

28 sep

MOTOR-NYTT 2026



Nissan R390 GT1 (1998)

1. Volkswagen ID.3 GTI
2. Superbilen Magma GT är ute och rör på sig
3. Ny elbil för 138 000 kr
4. Testar rekord-traktor
5. Succébilen ingen ville ha
6. Nissan R390 GT1
7. Citroën DS20 Pallas
8. Grattis Rolls-Royce Silver Shadow
9. Framtida klassiker
10. Superbilen som världen glömde bort



1. Volkswagen ID.3 GTI

Av Christoffer Gullin 16 sep. 2026

326 hästar på bakhjulen och 601 km räckvidd



FILM: <https://youtu.be/XbgV4kDbZyg?t=50>

Exakt 50 år efter första Golf GTI har Volkswagen visat upp ID.3 GTI – en elektrisk GTI i Golfstorlek, bakhjulsdriven och med den mest kraftfulla drivlinan en GTI någonsin haft. Jag fick en första titt på den i Tornado Red, innan mjukvaran var klar och innan någon fått köra den.

Frågan är om det räcker med 326 hästar och lite röda detaljer för att det ska kännas som en riktig GTI, eller om det bara är en snabbare ID.3, det återstår att se när det väl blir dags för provkörning. Blir du sugen?



Christoffer Gullin



2. Superbilen Magma GT är ute och rör på sig

Av Bobby Green igår kl 18:00

Första från Genesis med mittmotor



FILM: <https://youtu.be/10Eck1x3uS4>

Genesis superbil Magma GT är än så länge bara ett koncept, men man har byggt fullt fungerande prototyper som man gärna använder. Här får vi se när bilen deltar i årets upplaga av Tutto Bene Hillclimb och det ni hör som brummar är en nyutvecklad dubbelturbomata V8:a på 3,2 liter. Genesis hade även med sig det galna [offroad-konceptet X Skorpion](#). Bonusklipp nedan med massa andra mumsiga bilar som deltog i backtävlingen. genesis.com



FILM: <https://youtu.be/SJviK9B7r58>



3. Ny elbil för 138 000 kr – billigast i Australien

Av John Sempill 2026-09-16

Kinesiska BYD gör sin elbil till Australiens billigaste nya bil, samtidigt som eldrivna fordon för första gången säljer mer än bensinbilar



Med ett pris på 19 990 australiska dollar slår BYD:s instegsmodell Atto 1 bensinbilarna på den australiska marknaden.

För första gången har en elbil blivit billigare att köpa än en traditionell bensinbil i Australien. Den kinesiska fordonstillverkaren BYD har sänkt priset på sin instegsmodell, 2026 BYD Atto 1 Essential, från 23 990 till 19 990 australiska dollar (motsvarande cirka 165 000 kr ned till cirka 138 000 kr), inklusive obligatoriska avgifter.

Prissänkningen gör modellen till Australiens mest prisvärda nya bil oavsett drivmedel. Den passerar därmed etablerade bensindrivna alternativ, såsom [Kia Picanto Sport](#).

BYD:s erbjudande gäller under en tidsbegränsad kampanj fram till den 15 december. Bilen säljs under andra namn på andra marknader, bland annat Dolphin Surf och Seagull.

Prisjusteringen sammanfaller med ett starkt uppsving för elektrifierade fordon i landet.

Under augusti stod elbilar för 24,9 procent av den totala nybilsförsäljningen och passerade bensinbilar för första gången, en ökning med 171 procent jämfört med samma period föregående år.

BYD har samtidigt etablerat sig som Australiens näst mest sålda bilmärke efter Toyota, och placerar sig före Tesla.



John Sempill

4. Testar rekord-traktor – med 18-liters diesel

Av William Karlsson 15 september 2026, 23:08

John Deeres monstertraktor har mer hästkrafter än de flesta Ferraribilar. Nu har en journalist fått provköra besten med en 18-liters dieselmotor. – 9RX 830 har få naturliga rivaler, skriver Autocar.



Varje år genomför motorjournalister massor av olika biltester på nya [bilar](#). [Autocar](#) är en av världens största biltidningar och de har en märklig jultradition där de utför en provkörning på en lite annorlunda modell. Ifjol hamnade valet på John Deeres rekordtraktor som heter John Deere 9RX 830. Den är mer kraftfull än någon annan traktor i världen.

– Årets jultestobjekt tar den där "höga hästkraften" till en nivå som inte setts i sitt område tidigare, skriver Autocar.

Traktorer som används till jordbruk behöver ofta väldigt mycket kraft för att kunna utföra sitt arbete, men när John Deere tog fram 9RX 830 var de tvungna att ta sitt skapande till en ny nivå. Den har en enorm [motor](#), nämligen en 18-liters sexcylindrig turbodiesel med 830 hästkrafter och ett vridmoment på 4 234 Nm. En kraft som är jämförbar med vad många moderna hyperbilar har idag.

– Till skillnad från en [bil](#), som kanske bara levererar en överbelastad toppeffekt under en kort tid, kan John Deere upprätthålla denna toppsiffra i timmar åt gången, skriver Autocar.

På egen hand väger traktorn hela 21 119 kg. Den har dessutom inga däck utan använder istället band. Dessa band ska ha imponerat stort på Autocar, även om de framstod som läskiga till en början.



– 9RX kringgår många problem med kanske sin mest uppenbara mekaniska funktion: de fyra uppsättningarna 762 mm breda band som den löper på istället för hjul. Fördelarna är många. För det första fördelar banden lasten betydligt mjukare, skriver Autocar.

9RX är fyrhjulsdriven och har en automatisk växellåda med 21 växlar för framåtkörning och 11 växlar för backning. 9RX 830:s maxhastighet är 40 km/h, vilket däremot är mycket långsammare än vad Ferraribilar kan uppnå.

– Styrningen är lätt, genomgående, men eftersom sikten är så god och vändradien är 6,75 m (från bakaxelns mittlinje) är den förvånansvärt lättmanövrerad, skriver tidningen.

Som förare i 9RX kan du dessutom använda dig av Apple CarPlay och Android Auto. Traktorn erbjuder även massage så det går inte att klaga på bekvämligheten i den starka traktorn.

– Med allround-ljud, klimatkontroll och till och med massage är detta en enkel plats att bli extremt bekväm på, skriver Autocar.

Men om du är intresserad av den nya 9RX 830 kommer du att behöva betala en hel del. Traktorn säljs nämligen för 11,7 miljoner kronor. Alltså är det inte alla som kommer att ha råd med detta monster, och kanske får de leta i [John Deeres katalog efter en mindre maskin](#). Autocar jämför i alla fall köpet av en 9RX med att köpa en riktigt fin bil.

– Precis som att köpa en Porsche 911 Turbo S eller en AMG Mercedes, om du ska köpa den största och mest kapabla modellen, kan du lika gärna gå hela vägen och välja den absolut kraftfullaste varianten, skriver Autocar.

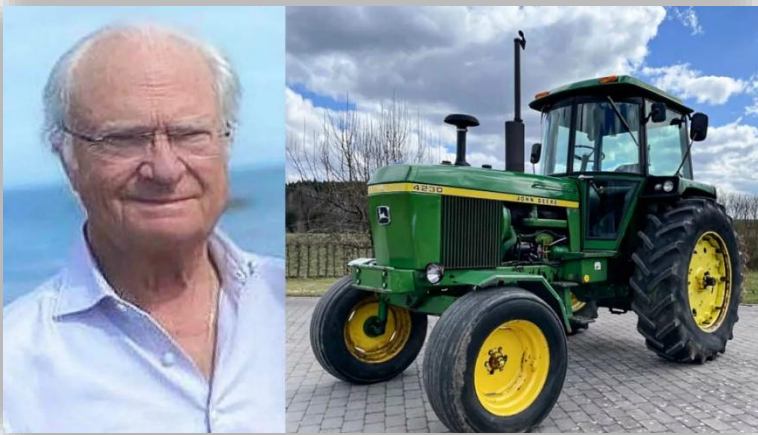
LÄS MER:



Ny monstertraktor har mer kraft än Ferrari



John Deeres monster-traktor slår rekord



Majestätisk traktor säljs – har ägts av kung Carl XVI Gustaf



William Karlsson

5. Succébilen ingen ville ha

Av Erik Wedberg

7 februari 2018

En nazistisk vision, en tysk ingenjörssdröm och ett judiskt livsöde. Historien om Volkswagens födelse är dramatisk, bitvis mörk men framför allt en berättelse om hur en genial konstruktion kan överleva det mesta.



Vid 1933 års bilsalong i Berlin intog Tysklands nyvalde kansler talarpodiet. Adolf Hitler, före detta vykortsmålare, korpral, fängelsekund och än så länge betraktad med en blandning av förakt och respekt av världens övriga statsmän, förklarade sin vision om ett bilburet Tyskland. Hitler tog aldrig körkort, men var ändå starkt övertygad om att bilen var värd att satsa på. Förutom en storskalig satsning på säkra och snabba motorvägar – autobahn – presenterade Hitler visionen om en folkbil så billig att alla tyskar skulle ha råd med en.

Talet mottogs självfallet med stora applåder och hurrarop men gillades i synnerhet av den då 58-årige bilkonstruktören Ferdinand Porsche. Porsche var vid den här tiden en av världens ledande visionärer inom bilindustrin men hade ännu inte fått möjlighet att sätta sin önskedröm i produktion. Han var inte längre en ung man med framtiden för sig och med flera misslyckanden i bagaget såg han Hitlers stora bilprojekt som en sista chans.

Porsche hade redan under sin tid hos Austro-Daimler försökt övertyga styrelsen om möjligheterna med en liten, enkel och billig konstruktion men inte fått något gehör. I november 1931 kontaktades Porsche av motorcykelfabriken Zündapp som ville slå sig in på bilmarknaden och behövde en lämplig konstruktion. Porsche, som redan hade stora delar av bilen klar i huvudet, hade en prototyp färdig för provkörning redan i april året därpå. Zündapp tvingades dock sätta stopp för projektet på grund av ekonomiska svårigheter.



Porsche Typ 12 från 1931 byggd av Zündapp.

Nedslagen av misslyckandet hos Zündapp måste det ha kommit som en skänk från ovan när NSU hörde av sig och bad Porsche att konstruera en bil. Ferdinand Porsche satte genast igång med att konstruera motorn, redan 1912 hade han konstruerat en luftkyld motor åt Austro-Daimler och hade sedan dess varit övertygad om luftkylningens förträfflighet. Porsche återanvände sina gamla patenterade torsionsfjädrar och den färdiga prototypen imponerade på NSU. Ett problem, som skulle visa sig oöverstigligt, uppenbarade sig när NSU:s ägare Fiat hörde av sig och påminde om det avtal som hindrade NSU från att tillverka bilar, det var Fiats uppgift.

Efter Hitlers tal vid bilsalongen 1933, ett tal som Porsche enligt alla historieböcker bevittnade på plats, gick Porsche hem för att författa ett brev till Transportministeriet i vilket han förklarade sina idéer och varför just han skulle få konstruera Folkbilen. Hitler och Porsche hade mötts redan på den tiden då Porsche konstruerade racingbilar åt Auto Union och i september 1933 möttes de igen.

Hitler förde monolog i ungefär en kvart. Under dessa minuter förklarade han sina krav på en folkbil. Porsche lyssnade och nickade gillande åt allt: Den skulle ha plats för fyra till fem personer, en marschfart på 100 km/h, en luftkyld motor och en bränsleförbrukning på 0,7-0,8 liter per mil. Och så skulle den inte kosta mer än 1 000 riksmark att köpa.

Det sista kravet fick Porsche att dra öronen åt sig. Att sälja bilen för mindre än 1 000 mark var omöjligt, de bilar han konstruerat åt Zündapp och NSU var tänkta att säljas för 2 000-2 500 mark. Hitler var inte den som lät sig bli motsagd, audiensen var slut.

Porsche fick vänta till den 22 juni 1934 då ett brev från Transportministeriet damp ned på hans skrivbord. I det läste han att kraven hade ändrats, bilen skulle inte kosta mer än 900 mark och hans firma med det komplicerade namnet Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH, fick bara tio månader på sig att producera tre prototyper och deras kostnader fick inte överstiga 20 000 mark i månaden. Trots de hårda kraven skrev Porsche under kontraktet och returnerade det.



Konceptbilen Volkswagen V3 från 1935.

Med hjälp av tolv anställda byggde Porsche de tre första folkvagnarna som benämndes VW3 (även Volkswagen V3), mer eller mindre för hand i ett litet garaget i Stuttgart. De tre prototyperna såg i stort sett ut som den blivande serieproducerade bilen bortsett från att de saknade bakruta. Vid invigningen av bilutställningen i Berlin 1935 talade Hitler återigen och proklamerade nu att en folkvagn var i vardande. Kort därefter beordrades Daimler-Benz att börja bygga ytterligare 30 provvagnar efter Porsches ritningar.

1937 var de trettio prototyperna färdigbyggda. De fick beteckningen VW30 (betecknades även som Volkswagen V30) och utsattes för omfattande tester. 200 man ur SS-styrkorna kallades in för att genomföra provkörningarna. SS-männen körde de trettio bilarna totalt cirka 250 000 mil. Ett så omfattande testförfarande var aldrig tidigare skådat inom bilindustrin. Därefter presenterade Porsche planerna för den kommande serieproduktionen. Folkvagnen skulle byggas i tre modeller: Limousine, cabriolimousine och cabriolet. Den skulle vara 415 centimeter lång, 155 centimeter bred och lika hög. Vikt 650 kilo. Under stålkarossen fanns en fyrcylindrig, luftkyld boxermotor med toppventiler.

Var alla bilar skulle byggas var ännu inte bestämt. Porsche fann slutligen en lämplig plats vid den lilla byn Wolfsburg intill Mittelland-kanalen. Här skulle Tysklands Detroit komma att växa upp. Den 16 maj 1938 lades den första grundstenen till Volkswagen-fabriken i Wolfsburg och Hitler förklarade: "den nya bilen ska kallas KdF och kunna köpas av KdF-sparare.

KdF stod för Kraft durch Freude (Kraft genom glädje), en nazistisk fritidsorganisation som gav tyskarna en form av statsstyrd fritid och omfattade varje form av fritidsaktivitet från sällskapsspel till elitsport. Kring fabriken skulle den nya staden Stadt des KdF-Wagens byggas upp. I staden skulle 90 000 människor bo och alla skulle ha råd med en KdF-bil. Porsches dröm såg ut att bli verklighet.



Volkswagen Typ 1 Cabriolimousine, Cabriolet och Limousine 1938.

Josef Ganz hade en liknande dröm. Ganz föddes i Ungern 1898 och fick redan i mycket unga år flera patent registrerade. I 30-årsåldern fick Ganz anställning som redaktör för den lilla motortidsskriften Klein-Motor-Sport där Ganz gjorde sitt bästa för att ifrågasätta dåtidens bilindustri. I upprepade artiklar gjorde han ohämmade utspel mot en bilindustri som enligt honom var inne på fel spår. Enligt Ganz behövdes en liten bil som kunde gjuta nytt liv i den konservativa branschen och just en sådan rullade ut ur hans eget garage 1931 och kallades Maikäfer – en extremt liten och lätt öppen bil med motorn monterad strax framför bakaxeln.

Ganz tog sin Maikäfer på turné genom Tyskland och Schweiz och vid ett av alla stopp stötte han på Ferdinand Porsche som fick provköra bilen. I boken "The extraordinary life of Josef Ganz" beskriver Paul Shilperoord hur Porsche, som fram till denna provkörning inte haft något intresse eller kunnande rörande små och lätta bilar, genast började skissa på en egen konstruktion med många av Ganz idéer som utgångspunkt.

Hur mycket Porsche hade funderat i dessa banor innan provkörningen av Maikäfer vet ingen idag, inte heller hur mycket han lät sig inspireras av Ganz lilla bil som var så lätt att en man kunde lyfta hela framvagnen utan problem. Vissa hävdar att Josef Ganz är den verkliga konstruktören bakom Folkvagnen, andra att Ganz och Porsche hade listat ut samma sak vid ungefär samma tid.

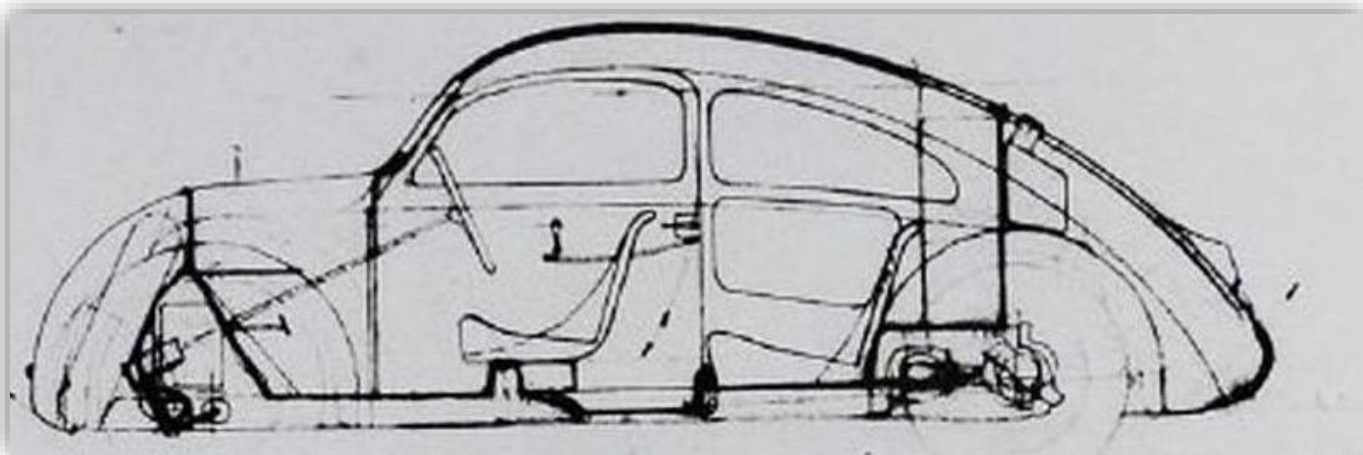
Ganz vidareutvecklade sin bil som i februari 1933 presenterades som en Standard Superior. Den här bilen hade uppenbara likheter med den kommande folkvagnen. Ganz fick aldrig något gehör för sina idéer, annat än i form av smutskastning från de nazistiska tidningarna. När andra världskriget bröt ut i september 1939 raserades även Ferdinand Porsches dröm om folkbilen. Då hade ännu inte en enda bil levererats från fabriken och under kriget tillverkades endast militärfordon med Porsches folkvagnskonstruktion som bas, bland annat Kübelwagen, Kommandeurwagen och amfibiebilen Schwimmwagen. Vid krigsslutet 1945 satt Ferdinand Porsche i fransk fångenskap och fabriken i Wolfsburg låg i ruiner.



Volkswagen Typ 1-prototyp med Ferry Porsche bakom ratten.

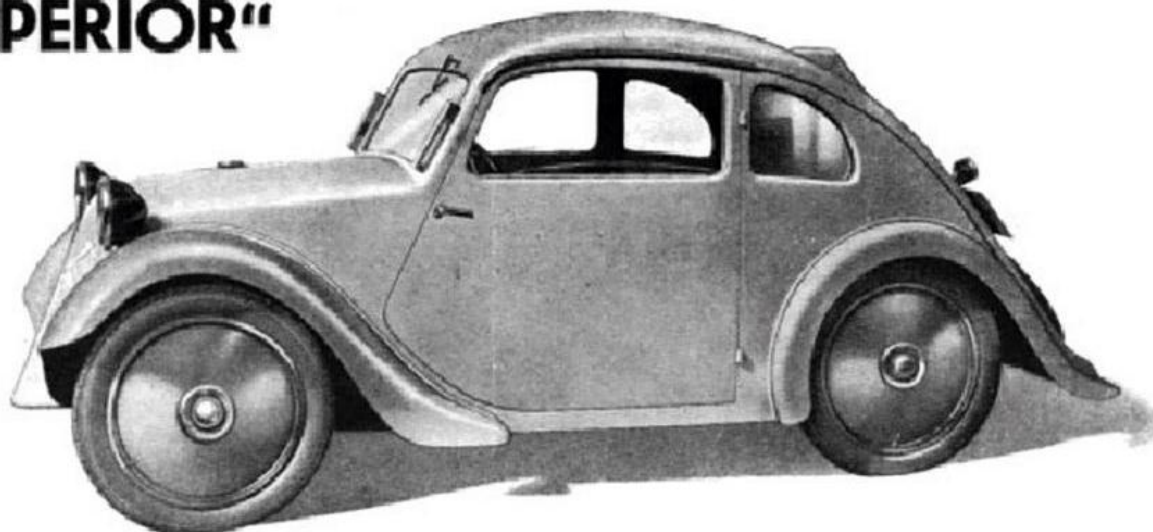
Wolfsburg hamnade i den amerikanska ockupationszonen men överlämnades sedan till britterna som till en början inte visste vad de skulle göra med den sönderbombade fabriken. Några brittiska officerare föreslog att man skulle montera ned de viktigaste delarna och skeppa allt hem till Storbritannien. Förslaget underkändes av några brittiska bilexpert som tyckte att både fabriken och Folkvagnen var skräp. "Bilen motsvarar inte grundläggande tekniska krav", hette det i en rapport. I ett skede tillfrågades den amerikanske bilgiganten Henry Ford om han kunde tänka sig att förbarma sig över fabriken. Ford svarade: "Nej tack. Jag har redan en bilfabrik i Tyskland."

I stället tillkallades major Ivan Hirst för att reda ut Wolfsburg. Uppfödd i en familj som ägde en klockfabrik hade Hirst en hel del erfarenhet av industriell tillverkning och fick därför ansvaret för att skaffa fram tekniker, ekonomer och fabriksarbetare för att få igång produktionen på nytt. Hirst var motiverad. Han tyckte inte bara att Folkvagnen var en genial konstruktion, han ville också rädda befolkningen i Wolfsburg som till stor del varken hade mat eller bostäder.



Tidig ritning av Volkswagen Typ 1.

STANDARD
„SUPERIOR“



Der sicherste, bequemste und wirtschaftlichste Kleinwagen

Den säkraste, bekvämaste och mest ekonomiska småbilen. Så sade annonsen om Standard Superior som tillverkades av Standard Fahrzeugbau i Ludwigsburg mellan 1933 och 1935.

Efter att ha rensat upp i fabriken, snyggt till några gamla bilar som överlevt kriget och visat upp dessa för brittiska arméns chefer fick fabriken en beställning på flera tusen bilar. Armén ansåg att konstruktionen var stryktålig och billig nog att använda. Under 1945 lyckades fabriksarbetarna, som vid regnväder fick fälla upp paraplyer inomhus, bygga 1 785 bilar. Året därpå 10.000 bilar. Hirst kämpade vidare och breddade modellprogrammet med en liten roadster och en cabriolet. Hirst blev dock inte långvarig, 1947 tog tyske Heinrich Nordhoff över ansvaret för driften av fabriken och där blev han kvar fram till sin död tjugo år senare.



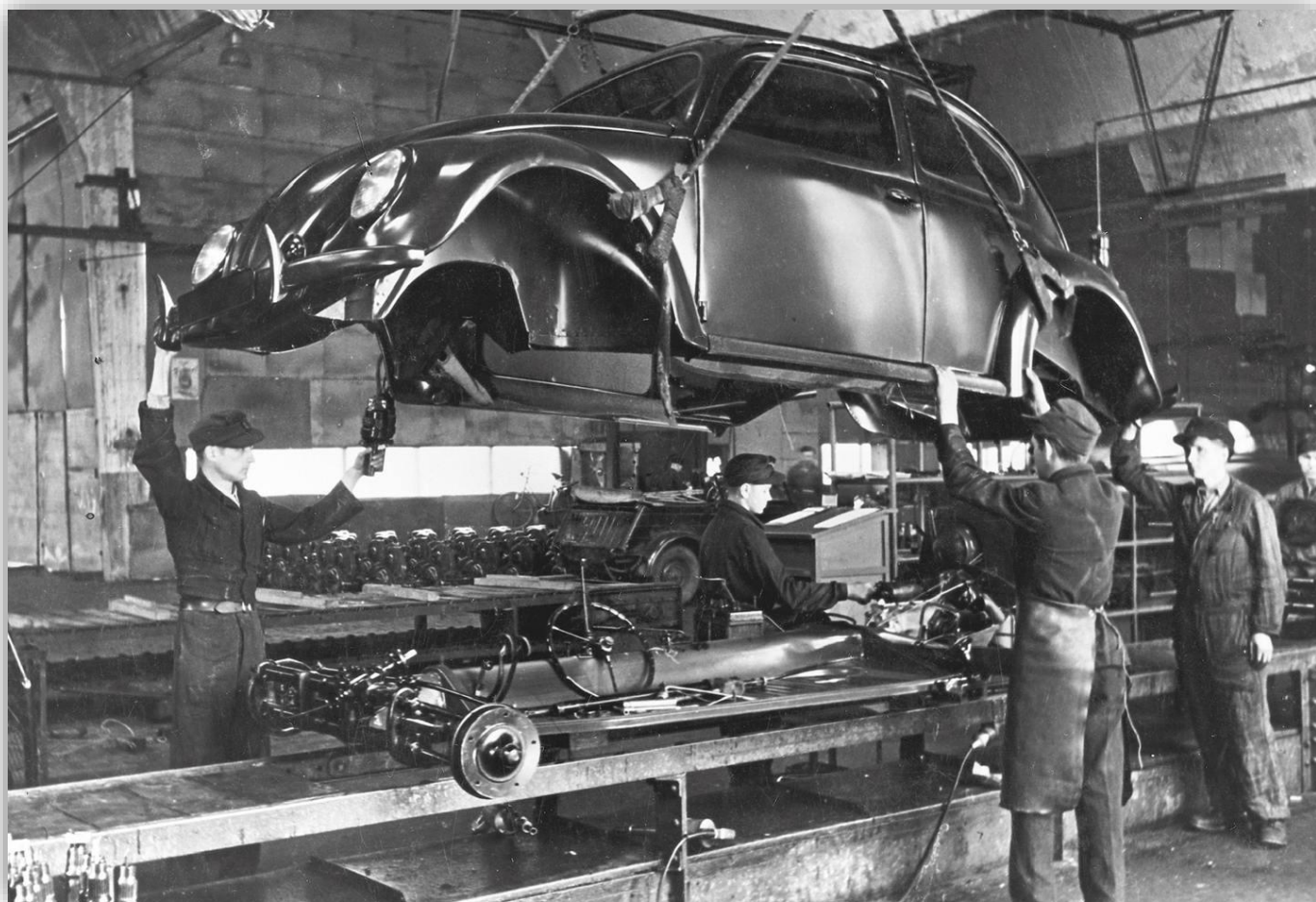
Även en Folkvagn tvingades i brist på bensin köras på gengas. Den lilla puckeln på bagageluckan var relativt diskret.



Volkswagen 1200 Cabriolet från 1938. Denna bil ägdes av Adolf Hitler.



Amfibiebilen Schwimmwagen



Montering av Volkswagen Typ 1 strax efter andra världskrigets slut.





6. Nissan R390 GT1 1998: Koncept vi glömde

Av Adrian Padeanu 22 augusti 2018 kl. 06:43 ET

Den bortglömda miljondollars-Nissan-superbilen



Namn: Nissan R390 GT1 (Gatbil)

Debuterade: 1998

Specifikationer: twin-turbo 3,5-liters V8-motor med 550 hästkrafter och 637 Newtonmeter vridmoment, sexväxlad sekventiell växellåda, vikt 1 100 kilogram, 0-60 mph på 3,9 sekunder, toppfart på 200+ mph

Varför vi minns det nu

Hur många gånger har du hört orden "Nissan" och "superbil" användas i samma mening? För ungefär 20 år sedan [beskrev Nissan](#) den gatlegala R390 GT1 som en "diamant i rå" medan dess tävlingsbilmotsvarighet kallades den "färdiga, polerade produkten." Det beror på att gatmodellen faktiskt var den första som kom ut, till skillnad från andra bilar i GT-klassen som främst var banfordon med gatbilmotsvarigheter som krävdes för typgodkännande.

Enligt en [artikel i Road & Track](#) från oktober 1998 var bilens officiella pris en häftig miljon dollar, men i slutändan marknadsfördes den aldrig. Endast en tillverkades någonsin och den ställs vanligtvis ut på Nissans globala huvudkontor i Japan, men den kommer att finnas på Pebble Beach senare i veckan. Vänta, visar inte det intilliggande fotogalleriet två bilar i olika färger? Nej, det är inte. Det är faktiskt samma bil som målats om från rött till blått och om-VIN:at.



Den gatlegala bilen var i princip densamma som sin racingmotsvarighet, med en stor kaross som mätte 185,8 tum (4,7 meter) lång och 78,7 tum (2 meter) bred, med den mittmonterade 3,5-liters V8:an. På tal om det konstruerade Nissan R390 GT1 genom samarbete med Tom Walkinshaw Racing för VRH35L aluminiummotorn med ett par turboladdare.

Till viss del finns motorn fortfarande kvar idag eftersom **McLaren** förvärvade rättigheterna från TWR att använda den vid utvecklingen av MP4-12C, som kom ut redan 2011. Tillsammans med motortillverkaren Ricardo genomgick V8:an en översyn och döptes om till M838T, och en variant av 3,8-litersmotorn finns i **570S** samt 540C som för närvarande säljs.

Tillbaka till Nissans prestandatvåsigas bil vägde R390 GT1 gatbil endast 1 100 kg (2 420 lbs) och nådde 96 km/h (60 mph) på under fyra sekunder. Det tog 11,9 sekunder att klara kvartsmilen och nådde upp till mer än 322 km/h (200 mph), och vissa menar att den faktiskt kunde nå 354 km/h (220 mph). Om du vill ha fler prestandasiffror nådde den 48 km/h (30 mph) från stillastående på 1,2 sekunder och klarade 0-129 km/h (0-129 km/h) på 6 sekunder.

Den 550 hästkrafter starka kraften kanaliserades till bakhjulen med hjälp av en Xtrac sexväxlad sekventiell växellåda som hade en kortväxelspak. Nissan utrustade R390 GT1 gatbil med 18-tums fram- och 19-tums bakhjul, monterade på 245/40 ZR18 respektive 295/35 ZR19-däck.

Vad tycker du?

Var först med att kommentera

Bilens design var Ian Callums arbete från TWR, som för närvarande var designchef på **Jaguar**. Han valde att använda Nissans befintliga reservdelslåda genom att låna 300ZX:s strålkastare, medan det lågt placerade coupekarossen fanns ett chassi i kolfiber för att hålla vikten låg. Massiva 14-tums skivbromsar med ventil fram och bak med sexkolvsok gav den nödvändiga bromskraften för bakhjulsdrivna maskinen.

Ur ett affärsperspektiv var Nissan nog klokt nog att inte marknadsföra superbilen för en miljon dollar eftersom det hade varit svårt att sälja in, men vi kan inte låta bli att undra vad som kunde ha varit...

7. Citroën DS20 Pallas 1971



VIN 4710751

- Det ultimata uttrycket fransk avantgardedesign
- Omfattande restaurerat till en nivå som sällan ses på liknande exemplar
- Ombyggt och nyligen servat LHM-hydraulsystemet
- Eftertraktad europeisk marknadsversion med täckta, hydrauliska svängbara lampor





När Citroëns ingenjös- och designteam skapade DS böjde de inte reglerna för konventionell bildesign – de utplånade helt regelboken och satsade hela företagets existens på dess framgång. När bilen debuterade på Paris Salon 1955 blev världen tagen av vad Citroën skapade. Vid en tid då en genomsnittlig familjebil hade separat ram, bakhjulsdrift och vagnfjädrade drivaxlar, hade Citroëns nya DS-sedan monocoque-konstruktion, framhjulsdrift, fyrhjulsoberoende fjädring och fyrhjulsskivbromsar. Men höjdpunkten var dess centrala högtryckshydrauliska system som styrde servostyrning, skivbromsar och höjddjusterbar, självnivellerande hydropneumatisk fjädring.





Tillgänglig fanns också en briljant halvautomatisk växellåda som använde en automatisk, hydrauliskt styrd koppling. All denna tekniska magi sammanfattades av en rymdålderskrass designad av skulptören Flaminio Bertoni och flygingenjören Andre Lefebvre. Formen var som inget som sett tidigare eller senare, och beskrevs av den berömde esteten Roland Barthes som att den "fallit från himlen."





Trots all sin tekniska magi och estetiska brios var DS, ganska otroligt nog, en medelprisbil för familjeproduktion designad för massproduktion. När deltagarna på Paris-mässan såg inträdespriset reagerade de med stor entusiasm och lade 12 000 insättningar bara första dagen – och 80 000 insättningar under de tio dagarna. Otroligt nog producerade Citroën mer än 1,4 miljoner exemplar under bilens imponerande tjugoåriga produktion.

Under hela produktionen förfinade ingenjörerna kontinuerligt bilens design och mekaniska system. Det fanns många varianter av DS för att passa en bred variation av köparbehov och budget, inklusive standardsedanen, den lyxiga Pallas, den avskalade och förenklade ID, den enorma Safari-kombi och många karossbyggda varianter. 1968 genomgick DS en ansiktslyftning tack vare Robert Opron, som designade om fronten och inkluderade de numera ikoniska svängbara körlamporna bakom aerodynamiska glasskydd. Citroën DS är ett regelbundet tillskott till listor som namnger 1900-talets vackraste eller mest betydelsefulla bilar, och en enda körning räcker för att förstå varför DS står som Frankrikes mest hyllade bil, med en blandning av konst, ingenjörskonst och avantgardistiskt tänkande.

Från 1971 är denna DS20 Pallas sedan ett utmärkt exempel på Frankrikes älskade familjebil. DS20 introducerades 1969, ersatte DS19 och fick hela 13 hk med förbättringar av 1 985cc rak fyra. DS20 ligger i mitten av modellens hierarki, precis under toppmodellen DS21/23, och delar fjädring, bromsar, kopplingssystem och servostyrning. Men DS20 låg över de förenklade, billigare D-Special och D-Super-modellerna, som hade samma fjädring som resten av serien, men hade konventionell bromsning, styrning och växling.

Vackert presenterad i *Bleu Mosange* över en vackert restaurerad Antelope brun interiör, förkroppsligar denna DS20 Pallas modellens legendariska stil och sofistikeradhet. Denna bil tillbringade större delen av sitt liv i Frankrike där den förvärvades av en samlare 2010 som en ärlig originalbil. Inte nöjd med ett genomsnittligt exemplar, gick ägaren vidare med att helt demontera och omfattande restaurera den från grunden, vilket uppnådde en kvalitetsstandard som sällan ses på liknande bilar.

DS:ens rymdålderskaross är minimalt dekorerad och har fabrikskorrekta rostfria detaljer och kromdetaljer. Den kör på ordentligt lackerade stålhjul utrustade med originalfälgskydd och korrekta Michelin-radialdäck.



Som europeisk modell har den Robert Opron's ansiktslyfta design komplett med de täckta, svängbara Cibie-lamporna som utelämnades på Federalized-modellerna. När du lyfter huven möts du först av reservhjulet, smart förpackat för att leda luftflödet till kylaren. Motorutrymmet är exceptionellt prydligt och väl detaljerat med autentiska dekaler, markeringar, slangklämmor och kopplingar. Det rapporteras att motorn under restaureringen togs bort och byggdes om, tillsammans med Citroëns mineraloljebaserade LHM-hydrauliksystem, som sägs fungera korrekt.

Komfort är spelets namn på vilken DS som helst, och den här bilen levererar det med en lyxig och frodig kupé, restaurerad i brunt läder och matta. De soffliknande sätena är suveränt bekväma på egen hand, och de djupt dämpade mattorna samt hydropneumatiska fjädringen ger en magisk matta som få bilar före eller efter har matchat. Denna bil har en utmärkt plastpanel på instrumentpanelen som bär korrekt originalinstrument och brytarutrustning, allt i gott skick. Till och med den sällsynta originalradion står på sin rättmätiga plats. Självklart finns också Citroëns signatur offset enkelekrade ratt och den rattmonterade växelspaken för halvautomatiska växellådan.

För den oinvigde kräver den första körningen i en DS viss omprogrammering av hjärnan – men allt faller på plats inom några få mil. Ju mer du kör, desto mer uppskattar du den häpnadsväckande tanken och noggrannheten som lagts ner på varje aspekt av denna verkligt anmärkningsvärda bil – vilket blir ännu mer häpnadsväckande av att den debuterade för över sjuttio år sedan!

År 2022 sålde ägaren sin älskade DS och den köptes och importerades till USA av en entusiast baserad i Florida som sedan dess har underhållit den i utmärkt skick. Denna sällsynta, mycket attraktiva och kärleksfullt restaurerade DS20 är ett enastående exempel för den erfarna samlaren eller den nyblivna Citroën-fantasten, där rymdålderns design och teknik garanterat lockar publiken vart den än tar dig.

8. Grattis Rolls-Royce Silver Shadow!

Publicerad 28 april 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Ture och Tyra har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Silver Shadow.



Rolls-Royce Silver Shadow är fortfarande den **mest tillverkade** av alla modeller från Crewe.

Utvecklingen började redan i mitten av 1950-talet, Rolls-Royce tekniker hade åkt på flera studieresor till Detroit dessförinnan. Modellen präglades av framtidstro och nyskapande och kom att bryta mot många Rolls-Royce-traditioner.

I princip var det bara **V8-motorn** på **6,2 liter** och den fyrstegade automatlådan som flyttades över från föregångaren Silver Cloud.

Fram- och bakvagn var upphängda i separata hjälpramar för att minska vibrationer och ljud från hjulställen. Karossen nivåreglerades med hjälp av ett hydrauliskt system, licensierat av Citroën men väldigt olikt det i samtida DS och senare CX.

Rolls-Royce hade **konventionella skruvfjädrar** och stötdämpare men vid karosinfästningen i varje hjulhus satt dessutom en tryckregulator vars uppgift var att hålla karosslutningen konstant oavsett last. Mest uppseendeväckande var designen, den klassiska grillen fanns förstås där men den var bredare och lägre och karossen kunde i vissa vinklar nästan förväxlas med en vanlig bils.



Silver Shadow presenterades på den årliga bilsalongen vid Earls Court i oktober 1965 men leveranserna kom inte i gång förrän våren därpå. Den blev snabbt het bland innefolket och många som aldrig kunnat tänka sig en Rolls tidigare ville nu ses i en Silver Shadow.

Modellen blev en långkörare. Om man inkluderar alla karossversioner av Silver Shadow och systerbilen T-type från Bentley samt den udda coupén Camargue blev det omkring 40.000 exemplar innan Corniche Convertible slutligen lades ned 1995.

Fyradörrars SS/T1 slutade tillverkas 1980 och ersattes av *Silver Spirit* - som i det mesta byggde på samma mekanik.



1977 kom Silver Shadow II med gummistötfångare, kuggstångsstyrning och bättre väghållning.

9. Framtida klassiker: BMW 320Si lockade med högvarvig racemotor

Publicerad 2 augusti 2020 (uppdaterad 8 april 2025)

Text Calle Carlquist

Modellen som bevisade att en riktigt rolig bil har så mycket mer än bara en stark motor



*Den här artikeln beskriver en framtida klassiker
och publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2010.*

BMW (och Mercedes-Benz) brukar inte sätta stripes på sina bilar hur som helst. Det var heller inte fabriken utan den svenske generalagenten som försåg pressexemplaret av BMW 320Si med blå-röd fartrand på fram- och bakskrmar för att markera att här kom något extra när det begav sig för fyra år sedan.

Fyrtiofyra exemplar togs in och vi spådde »kan bli något av en samlarbil i framtiden«. Försök få tag i en, lyder nu vårt enkla tips, för denna doldis är en av de absolut roligaste bilar BMW tagit fram i modern tid.

Det är främst motor och chassi som gör 320Si så lockande. Maskinen är en fyra på 173 hk, utvecklad för att BMW med den som bas skulle bygga sin WTCC-bil. Det krävdes 2 600 exemplar för homologeringen.

Konstruktionen är fylld av racinglösningar, med speciella cylinderfoder, vevstakar och en så kallad bedplate som förstyrkar blockets nedre del. Ventilsystemet Valvetronic kastades ut för ett konventionellt gasspjäll som tål högre varv. Råmaterialet till topplocket framställdes av BMW:s (dåvarande) F1-gjuteri.

Resultatet blev en motor i stil med den som fanns i M3 E30 och 318iS fast ännu snabbare. Ventilkåpa av kolfiber satte pricken över i.

Specialfälgar i 18 tum, delvis omkonstruerad framvagn, sportfjädring (med godkänd komfort!) och 35-profil däck medverkade till riktigt ärtigt beteende.



BMW 320Si

Pris 2006 ca 299 000 kronor.

Import/produktion: 2 600 byggda bilar, 44 till Sverige.

Snabbfakta: Rak fyra, 173 hk, 6-växlad manuell låda, toppfart 225 km/h, 0-100 km/h 8,1 s.
Törst: 8,9 l/100 km.



Calle Carlquist

10. Superbilen som världen glömde bort: Wolfrace Sonic (1981)



Vi fuskar lite här eftersom Wolfrace Sonic aldrig var tänkt att bli mer än en engångsföreteelse, men den passar ändå in här eftersom den byggdes som en högprofilerad reklammaskin och nu är så gott som bortglömd. På uppdrag av den ursprungliga ägaren till Wolfrace Wheels, Barry Treacy, designades den av Nick Butler som kom fram till en sexhjulig tvåsitsig best som drevs av två Rover V8.

Sonic genererade enorm publicitet för Wolfrace innan den försvann ur sikte, bara för att återuppstå i ett övergivet tillstånd 2015 på eBay, där den såldes för 20 000 euro.



Roger Warolin