



Daimler Hooper Empress MKII (1953)

1. Provkörning av BYD Seal 6 DM-i Touring Comfort
2. Renault 5 får längre räckvidd
3. Superskurkarnas nya favoritbil
4. Lexus LC läggs ned
5. Elbilshösten 2026
6. Så klarar sig Scantias ellastbil
7. Daimler Hooper Empress MKII
8. National Toy Tonneau
9. Grattis Isuzu Gemini
10. De viktigaste bilarna
11. Varför heter bilmärkena som de gör
12. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning av BYD Seal 6 DM-i Touring Comfort

Av Peter Klemensberger

Publicerad 23 aug 2026 kl 06.00

Söker du en laddhybrid med kombikaross är utbudet klen men nu tar sig BYD an det avsomnade segmentet. Lågt pris och avancerat hybridsystem ska locka men Seal 6 DM-i Touring har brister som kan vara svåra att leva med. Vi har lastat och provkört!



För sisådär tio år sedan var en kombi med laddhybridteknik det hetaste på marknaden, i dag finns knappt en handfull alternativ att välja på. De renodlade elbilarna har vunnit mark och suvarna mer eller mindre dödat den klassiska familjebilen. Eller? [Volvo Cars vd Håkan Samuelsson tror på en comeback för kombin](#). Att allt fler kommer återupptäcka biltypens praktiska egenskaper.

Om kinesiska [BYD](#), världens största tillverkare av laddbara bilar, ligger före eller efter i tiden kan diskuteras men nu lanserar de just en kombi med laddhybridteknik på den svenska marknaden: Seal 6 DM-i Touring.

Det här är nytt:

Kombi. BYD lanserar sin första kombimodell i Sverige.

Laddhybrid. Bilen bygger på plattformen DM-i för laddhybridteknik.

Bladebatterier. BYD:s batteriteknik ska vara säkrare, ge längre räckvidd och hålla längre. Som namnet antyder är bilen besläktad med suven Seal U ([testad i Teknikens Värld nummer 4/2026](#)) och bygger på märkets DM-i-plattform (Dual Motor intelligens) för laddhybrider med LFP-bladebatterier (litiumjärnfosfat) och prioriterad eldrift. Tekniken finns med såväl till fram- som fyrhjulsdraft men bara med det först nämnda för bilmodellen här.



Kupén är ganska rymlig men man sitter inte optimalt varken i förarstolen eller i baksätet

Jag hinner precis tänka att det ska bli skönt att sätta mig NER i en bil när jag får ångra mig. Jag landar nämligen på den hårdaste dynan jag har stött på i en personbil. Ryggdynan är emellertid mjuk och skjutmånen godkänd. Dock blir körställningen dålig då låren inte får stöd av dynan som inte går att vinkla i framkant.



*Det mesta sköts via pekskärmen, ibland med för många tryck.
Ren design med svepande former och överlag med fina material.*



Bra med utrymmen men benvinkeln är inte bra, dåligt stöd för låren



Bilens trumfkort är att vara en klassisk kombi.

Notera den skrala skillnaden mellan golvnivåerna. Krokar och 12-voltuttag är praktiskt.

Invändigt är det ganska stiligt med bitvis påkostade material och svepande former. Centralt finns som brukligt en stor pekskärm som sköter en hel del av bilens funktioner även om det finns reglage för en del basfunktioner. Men vill du kontrollera värme för ratt och stolar (även kyla) så krävs det tre tryck för att komma till funktionerna och att skifta från automatiskt strålkastarljus kräver också skärmtryck. Även klimatanläggningen, som har svårt att hitta rätt temperatur, sköts via skärm med tryck eller fingersvep.





Fälgdesignen på provbilen kallas läskigt nog "Flying Axe" och mäter 18 tum

Framför ratten finns en liten skärm med små siffror och symboler. Ännu mindre symboler ploppar upp om bilen har något att varna för – och det gör den titt som tätt med olika ljud. Det plingar som ett digitalt klockspel och det gäller att hänga med när de pixliga symbolerna blixtrar till som hastigast. Då uppmanas man att hålla ögonen på vägen. Allt det här går naturligtvis att stänga av men vad är det för meningen med det hela?

Eldrift är prioriterat

Ratten är en skön och knubbig sak men styrningen rimmar inte med dess sportiga form. Bilen går emellertid hårt och vägbanans yta både känns och hörs – högt. Det är synd för bilens avancerade drivlina är riktigt bra. I hybridläge drivs framhjulen i huvudsak av elmotorn även om bensinmotorn kliver in när extra kraft behövs men har som primär uppgift att ladda batteriet som i sin tur skickar kraft till elmotorn. Det krävs att jag bläddrar fram den rörliga illustrationen på pekskärmen för att förstå vad som driver när. Bensinmotorn kan anas brumma där nere i det höga vägbruset och det hela ger en smidig känsla – som att köra en elbil. Prestandan är inte blixtrande men räcker gott och väl för vardagslunk.

Tio mils ren elkörning ska bilen ge enligt WLTP-mätmetoden vid blandad körning men i vår egen slinga tar sig bilen bara 8,4 mil under perfekta förhållanden (plus 19 grader och torra vägar). Det är möjligt att batteriet på 19 kilowattimmar kan ge de där milen teoretiskt men när man når 25 procent av dess kapacitet lägger sig bilen automatiskt i hybridläge.

På större landsvägar och motorväg går bilen mjukare men inte tystare. Här kommer också ett vindbrus som man inte väntar sig i en låg bil. Med farthållare och filassistans påslagna lägger sig bilen fint mitt i körfältet och skyltigenkänningen prickar rätt mest hela tiden. Att prata in adresser till navigatören fungerar bra det med även om "Gjörwellsgatan", som vanligt, kräver ett par försök.



*En kombi med svepande karossform.
Bred men låg bakruta vilket ger en liten svepyta för torkaren.*

Men det här är ju en familjebil, så låt oss kliva bak. Baksätet är skönare än förarstolen och jag har bra med plats för mina knän bakom min egen förarinställning och fötterna får precis plats under framstolen i lägsta läge. Mina 178 centimeter har ett par centimeter upp till taket med panoramaglas som kommer som standard. Benvinkeln är knasig och dynan ger dåligt stöd för låren. Avsaknad av kardantunnel och fin sikt ut genom rutan ger plus i kanten.

Bagageutrymmet då? Bara tvådelad sätesrygg räddas av en genomlastningslucka och ryggarna kan enkelt fällas med stora flärpar på utrymmets väggar. Golvet har två lägen men utrymmet under i högsta läget är i princip oanvändbart lågt. Ryggarna lutar en del i nerfällt läge så det blir inte en helt plan yta hela vägen fram.

Nu för tiden är det verkligen inte alla dagar i veckan vi kör en kombi (det känns nästan spännande) så fastän det är en provkörning så plockar vi fram våra testbackar och får in 32 bagageutrymmet att jämföra med 34 respektive 37 för **kombiladdhybriderna Volkswagen Passat och Skoda Superb**.

Bakluckan är elmanövrerad som standard och har en praktisk liten krok att hänga saker på. Bakrutan är bred men också ganska låg och i kombination med små rutor bakom c-stolparna gör att sikten bakåt kunde ha varit bättre.

Boost – en svagare version

Bilen är längre än vad man tror men till min hjälp ut ur redaktionsgaraget har jag en mängd kameror som visar i princip allt runt bilen – och det men mått när man kommer nära stolpar eller väggar. De kommer inte med den billigare och 21 hästar svagare versionen som förvirrande nog heter Boost. Då saknas även saker som trådlös laddning av telefon, tonade rutor, regnsensor och uppvärmd ratt. Fälgarna är mindre likaså pekskärmen och batteriet (10 kWh). Max laddeffekt sjunker till 3,3 kilowatt och "snabbladdningen" på 26 kilowatt finns inte heller.

Avancerad teknik, hög säkerhetsnivå (fem stjärnor av Euro NCAP) och hyggliga utrymmen hör till bilens trumfkort liksom ett relativt lågt startpris på 439 900 kronor. För det får du något så ovanligt som en kombi med laddmöjligheter men även en bullrig bil med irriterande ljudsignaler och dålig förarkomfort.

BYD Seal 6 DM-i Touring Comfort

Pris: 469 900 kronor. Säljs nu.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 72,0/92,0, cylindervolym 1 498 cm³. Max effekt 98 hk (72 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 122 Nm vid 4 000–4 500 r/min. Elmotor, max effekt 197 hk (145 kW), vridmoment 300 Nm. Max systemeffekt 212 hk (156 kW), sammanlagt vridmoment 300 Nm. Batteri 19 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,6 kW/26 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. Steglös automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 225/50R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 279, längd 484, bredd 188, höjd 151, spårvidd f/b 162/162. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 805, maxlast 435, max släpavagnsvikt 750. Tank 65. Baga-gevolym (VDA-liter) 500–1535 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,5 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,17 l/mil. CO₂ 38 g/km. Räckvidd el 100 km.

Garantier: Nybil 6 år, rostskydd 12 år, lack 12 år, batteri 8 år/25 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Skoda Superb Combi TDI iV Explore Edition

Liknande systemeffekt och förbrukning som Seal 6 men större batteri och tar sig 12,5 mil på en laddning (WLTP). Snäppet större som lastare och har bättre laddkapacitet. Testvinnare i Teknikens Värld.

Pris: 477 900 kronor.



MG HS Plug-In Hybrid Luxury

Ingen kombi men i egenskap av att var en kinesisk laddhybrid får den stå som rival. Kortare än Seal 6 och lastar sämre. Tio mils elräckvidd på en laddning enligt WLTP. Bra baksäte och välutrustad i detta utförande.

Pris: 439 900 kronor.

2. Renault 5 får längre räckvidd – billigare version på väg

Av Andreas Bergsman testredaktör M3 2026-08-25 15:49 CEST

Renault 5 E-Tech får längre räckvidd och en ny instegsversion med LFP-batteri. Dessutom blir snabbladdning standard även i den billigaste modellen.



Den största nyheten hittar vi i instegsversionen Five. Dagens drivlina med 40 kWh-batteri och 95 hästkrafter ersätts inom några veckor av en ny kombination med ett 36,5 kWh stort LFP-batteri och en starkare elmotor på 110 hästkrafter.

Trots det mindre batteriet anger Renault en räckvidd på upp till 305 kilometer enligt WLTP. LFP-tekniken är generellt billigare att tillverka än den NMC-kemi som används i övriga Renault 5, men Renault har ännu inte presenterat något svenskt pris för den nya versionen.

En viktig förbättring är att Five samtidigt får stöd för DC-laddning som standard. Maxeffekten blir 80 kW, medan den inbyggda AC-laddaren är på 6,6 kW.

Även Renault 5 med de befintliga batterierna på 40 och 52 kWh förbättras. Nya backspeglar, förändringar under bilen och optimerad batterielektronik minskar förbrukningen. Resultatet är att 40 kWh-versionen nu når upp till 315 kilometer, medan modellen med 52 kWh-batteri får en maximal WLTP-räckvidd på 430 kilometer.

Renault passar dessutom på att lägga till ett nytt Smart-köräge som automatiskt växlar mellan Eco, Comfort och Sport beroende på körsituationen. En ny trådlös Qi2-laddare för mobilen och fler färg- och dekoralternativ tillkommer också.

Beställningarna av den uppdaterade Renault 5 E-Tech har öppnat på de europeiska marknader där modellen säljs. Bilen kommer även att visas på bilsalongen i Paris i oktober.

3. Superskurkarnas nya favoritbil?

Av Emil Karlsson Publicerad 27 aug. 2026 Uppdaterad 27 aug. 2026

Defender Octa är byggd för nästan allt



Med en prislapp på strax över två miljoner kronor är Octa den dyraste produktionsmodellen i Defender-familjen.

Land Rovers lyxbest för strax över två miljoner är större, starkare – och ser lite läskigare ut än tillverkarens Defender-standardutgåvor.

Det finns en anledning till att superskurkar i filmer sällan kör runt i en Toyota Yaris.

När det vankas biljakter, hemliga möten och mörka konvojer är det svarta, stora suvar som gäller. Gärna flera stycken på rad. Mercedes G-klass har länge haft en given plats i den rollen. Men nu finns en ny kandidat som passar minst lika bra: Land Rover Defender Octa.

Den är lyxig nog för att passa utanför ett femstjärnigt hotell, diskret nog för att inte skrika specialmodell och kan samtidigt dundra fram genom terräng i ohemul fart.

Defender med extra allt

Under huven sitter en 4,4-liters dubbelturbomatad V8 med mildhybridsystem. I 2026 års europeiska version har effekten sänkts med 95 hästkrafter till följd av skärpta utsläppskrav, medan den amerikanska versionen har 626 hästkrafter.

Motorn från BMW återfinns i bland annat M5, men i Octa kan kraften släppas lös på betydligt fler underlag än asfalt.



MotorTrend är särskilt imponerade av den ganska kompromisslösa kombinationen. I deras test pressas Octa hårt både på väg och i terräng, och man konstaterar att bilen lyckas kombinera högfartsförmåga på asfalt med terrängegenskaper som få andra prestandasuvor kommer i närheten av.

Tillverkaren menar att det framför allt är chassit som gör det möjligt: 6D Dynamics använder hydrauliskt sammankopplade, semiaktiva stötdämpare som håller karossen under kontroll på väg samtidigt som hjulen får större möjlighet att röra sig individuellt i terrängen. Markfrigången kan dessutom ökas till 323 millimeter.

Även **Drives** testförare imponeras av bilens uppträdande när underlaget blir riktigt dåligt. I deras test beskrivs Octa som något som närmar sig en rallybil när den får sträcka ut på grus och ojämna vägar. Den bredare karossen och det avancerade chassit gör att bilen kan köras med en hastighet som känns orimlig för en så stor SUV.

Funkar lika bra att ta till affären

Interiören är lyxig och modern, sätena beskrivs som bekväma och ljudnivån är låg trots de rejäla terrängdäcken. Som vardagsbil skulle bjässen kunna göra ett bra jobb. Det höga priset – över två miljoner kronor i Sverige – gör förstås Octa till en bil för få.

Men det kanske också är det som gör Defender Octa så tilltalande. Med den behöver du inte välja mellan lyx, prestanda och terrängegenskaper. Octa levererar allt på en och samma gång.

Och om du tillhör majoriteten som inte har råd med Land Rovers toppmodell, ja då får nöja dig med att njuta av besten när dyker upp i någon framtida actionrulle – längst fram i skurkarnas konvoj.



Läs även:



Inte en skärm i sikte i 24 miljonersbilen



Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

4. Lexus LC läggs ned – och V8-motorn försvinner

Publicerad 2026-08-25 06:30 Text Erik Söderholm

Lexus har lagt ned en av märkets flaggskeppsmodeller och en uppskattad V8-motor. I stället tipsas köparna om en bisarr ersättare.



Lexus har stoppat tillverkningen av lyxcoupén LC, som konkurrerade med bland andra Mercedes SL.

Det innebär också att Lexus sista V8-motor på 5,0 liter – som hyllades för sitt motorljud – också går i graven.

På Lexus [amerikanska hemsida](#) bekräftas att LC-modellen, som fanns både som coupé och cabriolet, är nedlagd. "Borta, men aldrig bortglömd", skriver Lexus.

Lexus tror att LC-köparna är intresserade av en jättesuv med hybriddrivlina.

Under det meddelandet tipsar Lexus om en annan modell som skulle kunna intressera LC-köparna. Men bisartt nog handlar det om [jättesuven Lexus LX](#) med ett särskilt prestandapaket och hybriddrivlina.

Lexus LC började tillverkas 2017 och fyllde alltså nio år i år – en ganska hög siffra i bilvärlden. De senaste sex åren har bara 19 exemplar registrerats i Sverige.

V8-motorn som fanns i Lexus LC 500 har även erbjudits i flera andra Lexusmodeller genom åren och stack ut eftersom den inte hade någon överladdning.



Lexus LC fanns som hybrid, men mest uppskattad var V8-motorn utan överladdning

Mer från Vi Bilägare:



Lexus tror att LC-köparna är intresserade av en jättesuv med hybridlina



Lexus TZ 2026 officiell



Lexus UX 300e läggs



5. Elbilshösten 2026

2026-08-26

Tesla Model Y L, ID. Tiguan, Polestar 2 och EX50



FILM: <https://youtu.be/XN5DyEL-Y8A>

Jag tar tempen på elbilshösten 2026 och det är en höst med ovanligt mycket på gång. Polestar 4 SUV har premiär redan nästa vecka – jag har faktiskt redan sett den.

Jag går igenom vad som kommer från Volvo, Polestar, Audi och Tesla, och tittar närmare på de läckta bilderna av kommande BMW i3 Touring. Jag har också ett konkret tips till dig som funderar på att beställa nya Mercedes GLA, och berättar vilka bilar jag själv ska köra under hösten.

Dessutom berättar jag om min kommande resa ner till Paris Motor Show, varför jag väljer att ta bilen hela vägen dit och vad som väntar när jag kommer fram. Innan dess blir det eCarExpo i Stockholm.

Till sist visar jag vad som är nytt på elbilsmagasinet.se, bland annat räckviddskalkylatorn och elbilsskolan.



Christoffer Gullin

6. Så klarar sig Scantias ellastbil nere på 1250 m djup i gruvan

Av Maths Nilsson

27 augusti 2026, 13:45

Svenska gruvjätten LKAB har bytt ut diesel mot el i sina tyngsta fordon 1 250 meter under jorden. Nu avslöjas prislappen för att driva de 120 ton tunga Scania-monstren. Djupt nere i gruvan framstår dieselmotorn som en ekonomisk mardröm.



I Malmberget-gruvan rullar just nu två av världens tyngsta underjordiska ellastbilar. LKAB har tillsammans med Scania tagit fram två specialbyggda pjäser med en totalvikt på massiva **120 ton** och en lastkapacitet på drygt 70 ton järnmalm per fordon. Siffrorna från driften visar nu exakt hur stor skillnaden är mot de traditionella dieselfordonen.

Varje timme som en jämförbar diesellastbil körs nere i gruvan slukar den 30 liter diesel, till en kostnad av cirka 480 kronor. Scantias ellastbil förbrukar under samma timme 71 kWh el. Med LKAB:s elpris landar notan på ynka 57 kronor.

Sparar 3,7 miljoner om året

Resultatet är en ren besparing på 423 kronor i timmen enbart i drivmedel. Skulle lastbilen rulla dygnet runt i ett år handlar det om en sparad kostnad på 3,7 miljoner kronor per fordon. Utöver den kraftiga bränslebesparingen innebär eldriften enorma dolda vinster för gruvan. Eftersom elfordonen inte släpper ut några avgaser kan LKAB dra ner effekten på de gigantiska ventilationssystemen som förser tunnarna med syre, vilket sparar ännu mer energi. Samtidigt slipper personalen exponeras för skadliga avgaser och tunga dieselvibrationer.



FILM: <https://youtu.be/MwN5dEYQ-pk>

Efter de framgångsrika resultaten utökar nu LKAB satsningen med en ny, fyraxlad 8×4-modell kallad Sleipner. Den är utvecklad för att kunna köras i konstant 24/7-drift och ska på sikt helt kunna ersätta en diesellastbil i kontinuerlig produktion

– Om man ser de här siffrorna i verkligheten blir det tydligt att en eldriven lastbil är ekonomiskt fördelaktig, och inte bara ur ett utsläppsperspektiv, säger Peter Gustavsson, projektledare för elektrifiering på LKAB.

De två lastbilarna körs ner till 1 250 meters djup och har sedan de sattes i trafik transporterat över 100 000 ton malm. För att klara det extrema trycket vilar ekipagen på en 6×4-konfiguration med dubbla, förstärkta bakaxlar.

Fakta om Scania 120-tons ellastbilar:

- **Batteri:** 624 kWh.
- **Laddning:** 375 kW (en fulladdning från 0–100 procent tar 80 minuter).
- **Kapacitet:** En laddning räcker till 7 timmars drift, 45 vändor och flyttar **3 200 ton** material.



LÄS MER:



Gruvjätten LKAB dumpar Tesla – byter till Volvo



Scania på el mot diesel – den känns bäst att köra



Jättefynd av metaller till elbilar i Kiruna:...



Scanias elektriska fiasko: "Det är hemskt dåligt"



Åkerier slår larm: "Motorblock spricker på Scania"



Sanningens minut för Volvo och Scania



Svensk jätteorder på Scanias ellastbil: "Jätteroligt"



Maths Nilsson



7. Daimler Hooper Empress MKII 1953



Denna Daimler från 1953 är serienummer fyra av 33 DF302 Empress MKII som tillverkades, alla baserade på Regency-chassit med aluminiumkaross från Hooper. Chassi 82004 tros ha varit en del av en Daimler- och Lanchester-samling som flyttades från Storbritannien till Nordamerika på 1980-talet, och det renoverades innan det köptes av säljaren 2014. Arbetet innebar målning av dess tvåfärgade yta, och interiören fräschades upp med omfärgad grå läderklädsel och svarta ersättningsmattor. Kraften levereras av en 3,0-liters rak sexa kopplad till en fyrväxlad förvalslåda med vätskekoppling, och bilen är utrustad med oberoende framfjädring, hybrida hydromekaniska trumbromsar och 16" stålfälgar med lackerade och kromade kåpor samt dubbla SU-förgasare, tri-bars strålkastare, infällda dimljus, individuella framsäten, elhissar fram och bakre picknickbord. Medverkad i *Daimler Days Vol. 3*, erbjuds denna Type DF302 Empress nu med en manual, ett verktygskit, olika delar och en ren Idaho-titel i säljarens namn.





Handformade aluminiumkarosser från Hooper & Co. är monterad över en engelsk ram av ask och har den signaturdesignen "Hooper Line", som har en distinkt accentlinje som flyter från framskärmens topp, tillbaka genom dörrpanelerna, med en dynamisk nedstigning till ramnivå vid bakkanten av bakskärmens kjol. Den är klädd i svart och guld med en räfflad musselgrill, tri-bars strålkastare, infällda dimljus, en nedfällbar passagerarspegel, B-stolpes semaforer, bakdörrar med omvänd gångjärn och kromstötfångare med överstyrning.

Svartmålade 16" stålfälgar med krom- och guldfärgade Daimler-logotyper och trimringar är monterade med Firestone Deluxe Champion-däck, och en reservdäck förvaras på en hylla under bagageutrymmet. Fjädringen har oberoende spiralfjädrar och en krängningshämmare fram med semi-elliptiska bladfjädrar och röststöddämpare bak. Bromsning tillhandahålls av hydrauliska fram- och mekaniska stångsdrivna bakre trummor.

Den högerstyrda kupén har individuella framsäten klädda i omfärgat grått läder och en instrumentpanel i burlträ, dörrlock och fönsteromramningar. Den svarta mattan byttes ut under tidigare ägare, och bekvämligheter inkluderar elhissar fram, låsbart handskfack, ett kromhandtag på vänster sida och en Radiomobile 4200 mellanvågsradio (AM)/långvågsrörsradio.

Banjo-ratten har AC-instrumentering framför bestående av en hastighetsmätare på 160 km/h och en varvräknare med en rödlinje på 4 500 varv samt mätare för bränslenivå och kylvätsketemperatur, en amperemeter och en matchande klocka. Den femsiffriga mätaren visar 63 000 miles, varav säljaren körde färre än 1 000 miles. Säljaren rapporterar att hastighetsmätaren är ur funktion på grund av en nyligen trasig kabel.

Funktioner i baksätet inkluderar fanerbelagda picknickbord med ryggstöd och en soffliknande grå läderbänk med stoppade armstöd och ett nedfällbart mittarmstöd



Kraften överförs till bakhjulen via en fyrväxlad förväljare som förlitar sig på Wilsons epicykliska växel- och bromsband styrda av en växelhandspak monterad på rattstången med en separat växlingspedal för att utföra växlingen.



Den 3,0-liters raka sexan är utrustad med dubbla SU-förgasare och var klassad till 100 hästkrafter och 148 lb-ft vridmoment när den var ny.

8. National Toy Tonneau 1913

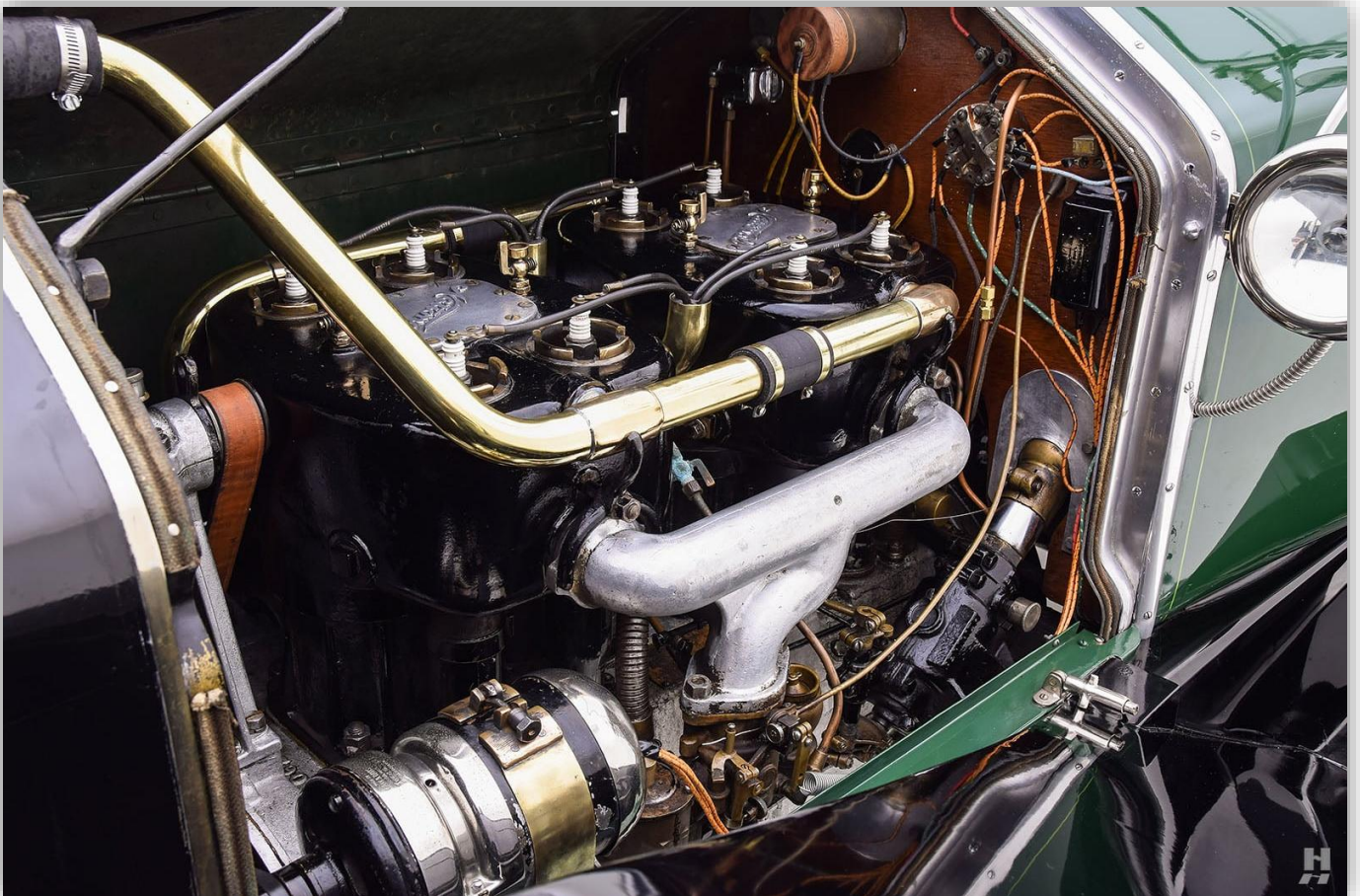


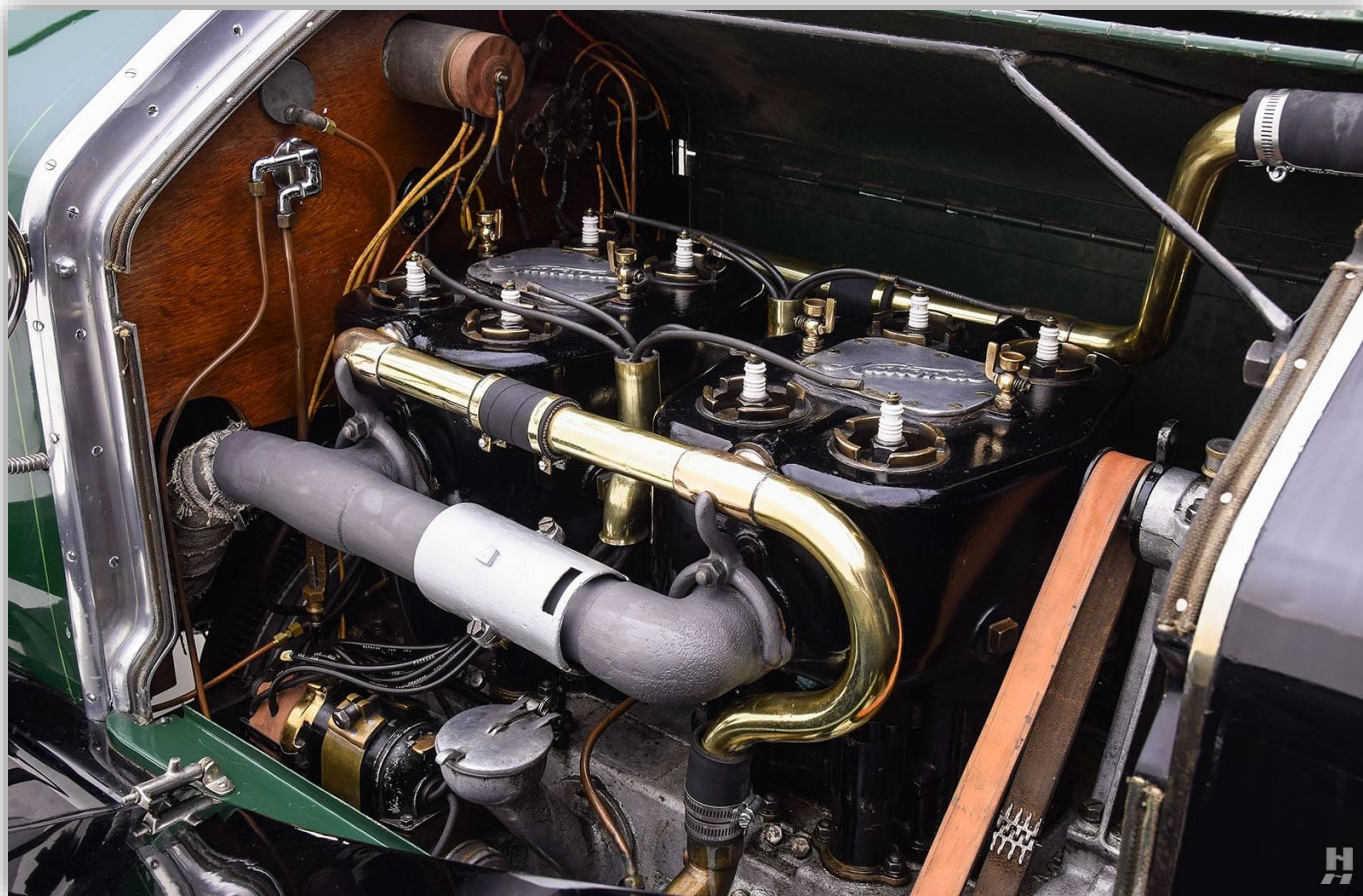
National Motor Vehicle Company of Indianapolis har en relativt kort men inte mindre fascinerande historia. Grundat 1900 som National Automobile & Electric Vehicle Company, var deras första bil en lätt, roderstyrd elektrisk runabout. Elektriska var moderiktiga accessoarer för rika stadskvinnor eftersom de var rena, tysta och inte krävde någon fysisk ansträngning för att starta. Style A runabout kostade inte obetydliga 900 dollar, och andra, dyrare och lyxigare modeller erbjöds också – Style E och Style F kostade 1650 respektive 1750 dollar. Hästdragna vagnar erbjöds också, men den verksamheten såldes 1902 på grund av ökad efterfrågan på den mer lukrativa bilen. Elektriska lok ingick fortfarande i katalogen fram till 1906; Dock anslöt bensindrivna bilar till sortimentet 1903 och gick snart om elbilar i försäljning. Mannen bakom denna övergång till bensin var Arthur C Newby, en affärsman och en av huvudsponsorerna av Indianapolis Motor Speedway. De tidigaste bilarna lade ut sina motorer från Rutenber, men redan 1907 hade National förvärvat sitt eget gjuteri och motorfabrik, och byggde stora fyr- och sexcylindriga motorer internt.

National hade en hel del idrottsliga framgångar, bland annat vann de Elgin och Illinois Trophies 1911, med deras största seger vid Indianapolis 500 1912 – en bedrift som utan tvekan fascinerade Arthur Newby med tanke på hans koppling till den legendariska speedwayen. Deras vinnande hastighet på 78,72 mph var exceptionellt hög och National innehar fortfarande rekordet för den största motorn någonsin att vinna på Indy – 490 kubiktum på fyra cylindrar!



National fortsatte fram till 1916 då de såldes till ett företag i New York som fortsatte produktionen av flera modeller in på 1920-talet. Sammanslagningen med Associated Motor Industries 1922 urvattnade det en gång så stora namnet National och produktionen upphörde 1924.





Denna mäktiga National Toy Tonneau från 1914 är en fantastisk och mycket eftertraktad bil från märkets glansdagar. Den drivs av den egenutvecklade och byggda T-huvudfyr cylindriga motorn med en slagvolym på hela 450 kubiktum. Köpt ny av en viss herr Goulon från Louisville, Kentucky, använde han den regelbundet och skickade tillbaka den till fabriken 1918 för en uppdatering till moderna skärmar. Av okända skäl slutade han köra den stora National omkring 1922 och bilen placerades i förvaring tills den såldes 1954. Under denna tid såg Mr. Goulon dock till att starta locket en gång i veckan för att säkerställa att det var fritt.





Köparen, Glen Van Slyke (ägare till den berömda Van Slyke Volkswagen) i Knoxville, TN, betalade 500 dollar för bilen och behöll den orörd i flera år. 1968 gav han Coach Street Garage i uppdrag att utföra en mekanisk restaurering som tog två hela år att slutföra. 1976 överlämnade Van Slyke bilen till Rodney Flourney som behöll den i sin vård i 22 år. Därifrån bytte den ägare ytterligare tre gånger fram till 2008, alltid i utmärkt skick och avnjuts regelbundet. Den prydde till och med baksidan av HCCA Gazette i september 2008.

Idag presenteras denna fantastiska och imponerande National i utmärkt restaurerat skick. Låt dig inte luras av "Toy Tonneau"-namnet, det namnet syftar helt enkelt på en touringbil med ett smalare bakre passagerarutrymme. Det här är allt annat än en leksak! Karossstilen är mer sportig än en traditionell touringbil, och vi älskar dess fantastiska utseende. Färdigställd i mörkgrönt med svarta skärmar, gröna hjul och grön ram; Den har en mörk och imponerande närvaro som bara en stormotorbil från denna era kan åstadkomma.

Den presenterar sig exceptionellt väl med en underbar patina av användning sedan restaureringen.

Bright list är begränsad till nickelbeslag och beslag, allt i gott skick och polerat för att framhäva karossen. Ett par vackra, räfflade strålkastare flankerar den tydligt formade kylaren. Bakmonterade reservdelar bidrar till sportens charm, medan toppen och hela sidogardierna ger allväderskapacitet för turer. Träinstrumentbrädan och fotbrädorna är i fint skick, med en patina som matchar både karossen och interiören. Instrument och brytare finns alla på plats och fungerar i gott skick. Vi anser att den svarta läderinteriören är i utmärkt originalskick; De spruckna ytorna och slitna kanterna ökar bara attraktionskraften.

T-Head fyrcylindriga motorn är i utmärkt skick, i prydligt och ordnat skick men inte utan tecken på användning, vilket bara uppmuntrar till regelbunden körning. Tidsriktiga eldragningar och kopplingar håller allt i orden och rören i mässing har polerats för att ge lite visuell yta. Det är överlag en mycket välorganiserad och utmärkt fungerande maskin.

Denna sällsynta och eftertraktade National är det idealiska valet för en entusiast som vill delta i Horseless Carriage Club-turnéer eller liknande rallyn. Den är storslagen och kraftfull samtidigt som den har en vacker patina som uppmuntrar regelbunden användning. Känd historia från nytt ökar bara attraktionskraften. Vi älskar denna kraftfulla kraftstation och vi är säkra på att du också kommer att bli tagen av dess imponerande skönhet.

Klassiker

9. Grattis Isuzu Gemini

Publicerad 4 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag har Gisela namnsdag men enligt Klassikerkalendern är det ytterligare ett namnsdagsbarn som ska firas, nämligen Gemini!



Gemini är den engelska beteckningen för tvillingarna beträffande astrologi. Eller namnet på en amerikansk rymdfarkost och faktiskt namnet på en bil från Isuzu.

Lilla Isuzu tänker du, men de är en av de ledande tillverkarna av tunga och medeltunga lastfordon och deras personbilar har jättekoncernen GM sedan 1971 varit delaktiga i utvecklingen av. Första Isuzu Gemini var egentligen en sminkad Opel Kadett C.

Samma kärra såldes i USA som Buick Opel och i Australien som Holden Gemini. Men det har sålts Opel Gemini såväl som Chevrolet Gemini också. Inte lätt att hänga med alla gånger.



Gemini 1979: Som vore den en Opel Kadett Coupé från 1974, eller hur!?



1985 hade Isuzu Gemini blivit en framhjulsdriven liten kärramed klart mer japanska influenser än tidigare.



Denna 1990 års Gemini visar upp en sportigare sida och en enorm mängd glasyta men hinner mannen verkligen läsa dagstidningen innan han tankat fullt? Knappast.



Till 1991 hade Gemini vuxit till sig en aning och fanns i kombiutförande också. Märkligt nog fortsatte Gemini från 1993 till 2000 att säljas på basis av en Honda Domani som fått nya dekaler. Men det kan väl inte anses som en "äkte" Gemini!?

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

BMW X5 1999



Som vi har sett var BMW inte det första företaget att bygga en lyx-SUV, men det var det första att göra en **som hanterades som en herrgårdsvagn** snarare än en XXL-stor terrängbil. Än idag kan många rivaler inte matcha BMW:s pondus, medan den ursprungliga X5 (kodnamn E53 av BMW) också kom med några briljanta motorer och en permanent fyrhjulsdraft för säkerhet året runt.

Kort sagt var X5 precis vad man kunde förvänta sig av BMW, så den var ergonomiskt briljant och erbjöd praktiska egenskaper som en herrgårdsvagn - vilket är anledningen till att det var som att köra en 5-serie Touring, men en bra bit längre bort från asfalten. X5 har alltid byggts i Amerika, vilket är mycket vettigt eftersom det alltid är en av modellens största marknader och därmed sänker BMW:s transportkostnader.

Hedersomnämningen 1999: Audi A2, Audi RS4, Ferrari 360, Honda Insight, Honda S2000, Pagani Zonda, Skoda Fabia, Toyota Yaris





11. Varför heter bilmärkena som de gör?



Två vapen och tre diamanter

Det japanska märkets logotyp är en sammanslagning av två olika familjevapen. Mitsu-bishi betyder "tre diamanter" vilket den stiliserade symbolen även för tankarna till. Fabriken började med bilar 1917 men har rötter tillbaka till fartygsbyggande på 1870-talet.



12. Fredagsfilmen: Världshistoriens lyxigaste och snyggaste bil ?

7 aug. 2026

Buick Limited Riviera sedan 1958 fullmatad med lyx och chrome



FILM: <https://youtu.be/fJyKZoSET2Q>



Roger Warolin