7 okt MOTOR-NYTT 2026



Steyr-Puch 55 “Baby”

1. Nya Toyota Land Cruiser 250 Hybrid 48 V

2. Renault visar elbilen vi saknat

3. Ny delägare i Delage Automobiles

4. G M:s nya monster-diesel

5. Mazda överger inte bensinmotorn

6. Därför är svenska vägar så bullriga

7. Steyr-Puch 55

8. Ghia L 6.4

9. Grattis Cadillac Eldorado Biarritz

10. Superbilen som världen glömde bort

1. Nya Toyota Land Cruiser 250 Hybrid 48 V

Test 25 sep. 2026

Elektrifierad, men knappast snålare



Toyota elektrifierar Land Cruiser med ett 48 V-system. Resultatet är en något mjukare dieseljätte, men jag har svårt att märka någon större skillnad. Däremot märks det var Toyota har gömt batteriet.

Sammanfattning:

Expertbetyg: **

Fördelar
- Offroad-egenskaperna
- Bekväm på landsväg
- Rymlig
- Moderna förarhjälpmedel
- Ikonisk design

Nackdelar
- Priset och skatten
- Batteriet stjäl bagageutrymme
- Törstig



Omdöme

Land Cruiser 250 är fortfarande en av marknadens mest kompetenta terrängbilar och samtidigt förvånansvärt trevlig på landsväg. Men 48 V-systemet tillför för lite för att väga upp för det högre lastgolvet. Någon snåldiesel har den definitivt inte blivit.

När jag **testade nya Toyota Land Cruiser 250 förra året** var jag smått lyrisk. Här hade Toyota lyckats modernisera sin klassiska terrängbil utan att förstöra det som gör en Land Cruiser till just en Land Cruiser.

Den var fyrkantig, stor, bekväm och extremt kompetent utanför asfalten. Samtidigt hade den blivit så pass civiliserad att jag utan problem kunde tänka mig att använda den som vardagsbil. Jag gav den toppbetyg. Nu står samma bil framför mig igen. Fast den här gången står det Hybrid 48 V i specifikationerna. Wow. Det var ju… spännande.

Toyota har nämligen elektrifierat Land Cruiser för första gången i Europa. Men glöm eldrift och stora batterier. Det här är en mildhybrid där en liten elmotor/generator hjälper den gamla bekanta 2,8-liters dieselfyran. Frågan är bara: Blir en redan väldigt bra Land Cruiser faktiskt bättre?

Samma Land Cruiser, på gott och ont

På utsidan är det inte mycket som avslöjar vad som har hänt, och det är egentligen rätt skönt. Jag gillade designen när Land Cruiser 250 kom och gör det fortfarande. Den kantiga karossen ser ut som om någon ritat bilen med linjal, och jämfört med alla strömlinjeformade suvar på marknaden har den massor av personlighet.



Det är riktigt gott om plats i baksätet

Den stora nyheten sitter förstås under skalet. Den fyrcylindriga turbodieseln på 2,8 liter finns kvar och lämnar 205 hästkrafter och maximalt 500 Nm. Den är fortfarande kopplad till en åttastegad automatlåda och permanent fyrhjulsdrift. Till detta har Toyota monterat en elmotor/generator, ett litet 48 V litiumjonbatteri och en dc-dc-omvandlare. Batteriet laddas bland annat när bilen bromsar och elmotorn kan hjälpa motorn vid acceleration.

Vid full laddning kan systemet enligt Toyota bidra med upp till 12 kW och ytterligare 65 Nm vid igångkörning. Batteriet väger bara 7,6 kg. Det här ska framför allt ge mjukare starter, snabbare respons och lägre förbrukning. Start-/stopp-systemet kan dessutom arbeta smidigare eftersom elmotor/generatorn får igång dieselmotorn snabbare och mindre brutalt.

På papperet låter det vettigt men i praktiken märker jag knappt någon skillnad mot föregångaren. Hade någon satt mig bakom ratten utan att berätta att det här var 48 V-versionen hade jag nog inte upptäckt det. Visst startar motorn mjukt och drivlinan upplevs följsam när bilen kommer iväg. Men Land Cruiser är fortfarande en nästan fem meter lång terrängbil med en fyrcylindrig dieselmotor och tjänstevikt därefter. Någon elektrisk knuff i ryggen får du inte. Det är i och för sig inte heller meningen. Mildhybridsystemet kan inte driva bilen elektriskt. Det ska snarare jämna ut de tillfällen då dieselmotorn arbetar som hårdast.

Fortfarande en törstig rackare

Ett av argumenten för 48 V-systemet är förstås lägre förbrukning. Toyota anger 10,7 l/100 km vid blandad körning enligt WLTP, alltså 1,07 liter per mil. CO2-utsläppet anges till 282 gram per kilometer. Under min landsvägskörning hamnar jag på 1,1–1,2 liter per mil, trots försiktig högerfot. Det är mycket!



Få bilar kommer i närheten av Land Cruiser när det gäller offroad-kompetens

Förra gången jag testade Land Cruiser lyckades jag köra den gamla versionen på omkring 0,8 liter per mil på landsväg. Den siffran lyckas jag inte komma i närheten av den här gången. Olika vägar, väder och körförhållanden gör förstås att det inte går att jämföra mina två tester vetenskapligt. Men den viktiga slutsatsen kvarstår: köp inte Land Cruiser Hybrid 48 V och förvänta dig att mildhybridsystemet ska förvandla den till en snål bil.

Batteriet hamnade på fel ställe

48 V-systemet har dessutom en nackdel som jag tycker är betydligt enklare att upptäcka än fördelarna. Batteriet ligger under lastgolvet i bagageutrymmet. Jag förstår varför Toyota har gjort så. Batteriet ska inte minska markfrigången eller försämra terrängegenskaperna, och bilen behåller sitt vaddjup på 700 mm. Men resultatet är att lastgolvet har höjts, vilket varken är snyggt eller praktiskt.

Toyota har inte gått i fällan att ersätta varenda knapp med pekfunktioner. Du får en 12,3-tums förardisplay och en lika stor mittenskärm, men under den finns fortfarande rejäla fysiska knappar och vred. Multi-Terrain Select, lågväxel och diffspärrar sköts med riktiga knappar och vred på mittkonsolen.

Multimediasystemet är däremot fortfarande ingen favorit. Det fungerar, men känns enkelt och segt jämfört med de bästa systemen på marknaden. Tack och lov finns trådlös Apple Carplay och Android Auto. Stolarna är bekväma och sikten är fantastisk.



Byggd för platser där mobilen saknar täckning

Det är först när asfalten tar slut som du påminns om varför den här bilen finns. Här har 48 V-systemet inte fått påverka Land Cruisers kärnegenskaper. Permanent fyrhjulsdrift, lågväxel, låsbar bakdifferential, Multi-Terrain Select och Crawl Control finns kvar. Den främre krängningshämmaren kan kopplas ur för att ge hjulen större rörelse i besvärlig terräng, och bilens Multi-Terrain Monitor använder kamerorna runt bilen för att visa vad som händer nära hjulen.

Det fina med Land Cruiser 250 är fortfarande att den även är bekväm att köra på vanliga vägar. Visst känner du att det finns en ram under bilen och en stel bakaxel där bak. Karossen rör sig och bilen är knappast något du attackerar kurviga småvägar med. Men komforten är utmärkt.

På landsväg rullar den avslappnat fram och den höga sittpositionen, den bra ljudisoleringen och den mjuka fjädringen gör långresor behagliga.

Testbilen kostar 970 900 kronor, vilket är mycket pengar för en Toyota med fyrcylindrig dieselmotor. Och skatten är brutal på över 30 000 kronor per år. Du betalar för konstruktionen och kapaciteten, och är du ute efter en bil med de här egenskaperna finns inte så många alternativ. Det kostar!

Frågan är bara om uppdateringen till mildhybridsystemet är motiverad. Jag tycker inte det. Det här är fortfarande en fantastisk bil för dig som tillhör den smala målgruppen. Men jag föredrar versionen utan det extra 48 V-systemet.

Specifikationer

Testad: September 2026
Tillverkare: Toyota
Modell: Land Cruiser 250 Hybrid 48 V
Testad version: Executive 5-sits
Testad: September 2026
Motor: 2,8-liters fyrcylindrig turbodiesel, 205 hk (151 kW), 500 Nm
Hybridsystem: 48 V mildhybrid med elmotor/generator och litiumjonbatteri
Växellåda: 8-stegad automat
Drivning: Permanent fyrhjulsdrift
Förbrukning WLTP: 10,7 l/100 km
CO2-utsläpp: 282 g/km
Vaddjup: 700 mm
Bagageutrymme: 573 liter under insynsskyddet, 1 032 liter upp till taket
Bagage med fällt baksäte: 1 896 liter
Max dragvikt, bromsat släp: 3 500 kg
Antal sittplatser: 5
Pris testbil: 970 900 kr
Betyg: 4 av 5

1 2 3 **4** 5



Chefredaktör, M3
Mikael har jobbat på M3 sedan start och har 25 års erfarenhet av att testa och skriva om teknik och hemelektronik. Från början mestadels pc-komponenter och tv-apparater, numera smarta hemmet-produkter, elbilar, och diverse smarta prylar för trädgården. Mikael brinner för prylar och lösningar som kan göra vår vardag enklare och roligarer. 2014 tog han över ansvaret för sajterna i Sverige och leder redaktionen i arbetet med att vägleda läsare och tittare innan, under och efter köp av teknikprylar och tjänster.

2. Renault visar elbilen vi saknat – snygg, låg och kaxig

Posted by Kristofer Rask september 24, 2026 **3 kommentarer**

Renault väcker liv i ett klassiskt prestandanamn

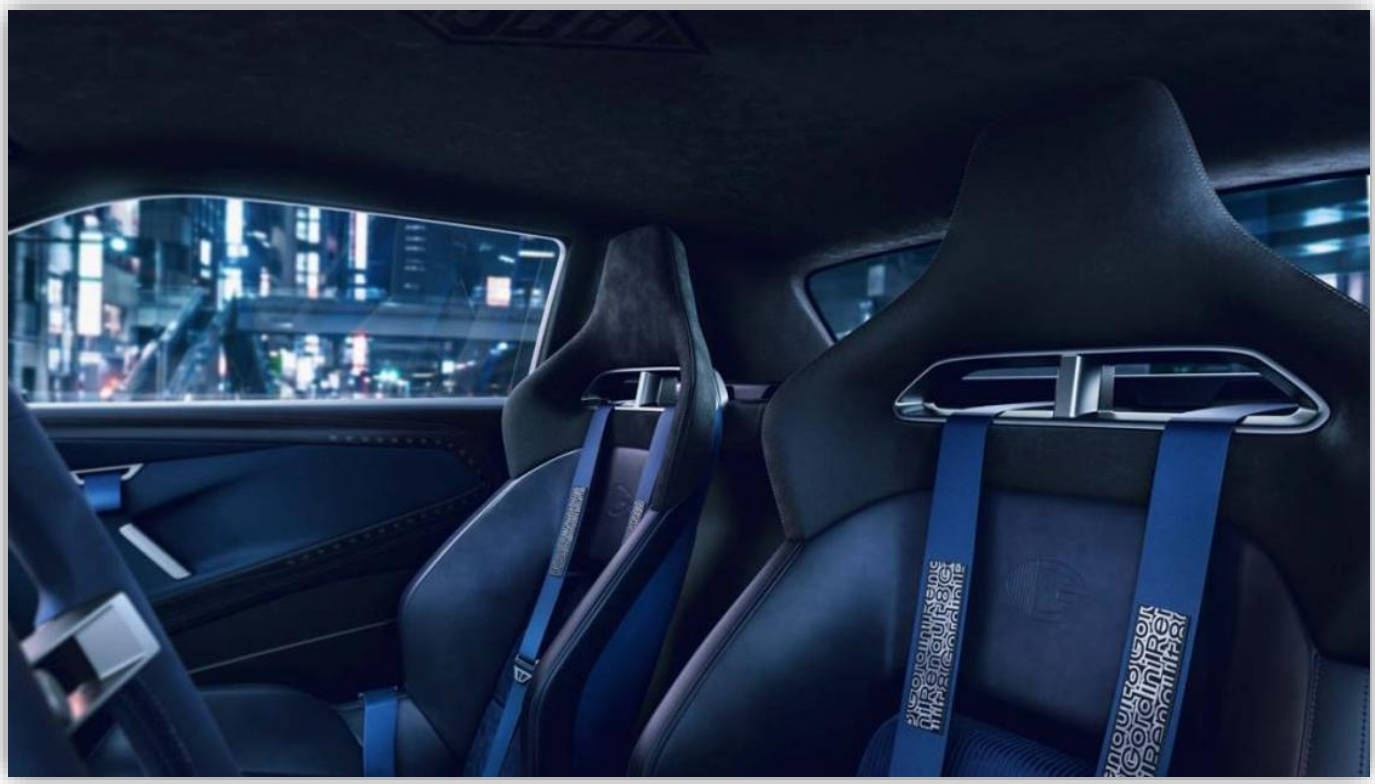


Renault väcker liv i ett klassiskt prestandanamn. Nya Renault 8 Gordini Concept visar en helt eldriven och tvåsitsig coupé med 270 hästkrafter och tydliga kopplingar till märkets rallyhistoria.

Förebilden är Renault 8 Gordini som lanserades 1964 med en bakmonterad motor på 95 hästkrafter och bakhjulsdrift. Drygt 60 år senare har Renault Design tolkat modellen på nytt, den här gången som elbil.

Och det är en ovanligt låg sådan. Renault 8 Gordini Concept mäter 4,12 meter på längden, 1,88 meter på bredden och endast 1,27 meter på höjden. Den står på 19-tumshjul fram och 20-tumshjul bak.





Fronten har fått sex runda strålkastare som för tankarna till extraljusen på klassiska rallybilar. Även de två vita Gordini-ränderna finns kvar men fortsätter den här gången från karossen och in över instrumentpanelen.

Renault beskriver designen som inspirerad av café racer-kulturen. Överflödiga detaljer har plockats bort och flera traditionella karosskarvar har försvunnit. Hela motorhuven går dessutom att lyfta av i ett stycke, precis som på vissa tävlingsbilar.





Avskalad förarmiljö

Interiören har blivit avskalad och förarorienterad. Här kombineras skålade sportstolar, Alcantara och borstad aluminium med digitala runda instrument inspirerade av originalet.

Konceptet är helt utvecklat av Renault Design och projektet började som en intern designtävling där över 300 förslag lämnades in.

Någon serieproduktion är inte bekräftad. Renault 8 Gordini Concept kommer visas på Paris Motor Show den 12 till 18 oktober.

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**.



Originalet från 1965



Feber

3. Miljardär blir delägare i Delage Automobiles

Bobby Green ons. 23 sep 2026, 17:00

Vill ta märket till nästa nivå



Det franska bilmärket **Delage Automobiles** grundades utanför Paris 1905 vilket är några år sedan nu. 2019 väcktes det till liv igen och man visade upp den futuristiska superbilen D12. Denna ska man tillverka 30 exemplar av och hittills har man levererat tre, och man säger att det totalt finns sex låsta beställningar. Man är säkra på att alla bilar ska vara sålda innan 2030.



Nu får man en välbehövlig knuff i ryggen då miljardären Antoine Arnault som är Bernard Arnaults son in i bolaget. Bernard grundade LVMH Moët Hennessy Louis Vuitton SE som är ett franskt holdingbolag och ett av världens största företag inom lyxproduktbranschen. Det finns alltså lite kosing att plocka av här. Antoine vill som nybliven aktieägare i Delage ta märket till nästa nivå så att de kan börja tampas mot andra hyperbilar som finns på marknaden. Målet är att nå kunder i USA, Kina, Japan och Mellanöstern. Hur det kommer att gå med den saken återstår att se. **autonext.co**



Nu drar tillverkningen av Delage D12 igång
30 exemplar blir till



Delage har nu en fungerande prototyp av superbilen D12
Ska ut på turné med den nu i sommar



Bilmärket Delage återuppstår
Det här är superbilen D12


Bobby Green

Feber

4. Mer om General Motors nya monster-diesel

Av Bobby Green

2026-09-25 kl 14:30

Truck yeah!



FILM: https://youtu.be/EKHHKo9x46Q

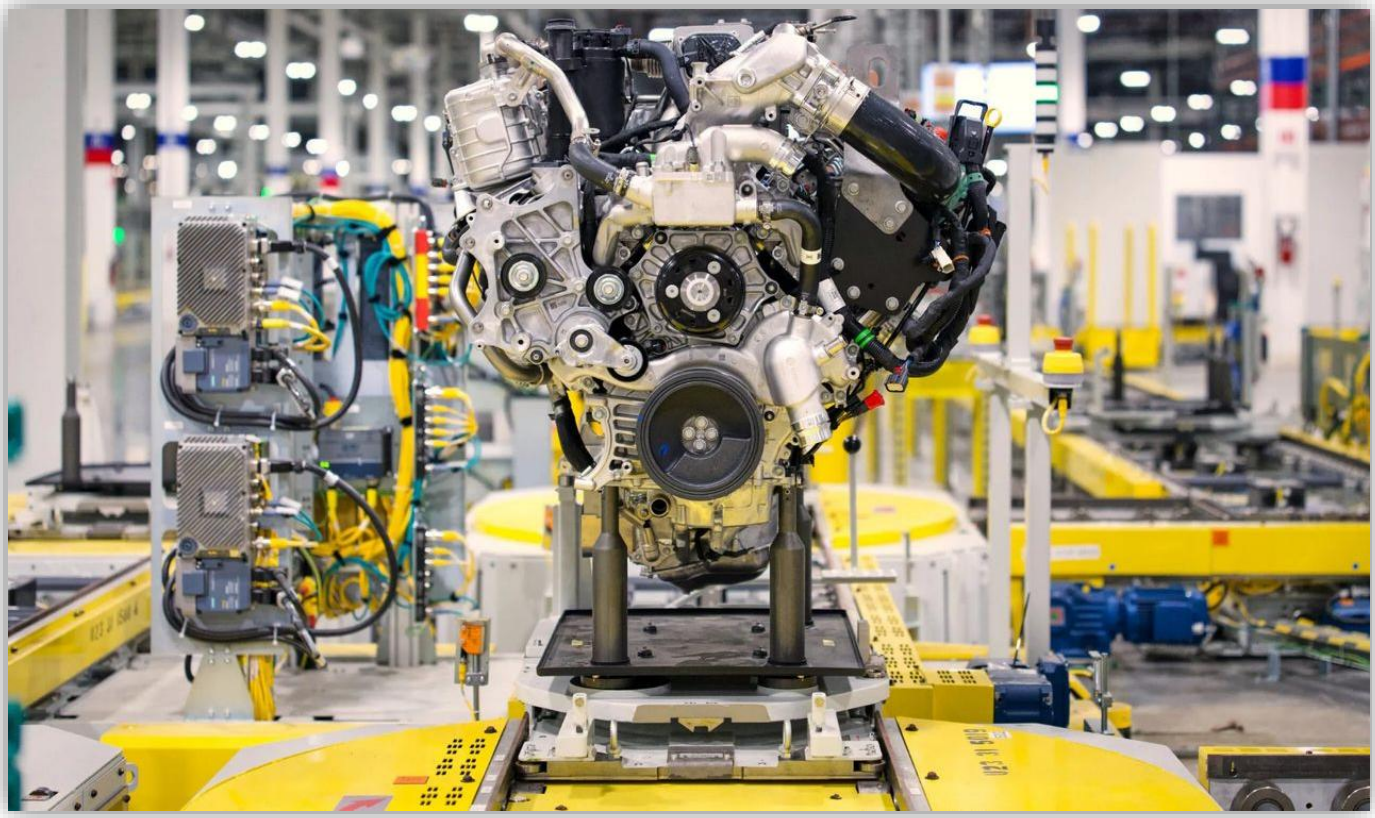
Nu har General Motors officiellt presenterat den nya motorn Mongoose och vi kan därmed dela med oss av några mumsiga detaljer. Den nya turbomatade Duramax-dieseln är som vi tidigare har nämnt en V8:a på 8,3 liter. Den kommer att erbjudas till Chevrolet Silverado HD och GMC Sierra HD av årsmodell 2027.

Effekten ligger på 563 hästar och vridet på hela 1668 newtonmeter. Tillräckligt för att flytta en byggnad alltså. Blocket är i kompaktgrafitjärn som är en typ av gjutjärn som har en mikrostruktur som ligger mellan grått gjutjärn och segjärn. I blocket har man hängt i en smidd vevaxel och smidda vevstakar i stål.

Till motorn kopplas en tiostegad automatlåda från Allison. På en så kallad gooseneck-draganordning får man hänga upp till 17,2 ton och på den vanliga dragkroken upp till nio ton. Den tidigare hydrauliska styrningen och broms-assistansen som har funnits i modellerna har ersatts av elektroniska system.

Modeller med den nya motorn börjar säljas i USA senare i år. Läs mer på länken

news.gm.com





FILM: https://youtu.be/VjaEPRRmOYU



General Motors nya jättemotor käkar Fordar till frukost



ViBilägare

5. Mazda överger inte bensinmotorn: ”Ibland vet vi bättre”

Publicerad 2026-09-25 9:24 Text Erik Söderholm

Både bensin- och dieselmotorerna blir kvar hos Mazda – tack vare ny teknik. ”Vi kommer inte döda förbränningsmotorn imorgon”, säger en Europachef.



Mazda har länge satsat mer på förbränningsmotorer än elbilar. Men de senaste åren har flera nya laddbara modeller börjat säljas.

Trots det kommer varken bensin- eller dieselmotorerna försvinna från Mazdas modellutbud. Det säger Moritz Oswald, produktplaneringschef på Mazda i Europa.

Enligt honom är förbränningsmotorerna fortfarande ”superrelevanta”, särskilt i USA och Mazdas hemland Japan.

– En del av vår strategi är att vi vill ha rätt motor för rätt kund. Vi kommer inte döda förbränningsmotorn imorgon, säger han i en **intervju med Car Magazine.**

”Vi vill ha rätt motor för rätt kund”

Men märket vill inte automatiskt hoppa på varje ny trend i bilvärlden – exempelvis har Mazdas bensinmotorer fortfarande inte turbo, till skillnad från i princip alla konkurrenter.

Moritz Oswald knyter an till när han själv började på Mazda.

– I min intervju förklarade min nuvarande chef att Mazda gör saker annorlunda, eftersom vi tror att vi ibland vet bättre. Jag gillar det väldigt mycket.

Nästa steg för Mazda är den fyrcylindriga bensinmotorn **Skyactiv-Z** på 2,5 liter, som klarar de nya utsläppskraven Euro 7. Den ska även kombineras med **någon form av hybridsystem.**

Motorn, som använder en extra mager bränsleblandning och tar tillvara överskottsvärme på ett bättre sätt, ska enligt Mazda ge lägre förbrukning jämfört med de äldre bensinmotorerna utan att ge lägre effekt.



Mazdas nuvarande 3,3-litersmotor i CX-60 ska uppdateras,
och även den mindre CX-5 (bilden) ska få en uppdaterad drivlina.

De elbilar som Mazda säljer nu bygger på teknik från kinesiska Changan, och Mazda försöker hålla elbilspriserna nere genom att inte erbjuda längsta möjliga räckvidd. Någon ”80-milabil” med enormt batteri är därför inte att vänta.

– Vi vill säkerställa att Mazda förblir ett överkomligt märke, säger Moritz Oswald i en **separat intervju med spanska Motor**.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mazda skjuter upp elbilar men storsatsar på ny hybridteknik



Mazda utvecklar ny bensinmotor med annorlunda teknik

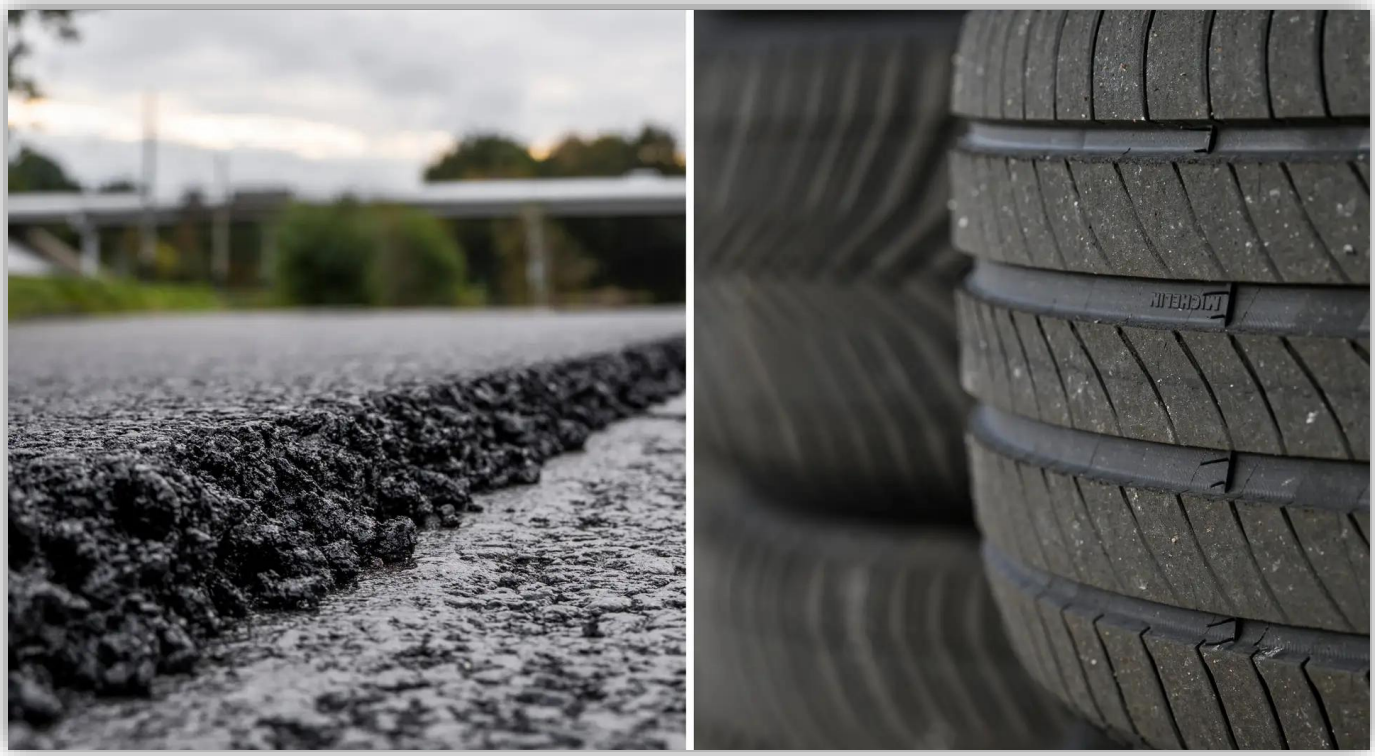
Teknikens Värld

6. Därför är svenska vägar så bullriga – svårt att få bort

Av Per Sundström

Publicerad 25 sep 2026 kl 08.53

Vi har kört på asfalt så länge det går att minnas, men trots ljudisolering, akustikglas och brusreduceringsteknik dånar det fortfarande när vi kör. Teknikens Värld har pratat med Trafikverkets specialist Erik Oscarsson om slitlager, dubbdäck, tyst asfalt och varför vägbuller är så svårt att bygga bort.



I Sverige pratar vi ofta om att vägarna är dåliga och framför allt högljudda, och vägbuller är svårt att bygga bort.

Vi kör tusentals mil varje år, testar bilar på alla typer av vägar och färdas dagligen på vägunderlag som de flesta av oss knappt tänker på. Ändå påverkar asfalten både komforten i bilen, bullernivån i kupén och ljudmiljön för dem som bor längs vägarna.

För att förstå varför bullret är så svårt att få bort och varför vissa vägar bullrar mer än andra har Teknikens Värld talat med Erik Oscarsson, specialist i vägteknik på Trafikverket.

Han beskriver ett vägmaterial som på ytan kan verka enkelt men som i praktiken är resultatet av decennier av utveckling och kompromisser.

Asfalt har använts i uppemot 100 år och det har hänt mycket under den tiden. Trafiken, fordonens vikter och hastigheterna har förändrats. Samtidigt är det inte alla delar av vägen som bilisten ser. Det människor i allmänhet tänker på som asfalt är egentligen bara det översta lagret – slitlagret.

På en motorväg finns minst tre olika lager där varje lager fyller en särskild funktion.

– Överst har vi slitlagret. Det ska vara tätt, slitstarkt och ha tillräcklig friktion. Därunder har vi bindlager, ett väldigt styvt lager som ska fördela lasten. Längst ner har man bärlager, ett tjockare och grövre lager som sprider lasten, berättar Erik Oscarsson.

De vanligaste slitlagren kallas ABS och ABT.

– ABS betyder ”asfaltbetong stenrik”. Den är vanligast på högtrafikerade vägar. Den har mycket sten i sig och oftast ganska hård sten. Den är optimerad framför allt för att stå emot nötning av dubbdäck. Den andra typen är ABT, ”asfaltbetong tät”. Den är mer homogen, mer slät och mer tät. Fördelen med ABS är att den är väldigt slitstark, så den passar på högtrafikerade vägar. ABT hör mer hemma på lågtrafikerade vägar, eftersom den är mer åldringsbeständig, förklarar Erik.

Valet mellan de två handlar alltså till stor del om trafikintensitet, även om det inte är den enda faktorn.

– En tredje typ kallas ABD, som betyder ”asfaltbetong dränerande”. Den känner du säkert till som tyst asfalt. Vi har ett antal sträckor i Sverige där vi har testat den under de senaste 10–20 åren. Vid Huskvarna ligger en så kallad tyst asfalt och det är en ABD i två lager. Den dränerar inte bara vatten utan också ljud, berättar Erik Oscarsson.

Jag läste någonstans att tyst asfalt inte riktigt har gett så bra resultat som man hade hoppats. Stämmer det?

– Både ja och nej. Huskvarnasträckan har fungerat i linje med förväntan. Den byggdes omkring 2010 och har varit i bruk sedan dess. Den har lagts om ungefär vart sjunde år och fungerat bra.

När den lösningen såg ut att fungera ville man sprida konceptet till fler platser i landet. Men där blev resultaten inte lika goda, berättar Erik.

Många av projekten med tyst asfalt har haft väldigt kort livslängd. Det är en speciell beläggningstyp och den är känslig på många sätt. Varför det har fungerat bra i Huskvarna men inte överallt är förbryllande.

– Vi är många som försöker förstå det, men vi tror att det är en kombination av att det är väl dränerat, att man har bra tvärfall på vägen och en viss backighet som gör att vatten rinner genom porerna. Då blir det en typ av självspolning.

Det är just porositeten som är kärnan i den bullerdämpande effekten.

– ABD-beläggningen är väldigt porös. Vi har en hålrumshalt på ungefär 25 procent. Det är de här porerna som sväljer både vatten, luft och ljudtryck.

Problemet är att porerna med tiden täpps igen.

– Efter en tid bildas partiklar från gummidäck och från själva beläggningen. Det kan också komma andra partiklar utifrån. De sätter igen porerna.

Vilken asfalt är tystast av ABS och ABT?

– ABS är den som bullrar allra mest. Den är stenrik och efter något år, när trafiken slitit bort finmaterialet sticker det upp stora stenar. Det är de stenarna som bullrar. ABT är slät och tät och fortsätter ofta att vara det. I

fallet med ABD sticker det inte upp stenar utan i stället sticker det ner ett tomrum.

Blir det alltid mer buller i takt med att asfalten åldras?

– Ja, det kan man säga. Det finaste ytlagret slits bort och det blir en grövre yta, oavsett material.

Det betyder att även en väg som från början upplevs som relativt tyst gradvis kan bli bullrigare med tiden. Ytan förändras när trafiken nöter ner den.

Går det att få ner bullret på andra sätt?

– Ja, det pågår forskning. Till exempel kan man minska stenstorleken. Den vanligaste typen av ABS är en ABS 16, där maxstorleken på stenen är 16 millimeter. Om man går ner till en ABS 11 kan man sänka bullernivån med ungefär en eller två decibel. Men det finns en gräns för hur små stenar man kan ha. Vi har dubbdäck i Sverige och de nöter på vägytan. En ABS 8 är fysiskt möjlig att göra, men den skulle bli sliten väldigt snabbt. Då skulle bullret öka igen eftersom ytan blir ojämn. Så det är inte praktiskt.

Många som kört bil på kontinenten upplever att vägarna där ofta är tystare. Enligt Erik Oscarsson beror det främst på att de kan använda finare sten eftersom de inte kör med dubbdäck.

– Stenen är inte bara finare, den är också mjukare, berättar Erik.

I Sverige används ofta hård sten för slitstyrka men annars lokala material av kostnads- och miljöskäl. Transporter kostar pengar och ger miljöutsläpp.

På frågan om framtidens vägar kan byggas av helt andra material är Oscarsson försiktig. Han ser ingen omedelbar revolution men pekar ändå ut ett område där utvecklingen skulle kunna göra verklig skillnad.

– Om man ska se någon framtidsvision så är det nog kring ABD. Vi vet att den fungerar när det gäller att dämpa ljud. Problemet är hållbarheten. ABD är också väldigt dyr och har höga underhållskostnader. Man använder den bara på särskilt utpekade sträckor där man vet att man kan få en vettig livslängd. Om du väger ihop investeringskostnad och underhållskostnad så blir den årliga kostnaden för en ABD flera gånger högre än för en annan beläggning. Så det blir en ekonomisk fråga, men också lite av en miljöfråga eftersom det går åt mer resurser.

Är det ett växande problem att bilarna blir tyngre och att vägarna slits mer?

– Lite förenklat kan man säga det. Men det är flera utvecklingar som sker samtidigt. Vi får tyngre personbilar, men andelen bilar som använder dubbdäck minskar långsamt över tid. Samtidigt har dubbarna blivit lättare och fler. Så över längre tid verkar slitaget minska lite grann.

Det går därför inte att ge ett helt enkelt svar på hur nettot blir.

Bakom varje vägsträcka finns en rad avvägningar mellan buller, hållbarhet, kostnad, klimat och slitage från dubbdäck. Det är därför det inte finns någon perfekt lösning. Den tystaste asfalten är dyr och känslig. Den mest slitstarka bullrar mer. För bilisten märks det mest som skillnaden mellan en väg som susar och en som dånar.


Per Sundström

7. Steyr-Puch 55 “Baby”: Den österrikiska “Volkswagen”

Av Jon C. Branch Publicerad den 9 mars 2026

3 min läsning

Namnet Steyr är mest känt i samband med eldvapen – särskilt sportgevär där Mannlicher-Schönauer är det mest kända. Men Steyr tillverkade också bilar, inklusive Steyr-Puch 50 och 55, som var Österrikes svar på Volkswagen.



Snabba fakta

1. Namnet Steyr är numera kanske mest känt inom vapenkretsar.

2. Efter första världskriget inledde Steyr ett diversifieringsprogram som slutligen ledde till att de designade och tillverkade inte bara eldvapen, utan även cyklar, motorcyklar, bilar, lastbilar och järnvägslok.

3. En av de mest ikoniska Steyr-bilarna var modellerna 50 och 55, som fick smeknamnet "Baby".

4. **En av dessa Steyr-Puch "Baby"-bilar från 1939 är till salu vid publiceringstillfället.**



Företaget som slutligen bar namnet "Steyr" har ett arv som går tillbaka till 1100- och 1200-talen och tillverkade vapen, särskilt för regionens olika militära styrkor genom dess historia. Namnet Steyr var känt för detta långt innan motorfordon uppfanns.

Steyrs början som företag började med Josef und Franz Werndl & Comp. Waffenfabrik und Sägemühle i Oberletten (Josef och Franz Werndl & Partners vapenfabrik och sågverk i Oberletten), som senare blev Österreichische Waffenfabriksgesellschaft (ŒWG, Österrikiska vapentillverkningsbolaget), ett aktiebolag (AG) sedan 1869.

Werndl hade en nära relation med ingenjören Ferdinand Ritter von Mannlicher och ur denna relation uppstod de geniala skjutvapen som bar Mannlicher-namnet: militär, polis och sport.

Bland dessa fanns Mannlicher M1895-geväret som hade en avancerad rakdragen repetergevär. Men utan tvekan var Mannlicher som blev en österrikisk ikon **Mannlicher-Schönauer-geväret**, som Ferdinand Mannlicher skapade i samarbete med Otto Schönauer.

Första världskriget kom emellan och Österrike besegrades och underkastades Saint-Germainfördraget 1919 under efterkrigstiden, och de förbjöds att tillverka skjutvapen. Ledningen beslutade därför att omstrukturera verksamheten för att tillverka andra varor som cyklar, motorcyklar, bilar, lastbilar och till och med järnvägslok.

Under de följande åren bytte företaget namn till Steyr Werke 1926 och sedan till Steyr-Daimler-Puch 1934. Företaget kunde återuppta sitt stolta arv som vapentillverkare men byggde också vidare på företagets diversifiering till de andra ovan nämnda områdena.

Efter att ha blivit biltillverkare på 1930-talet var Steyr väl positionerade att se att ägandet av bilar alltmer inte längre var de rikas exklusiva område, utan att det fanns en entusiasm i regeringarna i Österrike och Tyskland att skapa motorbilar som vanliga människor kunde äga och dra nytta av.

Bilar och fordon

I Tyskland hade Dr. Porsche fått i uppdrag att designa och bygga en "**Volkswagen**", en folkbil, och bilen han skapade blev en global framgång.



Den österrikiska motsvarigheten till den tyska Volkswagen skapades av ett team lett av direktör Karl Jenschke. Den var lik Volkswagen i storlek och prestanda men mekaniskt mycket annorlunda: detta var Steyr 50.





Steyr 50 drevs av en konventionell 22 hk frammonterad vattenkyld fyrcylindrig boxermotor kopplad till en fyrväxlad manuell växellåda som skickade drivkraften till bakhjulen.

Elektrisk kraft tillhandahölls av en dynastarter som kombinerade funktionerna startmotor och dynamo, och kylfläkten var monterad på samma axel.

Steyr 50 hade fyra sittplatser och tack vare sin frontmotorlayout hade den något bättre bagageutrymme än Volkswagen. Bromsarna var hydrauliska till skillnad från kabelbromsarna som användes på de tidiga versionerna av Volkswagen.

År 1938 förbättrade ingenjörsteamet på Steyr bilen genom att lyfta motorkraften och ge den längre längd. Denna nya version fick namnet Steyr 55.

Både Steyr 50 och 55 kallades Steyr "Babys".

Produktionen fortsatte fram till 1940 då andra världskrigets krav krävde att Steyr fokuserade sina ansträngningar på krigsproduktion. Efter en produktion på cirka 13 000 Steyr 50 och 55 Baby-bilar upphörde tillverkningen av Österrikes "folkets bil" och återupptogs inte efter kriget.

En av dessa ganska ovanliga bilar, en Steyr-Puch 55 "Baby" från 1939, är till salu vid publiceringstillfället.



Jon Branch är grundare och chefredaktör för Revivaler och har skrivit ett betydande antal artiklar för olika publikationer, inklusive officiella köpguider för eBay, klassiska bilartiklar för Hagerty, magasinartiklar för både Australian Shooters Journal och Australian Shooter, och han är en långvarig bidragsgivare till Silodrome.

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

8. 1961 Ghia L 6.4 Coupé

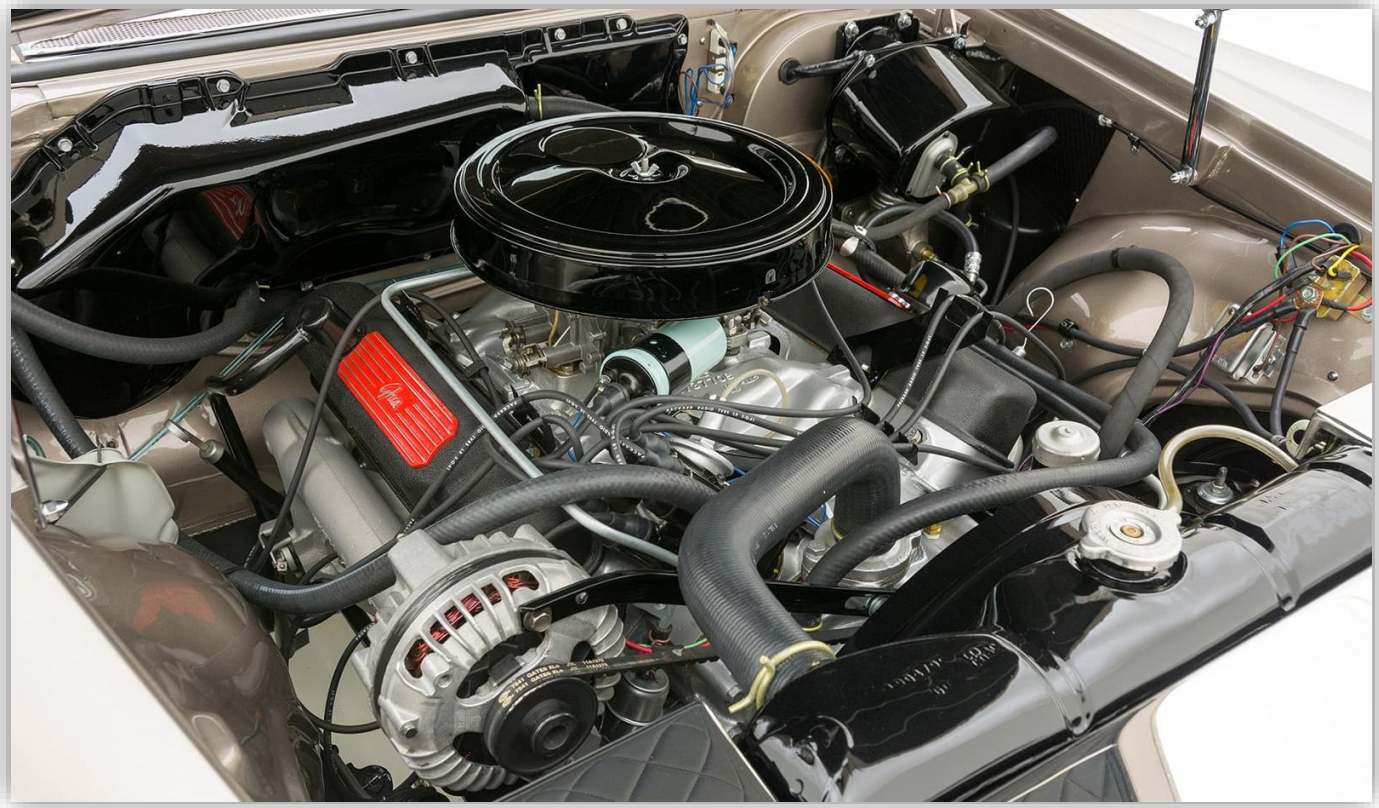


"Lyx som rör sig med dig." Denna generiska amerikanska marknadsföringsslang presenterade en exklusiv multinationell lyxig Grand Touring-bil, Ghia L 6.4. Officiellt en produkt av Dual Motors, följde Ghia-märkta L 6.4 upp den vackra men bristfälliga Dual Ghia, med rötter i det långa och fruktbara samarbetet mellan Chryslers flamboyanta designchef, Virgil Exner, och Ghias ambitiösa ledare, Luigi Segre. Liksom Dual-Ghia siktade L 6.4 på Rolls-Royce, Bentley, Mercedes-Benz och Cadillac på toppen av lyxbilsmarknaden. Med muskulös Chrysler-kraft i en slående italiensk kostym var L 6.4 ytterligare en nyanserad Giga-tolkning av en Exner-design. L 6.4 förmedlade Exners livfulla känsla för mitten av seklets glamour men med återhållen sofistikation tack vare den italienska *carrozzerian*. Virgil Exner förespråkade användningen av karosspaneler som en designpunkt, och L 6.4 speglade hans estetik med sina djupt rullade fönsterbrädor och subtila uppåtsvepta swag-linje på kvartpanelen. Cockpiten blandade amerikansk jetåldersstil med europeisk stramhet – långt ifrån de mörka träklädda kabinerna hos dess brittiska konkurrenter, men ändå inte mindre lyxiga. Drivverket var helt MoPar, i form av en 383 kubiktums "Wedge" V8, kopplad till en robust TorqueFlite automatlåda. Med 335 hästkrafter hade L6.4 en ordentlig kontinentkrossande prestanda.





L 6.4:s chockerande pris på 13 500 dollar begränsade publiken, även om Frank Sinatra, Lucille Ball och Dean Martin alla ägde L 6.4 (Martin ägde flera), och bytte upp från sina Dual-Ghias. Åtminstone var L 6.4 vackert tillverkad, så de få lyckliga ägarna fick valuta för pengarna. Men likt liknande italiensk-amerikanska hybrider från den tiden kunde inte ens det orimliga priset täcka de skenande produktionskostnaderna. Stigande arbetslöner i Italien kombinerades med komplexiteten i att frakta fartyg över havet, och slutligen var den vackra Ghia L 6.4 förutbestämd för en härlig blinkning. Efter att Ghia bara färdigställt 26 exemplar gick projektet i konkurs.





Denna spektakulära Ghia L 6.4 är den sjätte av tjugosex tillverkade och erbjuds direkt från en concours-kvalitetsrestaurering med mutter och bult. Presenterad i en fantastisk nyans av varmt metalliskt silver ovanpå ett pergamentläderinteriör, är denna slående Ghia ett av de finaste exemplen av sin typ som finns. Enligt information sammanställd och tillhandahållen av Dr. Paul Sable och Dyke W. Ridgley levererades chassi 0306 ursprungligen till Schweiz till en okänd privat köpare, färdigt i mörk amarant över en kamelfärgad läderinredning. Bilen stannade i Schweiz under större delen av sin livstid och tros ha varit i den ursprungliga ägarens vård fram till omkring år 2000, då den såldes till Peter Rau, ägare av Touring Garage AG i Oberweningen, Schweiz. Registreringsanteckningar visar att det var en sund och komplett originalbil som behövde mindre underhåll. Därifrån gick den vidare till en amerikansk samlare som hade den i sin privata samling i 16 år men aldrig restaurerade den.

Som erbjuds här återgår Ghia till sin ursprungliga prakt. Den varma metalliska silverfärgen är utsökt avslutad, och nyansen framhäver karossens eleganta form med en känsla av mid-century sofistikation. Kromen och det ljusa arbetet är utmärkt restaurerade, och bilen körs på tidsriktiga Good *Year Super Cushion-vita* väggar, med de restaurerade original-navkapslarna från Ghia på plats.

När man öppnar den stora dörren avslöjas en bekväm, ljus och luftig hytt. Med sin färg-glatt polerade aluminium och flygplansinspirerade layout, den stilistiska motsatsen till läder och trä från dess brittiska samtida. Den polerade aluminiumflastningen dominerar interiören när den sveper från instrumentpanelen och ner längs mittkonsolen. Vackert pergamentläder med bruna kanter täcker säten, dörrpanelerna, kvarteren och instrumentbrädan, och de mörkbruna mattorna passar ihop med värmen från silverfärgen. Utrustningen inkluderar elhissar, ett komplett utbud av specialanpassade instrument, Ghia-märkt radio och en fantastisk Nardi-ratt med Ghia-märke. Bagageutrymmet har samma bruna matta med kanter i pergamentläder, med läderpaneler på sidorna och en vadderad däckkåpa.

Kraften kommer från den ursprungliga, matchande siffrorna från Chrysler-baserade 6,4-liters (383 c.i.) V8. Den är utsökt detaljerad och har rätt Ghia-skript ventilkåpor i korrekt svart skrynklig finish och originalluftrenare. Andra detaljer inkluderar rätt MoPar-slang-klämmor, vadderad underhuvdyna och polerad aluminiumpanel med stängda paneler. Finishen under huven är lika fin som resten av karossen, då bilen knappt har mer än några provkörningsmil på sin sida sedan den färdigställdes.

Dual Motors tillverkade endast 26 exemplar av L 6.4, och få av de överlevande är restaurerade till denna nivå. Denna suveräna Ghia är utan tvekan en av de finaste i sitt slag som finns, redo för sin concours-debut vid ett antal exklusiva evenemang världen över.

Klassiker

9. Grattis Cadillac Eldorado Biarritz!

Publicerad 7 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Idag firar vi Birgitta och Britta. Men på Klassikers unika vis även Biarritz. Cadillac Eldorado Biarritz. Hurra!



Cadillac Eldorado Biarritz 1959

Biarritz är en stad i sydvästra Frankrike alldeles vid Biscayabukten. Bad och kurort på samma gång. Cadillac lät sig 1956 inspireras av sitt franska arv och döpte cabrioletversionen av fina modellserien Eldorado till Biarritz.

Biarritz var inte den dyraste Cadillacen, det var den extrema Eldorado Brougham med sitt karaktäristiska borstade rostfria tak som sattes samman hos Pininfarina i Italien1957-58.

Inte näst dyraste för det var limousinen Series 75 men bra dyr var ändå Eldorado Biarritz.

Biarritz såldes som Cadillacs exklusivaste convertible. Andra till utseendet snarlika convertibles bytte genom åren namn mellan Series 62, Seville och De Ville.

Den mest säljande Eldoradomodellen var annars Seville vilken också fanns som tvådörrars hardtop.



Cadillac Eldorado – Biarritz 1956



Cadillac Eldorado Biarritz 1958

Eldorado Biarritz tillverkades i första etappen mellan 1956 och 1964 med varierande specifikationer men ändå alltid ansedd som toppmodellen bland Eldorados.

1961-64 års Biarritz var inte längre lika utstickande jämfört med vanliga Eldorado Seville. Utrustningsnivån sänktes och de yttre kännetecken gjordes mer diskreta, borta var Biarritzens speciella kromlistkollage.

1976 kom ordet Biarritz till användning igen. Denna gång som ett utrustningspaket för den numer framhjulsdrivna Eldorado.

Det mest spektakulära tillbehöret, gick att beställa mellan 1979-85 och bestod i att främre takhalvan försågs med ett hölje av borstad aluminium medan bakre halvan kläddes med ett tjockt stoppat vinyltak.

Många av de vräkigaste tillbehören försvann 1985 men utrustningspaketet Biarritz fanns kvar till 1991 i mindre omfattning. Där efter försvann Biarritz in i dimmorna igen.



Cadillac Eldorado Biarritz 1960



Cadillac Eldorado Biarritz 1964



Över berg och genom dalar med framhjulsdrivna Eldorado 1977. Biarritz var nu ett utrustningspaket som det gick att beställa mer eller mindre av. Fortfarande var dock Eldorado Biarritz en "fullsize".



Mindre och klenare det blev Eldorado Biarritz definitivt med tiden.
Men ändå ser väl denna vita vagn från 1983 fortfarande lite maffig ut!?

AUTOCAR

10. Superbilen som världen glömde bort: Jiotto Caspita (1989)



När Jiotto presenterade Caspita 1989 hävdade man att detta var en bil som skulle innebära en återgång till att folk körde till en racerbana, tävlade och sedan körde hem igen, allt i samma bil. Till en början var det en V12-motor från Formel 1 som användes, men 1990 monterades istället en Judd V10-motor, som båda skulle klara över 320 km/h. Men inga bilar levererades någonsin till kunder.





Roger Warolin