räckvidden anges till cirka 530 kilometer enligt WLTP.

Nypriset för Ferrari Luce börjar annars på omkring 600 000 dollar, motsvarande 5,7 miljoner kronor. Modellen har blivit kontroversiell där bilens design fått utstå en hel del kritik. Men uppenbart går den hem i rätt kundgrupper.

Den extrema prislappen ska också ses mot bakgrund av att det var en välgörenhetsauktion. Hela köpesumman på 40 miljoner dollar går till Ferrari Foundation och dess välgörenhetsarbete.



Kristofer Rask



**Ford skrotar löpande bandet  
när nya elbilen Fathom ska byggas**

## 5. Strejken över: Nu kan Teslas stoppade snabbladdare öppna

Publicerad 2026-08-18 9:32 (uppdaterad 2026-08-18 9:37) Text Erik Söderholm

Teslas halvfärdiga ”spökstationer” med Superchargers för elbilar kan snart öppnas efter att strejken avbrutits.



*Arkivfoto: Laddstationen på bilden har inte nödvändigtvis något med artikeln att göra.*

**IF Metalls strejk** mot Teslas svenska bolag **avslutas på onsdagen**, efter nästan tre år. Anledningen är att Tesla köpt ut de strejkande medlemmarna.

Vid sidan av huvudstrejken har även flera andra fackförbund infört sympatiåtgärder som stöd för strejken. Även dessa ska avslutas.

Ett exempel är fackförbunden Seko, Vision och Elektrikerna som infört **blockad vid Teslas snabbladdare**. Inget arbete har fått utföras på laddstationerna, och nya snabbladdare har inte fått anslutas till elnätet.

**Det är en del av** strejken som Tesla haft svårt att gå runt. Totalt handlar det om ett 20-tal Superchargers med omkring 250 enskilda laddare.

– Vår blockad har varit väldigt effektiv. Teslas expansion av laddstolpar har stannat av helt under blockaden, säger Nick Fortgens, ombudsman på Seko, till **Dagens Arbete**.

Men den här veckan avslutas alltså blockaden och Teslas så kallade ”spökstationer”, som till stor del är färdigbyggda men inte kunnat kopplas in och köras igång, kan öppnas när arbetet är färdigställt.

– Nu kommer de utföra arbetet med att ansluta till elnätet. Det finns beställningar från Tesla, de tar det väl i turordning. På onsdag är de nog där och skruvar, säger Elektrikernas förhandlingschef Mikael Pettersson till DA.



*Teslas svenska bolag har i vissa fall kunnat undgå blockaden och utföra arbete vid snabbladdarna, men inte alltid.*

**Mer från Vi Bilägare:**



**Efter rekordlånga konflikten: Nu avbryts strejken**



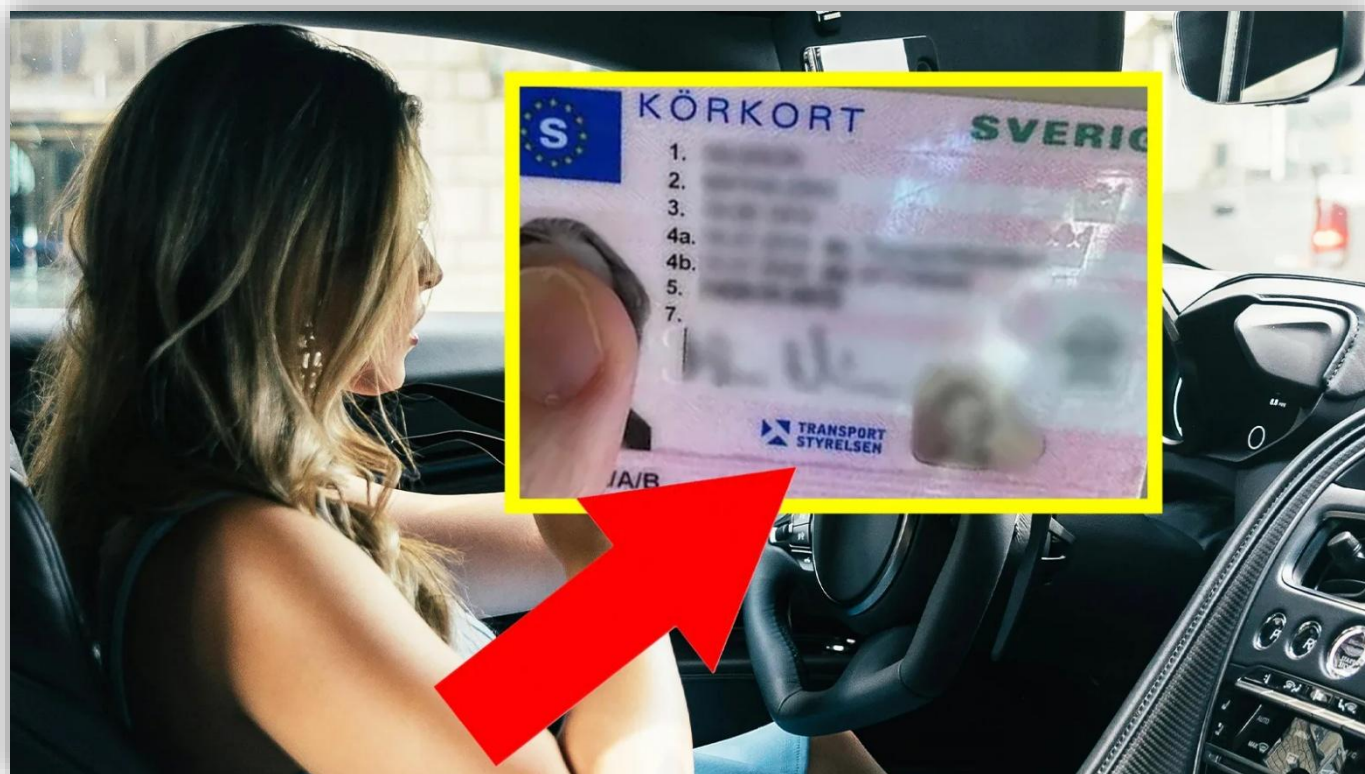
Erik Söderholm

## 6. Dolda meddelandet på ditt körkort – som många missat

Av Kevin Neemé

18 augusti 2026, 17:00

Det ser ut som en vanlig rosa linje. Men på körkortet finns en dold uppmaning till alla svenska bilister. Just nu är de orden extra aktuella.



De flesta har haft körkortet i plånboken i flera år utan att upptäcka det. Längst ner på framsidan löper en vågig rosa linje som på håll ser ut att vara en vanlig del av kortets mönster. Men linjen består egentligen av pyttesmå bokstäver. Tar du en närbild med mobilkameran och förstorar den kan du läsa Transportstyrelsens dolda meddelande: "Sakta ned vid skolor".

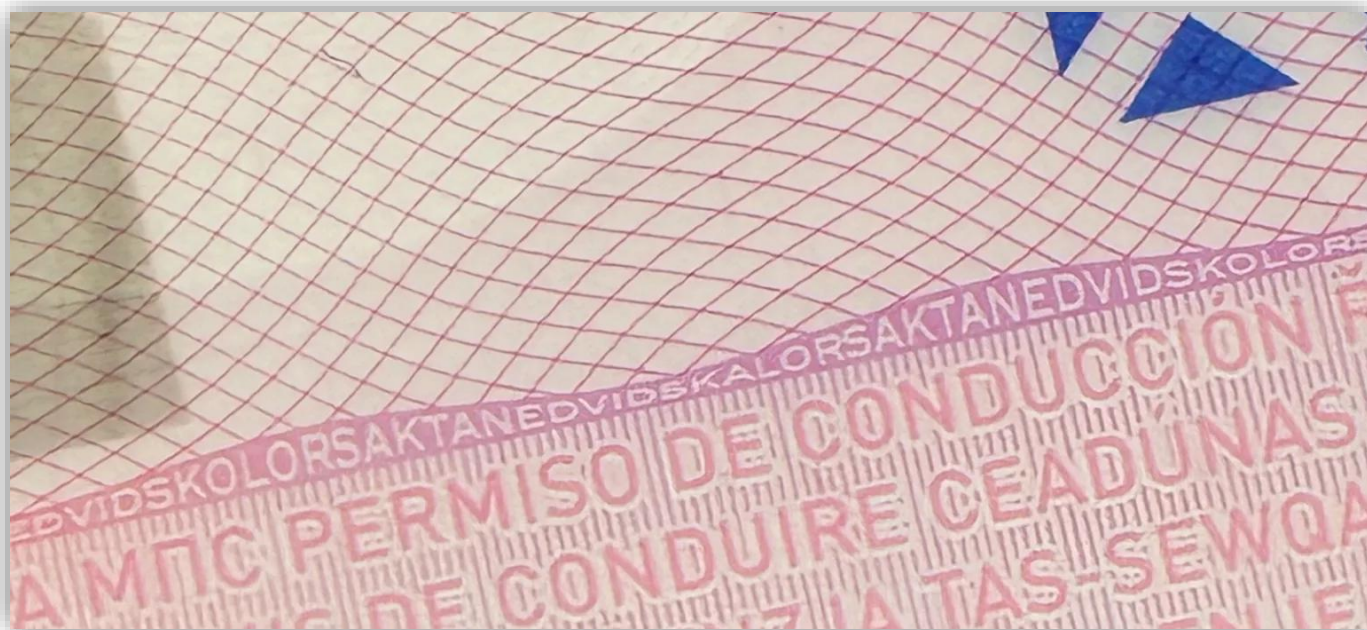
Uppmaningen upprepas längs linjen och är en av flera detaljer som har gömts på svenska körkort. Den är extra träffande denna vecka, när **polisen genomför extra hastighetskontroller** vid bland annat skolor, förskolor och bostadsområden. Men texten finns inte där för att polisen ska kunna kontrollera hur fort du kör. Den är framför allt ett skydd mot förfalskningar.

Sedan februari 2025 tillverkas svenska körkort i en ny utformning. Där har flera av säkerhetsdetaljerna förändrats. Den nya modellen har bland annat hologram med vägmärkena "varning för barn" och "varning för slirig väg". En bild av en **bil** skiftar färg när kortet vinklas och foto samt personnummer visas växelvis i ett genomskinligt fönster. Även det nya körkortet innehåller mikrotext, men nu ligger den i en båge genom Transportstyrelsens logotyp.

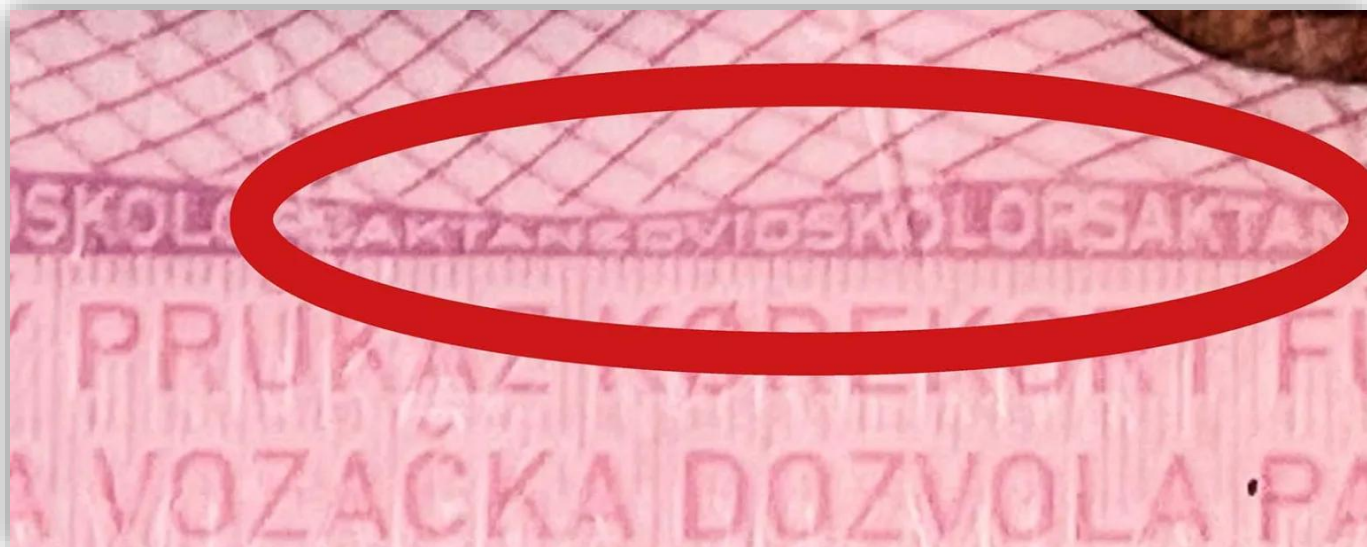
Det finns däremot en detalj i den dolda uppmaningen som är ännu svårare att upptäcka. Läser du hela den rosa raden mycket noggrant bryts plötsligt det upprepade budskapet. På ett enda ställe står det inte "Sakta ned vid skolor". Där står det: "Sakta ned vid skalor". Det ser ut som ett stavfel som råkat följa med när miljontals körkort tryckts. Men även **felet är placerat på körkortet med flit.**

– Stavfelet är medvetet och är en av de säkerhetsdetaljer som förekommer på körkortsmodellen, har Peter Andersson på Transportstyrelsen tidigare sagt till Carup.

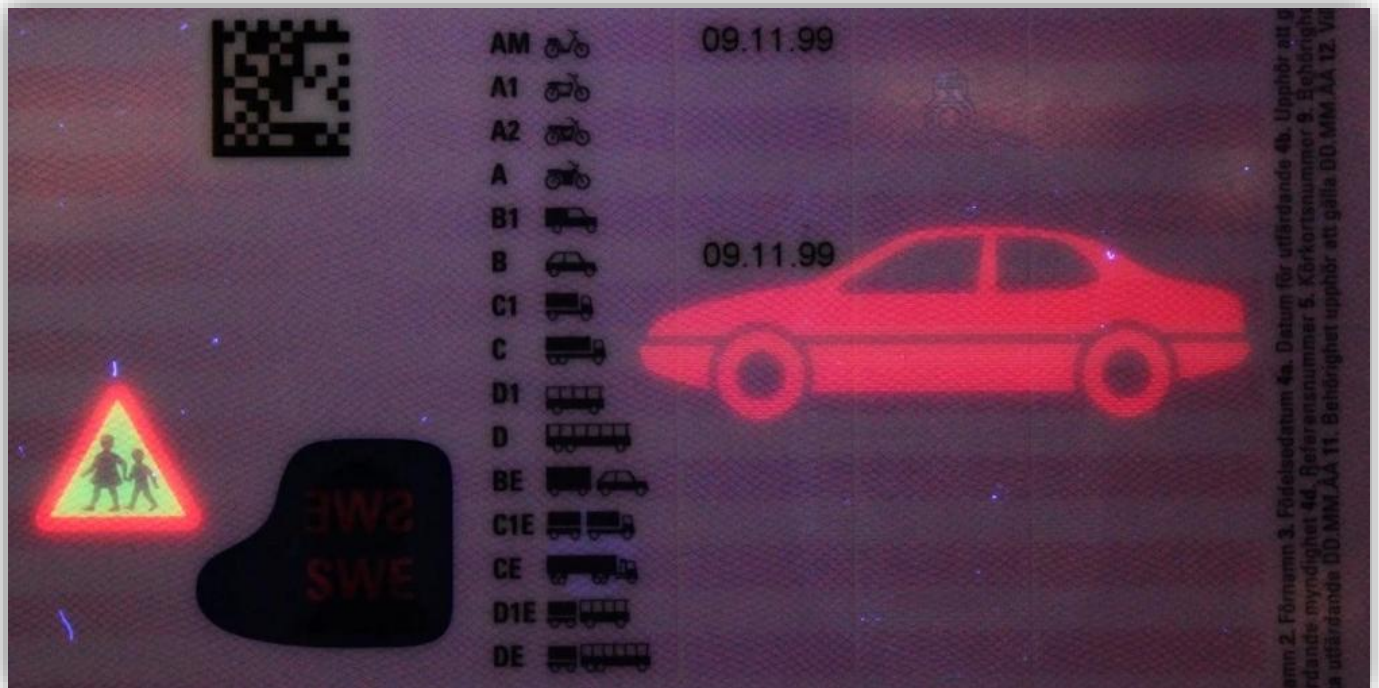
## Dolda budskap på svenska körkortet



Den extremt lilla texten kallas mikrotext och är svår att kopiera med vanliga skrivare och kopiatorer. Om bokstäverna blir suddiga, flyter ihop eller saknas kan det vara ett tecken på att körkortet inte är äkta. Den dolda meningen finns på körkortsmodellen som började tillverkas 2016. Under den rosa linjen finns dessutom ordet "körkort" skrivet på flera olika språk. Kortet innehåller också detaljer som bara blir synliga när det belyses med ultraviolett ljus. Då kan bland annat texter, mönster och bilder plötsligt framträda.



*I den vågiga rosa linjen på körkortet har Transportstyrelsen gömt texten "Sakta ned vid skolor".*



*På baksidan av körkortet som de flesta svenskar har finns skylten "Varning för barn" och röd bil gömda på baksidan. De framträder om du lyser med en UV-lampa.*



*I den vågiga rosa linjen på körkortet har Transportstyrelsen gömt texten "Sakta ned vid skolor".*



LÄS MER:



Svenska körkort har gömda ord som få ser



Så gömmer tillverkarna roliga påskägg i din bil – lista



Missade BMW:s återkallelse – vägras ersättning



### Upptäckten – så dör elbilar i kyla



### Larmet: A-traktorer värsta fortkörarna vid skolor



### En decimeter räcker – 1500 kr i böter



### Nya BMW M2 hyllas i första testet: "Bästa M-bilen idag"

## 7. Så föddes Audis klassiska slogan – hos NSU

Publicerad 2026-08-16 6:30 Text Calle Carlquist

När Auditillverkaren slogs ihop med NSU bildades ett företag med minst sagt olika modeller i utbudet.



**Det där är väl** ingen Audi i annonsen, det är ju en NSU Ro 80? Med Audis berömda, tidlösa slogan? Hur gick det till?

Jo, 1969 slogs Auditillverkaren Auto Union GmbH med huvudkontor i Ingolstadt ihop med NSU Motorenwerke i Neckarsulm och Audi NSU Auto Union AG bildades.

Det var ett företag med minst sagt olika bilar på programmet, från lilla svansmotordrivna **NSU Prinz** till Audis framhjulsdrivna, stora och **ganska färsk modell 100**. Och så fanns den avancerade NSU Ro 80 med sin wankelmotor. Hur skulle man hitta ett samlande begrepp för en så vildvuxen bilflora?

**Uppdraget gick till** en Hans Bauer på de båda företagens gemensamma reklamkontor. "Utnyttja olikheterna till att skapa en samlande och marknadsmässig fördel", löd uppdraget. Bauer skred till verket och fann lösningen i tre ord: Vorsprung durch Technik. Det lät seriöst, det lät modernt och det lät förtroendeingivande ingenjörsmässigt.

Orden dök upp i både NSU:s och Audis annonser i januari 1971 och har visat sig mer slitstarka än någon annan av bilvärldens slogans sedan dess.



Calle Carlquist

## 8. Voisin C28 Aérospport 1935

Lästid: cirka 6 minuter | Skriven av Ben Branch | 26 juli 2016



Gabriel Voisin var utan tvekan en av de djärvaste bildesigners världen någonsin har sett. Det råder knappast någon tvekan om att han står stark bland sina samtida från tjugo- och trettiotalen. Gabriel och hans bror Charles lärde sig troligen sin kreativa "drivkraft"-attityd till livet under handledning av sin morfar som tog de två pojkarna under sina vingar efter att deras far övergett familjen. Deras farfar lärde pojkarna självdisciplin och tog dem med på många äventyr, äventyr som ledde dem till originellt kreativt tänkande och utvecklade hos Gabriel en önskan om kreativ design. Efter att deras farfar gått bort skickades Gabriel till skolor i Lyon och Paris, och efter hemkomsten gav han och hans yngre bror Charles efter för sin kreativa passion genom att bygga en ångbåt, ett gevär och en bil.

Gabriel utvecklade en passion för flygning tidigt i vuxenlivet och, utan tvekan med utgångspunkt i de attityder hans farfar hjälpt honom att ingjuta, började han experimentera med flygning tills Gabriel och Charles 1906 hade etablerat sin egen flygplansbyggnadsanläggning så att de 1911 producerade fungerande flygplan. Charles omkom tragiskt nog i en bilolycka 1912 och trots djup sorg över hans död fortsatte Gabriel så att hans företag vid utbrottet av första världskriget byggde flygplan för krigsinsatsen, inte bara för Frankrike utan även för andra nationer. Gabriel Voisins företag tillverkade tusentals flygplan för krigsinsatsen, användes för bombning och spaning.

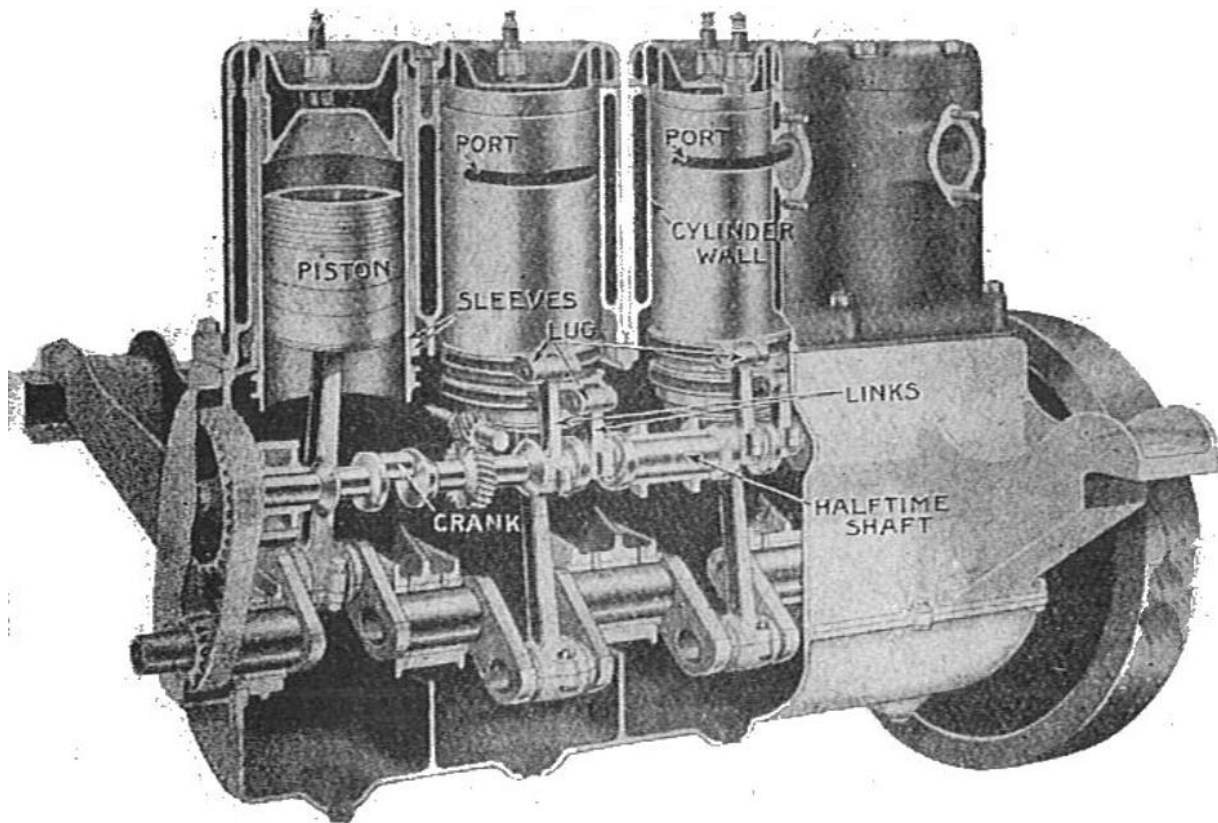
I slutet av första världskriget stod Gabriel Voisin plötsligt inför tomma orderböcker för flygplan och han hade fått nog av kriget, så han bestämde sig för att lämna flygplansbyggarbranschen och istället ge sig in i biltillverkning. Till skillnad från de allra flesta biltillverkare vid den tiden hade Gabriel Voisin dock en gedigen kunskap om flygplansdesign och tillverkning, som han använde för att skapa motorbilar, och inte bara för vanliga bilar utan för de bästa bilar man kunde skapa, och för att skapa dem med en karakteristisk fransk stil.



De första Avion Voisin-bilarna var vackert designade och byggda men hade semikonventionellt utseende. Mekaniskt antog Gabriel Voisin hylsventilmotorn som ursprungligen skapades av amerikanen Charles Yale Knight och förfinades och förfinades av Daimler i Storbritannien. Dessa "Silent Knight"-motorer använde ett par cylindriska hylsor med utskurna portar för inlopp och avgaser, där hylsorna rörde upp och ner för att öppna och stänga portarna vid behov. Utan några ventiler som klickade igen var dessa motorer så tysta som möjligt men var något oljetörstiga eftersom smörjolja läckte in i förbränningskammaren. Så bilar som drevs av dem lämnade en strimma blå oljerök från avgaserna.

Det var först 1934 som Gabriel Voisin fullt ut använde sin kunskap om flygplansaerodynamik på sina bilar. Modellåret 1934 introducerade han en "prototyp"-modell som han kallade Aérodyne. Den byggdes på C26-chassit men såg ut som inget som föregått den. Det här var en bil som i princip var formad som en vingprofil. Dess låga främre "luftdamm" får luften att flöda upp längs dess svepande karossbåge över det böjda taket och sedan mjukt ner för att lämna slutet av kurvan vid bilens bakdel. Effekten av en sådan tillämpning av aerodynamisk form är inte bara att luften strömmar över bilen med minimal avbrott, utan också att skapa ett lågtrycksområde under bilen som hjälper till att trycka ner bilen i hög hastighet och därmed göra den mer stabil. De flesta moderna gatbilar använder exakt samma princip.

Gabriel Voisin nöjde sig inte med att bara göra en bil som var fantastisk att se på och tyst i drift, utan insisterade på bästa kvalitet på tillverkning, utrustning och inredning. Han använde aluminium i stor utsträckning och lade ut interiören i sina bilar som ett flygplan. Hans bilar var dyrare än en Bugatti och därför hade få råd med dem under depressionstidens trettiotal, vilket ledde till att hans företag hamnade i allt större ekonomiska svårigheter.



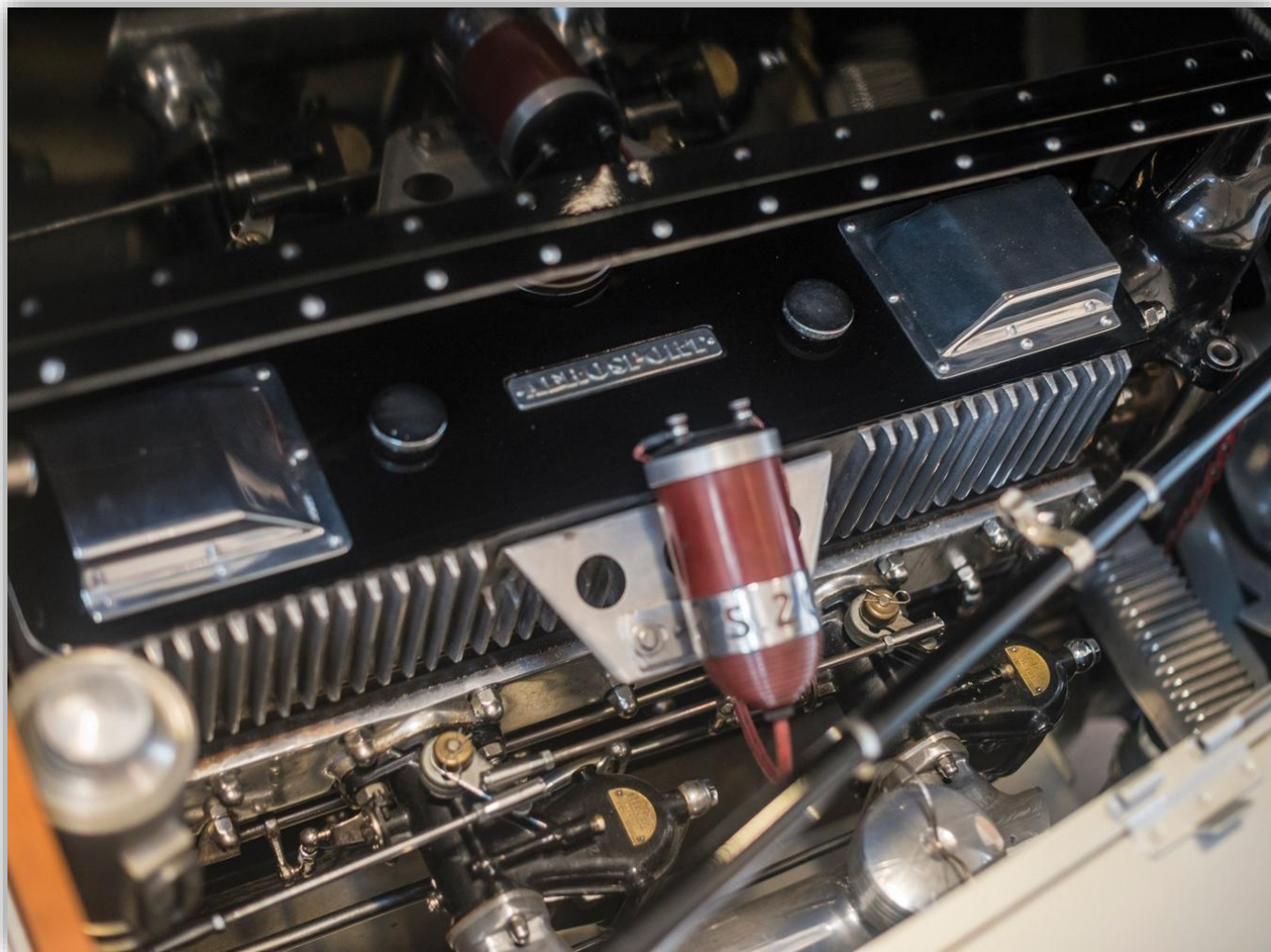
*Detta diagram visar en typisk motor med hylsventil. Ventilöppningarna finns i varje hylsa som rör sig upp och ner av vevstakar som är fästa vid en kamaxel.*

För att sälja en lyxbil är det första visuella intrycket exteriören. Bilens estetik måste fånga den potentiella köparens fantasi. Det måste vara något som verkligen tar andan ur en. Det första intrycket måste sedan förstärkas med en interiör som man känner att man hör hemma i. När bilens motor startas, redan innan köparen upplever den på vägen, måste effekten vara en av tyst, kontrollerbar kraft. Det måste kännas som provkörningens mot-svarighet till ett besök på Tiffany's.

Gabriel Voisins "piece de resistance" inom bildesign var och är hans C28 Aéroport. Bilarna som föregick den var helt enkelt underbara. C28 Aéroport lyckades på något sätt bli hans största verk inom bilkonst och ingenjörskonst. Det pneumatiskt vakuummanövrerade soltaket, som glidande öppnas eller stängs, gav med sig ett intryck av något hämtat ur en science fiction-film. Motorn är en 3,3-liters sexcylindrig motor med Knight-hylsventiler. Hylsventilerna är bokstavligen två hylsor som lindas runt varje cylinder, en för insug och en för avgasrör. Dessa rör sig upp och ner av en axel som fungerar som en kamaxel men med vevstakar fästa vid varje hylsa.

Motorn i hylsventilsystemet är tyst eftersom den inte har bullriga lyftare eller tallriksventiler som klickar igen. Till denna tysta 102 hk, 3 318 cc raka sexcylindriga motor med hylsventiler kopplades en då toppmodern fyrväxlad Cotal epicyklisk förväxlarväxellåda med överväxel. Detta ger bilen i praktiken åtta växlar framåt och två backväxlar, men naturligtvis skulle man inte köra bilen på det sättet utan helt enkelt välja lågväxel eller högväxel beroende på körförhållandena.

Av de få Avions Voisin C28 Aéroports som byggdes före andra världskrigets utbrott är bilen som visas på våra bilder en av endast två som man vet fortfarande existerar. Trots att bilen skadades under kriget reparerades den och användes fram till sextioalet. Bilen förvärvades av en samlare på åttioalet, men restaureringsarbetet väntade till 1998 då den köptes av sin nuvarande ägare.



Denna bil hade en hel kaross där skärmarna bildade en sammanhängande helhet med karossen istället för att vara fästa vid chassit som utskott på vardera sidan av motorutrymmet, vilket tidigare varit stilen. C28 Aéroport är den mest aerodynamiska av Gabriel Voisins konstruktioner och är också ett av de mest framstående exemplen på "Art Deco"-bildesign som någonsin setts. Med sin 3,3-liters "Silent Knight"-motor som genererade 102 hk och en lättvikt aluminiumkaross var detta en bil som kunde köra nästan ljudlöst upp till cirka 80–90 mph. Utrustad med en fyrväxlad Cotal epicyklisk förvalsväxellåda med överväxel var detta en bil som också var mjuk och lätt att köra, särskilt jämfört med andra bilar från perioden som vanligtvis hade antingen en "krock"-växellåda eller en konventionell manuell växellåda med synkronisering på de två översta växlar. Föraren av en Cotal epicyklisk förselektor behövde bara flytta växelväljaren till nästa önskade växel, och när växlingen krävdes tryckte föraren helt enkelt ner och släppte kopplingspedalen och den nya växeln kopplades in. Snabbt, enkelt och ingen "dubbel urkoppling" krävs.

Avions Voisin C28 Aéroport var både för att stanna och köra – utrustad med fyrhjuliga hydrauliska trumbromsar, så det övergripande intrycket av bilen var kontrollerad, smidig och nästan ljudlös körning. Visuellt är denna bil en höjdpunkt som få, om någon, kan matcha. Dess utseende är sådant att det är helt garanterat att dra publik. Den ser ut som en bil som borde bli en filmstjärna, och om det inte vore för att Avions Voisin var djupt inne i ekonomiska svårigheter hade den troligen blivit en favoritbil för Hollywoodkändisar. Men med Avions Voisins ekonomiska situation och en viss herr Hitlers verksamhet slutade Avions Voisin att bygga bilar och Gabriel Voisin kunde inte framgångsrikt återvända till biltillverkning efter krigets slut.



Det tillverkades troligen sex till åtta Avions Voisin C28 Aéroports, varav endast två är kända att fortfarande existera. Den silverfärgade bilen på våra bilder är en av dessa och detta chassi tros vara den faktiska bilen som visades på Paris Auto Salon 1935. Bilen skadades enligt uppgift under andra världskriget och det var inte förrän 1998 som den förvärvades av en samlare som insåg dess betydelse, och som 2006 genomförde en åttaårig total restaurering med äkta C28 Aéroport-delar hämtade från en annan Avions Voisin-samlare. Bilen har effektivt återskapats med fabriksritningar enligt originalspecifikation och interiören har troget återskapats av Hermes of Paris i naturligt vegetabiliskt garvt läder i en varm medelbrun karamellfärg som framhäver den silvergrå lacken vackert.

**Denna bil kommer att** auktioneras ut av RM Sotheby's på deras Monterey Auction som hålls 19–20 augusti på Portola Hotel & Spa i Monterey, Kalifornien.

Denna auktion är en unik möjlighet att förvärva en Avions Voisin C28 Aéroport. Det här är en bil som är så unik som en bil kan vara, skapad av en man med en unik historia. Detta är ett verk av bilkonst som är oöverträffat.

Artikel av Charles Branch från [Revivaler](#).



Ben Branch

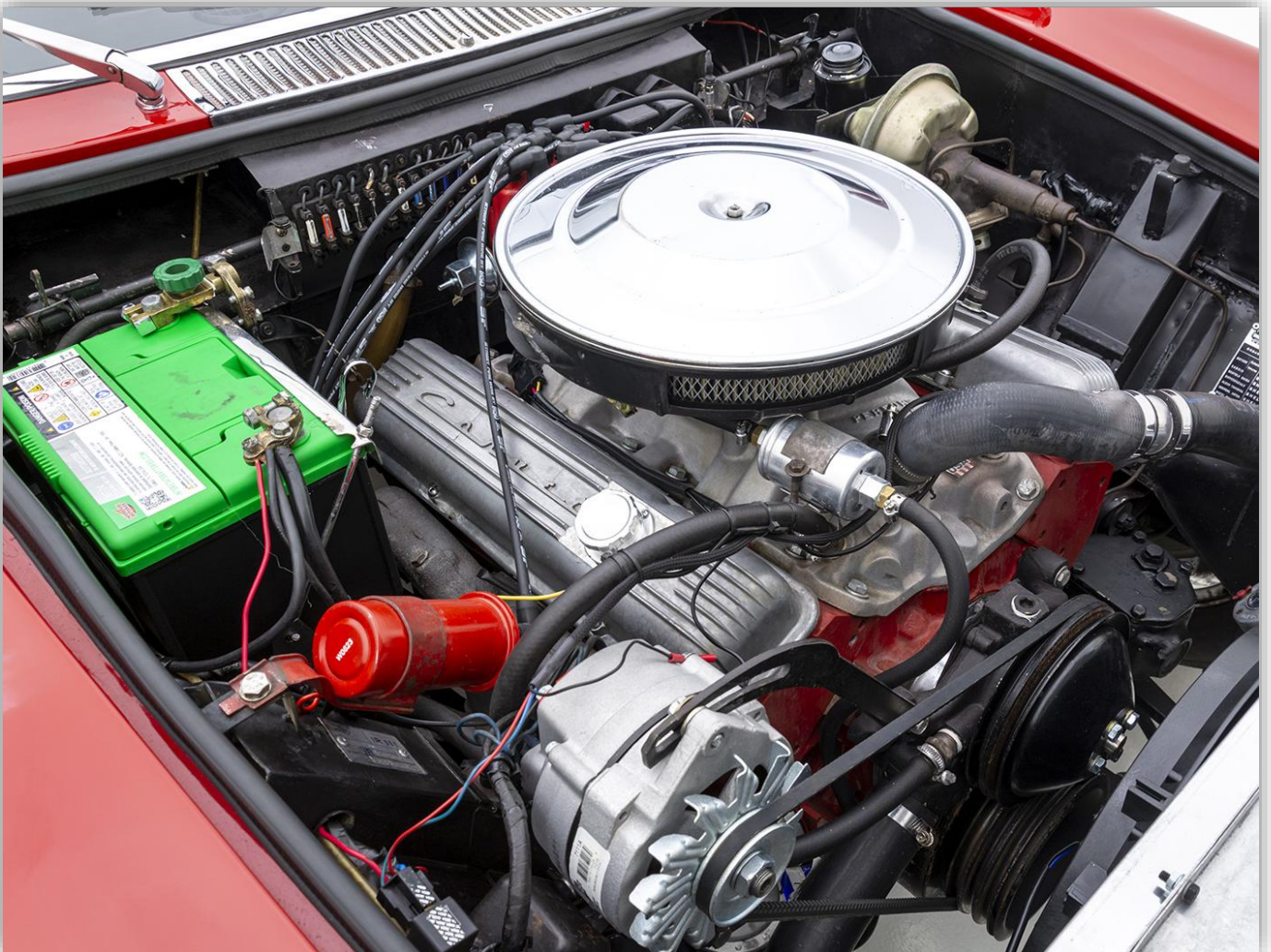


## 9. Iso Rivolta IR 300 1964



Iso Rivolta har en unik position bland de stora europeiska grand touring-bilarna på 1960-talet. Utformad av industrimannen Renzo Rivolta, ljudtekniker av Giotto Bizzarrini och designad av den unge Giorgetto Giugiaro på Bertone, kombinerade IR 300 italiensk sofistikerad med pålitlig amerikansk V8-motor. Formeln var briljant enkel: elegant kaross, avancerad chassiteknik och lätt servbara Chevrolet-mekaniker. Resultatet blev en förfinad högfarts grand tourer som kunde konkurrera med de finaste modellerna från Ferrari, Maserati och Aston Martin, samtidigt som den erbjöd större praktisk användbarhet och tillförlitlighet.







Introducerad 1962 var Rivolta den första bilen som utvecklades under Isos grand touring-program och lade grunden för märkets senare framgångar, inklusive Grifo och Bizzarrini 5300 GT. Under dess stiliga Bertone-designade kaross fanns en sofistikerad plattform med oberoende framfjädring, De Dion-bakaxel och fyrhjuliga skivbromsar med inombords bakre enheter. I kombination med Chevrolet's robusta V8 levererade IR 300 enkel prestanda och exceptionell långdistanstouringkapacitet. Produktionen förblev begränsad, med endast 797 färdigställda exemplar mellan 1962 och 1970.

Exteriören behåller den rena, diskreta elegans som gjort IR 300 till en av Giugiaros mest beundrade tidiga designer. Karossen är lackerad i rött och kompletteras av polerade stötfångare i rostfritt stål, Carello-dimljus, distinkta fram- och bakskrämsventiler, ett huvintag och 15-tums Borrani-trådfälgar utrustade med avlägsna nav. Den svarta läderinteriören erbjuder en sportig men bekväm miljö, med elhissar, en Blaupunkt-radio och den genomtänkta ergonomi som förväntas av en grand touring-bil designad för långdistansresor.

På vägen levererar Iso precis den upplevelse som gjorde dessa bilar så tilltalande när de var nya. Den vridmomentfulla Chevrolet V8:an ger enkel prestanda, medan det sofistikerade chassit erbjuder en blandning av komfort och lugn som inte döljer bilens ålder. Med sin italienska design, fascinerande arv, dokumenterade restaureringshistoria och uppgraderade mekaniska specifikationer utgör denna IR 300 ett utmärkt tillfälle att skaffa en av 1960-talets mest distinkta och givande grand touring-bilar. Sällsynt, vacker och mycket användbar, är den fortfarande ett övertygande alternativ till sina mer vanliga samtida.



# Klassiker

## 10. Grattis Plymouth Belvedere!

Publicerad 24 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

I dag när Bartolomeus har namnsdag uppmärksammar vi Plymouth Belvedere



*Plymouth Belvedere 2-door hardtop 1958*

Belvedere kan uttydas utsikt eller lusthus. För Plymouths del var det en mellanmodell. Fury var finast och Savoy lite enklare. Belvedere existerade mellan 1951 och 1970.



*Plymouth Belvedere 2-dörr Sport Sedan 1955*  
*Bullig bil som beskrevs som stor av Plymouth själva.*



*Större, alltså såväl längre, lägre och bredare var 1957 års Belvedere. En rasande snygg kärra med något som skulle se ut som dubbla strålkastare fram, vilket inte blev tillåtet förrän året därpå i USA, och skapligt höga fenor där bak.*



*Det har sagts åtskilliga gånger förut, men, Plymouth från 1961 är väl det närmaste man kan komma en riktig Blixt Gordon-bil!?*



*Plymouth Belvedere Satellite Coupe från 1970 får sätta stopp för den här gången. Efter 1970 tillverkades inga bilar med Belvedere som namn längre.*

## 11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Toyota RAV4 1994

I slutet av 1980-talet utmanade Toyota sin ingenjörssavdelning att ta fram en modell som kunde ta sig långt utanför allfarvägarna samtidigt som den skulle vara billiknande under normala körförhållanden. Den ursprungliga RAV4 som introducerades **1994** uppfyllde båda kraven. Den definierade den moderna **crossover-modellen** och inspirerade en mängd konkurrenter över hela världen.

**Hedervärda omnämningen för 1994:** Chevrolet Impala SS, Dodge Neon



## 12. Varför heter bilmärkena som de gör?



### Tuffing utan koppling till SS

Den tuffaste bilmodellen från den brittiska tillverkaren Swallow Sidecar hette SS Jaguar 100 och var ett öppet tvåsitsigt sportåk. Men under andra världskriget blev namnet SS förknippat med nazisterna – och snart döptes företaget om till Jaguar Cars.

