



Intermeccanica Indra

1. Audi A2 e-tron officiell
2. BMW M2 CS bantest
3. Den här B20-motorn fungerar under vattnet
4. Volvo laddar för nästa elbil
5. Toyota kliver in hos Scania
6. Intermeccanica Indra
7. Triumph TR4 1965
8. Grattis Studebaker Dictator
9. Framtida klassiker
10. Superbilen som världen glömde bort

Teknikens Värld

1. Audi A2 e-tron officiell – liten och effektiv elbil

Av Sanne Hansen Publicerad 7 sep 2026 kl 13.52

Audi har offentliggjort nya A2 e-tron som nästa elbil i produktportföljen. De lägger stor vikt vid effektivitet, både bilens drivlina men också den egna produktions- och utvecklingstiden.



Audi A2 e-tron är en riktigt snål elbil

Audi har presenterat nya **Audi A2 e-tron** som märkets mest effektiva bil hittills. Precis som namnet antyder är A2 den minsta i e-tron-familjen, men vi får inte veta bilens mått – förutom hjulbasen som är på 277 centimeter. Och bagageutrymmet som är på 396 liter med baksätet uppfällt. När baksätesryggarna fälls ryms 1 336 liter.



Interiör vi känner igen, fast lite mindre format.



Audi har fokuserat på interiöra utrymmen, men några siffror har vi inte fått än.

Tillverkaren framhäver effektivitet som det viktigaste med modellen. Den lägsta uppmätta WLTP-förbrukningssiffran är 1,28 kilowattimme per mil. Det gäller en av de fyra versionerna som också har ett så kallat effektivitetspaket. Den längsta räckvidden anges till 64,6 mil enligt WLTP. Den låga förbrukningen har flera orsaker, men aerodynamiken är en av dem. Luftmotståndskoefficienten anges till 0,24, vilket enligt Audi är bäst i segmentet.



Tre resväskor får visst plats i bagageutrymmet



A2 e-tron erbjuds med fyra olika motoralternativ: 125, 140, 170 och 240 kilowatt. Vridmoment på mellan 350 och 545 Nm beroende på version. A2 finns bara med bakhjulsdrift. Tre olika batteristorlekar finns att välja mellan: 52, 61 eller 84 kilowattimmar. De två mindre använder LFP-celler medan det största NMC-celler. Det är det sistnämnda alternativet som har de två kraftfullaste motoreffekterna.

Maximal snabbladdning anges till 100, 105 eller 183 kilowatt beroende på version. För det minsta batteriet sker laddning från 10 till 80 procent på 24 minuter, medan det största batteriet gör samma resa på 29 minuter. A2 e-tron har också dubbelriktad laddning, så kallad V2L-teknik.

Som alla andra nya elbilar pryder en stor skärmlösning instrumentpanelen och bland tillvalen finns head up-display med förstärkt verklighet, matrix LED-strålkastare och ljudsystem från Sonos. Förarstödsfunktioner i mängder och annat lull-lull ingår naturligtvis också.

Nya A2 e-tron kommer gå att beställa från september och de första leveranserna planeras till december. Med det menar Audi att man också varit effektiv i produktionskedjan. Svenska priser och utrustningsnivåer kommer senare, i samband med säljstart.



2. BMW M2 CS bantest: Den bästa i sitt slag?

Av Marcel Kühler

2026-08-30, 06:11

Mitt i de pågående diskussionerna om bränslepriser och andra kriser lanserar BMW M2 CS, en brutal körnjutningsraket som bara vill ha en sak: att ge sin förare en oförglömlig upplevelse med sina enastående långsgående och laterala dynamiska egenskaper. I vårt bantest bevisade den bayerska toppidrottaren detta imponerande.



*Sällan har en testaspirant imponerat oss så mycket.
Vi får BMW CS att delta i bantestet på Nürburgring.*

Innehåll

- [BMW M2 CS under bantest](#)
- [Den låga sittställningen är behaglig](#)
- [M2 CS älskar racerbanan](#)
- [Drivlinan är en dikt](#)
- [Imponerande varvtid](#)
- [Slutsats](#)
- [Tekniska data och mätvärden för BMW M2 CS](#)



BMW M2 CS under bantest

Alla början är inte alltid svåra. Ibland är det också slutet som väger nästan outhärdligt tungt på själen. Precis som i slutet av den två veckor långa testfasen av **BMW M2 CS**. Full av melankoli tar vi hand om den bayerska kompakta smällaren en sista gång när tillverkaren får sin guldmynt transporterad hem. Men för att förstå vår sprudlande entusiasm måste vi hoppa tillbaka till början.

Brottsplats-Mendig i Vulkaniska Eifel: På testplatsen där går alla våra testaspiranter först igenom standardproceduren med longitudinella och laterala dynamiska mätningar. Sebastian Koch, väktare av våra mått, klättrar ut ur den kompakta toppidrottaren med ett meningsfullt leende. Hans korta kommentar: "Det har potential senare!" Vad han menade: det efterföljande testet på Nürburgring sprintbana.

Den låga sittställningen är behaglig

Även standardmätningarna katapulterar M2 CS in i den första sportvagnsligan: noll till tvåhundra på 10,8 sekunder, inbromsning med kall bromsning från 100 km/h till stillastående på galna 31,3 m. Med systemet i drift står **BMW:n** till och med efter svindlande 30,2 meter. Testbilen har dock de valfria kolfiberkeramiska bromsarna ombord. Det faktum att de är en outhärlig berikning för frekventa besök på racerbanan kommer att bli tydligt under bantestet senare.

Vi använder vägen till närliggande Nürburgring för att ta en närmare titt på interiören i den begränsade M2 CS. CS placerar sina passagerare i cockpit på utmärkt formade kolfiberstolar, som inte bara ger sidstöd i skruvstäd, utan också är extremt bekväma på långa resor. Det känns som att du sitter två våningar lägre i BMW M2 CS än i en konventionell **2-serie coupé** och därför är perfekt integrerad i bilen. Dessutom erbjuder CS många kördynamiska gimmickar som varvtidtagare eller driftanalysatorer samt otaliga inställningsalternativ för chassi, antispinn, motor, styrning och växlingstider. Andra CS-tillbehör är den högkvalitativa kolfiberkonsolen i mittkonsolen och en tjock ratt med ett greppigt Alcantaralock och mittmarkering.



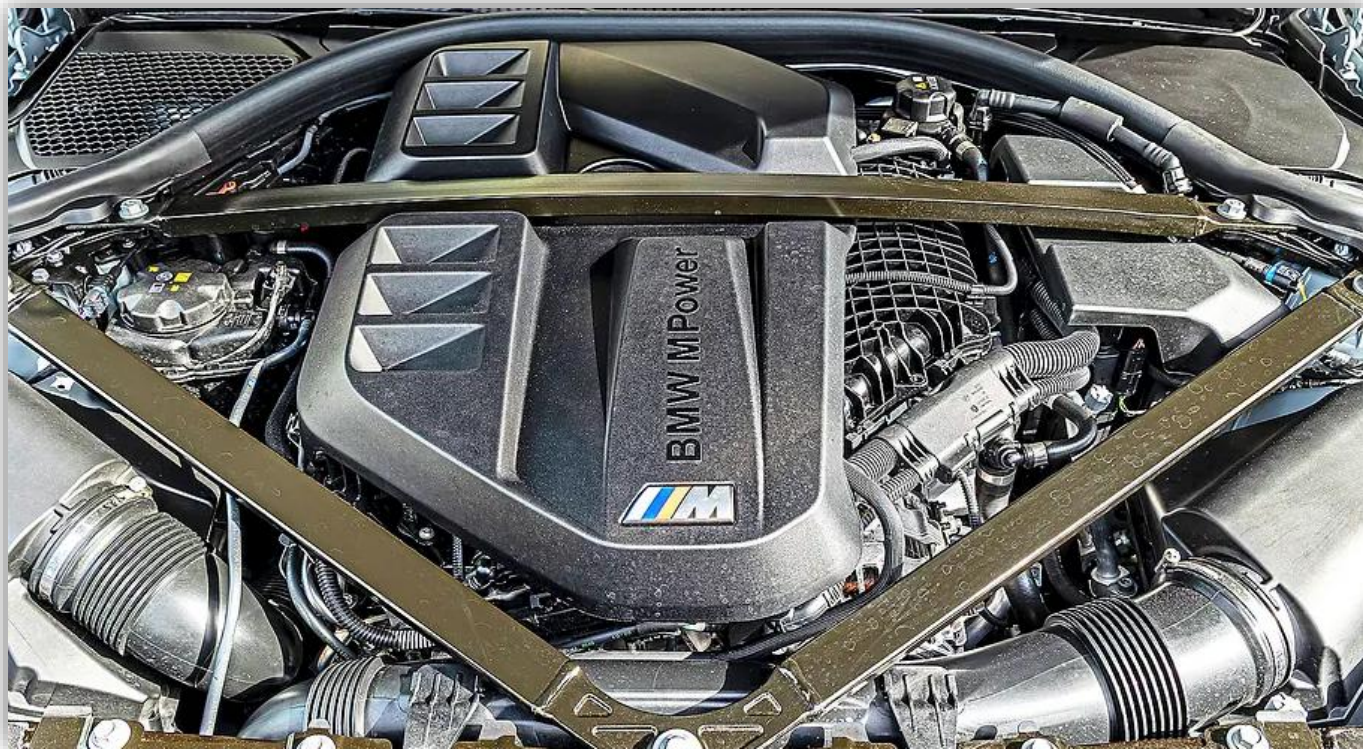
Superdjup sittställning som integreras perfekt i bilen. De kolfiberstolar som sitter i spannet skruvar inte bara fast karossen på sidan, de är till och med bekväma på långa avstånd.

Det som är slående på vägen till Ringen: Trots all sportig allvar som den bredbenade topp-M2:an utstrålar även när den står stilla, är den på inget sätt irriterande med överdriven hårdhet under vardaglig körning. Tvärtom: den återstående komforten är fullt användbar trots den naturligt ganska korta fjädringsvägen och de noggrant inställda adaptiva dämparna. Men detta är bara som en sidonotering. För vad CS egentligen är byggt för blir först tydligt när du tar en resa till racerbanan. I vårt särskilda fall: sprintversionen av den legendariska Nürburgring.

M2 CS älskar racerbanan

Eifelbacken visar sig inte nödvändigtvis från sin bästa sida på testdagen. I AMG Arena finns det fortfarande lite jord på asfalten från ett tidigare stort evenemang, men så får det vara. Redan under de första aklimatiseringsrundorna kan vi knappt sluta ragera. Framför allt inspirerar karossstyvhet och chassitinställning samt den kompromisslöst fasta kopplingen av alla komponenter redan innan den absoluta gränsen är nått. Dessa egenskaper är viktiga kugghjul för den totala prestanda som en sportbil har att erbjuda – särskilt på en så krävande bana.

Med sitt auktoritära sätt lyckas BMW M2 CS också väcka stort självförtroende hos föraren på nolltid. Tvådörraren förblir försonlig och lätt att kontrollera hela tiden under bantestet. Varje reaktion i fordonet är begriplig och reproducerbar, och övergången till kraftöverstyrning är mycket smidig. Fri från oväntade lastbyten och helt godhjärtad när man rånar över trottoarkanterna, visar CS ett mycket catchy och självförtroendeskapande körbeteende även med avstängda körhjälpmedel. Dessutom denna skalpellliknande precisa styrning: Med den kan även de mest krävande kurvkombinationerna enkelt filéas. Hon ger alltid organisk feedback och inspirerar med perfekt direktitet. Ingen överdrivet skarp styrning, logiskt inga drivpåverkan: Det blir nästan inte bättre än så här!



Rak sexa med biturbo förtrollar med ljud, kraftleverans och den finaste moduleringen.

Drivlinan är en dikt

Vi känner oss snabbt fram till gränsen. Vid gränsen registrerar vi det galna mekaniska greppet på framaxeln: Coupén, som väger strax under 1700 kg, svänger in utan brok, kan styras tätt genom snabba och långsamma kurvor och har praktiskt taget ingen understyrning. Pirellis, som är särskilt utvecklade för CS, låser skoningslöst i asfalten. I alternerande kurvor visar BMW M2 CS sensationell smidighet. Sportbilen känns extremt lättfotad och hungrig efter kurvor, bemästrar snabba och långsamma kurvor och kräver till och med kombinationer med enorm girighet och hög hastighet.

På tal om hastighet: Trots all entusiasm har vi ännu inte sagt ett ord om den fantastiska drivlinan. Under huven på M2 CS slår ett sexcylindrigt hjärta, som det står i en bilderbok. Biturbon med 530 hk (390 kW) pressar rejält även från låga varv och utvecklar en otrolig dragkraft när varvtalet ökar. Den enorma kraften kan doseras helt fint, medan den åttastegade automaten harmoniserar perfekt med motorn och slår in utväxlingen i drivlinan så snabbt att ett litet ryck går genom bilen i det skarpaste läget. Dessutom bemästrar BMW M2 CS med sitt bassiga, rika brummande vid låga varv och den hesa trumpeteten vid akustisk varv det stora känslosamma klaviaturet och imponerar med fantastisk grepp trots ren bak-hjulsdrift.

Mätt bevis på detta: I slutet av start-mål-raksträckan har M2 CS en topphastighet på 240 km/h innan den absurd stabila bromsen måste bevisa sina färdigheter för första gången i bantestet och komprimera lasten till 60 km/h.

Imponerande varvtid

Vilket leder oss till fakta: BMW M2 CS levererar en otrolig prestanda på subjektiv nivå, och mätaren visar också löjligen uppnådda kurvhastigheter. I slutet av turen på den djärva körglädje-kanonkulan finns en varvtid på imponerande 1:35,7 minuter. Sällan har förarens hjärta och mätinstrument varit så enhälligt som efter detta bantest: M2 CS är en av de bästa BMW-modellerna genom tiderna!



*Sällan har vi låtit en testbil köra mer vemodigt än M2 CS.
Den kommer alltid att bli ihågkommen.*

Slutsats

BMW M2 CS är den metalliska glädjen i att köra – essensen av världens starkaste bokstav och en fantastisk nöjesbil som inte lämnar något att önska på bandagen, överträffar många mycket dyrare bilar när det gäller dynamik och till och med fungerar perfekt i vardagen.

Tekniska data och mätvärden för BMW M2 CS

AUTO ZEITUNG 16/2026	BMW M2 CS
Teknologi	
Motor	R6-cylindrig, fyrventils, biturbo
Förflyttning	2993 cm ³
Prestanda	390 kW / 530 hk vid 6250 varv/min
Max. vridmoment	650 Nm vid 2750 - 5730 varv per minut
Kör	8-växlad automat; Bakhjulsdrift
Vikt	
Egenvikt	1671 kg
Tillåten totalvikt	2125 kg
Effektiv nyttolast.	454 kg
Mått	
Övergripande mått (L/W/H)	4587 / 1887 (2068)* / 1395 mm
Hjulbas	2747 mm

Stamvolym 390 l

Körprestanda

0 – 100 km/h 4.1 s

0 – 200 km/h 10,8 s

Toppfart 302 km/h

Bromsväg

100 – 0 km/h (kallt / varmt) 31,1 / 30,2 m

50 – 0 km/h / 150 – 0 km/h 8,8 / 66,4 m

Miljö och avgaser

Utsläppsstandard Euro 6e

CO2-utsläpp 226 g/km

Pris

Baspris 115 000 €

Skatt och försäkring

KH / VK / TK Typklasser 16 / 30 / 29

** Bredd med ytterspeglar*



M2 CS är definitivt en av de bästa körglädjebilarna i vår tid och en av de bästa BMW:arna någonsin.



3. Den här B20-motorn fungerar under vattnet

Bobby Green 2026-09-08 kl 16:00

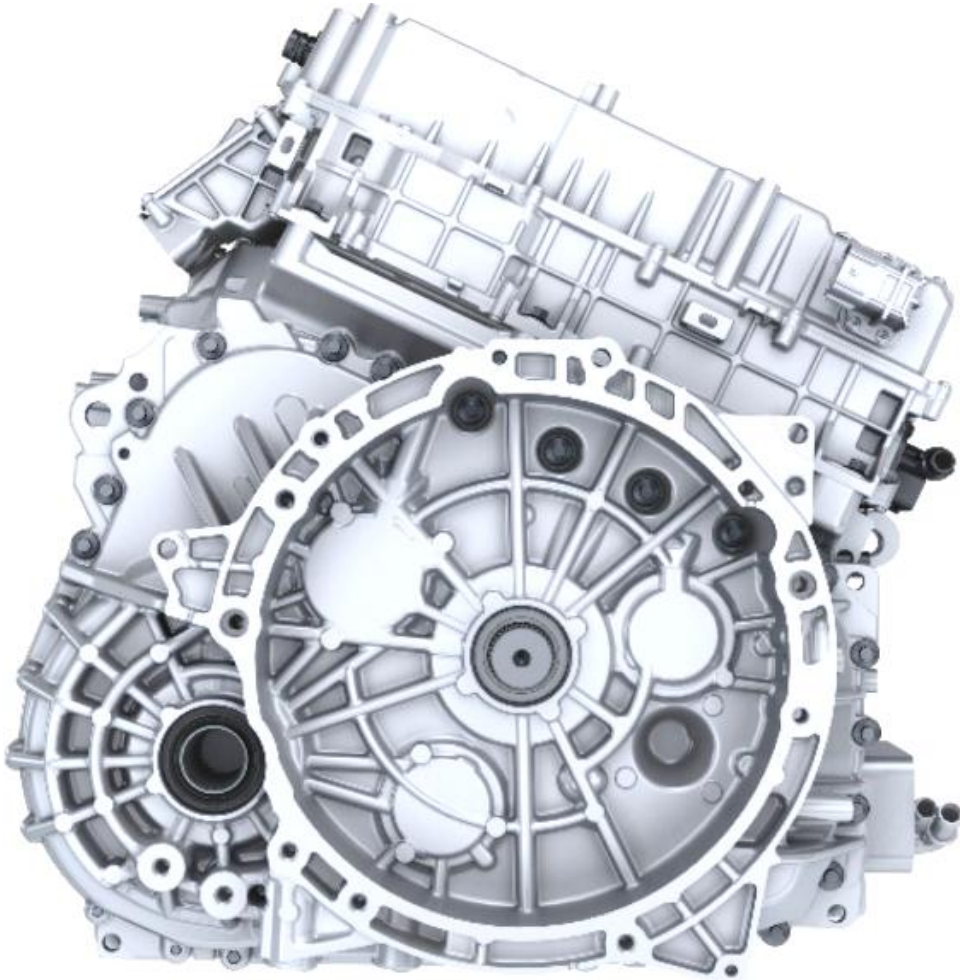
Klarar tuffa IPX8-klassningen



Nu visar Horse Powertrain upp en ny motor med ett för oss svenskar ett bekant namn - B20. Det som gör denna lite speciell är att den är IPX8-klassad. IPX8 betyder att en produkt är vattentät för kontinuerlig nedsänkning i vatten under ett djup och en tid som bestäms av tillverkaren.

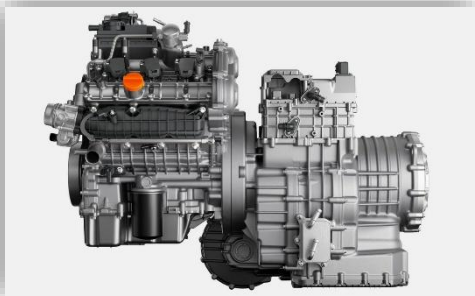
Den här maskinen kan alltså doppas ner under vattnet utan att ta skada och fortsätter att tuffa på som om inget har hänt. Motorn är speciellt framtagen för lite mer offroad-mässiga suvar i kombination med eldrift och den ska klara att vada genom 1,1 meter djupt vatten. När den upptäcker att den är under vattnet så kan den själv automatiskt ändra gasrespon- sen eller begränsa effekten om den känner att det skulle behövas. B20 är en turbpomatad fyra på 2,0 liter som går att få med 190 upp till 252 hästar med ett vrid från 300 till 380 newtonmeter. Hela paketet väger in på 130 kilo.

Geely som tillsammans med Renault är de som grundat Horse Powertrain har redan monterat spisen i suven Geely Galaxy Cruiser 700 som säljs på den kinesiska marknaden. Förutom att den är duktig på att simma kan den även ta sig upp för lutningar upp till 45 grader. Ni ser detta och allt annat den klarar av i filmen: <https://youtu.be/sol-X2WoelA>





**Horse har tagit fram metanolmotor
Fungerar som räckviddsförlängare i elbilar**



**Horse har byggt sin första V6:a
Och en smart paketslösning**



**Motorpaket förvandlar din elbil till fossilbil
Ersätt det du har med en hybrid-lösning istället**



**Spana in en Defender-kopia från Geely
Heter givetvis Galaxy Battleship**

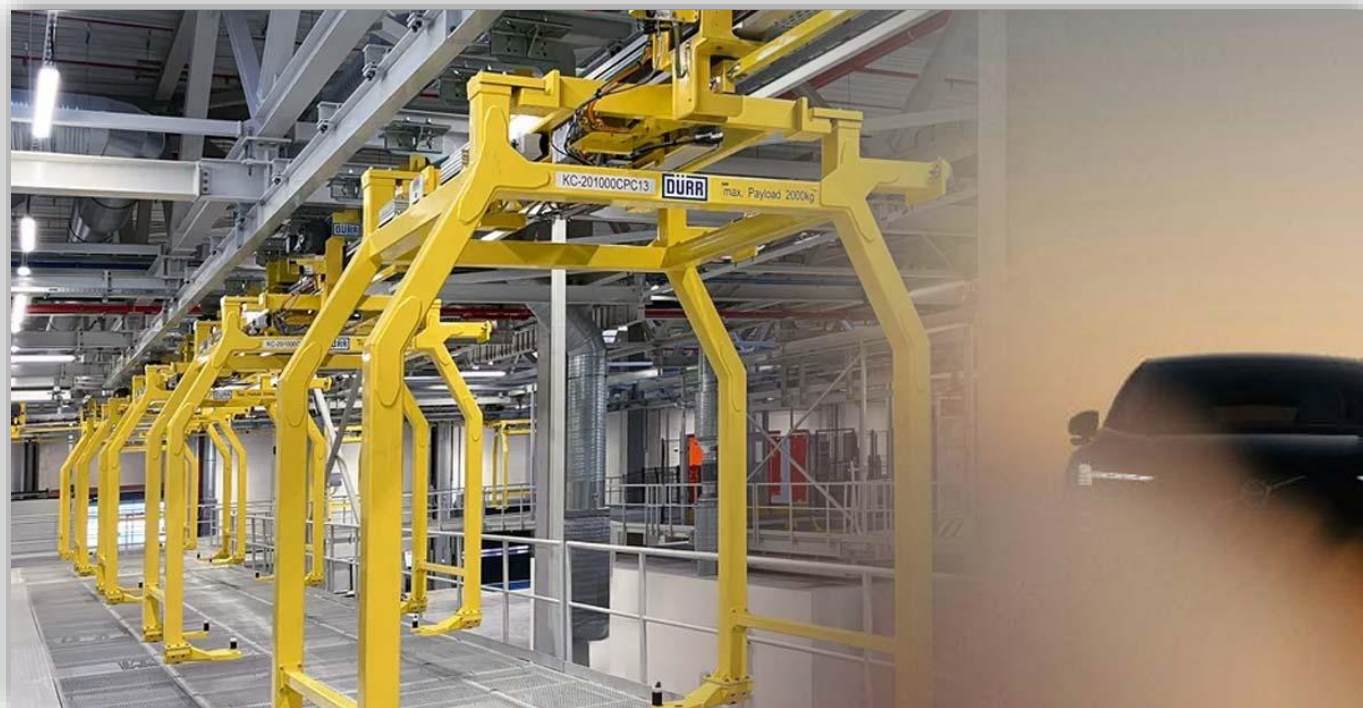




4. Volvo laddar för nästa elbil

Posted by Kristofer Rask september 8, 2026

Nya fabriken snart klar



Volvo Cars bygger just nu sin helt nya bilfabrik i Košice i Slovakien. Det blir biltillverkarens första fabrik som från grunden byggts enbart för produktion av elbilar. Nu börjar också den avancerade produktionsutrustningen komma på plats inför produktionsstarten nästa år.

Den tyska industrikoncernen Dürr har fått uppdraget att leverera stora delar av den automatiserade slutmonteringen. Det omfattar bland annat transport av karosser, påfyllning av olika vätskor och den slutliga kontrollen av de färdiga bilarna.

Den nya fabriken får en maximal produktionskapacitet på 250 000 bilkarosser per år. Produktionsstarten är planerad till 2027 och anläggningen blir därmed ett viktigt tillskott till Volvo Cars europeiska produktionskapacitet.

Hemlig elbil från Volvo

Vilken Volvo-modell som blir först ut från den nya fabriken är ännu inte officiellt bekräftat. Volvo Cars har hittills endast beskrivit den som en ny generation elbil som ska börja tillverkas under 2027.

En möjlig kandidat är Volvo EX50, en ännu inte presenterad elbil som väntas placera sig mellan dagens EX40 och EX60. Någon sådan koppling till fabriken har Volvo däremot inte bekräftat så än så länge handlar det om spekulationer.

Klart är däremot att fabriken får fler modeller. Från 2028 ska även Polestar 7 byggas i Košice. Den modellen ska baseras på teknik från Volvo Cars och dela teknisk grund med kommande Volvo-modeller. Fabriken blir därmed en viktig produktionsanläggning för koncernens nästa generation elbilar.



Även Polestar 7 ska tillverkas i fabriken, här illustrerat av konceptet Polestar Formula.

Tre kilometer transportband

I ett [pressmeddelande](#) berättar Dürr mer om produktionsanläggningen. En stor del av fabriken blir automatiserad. Bara transportsystemet som flyttar karosser och bildörrar mellan de olika momenten i slutmonteringen blir mer än tre kilometer långt.

Här används bland annat elektriska hängbanor, plattformar och transportband för att hålla ett jämnt flöde genom fabriken. Dürr beskriver lösningen som ett helt integrerat system där flera olika delar av slutmonteringen knyts samman.

Även utrustningen för att fylla bilarna med olika vätskor är förberedd för framtida förändringar. Fabriken ska exempelvis kunna anpassas till nya typer av kylmedel med låg elektrisk ledningsförmåga och framtida köldmedier för klimatanläggningen.

Varje bil kontrolleras noggrant

I slutet av produktionslinjen väntar omfattande kontroller. Volvo använder bland annat ett system som mäter och justerar bilarnas hjulgeometri med beröringsfria 3D-sensorer.

Resultatet används sedan vid inställningen av strålkastarna. Ett kamerabaserat system kontrollerar halvljus, helljus och dimljus och kan halvautomatiskt justera dem efter gällande standarder.

– Vårt helautomatiserade slutmonteringssystem innebär ett betydande framsteg inom biltillverkning och kombinerar precisionsteknik med modern automation för att uppnå hög kvalitet och effektivitet, säger Andreas Hohmann, ansvarig för NEXT.assembly hos Dürr.

Volvo Cars började bygga fabriken i Košice 2023. Anläggningen är en investering på omkring 1,2 miljarder euro och blir företagets tredje bilfabrik i Europa efter Torslanda i Sverige och Gent i Belgien.

När produktionen startar 2027 ska fabriken enbart bygga elbilar och blir därmed Volvos första renodlade elbilsfabrik.



Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)

5. Toyota kliver in hos Scania – ska driva 40 lastbilar med bränsleceller

Av reporter Felix Björklund

Publicerad 7 sep 2026 kl 16.23

Vätgas är mindre energieffektivt än batterier, enligt Scania. Ändå går bolaget nu vidare med en större satsning tillsammans med Toyota.



Scania lastbil med vätgasdrift

Så här lät det tidigare i år: "Batterielektriskt är den mest effektiva vägen för tunga fordon, men vi följer utvecklingen", sade Tony Sandberg, ansvarig för Scanias Pilot Partner-program.

Nu tar utvecklingen ett rejält kliv framåt. Scania går samman med Toyota i en större satsning på vätgasdrivna lastbilar. Totalt ska 40 fordon utrustas med Toyotas senaste bränslecellssystem och testas i vanlig kommersiell trafik.

De första lastbilarna ska börja rulla redan under första kvartalet 2027. Precis som Scanias tidigare teknikprojekt ingår satsningen i Pilot Partner-programmet, där ny teknik testas tillsammans med kunder under verkliga driftsförhållanden.

För Toyota innebär samarbetet en möjlighet att testa sin senaste generation av tekniken i några av de mest krävande fordonsmiljöerna. Systemet levererar 300 kW och beskrivs som kompakt samt utvecklat för ett brett användningsområde.

– Vi anser att tunga transporter är avgörande för att bygga upp en hållbar infrastruktur för vätgas. Vätgas är rätt lösning för den här typen av transporter, där lång räckvidd, hög nyttjandegrad och driftseffektivitet är avgörande. Genom att föra in Toyotas bränslecellssystem i Scantias logistikverksamhet tar vi tillsammans ett viktigt steg mot att göra det möjligt för vätgasdriven mobilitet att spela en större roll inom Europas industri för tunga transporter, säger Hiroki Nakajima, Executive Vice President Toyota Motor Corporation, i ett uttalande.

För Scania blir försöket framför allt ett sätt att få svar på hur tekniken fungerar utanför testbanorna. Bland annat ska prestanda, driftssäkerhet, effektivitet och total ägandekostnad studeras.

Scania har under de senaste åren haft batterielektriska lastbilar som huvudspår för utsläppsfria transporter. Men bolaget har också testat bränsleceller tidigare, bland annat i en plogbil, ett par sopbilar och lastbilar för logistik.

– Analyserna visar att det är mycket mindre energieffektivt att köra på vätgas jämfört med batterier. Men vi följer utvecklingen, förbereder oss, testar våra prototyper ute i verkligheten och ser vi att de behövs så kommer vi att kunna trycka på knappen, sade Tony Sandberg till [Ny Teknik i februari i år](#).

Toyota har i sin tur länge drivit linjen att vätgas kan få en betydande roll inom tung trafik. Bolaget menar att just lastbilar kan bidra till att skapa efterfrågan som gör det möjligt att bygga ut Europas vätgasinfrastruktur.

Mer information om projektet ska presenteras på IAA Transportation den 14 september. [Redan dagen efter väntar nästa stora vätgasbesked](#). Då ska Volvo Group, Daimler Truck, Toyota Motor, Bosch och flera energi- och industribolag presentera hur de vill bygga upp ett ekosystem för vätgasdrivna tunga transporter.

MER ATT LÄSA



Volvo och industrijättar storsatsar på vätgaslastbilar



6. Bilar som tiden glömde: Intermeccanica Indra

Av Richard Dredge 20 september 2021 3 min läsning

Vi introducerade dig nyligen för Apollo GT, vilket ledde till Intermeccanica Italia, och nu, för fullständighetens skull, ska vi avslöja den sista pusselbiten: Intermeccanica Indra.



En snabb uppdatering. Frank Reisner grundade Intermeccanica i Turin 1959 för att tillverka stämningsdelar till Simcas, Peugeot och Renault. Ett slumpartat samtal 1961 ledde till utvecklingen av Apollo GT, och när den bilen misslyckades satte Reisner sin egen GT i produktion, Intermeccanica Italia.

Italia tillverkades mellan 1966 och 1972, men när det sista exemplaret byggdes hade Reisner redan introducerat en annan grand tourer, Indra. Denna skrattiga coupé kom till eftersom GM-chefen Bob Lutz bestämde sig för att ge den långsamt säljande Opel Diplomat lyxsedanen en chans, genom att använda den som grund för en elegant konceptbil kallad CD (Coupé Diplomat).





CD:n hade en 327ci (5,4-liters) Corvette V8, och när den presenterades på bilsalongen i Frankfurt i september 1969 väckte den stor uppmärksamhet. Lutz visste att en produktionsversion av CD:n skulle förbättra Opels image, men den skulle aldrig sälja i tillräckligt stora mängder för att GM skulle kunna bygga den kostnadseffektivt. Lutz var dock inte en som lätt blev besegrad; han visste att sättet att få CD:n in i showrooms var att lägga ut dess konstruktion på ett mindre företag.





Bara en månad efter att bilmässan i Frankfurt ägt rum öppnade Turin Salong. Lutz var där, och efter att ha granskat Intermeccanicas arbete noggrant, gick han direkt fram till Frank Reisner för att beställa att sätta den nya coupén i produktion. Lutz ville att Intermeccanica skulle bygga om 100 Diplomats varje år, men Reisner övertalade honom att en skräddarsydd kaross och chassi var vägen att gå, om än med Diplomat-drivutrustning.

Franco Scaglione fick i uppdrag att designa den nya GT, som hade sin debut på Salon i Genève våren 1971, där köpare kämpade för att lägga sina beställningar. Några var för 190 hk 2,8 V6-versionen*, men de flesta köpare valde en 250 hk Corvette V8; inom några månader hade V6-alternativet tagits bort.

Indra skapades exklusivt för den tyska marknaden, för försäljning via Opel-återförsäljare. Inledningsvis fanns det bara en tvådörrars sedan (officiellt såld som coupé), men inom några månader introducerades en cabriolet, och kort därefter kom en 2+2 coupé med en halvkombisilhuett. Allt såg loven ut, men sedan lämnade Bob Lutz GM för BMW, och cheferna på GM brydde sig inte särskilt mycket om Reisner eller Indran; De ville kontrollera produktionen av alla bilar som såldes genom sina återförsäljare.

Det var tydligt att med Lutz borta skulle livet bli mycket svårare för Reisner, så han bestämde sig för att ta ställning på New York Auto Show 1973, i hopp om att sälja Indra i USA. Han tog emot omkring 300 beställningar på mässan, men GM-cheferna upptäckte bilen på utställning och ansåg att Indran utgjorde hård konkurrens för Corvetten. Därför vägrade de låta Reisner köpa fler motorer från GM, medan Opel-återförsäljare i Tyskland också förbjöds att sälja Indras.

Med motorförsörjningen avstängd och utan någon väg till marknaden i Tyskland skulle Reisner ha behövt omkonstruera Indran för att hålla produktionen igång. Reisner byggde en sista Indra med en Ford 428 Cobra Jet V8, men vid det här laget började oljekrisen ta fart, och lyxiga GT:ar som Indra hade blivit osäljbara. Efter att 127 Indras hade byggts flyttade familjen Reisner till Kalifornien och Intermeccanica stängde dörrarna till sin italienska fabrik för gott.

**(2,8-liters sexan var en rak sexa, inte en V6. Roger)*



7. Triumph TR4 1965



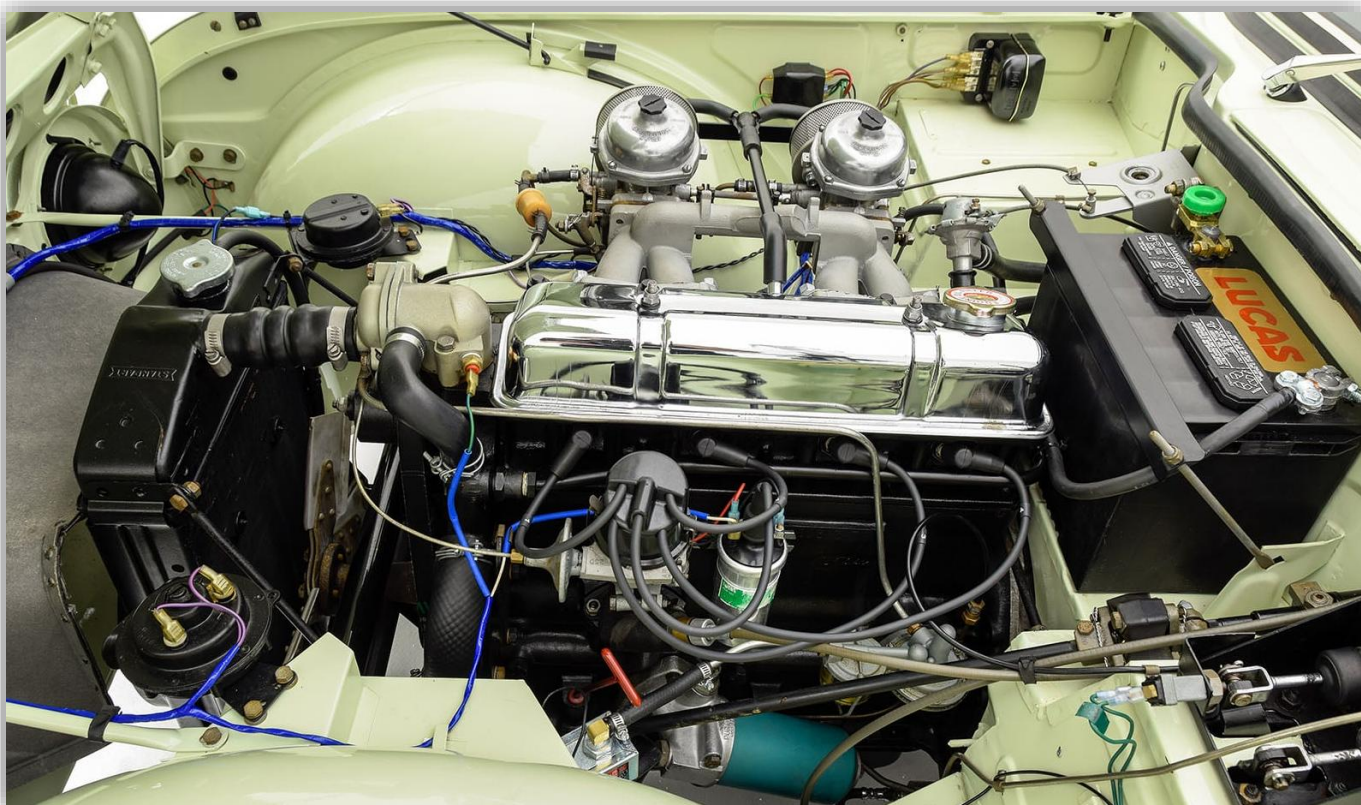
Standard-Triumph etablerade sig stadigt på den mycket konkurrensutsatta sportbilsmarknaden med sin roliga, energiska och stilfulla TR (Triumph Roadster)-serie av sportbilar. Amerikanerna hade utvecklat en omättlig aptit på den nya vågen av sportbilar som kom från England under den tidiga efterkrigstiden. Medan MG var en av de första på scenen med sin pittoreska, 1930-talsinspirerade T-serie, var Triumph inte långt efter med TR2 från 1953. Jämfört sida vid sida var Triumph märkbart modernare, även om de nedskurna dörarna och den rudimentära väderutrustningen fortfarande hade sina rötter i förkrigstiden. Med TR3 från 1955 gjordes betydande förbättringar tillsammans med en välkommen ökning av slagvolym och effekt, där majoriteten av produktionsmodellerna hade 1 991 cc rak fyrcylindrig motor, en kraftig stötstångsmotor som initialt designades av Standard för användning i en Ferguson-traktor.





Motorsport spelade en betydande roll i att utveckla Triumphs image i USA och på andra håll, med TR-roadsters som tävlade i alla former av gräsrotstävlingar. Från klubbbrallyn till professionell landsvägracing har Triumph fått ett välförtjänt rykte för tuffhet och prestation.

När 1950-talet gick mot sitt slut började spartan- och enkla roadsters tappa popularitet när köpare efterfrågade mer komfort som skulle komplettera prestandan. Utan resurser för att utveckla en helt ny bil vände sig Triumph till Giovanni Michelotti för att injicera italiensk stil i TR3A-plattformen.





Den stilfulla och fräscha nya TR4 debuterade 1961, med infällda strålkastare, rena platta sidor med utvidgade hjulhus och diskreta fenor i bakdelen. Den hade också en bekvämare cockpit, med upprullbara fönster och en tajt vinyltak. Mekaniskt delade TR4 många av sina huvudkomponenter med TR3A.

Förutom förbättringarna av komfort och stil, kom en annan betydande förändring med en kapacitetsökning för standardmotorn, från 1 991 c.c. till 2 138 cc. Något märkligt oroadе sig Triumph-återförsäljarna för att köparna kanske inte skulle vänja sig vid den nya bilen, så TR3A förblev i produktion en kort tid tillsammans med TR4. Dessa farhågor avfärdades dock snart när TR4 visade sig vara en stor framgång på den viktiga amerikanska marknaden. Idag är Triumph TR4 fortfarande mycket samlarvärd, med hängivna fans som fortsätter att njuta av den på vägen och racerbanan. Med skarp italiensk design, robust mekanik och utmärkta delar och tekniskt stöd är TR4 en favorit bland seriösa samlare och hobby-entusiaster.

Ett enastående exempel på Triumphs ikoniska sportbil, denna 1965 TR4 roadster har genomgått en omfattande restaurering och är klädd i en mycket attraktiv nyans av Beach White över svart klädsel och kromade trådfälgar. Noterbart är att bilen har en utmärkt kaross, med raka paneler och skarpa linjer. Dörrar och däcklock passar bra, och färgkvaliteten är enastående, med tydliga reflektioner och utmärkt finish. Den vackra färgen har en subtil, gröntonad ton som är mycket attraktiv och mindre hård än en ren vit. Brightwork är rak, korrekt anpassad och i utmärkt skick. Chassit och landstället renoverades som en del av restaureringen och är i utmärkt skick. Undersidan av karossen är helt lackerad och ser exceptionellt ren och prydlig ut, med endast lite lätt vägsitage på de målade fjädringskomponenterna och hjulhusen.



Interiören är restaurerad till en liknande hög standard, med svarta lädersäten med vita kanter och korrekta mattor och vinyldörrkort. Interiören har mjuknat något sedan restaureringen, med några svaga veck synliga i sätena. Den är mycket välgjord och exakt med den matta träinstrumentpanelen, korrekta Triumph-instrument och original strömbrytare och reglag. Denna bil behåller den ursprungliga banjoliknande ratten, samt en sällsynt fabriksradio från Triumph. Väderskyddet är ett steg upp från gamla TR3A, med uppfällbara fönster och ett tätt sittande vinyltak. Toppramen försvinner bakom sätena, instoppad under de vadderade bakpanelerna för ett rent utseende med taket nedåt. Vinyltoppen förvaras i bagageutrymmet, som också är prydligt och korrekt, med originalreservhjulet och Good-year-däcket samt fabriksfettpistolen.

Ett par Stromberg-förgasare matar Triumphs modiga lilla 2 138 cc. raka fyracylindrig motor som backas av en robust fyrväxlad manuell växellåda. Motorutrymmet är mycket prydligt, och detaljer som de sällsynta originalluftkonditioneringsrengörarna, kromade ventilkåpan och blåklädda kabelhärvarna verkar vara korrekta enligt fabriksstandard. Motorn verkar mestadels vara standard, även om ett avgassystem i rostfritt stål är installerat för lång livslängd och ett behagligt ljudspår. Dessa är berömda robusta motorer, och deras standardeffekt på 105 hästkrafter räckte för att hålla TR4 i spetsen av sportbilsmarknaden vid den tiden.

På vägen levererar den ivriga lilla Triumph en rå och spännande körupplevelse som en ren brittisk roadster, men med en grad av förfining och stil som hjälper den att sticka ut från konkurrenterna. Vi stöter sällan på TR4 som är så omfattande restaurerade som detta exemplar, som har njutits av och underhållits i utmärkt skick sedan det färdigställdes. Tillräckligt vacker för att väcka uppmärksamhet på klubbnivå-shower och sammankomster samtidigt som den är ett utmärkt verktyg för turer och rallyn, är denna Triumph ett fantastiskt exempel på en av 1960-talets mest populära och älskade sportbilar.



8. Grattis Studebaker Dictator!

Publicerad 16 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

I dag den 16 september har Dag och Daga namnsdag men i enlighet med Klassikerkalendern firar vi också Dictator, Studebaker Dictator.



Ordet diktator väcker allmän avsky, men att Hitler, Mussolini, Franco och Stalin år 1934 satt vid makten avhöll inte Studebaker från att hålla fast vid sitt sedan 1920-talet använda modellnamn Dictator för en sexcylindrig modellserie. Eftersom den åttacylindriga hette President måste man dock ha ansett en president vara en bättre statschef än en diktator.

Den politiska utvecklingen gjorde namnvalet pinsamt och 1938 strök Studebaker Dictator ur programmet och döpte om modellserien till Six.



Studebaker Diktator Regal Convertible Roadster (Special A) 1934



Ett kraftfullare yttre fick Dictator modellåret 1936.



Dictator hade en sidventilmotor på 218 CID med en uppgiven effekt av 90 BHP. Studebakers 37:or var formgivna av Raymond Loewy och kunde bland annat fås som Dictator Bat Wing Coupe.



eller med flatback som bilen på bilden som hette Custom Sedan.

9. Framtida klassiker: Alfa Romeo Brera var en gudabenådad besvikelse

Publicerad 31 januari 2021

Text Calle Carlquist

Calle Carlquist har ändrat åsikt om den italienska coupémodellen



När fan blir gammal blir han religiös. Jag är en av dem som sablade ned Alfa Romeo Brera 3,2 Q4 för några år sedan. Men jag är inte sämre än att jag kan ändra mig.

Mest bottnade besvikelsen över bilen i att den skiljde sig så från det koncept Giorgetto Giugiaro visat världen redan 2002. Det var en makalös snygging med 400-hästares V8 från Maserati. Salivavsöndringen avtog inför den färdiga bilens linjer – då – men det är ju ofta så på vägen från koncept till konsument.

V8-maskinen ersattes, inte av Alfas »gamla vanliga« 3,2-motor, utan av en GM-produkt som gav ett besynnerligt intryck. Motorn var dragstark och har med åren visat sig vara väldigt stryktålig, men den där nervkittlande varvkänslan man ville åt fanns inte alls. »Utjämnad till en mespropp« fick jag visst ur mig.

Körgenskaperna sammanfattades med »känns som en curlingsten«. Framför allt var Brera svindyr, testbilen kostade drygt 510 000 kronor.

Så varför denna omsvängning? För att ju mer tiden gått desto mer framgår det vilken särling Brera ändå var och är. En fyrhjulsdreven, lite enveten karaktär med linjer man trots allt måste älska – titta bara på profilen här nedan. Dessutom har Brera tokrasat i pris och kan köpas för inte ens en tredjedel av ursprungspriset.



Alfa Romeo Brera 3,2 Q4

Svenskt nypris 2007 var 449 900 kronor.

Import/produktion: Dåvarande generalagenten Olle Olsson AB i Uppsala sålde uppskattningsvis 20 bilar, men det finns också en hel del privatimporterade exemplar. Totalt byggdes 21 786 exemplar av Brera och knappt 12 500 exemplar av den öppna motsvarigheten Spider.

Snabbfakta: V6, 3 195 cm³, 4 ventiler/cylinder, 260 hk, 322 Nm, 6-växlad manuell låda, toppfart 240 km/h, 0–100 km/h 6,8 s, 11,5 l/100 km, fyrhjulsdraft med torsendifferential.



10. Superbilen som världen glömde bort: Monteverdi Hai (1970)



När det gäller exklusiva superbilar är det få som är mer sällsynta än Monteverdi Hai. Bara två byggdes, bilarna designades av den avlidne Peter Monteverdi, trots att han inte hade någon formell utbildning. Kraften kom från en 7,0-liters Chrysler Hemi V8, trimmad för att ge 450 hk och 290 km/h. Med luftkonditionering, läderklädsel och kraftuttag var detta en lyxig superbil, men byggkvaliteten var dålig och bara två exemplar tillverkades.



Roger Warolin