

28 aug

MOTOR-NYTT

2026



Apollo 3500 GT

1. Provkörning av Leapmotor T03
2. Cadillac V-One en ny hyperbil
3. Frankrike lärde världen att bygga bilar
4. Apollo GT
5. Kelsey Motorette Trike
6. Grattis Caravelle
7. De viktigaste bilarna
8. Fredagsfilmen
9. Varför heter bilmärkena som de gör

Teknikens Värld

1. Provkörning av Leapmotor T03

Av Erik Andrén

Uppdaterad 20 aug 2026 kl 13.57 Publicerad 20 aug 2026 kl 13.00

Med en prislapp på blott 229 900 kronor är Leapmotor T03 Sveriges billigaste elbil. Men är den värd priset? Och vad försakar man?



Utseende som en nyfiken minigris. Leapmotor T03 ser lite kul ut i sin kompakta form.

Det finns en stolt historik kring bilar på marknadens verkliga instegsnivå, från 1960-talets **Renault 4** till 1990-talets **Hyundai Atos**. Bilar där själva, ska man säga, avskaladheten har en charm i sig. År 2026 heter Sveriges billigaste elbil **Leapmotor T03**, är tillverkad i Kina (även om märket är delägt av Stellantis), och har i allt väsentligt samma koncept som många av de historiska föregångarna. Ett hjul i varje hörn. Och – på ytan – inga extravaganser. Med ett pris på 229 900 kronor är den förresten en av Sveriges billigaste nya bilar alla kategorier. Det är på sitt sätt imponerande, när elbilar generellt kritiserats för att vara för dyra. Till de lätträknade modellerna som betingar lägre prislapp hör bilar som **Kia Picanto** och **Dacia Sandero**, men inte så många fler. Nu var den förvisso ännu billigare när den först kom hit tidigare i år – lanseringspriset var 214 900 kronor – men T03 tillhör trots prishöjning marknadens absoluta instegsmodeller.



Föga förvånande är första intrycket... billigt. Klangen är plåtig redan när man tar i dörrhandtaget. Eller ja, redan när man låser upp med fjärrlåset. När man sedan tar plats bakom ratten fortsätter känslan vara prispressad. Stolen är hård och platt, utan sidostöd. Inte helt olik en kyrkbänk. Ratten ställbar endast i höjdled, och justeringsmånen även på den ledden går att räkna i ett ytterst fåtal centimeter. Tre, kanske. Plasten i paneler och reglage är av billigaste modell. Det finns engångsartiklar av mer gedigen kvalitet, och när handskfacket öppnas trillar det ner med en hård duns. Med förardörren öppen kan man kika in under plåten framåt, och inspektera bilens (enkla) grundkonstruktion, samt dess, vad det verkar, totala avsaknad av ljudisolering.

Det här är nytt

Sveriges billigaste elbil. Elbilar har fått kritik för att vara dyra. Leapmotor T03 är ett motbevis. Den tillhör marknadens absolut billigaste bilar. Till både prislapp och konstruktion.

Nytt märke, ny modell. Tillsammans med suvarna B10 och C10 ingår lilla T03 i trojkan av Leapmotor-modeller som nu lanseras i Sverige.

Egentligen inte så ny. T03 lanserades redan 2020, och har funnits i andra länder tidigare. En period tillverkades den till och med i Polen.

Så fort du kör iväg märks billigheten ännu mer. Det rister och klonkar även på släta vägar. Minsta ojämnheter förpassar sig obönhörligt genom den enkla konstruktionen. Styrningen är både artificiell och närvarande på samma gång. Närvarande då främst genom att de smala hjulen gör bilen spårkänslig. Billigheten gör sig också påmind i avsaknad av en del andra funktioner. Vindrutan vispas av av en ensam vindrutetorkare, som tack vare en mekanism av pantografliknande modell ändå lyckas täcka det mesta av rutan. Spolarmunstyckena är också en till antalet. Bakrutetorkare saknas. Baksätet må vara fällbart – men då bara i ett helt stycke, och telefonspeglingssträckan sträcker sig till gammaldags Bluetooth. Apple CarPlay eller Android Auto? Nejnej. Och när du väl lyssnar på något via nämnda uppkoppling, så är högtalarljudet burkigare än vissa tågstationsutrop.



*Inga plastsjok, definitivt inget främre lastutrymme.
Bara en elmotor så som den ser ut, och diverse vätskebehållare.*

Laddningsprestandan är också högst begränsad. 45 kilowatt i maxeffekt enligt Leapmotor själva. Ofta lägre i verkligheten. Och ett batteri på blott 37,3 kilowattimmar som ger en räckvidd på 26,5 mil enligt specifikation. Eller runt 20 i verkligheten. Med andra ord, så är T03 på alla sätt att betrakta som en stadsbil. En billig sådan.

Men nog om begränsningar. Leapmotor T03 har trots allt viss utrustning, som ibland överraskar. Exempelvis en helt okej fungerande filhållningsassistans, samt farthållare. Till och med adaptiv sådan. Den är dock lite ryckig i sin karaktär, och verkar bromsa in för lite allt möjligt. Med samma reglage som stereovolymen kan hastigheten justeras, och med separata knappar går det att ställa in avståndet till bilen framför, i nivåer mellan långt och jättelångt. Det låter bökgigare än det är. Kontrollerna i fråga sitter på ratten, och de – ja, hela ratten faktiskt – funkade bra och ger en bra känsla. Bättre än i många dyrare bilar där märkliga touchknappar tagit plats. En annan sak som känns mer påkostad än bilen i övrigt är dess digitala skärmar, som är två till antalet. En vid ratten och en pekskärm i mittkonsolen. Båda är skarpa och tydliga, med bra färgåtergivning. Bättre än i vissa klart mer påkostade bilar. Touchskärmen är också hyfsat responsiv, och de digitala menyerna dugligt logiska. Bilen har inbyggd uppkoppling, och i mittskärmen hittar man även navigation, som dock lämnar en del att önska – med digitala knappar som ibland inte går att trycka på, kartor som inte visas, och destinationer som hänger kvar trots att man redan kommit fram. Och rest därför.

En annan sak som styrs på mittskärmen är bilens luftkonditionering, som fungerar på ett märkligt sätt. Värme, kyla och (bara) ventilation behandlas nämligen som tre helt separata funktioner, att slå på individuellt (men inte samtidigt). I stället för någon form av skala från kallt till varmt, så är det i kylläget en skala mellan jättekallt till lite kallt. Växlar du till värmeläget är det en omvänd skala, från lite varmt till jättevarmt. Vill du ha just ingenting av varken värme eller kyla, så kan du växla till ventilationsläget. Varför kunde inte Leapmotor gjort det till en kontinuerlig skala? All funktion finns ju där. Som det är nu blir det stundom väldigt svårt att sätta en jämn och behaglig temperatur, och jag finner mig pendlande i en slags temperaturvandring, bytande mellan de olika lägena. Värme till kyla, till värme igen. Och ibland lite ventilation. Därtill är allt avstängt som standard när man startar bilen.



Något som också nollställs när man startar om bilen är körläget. Förmodligen i syftet att få lägre redovisade förbrukningssiffror, så startar T03 alltid i läget "Eco", som innebär ganska kraftig motorbroms. I de två andra lägena, "standard" (som alltså inte är standard...) respektive "sport", som bägge upplevs likadana, så bibehåller bilen i stället farten. Vad du föredrar är såklart en smaksak, men vill du ha det något annat än Eco så behöver du alltid byta. Eco-läget funkade förresten riktigt hyfsat även som enpedalsläge om man kör med framförhållning. Bilen kan bromsas ner helt till stillastående.

Andra eventuellt otippade utrustningsdetaljer inkluderar aluminiumfälgar, stort glastak med eldrivet jalousi, backvarnare och -kamera, trötthetsövervakning med kamera, samt dubbla kurvhandtag bak. Egentligen, som den billiga bil det är, så är det en funktion i sig att T03 har fyra dörrar och ett baksäte som duger för vuxna. Förarkameran, den som övervakar ens fokus, sitter på vänster A-stolpe. Samma urtag finns även på höger A-stolpe, men då täckt av en liten plastbit prydd i relief av något som ser ut som en cyklopförsedd barba-pappa, eller möjligen en fetlagd version av en karaktär ur datorspelet Among Us. Även för de finesser som finns märks alltså att man valt vägar som sparar pengar. I det här fallet för enklare anpassning till marknader med vänstertrafik.

Men trots att en viss utrustningsnivå alltså finns, så går det inte att dölja faktumet att Leapmotor T03 är en riktigt billig konstruktion, på ett sätt få – om ens någon – annan ny bil matchar i dag. Och visst, däri finns det en viss charm. Accepterar man den basala nivån är det, undantaget vissa digitala tveksamheter, också få saker som riktigt stör i T03. Den är ett fungerande helhetspaket, men på absolut billigaste nivå. Frågan är bara om den är billig nog. Snart kommer den något mer påkostade landsmännen **BYD Dolphin Surf** till Sverige, med sikte på samma prissegment. Och för samma peng får du en begagnad **Volkswagen Up** eller **Cupra Born**. Eller varför inte en begagnad **Polestar 2**, för några ynka tusenlappar ytterligare. Förvisso då bilar med 10–15 000 mil på mätaren, kanske mer, men ändå mycket mer... bil.

Visst, du kanske bara har grundläggande förflyttningsbehov. Du kanske kör mest i stan, kan ladda hemma, och värdesätter att ingen annan kladdat glass i baksätet innan dig. Då kan Leapmotor T03 vara ett val att överväga. Men om den når samma kultstatus som vissa historiska förlagor i budgetsegmentet, det återstår att se.

Leapmotor T03**Pris:** 229 900 kronor**Motor:** El. Elmotor, max effekt 95 hk (70 kW), vridmoment 158 Nm. Batteri 37,3 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,6 kW/45 kW.**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,7 meter.**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 5,5 tum. Däck 165/65 R15.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 240, längd 362, bredd 165, höjd 158, spårvidd f/b 141/141. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 175, maxlast 300, max släpavagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 240–1040 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 12,7 s, toppfart 130 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,63 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 265 km.**Garantier:** Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 8 år, lack 3 år/10 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.**Rivaler:****BYD Dolphin Surf**

Inte kommit till Sverige än, men likaledes kinesisk, och likaledes med siktet inställt på att vara billigast på marknaden. Upplevs dock som ett steg upp från absolut billigaste nivå konstruktionsmässigt.

Pris: Ej fastställt**Cupra Born (begagnad, ca 12 000 mil)**

En elbil som är mycket mer... bil. Men du får räkna med att någon annan suttit in förarsätet och smulat choklad på passagerarplats. Samt alla andra nackdelar som en begagnad bil har över en ny.

Pris: Ca 210 000 kronor.

2. Cadillac V-One kanske förhandsvisar ny hyperbil

Av Bobby Green 2026-08-19 kl 19:00

Tänk att se den här på gatan!



FILM: <https://youtu.be/kAU9bJAbgZc>

Nyligen visade Cadillac upp den nya konceptbilen V-One och den kan väl enklast beskrivas som en version av racerbilen V-Series.R fast för vanliga dödliga. Det är som sagt bara ett koncept men alltså något som skulle kunna mynna ut i en hyperbil för gatan likt Aston Martin Valkyrie och liknande skapelser.

Under skalet finns en V8:a på 5,5 liter med hybrid-teknik som har en sammanlagd effekt på 842 hästar. Väckellådan är en sjustegad sekventiell historia och man lovar att bilen ska vara enklare att köra än sitt racer-syskon. Insidan osar race men är ändå lite ombonad och inte helt avskalad.

Vad det kommer att bli av den här i framtiden återstår att se. news.cadillac.com.





3. Frankrike lärde hela världen att bygga bilar – sedan förstörde en man allt

Av Mikael Gullström Publicerad 12 aug. 2026 Uppdaterad 12 aug. 2026

Ord som automobil, chassi, kaross, coupé, cabriolet, limousine, chaufför, garage och Grand Prix är alla franska. Resten av bilvärlden har bara glömt varför. Och när tekniken var på plats gjorde Frankrike något som ingen annan nation klarat. De förvandlade sitt bilkunnande till ren konst.



När de stora bilnationerna räknas upp kommer Frankrike ofta sist. Efter USA, Tyskland, Storbritannien, Italien och Japan. Det är bilhistoriens största orättvisa. Sanningen är att Frankrike lärde världen att bygga bilar. Och under 1900-talets första hälft byggde landet antagligen de vackraste bilar som någonsin rullat.

Beviset sitter i tekniken vi fortfarande tar för given. Layouten med motorn fram och drivningen bak kallas **Système Panhard**, efter det franska företag som uppfann den.

Kardanaxeln som drev nästan hela 1900-talets bilar heter **Hotchkiss Drive**, efter fabriken i Saint-Denis. **Louis Renault** patenterade trumbromsen och den direktdrivna växellådan.

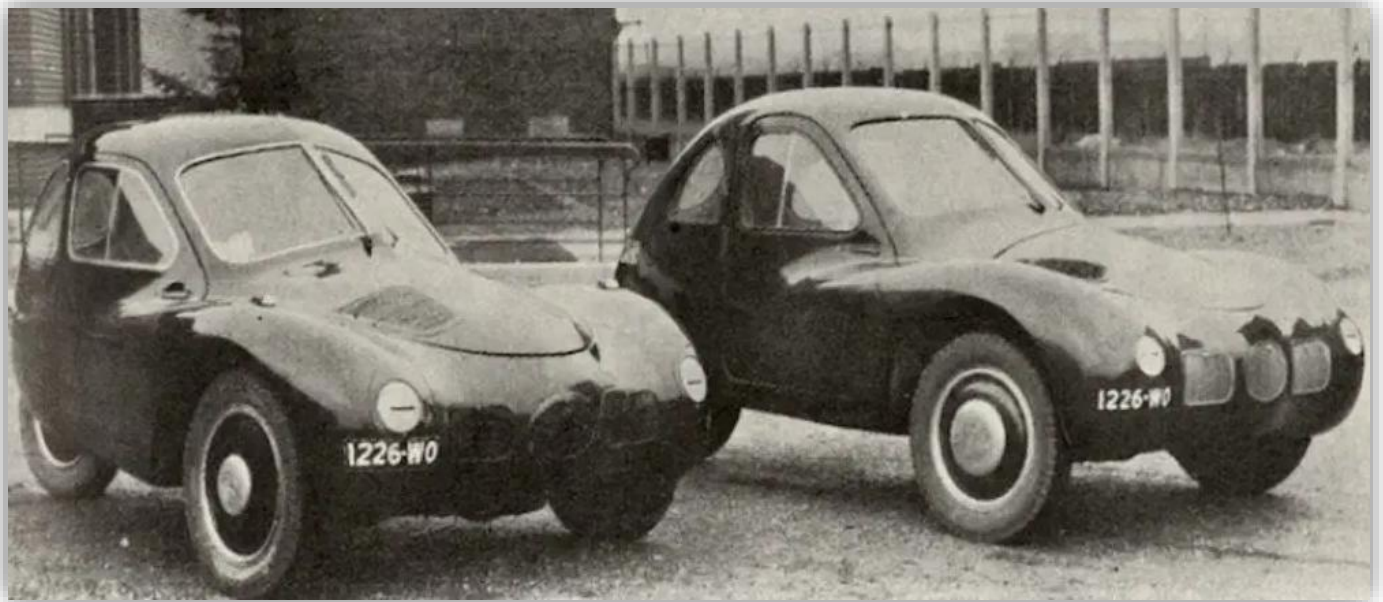
Michelin uppfann radialdäcket. **Citroën** gjorde framhjulsdriften kommersiellt gångbar på allvar med Traction Avant, och byggde 1955 den första serietillverkade bilen med moderna skivbromsar.

Även motorn i din bil är fransk till sin arkitektur

Peugeot's Grand Prix-motor från 1912, med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder, blev mallen för i princip varje förbränningsmotor som byggts sedan dess.

Motorsporten är också fransk. Världens första bilrace kördes mellan Paris och Rouen 1894. Det franska begreppet Grand Prix föddes vid Frankrikes lopp 1906.

Le Mans 24-timmars startade 1923, och det var en fransk **Chenard & Walcker** som vann det allra första loppet.



Franskt så det förslår. Futuristiska VL333 var långt före sin tid.

Bilvärlden pratar fortfarande franska

Ord som automobil, chassi, kaross, coupé, cabriolet, limousine, chaufför, garage och Grand Prix är alla franska. Resten av bilvärlden har bara glömt varför.

Och när tekniken var på plats gjorde fransmännen något som ingen annan nation klarat. De förvandlade sitt bilkunnande till ren konst.

I dag är nästan alla märken som bar den epoken borta. **Bugatti, Delahaye, Delage, Talbot-Lago, Avions Voisin, Hotchkiss, Facel Vega** och **Panhard**.

Efter andra världskriget hade Frankrike 22 biltillverkare varav många var i absolut världsklass. Vartenda varumärke förutom de tre stora är nu borta.

Dagens Bugatti är en kopia av originalet, ett prestigeprojekt signerat Ferdinand Piëch i tysk koncernägo.

Det här är historien om hur det gick till. Och den börjar på en bilmässa i Paris.

Kvällen då bilvärlden höll andan

Paris, oktober 1938. När täcket dras av **Delahaye 165** på Parismässan går en suck genom lokalen. Ingen frågar om motoreffekten. Det behövs inte.

Framför publiken står en V12-maskin draperad i svepande kurvor utan en enda skarp kant. Alla i rummet förstår att de ser något som aldrig kommer att byggas igen.

Det var så här den franska guldåldern såg ut. Chassierna var mästerverk, men det var karossmakarna som gjorde dem odödliga.

Figoni & Falaschi, Saoutchik och Chapron skulpterade stål som om det vore siden. Resultatet var inte transportmedel. Det var Art Deco på hjul, byggt av hantverkare som vägrade skilja på konst och ingenjörsarbete.

Vi har i tidigare artiklar gått igenom **världens sju vackraste bilar** och där står **Delahaye 165** fortfarande som superbilarnas urmoder. Men den var inte ensam. Den hade sällskap av ett dussin märken som alla skulle möta samma öde.

För tjugo år efter kvällen i Paris var nästan allting borta.

Det var inte kriget som dödade dem. Det var freden.



*Man förstår varför den ikoniska arkitekten Le Corbusier hade modellen som sin favorit.
En majestätisk uppenbarelse.*

Mannen med planen

Efter Frankrikes befrielse 1945 fick en ämbetsman som få bilentusiaster känner till uppdraget att rita om Frankrikes sargade bilindustri. Hans namn var **Paul-Marie Pons**. Hans plan var enkel och skoningslös.

Staten pekade ut vilka av landets 22 biltillverkare som skulle få stål, resurser och marknadssegment. Renault, Peugeot och Citroën skulle bygga folkbilar åt massorna.

De exklusiva tillverkarna fanns inte med i planen. De fick klara sig själva.

Samtidigt införde staten en straffskatt baserad på motorstorlek, den ökända "puissance fiscale". En stor motor blev en årlig ekonomisk bestraffning.

Bilarna som världen lärt sig beundra blev osäljbara i sitt eget hemland, konstaterar **Hagerty** i sin genomgång av epoken.

Siffrorna är brutala. 1947 sålde Delahaye färre än 70 bilar i Frankrike. Av hela årets produktion på 573 bilar gick 88 procent på export.

Ett bilmärke kan överleva mycket. Men inte att förlora sitt eget land. Sedan föll de. Ett efter ett.

Här nedan går vi igenom de mest minnesvärda tillverkarna som inspirerat hela bilvärlden

Mathis. Mannen som staten valde bort

Ingen historia visar planens brutalitet tydligare än **Émile Mathis**.

Före kriget drev han Frankrikes fjärde största biltillverkare från fabriken i Strasbourg, och det var Mathis som tillskrivits den första helaluminiumbilen.

Som jude tvingades han i exil när Vichyregimen tog över. Under ockupationen gömde hans ingenjörer nio prototyper av VL333, en strömlinjeformad aluminiumbil långt före sin tid.



Bugatti Type 57SC Atlantic.

När Mathis kom hem och visade bilen på Parissalongen 1946 borde han ha hyllats. I stället nekade staten honom stål, enligt [Ingenium](#).

Mannen som suttit i exil hade inga kontakter kvar i korridorerna där kvoterna fördelades. VL333 byggdes aldrig. Fabriken såldes till Citroën 1953. Tre år senare omkom Mathis efter ett fall från ett hotellfönster i Genève.

Han dödades inte av skatten. Han skrevs helt enkelt bort ur planen.

Avions Voisin föll först

Gabriel Voisin byggde flygplan innan han byggde bilar. Tillsammans med brodern Charles grundade han Voisin Frères redan 1907, och när freden kom 1919 vände han sig till bilarna med en enda ambition. Att bygga den perfekta maskinen.

Hans bilar liknade ingenting annat. Knight-motorer med slidventiler, aluminium, geometriska mönster. Arkitekten **Le Corbusier** var en av hans största beundrare.

När C25 Aérodyne visades på Parissalongen 1934, med nedfällbart tak och ventilfönster, kallade Voisin den för framtidens bil. Bara 28 chassin byggdes, varav ungefär sju med Aérodyne-kaross.

Framtiden fick andra planer. 1937 förlorade Voisin kontrollen över företaget till flygmotortillverkaren Gnome et Rhône, och bilproduktionen dog med kriget.

Voisin hann aldrig möta Pons-planen. Han hade byggt bilar för en värld som redan var på väg att försvinna.





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.

Bugatti förlorade sin kronprins

För Bugatti började slutet med en tragedi.

Molsheim i Alsace var då bilvärldens epicenter. **Ettore Bugatti** byggde tekniska mästerverk, sonen Jean förvandlade dem till makalöst vackra skulpturer.

Type 57SC Atlantic, med sin nitade fena till ryggrad, är kanske den mest åtråvärda bil som någonsin byggts.

Sedan rasade allt. **Jean Bugatti** omkom under en testkörning 1939, 30 år gammal. Fabriken konfiskerades under kriget. Ettore dog 1947, mitt i kampen att få tillbaka den.

Comebackförsök med Type 101 byggdes i en handfull exemplar. Sedan var det över.

Delage slukades i tysthet

Louis Delage byggde **bilar för dem som tyckte att Bugatti var för högljudd**. Hans D8 var 1930-talets definition av parisisk elegans, och hans Grand Prix-bilar hade dominerat 1920-talets banor.

Men Delage var en dålig affärsman i en tid som straffade dåliga affärsmän. **Redan 1935 tvingades han sälja till Delahaye.**

Märket levde vidare som ädel systemmodell fram till 1953. Sedan försvann det, så stillsamt att knappt någon märkte det.

Ödet ville att köparen snart skulle gå samma väg.

Delahaye gav upp 1954

Delahaye var det osannolika mästermärket. Ett anrikt företag, grundat på 1890-talet, som på 1930-talet plötsligt bestämde sig för att slåss.

Modell 135 dominerade både rally och racing, slog Mercedes Silverpilar på banorna och gav Figoni & Falaschi det perfekta chassit att drapera sina vattendroppar över.

Mässbilen 165 från 1938 var epokens kröning. Läs mer om den här.



Succén Delahaye 135 var i sig en designpärla som älskades av välbärgade och filmstjärnor under det glada 30-talet. Här ett mycket fint exemplar från Hemmings. Prislappen 12 miljoner dollar visar det fortsatt stora intresset för Delahayes skapelser.

Efter kriget fanns marknaden inte längre. Skatten gjorde de stora motorerna osäljbara hemma, och exporten räckte inte hur vacker bilen än var.

1954 gick Delahaye upp i Hotchkiss. Kvar av mässuccéerna och racingsegrarna fanns en fabrik som byggde Jeepar på licens.

Talbot-Lago kämpade in i det sista

Anthony Lago var italienaren som räddade brittisk-franska Talbot och gjorde det franskt. **Hans T150-C SS Teardrop, vattendroppen**, är för många den vackraste bil som byggts.

Hans T26 vann Le Mans 1950 medan företaget blödde.

Lago kämpade längre än någon annan. Han bantade motorerna, jagade exportmarknader, vägrade vika sig. Men skatten åt upp hemmamarknaden år efter år.

1959 tvingades han sälja till Simca. Året därpå var han död.

Hotchkiss bytte bilar mot Jeepar

Hotchkiss hade börjat som vapentillverkare, med två korslagda kanoner i märkesemblemet, och gav namn åt drivtekniken som burit stora delar av hela bilvärlden.

Bilarna från Saint-Denis blev snabba, pålitliga och framgångsrika, med sex segrar i Monte Carlo-rallyt mellan 1932 och 1950, enligt **Hotchkiss-klubbens historik**.

Det hjälpte inte. Efter samgåendet med Delahaye 1954 lade den nya ledningen ner personbilstillverkningen kort därefter.

Företaget som lärt världen driva bilar med motor fram och drivning bak slutade bygga dem.



*Talbot-Lago T150 C Lago Spéciale Teardrop Coupé.
Den delade bakrutan var ett medvetet designval.*

Panhard var äldst av alla

Panhard et Levassor levererade sin första bil till kund 1891. Det var före Mercedes och före Ford.

Företaget som gav namn åt hela bilvärldens grundlayout byggde på 1930-talet Art Deco-futurismen Dynamic, med ratten nästan mitt i bilen.

Efter kriget gjorde Panhard allt rätt enligt den nya logiken. Man övergav lyxen och byggde lätta, strömlinjeformade folkbilar i aluminium.

Det räckte ändå inte. 1965 tog Citroën över, och den 20 juli 1967 rullade den sista bilen, en blå 24BT, ut ur fabriken i Ivry. 76 år efter den första.

De glömda namnen

Runt de stora märkena föll en hel undervegetation av pionjärer.

Delaunay-Belleville hade före första världskriget varit världens mest prestigefyllda bil. Till exempel så valde tsar Nikolaj II:s den framför Rolls-Royce.

Chenard & Walcker, segraren i det första Le Mans-loppet 1923, slukades av Peugeot. Ballot, vars Grand Prix-motorer ritades av samme Ernest Henry som skapat Peugeots mästerverk, köptes av Hispano-Suiza, som i sin tur övergav bilarna för flygmotorer.

Lorraine-Dietrich vann Le Mans 1925 och 1926 men slutade bygga personbilar 1935. Salmson med sina dubbla överliggande kamaxlar höll ut till 1957. Amilcar, Licorne och Rosengart försvann i krigets efterdyningar.

Epoken borde ha varit slut där. Men en man vägrade acceptera det.

Facel Vega vågade drömma en sista gång

Jean Daninos hade tillverkat metalledar under kriget. 1954, samma år som Delahaye gav upp, grundade han **Facel Vega**.

Fransk elegans över en amerikansk Chrysler-V8. Det var som att klä en tungviktsboxare i skräddarsydd kostym.

Kändisarna vallfärdade. **Picasso** körde en. **Ava Gardner** köpte tre. **Ringo Starr**, **Herbert von Karajan**, **prinsessan av Monaco**.

Författaren **Albert Camus** omkom i en Facel Vega i januari 1960, ett dödsfall som skrevs in i litteraturhistorien.



1950 | Hotchkiss Anjou 20.50 Worblaufen

När Facel II lanserades 1961 kallades den 60-talets vackraste coupé, vilket Dagens PS konstaterat i porträttet av .

Men Daninos begick ett ödesdigert misstag. Budgetmodellen Facellia fick en egenutvecklad motor som havererade i kundernas händer.

Garantikostnaderna dränerade bolaget. 1964 stängdes portarna. Ett sista blekt eko kom på 1970-talet, när lyxbilen Monica 560 byggdes i ett fåtal exemplar innan även den drömmen dog.

Frankrikes sista lyxbilsmärke dog inte av skatten. Det dog av sitt försök att överleva den.

Simca ärvde och försvann

Historien kunde ha slutat där. Men Frankrike gjorde två försök till.

Simca var folkbilsjätten som ärvde det som fanns kvar. Det var Simca som köpte Talbot-Lago 1959. Och banden till lyxepoken var äldre än så.

Simca 8 Sport, ritad av Pininfarina, handbyggdes i aluminium och stål hos Facel Métallon under ledning av Jean Daninos, årtal innan han startade Facel Vega.

Med V8-modellen Vedette höll Simca dessutom den franska åttacylindern vid liv längre än någon annan.

Inget av det hjälpte. 1979 pensionerade Peugeot namnet Simca och döpte om bilarna till Talbot.

Några år senare var även det namnet borta. Två anrika märken utraderade i samma drag.

Matra erövrade allt men fick stänga ändå

Matra var robot- och flygteknikbolaget som bestämde sig för att bygga sportbilar.

Starten var makalös. Djet, som Matra tog över från René Bonnet 1964, var världens första serietillverkade mittmotorbil. Frankrike var så stolt att staten gav en till Jurij Gagarin, den förste människan i rymden.

Sedan erövrade Matra allt som gick att erövra. Formel 1-titeln 1969 med **Jackie Stewart** bakom ratten. Le Mans tre år i rad, 1972, 1973 och 1974, med den vrålande V12-prototypen MS670, enligt [Le Mans officiella historik](#).



Den sista Panhard från 1967 var egensinnig och alldeles underbar

På gatan byggde Matra egensinniga sportbilar som Bagheera, med tre sittplatser i bredd, och Murena. Med Espace uppfann man sedan den europeiska familjebussen.

Men 2003, efter floppen med Renault Avantime, stängdes fabriken i Romorantin. Frankrikes sista stora fristående sportbilstillverkare var borta.

Rummet stannar när de visas upp

Det staten dömde ut har däremot samlarna gjort till hårdvaluta.

En Bugatti Type 57SC Atlantic byggdes i fyra exemplar. Ett är försvunnet sedan kriget. De som finns kvar värderas till 30 till 40 miljoner dollar, cirka 300 till 380 miljoner kronor, enligt [Motor1](#).

En Talbot-Lago Teardrop från 1937 klubbades för 13,4 miljoner dollar hos [Gooding & Company](#) 2022, drygt 125 miljoner kronor och rekord för en fransk bil på auktion.

På [Rétromobile i Paris 2026](#) såldes ytterligare en Teardrop för 6 755 000 euro, cirka 75 miljoner kronor.

En Facel Vega kostar i dag mellan 800 000 och 3 miljoner kronor. Och de franska förkrigsbilarna fortsätter att vinna högsta pris på världens finaste concours-tävlingar, precis som de gjorde i Paris 1938.

Varje gång en av dem rullar in på ett auktionsgolv stannar rummet.

Paul-Marie Pons ville bygga ett rationellt Frankrike. Han lyckades. Renault, Peugeot och Citroën satte landet på hjul.

Men priset var en industri som ingen plan i världen kan återskapa.

Det franska arvet lever vidare – varje dag, i varje bil du kör

Från Panhards första kundbil 1891 till Matras nedsläckta fabrik 2003 sträcker sig en obruten linje av genier som var före sin tid, och som straffades för det.

Landet som lärde världen bygga bilar behöll tekniken. Système Panhard lever i varje klassisk sportbil, radialdäcken sitter på varenda bil som säljs, och varje modern motor bär Peugeots arkitektur från 1912. Men skönheten gick inte att rationalisera fram igen.

Det är det grymmaste med hela historien. Den industriella planen fungerar men det blev på bekostnad av skönheten.

Så här i efterhand kan vi konstatera att skönheten ändå har vunnit över tid



I början av 60-talet var det Facel Vega som stod högst upp på världskändisarnas önskelista. Kanske 60-talets vackraste coupé.



En läcker Facel Vega II från 1963



FILM: <https://youtu.be/WkrQG-Np848>



Nej, det är inte en amerikansk bil utan en fransk Simca Vedett med V8 under huven



Matra Djet är mums för sportbilssjälén. Så läcker att den gavs bort till Juri Gagarin.



Läckra och franska Matra Bagheera är högvilt i sportbilskreter

Läs mer:



Svensk miljardären köpte världens dyraste Bugatti. Dagens PS



Prins Bertils Bugatti 35. Dagens PS



Vacker klassiker väntas gå för 100 miljoner. Dagens PS



4. Bilar som tiden glömde: Apollo GT

Av Richard Dredge 13 september 2021

3 min läsning



För ett par veckor sedan introducerade vi dig för [Intermeccanica Italia](#), och berörde att det hade vuxit fram ur Apollo GT-projektet. Det fick några av er att klia er i huvudet, eftersom Apollo är ännu mer obskyr än Intermeccanica, tack vare mycket lägre produktions-siffror. Så vi tänkte att vi borde berätta allt om Apollo GT den här veckan, ifall du blir frågad om det på ditt nästa pubquiz.





Mannen bakom Apollo GT var Milt Brown, en ung amerikansk ingenjör som på 1960-talet drömde om att designa sin egen sportiga grand tourer för att utmana företag som Maserati, Ferrari och Aston Martin.

Bara 17 år gammal och fortfarande i gymnasiet byggde han en Crosley Formula Junior racerbil som han sedan sålde för att finansiera en resa till Europa. Tyvärr tog pengarna slut där och han hamnade i arbete för den brittiska racingbilstillverkaren Connaught. De tog Brown till Monacos Grand Prix 1961, där han stötte på Frank Reisner, som två år tidigare hade startat Intermeccanica i Turin.

Brown berättade för Reisner om sin dröm om att bygga en grand tourer, och istället för att Reisner skulle ta allt med en nypa salt, omfamnade han idén och sa att han kunde förverkliga Browns dröm. Intermeccanica skulle tillverka den nya bilens karosser av handslagen plåt, och de skulle sedan skeppas, redan målade och trimmade, till USA, där Brown skulle göra dem redo för vägen.

Brown startade ett företag kallat International Motor Cars (IMC) som hade sitt säte i Oakland, Kalifornien. IMC slöt ett avtal med Buick om att montera deras 3,5-liters V8; Det var kraftverket som skulle bli **legendariska Rover V8**, och den var perfekt för nya GT eftersom den var kompakt, prisvärd, lätt och kraftfull, med 190 hk tillgänglig.

Den första Apollo GT anlände med Brown sommaren 1962, redo för investerare att lockas med den. De gillade vad de såg, trots ett pris på 7105 dollar när en Jaguar E-type bara kostade 5500 dollar. Brown samlade in de pengar han behövde för att få igång begränsad produktion, och i januari 1963 presenterades den produktionsklara Apollo GT på Los Angeles Auto Show. Pressen började testa GT:n ungefär samtidigt, och alla var entusiastiska över kvaliteten och prestandan, och sade att den var i nivå med – eller bättre än – samtida Ferraris och Aston Martins.



Det gick uppåt för Brown och hans Apollo-märke, så han bestämde sig för att expandera sommaren 1963, och på hösten samma år gjorde Apollo Spider sin debut på San Francisco Auto Show. Samtidigt tillkom en 250 hk 4,9-liters gjutjärns Buick V8 till tillvalslistan, men den var mycket tyngre än den 3,5-liters aluminiummotorn och visade sig vara ett impopulärt alternativ.

Även om Apollo såldes hade Brown inte gjort tillräckligt med vinst, och i mitten av 1964 hade företaget gått i konkurs med bara 39 bilar som var körklara för gata; ytterligare fyra såldes delvis färdiga för att deras ägare skulle kunna färdigställas. Brown lät dock Frank Reisner fortsätta producera Apollo-karosserna för ett texanskt företag som sålde GT som Vetta Ventura.

För att komplicera saken ytterligare såldes IMC:s tillgångar sedan till Pasadena-advokaten Robert Stevens, som återintroducerade Apollo GT, men framgången visade sig vara lika svår för honom. När allt var över 1965 hade 88 Apollo GT sålts, varav 79 var coupéer och bara nio var Spiders.



Richard Dredge

5. Kelsey Motorette Trike 1911

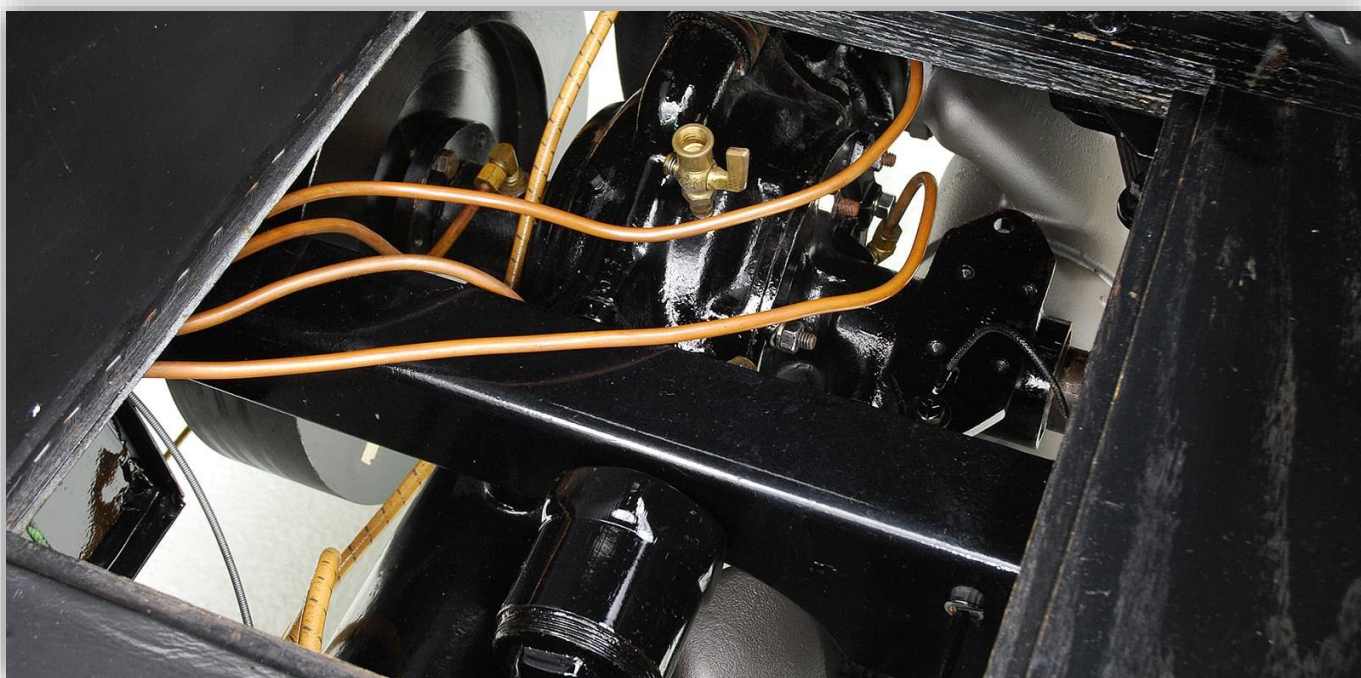


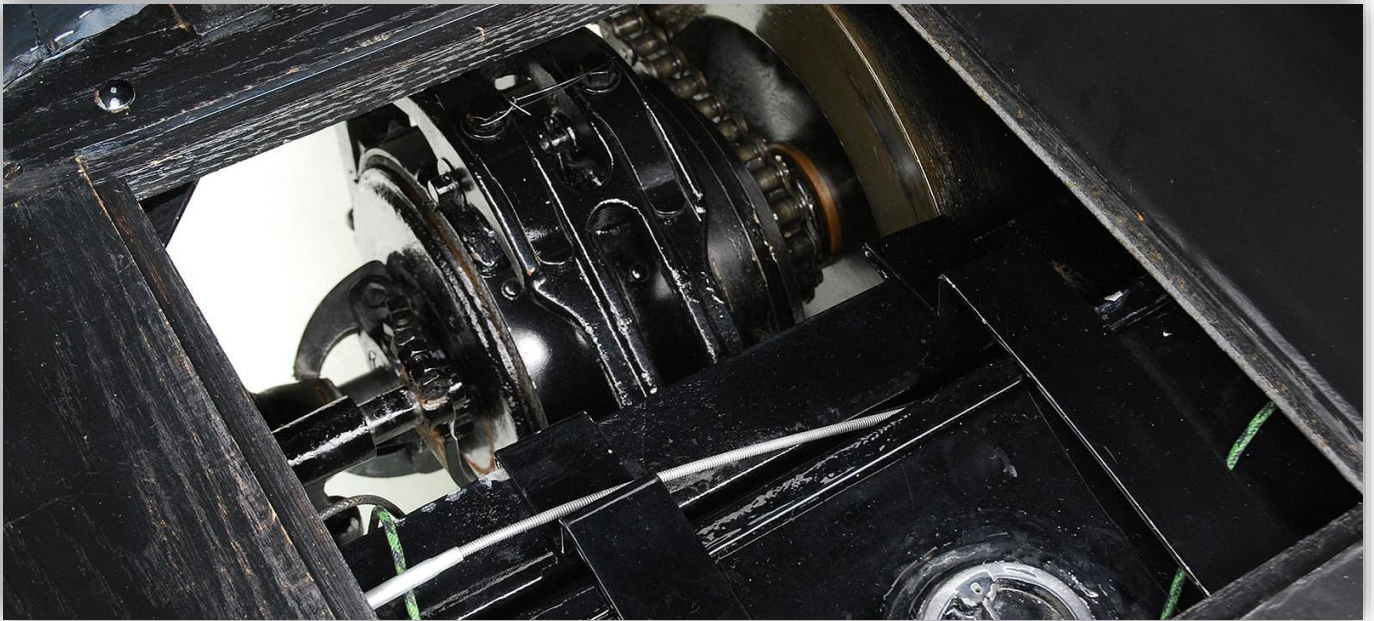
Entusiasm, fantasi och beslutsamhet var kännetecknen för bilindustrins pionjärer. De uthärdade både mekaniska och ekonomiska motgångar, uthärdade upp- och nedgångar i den tidiga 1900-talets ekonomi och följde sina drömmar om att omvandla Amerika med förbränningsmotor. Vissa, som Henry Ford, bröderna Dodge och Walter P. Chrysler, var spektakulärt framgångsrika. Andra, kanske lika begåvade och insiktsfulla, missade på något sätt att sätta sitt avtryck på historien.



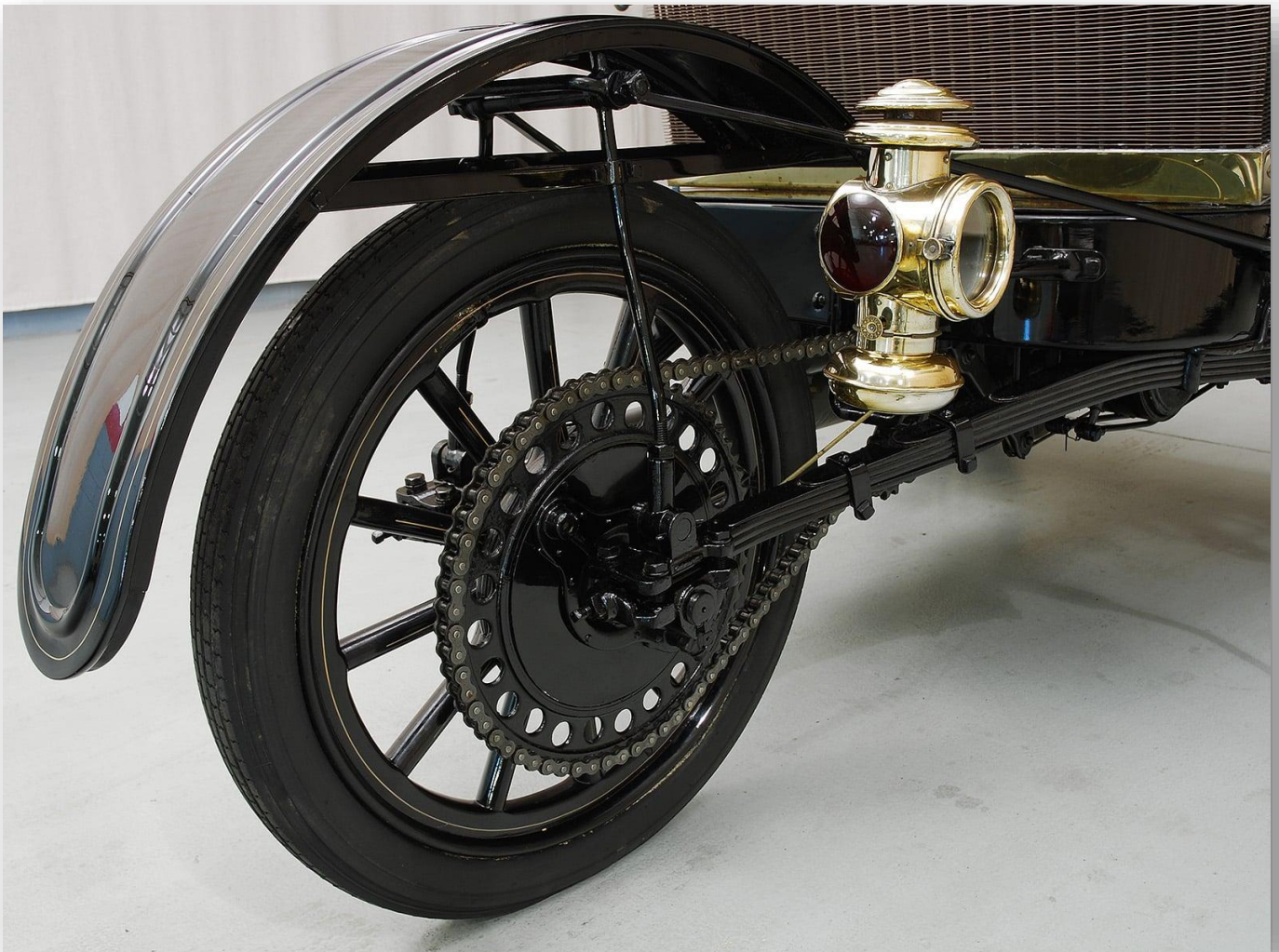


Cadwallader ('Carl' som han föredrog) Washburn Kelsey var en av de senare och om entusiasm och vision ensam hade varit tillräcklig för att skapa framgång skulle han vara mer känd idag. Han byggde sin första bil 1897 innan han började på college, hans andra som grundutbildningsstudent vid Haverford College. Han blev den mest framgångsrika återförsäljaren för Maxwell och blev så småningom Maxwells försäljningschef. När han och Maxwells Ben Briscoe blev ovänner återvände han till sin passion, grundade C.W. Kelsey Manufacturing Company i Hartford, Connecticut och introducerade Kelsey Motorette, en tri-car som drevs av en motstående tvilling.





Under de följande tre åren byggdes drygt 200 **Kelsey Motorettes**, varav en är denna vackert restaurerade modell från 1911. Den sägs ha en 10 hk motor med tvåväxlad och omvänd planetväxellåda, kedjedrift till det enda bakhjulet, bromsar på både drivaxeln och bakhjulet samt högerstyrd styrning. Kylaren är den mässingsklädda plattan bakom sid-vid-sida-sätena och det finns en startveck på sidan. Bakhjulet är upphängt på ett par kvartselliptiska bladfjädrar som också placerar axeln.

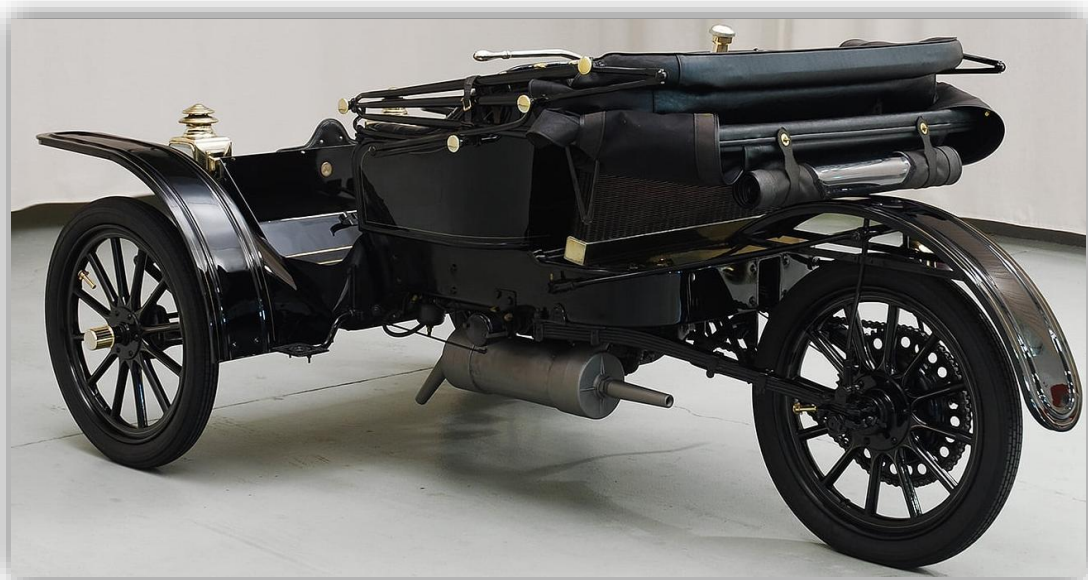




Den är en vinnare av AACA Senior National First Prize 1997 och kvaliteten på restaureringen och den efterföljande omsorg har fått i sin överlevnad i showbilsskick idag. Ytbehandlingen är svart med guldfärgade karosslinjer och svartmålade träkerhjul. De två bucket-sätena är klädda i svart läder och den har ett valbart svart hopfällbart tak.

Kelseys annonser noterar att den har cirkulerande oljesmörjning, inte den då vanliga fullförlustoljan. Det är verkligen en vacker, fascinerande liten sak som alltid kommer att dra till sig entusiastisk, positiv uppmärksamhet.

Den färgstarka historien om 'Carl' Kelsey, som fortsatte genom ett annat bilföretag och kulminerade i designen av 'Skycar'-helikoptern på sextioalet när Kelsey själv var i åttioårsåldern, ökar bara dess attraktionskraft och de många samtal den kommer att starta och introduktioner den ger för nyfikna åskådare. Det finns en hel berättelse om bilpionjärer inbäddad i denna Kelsey Motorette.



6. Grattis Caravelle!

Publicerad 28 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Denna dag då Fatima och Leila har namnsdag firar Klassiker Caravelle. Alltså både Volkswagen och Renault.



Volkswagen Caravelle är väl den skapelse med fyra hjul som kommer närmast det franska jetplanet Caravelle som började serietillverkades 1955 och som under sjuttioalet utgjorde basen i SAS.

Beteckningen Caravelle introducerades av VW 1980 på den bussgeneration som nu väntar på sin tur att på allvar tas upp i gemenskapen bland folkabussentusiasterna, den kantiga, tuffa Typ 3:an som började tillverkas våren 1979 på fabriken i Hannover. Linjerna var inte längre mjuka, vilket gav bättre innerutrymmen och förbättrad säkerhet tack vare energiupptagande strukturer i fronten.

Väghållningen förbättrades och bilen var inte lika uttalat sidvindskänslig.

Trots att personbilarna sedan länge bytt till ett normalt upplägg med vattenkylning och framhjulsdraft valde Volkswagen något oväntat att fortsätta traditionen med boxermotor, bakhjulsdraft och luftkylning – men bara delvis. Pannkaksmotor, ja. Men vattenkylningen var ett faktum först en bit in i produktionen.

Den största fördelen var kanske ett kupévärme värd namnet, något som sedan Typ 2 varit ett dilemma i bussarna från Volkswagen. I USA kallades modellen Vanagon, medan den i Europa kallades Caravelle - då den var avsedd för persontransport. Som brukligt med VW nyttofordon fanns de i ett otal utföranden, den kanske coolaste som dubbelhytts pick-up med fyrhjulsdraft, mums.



1990 rullade den sista bakmotorbussen av bandet. Men paradoxalt nog finns den äldre T2:an fortfarande i produktion i Mexiko, dock med vattenkyld radmotor.

Caravelle-namnet lever fortfarande vidare i Volkswagens modellprogram.

Renault Caravelle var ett svar på den framgångsrika Volkswagen Karmann-Ghia. Idén väcktes bland återförsäljarna i USA, nog kunde man framställa en ekonomisk, flärdfull och lite sportig modell på befintlig Renault-teknik? Den kundgrupp man främst tänkte sig var kvinnor.

Ghia som tidigare varit med i framtagandet av Renault Dauphine engagerades i projektet även om det redan existerade skisser gjorda av de egna formgivarna, skisser som på ett tidigt stadium naglade fast modellens specifika drag, den grillbefriade och tvära fronten, pressningen i sidorna och diskreta fenor. I designprocessen involverades även Virgil Exner Jr - son till "the" Virgil Exner. För att krångla till det hela kom det bli Frua som byggde den första prototypen efter Ghias ritningar, en rent politisk manöver av Ghia som vid samma tidpunkt hade Volvo som nybliven kund och som även stod bakom huvudkonkurrenten VW, med Karmann-Ghia.

Men till slut blev det en bil: Floride. Det var först efter att Frua i ren ilska över utebliven betalning och en allmän tystnad både från Renault och uppdragsgivaren Ghia på eget be-
våg visade prototyperna officiellt på Parissalongen under namnet Floride. 8 000 order trillade in. När sedan tricket upprepades i USA kom ytterligare 13 000 order. Nu gick det inte att backa. Floride tillverkades under tre år, 1957-61.

Form och format tilltalade publiken. Men Floride byggde på den snabbt åldrande Dauphine och nu när biltypen var etablerad hos Renault gällde det att inte tappa greppet om kunderna. Därför beslutade man att utveckla en ny "kvinnobil" på bas av nya Renault 8, vilket innebar effektivare motor (med femlagrad vevaxel) och modernare hjulupphängningar. Frua satte igång på nytt.

Den nya vagnen, kallad Caravelle, var om inte en karbonkopia av Floride, så näst intill. Luftintaget på sidan var bortrationaliserat, linjerna var lite rakare, men fortfarande var den Hemulen-liknande fronten ett starkt karaktärsdrag. För att inte göra det helt lätt för motorhistorikerna tillverkades Floride "S" parallellt en tid, av rent produktionstekniska skäl.

Caravelle uppdaterades med tiden och fick större motor, men under hela dess levnad - till 1968 - var denna lilla läckerbit främst en angelägenhet för USA-marknaden (där den terminerades 1967). Grundkarossen var en cabriolet men en fin hardtop, som ofta fick sitta på permanent, gjorde den till en attraktiv liten sportcoupé.



Hemulen på hjul. Idén med att sprida ut bokstäver över den innehållslösa fronten gav inte riktigt den förfinade look man antagligen tänkte sig. Behovet av lister är uppenbart, kanske något i stil med den Renault Dauphine GT, en specialare som visades 1958 på Genevesalongen.



En bil att gilla och att hålla ren i karosskarvarna. Den pålitliga mekaniken gjorde livslängden smått överklig på T3:an, det rullar fortfarande ett otal därute, men mest i pickup- och transporterutförande. Alla med rost i springorna mellan karosspanelerna. Caravelle betecknade minibussen. Multivan var en annan variant som även inkluderade goda bäddegenskaper.

AUTOCAR

7. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



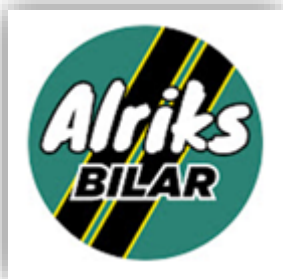
Porsche Boxster 1996

Porsche hade några stora ekonomiska problem när Boxster kom 1996. De behövde en **säker hit**, en volymsäljare som skulle fylla på kassakistan. Och det var precis vad Boxster uppnådde, med köpare som inte kunde få nog av denna briljanta hantering, mittmotorerade tvåsitsiga cabriolet, med sin snygga och fritt varvade sexcylindriga kraftverk.

En del blev avskräckta av stylingen, men bilen var ett kap med sina elektrifierande prestanda i Boxster S-utförande - till den grad att många ifrågasatte relevansen av 911 som kostade ungefär dubbelt så mycket.

Hedersomnämningen 1996: Ferrari 550M, Ford Ka, Jaguar XK8, Lotus Elise, Mercedes SLK, Renault Scenic, TVR Cerbera, General Motors EV-1





8. Saab skulle fått BMW-motorer. Och drivas av Koenigsegg

16 juni 2026



FILM: <https://youtu.be/PuS95-vD4bk>

Del 4 av serien filmer om Saab-Fenix som tyvärr inte kom i serieproduktion: Eftersom det var minst sagt ekonomiskt skakigt hos GM beslutade Saab att ta in en annan motorleverantör till den planerade nya generationen Saab 9-3: BMW.

Mindre, lättare, snålare, renare avgaser – men samma effekt.

Peter Dahl var ansvarig för motorprojektet och berättar om det, och också om Saabandan och Koenigseggs engagemang.

Anders Johansson som driver Griffin Cars med Gabriel Palmenäs, och Anders förklarar också i den här filmen hur elsystemet i den gamla Saab 9-3 kan "tala" med den nya.



Alrik Söderlind



9. Varför heter bilmärkena som de gör?



Subaru

Lyser starkt som en stjärnhop

Kenji Kita var chef för Kuji Heavy Industries och ville börja bygga bilar. Först hade märket den anonyma förkortningen P-1 men döptes senare om till Subaru. Det är det japanska ordet för Plejaderna, en stjärnhop i den ljusstarka stjärnbilden Oxen.



Roger Warolin