



Monteverdi High Speed 375L Fissor

1. Volkswagen ID. Polo
2. Volkswagen visar rekordsnål elbil
3. Kia utökar GT-familjen
4. Audi om nya A2
5. Elektrisk chock för Volvo och Scania
6. Ny drivlinegeneration från Mercedes
7. Monteverdi 375L
8. Bugatti Type 101C-X
9. Grattis Nash Statesman
10. Framtida klassiker
11. Superbilen som världen glömde bort
12. Fredagsfilmen



1. Volkswagen ID. Polo

Av Christoffer Gullin 13 sep. 2026

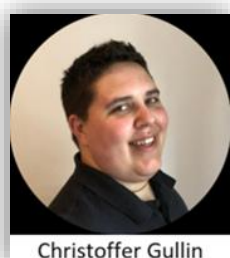
Två års garanti och ingen värmepump men bra köregenskaper och komfort



FILM: <https://youtu.be/9gm3tK9NqDw>

Tredje gången jag kör Volkswagen ID. Polo, den här gången i Wien, så istället för en vanlig genomgång ställde jag den mot konkurrenterna jag redan kört: Hyundai Ioniq 3, Kia EV2, Skoda Epiq och Cupra Raval. Bilen jag hade är versionen med 52 kWh, 155 kW och 454 km WLTP, och den kostar 461 000 kronor. Frågan jag ville ha svar på är enkel: är det värt att betala mer för att få en Volkswagen, eller gör man bättre affär någon annanstans?

Jag jämförde räckvidd, värmepump, vehicle to load, dragvikt, bagage, baksäte, köregenskaper, garanti, mjukvara och inte minst privatleasingpriserna – där Volkswagen fortfarande saknar en siffra för de versioner folk faktiskt vill ha. Polo gör vissa saker klart bäst i gänget, men listan med det som drar ner den är också längre än man skulle önska på den här prisnivån.



Christoffer Gullin



2. Volkswagen visar rekordsnål elbil – drar bara 6,89 kWh/100 km

Posted by Kristofer Rask september 14, 2026

2 kommentarer

Volkswagen har byggt en extremt strömsnål elbil för att visa hur långt dagens teknik går att pressa.



Nya Volkswagen Mission Efficiency har satt tre rekord och klarade en 1 278 kilometer lång körning med en genomsnittlig förbrukning på endast 6,89 kWh/100 km.

Det kanske mest intressanta är att drivlinan inte är någon exotisk speciallösning. Mission Efficiency bygger på samma MEB+-plattform och använder i stora delar samma teknik som nya **Volkswagen ID. Polo**. Bland annat kommer den 99 kW starka elmotorn och batteriet därifrån.

Under rekordkörningen startade bilen vid Volkswagens utvecklingscenter i Wolfsburg och kördes via Polen och Tjeckien till Wien. Totalt blev sträckan 1 278,36 kilometer med en genomsnittshastighet på 67,72 km/h och en toppfart på 138 km/h.

Förbrukningen landade på 6,89 kWh/100 km exklusive laddförluster eller 7,51 kWh/100 km inklusive laddförluster. Det 54,9 kWh stora batteriet behövde bara laddas en gång under resan och vid målgång hade bilen fortfarande 164 kilometers beräknad räckvidd kvar.

Extrem aerodynamik

Den stora förklaringen till den låga förbrukningen är aerodynamiken. Mission Efficiency har ett luftmotståndsvärde på Cd 0,158 vilket Volkswagen beskriver som ett nytt rekord för en bil godkänd för trafik på allmän väg. Bilen är 4,78 meter lång men endast 1,39 meter hög och karossen smalnar kraftigt av baktill.



Bakom siffrorna finns en lång rad detaljer. Bakdäcken är helt täckta, underredet är inklätt och fronten har tre aktiva luftspjäll som bara öppnas så mycket som kylningen kräver. Volkswagen har även utvecklat särskilda patenterade luftavvisare vid hjulen.

Effekten blir särskilt tydlig i högre hastigheter. Volkswagen uppger att Mission Efficiency från 80 km/h och uppåt använder mer än 30 procent mindre energi än ID. Polo. Vid 140 km/h ska konceptet förbruka ungefär lika mycket energi som ID. Polo gör i 100 km/h.

Teknik från ID. Polo

Mission Efficiency är framhjulsdreven och använder Volkswagens nya APP290-motor på 99 kW (135 hk) och 264 Nm. Batteriet är en NMC-variant med cell-to-pack-teknik och har en användbar kapacitet på 54,9 kWh i konceptbilen.

Det är i grunden samma batteri som i ID. Polo även om Volkswagen genom mjukvara har frigjort ytterligare 2,9 kWh för rekordbilen. I ID. Polo begränsas den användbara kapaciteten i batteriet för att säkerställa dess livslängd.



Dold sidoförvaring för laddkabeln.



Mission Efficiency har dessutom ett solcellssystem på 370 watt integrerat i glastaket och bakluckan. Solcellerna driver bilens lågvoltssystem och kan enligt Volkswagen bidra med upp till 30 kilometers extra räckvidd per dag beroende på väder, årstid och plats.

Trots rekordambitionerna har Volkswagen försökt göra bilen någorlunda praktisk. Mission Efficiency är en 2+2-sitsig coupé med ett bagageutrymme på 481 liter. Baksätet är däremot främst avsett för personer upp till omkring 160 centimeter.

Konceptet är inte tänkt att sättas i produktion i det här formatet. Istället vill Volkswagen visa vilken potential som finns i tekniken bakom kommande MEB+-modeller. Mission Efficiency blir därmed också en demonstration av hur mycket räckvidd som går att vinna genom lägre luftmotstånd istället för allt större batterier.

– Mission Efficiency är det bästa svaret på frågan om vad som utmärker Volkswagen i den elektriska eran. Teknik för alla, inte bara för ett fåtal. Bilen uppnådde sina tre världsrekord inte med högspecialiserad teknik utan med prisvärd produktionsteknik från ID. Polo och ID. Cross, baserad på den framhjulsdrivna MEB+-plattformen, berättar Thomas Schäfer, VD för Volkswagen.





Volkswagen beskriver själv bilen som en modern arvtagare till extremt strömlinjeformade XL1 från 2013. Den här gången är det däremot en helt elektrisk drivlina och mycket av tekniken finns redan i betydligt mer folkliga ID. Polo.



Kristofer Rask

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.](#)

3. Kia utökar GT-familjen – tre nya elbilar

11 sep. 2026

Kia breddar sin sportigare GT-familj rejält. EV3, EV4 och EV5 kommer nu i starkare GT-versioner med fyrhjulsdraft, dubbla elmotorer och upp till 306 hästkrafter.



EV3 GT och EV4 GT får samma drivlina med en elmotor på vardera axeln och en sammanlagd effekt på 292 hästkrafter och 468 Nm. EV3 GT gör 0–100 km/h på 5,7 sekunder och får upp till 532 kilometers räckvidd, medan EV4 GT kapar en tiondel i accelerationen och kommer upp till 505 kilometer.





Starkast i trion är EV5 GT med 306 hästkrafter och 480 Nm. Här tar 0–100 km/h 6,2 sekunder och räckvidden anges till upp till 476 kilometer. Samtliga tre använder ett batteri på 81,4 kWh och klarar 10–80 procent på omkring en halvtimme.

GT-behandlingen handlar dock om mer än extra effekt. Modellerna får elektroniskt styrd fjädring, särskilt kalibrerad styrning och aktiv vridmomentsfördelning. Chassit har dessutom utvecklats och testats bland annat i Sverige. Här finns även Launch Control och Virtual Gear Shift, som simulerar växlingar, tillsammans med ett syntetiskt motorljud som förändras med hastighet och acceleration.

På utsidan avslöjas GT-modellerna bland annat av 20-tumsfälgar och neongröna bromsok. Invändigt finns sportstolar, GT-ratt och särskild grafik i förardisplayen. De svenska priserna börjar på 650 900 kronor för EV3 GT och 711 900 kronor för EV4 GT. EV5 GT kostar från 699 900 kronor, medan en Business Edition erbjuds från 639 900 kronor.



Andreas är testredaktör för M3 och bevakar främst områden som ljud, smarta hemmet och motor. Han brinner för ny teknik och testar ständigt nya hörlurar, högtalare, städrobotar och lufttrenare. Förutom när han är ute på vägarna och testar en ny elbil.



4. Audi om nya A2: "Det går att bygga elbilar lönsamt i Tyskland"

Posted by Kristofer Rask september 11, 2026

5 kommentarer



Audi A2 e-tron och produktionschefen Gerd Walker.

Audi har nu startat produktionen av nya Audi A2 e-tron vid märkets fabrik i Ingolstadt. Men bakom den nya elbilen finns också ett omfattande arbete med att förändra hur Audi utvecklar och bygger sina bilar.

Utvecklingstiden har kortats med hela 21 månader samtidigt som antalet komponenter minskat och att automatiseringen i produktionen har ökat. Audi beskriver A2 e-tron som ett exempel på hur biltillverkaren ska bli snabbare och mer konkurrenskraftig.

Bakom resultatet finns en ökad användning av "återanvändning av både erfarenheter från tidigare modeller" och "förenklade processer" under utvecklingen. Samtidigt har Audi minskat komplexiteten i själva bilen. A2 e-tron har färre produktionsrelevanta artikelnummer vilket i sin tur minskar behovet av lagerutrymmen och förenklar logistiken i fabriken.

Återanvänder 250 robotar

Även själva fabriken har anpassats med kostnadseffektivitet i fokus. Karosserna till Audi A2 e-tron byggs tillsammans med Audi A3 och istället för att bygga upp helt nya produktionslinjer har Audi kunnat återanvända stora delar av den befintliga utrustningen.

Totalt återanvänds fler än 1 200 produktionskomponenter. Där ingår bland annat svetsängar och omkring 250 robotar som tidigare använts för att bygga andra Audi-modeller. Monteringen av hjulen är exempelvis helt automatiserad och i karosfabriken använder Audi kamerastyrda robotar som själva kan identifiera och plocka mindre plåtdelar ur osorterade behållare.



Även genom digitalisering har Audi lyckats att kapa kostnader och förenkla produktionen. Audis molnbaserade produktionssystem gör att fler än 450 industri-PC-datorer kan plockas bort från monteringen. Dessutom används AI-assistenter för att hjälpa de anställda att hitta information, dokumentation och lösningar vid felsökning.

”Går att bygga bilar lönsamt i Tyskland”

För Audi handlar förändringarna ytterst om konkurrenskraft. Produktionschefen Gerd Walker lyfter fram A2 e-tron som ett exempel på att det fortfarande går att bygga bilar med lönsamhet i Tyskland.

– A2 e-tron visar återigen att det är möjligt att bygga bilar lönsamt i Tyskland, säger Gerd Walker och pekar bland annat på AI, flexibla produktionsanläggningar och personalens kompetens som viktiga delar.

Audi-chefen Gernot Döllner beskriver samtidigt A2 e-tron som nästa steg i märkets förnyelse. Modellen är särskilt utvecklad för den europeiska marknaden och ska också vara den effektivaste Audi som företaget hittills har byggt.

– A2 e-tron utvecklades för Europa och tillverkas i Ingolstadt. Det är den mest effektiva Audi vi någonsin har byggt, säger Gernot Döllner.

De första exemplaren av Audi A2 e-tron har nu lämnat produktionslinan i Ingolstadt. Igår hade modellen försäljningsstart i Sverige, och **priserna börjar på 454 800 kronor**. De första leveranserna sker i slutet på året.



Kristofer Rask

5. Ny konkurrens: Elektrisk chock för Volvo och Scania

Av Maths Nilsson 12 september 2026, 07:30

Kinas prisbomb hotar **Volvo** och Scania. Här är nya hotet mot europeisk fordonsindustri. Chockrapport förutspår att kinesiska lastbilar som kan vara en miljon kronor billigare tar över en fjärdedel av marknaden på några få år.



Kraven på att gå över från diesel till elektriska lastbilar blir allt mer högljudda när utsläppen måste ner. Men en ny rapport från miljöorganisationen Transport & Environment (T&E) visar att nya utmanare riskerar att ta mellan 24 och 31 procent av **Volvos** och Scanias marknad för elektriska lastbilar i Europa.

Nya granskningen från **miljöorganisationen Transport & Environment (T&E)** visar att kinesiska ellastbilar har en total ägandekostnad (TCO) som är upp till 12 procent lägre, och inköpspriserna kan vara över en miljon kronor lägre än de europeiska konkurrenternas. Analysen varnar för att om inte de europeiska tillverkarna snabbar på sin omställning och sänker sina priser riskerar de att drabbas av samma kinesiska chockvåg som ställer den europeiska personbilsindustrin på ända.

Det mest akuta hotet är den enorma prisskillnaden. Enligt T&E:s sammanställning kostar en tung europeisk el-lastbil i genomsnitt omkring 320 000 euro (cirka 3,7 miljoner kronor). Samtidigt siktar de kinesiska utmanarna på försäljningspriser mellan 225 000 och 250 000 euro (cirka 2,6 till 2,9 miljoner kronor).

Det innebär en prisskillnad på runt 30 procent. För åkeriet blir det en skillnad på upp till 95 000 euro (över 1,1 miljoner kronor) per **fordon**. Den lägre inköpskostnaden slår hårt mot totalkalkylen. T&E beräknar att den totala ägandekostnaden (TCO) för en kinesisk el-lastbil är upp till 12 procent lägre jämfört med ett motsvarande lastbil tillverkad i Europa.



Nya kinesiska konkurrenter är en miljon kronor billigare än Volvo i inköp, enligt ny rapport.

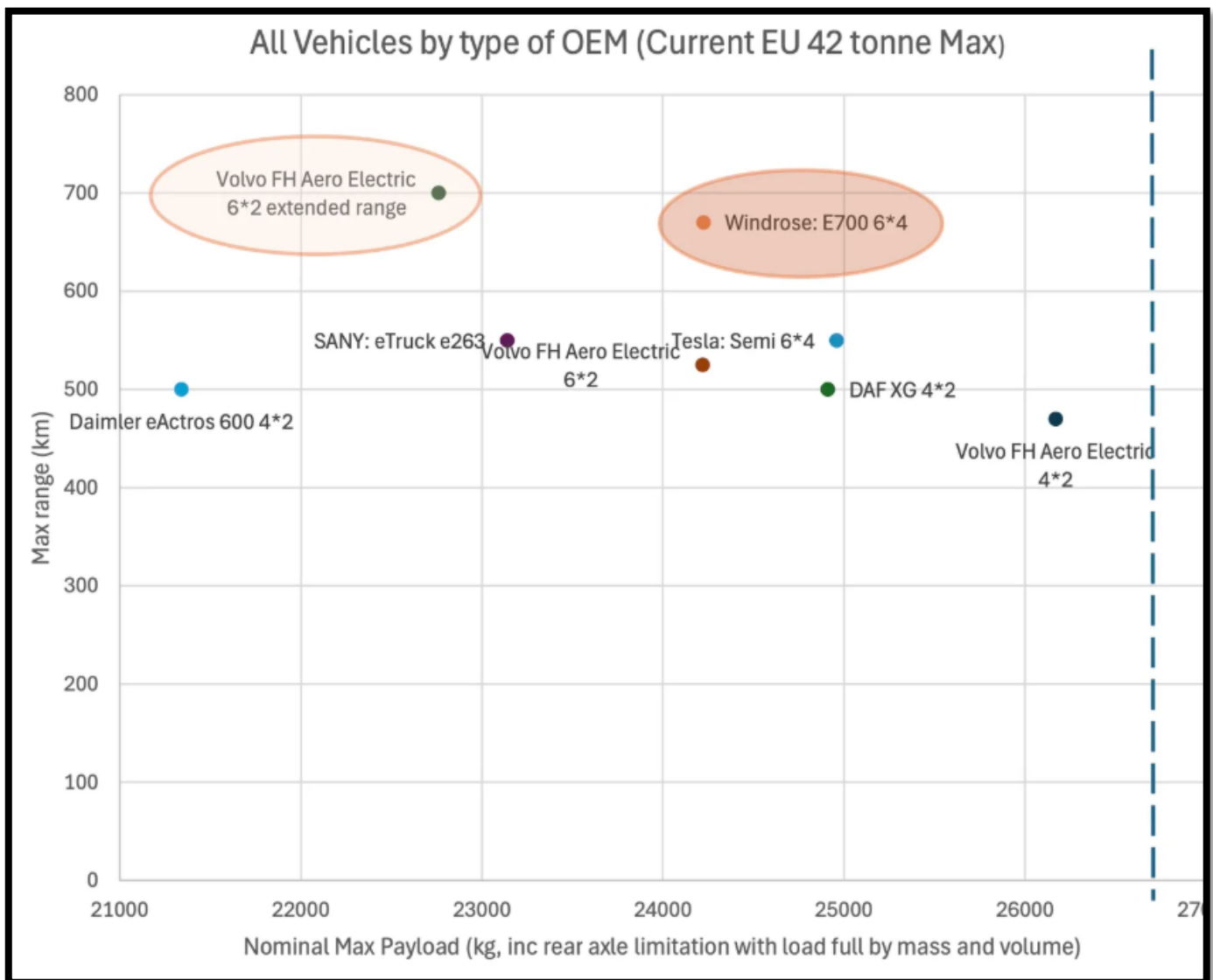
Tidigare har europeiska tillverkare kunnat luta sig mot teknisk överlägsenhet, men den tiden är förbi. Rapportens tekniska granskning slår fast att kinesiska modeller vad gäller räckvidd, laddhastighet, nyttolast och energieffektivitet nu ligger i princip helt på samma nivå som det bästa Europa har att erbjuda.

Grundorsaken till den kinesiska prisskillnaden är battericeller. Enligt rapportens data är europeiskt tillverkade battericeller i dagsläget drygt 90 procent dyrare än de kinesiska motsvarigheterna. Även om detta gap väntas minska fram till 2030, kommer Kinas strukturella övertag inom batterikemi (särskilt LFP-batterier) att bestå.

Men fortfarande finns flera tekniska hinder som måste övervinnas, enligt analys från Apollo Vehicle Safety. För att få lång räckvidd krävs tunga batterier, vilket äter upp lastvikten. I Europa är maxvikten för en enskild drivaxel på en 4x2-lastbil satt till 11,5 ton. Rapporten visar att om en standardtrailer lastas jämnt, riskerar flera nya ellastbilar att knäcka denna axelgräns på grund av tunga e-axlar och batterier.

Kinesiska Sany e263 tvingas i teorin minska sin last med över två ton (ner till 23 140 kg) för att inte få övervikt på bakaxeln. Även europeiska Mercedes eActros 600 drabbas av samma fälla och kan tvingas banta lasten med tre ton (ner till 21 341 kg) vid jämnt fördelad last.

De kinesiska utmanarna kan också behöva förändra sina längder och svängradier, enligt rapporten. EU:s direktiv (96/53/EG) kräver att hela ekipaget måste kunna vända inom två koncentrisk cirkel (12,5 meter yttre och 5,3 meter inre radie). Kinesiska utmanaren Windrose E700 är hela 8,1 meter lång med en hjulbas på 5,3 meter. Enligt rapporten är det högst tveksamt om den kan lagligt kopplas till en europeisk standardtrailer (13,6 meter) och klara vändcirkelkraven utan avancerade styrande axlar.



Den europeiska marknaden för elektriska lastbilar hårdnar när Tesla och flera kinesiska konkurrenter gör sitt intåg.

Volvo FH Aero Electric har löst platsbristen för batterierna smartare. Genom en 6×2-konfiguration med en extremt lätt och styrbar tredje boggiaxel klarar de både vändcirkelkraven och axeltrycket, samtidigt som räckvidden maximeras. Enligt rapporten kan de svenska tillverkaras servicenätverk bli ett avgörande trumfkort som bromsar kinesernas framfart. De behöver bygga upp egna nätverk.

LÄS MER:

- [Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter](#)
- [Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag](#)
- [Hedin tappade 10 000 bilar – Volvo stor vinnare](#)
- [Scania på el mot diesel – den känns bäst att köra](#)
- [Volvos skräsiffra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig](#)
- [Enorma EU-böter hotar Scania och Volvo: "Absurt"](#)
- [Åkerier slår larm: "Motorblock spricker på Scania"](#)



Kristofer Rask



6. Ny drivlinegeneration från Mercedes-Benz ska spara bränsle

John Sempill

2026-09-14

Med uppdaterade motorer på upp till 550 hk och ny utväxling lanserar Mercedes-Benz Trucks drivlinekonceptet Powerliner för lägre förbrukning.



Mercedes-Benz börjar rulla ut de nya Powerliner-drivlinorna i sina lastbilar med start i april 2027.

Nu visar Mercedes-Benz Trucks upp sin nya drivlinegeneration Powerliner: ett optimerat drivlinekoncept där motorer, växellådor, bakaxlar, avgasrening och styrsystem samverkar för att ytterligare effektivisera förbrukningen.

Enligt tillverkaren ska förändringarna sänka bränsleförbrukningen med upp till fyra procent jämfört med tidigare specifikationer.

En bärande del i konceptet är det som kallas *downspeeding* – att låta motorn arbeta vid lägre varvtal under körning. Genom högre vridmoment långt ned i registret, i kombination med anpassade växellådor och högre bakaxelutväxling, kan motorvarvet hållas nere i marschfart. Enligt tillverkaren ska detta även ge en behagligare förarmiljö tack vare minskat buller i hytten.

Två uppdaterade motorfamiljer

Uppdateringarna omfattar två motorfamiljer: 10,7-litersmotorn OM 470 med effekter mellan 360 och 455 hk samt 12,8-litersmotorn OM 471 med 421 till 550 hk, där 550 hk utgör en ny toppversion.

Motorerna har försetts med nya insprutningssystem, nya turboaggregat och optimerade oljekretsar för minskad friktion. Maximalt vridmoment nås vid 1 100 varv per minut och full effekt vid 1 500 varv per minut.

Till motorerna erbjuds flera växellådsalternativ med anpassad utväxling för såväl lättare distribution som tyngre fjärr- och specialtransporter.

Drivlinorna är utvecklade för utsläppskraven enligt Euro 6e och förberedda för kommande Euro 7. De är även certifierade för förnybara drivmedel som HVO100.

Drivlinegeneration Powerliner planeras att introduceras i Mercedes-Benz lastbilar i april 2027 och kommer även att användas i fordon från Daimler Buses.

LÄS ÄVEN:



Nu kör Mercedes-Benz 64 ton på ren el



Mercedes-Benz testar 1 000 kW-laddning



auto motor & sport och Recharges chefredaktör skriver om bilar, bransch och bilindustri. Som tioåring hade han två drömbilar: Jaguar XJ220 och Ford Mondeo. En av dem hade han som övningskörningsbil. Är annars utbildad trummis och tidigare redaktör för bland annat Den Moderna Hantverkaren, Den Moderna Verkstaden och Musikermagasinet. Lyssnar helst på Toto.

Email: john.sempill@automotorsport.se



7. Monteverdi 375L

Av Richard Heseltine

22 okt 2025



För några minuter sedan hade du kastat dig in i dess förtrollning. Du var på väg att förverkliga ungdomsfantasier ombord på en **Monteverdi 375L**, men det var då.

En känsla av oro har sedan dess sänkt sig, kanske omöjlig att skilja från panik.

Du har en modkris, orsakad av de smala häckkantade vägarna i detta hörn av Hertfordshire.

Det och adrenalinförstärkning: den sortens förstärkning som uppstår när man undviker dumbommar som inte ser någon anledning att sakta ner eller avvika från sin valda linje.

Vi har att göra med drömmar här, och drömmar är oerhört ömtåliga.

Det här är en bil som bjuder in dig att föreställa dig att vara medlem i jetsetet. Du är ju den du låtsas vara, trots allt.

Den framkallar mjukfokusbilder av vackra människor som inte är bundna till fotgängares livsvägar, och av platser som är azurblå och skimrande.

Monteverdis sällsynthet säkerställer att dess lockelse inte försvinner av bekantskapen.

Allt med den utstrålar avlägsen euroglamour, elegansen i dess kontur en inbjudan att skriva poesi.



Denna 375L:s bakstolar matchar framsätena stilmässigt

Det är en bil som på så många sätt speglar mannen som skapade den.

Peter Monteverdi var en självgående som senare blev ökad för sina spottande raseriutbrott; Omvänt finns det de som snabbt försvarar honom och säger att han inte var en rivningskula i mänsklig form utan utåtriktad och varmhjärtad.

Oavsett vilken sida av debatten man håller fast vid är det svårt att förneka att han var definitionen av en bootstrap-entreprenör, med allt det innebär.

Under lång tid var han den schweiziska bilindustrin.

Född i Binningen, vid den fransk-schweiziska gränsen, i juni 1934, inspirerades den unge Peter av sin far Rosolino, som drev en liten verkstad specialiserad på lastbilsreparation.

Peter påbörjade en fyraårig efterskolläringsutbildning på Saurer-lastbilsfabriken när han var tonåring och byggde sin första bil – en snål **roadster baserad på Fiat 1100** – när han bara var 17 år.

Han ärvde familjeföretaget fem år senare, men att laga kommersiella fordon var ett medel för att nå ett mål.

Den ersattes snart av att laga och modifiera sportbilar.

Från sin bas på Oberwilerstrasse 14, Basel, diversifierade Monteverdi till att tillverka bilar under MBM (Monteverdi Basel Motors) flagg.

Kanske den mest kända (läs: minst obskyra) av dessa var Turismo, som använde ett enkelt box-sektionschassi, en 997cc **Ford** fyrcylindrig motor och en brittisk kaross från Heron Plastics.

Det fanns också sportracerbilar, inklusive en som använde delar hämtade från en **Lotus 12 F2**-bil, samt olika Formula Junior-ensitsiga bilar som marknadsfördes i USA under aliaset Machen.

Monteverdi byggde också vad som kanske var den första schweiziska Formel 1-bilen någonsin, även om denna **Porsche** RSK-drivna maskin aldrig startade ett Grand Prix med poäng.

Som en måttligt talangfull förare förstörde han bilen och nästan sig själv i Hockenheim 1961.



Den klumpiga växellådstunneln äter upp Monteverdi 375L:s luftiga kupé

Medan han återhämtade sig från sina skador bestämde han sig för att lägga hjälmen på hyllan och fokusera på sina affärsintressen, som vid den tidpunkten även inkluderade franchiser för **Lancia** och **BMW**.

Inte för att han var klar med att bygga bilar, men MBM-äventyret ledde aldrig till mycket.

Historien bakom hur Monteverdi kom att skapa storkostade exotica är rotad i en myt han själv och andras skapat.

Han hade skaffat sin första **Ferrari** redan 1954 och gjorde upprepade resor till Italien för att köpa reservdelar.

Detta ledde så småningom till att han blev officiell koncessionshavare för Schweiz.

Legenden säger, och kanske har det apokryfiskt, att deras relation försämrades efter att han fick ett ultimatum: om du vill behålla jobbet måste du köpa 100 bilar. Åh, och betala för dem i förskott

Han blev rasande över detta, så han bestämde sig för att "göra en **Lamborghini**" och bli en rivaliserande spelare.

Man skulle lika gärna kunna hävda att det fanns större prestige i att ha sitt namn på en sexig över-GT än att bara sälja dem, men det gör inte berättelsen så bra.

Dessutom passar inte tidslinjen.



Monteverdi 375L har fått sitt namn från 7206cc V8:ans nettoeffekt

Oavsett sanningen presenterades den 7,2-liters **Chrysler** V8-motordrivna **Monteverdi 375S** på bilsalongen i Frankfurt 1967.

Den var utformad av Monteverdi själv, om man tror på vissa nyhetsrapporter från perioden (Pietro Frua kan ha känt sig orättvist behandlad när han läste detta, hans *carrozzeria* hade också använts för att tillverka karosserna).

Åh, och den kostade nästan fem gånger så mycket som en **Jaguar E-type**.

Monteverdi fortsatte med 2+2 **High Speed 375L**, som kom 1969, och samma serie gav upphov till både en cabriolet med en **AC 428-liknande** nos (**375C**) och en fyrdörrars sedan-variant (**375/4**).

Den numeriska beteckningen syftade på SAE:s hästkraftsklass vid 4600 varv per minut (nettosiffran låg närmare 300 hk), och den 440 kubikkubiks Magnum V8 producerade också 480 lbft vridmoment vid 3200 varv/min.

Stålkarossen här var kombinerad med ett kraftigt chassi med fyrkantiga rör, där framänden var upphängd av dubbla triangelarmar och spiralfjädrar, samt en krängningshäm-mare; en de Dion-uppsättning med trailing arms, en tvärgående wattlekage och spiral-fjädrar användes bak.

Justerbara teleskopspjäll fanns runt om.

Autocar blev både förtjust och förskräckt över 375L.

De rapporterade: 'Det mjuka italienska skinnet visade tecken på slitage... Ett tidigare fel i bränsletankens andningsventil hade dränkt bagageluckan med bensin, som luktade illaluktande hela tiden. Bränslemätaren visade aldrig mer än fem åttondelar full och handbromsen var ur funktion.

"Värre än så är att bakre bromsbeläggen slits ner till bakplåtarna på mindre än 3000 miles och skadade skivorna rejält."

"Gasreglaget fastnade helt under accelerationstester och tillbehörsremarna hoppade av sina remskivor under fullläsningsmanövrer."



Monteverdi 375L har ett starkt mellanregister och är snabb även enligt dagens mått

Monteverdi betonade att testbilen var den första som byggdes efter bytet av underentreprenör från Frua till Fissore (Monteverdi kom att äga 50 % av företaget i Savigliano). Detta, hävdade de, förklarade dessa 'barnsjukdomar'.

Det schweiziska namnet *Automobil Revue* instämde dock i resultaten och visade att många av samma problem hade plågat deras testbil.

Trots kvarvarande reservationer njöt *Autocar* av "förtrollningen i att köra" en sådan "stor förare".

Den noterade en klassledande topphastighet på 152 mph och täckte den stående kvartsmilen på 14,6 sekunder.

Det angavs också att högst 12 bilar skulle exporteras till Storbritannien under ett givet år, med priser som började på £10 450 år 1970.

Paul Michaels från Hexagon of Highgate fungerade som koncessionsinnehavare under en period.

Han minns: "Peter tog kontakt och vi gjorde en affär för att sälja hans bilar i Storbritannien. Han var alltid glad och lätt att ha att göra med, även om vi nog aldrig fick testa hur länge vår relation var.

"Vi fick mycket pressbevakning, men vi kunde helt enkelt inte sälja några bilar. De var otroligt dyra, vilket inte hjälpte, men de var inte riktigt där: inte lika polerade att köra som många andra bilar."

375L var inte ensam om det – tidigt 1970-tal var möjligen bottenivån när det gällde byggkvalitet i lyxiga GT:ar. Det är inte som om Monteverdi var slut heller.

Som så ofta är med penny-number exotica var inga två 375L strikt likadana.

Dessutom kom en reviderad version av tvåsitsiga 375S 1972 som Berlinetta, komplett med en mer avslappnad nos som även applicerades på 375C (som blev Palm Beach).

Sedan fanns den vilda **Hai-superbilen**, som tyvärr inte gick in i serieproduktion.

I mitten av 70-talet gick bekvämlighet före princip och Monteverdi avstod från att tillverka specialanpassade bilar till förmån för att omlackera vanliga bilar.

Märket var dock i praktiken vilande redan 1982. Det skulle bli sporadiska comebacks och till och med en återkomst till Formel 1, åtminstone i någon form, efter att Peter Monteverdi och hans supportrar 'räddade' det sjuka Onyx-laget 1990 och omprofilerade det. (Insiders från perioden på brittisk sida minns inte detta avsnitt med värme.)



När det gäller den svåra frågan om produktionssiffror beror det på vilken version av historien du väljer att tro på.

Byggark som listar bilar producerade efter serienummer, destinationsland och första ägare tyder på att 66 stycken 375L tillverkades.

Endast nio såldes i högerstyrd konfiguration, och "våra" var också det enda exemplaret som officiellt levererades till Australien.

Den registrerades 1971 och visades på följande års International Motor Show i Melbourne på en dedikerad Monteverdi-monter.

Den har nyligen fått en episk restaurering och hyllades både i Australien och i USA på concours-scenen, innan den anlände till Storbritannien 2024.

McGrath Maserati fick då i uppdrag att göra den till en 'förare' snarare än en trailer queen: den nya ägaren, Albert Hitchcock, är djupt insett i tidens GT-bilar och gillar att använda sina bilar.

375L är alltså insvept i viss mystik, men kanske är det som förbereder den för ett fall.

Ja, den är smärtsamt vacker – det finns ingen rad fel här – men kan dess estetik överhuvudtaget leva upp till förväntningarna?

Stilens triumf är ofta substansens förlust, och man kan hävda att interiören är mindre fulländad än utsidan.

Kupén domineras av den monstruösa transmissionstunneln, där 7206cc bent-eight-motorn är placerad långt bak i ramen.

Därför känns den lite klämd runt pedalområdet.

Men den är annars luftig, och instrumentpanelen på de tidigare Monteverdi 375L är mycket snyggare än på de senare modellerna, som var ganska lådliga i sin form.

Starta den och du förväntar dig att helvetet ska bryta lös... Men nej, det finns bara en svag doft av svavel.

Flytta den automatiska växelspaken för att koppla in drivningen (du trycker framåt för att koppla in de lägre växlar), släpp loss och 7,2-liters big-block V8:an låter avlägset.



375L:s dubbla avgasrör ger ifrån sig ett bubblande ljud från Chrysler V8-motorn

Monteverdi är lätt att locka med, men den opererar tydligt utanför sin bekvämlighetszon på tråkiga bakvägar; Du skulle bli förvånad om det inte vore så.

Det är en annan historia när landskapet rullas ut och vägarna blir längre, bredare och mindre trafikerade.

Den har en slapp gång när man kör, så stor är motorns flexibilitet och de smidiga förändringarna som TorqueFlite-växellådan ger.

Om man ska tro periodens statistik är 375L utrustad för 30 mph per 1000 varv per minut, men det är inte hela grejen.

Med tanke på att bilen bara kört ensiffriga mil sedan den avlägsnades, är filmisk hjulspinn och skrikiga svans-ut-hystriska utsvävningar inte aktuella.

Med det sagt imponerar Monteverdi under kickdown. Den sitter på huk när limit-slip-diffen hanterar de enorma vridmomentbelastningarna, och den låter skarp.

Till skillnad från många gamla GT-bilar känns denna snabb här och nu. Mellanregisterslagen är mäktig; släpper du ner är den återigen dämpad, motortonen blir diskret.

Monteverdi vägde i period på 1662 kg, vilket inte är särskilt tungt enligt dagens mått.

Du är dock medveten om dess tyngd, inte minst eftersom den kraftassisterade ZF-mask- och rullstyrningen känns oprecisär tills du lär dig lita på den, men den är inte ensam om det.

Monteverdi hävdade att bilen hade perfekt 50:50 viktfördelning, men man kunde aldrig anklaga 375L för att vara smidig.

Man förväntar sig inte det, men det känns inte heller tungt.

Kroppsrullningen verkar förmodligen mer framträdande utifrån, men det finns pony.

Inkörningen är skarp – åtminstone jämfört med till exempel en [Jensen Interceptor](#) eller [Aston Martin DBS](#) – och den är inte benägen att understyra.

Tyvärr är vår utflykt av den kortaste sorten, men känslan av romantisk fascination finns kvar.



Monteverdi 375L

375L var designad för att korsa kontinenter i ett enda steg, enligt en riktig *gran turismo* från en tid då termen betecknade en lyxpinnen snarare än ett bandvapen.

Det är det och mer, även om det inte nödvändigtvis är bäst på det det gör, eller gjorde.

Du kan förlåta nästan vad som helst, för det ser så coolt, så förföriskt, så oemotståndligt ut.

Verkligheten spelar ingen roll, men det behöver den inte heller. Av skäl så enkla och invecklade som kärlek står Monteverdi kvar där uppe på sin piedestal.

- **Såld/byggd** 1969-'76/66
- Konstruktionschassi i **stål**, stålkaross
- **Motorn** helt av järn, ohv 7206cc 90° V8, enkel fyrports Carter-förgasare
- **Maxeffekt** 375 hk @ 4600 varv per minut
- **Maxvridmoment** 481 lb ft @ 3200 varv/min
- **Växellåda** med treväxlad automat, bakhjulsdrift
- **Fjädring:** främre oberoende axel, med dubbla wishbones, **bakre** de Dion-axel med krängningsdämpare, wattlänkage, släparmar; skruvfjädrar, teleskopdämpare f/r
- **Styrningsassisterad** ZF-mask- och rullmotor
- **Bromsskivor** med servo
- **Längd:** 15 fot 4 tum (4673 mm)
- **Bredd** 1803 mm (5 fot 11 tum)
- **Höjd** 1270 mm (4 fot 2 tum)
- **Hjulbas** 8 fot 9 tum (2667 mm)
- **Vikt:** 3665 lb (1662 kg)
- **0-60 mph** c6 sekunder
- **Toppfart** 152 mph
- **Mpg** 11
- **Nytt pris** 10 450 pund
- **Priset nu** £450 000*



8. Bugatti Type 101C-X 1951



- Erbjuden efter mer än 40 års vård i Lyon Family Collection
- Ett av endast sju byggda Type 101-chassin, och utrustat från nytt med den valfria kompressormatade motorn
- Behölls av Bugatti till 1961
- Tydlig, välkänd proveniens genom hela dess existens
- Exceptionellt välbevarat och till stor del orestaurerat

Le Patrons sista kapitel

Under de långa, mörka dagarna av andra världskriget fortsatte Ettore Bugatti. De sista kapitlen i hans företag började 1939 när Ettore, på begäran av den franska regeringen, evakuerade sin Molsheim-fabrik till en ruffig industriplats i Bordeaux, cirka 800 km från den tyska gränsen, för att tillverka kamaxlar, vevaxlar och drivaxlar till Hispano-Suizas flygmotorer. Hans älskade slott och fabrik hade fallit till ockupationsmakterna, så verksamheten flyttades till Bugattis Paris-showroom på Avenue Montaigne. Naturligtvis var det nästan omöjligt att sälja Bugatti-bilar i en sådan miljö, men ändå förblev Ettore hoppfull och fortsatte att designa bilar från sitt hem i Paris. Bland hans många koncept nådde endast Typ 73, en lätt bil på 1 500 cc med valfri kompressor, prototypfasen, men han höll fast vid hoppet att bilarna återigen skulle rulla ut från Molsheims fabriksgrindar.

Tyvärr för Ettore innebar slutet på ockupationen inte en sömlös återgång till vardagslivet. Hans fabrik hamnade under fransk statlig kontroll, men byråkratiska hinder och misstänksamhet mot Bugattis italienska rötter gjorde att det krävdes år av rättsprocesser och överklaganden innan han tilläts återvända till sin fabrik. Och när han fick tillbaka nycklarna fann han dyrbar maskineri stulna och omkullkastade, och kontor brända. Krigets stress, återuppbyggnaden och kampen för att återfå sin fabrik tog ut sin rätt på Ettorens hälsa, och efter misslyckade försök att återstarta produktionen dog *Le Patron* 1947.

Efter hans död fanns det ingen tydlig tronföljare då hans son Jean dog i en tragisk trafikolycka flera år tidigare. Ettorens unga andra hustru lämnades 50 % av företaget, hans son Roland fick ansvaret totalt, och den dagliga verksamheten föll på generalchefen och företagets veteran Pierre Marco. Med skört samarbete mellan de olika fraktionerna var scenen satt för en osäker återuppståndelse.

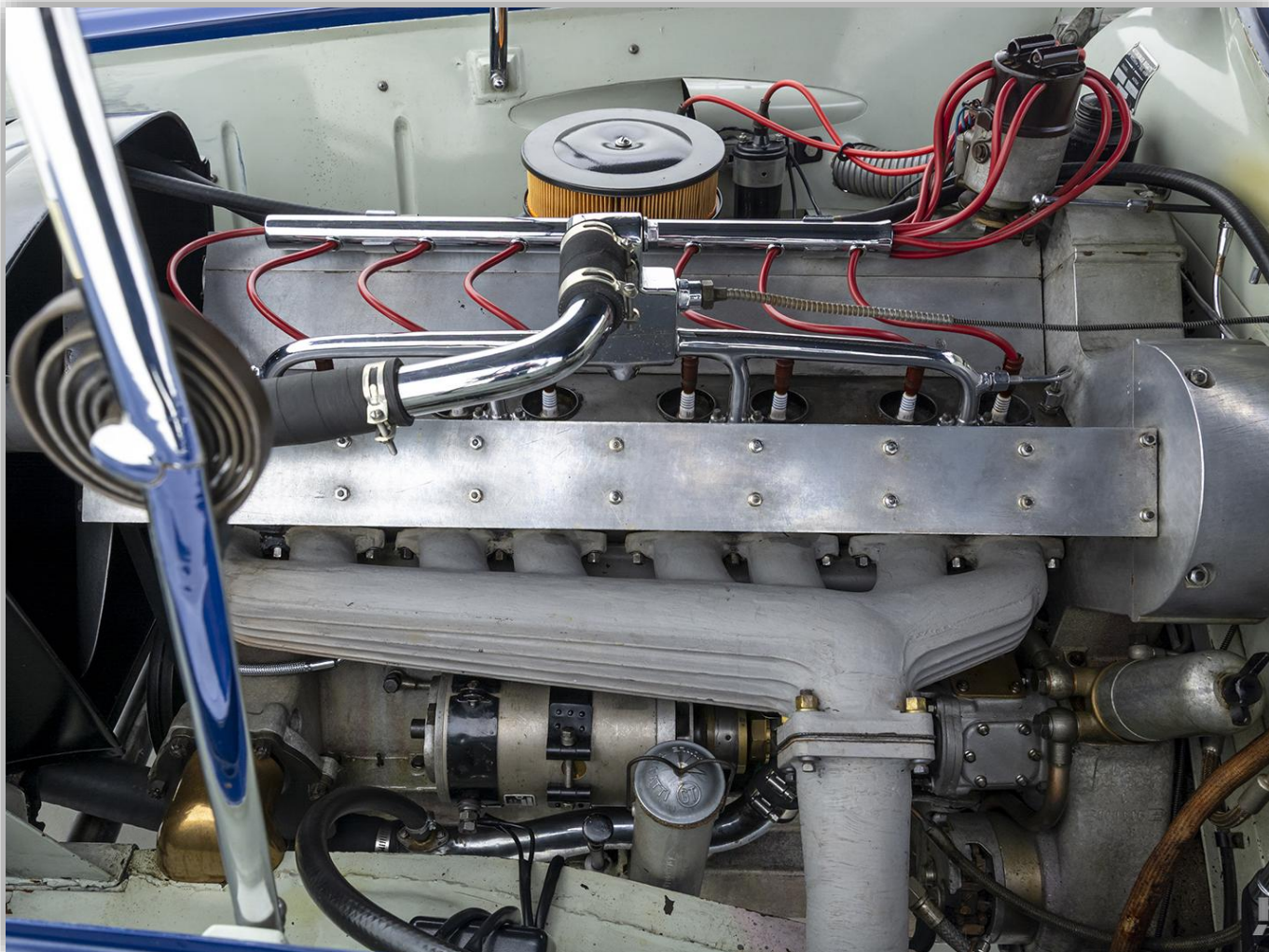


Bugatti Typ 101

Med nytt ledarskap på plats i Molsheim kan fokus på bilar återupptas. Typ 73 presenterades på Paris Salon 1947, och även om ett fåtal beställningar kom in, var introduktionen full av problem och produktionen kom aldrig igång. I mars 1951 rapporterade *The Autocar* att "två nya modeller i produktion före årets slut är Bugatti-företagets senaste hopp." En av dessa två modeller, Typ 101, markerade Bugattis återgång till att bygga traditionella *Grandes Routieres*.

I princip en uppfräscerad version av Jean Bugattis mycket framgångsrika Type 57, använde Type 101 bilens 3,3-liters, dubbla överliggande kamaxel i rad, med eller utan kompressor. Chassit hade nya hydrauliska bromsar från Lockheed, och två växellådsalternativ listades – en Cotal elektromagnetisk enhet eller en femväxlad växellåda designad av Bugatti som aldrig blev verklighet. Den var utan tvekan kraftfull – den mest kraftfulla europeiska gatbilen på sin tid, faktiskt. I naturligt sugsskick utvecklade Typ 101:s motor 135 hästkrafter, vilket motsvarar imponerande 200 hk utrustad med Weber-förgasaren och kompressorn. Två Type 101-chassin debuterade på Paris Salon 1951. Båda bilarna, en tvådörrars sedan och cabriolet, karosserades av Gangloff, som gjorde ett mästertligt jobb med att dölja chassins förkrigsrötter samtidigt som de firade Bugattis arv via den karakteristiska hästskoformade grillen.

Tyvärr övertygades inte köparna av den tydligt gammaldags fasta axeln och den fasta toppmotorn. Det var också oerhört dyrt att köpa och beskatta. Ingen av showbilarna såldes på salongen och behölls av fabriken. Minst sju chassin byggdes slutligen: 57454 var den kompressormatade tvådörrars sedan från Gangloff. 101500 är den första officiella prototypen av typ 101, karosserad som en fyrdörrars sedan av Guillore. 101501 är Gangloff cabriolet showbil, och 101502 tros vara en annan Guillore-sedan. Chassiet 101504 är en vild superladdad coupé från Antem, och 101505 hade länge varit försvunnen. Den sista bilen, en kompressormatad 101C s/n 101506, förblev utan kaross och ägdes av fabriken fram till 1961.



Bugatti Type 101C chassi 101506C

Tillgången till vilken Bugatti Type 101 som helst utgör en otroligt sällsynt möjlighet för samlare, medan bilen som erbjuds här, chassi 101506, kanske är det ultimata priset – chansen att äga den allra sista Bugatti-gatbilen som producerades i Molsheim under Bugattifamiljens beskydd.

S/N 101506 var det sista Type 101C-chassit som byggdes, och det låg utan kaross i Molsheim fram till 1961, då det köptes (fortfarande utan kaross) av E. Allen Henderson, en Bugatti-samlare från Marlboro, New Jersey. Henderson var en mycket privat man, och hans imponerande samling var till stor del undangömd. 1964, när han var dålig hälsa, kontaktade Henderson sin vän och förtrogne, L. Scott Bailey, utgivare av den högt respekterade *Automobile Quarterly*, för att diskutera försäljning av några bilar, inklusive det tomma 101C-chassit.

Bailey hade Bugatti i åtanke när han deltog i en gala för lanseringen av Virgil Exners Duesenberg-revival, som hölls i designerns nya studio i Birmingham, Michigan, efter att nyligen ha gått i pension från Chrysler. Duesenberg Model D-prototypen var den första realiseringen av Exner 'Revival Series'. Projektet tog initiativ som en idé i *Esquire* magazine i början av 1960-talet och kretsade kring moderna tolkningar av nedlagda prestigemärken – inte retro, inte replika – utan framkallningar av legendariska biltillverkare som om de aldrig försvunnit från början. Illustrationerna – som initialt inkluderade Duesenberg, Stutz, Mercer och Packard – fångade intresset hos New York-baserade modellbilsföretaget Renwal, som licensierade designen för plastmodellbyggsatser i skala 1:25. Tre ytterligare märken lades till, inklusive Pierce-Arrow, Jordan Playboy och förstås Bugatti.



Projektet fick snart ett eget liv och växte bortom illustrationer och plastkit, där flera av bilarna tog form i fullskalig form. Virgil Exner, Sr. hade en lång och fruktbar relation med Carrozzeria Ghia i Italien, och det var Ghia som förverkligade Duesenberg-konceptet. Stutz, med betydande revideringar och oberoende stöd, gick i begränsad produktion som 1970 års Stutz Blackhawk av Carrozzeria Padane, och Mercer realiserades på ett 289 Cobra-chassi av Carrozzeria Sibona-Basano.

Tillbaka i Birmingham för Duesenbergs avtäckning närmade sig L. Scott Bailey Exner och nämnde existensen av 101C – den perfekta grunden för att förverkliga sitt Bugatti-koncept. Nyfikna på denna möjlighet ordnade Exner och sällskapet en resa till New Jersey för att träffa den tillbakadragne Mr. Henderson. Vid ankomsten öppnade hushållerskan ladan och avslöjade en skatt med fjorton dammiga Bugattis, inklusive en Type 57 Galibier sedan, Type 57SC Corsica Roadster och ett karosslöst, körbart chassi med en låda som säte, med chassinummer 101506. En affär gjordes snart om 2 500 dollar, och 101C väcktes ur sin dvala när Virgil Exner Jr. och hans bästa vän Mike Cleary bogserade den bakom Exners Plymouth kombi från 1964.

Den smidiga roadster-karossen krävde att chassit förkortades med 18 tum, en uppgift som utfördes av Exner Jr. och Mike Cleary. Viss omkonstruktion krävdes för att uppnå den sänkta sittpositionen, och även om bilen ursprungligen var utrustad med en Cotal-växel-låda, antogs en konventionell fyrväxlad växellåda. Virgil Exner Sr. och hans team byggde lermodeller av karossen, Exner Jr. designade interiören, och allt skickades till Carrozzeria Ghia för att ge liv åt bilen i metallen.



Den färdiga produkten presenterades på bilsalongen i Turin 1965. En smidig och lågt placerad roadster, den definierades av den djärva hästskoformade grillen som stack ut från pontonliknande framskärmar och en delad vindruta i speedbåtsstil. Karakteristiska rektangulära strålkastare flankerade grillen, och bakänden fick en snygg avsmalning inte olik 1962 års Corvette. Bilen var klädd i en frodig mörkblå färg, accentuerad med vitmålade trådhjul med vita randiga däck. Döpt till "Type 101C-X" var den en glamorös sak, och med sin kompressormatade motor lovade den prestanda värdig dess berömda emblem.

Även om Exner Sr. hoppades att showbilen skulle väcka produktionsintresse, blev det aldrig av. Efter att ha kört 101C-X cirka 1 000 miles sålde Exner den till den berömde samlaren Tom Barrett, medgrundare av auktionshuset Barrett-Jackson. Barrett sålde sedan bilen till sin vän och med-'hästhandlare' Irving "Bud" Tushinsky, som visade bilen med stor entusiasm under sin tid. Chassi 101506 hade sedan en lugn period i Harvey Ludwigs vård, innan det uppmärksammades av Ken Behring och Don Williams från The Blackhawk Collection som förvärvade det omkring 1984. De sålde den omedelbart till general William Lyon, där den så småningom blev stallkamrat Exners Mercer Cobra. Som en hörnsten i Lyon Family Collection i över 40 år underströks betydelsen av 101506 som den allra sista Bugatti genom dess kombination med 1908 års Type 10 *Petit Pur Sang*, den allra första kompletta bilen designad och byggd av Ettore Bugatti. 101C-X har hyllats mycket vid Pebble Beach Concours d'Elegance, och 2022 bjöds den in till National Automobile Museum – Schlumpf Collection i Mulhouse, Frankrike, för en specialutställning av alla sju kända Type 101-lok.

Även om Bugatti-företaget fick ett olycksbådande slut efter kriget, gjorde Virgil Exner och Carrozzeria Ghia underverk för att fira märkets sista dagar, med respekt för dess höga status i bilvärlden. Idag, efter mer än fyra decennier i Lyon Family Collections vård, är Bugatti 101C-X fortfarande fantastiskt originell, då den aldrig restaurerats under sin livstid. Det sägs att den behåller nästan all sin ursprungliga lack, ursprungliga motor, kompressor och växellåda som installerats av Exner, med den enda märkbara förändringen att kroma trådhjul och vita däck ersatte de ursprungliga målade trådarna. Medföljande dokument inkluderar olika artiklar, bland annat en av den välkände författaren Karl Ludvigson, tidsenliga fotografier av bilen under konstruktion och foton som dokumenterar dess olika utställningar.

Möjligheter att förvärva en så betydelsefull del av bilhistorien kommer sällan, om inte en gång i livet, och chansen att äga den sista 'riktiga' Bugatti är något man inte bör missa. Med titeln 1950.

Klassiker

9. Grattis Nash Statesman!

Publicerad 25 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

I dag, när Tryggve har namnsdag, firar Klassiker Nash Statesman. Grattis!



Dagens namnsdagbil är Statesman, en bil från Nash som var underordnad Ambassador. Men nog tycker man att statsman smäller högre än ambassadör? Statsman är vad alla politiker önskar bli kallade men få blir det och oftast först i dödsrunan.



Den första Statesman från Nash är av 1950 års modell och bär den bulliga kaross av typ inverterat badkar som året innan premiärvisades för en häpen allmänhet. Ett märkligt stil-drag var hur djupt skärmarna var neddragna över framhjulen. Det inskränkte svängradien och bilen måste lyftas högt vid hjulbyte.



Nu är det 1951 och Nash har stramat till linjespelet något med antydning till fena bak. Statesman hade sidventilmotor på 173 CID och 78 HP. Den dyrare Ambassador var längre och hade toppventilmotor på 235 CID.



Styling var det som sålde bilar på 50-talet och badkaren gick inte så bra så Nash kallade in Pinin Farina. Han ritade en stramare kaross men Nash ville behålla sitt särdrag – de dolda hjulen. Den nya karossen debuterade 1952 och inga ändringar gjordes på 53:orna.



Panoramaruta var ett måste 1955 som tillsammans med den nya fronten och de avrundade karossidorna gjorde att bulligheten återkom. Hjulhusurtagen fram har dock förstörats något.



The Big Three (grund av krisen kallas de numera the Detroit Three för de är inte så stora längre) körde på 50-talet hårt med snabba modellförändringar medan de små Independents bara fick råd med smärre face-lifts. Sista året för Statesman var 1956 och bara ett skarpt öga kan se skillnaderna mot 55:an. Mannen håller upp sätesdynan för att visa hur rymlig bilen är.

10. Framtida klassiker: Alfa Romeo 147 GTA var den klassiska sexans sista skrik

Publicerad 9 augusti 2020

Text Calle Carlquist

Är 147 GTA den sista riktigt glödande Alfa? Det är i alla fall läge att köpa ett av de 16 exemplaren nu.



Ibland dyker det upp bilar som signalerar att nu stämmer allt. Alfa Romeo 147 GTA är en sådan bil.

Genom att trycka ned den gloriösa V6-motorn, inte på 2,5 liter, inte på 3,0 liter, utan på 3,2 liter i den kompakta 147-karossen skapades hemmafixarens febriga dröm redan på fabriken.

250 hästkrafter i Golfklassen var något alldeles extra vid debuten för sju år sedan, men sedan var skönsången slut för Alfas klassiska motor. Den lades ned.

GTA-kartongen innebar diskret tilltuffade linjer och rena Ferrarisömnaden i kupén. Ingen konkurrent var i närheten av en så exklusiv interiörkänsla. Snygga multiekerfälgar kompletterade bilden av liten Ferrari folk kunde ha råd med.

Fast det var just det; priset. Alfa 147 GTA kostade 320 000 kronor, drygt 70 000 mer än riktkarlen Golf GTI och det såldes bara 16 stycken nya i Sverige. Ett antal privatimporterade finns förstås, men på gott och ont är detta en riktigt udda fågel.

På Alfa Romeo-vis är andrahandsvärdet uselt och det kan du dra nytta av i dag.



Köregenskaperna är en produkt av att den stora motorn gör bilen framtung. Tugget över drivaxlarna är inte så illa som befarat men den där riktigt krispiga kurvkänslan kommer inte naturligt utan kräver lite övning. Small problem, övar gör man gärna i 147 GTA!



Alfa Romeo 147 GTA

Pris 2006 ca 320 000 kronor.

Import/produktion: Bara 16 exemplar importerades av dåvarande generalagenten Olle Olsson AB i Uppsala. Produktionen av nyare GTA-modeller, enligt engelska alfaowners.com: 147 GTA 4 025 exemplar, 147 GTA Selespeed 1 004, 156 GTA 2 625, 156 GTA Selespeed 348, 156 GTA SW 1 174, 156 GTA SW Selespeed 504.

Snabbfakta: V6, 250 hk, 6-växlad, toppfart 246 km/h, 0-100 km/h 6,3 s. Törst: 12,1 l/100 km.

11. Superbilen som världen glömde bort: Aston Martin Bulldog (1979)



När Aston Martin utvecklade den mittmotoriserade Bulldog talades det om att bygga upp till 25 av maskinerna som designats av Williams Towns. Med elektriskt manövrerade måsvingedörrar, en 700 hk twin-turbo V8 och en omöjligt dramatisk design kunde de nödvändiga köparna förmodligen ha hittats. Med en topphastighet på nästan 320 km/h skulle detta trots allt ha varit världens snabbaste serieproducerade vägbil.

Men med allt utvecklingsarbete gjort bytte Aston Martin ägare och de nya ägarna ansåg inte att detta var rätt väg framåt för den engelska biltillverkaren. Så den enda Bulldog som byggdes såldes istället, och den har nyligen totalrenoverats; 2023 nådde den en topphastighet på 330 km/h på en flygplats i Skottland.





12. Fredagsfilmen: En av bilhistoriens coolaste uppfinningar

1 maj 2026

Ford Fairlane 500 Galaxie Skyliner - 1959 med det världsberömda systemet "Retractable roof" där hela plåttaket åker ner i bakluckan och lägger sig där snyggt och prydligt



FILM: <https://youtu.be/Br0gFvynqKc>

Häng med på en visning av ingenjörskonsten bakom denna häftiga uppfinning där man lekte med framtiden och tekniken som fanns tillgänglig



Roger Warolin