



Pegaso Z-102

1. Nya Lexus ES provåkt
2. Spring från Dacia officiell
3. Kia PV7
4. Det här är Mitsuokas nya bil
5. De 13 sämsta bilarna
6. Megaorder på Volvos bussar
7. Volvos hemliga sportmodell stoppades
8. Pegaso Z-102 dömd att misslyckas
9. Elmore Modell 36
10. Grattis Austin & MG Maestro
11. Framtida klassiker
12. Superbilen som världen glömde bort
13. Fredagsfilmen



1. Nya Lexus ES provåkt

Av Christoffer Gullin 20 sep. 2026

Hur mycket utrymme behövs i baksätet egentligen?



FILM: <https://youtu.be/hD0XYDQ2FFY>

Jag har provåkt nya Lexus ES 500e, en bil som inte skryter med sin teknik men som ska vara den trygga punkten i en förarens tillvaro. Fokus på knappar och fysiska reglage är tydlig och det nya designspråket skapar en spännande bakdel.

I videon går jag igenom bilens funktioner och design, jag kollar in den nya digitala upplevelsen och provåker i passagerarsätet samt baksätet. Anledningen till att jag inte kör är pga en skada som gjort att jag har körförbud i 6 veckor.

- | | |
|---|--|
| 00:00 - Intro | 11:59 - Fysiska knappar och mittkonsol |
| 00:51 - Reklam | 13:04 - Spakar, paddlar och ratt |
| 01:29 - Nya Lexus ES ersätter både LS och ES | 14:41 - Takluckan |
| 02:19 - Siffror och pris: 500e och 350e | 15:19 - Materialval |
| 03:38 - Front och design | 16:50 - Provåkning i passagerarsätet |
| 04:33 - Laddning | 18:51 - Ljudnivå och komfort i 90–110 km/h |
| 05:24 - Dörrhandtag och dubbelglas | 19:50 - Provåkning i baksätet |
| 06:10 - Bakdesign och bagage | 21:10 - Elbilstekniken, pris och konkurrenter |
| 08:15 - Baksätet | 23:43 - Nollränta och batterigaranti |
| 10:15 - Framsäten och klädsel | 24:05 - Summering |
| 10:48 - Skärmar och infotainment | |

Teknikens Värld

2. Spring från Dacia – nya billiga elbilen officiell

Av Erik Andrén Publicerad 9 sep 2026 kl 08.12

Andra generationen av Dacias billiga elbil Spring är här. Den är knubbigare och kantigare än föregångaren. Och den kommer till Sverige.



Kantig, men också lite kul knubbig. Det beskriver formerna på nya Dacia Spring

När rumänska Dacia presenterade sin första elbil, just första generationen Spring, 2021, var det knappast tal om en helt ny bil. I stället rörde det sig om en ren omskyllning av modellen Kwid, som koncernkollegorna på Renault lanserat på marknader som Indien, Brasilien och Colombia redan 2015. Även om [vi på Teknikens Värld faktiskt provkörde Spring](#) så kom modellen aldrig att ta sig hit, utan stannade som närmast i det småbilsälskande Danmark.



Många detaljer känns igen från Twingo, även om grundformerna är kantigare. Inte helt olika Fiat Grande Panda.



*Till de saker som är gemensamma Twingo-Spring hör skärmen,
som har stöd för Apple Carplay (som synes).*

Men trots att den inte såldes på alla marknader tillverkades ändå 210 000 exemplar av första generationen Dacia Spring. Och nu är det alltså dags för den andra. Denna gång rör det sig om en helt nyutvecklad, och egen, modell. Nya Dacia Spring är byggd på koncernens elbilsplattform RG-EV small. Plattformen hette tidigare AmpR Small, och ligger även till grund för **Nissan Micra** och **Renault 5 e-tech**, samt nya **Renault Twingo**, som är billigast och den vi gissar har närmast släktskap med Dacia Spring.



*Särskilt med fällt baksäte ryms mer hos rumänen än fransosen.
Hela 200 lådliter mer, faktiskt.*



Till skillnad från företrädaren, som byggdes i Kina, sätts nya Dacia Spring ihop i Europa. I Slovenien, närmare bestämt.

I jämförelse har Dacia fått ge sin Spring en helt egen karaktär. Knubbig, kantig och med kort, men platt motorhuv och jämförelsevis voluminös kupédel. I alla fall ur ett exteriört perspektiv. I jämförelse med gamla Spring har nya modellen även vuxit 15 centimeter på längden och 18 centimeter på bredden. Det innebär en totallängd på 385 centimeter och en bred på 174 centimeter. På höjden är måttet 152 centimeter. Alla måtten är inom 3–5 centimeter från samma mått hos Renault Twingo.

Även under skalet är likheten med Twingo slående. Hela drivlinan är i princip densamma. Motorn är på 82 hästkrafter (60 kW), vridmomentet på 175 newtonmeter och batteriet på 27,5 kilowattimmar. Ett batteri som kan snabbladdas med mediokra 50 kilowatt, eller ta emot 11 kilowatt i växelströms hemmaladdning. Dacia "skryter" med att snabbladdningen gör att bilen kan laddas från 15 till 80 procent på strax under halvtimmen (28 minuter). Allt detta är siffror som är identiska med Twingo, och förutsätter att du faktiskt valt till "snabb-laddningspaket". Annars gäller 6,6 kW hemmaladdning. Räckviddsmässigt hävdar Dacia att Spring ska ta sig 25 mil, vilket är lite drygt milen kortare än Twingo. Kanske tar kantigheten ut sin rätt där?

Interiört fortsätter kantigheten, men också likheterna med den lite mjukt formgivna Twingo. Likt syskonbilen har Spring en 10,1-tums skärm i mitten av panelen, med tre klimativred nedanför. Framför föraren hittas en sjutums instrumentskärm. Och jo, både Apple CarPlay och Android Auto finns. Trådlöst.

Bagageutrymmet är dock mer generöst tilltaget än Twingo, särskilt med fällda säten. I standardläge ryms 337 liter enligt VDA-norm gentemot Twingos 260. (Jo, Twingo kan även skjuta fram sätena och då rymma 360 liter.) Med fällda säten ökas det till hela 1 283 liter, mot Twingos 1 010 dito. Därtill ska Spring även kunna ha ett främre lastutrymme på 18 liter, under den korta huven. Igen förutsatt att man valt till det. Vikten anges till 1 212 kg, och förbrukningen till 1,27 kWh per mil. Ett decimalfel från Twingos siffra.

Tillverkningen sker, precis som förväntat, också jämsides med Renault Twingo i slovenska Nove Mesto, och lanseringen hos oss sker i vår. Några priser har vi ännu inte fått, men räkna med att Dacia siktar mot de billigare konkurrenterna på marknaden. I ett uttalande från Dacia- vd:n Katrin Adt sägs Dacia Spring bli billigare än Twingo, och samtidigt mer oöm.

Hemmaladdning är att rekommendera. Max 50 kilowatt vid snabbladdning kan göra dig till en bromskloss vid stolparna. I alla fall de som ger mer än 50 kilowatt.



3. Kia PV7 är något helt annat

16 sep. 2026



FILM: <https://youtu.be/mbr5ZUUL3dY?t=1>

Kia följer upp succén PV5 med den 5,35 meter långa PV7. Vi går igenom lastutrymmet (2,9 meter djupt, plats för tre EUR-pallar), lastkapacitet och dragvikt, batterierna på cirka 70 och 95 kWh, 800-voltsladdningen och räckvidden på runt 46 mil. Dessutom kollar vi på vehicle-to-load, det extra AC-ladduttaget, den kommande fyrhjulsdriften och persontransportversionen med upp till nio säten och ventilerade stolar. Inspelat i Kias monter på IAA Transportation.

— Kapitel —

0:00 Kia PV7

0:07 Reklam

0:32 Bakgrund: succén med PV5

0:59 Mått och lastutrymme

2:02 Lastkapacitet och dragvikt

2:14 Vehicle-to-load

2:37 Batteri, laddning och räckvidd

3:49 Extra AC-ladduttag bak

4:16 Motoreffekt och fyrhjulsdrift

4:56 Persontransport – upp till nio säten

5:31 Lyx och kvalitetskänsla

6:40 Avslutning





4. Det här är Mitsuokas nya bil

Bobby Green 2026-09-18 kl 15:00

Corvette C1-vibbar baserad på Miata



I början av sommaren skrev vi att japanska Mitsuoka hade en ny retrostylad öppen bil på gång och nu har de presenterat denna. Modellen heter LA1 och den påminner en hel del om Corvette C1 i formerna. Under skalet döljer sig dock en Mazda Miata ND. Här blandas alltså klassiska linjer med en modern bakhjulsdriven bil och det kanske inte är så dumt ändå, om man nu inte gillar att skruva gamla förgasare och stå utmed vägkanten med ånglås. Några bilder på insidan får vi inte just nu men där väntas det inte vara lika retro som på utsidan.

Den officiella premiären kommer att ske den 26 november. [gearpatrol.com](https://www.gearpatrol.com)





Mitsuoka har en ny retrostylad roadster på gång Alla jublar



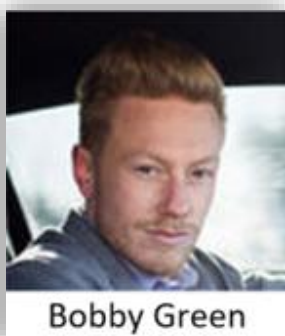
Mitsuoka Rock Star försöker att se ut som en Corvette Är en Mazda Miata i andra kläder



Mitsuoka förvandlar Honda Civic till muskelbil Kanske borde låtit bli



Mitsuoka ger ny Toyota RAV4 retro-utseende Ser ut som en klassisk amerikansk SUV



Bobby Green



5. De 13 sämsta bilarna som bara dumma människor köper

17 sept. 2026



FILM: <https://youtu.be/n7ApsZvRbNU>

Varje dag kör någon in en "fyndbil" på verkstaden — och varje gång är det samma sak: fel bil. De ser billiga eller lyxiga ut, men de tömmer plånboken snabbare än de rör sig. Här går Erik igenom de tretton bilar han ser gå sönder mest och som kostar mest att laga, från nummer tretton till nummer ett. Varje bil bygger på ett känt, dokumenterat fel — vilken del som går sönder, vad den kostar, och vad du ska kontrollera innan du betalar.

Läxan är enkel: det är inte märket som lurar dig — det är att köpa med ögonen i stället för med huvudet. Kräv full servicehistorik, betala för en oberoende besiktning och sök upp modellens kända fel innan du köper.

0:00 Intro

0:55 Nr 13 – Fiat 500 / Punto

1:42 Nr 12 – Alfa Romeo Giulietta

2:29 Nr 11 – Mini Cooper

3:13 Nr 10 – Citroën C4 Picasso / DS

3:58 Nr 9 – Nissan Qashqai

4:44 Nr 8 – Opel Insignia / Astra

5:28 Nr 7 – Jeep Renegade / Compass

6:26 Nr 6 – Ford Focus / Fiesta

7:07 Nr 5 – BMW 320d (E90)

7:53 Nr 4 – VW / Audi 1.4 TSI

8:42 Nr 3 – Land Rover Discovery Sport / Evoque

9:27 Nr 2 – Range Rover

10:18 Nr 1 – Maserati Ghibli / Levante

11:16 Sammanfattning

6. Megaorder på Volvos bussar – för lyxresor på Asiens längsta linje

Av Emil Karlsson Publicerad: 17 sep. 2026

En indisk bussoperatör har lagt en stororder på Volvos långfärdsbuss 9600, komplett med toaletter och sovplatser – perfekt för att trafikera Asiens längsta busslinje.



150 Volvo 9600 utrustade med sovplats ska sätta guldkant på bolagets längsta rutter

Volvos indiska bussverksamhet firar stort efter att en rekordorder på sovbussar lagts av en av landets stora privata bussoperatörer. Vijayanand Travels, som bolaget heter, har beställt 150 Volvo 9600 – vilket är långfärdsbussar med sovplatser i.

Nyheten om megaordern presenterades först på **Volvos sociala medier** och innebär att Vijayanand Travels får den största buss-Volvoflottan i landet.

Enligt **indisk media** får respektive av de nya bussarna 40 sovplatser var, av de 150 fordonen kommer också ungefär hälften utrustas med toalett

Bussarna ska främst användas på linjer mellan olika delstater i södra, västra och centrala Indien.

Att valet föll på just Volvo 9600 kan ha att göra med att modellen tillverkas i indiska Hoskote i delstaten Karnataka, där Volvo och ett lokalt bolag driver VE Commercial Vehicles tillsammans, VECV. Modellen bygger på en europeisk konstruktion och har en hög kaross som ger plats för sovplatser i två nivåer.

Under huven sitter Volvos 8-liters D8K-dieselmotor på 350 hästkrafter som levererar 1 350 Nm. Kraften skickas till hjulen via Volvos automatiserade I-Shift-växellåda. Modellen beskrivs av tillverkaren som en premiummodell med fokus på både säkerhet och förarergonomi.

Säkerhetsutrustningen omfattar bland annat elektroniskt bromssystem, antisladdsystem och hjälp vid start i backe.

Bussarna har även ett system som upptäcker och kan släcka bränder i motorrummet, samt separat brandlarm och brandskydd för passagerarutrymmet.

Guldkant på asiens längsta busslinje

De nya bussarna ska bland annat användas inom företagets Gold Class-koncept, där man stoltserar med hög komfort och bekvämlighet. Enligt bolagets uttalanden är toaletterna ombord centrala, i varje fall för de riktigt långa sträckorna.

Företaget har omkring 20 000 passagerare per dag och kör mycket långa sträckor. Bland annat finns en linje mellan Bengaluru och Jodhpur som Vijayanand Travels beskriver som Asiens längsta busslinje. Någon exakt kilometerangivelse bjuder man inte på, men en slagning på Google Maps ger drygt 200 mil – ungefär samma som Stockholm–Paris.

Läs även:



RR-leverantör i konkurs – står bakom ikoniska huvprydnaden



Tyska varningen – nya skåpbilen klarar inte första besiktningen



Hemligt knep överlistar biltjuvarna – tusentals bilar hittar hem igen



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

7. Volvos hemliga sportmodell stoppades

Publicerad 2026-09-20 6:30

Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Bara en enda blev klar



Volvo var nära att lansera en sportig 343 GT för den amerikanska marknaden – med större motor, Recarostolar och helt ny interiör. Projektet fick grönt ljus och prototypen imponerade på kunderna, men stoppades innan bilen hann sättas i produktion. I dag är den mystiska engångsbilen spårlöst försvunnen.





8. Varför den imponerande Pegaso Z-102 var dömd att misslyckas

Artikel av Classic and Sports Car

2026-09-12

8 min läsning



Enzo Ferrari var indirekt ansvarig för flera spektakulära bilar.

Hade det inte varit för hans många meningsskiljaktigheter hade varumärken som Monteverdi, ATS och Lamborghini kanske aldrig skapats.

Den mest överraskande av dessa var Pesa, ett tekniskt underverk som byggdes i en gammal fabrik i Barcelona. Den väckte stor uppmärksamhet i bilpressen när den visades upp på Paris-salongen 1951.

Initiativtagaren var den stolte Wifredo Ricart, som under sin utmanande tid som designchef på [Alfa Romeo](#) 1936–45 inte var överens med [Ferrari](#).

Många av hans radikala projekt på Portello, från [Auto Union-stilens](#) Tipo 512 Grand Prix-racer till en 28-cylindrig, 50-liters flygmotor, gick aldrig längre än prototypstadiet.

Ferrari och Ricart hade mycket olika filosofier, vilket avslöjas i Enzos självbiografi, och när spanjoren återvände hem för att ta över ansvaret för ENASA, det nybildade nationella kommersiella fordonsföretaget, hade han ambitioner att äntligen göra avtryck i bilvärlden med den ultimata sportbilen.

Han rekryterade Ettore Pagni, sin chefsritare på Alfa, och flera andra nyckelpersoner, utan tvekan för att locka dem med löften om det framtida GT-projektet.



Varje aspekt av Ricarts design var tvungen att vara mer avancerad och sensationell för att överträffa något från Maranello.

Sådan snäv stolthet och beslutsamhet skulle bli hans slutgiltiga fall, och Ricarts dröm tog slut 1956 efter bara 86 bilar.

Alltför komplexa och förutsägbart temperamentsfulla skulle dessa handbyggda, exklusivt prissatta maskiner få en nästan mytologisk status i bilhistorien.

Och även om Ferrari blev ett samlingsord för ultimat prestanda på väg och bana, minns få namnet på den spanske ingenjören.

Att se Ricart misslyckas var inte nog för den italienske storheten, och i hans självbiografi var Enzos kritiska bedömning hånfull och avfärdande.

I hjärtat av Ricarts maskin fanns en fantastisk hellegerings 90° V8 med fyra överliggande kamaxlar drivna av kugghjul istället för kedjor, som ursprungligen planerat.

Den höga specifikationen fortsatte med kamföljare av skopform, natriumkylda avgasventiler, halvsfäriska förbränningskammare, torrsump och en Bosch-magnet istället för mer praktiska spolar.

Den ovanliga överfyrkantiga designen började vid 2472cc men med ökad borrning blev den snart 2816cc. Ricart släppte sällan effektsiffror, men den uppskattas till omkring 165 hk, vilket ökar till 225 hk för den ultimata kompressormatade motorn.

V8:an varvade upp till 9000 varv per minut på fabriksdynon innan effektkurvan började plana ut, men för vägbruk fanns det en försiktighetsavbrott i elen över 6000 varv/min.

En mängd olika förgasaruppsättningar erbjöds, inklusive en enda Weber för touring, dubbla förgasare för amatörtävlingar eller en fullskalad tävlingsmodell med fyra 36DCF3 som måste ha varit en utmaning att trimma.

Utöver motorn fanns det inget som kunde stoppa den avancerade specifikationen, inklusive en femväxlad transaxel som förbättrade cockpitutrymmet.



Växellådan i lätt aluminium hade en konstant inkörd växellina, vilket möjliggjorde blyxt-snabba kopplingslösa byten.

Växellådan hade till och med ett eget oberoende smörjsystem komplett med pump, filter och oljesticka.

Det märkliga växlingsmönstret var en spegelbild av en vanlig gate, med första på en dog-leg till höger och fjärde-femte planet närmast föraren.

En ZF-typ begränsad slir-differential var bland de få komponenter som inte designades och tillverkades i Spanien, medan ingenjörskonstens ytterligheter kännetecknades av propelleraxeln, som roterade vid motorvarvtal och var precisionsborrade i mitten med en bormaskin, vilket tillät mått olja att smörja universallederna i varje ände.

Innovationen slutade inte där. Radical-chassit använde en stark pressad stålkonstruktion uppbyggd av svetsade rektangulära sektioner, medan fjädringen var oberoende med wish-bone och längsgående torsionsstänger fram.

Baksidan hade en de Dion-uppsättning med tvärgående torsionsstänger. Långa, avsmalnande radiearmar sträckte sig bakåt till en hävstpunkt i den yttersta stjärten, en layout inte olik Ricarts Alfa Romeo 512.

Bromsarna var enorma lättmetalltrummor med bakhjulen monterade inåt, alla styrda av Lockheed-typ hydraulik med dubbla huvudcylindrar, och Borrani-stil trådhjul hade karakteristiska knock-off-spinnare.

I den stilfulla och vackert trimmade cockpiten var detaljerna lika imponerande.

De låga sätena avancerade för tidigt 1950-tal, med endelade aluminiumryggstöd för att bilda ramen där det veckade lädret och de vadderade sidorna gav överlägset stöd.

Orderboken hade ett brett urval av alternativ, vilket exemplifierades av bränsletanken: den kunde vara 26, 43 eller 55 gallon.



Radio, luftkonditionering och utrustat bagage fanns tillgängliga och gav dig pengar över hela 410 000 pesetas för Berlinetta, eller 395 000 för Super Sport Spider.

Styrutväxlingarna varierade från 2,5 varv från lås till lås till ultrasnabba 1,7.

Även om den kritiserades i senare vägtester för sin tunga mekanism, kräver 11-ledssystemet från den kraftiga mask- och hjullådan skicklighet för att byggas om, och restaurerade bilar är inte alltid representativa.

Autocars chefstestare Gordon Wilkins hävdade i sitt scooptest 1951 att styrningen var lätt och exakt, men de få som kört en Pegaso rapporterar att koppling och broms kräver betydande kraft.

Den initiala designen gjordes internt och de knubbiga, tunga proportionerna på coupén fick den att se ut som en uppskalad plåtleksak.

Tillverkad av stål, dess djupa, platta sidor framhävde inte specifikationen under, och betonade bara **Z-102**:s kompakta hjulbas på 92 tum (2337 mm) – 10 tum (254 mm) kortare än den vackra **Jaguar XK120**.

Medan andra designers i början av 50-talet fortsatte att använda grillen som nosfunktion, valde Ricart djärvt ett trapetsformat luftintag delat av en enda vertikal stång.

Pegaso-namnet var Ricarts idé, men den mytiska flygande hästen fick ritas om utan vingar för märket efter oro för rättsliga åtgärder från det amerikanska oljebolaget Mobil.

Den ursprungliga planen var att ge alla ENASA-produkter namn på berömda hästar, men beteckningen Pegaso fastnade.

Utan tvekan hade Ricart Ferraris muskulösa *Cavallino Rampante* i åtanke när han skapade den smalare flygande hästen.

Ricart hade rykte om sig att vara fokuserad och lyssnade inte på kritik, men tydligt var det att de coola kommentarerna om fabriksdesignen sårade hans stolthet under de tidiga åren.



1952 sökte spanjoren hjälp från Carlo Anderloni, en gammal bekant från hans tid på Alfa. Det efterföljande uppdraget med *Carrozzeria Touring* att tillverka en coupé och spindel resulterade i det definitiva Pegaso-utseendet, samt den dramatiska 'Thrill'-showbilen som först imponerade på besökarna på Turin-salongen i april 1953.

För att marknadsföra det nya märket producerade Ricarts team en serie slående prototyper, inklusive den numera förlorade *skivbilen Bitorpedo* och den futuristiska Cúpula konceptkupén som lockade Rafael Trujillo, Dominikanska republikens president, när den först visades på New York Auto Show 1953.

För att visa upp Pegasos imponerande specifikationer tillverkades ett showchassi och kaross av plexiglas, vilket blev en magnet för entusiaster vid internationella evenemang som Paris, London och New York 1952.

Ingen del av det spanska företagets ambitiösa planer var lika frustrerande som dess motorsportäventyr, med start i Monacos Grand Prix när det kördes som sportvagnslopp 1952. De nya Z-102:orna var för tunga, med svaga bromsar, och togs snabbt ur trafik.

Hastighetstester visade att Pegasos var genuint snabba, men uppdrag till Le Mans och Carrera Panamericana var katastrofala, och slutade till slut med fabrikstestföraren Joaquín Palacios död. Men hemma i privat ägo visade det sig vara konkurrenskraftigt.

Den glamorösa Z-102B med speciella röda däck som visas här är en av 18 bilar med kaross av Saoutchik mellan 1952 och 1954.

Ricart trodde att användning av en fransk karossbyggare kunde öka företagets försäljning i landet, men endast tre såldes trots omfattande pressbevakning och en regelbunden närvaro på Paris-salongen med nya modeller.

Av en uppskattad total produktion på 86 bilar var detta det näst högsta antalet sålda utanför Spanien, där 77 köpare hittades. Amerika visade sig vara ännu mer besvikande, med bara två försäljningar.



Saoutchik hade en lång tradition av att skapa några av de mest spektakulära bilarna.

Grundat 1906 av den ryskfödde *emigranten* Jacques Saoutchik, som hade utbildat sig till möbelsnickare, gjorde karossbyggaren verkligen avtryck på 1930-talet med en rad konstruktioner för bland andra Hispano-Suiza, **Mercedes-Benz** och Buccioli.

Efter andra världskriget tillverkade Saoutchik en serie coupékarosser för den fantastiska **Talbot-Lago** T26 Sport, men många av dess designer var överdrivna med kromdekorationer och till och med förgyllda detaljer.

Den mest extrema var en **Delahaye** byggd för den engelska pin-upen Diana Dors (C&SC, september 2010), vilket ledde till Saoutchiks smeknamn 'Viollet-le-Duc' efter den franska nygotiska arkitekten.

Liksom många traditionella karosserbyggfirmor kämpade Saoutchik under tidigt 1950-tal och kontraktet från Ricart var en livlina.

De första diskussionerna började på Paris-salongen 1951 när prototypen av ENASA-cabriolet presenterades. Säkert påverkade av kritiken mot det tunga utseendet på fabriksbyggda karosser, bjöds Saoutchik och Touring in att ta fram nya idéer.

I verkstäderna i Neuilly-sur-Seine skapades en flamboyant cabriolet, där den märkliga estetiken försökte förena två epoker med en tydlig rullande vinglinje matchad med den helomslutande huvudkroppen och den rektangulära grillöppningen.

Saoutchik var tvungen att förlänga huvudplattformen med utliggare, vilket resulterade i ett klumpigt överhäng runt hjulhusen.

I kontrast skapade Anderlonis stilförslag på Touring en trappstegsfönsterbräda som slingrade sig under karossen för ett slankare utseende.

Varje Saoutchik-kaross var handbyggd och inga två konstruktioner var identiska, med skräddarsydda funktioner som oftast användes.



Udda detaljer inkluderade nedåtvända dörrhandtag och olika stötfångardesigner, från individuella överstyrningsringar, som här, till heltäckande karossskydd.

Vid det laget i 70-årsåldern lämnade Jacques Saoutchik mer ansvar till sin son Pierre. Medveten om företagets föråldrade rykte lät han Philippe Charbonneaux och Paul Bracq tillverka en futuristisk modell av en strömlinjeformad coupékaross för andra seriens Z-102 som såg mycket ut som Dual-Ghia.

Slutresultatet blev dock mer konventionellt, med en **Jaguar** XK-liknande pelarlös taklinje men med karakteristiska strålkastarkapslar, bakåtsvepta utdragna valv, sidoventiler och – till sist – plana dörrhandtag.

Den snyggaste av alla var den sista BS2-coupén, som hade en lägre, slankare taklinje. Pegaso skulle bli Saoutchiks sista stora kontrakt – ett år senare stängde den välkända karossbyggaren.

Den mest spektakulära av de tidiga Saoutchik-karosserade BS1 Pegasos var chassi 126, som var en regelbunden deltagare vid concours-evenemang i Frankrike från 1953 till 1954, inklusive Cannes och Deauville.

Klädd i vitt med vita däck, hade denna showstopper en leopardskinnsinteriör och visades ofta med en modell i matchande kläder.

Den första ägaren var baron von Thyssen, den schweiziske miljardären och konstsamlaren. Efter att karossen till slut ruttnat bort blev den grunden för en replika av 'Rabassada'-spindelracerbilen.

En av de sista Z-102:orna med kaross från Saoutchik var en cabriolet baserad på en Series III-plattform. Klädd i en cool Wedgwood-blå färg, hade dess unika kaross ursprungligen en låg, speedbåtsliknande vindruta utan ramtopp.



Den visades första gången på Paris-salongen 1954 och blev senare en stjärna på San Remo Concours d'Élegance 1954, men till slut fann dess första ägare att den öppna karossen var för flexibel på svåra lokala vägar och lät bygga om den till en coupé.

Z-102B som visas här, chassi 0146, var ursprungligen målad svart med grå läderdetaljer och visades även på Paris-salongen i Grand Palais 1954, där lokalbefolkningen Jean-Claude Lamy lockades att köpa den.

Som en entusiast deltog han i flera tävlingar, bland annat '54 Rallye PanArmoricaine och följande års Rallye Sablé-Solesmes.

Liksom så många europeiska exotiska bilar hittade Saoutchik-coupén sin väg till Amerika där Don Rickert körde den runt i Alabama fram till maj 1964, då den såldes till Bill Harrah, spelindustrins magnat som lade till Pegaso i sin ständigt växande samling i Reno, Nevada.

Harrah behöll den mycket originella Z-102B i sitt museum med 1450 bilar fram till sin död 1978.

Holiday Inn tog över samlingen, som minskades kraftigt genom en serie auktioner, och Pegaso köptes av Ralph Engelstad för Imperial Palace Auto Collection i Las Vegas.

År 2017 stängde museet och Pegaso såldes vidare och totalrenoverades till Pebble Beach-standard.

Saoutchik-karossen förstärktes med en mer glamorös, tvåfärgad lackering inspirerad av Series BS2 Éspecial.

I februari 2019, 76 år efter sin debut i Grand Palais, återvände Saoutchik-coupén till Paris för Rétromobile, där den visades på återförsäljaren Thomas Hamanns monter.

Ädla misslyckanden har en unik dragningskraft. Skapad utan ett nationellt arv av prestan-dabilar var denna handgjorda GT tydligt influerad av andra kulturer, men har ändå en stark spansk karaktär.

Om Ricart hade varit mindre ambitiös hade Pegaso kunnat lyckas och La Sagrera kanske idag är lika helig som Maranello.



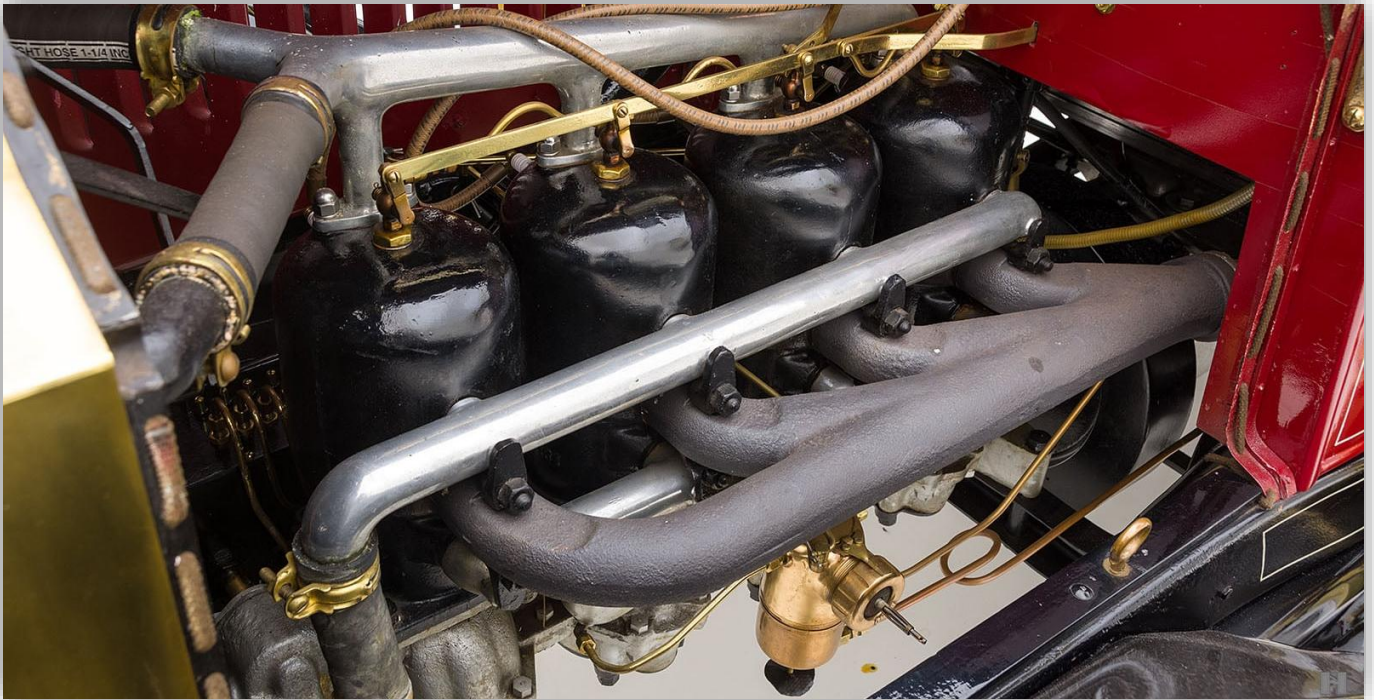
Mick Walsh

9. 1910 Elmore Modell 36 Demi-Tonneau

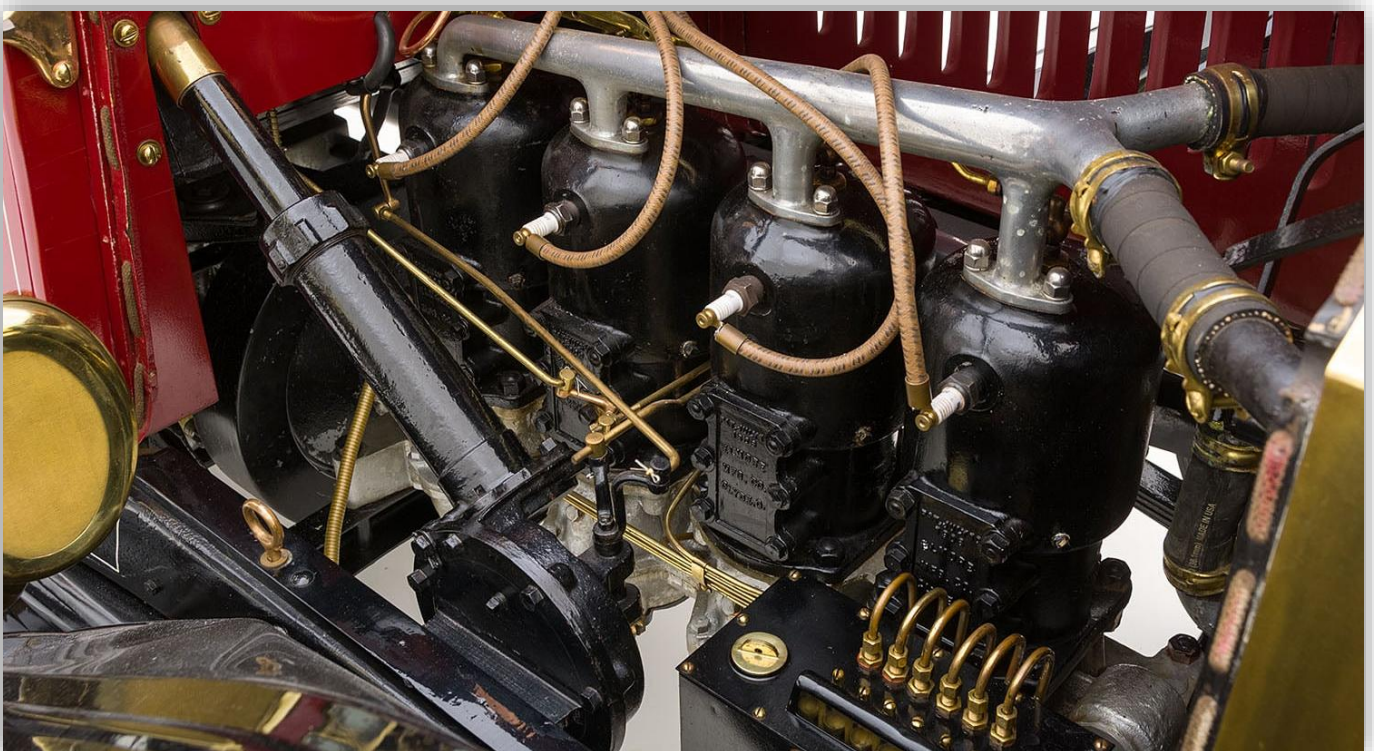


Elmore är en märklig fotnot i den amerikanska bilhistoriens annaler. Företaget hade sin bas i Clyde, Ohio, och grundades av bröderna James och Burton Becker år 1902. Liksom många under pionjärtiden för hästlös vagn började Beckers sin karriär inom cykelbranschen innan de gradvis gick över till motoriserad transport. Deras första bil, tillverkad 1900, hade en encylindermotor monterad i mitten av chassit. De byggde omkring tio bilar innan de bildade Elmore Manufacturing Company 1902, namnet lånat från en markbit där deras far drev en stavfabrik. På ytan var Beckers precis som hundratals andra stjärnögda unga entreprenörer som tävlade om sin del av denna växande marknad. Men Elmore utmärkte sig som en av de tidigaste användarna av tvåtaktsmotorn och försvarade dess förtjänster envist under hela företagets existens.





Tidiga annonser marknadsförde Elmore som *"den enda tvåcylindriga motorn i världen som kan startas utan vev!"* och all efterföljande Elmore-marknadsföring hade sloganen *"bilen utan ventiler."* Becker-bröderna var ivriga förespråkare för sin valda teknik, och till deras heder tvekade de inte sitt stöd för den, trots tvivlande kritiker i pressen. Från 1902 till 1905 erbjöd Elmores antingen en- eller tvåcylindriga motorer, monterade mittskepps i chassit. År 1906 introducerade Elmore en omdesignad modell med en frontmonterad motor och antingen en tre- eller fyrcylindrig layout. Bilarna växte i storlek och effekt, från 24 till 36 hästkrafter, och de listade till och med en 70-hästkrafters tourer 1911! Visserligen uppskattades effektutgången och var troligen avsevärt underskattad på grund av tvåtaktsmotorns natur. Försäljningen var stabil, men aldrig lysande, och den årliga produktionen nådde sin topp på 648 enheter 1908, mycket tack vare trecylinderns popularitet som taxi.





Nyheten i Elmores motorteknologi fångade Billy Durant, den ökända grundaren av General Motors, uppmärksamheten. Under en av sina ökända köpturer köpte han Elmore-företaget från bröderna Becker 1909, enligt uppgift för en generös summa på 500 000 dollar. Tyvärr hjälpte inte det Elmores framgång att gå med i GM-imperiet, och företaget upplöstes efter 1912 efter Durants tumultartade avsättning från GM av styrelsen.

Som en av få kända överlevare från det fascinerande amerikanska märket ger denna Elmore Model 46 Demi-Tonneau från 1910 en inblick i bilvärldens tidiga dagar, då ingenjörer fylldes av kreativa experiment. Model 36 har en 254,4 kubiktums fyrcylindrig tvåtaktsmotor, nominellt klassad för 36 hästkrafter – även om de få som har upplevt en Elmore menar att de var underskattade. I mitten av 1960-talet upptäcktes denna bil i Altoona, Pennsylvania, av herr Al Shaw. Då ägdes bilen av en äldre man vid namn A. McIntyre, och den stod i ett skjul i många år, och historiefilen innehåller en registrering från 1928 i Pennsylvania i hans namn.

Som varje självrespekterande bilentusiast har plikten erbjöd sig Al Shaw att köpa Elmore, men McIntyre ville inte ha något med det att göra. Shaw höll kontakten, men det var inte förrän 1971 som han fick ett samtal från familjen McIntyre som informerade honom om att ägaren hade avlidit och att Elmore var tillgänglig.

Shaw gjorde en affär om att köpa bilen, som var anmärkningsvärt komplett men behövde en fullständig restaurering. Som ingenjör arbetade Al mödosamt från ände till ände på Elmore, tillverkade nya delar vid behov, inklusive gjutning av nya aluminiumkolvar och restaurering av vevaxeln. Förutom att installera ett elektriskt startsystem för enkel användning, restaurerade Al annars bilen ganska troget enligt tidstypsmässig standard. Slutligen, efter år av noggrann forskning och arbete, förklarade Al Shaw restaureringen klar 2009.

För några år sedan bytte Elmore ägare och anslöt sig till den senaste ägarens samling. Under den tiden har det underhållits väl i utmärkt skick, och dess vackra presentation är ett bevis på kvaliteten på herr Shaws restaureringsarbete. Karossen är klädd i en attraktiv nyans av vinrött, accentuerad med svarta skärmar, svart chassi och många högpolerade mässingstillbehör. Svart knapptofsad läderklädsel fulländar det autentiska utseendet, och precis som karossen är den i utmärkt skick.

Mekaniskt sett är Elmore relativt enkel. Rakfyran matar en konventionell 3-växlad glidväxellåda och en Buick-baserad bakre differential. Typiskt för tiden är bromsarna monterade endast på bakhjulen, kompletterade med en transmissionsbroms.



Med en så stor tvåtaktsmotor är Elmore en riktig prestanda, och tidigare ägare har hävdad att 50 mph är lätt att uppnå. Den sägs kunna köra högre hastigheter, även om ingen riktigt haft modet att släppa loss den! Även i måttligt tempo förstärker avsaknaden av vindruta eller väderutrustning fartkänslan, vilket ger den autentiska bugs-in-the-teeth-upplevelsen som gör körningen av en bil från mässingseran så otroligt underhållande.

I försäljningen ingår många foton av restaureringen, korrespondens och forskning relaterad till Elmore-företaget, tidsenliga dokument och mer. Med överlevande av Elmore-märkets nummer på ensiffriga tal representerar denna karismatiska och vackert restaurerade Model 36 Demi Tonneau en sällsynt möjlighet att skaffa ett av de finaste exemplen som finns kvar.



10. Grattis Austin & MG Maestro!

Publicerad 2 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny modellnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Ludvig och Love har namnsdag firar vi en bil som ville bli en mästare, Maestro.



Nu var det 1980-tal, British Leyland hade gått ur krisen genom statligt övertagande. Dess personbilsdivision hette nu AustinRover Group och det var dags för helt nya modeller, de tre bilarna vars modellnamn började på M: Metro (namnsdagsbil den 23 september), dagens bil Maestro och slutligen Montego (namnsdagsbil den 5 november).

Från BMC-arvet hade Maestro egentligen bara kvar byggsättet med tvärställd motor (fast utan växellådan under motorn) men det hade numera alla i klassen.

Internkoden under utvecklingen var LC-10, prefixet ADO från BMC-tiden hade symboliskt skrotats efter Metro vars projektkod varit ADO88.

För formgivningningen av Maestro svarade David Bache som hos Rover ritat den första Range Rovern och även Rover SD1. Han använde delvis samma stilelement på denna mycket mindre bil och resultatet kallades lite elakt en Allegro från Rover.

Maestro introducerades 1983 både som Austin och MG, men inför 1988 beslöts att namnet Austin inte längre skulle användas. Maestro blev då ett bilmärke men var förvirrande nog fortfarande ett modellnamn för de varianter som hade MG-emblemet i fronten. Maestro marknadsfördes aldrig i Sverige och tillverkningen upphörde 1992.



Maestro ersatte Allegro men var som halvkombi mer mångsidig. Motorn på 1275 cc hade ursprung från A30 1951 men var nu uppgraderad till A+ och gav 68 hk. Den fanns också med en OHC-motor på 1,6 liter. Den kallades R och var utvecklad ut den gamla E-motorn känd från Maxi och Allegro.



Med MG-emblem hade Maestro sportiga ambitioner. R-motorn var uppskrämd till 103 hk. Snart kom i stället den nyutvecklade S-motorn på 1,6 respektive 2 liter.



Digitala instrument var framtiden 1983 liksom en inbyggd färddator med en kvinnoröst som tjatade om säkerhetsbältet, glömd handbroms, bensinen slut etc. Försvann snart och Nicolette McKenzie som talat in alla budskap fick söka ny sysselsättning.



Även Maestro kom som Vanden Plas med läder och trädekor. Inte alla traditionalister var roade.



Reklambildens budskap är subtilt - lapplisan väntar inte på att P-mätaren skall slå över på rött utan på att hennes pass skall sluta så hon kan få åka Maestro. Den manlige ägaren sitter i bilen och väntar.



För att glädja en del M.G.-entusiaster och förarga andra tar vi med ännu en MG Maestro, denna gång en Turbo från 1990. Förutom kjolpaket hade den en 2-liters turbomotor på 152 hkr, vilka slungade bilen från 0 till 60mph på 6,7 sekunder.

11. Framtida klassiker: BMW 850 CSi är en dundercoupé med V12-motor

Publicerad 19 juli 2020 (uppdaterad 8 april 2025)

Text Calle Carlquist

BMW 850 CSi är perfekt om man av någon anledning fann Bayerns eleganta coupé lite för rund om midjan.



Något är konstigt med BMW:s stora och under hela tio år producerade 8-serie, E31.

Debuten skedde i Frankfurt 1989, en ovanligt nyhetsspäckad salong till och med för att vara tysk. Bland de fräscha ansiktena fanns exempelvis Opel Calibra – inte helt olik BMW fast i en lägre division – samt en morbida sak som BMW M5 likbil för alla som önskade snabb hädanfärd.

E31-designen träffade exakt rätt. Det var som om BMW och Braun ingått ett äktenskap med mycket kärlek och det fanns stora förväntningar på att modellen skulle sopa rent i den lilla konkurrens som erbjöds.

Femliters V12, 300 hk, hardtopkaross, lagom svälliga hjulhus, inredning bland BMW:s bästa någonsin, med varvräknare och hastighetsmätare som »skar in« i varandra som liten gimmick. Bakvagnen var BMW:s första riktiga multilänkupphängning.

Men pressen behandlade 850i måttligt entusiastiskt. För tung, inte så kul att köra, alldeles för komplicerad. Många fann den svala kritiken obegriplig, det var ju ingen sportvagn BMW byggt utan ett långreseredskap.

1992 tystade BMW knorret med 850 CSi som fick V12-motor på 5,6 liter och 380 hk, modifierat chassi, ny styrning och AHK, Aktive Hinterachs Kinematik, aktiv bakvagnsstyrning. Det är inte den minst tillverkade 8-serievarianten (det är 830Ci, 18 exemplar!) men det är den klart mest attraktiva.

BMW 850 CSi 1992–96

Svenskt nypris 1993: 980 000 kronor.



Import/produktion: Totalt åtta exemplar av bmw 850 CSi såldes nya i Sverige, tre under 1994 och fem året därpå. Fler har privatimporterats. Produktionen uppgick till 1 510 exemplar (8-serien totalt 30 597 bilar 1989–1999).

Snabbfakta: V12, 5 576 cm³, 2 ventiler/cylinder, 380 hk, 550 Nm, 6-växlad, toppfart 250 km/h, 0–100 km/h 6,0 s, 10,2 l/100 km, elektrohydraulisk medstyrning av bakhjulen över 60 km/h (1,8 grader), normal- och sportläge för motor- och stötdämparmappning.



12. Superbilen som världen glömde bort: Isdera Emperor (1984)



Mercedes tillbringade sex år med att skapa sitt CW311-koncept, som presenterades 1978 - men man hade inga planer på att sätta bilen i produktion. Vilket var synd eftersom det fanns gott om människor som ville köpa en, så CW311-designern Eberhard Schulz satte bilen i produktion själv, med varumärket Isdera. Han kallade sin superbil för Emperor som kom med ett urval av 5,0, 5,6 eller 6,0-liters V8-motorer som gav upp till 390 hk och en topphastighet på 280 km/h.

Produktionen pågick fram till 1993 då Isdera gick i konkurs, men under den tiden tillverkades 30 Emperors. De kommer ibland ut till försäljning för omkring 500 000 euro.





13. Fredagsfilmen: Stor glidarbil med otrolig komfort

28 aug. 2026

Pontiac Bonneville Vista 1960



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



TraktorNytt**13. Fredagsfilmen: BM var en av Europas största tillverkare av traktorer**

6 feb. 2025

BM var en av Europas största tillverkare av traktorer. Man hade under 1950-talet haft succéer som BM 35/36 och 230 Victor. De stora gårdarna köpte BM 55.



FILM: <https://youtu.be/pDBu6hCZCQI>

