



Lancia Aurelia B12

1. Provkörning av Maxus T60
2. BMW M Ignite kommer
3. Det här är världens dyraste Cadillac
4. Lancia Aurelia B12
5. Arnolt-Bristol
6. Superbilen som världen glömde bort
7. Framtida klassiker
8. Grattis Metro
9. Rattmuffen

Teknikens Värld

1. Provkörning av Maxus T60 Max Double Cab Luxury

Av Erik Andrén

Publicerad 11 sep 2026 kl 09.50

Hittills har alla bilar Maxus tagit hit varit eldrivna. Med T60 Max tar man ett – eller kanske inte bara ett – steg tillbaka. Under huven sitter nämligen en traditionell tvålitersdiesel.



Ett arbetsfordon, varken mer eller mindre, är Maxus T60 Max att betrakta som. Erik Andrén arbetar också. Eller låtsas i alla fall som det.

En eldriven suv som just ingen köpte, två eldrivna minibussar som heller just ingen köpte, en eldriven pickup som lämnade en hel del övrigt att önska, och en till eldriven pickup, som förvisso var trevligare men också betydligt dyrare. Samt eldrivna transportbilar, som i alla fall sålt i ett gäng exemplar. Det är facit hittills för kinesiska **Maxus**. Tydligt elbilsfokus, men också tydligt att man kanske inte rosat marknaden.

Kanske är det därför vi nu sitter bakom ratten på något som definitivt inte är en elbil. **T60 Max** heter bilen, och det märks snabbt att det är en pickup av den gamla skolan. Det är i grunden samma bil som eldrivna **Maxus T90 EV**, som vi redan testat och funnit vara en mer eller mindre genomusel bil. Men till skillnad från den, så sitter det här en tvåliters turbodiesel under huven. Kanske faller bitarna bättre på plats med diesel?



*Provkörningsexemplaret är utrustat med allsköns tuffa svarta grejer.
Sidosteg, och som här vindavvisare på huven...*

Det här är nytt

Ny pickup av gammalt snitt. Dieselmotor på två liter, fyrhjulsdraft, bladfjädring och låg-växel. Det är nytt för Maxus, som hittills tagit hit elbilar. T60 Max och T90 EV delar också mycket i grunden.

Modern teknik ovanpå. Fast det funkade sådär med både filhållning och digitala skärmar.

Priskrigare. En prislapp på 100 000 kronor under flera namnkunniga konkurrenter kanske öppnar någon form av marknad.

Men innan vi kommer till mer av körupplevelsen ska vi avhandla lite mer om vad T60 Max är för något. Med en totallängd på 5,4 meter och en flaklängd på lite drygt 1,4 meter hamnar den mitt i smeten av namnkunniga pickuper, så som **Toyota Hilux**, **Isuzu D-Max** eller **Ford Ranger**. Storleksmässigt i alla fall. Prismässigt? Lite en annan femma.



... och sidorutorna. Märket Maxus säljs på vissa marknader som LDV.



*Hela baklämmen är inklädd i svart plast och öppnas mjukt.
Saic Motor, som står nedanför, är Maxus moderbolag.*

Vårt provkörningsexemplar är utrustat till tänderna, med saker som flaklock, flakinredning, vindavvisare på huv och dörrar samt det som Maxus kallas för Max-paket, med steg på sidorna, skärmbreddare, dragkrok och takrails. Och nog ser den rätt cool ut med alla svarta detaljer. Samtliga T60 som kommer hit i dagsläget är för övrigt utrustade med just Max-paket. Även interiört är T60 Max välutrustad, i alla fall på papperet. Klädsel i syntetläder, eljusterade stolar, rattvärme, trådlös Apple Carplay/Android Auto, trådlös mobilladdare samt förarstödsystem såsom kameror åt alla håll, adaptiv farthållare och filhållningsassistans. Och det hela ser modernt ut vid en första anblick, med skärmar både i mittkonsolen och framför föraren.



Steg infällt i stötfångaren är inte Maxus ensamma om, men det är fiffigt. Dragkroken ingår i "Max"-paketet, som samtliga bilar som kommit till Sverige är försedda med. Notera den blaffiga infästningen.



Det ser modernt ut vid en första anblick, med stora skärmar, och visst finns både telefonspeglning och trådlös mobilladdning.

Det visar sig dock ganska snabbt att allt lull-lull inte lyckas maskera den bil T60 Max är i grunden. Redan när man sätter sig bakom ratten märks att det rör sig om en bil från lite av en annan tidsperiod. En tid då det var okej att pickuper inte riktigt hade samma standard som andra bilar. Förarstolen är platt och saknar all form av sidostöd. Ratten är endast inställbar i höjdled, och mittkonsolens plast av en högst... plastig kvalitet. Den försöker se ut som metall, men ett dagisbarn i spindelmannen-kostym ger ett trovärdigare intryck.



*Kupén är okej rymlig men stolarna platta.
Den plast som ska se ut som metall gör ett rätt dåligt jobb i att lura sinnena.*



Och får även egna luftutblås och ett USB-eluttag

När startknappen trycks in vaknar motorn till liv med ett dieselknatter som redan på tomgång är högst märkbart. Det väsnas och lever om, men sen händer inte så mycket mer. Bilen är påtagligt sävlig i reaktionerna. I låg fart upplevs drivlinan osynkad, som att kuggarna inte riktigt hittar rätt på varandra. Och över skarvar och ojämheter rister och flexar det i bilen. Sådär som det gjorde i pickuper från förr. Konstruktionen med stel axel och bladfjädrar bak gör sig tydligt påmind. Accelerationen ska ta sisådär 12 sekunder upp till hundra, men det känns längre än så. Det är lite så att man undrar var motorns turboaggregat håller hus. Väl uppe i motorvägsfart, om man vågar sig dit, rör sig motorhuven märkbart i vinddraget. Trots att provkörningsexemplet alltså är försett med vindavvisare.



Flaket är väl okej, även om bara en pall ryms. I vårt provexemplar fick vi med flakinredning från Worksystem. Baklämmen tål i alla fall vikten av en reporter.



Kurvtagning är inte Maxus T60 Max paradgren.

Bilen känns sävlig och svajig. Kör du på farthållare bromsar bilen självmant i svängarna.

Att en bil inte accelerationssnabb kan man måhända leva med. Då är det värre med sävligheten i kurvor och korsningar. Styrningen är vevig, och man upplevs behöva styra mer än vad bilen reagerar. Och vägegenskaperna vid själva kurvtagningen är svajiga, snudd på oberoendeliga. Faktum är att även bilen själv håller med om det. Kör man på farthållare så bromsar bilen självmant in högst påtagligt i kurvorna, på ett sätt vi upplevt hos få, om ens någon, annan bil.

Låg dyna, platta och hårda dynor och ryggstöd. Pickupers baksäten är sällan högkomfortabla upplevelser, och Maxus är inget undantag. Men man ryms okej.



En klassisk tvåliters dieselspis, egenutvecklad av SAIC, bor under huven.

Den är knappast ljud- och vibrationsfri.



*Nog ser den lite småkrallig ut med allt svart.
Herr Reporter försöker biffa upp sig på motsvarande sätt.*

Sävligheten fortsätter tyvärr också när det kommer till bromsarna. Känslan i pedalen är svampig, och det krävs ett bestämt pedaltryck för att få hejd på ekipaget. I de tveksamma vägegenskaperna bör också nämnas filhållningsassistenten, som även den upplevs lynnig. Flera gånger under vår provkörning rycker den i ratten åt fel håll, mot ett räckle eller omgivande trafik i andra filer. Oklart varför. Kanske vill den se om man "är med"? Kanske är det bara så att den moderna tekniken inte riktigt är färdigutvecklad?

Just den känslan förstärks av de digitala gränssnitten. Många är de menyalternativ och meddelandetexter som är dåligt, ja, i praktiken obegripligt översatta. Några exempel: "Elektronisk parkeringsbroms tas bort" betyder att man precis lagt i handbromsen, "Automatiskt torkarmoln" som betyder att man stängt av vindrutetorkarna, eller "Pannlampa", som åsyftar de främre strålkastarna. Några saker lyckas vi inte lista ut vad de betyder överhuvudtaget.

Så, nej. Vill du ha system som känns färdigutvecklade, samt planerar att åtminstone ibland köra lite sträckor, och därför önskar dig personbilslika, någorlunda trygga, vägegenskaper, då är inte Maxus T60 Max modellen för dig. Då lämpar sig bilen möjligen mer som ett rent arbetsfordon. En traktor, om du så vill. Lågväxel och permanent fyrhjulsdraft förstärker det intrycket. Släpvikten på 3,5 ton, och maxlasten på 975 kg likaså. Men då är det å andra sidan synd att flaket är ett stycke för kort och smalt (mellan hjulhusen) för att rymma två pallar. På längden saknas sisådär 15 centimeter, på bredden åtta. En pall, i längsled, går dock in med god marginal.

Under vår provkörning drog T60 Max ganska exakt 0,9 l/mil, vilket nästan på decimalen är enligt specifikation. Och så till sist, priset. Som är Maxus T60 Max största post på pluskontot. 389 900 kronor exklusive moms, eller 487 375 kronor inklusive, är sisådär 100 000 spänn under motsvarande mer etablerade konkurrenter, så som Isuzu D-Max eller Toyota Hilux. I alla fall om utrustningen ska matchas. Om det gör det värt med något som upplevs som en gamla tiders pickup i en utklädnadskostym av modernitet, det är upp till dig att avgöra.

Maxus T60 Max Double Cab Luxury

Pris: 389 900 kr ex moms.

Motor: Diesel. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 15,9:1. Borrning/slag 83,0/92,0, cylindervolym 1 996 cm³. Max effekt 216 hk (159 kW) vid 3 500 r/min, max vridmoment 500 Nm vid 1 800–2 800 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram. Fram dubbla triangellänkar. Bak stel axel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 265/60 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 316, längd 540, bredd 196, höjd 187, spårvidd f/b 158/158. Markfrigång 21,7. Tjänstevikt 2 200, maxlast 975, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 75. Bagagevolym (VDA-liter) i.u. liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 11,9 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,91 l/mil. CO₂ 239 g/km.

Garantier: Nybil 5 år/16 000 mil, rostskydd 7 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 24 239 kronor per år de första tre åren, därefter 6 657 kronor per år.

Rivaler:



KGM Musso Grand

Gamla SsangYong heter numera KGM, och är ett halvsteg uppåt prismässigt. Musso Grand har precis kommit i en ny generation, som vi inte kört än.

Pris: 419 900 kronor ex moms



Toyota Hilux

Det kanske mest etablerade namnet i pickupvärlden. För priset nedan får du dock bara den påvert utrustade "Core"-versionen. Ska du ha exempelvis stolsvärme kostar det extra.

Pris: 474 900 kronor ex moms

2. BMW M Ignite kommer till flera prestandamodeller

Publicerad 2026-09-11 8:48

Text Erik Söderholm

Flera av BMW:s M-modeller har börjat använda dubbla tändsystem. Här är fördelarna



BMW har börjat använda ett **nytt tändsystem** i de sexcylindriga bensenmotorerna som sitter i M-modellerna.

Tekniken, som går under namnet BMW M Ignite och **visades upp tidigare i år**, innebär att bilarna kan behålla sin effekt samtidigt som utsläppen minskar vid hög belastning – något som blir viktigare när de nya utsläppsreglerna Euro 7 träder i kraft.

Nu har systemet börjat användas i ett antal modeller. BMW M3 och M4 fick sina motorer uppdaterade i juli och M2 följde i augusti.

Motorer med det nya systemet har en liten ”förkammare” – med ett eget tändstift – till den stora förbränningskammaren, och har därför i praktiken dubbla tändsystem.

När bilen körs i vardagstrafik fungerar motorn som vanligt. Men vid hög belastning, exempelvis bankörning, antänds en liten del av bränsle/luft-blandningen först i förkammaren.



En liten del av bränsle/luft-blandningen antänds först i förekammaren när motorn belastas hårt...

Därefter skjuts små flamstrålar ut ur förekammaren och in i den vanliga förbränningskammaren. Bränsleblandningen antänds sedan på flera ställen samtidigt vilket ska göra att förbränningen går snabbare och mer kontrollerat.

Motorn blir mindre känslig för knackningar och avgastemperaturen blir lägre.



...och sedan antänds en större del av blandningen på flera ställen i den stora förbränningskammaren.

Mer från Vi Bilägare:



BMW M Ignite ska rädda bensenmotorn med dubbla tändsystem



BMW bekräftar raka sexan blir kvar i 3-serien



Erik Söderholm



3. Det här är världens dyraste Cadillac

Bobby Green

2026-09-10 kl 18:00

Såldes för rekordsumma



FILM: <https://youtu.be/vvMN5HZf9ao>

Cadillac Elegante är ett specialbygge i ett enda exemplar beställt av en privatperson. Grunden var en Cadillac Series 62 och på det satte man en kaross ritad av Albrecht von Goertz som sedan handknackades i Turin av Carrozzeria Motto. Projektet tog 30 månader och kostade 30 000 dollar - enormt mycket pengar på den tiden. Bilen hade sin publika premiär på New York International Auto Show och den var verkligen något speciellt med sin guldplätering på flertalet ställen och blodröda interiör fylld med vackra runda mätare. Nu har bilen auktionerats iväg av Kruse Auctions och det blev rekord och världens hittills dyraste Cadillac. När klubban föll stod prislappen på 1,4 miljoner dollar.

listings.kruseauctions.com



Bobby Green





4. Lancia Aurelia B12: en förförisk sedan

Artikel av Classic and Sports Car

8 min läsning



Påståendet att de bästa Lancia-modellerna alltid varit sedanerna är inte särskilt originellt. De som verkligen känner till märket har alltid vetat det. Problemet är att mänsklig fåfänga tenderar att trumfa de finlipade nyanserna hos en riktig kännare när det gäller klassiska bilar. Det är därför som förfiningen, subtiliteten och sofistikationen hos denna elegant hemtrevliga Aurelia B12 – den sista och förmodligen den bästa av de fyrdörriga Aurelia-modellerna – alltid kommer att vara den underordnade parten i den ofta upprepade berättelsen om de mest hyllade Lancia-modellerna.

Det betyder inte att B20 Coupé och B24 Spider inte förtjänar sin status fullt ut: de har glamour, uppseendeväckande egenskaper och den sortens skönhet som får vem som helst att se bra ut bakom ratten.

Men även om man tar hänsyn till allt detta är det ganska svårt att förstå den vördnadsfulla aura som omger de tvådörriga modellerna, samtidigt som den utmärkta fyrdörriga fabriksmodellen är så okänd. Om vi spolar tillbaka mer än 70 år i tiden var den nya Lancia Aurelia, som lanserades som B10 med en 1754 cm³-motor redan 1950, i absolut framkant av personbiltekniken – och var förmodligen den mest beundrade serietillverkade sedanen i Europa.

Medan andra stora bilmärken kämpade för att upprätthålla sitt rykte från före kriget, stärkte Lancia sitt anseende ytterligare genom lanseringen av denna kompromisslöst konstruerade modell.



Den var inte bara utrustad med världens första serietillverkade V6-motor, utan också med bakhjulsupphängning med halv-länkarmar (ytterligare en nyhet), inbyggda bakbromsar och den högteknologiska renheten hos en transaxel, vilket gav denna rymliga bil med lång hjulbas en lätt och balanserad körkänsla. När Aurelia ersatte den mycket älskade Aprilia verkade den ha en otacksam uppgift framför sig, men den upprätthöll traditionen genom att använda framfjädring med glidande pelare och en styv monokock med bakdörrar med bakre gångjärn och utan mittpelare.

När de sista sedanmodellerna tillverkades 1955 hade Aurelia gett upphov till 20 olika varianter med V6-motor och transaxel, om man räknar med GT-modellerna, Spiders och undermodellerna till den ursprungliga fyrdörrarsmodellen. Ändå är det B12, som lanserades 1954, som allmänt anses vara den bästa av dem alla.

I grund och botten handlade det om en sedan av andra generationen som tekniskt sett var samtida med fjärde generationens B20, vilket innebar en de Dion-bakaxel med halveliptiska bladfjädrar och styrning via en Panhard-stång. Den 87 hk starka V6-motorn på 2266 cm³ hade ett nytt cylinderblock i legering och moderna detaljer som ett luftfilter med papperselement och Thinwall-lager istället för de gamla vitmetallskalen. Snabba visuella kännetecken för dessa senare bilar är tonat säkerhetsglas (ett första på en europeisk sedan), ventilationsöppningar i framskärmarna och rektangulära strålkastare.

Ett mer tränat öga kan kanske också urskilja den mindre utbuktande linjen på framskärmarna och den större bakrutan. Om du kommer tillräckligt nära en riktig bil kommer du att märka att B12 också har gjort sig av med de karakteristiskt utsmyckade, profilerade strålkastarlinserna från de tidigare modellerna.



Adrian Rudler, som har ägt de flesta andra modellerna av Aurelia (och nästan alla andra Lancia-modeller värda att nämna), kom för en tid sedan fram till att en B12 var den bil man måste ha. Problemet var att hitta en. "Jag letade i 18 månader", säger han, "och missade precis en bil som var till salu i Italien. Jag hade nästan gett upp när Martin Cliffe på Omicron nämnde att den här kanske var tillgänglig. Ännu bättre, den låg bara 40 km bort."

För alla Lancia-fans med ett gott minne för registreringsskyltar kan 130 GMG låta bekant, eftersom det var just denna B12 som Maurice Smith testade i numret av tidningen *The Autocar* från den 27 juli 1956. Faktum är att tidningen redan i april 1955 hade publicerat en utförlig och mycket lovordande recension av en systemmodell, 5 CMK.

För Smiths tvåsidiga artikel *Road Impressions* fotograferades 130 GMG på Tagg's Island nära Hampton Court Palace i västra London, där det fortfarande fanns ett hotell vid namn The Casino och AC Invacar-fabriken. Aurelia kostade 2326 pund och var en av ett fåtal B12-modeller som såldes i Storbritannien via Alperton-återförsäljarna. Vid tidpunkten för artikelns publicering var modellen redan utgången.

Cirka 2 400 B12-modeller tillverkades, och denna demonstrationsbil, som registrerades i december 1955, var en av de sista. Fabriksuppgifter visar att den tillverkades mellan juni och september, så det var uppenbarligen ingen brådska med produktionen.

Vid den tiden hade Aurelias skapare – den store Vittorio Jano – lämnat plats för en yngre designmästare i form av professor Antonio Fessia, och i Turin riktades tankarna redan mot en större och mer modernt utformad efterföljare med V6-motor – Flaminia från 1957.



Lancia (England) sålde 130 GMG till George Roberts Engineers 1957, och företaget behöll B12 fram till 1964, då den såldes till en fastighetsutvecklare från Datchet vid namn Nelson Masters.

Med fortfarande mindre än 70 000 miles (112 654 km) på mätaren fick den i augusti 1971 ett långvarigt hem hos en viss dr David Leech. Leech använde den fram till 1975, då den togs ur trafik, även om restaureringen inte inleddes på allvar förrän tio år senare.

När Omicron tog ur motorn och transaxeln för översyn i mitten av 1980-talet konstaterade man att båda delarna uppvisade mycket lite slitage. Det dröjde faktiskt ytterligare ett decennium innan Lancia Aurelia demonterades helt, men även då var korrosionen begränsad till framskärmarna och den bakre stötfångaren. Dörrarna och motorhuven målades inte ens om; den mörka auberginefärgade lacken på dem är fortfarande original.

Bilen rullade ut på vägarna igen 2005, men enligt besiktningshistoriken framgår det att Leech (som vid det laget hade tilldelats en OBE) i princip bara använde Aurelia en gång om året, nämligen för att ta den till besiktningen.

Idag står den i Rudler-familjens garage (bredvid en liten orange Lamborghini-traktor från 1960-talet) och det enda Adrian egentligen har behövt göra är att använda den. Precis som 1956 är B12:an utrustad med Michelin X-däck på krämfärgade stålfälgar med "dog dish"-navkapslar.

Sådana detaljer är lika typiska för Lancia som det ståtliga motorrummet, de glänsande svarta ventilkåporna, den djupfårade oljetråget i lättmetall eller kylaren med termostatsstyrd lucka som kan tömmas omedelbart genom att vrida på ett T-handtag.

Till och med elsystemet är snyggt installerat med en komplett uppsättning säkringar istället för den vanliga italienska spagettikabeln.



Karossens strama, återhållsamma värdighet kompletteras perfekt av interiören, som har allt man kan förvänta sig för pengarna (fällbara säten, armstöd, värme) men inga onödiga prylar. Det finns dock praktiska finesser, såsom en handgasreglage, en lampa som visar att choken är påslagen och en fönsterverev som fälls undan för att ge utrymme för förarens knä.

Det finns gott om utrymme för huvud, ben och fötter (och ingen växellåda i mitten), samtidigt som det är lätt att kliva in i kupén tack vare den breda öppningen på de pelarfria dörrarna. De stängs med ett härligt fast och tillfredsställande klick mot spärrarna på trösklarna och taket. Det fawnfärgade tyget från West of England har bevarats i 60 år under specialtillverkade "Regency"-överdrag, som troligen monterades efter att bilen såldes 1957.

När Rudler köpte B12-modellen tog han försiktigt bort dem, men har skyddat den lika fläckfria mattan i baksätet och det praktiska gummiskyddet fram med kokosmattor. Inifrån ser man ut över en kort motorhuv, men utsikten hindras något av de tjocka stolparna. I B12 ersattes den flashiga instrumentpanelen från de tidigare bilarna, med sina färgglada krämfärgade rattar och vita instrument, av ett mer återhållsamt utseende som inte låg alltför långt ifrån det som Flaminia-sedanen skulle ha haft.

Bilen klarar sig utan varvräknare, men har tydliga, rektangulära mätare för *olja* och *bensin*, det vanliga urvalet av omärkta reglage för belysning, vindrutetorkare och spolare, samt en rejäl ratt med ett räfflat grepp.

För att starta bilen vrider du om nyckeln och trycker in den. Du hamnar direkt i sjätte växeln och accelererar snart målmedvetet uppför vägen med en ton av mjuk elegans, om än inte riktigt samma fullkomliga smidighet som hos en radmotor. Växelspaken ser tungrodd ut men har en skarp och tydlig funktion, där bottenläget ligger längst bort och backläget närmast.



Detta, i kombination med styrningens smidighet och precision (som på papperet verkar ha en kort styrväxel med fyra varv från anslag till anslag, men som inte känns så), präglar hela intrycket av Aurelia: dess distanserade överlägsenhet, dess mekaniska elegans, den smidiga avskildheten i den skrammelfria körningen som känns något fast vid låga hastigheter men är förvånansvärt stabil över ojämna vägsträckor som tas i hög fart.

Med en vikt på 1 270 kg och en viktfordelning på 50:50 mellan fram- och bakaxeln belastar B12 inte styrningen och försöker inte heller glida ut med bakdelen, utan hanterar allt med lugn och balans. Med en toppfart på 153 km/h och en acceleration från 0 till 100 km/h på 17 sekunder var denna Lancia inte särskilt snabb, inte ens med 1955 års mått mätt.

Det handlade om att snabbt ta sig fram på långväga resor i en värld före motorvägarna, full av kurvor och lutningar – och oväntade faror. Aurelia är responsiv och har en genomtänkt växellåda med höga växellågen, med ett raffinerat vridmoment i mellanregistret som snabbt tar dig upp till 130 km/h på tredje växeln och gör att du smidigt kan hålla den hastigheten på högsta växeln.

V6-motorn är smidig och mjuk, med ett rejält vridmoment på 159 Nm som står till förfogande vid 2900 varv per minut, men man måste arbeta med växellådan för att få ut det bästa av den. Kopplingen är inte särskilt tung och växlingen vid ratten blir allt trevligare ju mer man vänjer sig vid den, vilket gör att man kan köra smidigt; det finns en pigg precision i den här bilen som nästan verkar kräva att man kör på rätt sätt.

Jag hoppas att jag levde upp till förväntningarna. Rudler gör det, och han njuter verkligen av den. Han köpte bilen för ett belopp som översteg hans budget, men han har inte ångrat sig en sekund. Detta är ett unikt exemplar av en unik bil. Inte bara en av de stora Lancia-modellerna, utan en av sin tids främsta sedaner.



Lancia Aurelia B12

- **Sålda/tillverkade** 1954–1955/2400
- **Konstruktion** i stålmonokock
- **Motor** hellegerad V6-motor med överliggande ventiler, 2266 cm³, med Solex- eller Weber-förgasare med dubbla chokar
-
- **Maximal effekt** 87 hk vid 4300 varv/min
- **Maximalt vridmoment** 159 Nm vid 2900 varv/min
- **Upphängning:** fram oberoende, med glidande pelare **bak** De Dion-axel, halvelliptiska bladfjädrar, Panhardstång, teleskopiska stötdämpare
-
- **Växellåda** fyrväxlad manuell transaxel, bakhjulsdrift
- **Styrning** snäckväxel och sektorskiva
- **Bromsar** trumbromsar, inbyggda bak
- **Längd** 4483 mm
-
- **Bredd** 1562 mm
- **Höjd** 1499 mm
- **Hjulbas** 2858 mm
- **Vikt** 1257 kg
-
- **0–100 km/h** 17 sekunder
- **Toppfart** 153 km/h



Aurelia-varianter

- **B10/B10S (1950–1953)** 1754 cc, 56 hk, 60-graders V6-motor med en toppfart på 132 km/h. Designad med hjälp av PF. Standardutförande med högerratt, B10S (för vänsterratt) med vänsterratt. Tillverkade i 5 452 exemplar, varav 513 S-modeller.
- **B50/B51 (1950–1952)** LWB-chassi för karossbyggare. Främst PF, men även Bertone, Boneschi och Ghia. 1 754 cm³. B51 har lägre slutväxel och bredare däck.
- **B21/B21S (1951–1953)** 1991 cm³, 70 hk V6 med högväxlad bakaxel gav en toppfart på 145 km/h. Totalt tillverkades 3 780 exemplar.
- **B22/B22S (1952–1953)** Weber 40DCL5 och modifierad kamprofil ger 90 hk vid 5000 varv/min och en toppfart på 99 mph: 1064 tillverkade.
- **B15/B15S (1952–1953)** Limousine med kort hjulbas, utrustad med B21 V6-motor (65 hk), 16-tums hjul, olika axelutväxlingar och karosser från Bertone; 67 stycken tillverkades.
- **B52/B53 (1952–1953)** Som ovan, men med en B21-enhet för att balansera karossens vikt. Olika utställningsbilar och serier av specialkarosser, däribland 47 Viotti-bilar med träkaross.
- **B60 (1953)** Unikt exemplar av en polisbil med B20-motor, tillverkad för det italienska justitieministeriet.
- **B55/B56 (1954–1955)** Plattform baserad på B12 och användes främst av PF för utställningsbilar som Florida.

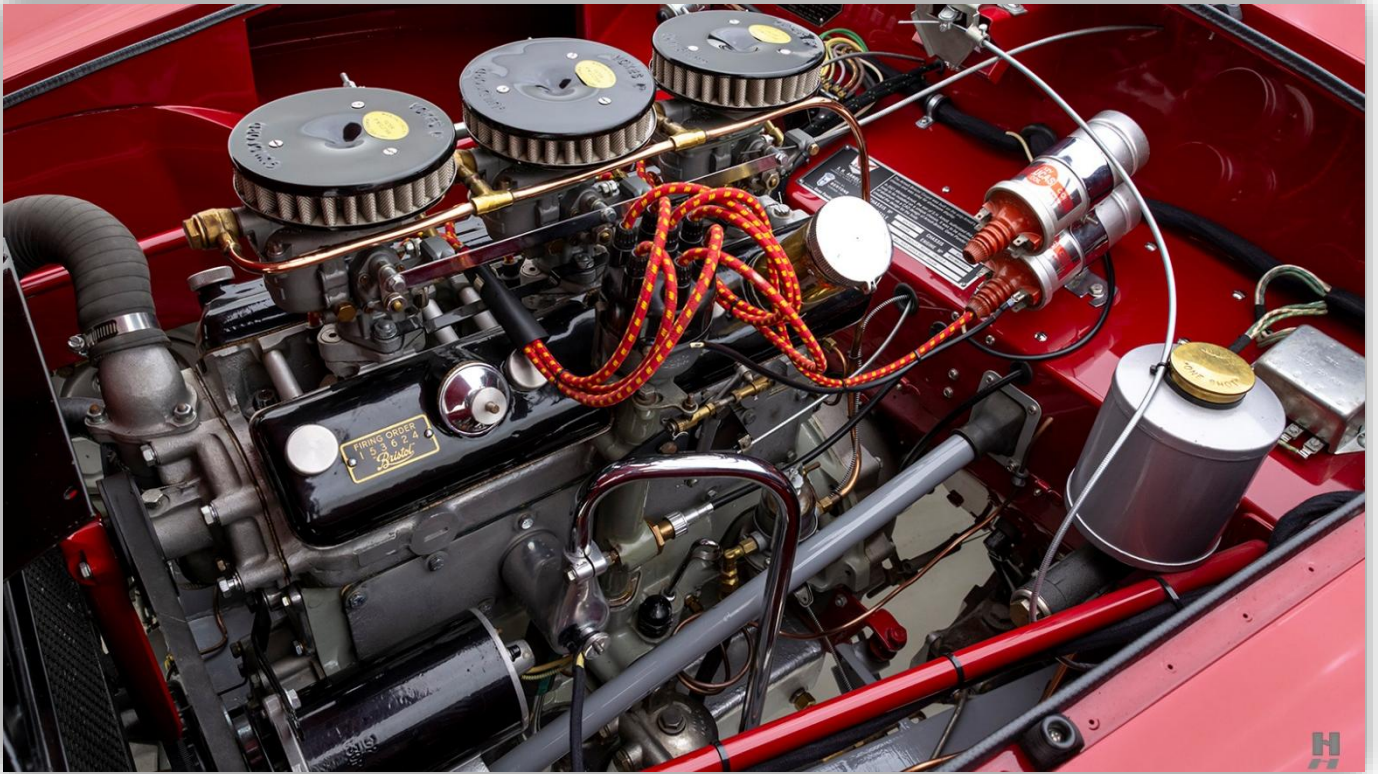
5. 1954 års Arnolt-Bristol Coupe



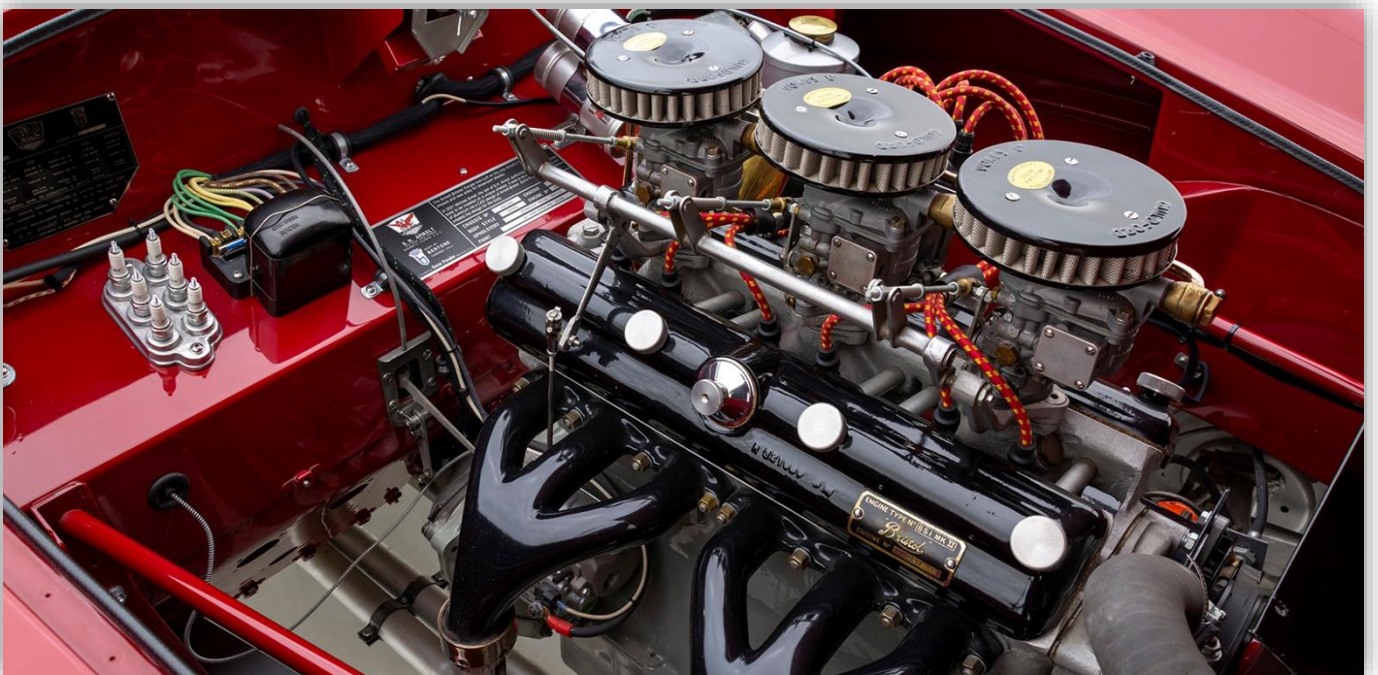
Chassi: 404X3060

- Baserat på det enda kvarvarande nakna Arnolt-Bristol-chassit, som köptes direkt från familjen Arnolt
- Handbyggd kaross byggd på en specialbyggd träbock
- Subtillt reviderad design inspirerad av den ursprungliga Bertone Coupé-designen
- Drivs av en 2-liters Bristol raksexa





Innan han blev distributör för MG, Riley and Morris i Mellanvästern i början av 1950-talet, hade Chicago-födde Stanley 'Wacky' Arnolt redan visat sig vara en framgångsrik entreprenör med en förkärlek för showmanship. Hans berömda smeknamn myntades av lokalpressen efter en reklamaktion för Sea-Mite Engines. Stanley styrde en 13-fots Sea-Mite-utrustad båt över en ojämn, dimmig Lake Michigan från St. Joseph, Michigan till Chicago. Wacky Arnolts kreativitet minskade inte heller som bilhandlare. Hans förkärlek för MG-märket ledde till att han skapade en lyxigare version av den pigga brittiska sportbilen för att tilltala amerikansk smak, i samarbete med Carrozzeria Bertone i Italien för att bygga en serie coupé- och cabrioletkarosser på MG TD-chassit. Arnolt-MG, designad av den produktive Giovanni Michelotti, var en stilig liten GT som påminde om en nedskalad Ferrari 166 eller 212.





Trots den höga kostnaden lyckades Arnolt sälja 65 Arnolt-MG-coupéer och 35 dropheads, och han riktade snart sin uppmärksamhet mot kraftfullare bilar. Arnolt beställde några distinkta Aston Martin DB2 med Bertone, men Newport Pagnell ogillade det, så han vände sig till Bristol och det nya 404 grand tourer-chassit, drivet av den suveräna, BMW-baserade 2-liters raka sexan. Arnolt ordnade så att chassin kunde skickas direkt från Bristol till Bertone i Italien för att kläs dem i en slank, svepande tvåsitsig roadsterkaross. Bertone fick fria tyglar i designen, och Michelotti skapade en målmedveten form med skarpt veckade linjer, dramatiska valv, infällda strålkastare och stålpaneler som såg ut att ha dragits spända över en rörformad ram, vilket smart dolde höjden på Bristol 'six med böjda skärmar och en avsiktlig huvintag.

Tre roadstervarianter erbjöds, inklusive den lätta Competition, den dubbelfunktionella väg-/tävling-Bolide och den vägklara Deluxe med kvartsbumpare, sidogardiner och en snål mjuk tak. En slående fastback-coupé erbjöds också, men endast ett fåtal kunder betalade de extra 2 000 dollarna utöver grundpriset på 3 995 dollar för en. Den totala produktionen av Arnolt-Bristol nådde 142 bilar, inklusive de cirka sex coupéer och tolv roadsters som skrevs av i en lagerbrand.

Av de 142 ursprungliga Arnolt-Bristol-chassin fick en bil, nummer 404/3060, aldrig någon kaross under perioden. Den behölls av S.H. Arnolt, Inc. och användes som utställning för bilutställningar och kunder i showroom. Efter Stanleys död och företagets nedläggning i början av 1960-talet behölls chassit av familjen och förblev utan kaross och aldrig registrerat. Decennier senare kopplade en känd samlare av Arnot-Bristol-bilar kontakt med Stanleys son Michael Arnolt och ordnade så småningom köp av 404/3060 med målet att skapa en unik, unik coupé. Noterbart är att den nya ägaren till 3060 också ägde flera roadsters och tidigare räknade en av de bevarade ursprungliga Arnolt Bristol Bertone Coupéerna i sin samling.



Med det nya, aldrig registrerade och aldrig karosserade chassit i hans vård påbörjades arbetet med karossen. Den nya ägaren tog tillfället i akt att göra några subtila men effektiva designjusteringar av den ursprungliga Michelotti/Bertone-designen, med roadster-liknande strålkastare istället för de ursprungliga pop-ups, och mer aggressiva valv med djupa utskärningar bakom framhjulen. Bertones karakteristiska fastback-profil och slingrande kurvor behölls för full effekt.

Karossen byggdes på traditionellt sätt på en träbock, som CNC-frästes specifikt för detta projekt av ADC Enterprises i Ferris, Texas. Ytterligare metallarbete och finish sköttes av Red Car Restorations och Foster Vintage, båda från Texas. Resultatet är en slående maskin, kompakt och målmedveten i sin mörkröda finish med polerade detaljer på hjulläpparna och huvinsuget. Detaljer inkluderar tidsriktiga Borrani bi-metall kopior av skivfälgar och Deluxe-stil kvartsbumpare.

Den mysiga tvåsitsiga cockpiten har bucketstolar klädda i biscuitläder, med matchande material på dörrkort och paneler. Havregryns mattor i kvadratisk väv tillför en känsla av värme och tidsriktig känsla till stugan. Föraren står framför en panelpanel i karossfärg, med en Bluemels treekrade hjul och Smiths-liknande instrument med Arnolt-logotypen, arrangerade i en tajt monterad monter i en motordriven aluminiumpanel. Det finns förvaring bakom sätena, medan bagageutrymmet har rimligt utrymme för att bära en eller två mjuka väskor på rally. Bagageutrymmet är också fint detaljerat med matta och rymmer ett extra Borrani-hjul.

Under huven sitter den legendariska Bristol-sexan, korrekt presenterad i sportig stil med tre nedåtriktade förgasare. I enlighet med byggkvaliteten är motorutrymmet vackert detaljerat med racinginspirerade detaljer som dubbla tändspolar, reservplugghållare och porslinsemanifolder. Äkta dekaler, beslag och beslag behåller den tidsriktiga estetiken.

Utformad av en passionerad entusiast och utförd utan hänsyn till kostnad, erbjuder denna slående Arnolt-Bristol Coupe en exceptionell möjlighet att skaffa en unik sportbil byggd för att bana bakvägar på evenemang som Colorado Grand eller Copperstate 1000, och värd att fira sin unika design i New Coachwork concours-klasser.

6. Superbilen som världen glömde bort: Dome Zero (1978)



I slutet av 1970-talet fanns det en affisch av den här galna hyperbilen på varje ung bilfantasts vägg. Med sin sexhjuliga layout och 8,2-liters Cadillac V8 med dubbelturbo baktill var det ett galet monster till bil. Det byggdes bara två exemplar av den, som var och en påstods klara 320 km/h, även om ingen någonsin fick verifiera detta. En Six har restaurerats och körs i Europa; den andra (motorshowbilen) försvann ur sikte för flera år sedan och antas gömma sig i Mellanöstern någonstans.



7. Framtida klassiker: Smart Roadster Coupé var lätt och helrätt

Publicerad 24 december 2020 (uppdaterad 17 juni 2025) Text Calle Carlquist

”Oöverträffat kul”



Smarts leksak i flugvikt – moderna tiders sportbil i form, funktion och förförande fartkänsla.

Nästan alla försök att i modern tid åstadkomma något i samma anda som de klassiska folksportbilarna från 1950- och 60-talen har resulterat i tillbakablickar och retrobilar.

Smart Roadster Coupé är undantaget. Vid debuten för konceptbilen i Frankfurt 1999 var designen ett snyggt steg före sin tid och har inte åldrats en sekund sedan dess.

Produktionsbilarna Roadster och Roadster Coupé debuterade hösten 2002 och försäljningen startade under våren 2003 – men redan hösten 2005 var sagan slut, efter 43 000 exemplar.

Receptet är tidlöst: liten, lätt, snål- men vassmotoriserad gladbil i kul utförande. Lite gruppterapi för gasfot och växlingsfinger så att den sega halvautomatiska lådan lär sig veta hut, sedan blir de direktuppkopplade köregenskaperna Smarts främsta glädjeämne.

I bagageutrymmena under luckan fram och under glasblåsan över bakpartiet går det dessutom att få med sig en gnutta mer bagage än kontokort, tandborste och kartblad till närmaste slingriga väg, för till en sådan måste varje Roadster Coupé-ägare bege sig förr eller senare för att få rätt kläm på den lilla bilens storhet.

En oöverträffat kul sak i design, grepp och känsla – världens 82 roligaste svansmonterade hästkrafter!



Smart Roadster Coupé

Pris 2004: ca 210 000 kronor, Brabus 289 000.

Produktion: Roadster och Roadster Coupé byggdes i Smartfabriken i Hambach vid fransk-tyska gränsen.

Snabbfakta: 3-cyl turbo, 82 hk, 6-växlad, toppfart 180 km/h, 0-100 km/h 11,3 s. Törst: 5,1 l/100 km.

Specialaren: Brabus V6 bi-turbo, tio exemplar byggda med två sammankopplade 82-hästarmotorer bak och tanken fram. Toppade 225 km/h, gjorde 0-100 km/h på 5,8 s.



8. Grattis Metro!

Publicerad 23 september 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

I dag, när Tekla och Tea har namnsdag, firar Klassiker Metro!



"A British car to beat the world!", så lanserades den efterlängtrade efterträdaren till Hundkojan när den lanserades 1980. Austin Mini Metro skulle rädda brittisk bilindustri, varken mer eller mindre.

Upplägget var detsamma som Hundkojans med tvärställd motor och framhjulsdraft, skillnaden var nu bara att till skillnad från föregångaren var Mini Metro knappast ensam med detta, vid det här laget var det standard i klassen och Metros motor var samma stötstångsmaskin som satt i kojan, en Austinkonstruktion från tidigt 1950-tal.

Men egentligen var inte Metro ämnad att ersätta Minin, Metro var större och hade en stor halvkombilucka bak. Mini överlevde dessutom Metro med två år.

Den nya småbilen som under sin 18-åriga livstid skulle byta namn flera gånger, blev kanske inte den succé som British Leyland så väl behövde men den tillverkades i alla fall drygt två miljoner exemplar.

Austin Mini Metro var bilen skulle "send the foreigners back where they belong" enligt reklamen. I klartext betydde det att nu fanns det inga som helst skäl längre för engelsmännen att köpa utländska bilar som Fiat 127, Peugeot 104, VW Polo, Renault 5 eller något japanskt. Och i början lydde briter och Mini Metro blev toppsäljaren i klassen, men snart återtog Ford Fiesta titeln.



Den fristående karossmakaren Crayford hade gjort cabrioletversioner av folkbilar sedan 1962 och gjorde även ett försök med Mini Metro. Metro Politan hette modellen men inte många byggdes. Kolla färgskiftningen på demobilen.



1982 breddades programmet med en lite lyxigare version kallad Vanden Plas och en sportigare modell med namnet MG Metro. MG:n hade en lite kraftigare version av 1275-motorn och tuffare inredning med bland annat röda säkerhetsbälten. Ytterligare något senare kom MG Metro Turbo med 93 hk och en påstådd toppfart på 185 km/h. Läcker!



1987 skrotades Austin-namnet och bilen kallades bara Metro i marknadsföringen. 1990 ändrade man sig igen och döpte om bilen till Rover Metro. Vid det laget hade modellen genomgått en ansiktslyftning och nu var det dags att pensionera den gamla A-motorn. Metro fick koncernens nykonstruerade K-motor med överliggande kamaxlar och antingen 8 eller 16 ventiler. 1994 var det dags för namnbyte igen. Nu fick bilen heta Rover 100, en beteckning som ca 35 år tidigare använts på en betydligt pampigare vagn i Rovers P4-serie. Försäljningen dalade och spiken i kistan blev ett krocktest utfört av Euro-NCAP 1998, samma år lades modellen ned.



Rallyversionen Metro 6R4 delade bara siluetten med standardbilen. 6R4 byggdes för det gällande Grupp B-reglementet 1984 och lanserades 1985. Utvecklingen hade gjorts av Williams Grand Prix Engineering och involverade fyrhjulsdraft, en mittmonterad och nyutvecklad sexcylindrig motor med fyra överliggande kamaxlar. Metro 6R4 tilläts bara tävla i några månader till dess att Grupp B-bilarna förbjöds mitt under 1986 års säsong efter flera svåra olyckor och tillbud. Många av dessa vilddjur levde sedan vidare som svårslagna rallycross-bilar. Motorn hamnade sedermera - då försedd med dubbla turboaggregat - i Jaguar superbilsflopp XJ220, efter att konstruktionen sålts till Tom Walkinshaw Racing.



GM:s numera nedlagda småbilsmerke Geo hade också en Metro på programmet, men det är egentligen en Suzuki Swift vi talar om.



9. Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff. Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



FILM: <https://youtu.be/7QplcbLkNP8>.



Roger Warolin