# 9 okt MOTOR-NYTT 2026



Talbot-Lago T150 C Teardrop Coupe (1938)

**1. Provkör nya Mercedes VLE**

**2. Provkörning av Cupra Born VZ**

**3. Dacia Hipster på väg**

**4. Tesla slog Volvo i megaupphandling**

**5. Talbot Samba**

**6. Talbot-Lago T150 C Teardrop**

**7. Horch 780 B Sport Cabriolet**

**8. Grattis Rolls-Royce Phantom**

**9. Superbilen som världen glömde bort**

**10. Galet rekord med Top Fuel-dragster**

**11. Fredagsfilmen**

# 1. Provkör nya Mercedes VLE

**Av Christoffer Gullin 24 sep. 2026**

**Börjar på 1 miljon kronor**




**FILM: https://youtu.be/-bCRBWtye6g?t=18**

Jag har fått möjlighet att köra nya Mercedes VLE. På en kortare runda hanns det med både småvägar och dåliga vägar, tur då att nya VLE kommer med luftfjädring från S-class.

I videon går jag igenom bilen, dess specifikationer och funktioner samt tar en runda med bilen för att få en första uppfattning om hur den känns på vägarna. Kan en stor van med över 70 mils WLTP-räckvidd och 800V-teknik få dig att betala en miljon eller mer?


**00:00** - Intro
**00:26** - Reklam
**01:02** - Priset, batteriet och effekten
**01:43** - Körkortsbehörigheten du måste kolla
**02:04** - 800 volt och laddtiden
**02:31** - Konkurrenterna
**02:44** - Bagageutrymmet
**03:13** - Skjutdörrar och sätesskenorna
**04:16** - In bakom ratten: superscreen
**04:51** - Airmatic-luftfjädringen från S-klass
**06:26** - Interiörkvalitet och dekor
**07:00** - Lyxtaxi eller privatbil?
**07:23** - Sikten bakåt
**08:26** - Ljudnivå och dåliga vägar
**08:53** - Alla vill ha en MPV men köper SUV
**09:36** - Miljonen i verkligheten
**10:19** - Head up-displayen
**11:02** - Effekten i ett fordon på tre ton
**11:32** - Paddlarna och enpedalsläget
**12:19** - Drivlinan och styrningen
**13:03** - Fronten och ljuslisten

Teknikens Värld

## 2. Provkörning av Cupra Born VZ

**Av Erik Andrén  Publicerad 27 sep 2026 kl 06.00**

**I likhet med syskonmodellen Volkswagen ID.3 har Cupra låtit uppdatera Born. Vi provkör och undrar vad som egentligen är nytt.**




*Texten ”Cupra” borta i fronten, samt nya lampor med triangulära element. Så ”tar” du uppdaterade Born framifrån.*

Året var 2021, och i **Volkswagen**-koncernens generella utrullning av elbilar hade turen äntligen kommit till den spanska Seat. Fast det blev inte **Seat**, utan i stället det nya, hippa undermärket **Cupra**, som fick äran att pryda den nya modellen. Bilen kallades **Born**, namngiven efter en stadsdel i Barcelona. Och sådär helt ny var den knappast. I stället handlade det om en ganska lätt maskerad – och lite dyrare – version av **Volkswagen ID.3**, som redan funnits i produktion i tre år dessförinnan.

När det nu blivit dags för en uppdatering, så är det med andra ord inte bara en fem år gammal modell som stöps om. Man kan med goda skäl hävda att Born egentligen har sju år på nacken. En evighet i den snabbrörliga elbilsvärlden. Men än är varken Born eller ID.3 riktigt pensionsmogna. Volkswagen-modellen har fått ett nytt ansikte, och **tillägget Neo i namnet**. Även Born har fått en designmässig omdaning framtill (med nya matrisstrålkastare) och baktill (med nya baklampor och ett upplyst emblem), samt interiört med lite nya skärmar, knappar och materialval. Dessutom, ska det visa sig, har några av de största irritationsmomenten från förr åtgärdats. Men någon vidare pånyttfödelse handlar det knappast om. Skillnaderna är, om inte akademiska, så i alla fall att betrakta som begränsade.



**Det här är nytt**

**Ratt.** Fysiska knappar i stället för de hopplösa touch-knapparna som Born hade innan uppdateringen.

**Skärm.** Större skärm framför föraren, men som numera sitter fast i panelen, inte i ratt-stången.

**Knappar.** Äntligen kan man styra alla fyra elhissarna individuellt. Tidigare krävdes ett tryck på ett omkopplarknapp för att växla till de bakre.

**Utseende och material.** Dörrsidorna fram har fått lite roligare klädsel, och exteriören är omgjord, men ser ändå precis ut som tidigare.

Provkörningen nu är lokaliserad till spanska huvudstaden Madrid, men det är mest för syns skull. Precis som tidigare är Born tillverkad i Tyskland. Jämte ID.3 Neo ser modellen till att forna Trabant-staden Zwickau ännu kan stoltsera med bilproduktion. Dock i, på alla sätt, mer moderna faciliteter.

Precis som tidigare är också Born bakhjulsdriven, med motorn i samma ände. Om du trodde det skulle ge utrymme för ett främre lastutrymme så trodde du dock fel. Under den lilla huven är det fortfarande fullt av annat jox. Men layouten gör att kupén tillåts bli rymlig, och framsätet luftigt med vindrutan långt fram. Och redan när vi sätter oss på plats bakom ratten märks några av de välkomna uppdateringarna gentemot tidigare. Ratten är nämligen ny, och har nämligen försetts med fysiska knappar, i stället för de bångstyriga – ja, nästan obrukbara – touchditon som Born hade tidigare. Även i övrigt är interiören uppfräschad. Dörrsidorna, i alla fall fram, är nu betydligt mindre plastiga, och fönsterhissarna har fått fyra separata knappar i stället för att man, som tidigare, fått växla till de bakre fönsterhissarna med en separat knapp. Även infotainmentsystemet är uppdaterat och har blivit... om inte bra, så i alla fall bättre än tidigare, och är numera baserat på Googles Android Automotive. Tyvärr har Born inte, till skillnad från syskonet från Volkswagen, försetts med fysiska knappar i anslutning till skärmen. Man får dras med den halvdana touch-listen. Det blev för dyrt att byta, hävdar man.



*Under golvat döljs ett litet fack. Och baksätet har genomlastningslucka.*
*Born är helt okej praktisk.*

Precis som före uppdatering sitter man också bra i förarstolen. Ergonomin är bra, med goda justeringsmåner för både stol och ratt, samt bra sidostöd. Förarskärmen har blivit större och bredare med snygg grafik, men tyvärr har man flyttat skärmen från att hänga ihop med rattkolumnen till att sitta fast i panelen. Det gör att delar av skärmen riskerar döljas av rattkransen om man uppskattar att ha ratten lågt och nära. Även baksätet är fortsatt bra. Ryggstödet är fäll- och delbart med genomlastningslucka, och bagageutrymmet okej för storleken. Men någon last på taket får man inte ha. Inte släpvagn heller, även om en krok – för cyklar – numera finns som tillval.

Objektet för provkörningen är toppmodellen VZ, på 326 hästkrafter. Accelerationen till 100 knyck sker på 5,6 sekunder, och även om det för all del är snabbt, så känns det inte så brutalt som det kan göra i vissa andra elbilar. Även sedan tidigare har Born varit en bil som smidigt smitit runt hörn, tack vare den snäva vändcirkeln, på bara strax över 10 meter. De dubbla A-stolparna skymmer dock sikten rätt effektivt i vissa vinklar. Och sådär fantastiskt körglad i övrigt har bilen inte varit, den eldiga spanska varumärkesprofilen till trots. Chassit och hjulupphängningen har varit boven i dramat. Även om man skruvat på några skruvar även här, så är upplevelsen påtagligt likartad.

Provkörningen sker på både kurvigare landsvägar, i stadskörning och på motorväg, och framför allt i det sistnämnda trivs Born bra. Filhållningsassistansen är föredömligt subtil i sina ingrepp, och de nya rattknapparna styr farthållaren smidigt, när man väl hittat vilken knapp som gör vad. En annan rattknapp kan justera körläget, och med det ljudupplevelsen i kupén. Väljer du rätt läge så låter Born som ett rymdskepp. Det är väl coolt?! (Ja. I tre minuter.)




*Bakifrån är nya ljusrampen och trianglarna i lamporna det som känns igen.*

Enligt vad som numera börjar bli branschstandard, så kan också regenereringen styras med paddlar bakom ratten. Skönt om du vill byta från hög bromskraftsåtervinning i stan till ett läge som mer bibehåller farten på landsväg. Dessutom har bilen nu ett riktigt enpedalsläge, där den bromsar in till stillastående.

Drivlinemässigt handlar det i övrigt om finjusteringar. Batteriet, som tidigare var på 77 kilowattimmar, är nu på 79 dito, användbara. Totalkapaciteten, med säkerhetsmarginalen, anges till 84 kWh. Laddeffekten vid snabbladdning, som tidigare angavs till 170 kW, ligger nu på 183 kW. Bättre, absolut. Men i jämförelse med mer moderna konstruktioner med 800-voltsteknik en rätt medioker siffra.

Förbrukningen är dock ett trumfkort, i alla fall om man ska tro WLTP-siffrorna. Och även om det är på decimalen, så är VZ-versionen faktiskt inte bara snabbast och starkast, utan även snålast. Tacka den uppdaterade motorn för det. Angiven förbrukning på mellan 1,41 och 1,62 kWh/mil är bra, även om vi inte har full möjlighet att testa hur det stämmer överens med verkligheten under vår körning.

Ska du då köpa en Cupra Born? Tja, det går inte att trolla bort att konstruktionen nu har ett gäng år på nacken. Omsminkad front och akter till trots. Samtidigt är en beprövad modell just beprövad, med relativt få allvarliga brister.

Med uppdateringen har också flera av de stora irritationsmomenten i form av tveksamma touchknappar och bökigt infotainmentsystem försvunnit. Born är en bil som inte upplevs genuint dålig på något. Men samtidigt inte utmärkande bra. Att Cupra skryter om att en ny kulör ingår i uppdateringarna blir talande. Vilken färg, undrar du? Grå. Och för den prislapp på avrundningsbart 600 000 kronor som VZ-versionen betingar i Sverige så får du många andra bra – till och med bättre – bilar.

Instegsversionen av Born går på 466 900 kronor, är eventuellt en annan femma. Då är förvisso batteriet på blott 58 kWh och maximala laddeffekten bara strax över 100 kilowatt. Och vill du inte ha billigaste **Tesla Model Y**, så heter konkurrenterna saker som **Opel Astra** och **Kia EV3**, och har prestanda i någorlunda jämförbar nivå. Då är Cupra Born, även så här på ålderns uppsminkade höst, att betrakta som en värdig motståndare, som prismässigt blir intressant med privatleasing. Motsvarande version av tvillingsyskonet ID.3 går också lös på 15 000 kronor ytterligare, samtidigt som Born faktiskt hittills visat sig ha bättre andrahandsvärde. Står du i det valet, då är den hippa spanjoren det rimliga alternativet.

## Cupra Born VZ

**Pris:** 596 900 kronor.
**Motor:** El. Elmotor, max effekt 326 hk (240 kW), vridmoment 545 Nm. Batteri 84 kWh varav 79 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/183 kW. Värmepump.
**Kraftöverföring:** Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.
**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.
**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,2 meter.
**Bromsar:** Ventilerade skivor fram,trummor bak.
**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 235/40 R20.
**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 277, längd 434, bredd 181, höjd 154, spårvidd f/b 154/152. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 899, maxlast 461, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 385–1267 liter.
**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 5,6 s, toppfart 200 km/h.
**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,41 kWh/mil. $CO_2$ 0 g/km. Räckvidd 631 km.
**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.
**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

## Rivaler:



**Volkswagen ID.3 Neo 79 kWh**
Samma bil men i tysk skrud, men lägre effekt än VZ-versionen. Vi inväntar den kommande GTI-versionen, som är i paritet. På de jämförbara nivåerna är ID.3 Neo knappt 10 000 kronor dyrare än Born.
**Pris:** 537 900 kronor




**Volvo EX30 P8 Long Range**
Kortare räckvidd, halvdan laddeffekt. Men å andra sidan fyrhjulsdrift, sisådär 100 hästar högre effekt än Born och därtill ett stycke billigare i inköp. Det finns mer modesta versioner av EX30 också.
**Pris:** 547 000 kronor

## 3. Dacia Hipster på väg – rekordlågt pris väntas

**Av Andreas Bergsman testredaktör, M3**

**Dacias lilla Hipster ser ut att bli verklighet. Enligt nya uppgifter ska den börja tillverkas under 2027 och målet är ett pris på motsvarande omkring 120 000 kronor.**




Dacia visade Hipster som koncept förra året, men har hittills inte bekräftat att bilen ska sättas i produktion. Nu uppger källor för brittiska **Autocar** att projektet går vidare och att den färdiga modellen ska presenteras under 2027.

Målet är ett pris på motsvarande omkring 120 000 kronor på den brittiska marknaden. Vad Hipster i så fall skulle kosta i Sverige är fortfarande oklart.

Hipster blir heller ingen vanlig personbil. Fyrasitsversionen utvecklas för EU:s L7e-klass för tunga fyrhjulingar, där effekten begränsas till 20 hästkrafter och vikten till högst 450 kilo exklusive batteriet. Toppfarten får vara högst 90 km/h.

Enligt uppgifterna får Hipster ett batteri på omkring 15 kWh. Någon räckvidd har ännu inte avslöjats.

Formatet blir minst sagt kompakt. Produktionsbilen väntas bli omkring tre meter lång, 1,55 meter bred och 1,53 meter hög – ungefär samma yttermått som en klassisk Mini. Dacia ska dessutom undersöka en ännu enklare tvåsitsig version som kan klassas enligt de lättare L6e-reglerna.



Utseendet väntas ligga nära konceptbilen, även om bland annat front, stötfångare och belysning förändras. Baktill ska konceptets tvådelade öppning ersättas av en stor sidohängd baklucka.

Produktionen uppges hamna i kinesiska Shiyan, i samma fabrik där den första generationen Dacia Spring tidigare byggdes. För att hålla nere kostnaderna ska delar från gamla Spring återanvändas där det är möjligt.

Dacia har fortfarande inte officiellt gett Hipster grönt ljus. Enligt designchefen David Durand är projektet under utveckling och behöver ett slutligt godkännande från företagsledningen. Om planerna håller ska den färdiga bilen visas under 2027.






Andreas Bergsman

PS Motor

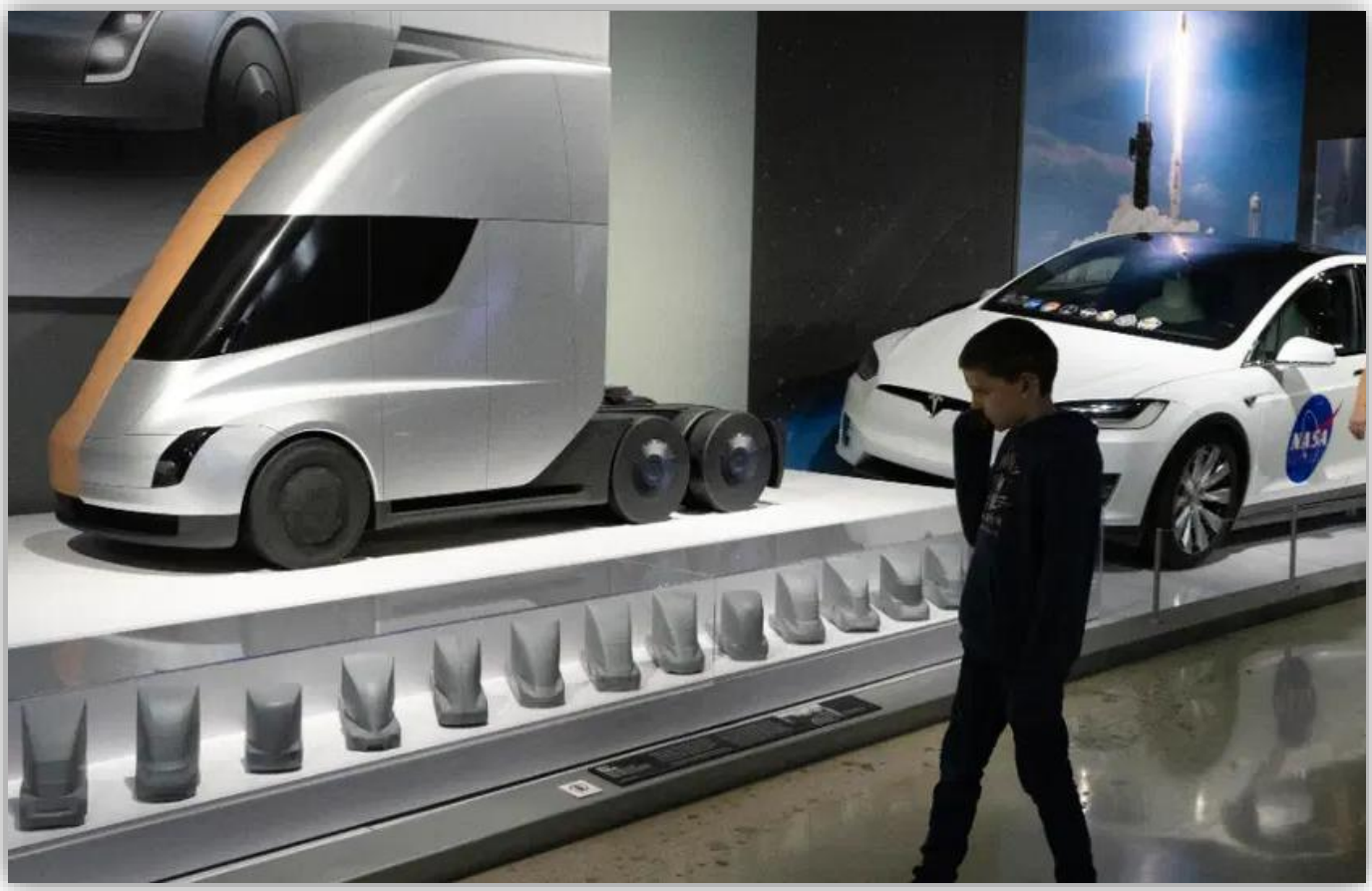
## 4. Tesla slog Volvo i megaupphandling: Beställer 2500 el-lastbilar

**Av Emil Karlsson**

**Publicerad 25 sep. 2026**

**Uppdaterad 25 sep. 2026**

**På Teslas lastbilsdivision firas det troligtvis. En nystartad köparallians har valt ut tillverkaren som huvudtillverkare för en leasingflotta på 2500 elektriska lastbilar.**



*En replika av Tesla Semi på ett museum i Los Angeles*

Ambågarna är vässade på bolagen som vill tillskansa sig marknadsandelar gällande försäljning av eldrivna lastbilar. På hemmaplan visade Volvo i våras upp sin slagskämpe: FH Aero Electric med en uppskattad räckvidd på upp till 700 kilometer per laddning.

I och med att serieproduktionen kickade igång ordentligt **i mitten av september** konstaterade man att den långa räckvidden tillsammans med att modellen är förberedd för megawattladdning kommer vara sådant som kraftigt sänker tröskeln för fraktbolag att byta ut sina dieseldrivna lastbilar mot elektriska versioner – också på de längsta och mest krävande rutterna.

På andra sidan Atlanten är det Tesla som flexar musklerna. Rapporter från **tidigare i september** säger att vi i Europa, i alla fall till en början, endast kommer att få Standard-range-versionen till vår marknad. Jämfört med Volvos 700 kilometer står sig Tesla Semis 550 kilometer sig slätt.

Trots det har det Semin fått stort intresse, bland annat från svenska Einride – de har nämligen lagt en order på 500 Tesla-lastbilar, något **Dagens PS skrev om i augusti**.

**Nykomlingen lägger megaorder**

Och återigen har Tesla fått anledning att fira. En ny organisation, Zet Scale, med syftet att samla flera bolags lastbilsbehov har gjort en rekordorder hos Elon Musks bolag. Totalt handlar det om 2500 eldrivna lastbilar som ska köpas in, för att sedan leasas ut till diverse frakt- och logistikbolag. Tesla har valts som huvudleverantör, men exakt hur många av ordrarna som tilldelas dem framgår inte i **pressmeddelandet**. Från **Teslas eget håll** låter det dock som att hela ordern väntas gå till dem.

”Hela transportbranschen vill ha renare lastbilar, men hittills har varje företag behövt hantera omställningen – och riskerna med den – på egen hand”, säger **Christoph Wolff**, vd för Smart Freight Centre. ”Zet Scale samlar transportköpare, åkerier, tillverkare och finansiärer kring en gemensam, faktisk efterfrågan. När risken delas mellan hela kedjan i stället för att hamna på en enskild aktör kan branschen äntligen ställa om i stor skala.”

Den samlade efterfrågan från köparna innebär att priserna har kunnat pressas rejält. En Tesla Semi Standard Range **uppskattas** kosta från cirka 2,43 miljoner kronor, medan Long Range ligger närmre 2,81 miljoner kronor. Exakt vilket pris den stora beställningen landade på, eller hur fördelningen av modellerna ser ut, framgår inte ur pressmeddelandet.

**Volvo blir alternativval**

Valet föll på Tesla efter att köparalliansen utvärderat pris, räckvidd, laddkapacitet och produktionskapacitet. Men man skriver också att upphandlingen innebär att flera tillverkare valts ut som sekundära leverantörer – bland annat Volvo, men också Kenworth och RIDE.

Framgent skriver organisationen att man hoppas utöka den elektriska lastbilsflottan med ytterligare drygt 7500 fordon.



Emil Karlsson

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 lande

ViBilägare

## 5. Talbot Samba: Färgglad kampanj floppade totalt

**Publicerad 2026-09-27 6:30  Text Joakim Bergqvist**

**Den svenska småbilsmarknaden mångdubblades under 1983. I rampljuset stod två intressanta nyheter men det fanns också ett alternativ som befann sig långt in i mörkret.**




*Samba? Nej, breakdance!*

**I början av 1983** hade Peugeot 205 och Fiat Uno premiär. Två mycket spännande småbilar som snart skulle äntra den svenska marknaden.

Dock fanns ytterligare ett nytt alternativ som varken gick att kalla för spännande eller för den delen färskt. Talbot Samba hade nämligen debuterat redan under hösten 1981 och strax därefter hade dessutom Pininfarina börjat tillverka en öppen variant men det var först nu som modellerna kom till Sverige.

Talbot hade vid denna tid inte mycket gemensamt med den insomnade och anrika lyxbilstillverkaren. I stället var det PSA med Peugeot i spetsen som valt att återuppliva namnet när de tog över krisdrabbade Chrysler Europe under 1978. Ett av det första projekten blev en modern småbil baserad på den korta versionen av Peugeot 104 och senare Citroën LN.

Redan några år tidigare hade Chrysler Europe själva försökt ge sig in i det allt tuffare B-segmentet med utmanararen Sunbeam. Modellen framstod dock som förlegad redan från start då den delvis baserades på den äldre Hillman Avenger och således var bakhjulsdriven.

Trots att Samba bevisligen var mångsidig och passade lika bra för helgens resa till Rivieran...

**Samtidigt höll** företaget på med ett projekt kallat C2 – en något större modell som skulle driva på framhjulen och dessutom säljas på båda sidorna av Atlanten. I Sverige skulle modellen senare bli känd som Horizon.




*... som vardagens läskbackstransporter uteblev succén.*

Det var på denna som en designstudie kallad C2 Short togs fram och precis som namnet antydde var det i princip en kraftigt nedkortad Horizon.

På grund av sviktande ekonomi lades projektet ner. Det var först när PSA klev genom dörren som ett nytt försök påbörjades och en tid senare var Samba född.

Från början erbjöds en 50 hästars 1,1-litersmaskin eller en 1,4 med dubbelportsförgasare och hela 72 hästkrafter. Under 1982 tillkom sportiga S med dubbla förgasare och 80 kusar. Samtidigt presenterades den avskalade och hårdtrimmade Rallye som trots 1,2-liter gav hela 90 hk.

**De svenska kunderna** fick dessvärre hålla till godo med de två första varianterna. Den asketiskt lagde som dessutom hade oerhört mycket fritid valde med fördel den svagare LS som i princip hade en tom utrustningslista och gjorde noll till hundra på 18,2 sekunder.

Betydligt bättre eller rättare sagt snabbare blev det i GLS och Cabriolet. Förutom den märkbart starkare motorn fick köparna rena lyxdetaljer som femväxlad låda och elektriska fönsterhissar – mycket ovanligt i klassen.

**Den svenska** broschyren från 1985 innehöll inte bara många säljande meningar utan även bilder på vardagliga situationer som den typiska Samba-ägaren ägnar sig åt. På första uppslaget möts betraktaren av några graffitimålande och dansande hiphopfantaster tillsammans med orden ”en symbol för en ungdomlig livsstil”. Ett annat uppslag visar att hela fyra backar från det suspekta läskföretaget ”Jum!” får plats i en Samba LS – om du kör med öppen bagagelucka vill säga…

Utövarna var däremot inte testlaget från franska Vi Bilägare utan ännu hippare personer med 50-talskläningar och en högst tvivelaktig Hawaiiskjorta från Florida.

Trots dessa tunga försäljningsbilder var det enbart 62 personer som nappade på en ny Samba i Sverige 1985. I maj året därpå lades tillverkningen av Samba ner helt 1987 försvann tyvärr Talbot som personbilsmärke helt.

## 6. Talbot-Lago T150 C Teardrop Coupe från 1938

**Av Stefan Lombard 6 augusti 2024**

**4 min läsning**



I bildesignens historia har få länder lutat sig så mycket åt en viss konstnärlig rörelse för att styra sina kollektiva pennor som Frankrike gjorde under art deco-perioden på 1920- och 30-talen. Med deras betoning på den strömlinjeformade moderna stilen inom industridesign, nästan hundra år senare, den svepande, **Flytande förkrigsvagnar** av Avions Voisin, Bugatti, Delage, Delahaye, Peugeot och Talbot-Lago är fortfarande vördade för skönheten i sina radikala exteriörer och – en särskild nickning till Voisin – sina ibland vilda interiörer. Fransk *karrosserie* **Figoni et Falaschi** spelade en inte obetydlig roll i att leda vägen.

Och ändå var Talbot nära att missa denna extraordinära period. I början av 1930-talet producerade Automobiles Talbot-Darracq, då ägt av det anglo-franska företaget Sunbeam-Talbot-Darracq (STD), ett tråkigt sortiment av till stor del glömska personbilar, och företagets ekonomi speglade detta; Konkursen hotade stort, och företaget behövde en räddare.

I september 1933 medverkade han i rollen som Anthony Lago. Lago var lika delar begåvad ingenjör och elegant affärsman som flydde sitt hemland Italien 1919 efter en konfrontation med tre beväpnade fascister som slutade med att han kastade en granat mot dem och dödade en av dem. Han bosatte sig först i Paris och arbetade så småningom för Pratt & Whitney i Amerika, innan han landade i England på 1920-talet, där han tillbringade en tid på Self-Changing Gears Ltd., som tillverkade Wilsons fyrväxlade förväxlade växellåda. Bekvämt nog hade Lago rättigheterna till den nymodiga mekanismen i fickan när han övertalade STD:s styrelse att skicka honom till Parisförorten Suresnes för att renovera dess misslyckade franska gren. I en rad smidiga affärer som slutligen ledde till STD:s kollaps tog Lago över kontrollen av företaget utan att spendera en krona.

Omedelbart började han förnya produktutbudet för det omdöpta Talbot-Lago för att fokusera på spännande sportbilar samtidigt som företaget började tävla. Han gav chefsingenjören Walter Becchia, tidigare på Fiat, i uppdrag att utveckla en kraftfullare sexcylindrig motor, och han anlitade sin vän och landsman Joseph Figoni för att designa **Oförglömliga karosser** för hans nya chassi.



Allt kulminerade på Paris Salon 1934, där prototypen Talbot-Lago T150 Grand Sport, med en smidig Figoni-kaross, en ny 3,0-liters motor och en förvalsväxellåda, chockade publiken. Det nya och förbättrade Talbot-Lago hade anlänt.

Två år senare kom de till Parismässan med två nya stegchassi, den sportiga 104-tums T150 C-SS, som endast fanns som rull för karossbyggda karosser (den låg också till grund för Talbots Grand Prix-racerbilar), och T150 C, som var identisk men på 116 tum. Det extra utrymmet skulle rymma karosser med bakre säten eller, som denna 1938 T150 C Lago Special, s/n 90034, framhäver, en elegant, kompromisslös tvåsitsig design som kunde utnyttja den extra ytan på bästa sätt.

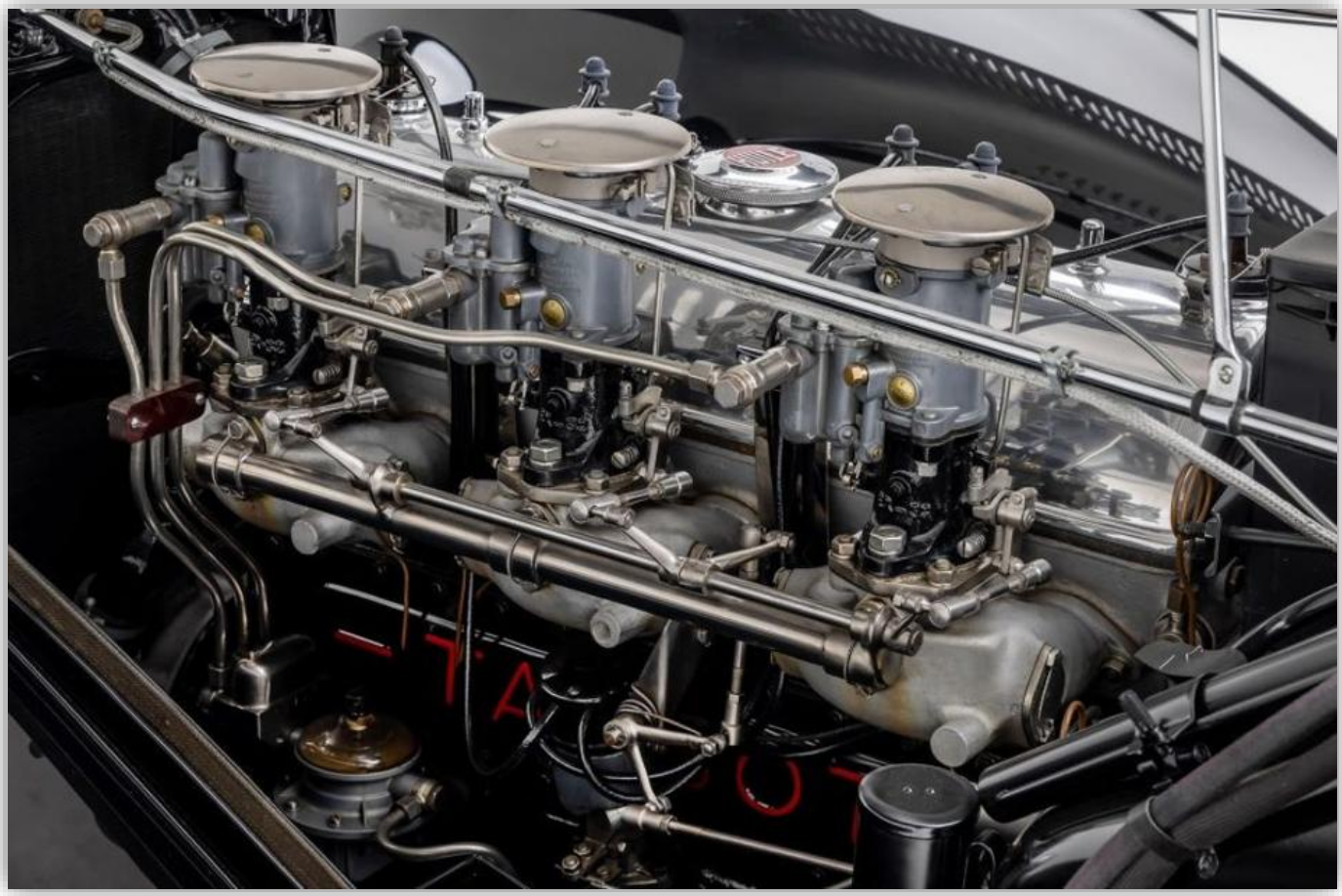
Båda chassen hade oberoende framfjädring med tvärställd bakre bladfjäder och en underslungad stel axel, och kraften kom från Becchias helt nya 4,0-liters raksexa, en vidareutveckling av 3,0-litersmotorn med aluminiumtopplock och halvsfäriska förbränningskammare. I racingutförande, med tre Zenith-förgasare, producerade den 175 hk och kunde driva en Talbot-Lago till nästan 200 km/h. Gatbilar hade en nedtrimmad version som gav cirka 140 hk; År 1939 var siffran närmare 165 hk.

Även om andra karossbyggare byggde vackra karosser för T150-chassit, inklusive Pourtout och Saoutchik, var Figonis *Goutte d'Eau*, ("vattendroppe" eller, mer kortfattat, "droppform") coupékarosser möjligen den vackraste, och den fanns i tre varianter: med alla fyra hjul inneslutna, endast bakhjulen inneslutna, och med alla fyra hjul exponerade. Denna sista design, internt betecknad som 9222, gavs till s/n 90034, den enda långchassiga T150 C som togs i bruk som sådant.





Bilen beställdes för 165 000 franc (ungefär £80 000 idag) av bankmannen och gentleman-föraren Antoine Schumann genom Alfa Romeo-föraren som blev Talbot-Lago-säljaren Luigi Chinetti i september 1938. Från vindrutan och framåt hade den ungefär samma proportioner som tårformade coupéer byggda på SS:s korta chassi. Men den extra längden gjorde att Figoni kunde ge bilen en mer flödande profil från vindrutan och bakåt, vilket övergav den notchback-design som ofta sågs på de kortare modellerna.





Schumann utrustade sin bil med en metallisk mörkblå lack, sällsynt och dyr vid den tiden, med tobaksläderklädsel och matchande trädetaljer, och specialanpassade exteriördetaljer inkluderade fristående istället för slutna strålkastare, skjutbart soltak, avtagbara bakskärmar, ett kromat spjut som svepte över dörrarna och en unik Lago Special-skrift på baken.

När nazisterna invaderade Frankrike i maj 1940 gömde Schumann Talbot-Lago och flydde landet. Som flykting i Egypten lärde han sig flyga, anslöt sig till den franska motståndsrörelsen och flög uppdrag mot fältmarskalk Rommel i Nordafrika. Efter fientligheterna återförenades Schumann med bilen i Frankrike och sålde den sedan i slutet av 1946 eller början av 1947.

Dess nästa ägare, klädhandlaren Frédéric Damman, var en gentlemanförare som ställde upp med bilen i 24 Heures de Spa, som hölls på Spa-Francorchamps 10–11 juli 1948. I den nio år gamla bilen slutade han och hans kartläsare på 11:e plats totalt och vann 4-litersklassen. Damman var inte obekant med exotiska maskiner, men han värderade Talbot-Lago och behöll den till 1979, då den sedan handlades två gånger i snabb följd, innan den såldes på auktion igen 1981 till en långvarig ägare som så småningom flyttade med den till Sydamerika.

Efter viss mekanisk arbete 2004 med en schweizisk samlare och handlare såldes den på auktion i Monterey 2005 till den bortgångne Texas-samlaren John O'Quinn för 2,1 miljoner pund. O'Quinn lät restaurera den, vilket inkluderade att det ursprungliga lädret förnyades och det ursprungliga träet lackerades om. Färgen ändrades till den nuvarande svarta och den sorterades mekaniskt. Efter O'Quinns död såldes 2010 s/n 90034 återigen i Monterey, denna gång för 2,9 miljoner pund, till sin nuvarande ägare.

Varje Talbot-Lago från förkrigstiden är en sällsynt maskin, inklusive de "ho-hum"-modeller som byggdes innan Anthony Lago skickligt tog över rodret – även om de saknar spänning. Men Lagos omvandling av företaget var inget mindre än spektakulär, och T150-modellerna som tillverkades under hans vakt, särskilt de med specialkarosser från Figoni et Falashi, anses med rätta vara några av de mest sensationella bilarna som någonsin kommit ut på vägarna. Den totala produktionen av T150 var minimal – ungefär 25 C-SS-varianter och färre än 50 av T150 C – och som ett resultat har samlare uppskattat bilarna i årtionden.

Den här bilen är **på väg tillbaka till Monterey** senare denna månad och kommer att korsa kvarteret på Broad Arrows Jet Center Auction, med en förköpsuppskattning på £5 miljoner – £6,2 m. Det kommer att finnas andra bilar på halvön med högre prisvärden, men med sin felfria engångskaross, sin obrutna ägarhistoria, en kort men perfekt racingstatistik och en suverän restaurering som behöll de flesta av sina ursprungliga komponenter, kan 90034 mycket väl sätta försäljningssalen i högvarv. Få bilar skulle vara mer värdiga.

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

## 7. 1934 Horch 780 B Sport Cabriolet

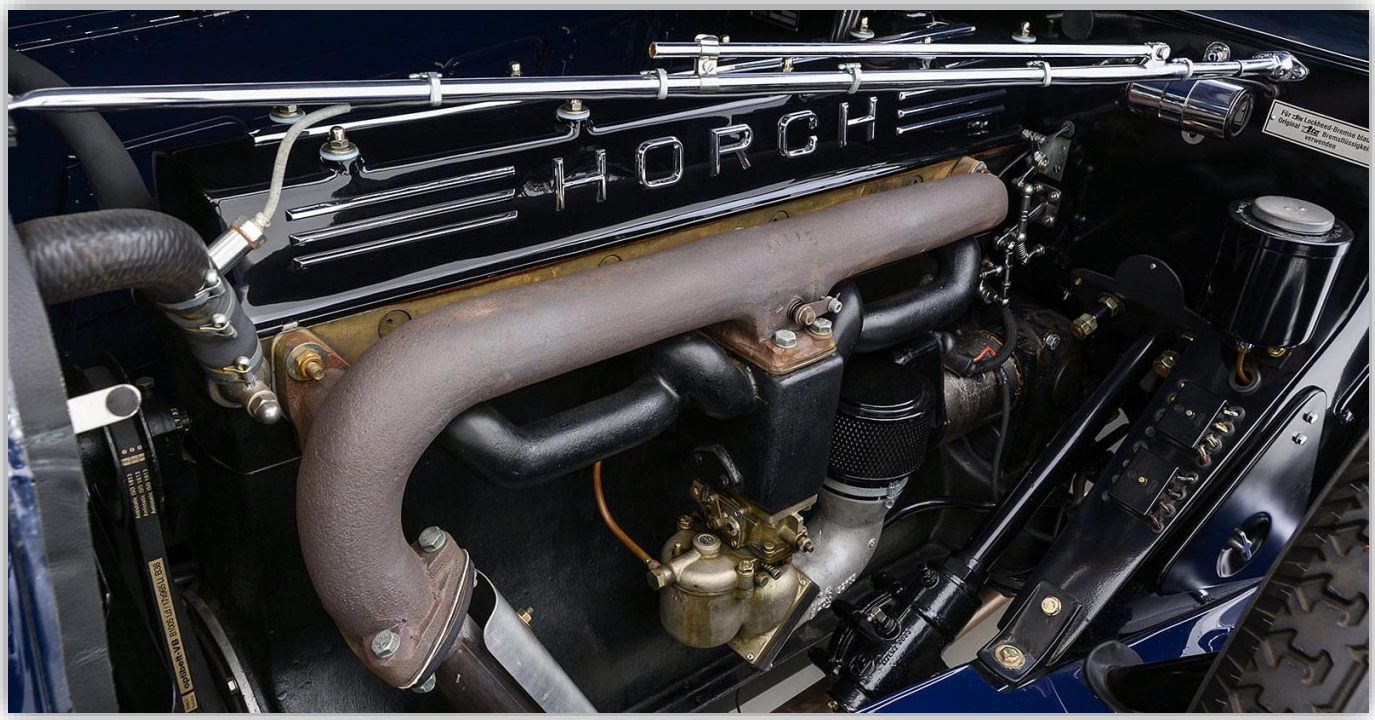


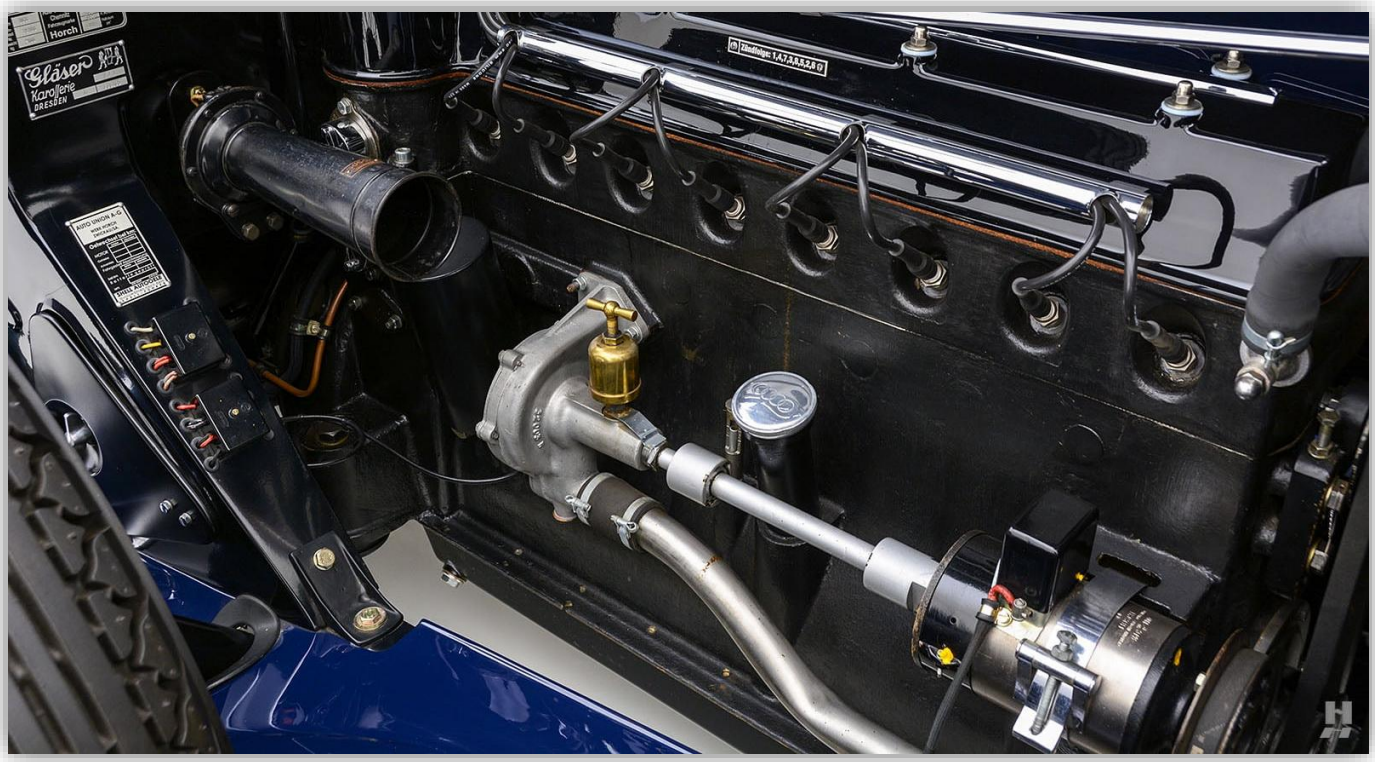
Horch, som en gång var kronjuvelen i Auto Union-imperiet, står stolt bland den tyska bilindustrins mest prestigefyllda märken från klassiska eran. August Horch grundade sitt eponyma företag år 1900, och det växte stadigt i betydelse tack vare ett engagemang för innovation och ingenjörsmässig excellens. Horch gick i direkt konkurrens med företag som Daimler och Mercedes under 1920- och 1930-talen, och bildade Auto Union tillsammans med Audi, DKW och Wanderer 1932. Senare på 1930-talet hamnade Auto Union Grand Prix-teamet berömt i en hård kamp med Mercedes-Benz om herraväldet på europeiska racingbanor.





I mars 1932 introducerade Horch den kraftfulla nya 700-serien, ett lämpligt flaggskepp för det nya Auto Union-företaget. Köpare kunde välja en av tre versioner av den nya raka raka åttacylindriga motorn med överliggande kamkam, designad internt av Fritz Fiedler. I toppen av modellserien stod 4,9-liters Type 780, som levererade 100 hästkrafter med exceptionell förfining och kunde driva 780:an upp till 125 km/h eller mer beroende på karossen. Producerad mellan 1932 och 1934 sålde Horch drygt 300 exemplar av den eleganta och förfinade 780. De sista 83 bilarna betecknades Typ 780 B, med ett reviderat chassi med 30 mm bredare spårvidd för förbättrad hantering och stabilitet.






Horch anlitade de främsta tyska karossbyggarna för att producera karosser värdiga det prestigefyllda Type 780-chassit, inklusive Bauer, Erdmann & Rossi och deras *favoritkarosserie*; Gläser från Dresden. Gläser skapade karosser för ett brett spektrum av märken, inklusive Opel, Cadillac och Wanderer, men de reserverade några av sina mest exceptionella verk till Horch.

Denna sällsynta och eleganta Horch är en av få senproducerade Type 780 B-modeller som finns, med vacker sportcabrioletkarosser från Gläserkarosserie, GmbH. Denna fantastiska bil restaurerades noggrant till mycket hög standard av en känd märkesspecialist, med subtila förbättringar för avslappnad och njutbar tur. Denna bil var det tredje sista 780 B-chassit som byggdes, levererat till en okänd ägare 1934. Efter andra världskriget tog den sig till Vitryssland, där den tillbringade de följande sex decennierna tyst undangömd. Vid upptäckten 2005 var den ursprungliga karossen sedan länge förlorad, så restauratörerna kombinerade den med denna fantastiska och välbevarade Sportcabriolet-kaross, som förstås vara en Gläser-konstruktion som först monterades på ett Horch Type 710-chassi.

Den omfattande mutter-och-bult-restaureringen tog sju år och dokumenteras i ett medföljande fotohäfte. Det bärande träverket var i anmärkningsvärt gott skick, och restauratörerna tog särskild omsorg för att bevara så mycket som möjligt av karossen. De byggde noggrant om drivlinan och utrustade motorn med nya lager, kolvar och moderna oljetätningar där det var möjligt. De tillverkade noggrant nya bränsleledningar i koppar och avgassystemet i högkvalitativt rostfritt stål. I intresse av körbarhet anpassade de en modern Getrag 5-växlad synkroniserad växellåda för att avsevärt minska förarens ansträngning och förvandla Horch till en fantastisk och mycket kapabel långdistans-tourer.

Färdigställd i en fantastisk nyans av kungligt blått med grå vagnslinjer har denna magnifika 780 B en imponerande närvaro. Lacken är färdig enligt concours-kvalitetsstandard, med utmärkt karosskvalitet och passform. Kromplätering är utmärkt överlag, och detaljerna inkluderar vackra kromtrådsfälgar med svarta Michelin-däck, en mesh-radiatorstenskydd och dubbla sidomonterade reservdelar. Det är ett fantastiskt exempel på tysk elegans, med kjolprydda skärmar och ytlig takbehandling som framhäver den låga och sportiga profilen.



När man öppnar en av de massiva, valvformade dörrarna avslöjas en vacker fempassagerarkupé klädd med ljusgrå läderklädsel och vinröda pipar. Precis som utsidan är utförandet av interiören suverän. Instrumentbrädan och dörrlocken har vacker blond träsnickeri med krämfärgade band för att ge kabinen en ljusare känsla. Bredtyg täcker insidan av den felfritt tillverkade canvas-toppen, och mörkgrå mattor ser praktiskt taget nya ut. Strömbrytare, reglage och instrument är i utmärkt skick, där 5-växlade mönstret på den tidstypiska växelspaken avslöjar den moderna lådan som sitter nedanför.

Underhuven är utmärkt, och de åtta stora är vackert detaljerade med vacker svart emalj och krom. Motorn är skinande ren och prydlig, med endast avgasgrenröret som visar tecken på användning. Chassi och underrede är också vackert presenterade med utmärkt lackkvalitet på fjädringen och drivlinjekomponenterna.

Efter slutförandet av det sjuåriga projektet debuterade denna magnifika Horch på Jewels in the Park Concours d'Elegance i Schloss Dyck, Tyskland, där den vann trofén för bästa restaurering. Presenterad i utmärkt skick genom hela bilen, är denna sällsynta och vackra Horch fortfarande lämpad för concours-visning, medan de genomtänkta uppgraderingarna gör den perfekt för turglädje. Som en CCCA Full Classic är det ett utmärkt val för deras CARavan road tours och liknande evenemang.



Klassiker

## 8. Grattis Rolls-Royce Phantom!

**Publicerad 9 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius**

**Just denna dag när Inger och Ingrid har namnsdag firar Klassiker Rolls-Royce Phantom. Grattis säger vi!**



*Rolls-Royce Springfield Phantom I Convertible Sedan by Hibbard & Darrin 1929*

I januari 2003 (re)lanserades modellnamnet Phantom. Den klassiska beteckningen valdes för att markera återkomsten av bilvärldens kanske starkaste varumärke - Rolls-Royce. Förväntningarna var skyhöga och spekulationerna kring hur BMW skulle hantera denna Storbritanniens kronjuvel var både vilda och lite ängsliga.

Phantom höll måttet och mer därtill. Det blev en modern, vågad, extravagant ändå klassiskt återhållen och samtida tolkning av den enda verkliga lyxbilen på jorden. Den hade i princip bara en överman visade det sig - och det stod också att läsa i Klassikers uttömmande test i nummer 8/2006: Cykelbilen Fantom. Fantom sopade banan med Phantom i rond efter rond.

Modellnamnet Phantom användes första gången 1925 på den modell som efterträdde av urbilen Silver Ghost. Phantom tillverkades både i USA och Storbritannien (med olika längd) och som brukligt vid den här tiden tillhandahöll fabriken ett komplett rullande chassi där kunden själv var fri att uppsöka en lämplig karossbyggare. Drygt 3 000 chassin byggdes av Phantom I, det sista 1931.

Enligt alla logikens lagar följde sedan Phantom II och vidare till Phantom VI. Men logik är inte alltid glasklar, till exempel byggdes Phantom I och Phantom II under en kortare period parallellt. Men några nerslag: Phantom II hade i likhet med sin företrädare en rak sexcylindrig motor på maffiga 7,7 liter! Fanns fram till 1936. Något mindre till volymen (7,3 liter) var motorn till Phantom III, men cylindrarna var desto fler - V12. Den sista förkrigs-Rollsen.



*Rolls-Royce Phantom I Enclosed Drive Landaulette by Mulliner 1927*

Phantom IV är den Rolls som serieproducerats minst antal exemplar, bara 18 stycken. Den byggdes enkom för kungahus och statsöverhuvuden. Den fanns att beställa ända fram till 1959 och de 16 exemplar som fortfarande existerar omgärdas av mustiga historier och prominenta ägare.

Den allra första Phantom IV (och därmed hela serien) tillkom på initiativ av dåvarande prinsessan Elisabeth och hennes make Hertigen av Edinburgh. Den andra tillverkade Phantom IV konverterades till pick-up och användes för teständamål på fabriken!

Den raka åttacylindriga motorn på 5,7 liter var beryktad för sin extraordinära segdragningsförmåga.

Phantom V är (åtminstone för den ovane) till förväxlingen lik Silver Cloud. Den fanns mellan 1959 och 1968 och efterträddes av Phantom VI som fanns till 1991! Båda dessa generationer hade den klassiska V8:an på 6,2 alternativt 6,7 liter.




*Rolls-Royce Phantom III Henley Roadster 1937*



*Rolls-Royce Phantom III Labourdette Vutotal Cabriolet 1947*



*Rolls-Royce Phantom Silver Edition 2007*




*Rolls-Royce Phantom Coupé Chicane 2013 pictures*



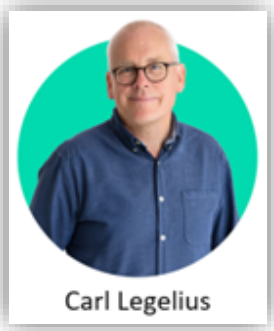
*Vid 80-årsjubileet av modellnamnet Phantom framställdes en speciell limited edition. Låter inte det lite Opel 1972?*




**FILM: https://youtu.be/-SlnKDVxIB4**




**FILM: https://youtu.be/6F2RKWPnb_w**



AUTOCAR

## 9. Superbilen som världen glömde bort: Vector W8 (1989)



Redan 1976 presenterades Vector Aeromotive W2, vars designer Gerry Wiegert var besatt av flygteknik. När W2 hade utvecklats för produktion hade den blivit W8 och när den bilen äntligen avslöjades i vägklar form 1989 var priset 450.000 dollar i Amerika. I hjärtat av W8 fanns en turboladdad GM 6,0-liters V8 på 600 hk, som enligt uppgift skulle ge en topphastighet på 320 km/h. Trots prislappen såldes 14 stycken innan bilen ersattes av WX-3 1992 - prissatt till ännu mer skandalösa 765.000 dollar.

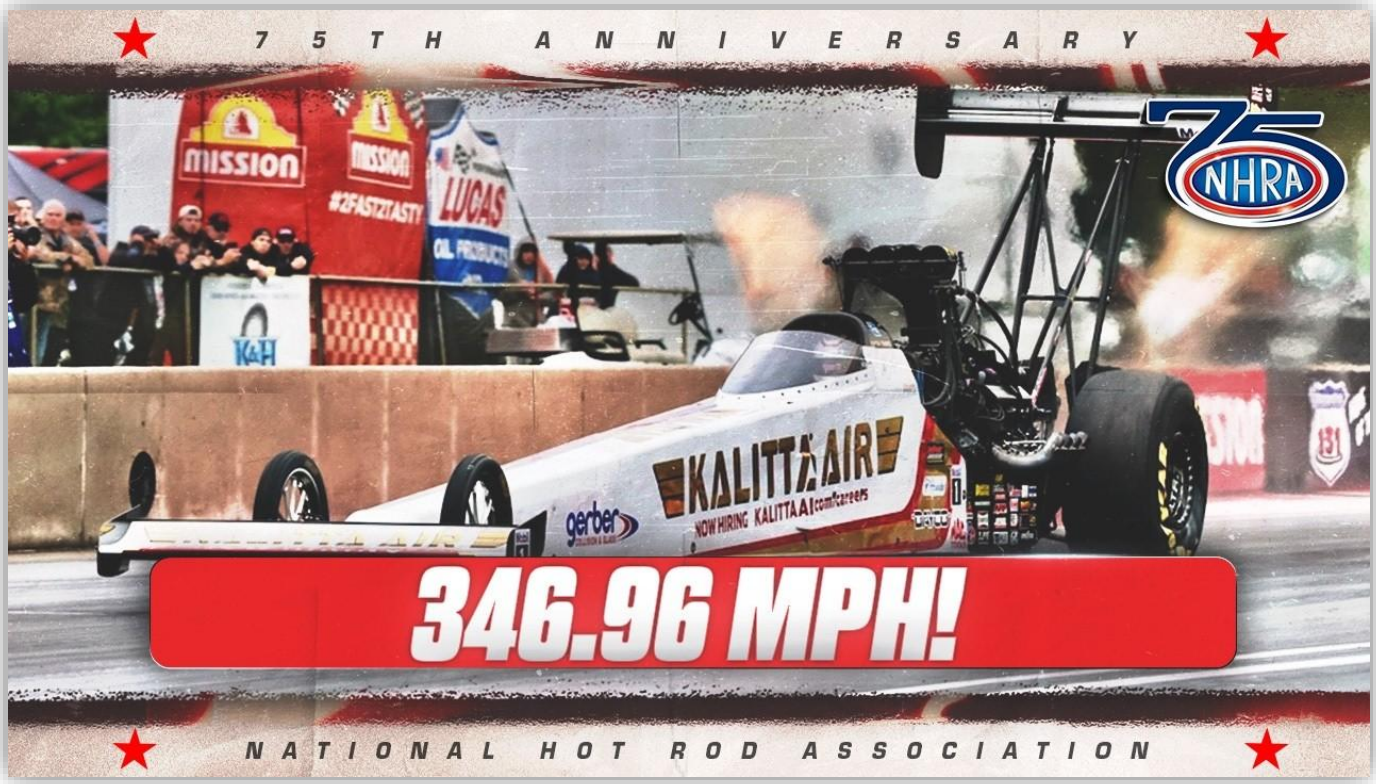


Feber

## 10. Galet rekord med Top Fuel-dragster

**Av Bobby Green 2026-09-28 kl 19:00**

**0-558 km/h på 3,6 sekunder**




**FILM: https://youtu.be/X3g6hhQCJxA**

Nyligen satte Top Fuel-föraren Shawn Langdon ett nytt rekord inom NHRA (National Hot Rod Association). Han lyckades under deltävlingen Dodge NHRA Great Lakes Nationals som anordnades i Michigan att köra banans 304,8 meter på bara 3,66 sekunder. Hastigheten vid mållinjen låg på hela 558,4 km/h och den siffran är den högsta som NHRA någonsin har uppmätt under ett race

**dragillustrated.com**


Bobby Green




**Småtrimmad Lamborghini Huracán kör på bakhjulen**
**Bra höjd**




**Företag från Australien presenterar 1340 hästar stark elmotor**
**Kan användas till hyperbilar och hyperloopar**




**Två sjukt snabba cyklister**
**Det nya världsrekordet är 296 km/h**

## 11. Fredagsfilmen: Volvon som stoppades efter en helg

**25 okt. 2025**

**Endast 67 byggdes**




**FILM:** https://youtu.be/U4LhBY3mN0Y

