14 okt MOTOR-NYTT 2026



Vegantune Evante 140TC (1987)

1. Provkörning av Polestar 3

2. Renault väcker liv i Espace

3. BMW Highway Assistant

4. Intervju med Christian von Koenigsegg

5. Världens största traktor

6. Vegantune Evante

7. Jensen S-Type Dual Cowl Tourer

8. Grattis Volkswagen Santana

9. Framtida klassiker

10. Superbilen som världen glömde bort

Teknikens Värld

1. Provkörning av Polestar 3 Dual Motor Performance AWD

Publicerad 3 okt 2026 kl 06.00

Polestar 3 är sig lik på utsidan. Men under skalet väntar 800-voltsarkitektur, uppdaterad drivlina, snabbare datorkraft och massiva 870 newtonmeter i vrid. Vi kör Performance-versionen i ett böljande Sörmland.



Till utseendet är den sig lik Polestar 3, men under skalet har det hänt desto mer.

Polestar 3 har inte gjorts om i grunden. Form, proportioner och grundkaraktär är desamma som tidigare, men under skalet har det hänt desto mer. Den uppdaterade versionen får nu 800-voltsteknik, högre laddkapacitet, ny datorkraft och en omarbetad drivlina med egenutvecklad bakre elmotor och frånkopplingsbar framaxelmotor. Frågan är därför inte om Polestar 3 blivit en annan bil – utan om den blivit den mer kompletta bil den borde ha varit från början.

Den största tekniska nyheten är övergången till 800 volt. Batteriet är numer på 106 kWh och med den nya elsystemarkitekturen kan Polestar 3 nu ta emot upp till 350 kW vid snabbladdning. Polestar anger 10 till 80 procent på 22 minuter under optimala förhållanden, ett bra kliv från tidigare bil där 400-voltssystemet inte alltid övertygade.

Det här är nytt

800 Volt. Snabbladdning på upp till 350 kW, en förbättring jämfört med tidigare 400-voltssystem.

500 kW. 680 hästkrafter och 870 newtonmeter i Performance-utförandet.

Ny elmotor. Egenutvecklad elmotor bak gör Polestar 3 mer bakhjulsdriven i sitt beteende.

Mer datorkraft. Ny Nvidia-processor, DRIVE AGX Orin, med åtta gånger snabbare beräkningskraft.



14,5 tums skärm som kanske inte älskas av alla, men den reagerar snabbt

Även drivlinan är omarbetad. Bakaxeln får nu en helt egenutvecklad permanentmagnet-synkronmotor som är optimerad för att ge bilen en mer bakhjulsdriven karaktär. Den främre motorn är fortsatt av -asynkron typ och kan kopplas ur automatiskt, till exempel på motorväg, för att minska förbrukningen. I Performance-versionen genererar motorerna 680 hästkrafter och 870 newtonmeter, vilket räcker för 0–100 km/h på 3,9 sekunder. Det i sig är inte på något sätt unika siffror i dagens elbilsvärld.

En annan viktig uppdatering sitter i bilens centrala elektronik. Polestar byter till NVIDIA DRIVE AGX Orin, vilket ger mer än åtta gånger högre processorkapacitet och snabbare systemrespons. Det gör att den nya plattformen dessutom är säkrad för nya framtida funktioner. Polestar har redan inlett arbetet med att uppgradera tidigare kundbilar kostnadsfritt via ett fysiskt datorbyte på auktoriserad verkstad.



Polestar 3 är generös i baksätet. 176 centimeter långa Patrik sitter bra bakom sig själv



Sluttande taklinje längst bak nallar på volymen, men 484 liter får plats

På vägen blir det snabbt tydligt att Polestar inte har tappat bort sin viktigaste egenskap. Om något är det fortfarande chassiavstämningen som definierar Polestar 3. Bilen bygger vidare på SPA2-plattformen och har en hjulupphängning med dubbla triangellänkar fram och multilänk bak. I Performance-utförandet ingår aktiv tvåkammars-luftfjädring, vilket är tillval för dual motor-modellen. Tjänstevikten ligger runt 2 600 kilo, vilket verkar bli mer och mer vanligt, men bakom ratten känns det långt mindre dramatiskt än vad -siffran antyder. Viktfördelningen på 49/51 fram respektive bak märks i hur välbalanserad bilen är.

På kurviga sörmländska vägar maskerar Polestar 3 sin massa skickligt. Den kränger förhållandevis lite, sätter sig snabbt i kurvorna och håller linjen på ett sätt som inger förtroende. Det här är inte en suv som måste övertalas via en brottningsmatch genom svängarna. Tvärtom känns den stadig och konsekvent i sitt uppträdande.

Med Performanceläget aktiverat och gaspedalen i mattan svarar Polestar 3 med ett massivt men välkontrollerat klipp. Det finns enormt med vridmoment, men kraftutvecklingen känns aldrig yvig eller stökig. Tvärtom skjuter bilen iväg med en stabilitet som ger mig som förare ett ökat självförtroende. När kurvorna avlöser varandra räcker det med små, tydliga styrutslag för att placera bilen rätt. Den håller spåret tryggt och konsekvent, och även när en kurva nyper till lite extra går det att ta ner farten, vrida in mer och fortsätta utan obehagliga överraskningar. Sett till format och totalvikt är det imponerande hur lugn och förut-sägbar Polestar 3 förblir.

Redan tidigare var Polestar 3 en körglad eldriven suv, med exakt härlig styrning, fint lugn och en förmåga att vara både snabb och lättkörd. Den här uppdaterade bilen förändrar inte den bilden – den förstärker den.

Fjädringen kan ställas i ”Standard”, ”Smidig” och ”Fast”. För den som vill köra aktivt är det fasta läget att föredra, då karossrörelserna hålls i ännu stramare tyglar utan att bilen blir stötig eller nervös. Standard passar absolut bäst i vardagen. Polestar lyckas bra med att kombinera uppstramning med användbar komfort, och även på lite ojämnare väg känns bilen samlad och lugn snarare än hård och stötig.

Styrningen kan också viktas i tre steg där det fastare läget passar bilens karaktär. Den blir inte överdrivet snabb eller konstlat tung, men den får tillräcklig substans och motstånd för att ge en tydlig koppling mellan förare och framvagn. Vilket passar som handen i handsken när det svänger ofta och mycket.



Trots de inbjudande vägarna kommer tempot aldrig upp i nivåer där Brembo-oken verkligen får en chans att bekänna färg, men bettet är fullt tillräckligt för den här typen av körning. Gasresponsen är omedelbar, särskilt i Performance-läget, men utan att bli hysterisk eller ryckig. För lugnare vardagskörning fungerar räckviddsläget bättre med ett mjukare och mer avrundat uppträdande som passar bättre vid exempelvis stads- eller kökörning. Jag är inte någon stor vän av just enpedalskörning och föredrar att vara mer aktiv med högerfoten, men Polestars regenerering upplevs som välkalibrerad.

Trots en längd på 4,90 meter, och en hjulbas på nära 3 meter, är Polestar 3 förvånansvärt lätt att placera. Det är enkelt att förstå bilens hörn och proportioner, och i trånga utrymmen hjälper kamerorna till på ett effektivt sätt. Invändigt kör Polestar vidare med fortsatt återhållsamhet i sitt uttryck. Förarmiljön fungerar väl och materialen håller hög nivå. Stolarna är fasta, och tydligt konturerade utan att bli hårda, och körpositionen är lätt att hitta. Det går att köra långt innan karossen börjar knaka och säga ifrån. Den centrala 14,5-tumsskärmen är navet för de flesta funktioner och reagerar kvickt med den nya Orin-hårdvaran, jag upplevde att det var rätt lätt att navigera sig fram bland de Polestar-utvecklade menyerna.

Kupén är välisolerad och ljudkomforten hör till bilens starkare sidor, mycket tack vare akustikglas och aktiv brusreducering. Utrymmena är i stort desamma som tidigare. Polestar 3 prioriterar benutrymme i baksätet framför maximalt bagageutrymme, och den sluttande taklinjen sätter vissa ramar för den praktiska nyttan och naggar lite på rymden i liter sett i bagageutrymmet.

Den avgörande poängen efter provkörningen är att Polestar 3 inte har blivit en ny bil, men den har blivit en mer komplett bil. Laddtekniken är modernare, datorkraften betydligt starkare och drivlinan kraftigare och mer genomarbetad samt kalibrerad för en tydligare bakhjulsdriven känsla. Samtidigt har Polestar bevarat det som redan från början gjorde bilen intressant: Den skönt välkalibrerade känslan bakom ratten. Med den nya hårdvaran och den uppdaterade drivlinan känns Polestar 3 mer helgjuten än tidigare.

Men det kommer med en prislapp som är snudd på miljonen, då ska tilläggas att provkörningsbilen har extra utrustning för ungefär hundratusen kronor till, vill man ha dragkrok, vinterhjul med mera kan man snabbt komma upp i ännu en hundring. Det är väldigt mycket pengar för en bil som dras med så mycket osäkerhet kring sin framtida existens.

Polestar 3 Dual Motor Performance AWD

Pris: 999 000 kronor, säljs nu.
Motor: El. Främre elmotor, max effekt 299 hk (220 kW), vridmoment 380 Nm. Bakre elmotor, max effekt 381 hk (280 kW), vridmoment 490 Nm. Max systemeffekt 680 hk (500 kW), sammanlagt vridmoment 870 Nm. Batteri 106 kWh varav 102 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/350 kW. Värmepump.
Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda.
Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vänd-cirkel 11,8 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 11 tum bak. Däck 265/40 R22 fram, 295/35 R22 bak
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 299, längd 490, bredd 197, höjd 161, spårvidd f/b 167/166.
Mark-frigång 20. Tjänstevikt 2 605, maxlast 475, max släpvagnsvikt 2 200. Bagagevolym (VDA-liter) 484–1411 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,9 s, toppfart 230 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,06 kWh/mil. CO_2 0 g/km. Räckvidd 601 km.
Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 8 år, lack 2 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:



Porsche Macan Turbo
Färre hästkrafter men mycket mer vrid och snabbare ur startblocken. Lite mindre förpackning, men fortfarande en Porsche och därmed dyrare.
Pris: 1 340 000 kronor.



Lotus Eletre 600 GT SE
Avlägsen släkting via Geely. Större i formatet men rätt likvärdig prestanda- och teknikmässigt. Mer fokus på lyx och även exklusivare prislapp.
Pris: 1 460 000 kronor.

2. Renault väcker liv i Espace – som elbil

Posted byKristofer Rask oktober 6, 2026



Renault väcker liv i ett av märkets mest klassiska modellnamn. På bilsalongen i Paris nästa vecka kommer Renault att visa upp upp E-Space Concept. Det nya konceptet ska visa hur framtidens stora eldrivna familjebil kan se ut.

Renault Espace lanserades första gången 1984 och blev något av en pionjär bland stora europeiska familjebilar. Nu 40 år senare lyfter Renault fram Espace igen men den här gången med eldrift i fokus.

Konceptet heter Renault E-Space Concept och beskrivs som en modern tolkning av grundidén bakom Espace. Fokus ligger på stora innerutrymmen, komfort och teknik men anpassat för den elektriska eran.

Namnet är också medvetet valt. Bokstaven E syftar på Renaults E-Tech-beteckning för elektrifierade drivlinor medan Space ska signalera ett rymligt, tekniskt och välkomnande kupéutrymme.

Stor elektrisk familjebil

Renault E-Space Concept mäter 4,70 meter på längden och får därmed ungefär samma format som dagens större familjebilar. Renault avslöjar däremot inget om de tekniska detaljerna som drivlinan, batteriet eller räckvidden.

Designmässigt visar konceptet istället hur Renault tänker sig en framtida stor familjebil. Karossen är lackerad i en mörk kulör som Renault kallar Black Rubé och både fram och bak löper en bred U-formad ljussignatur längs bilens konturer.

I fronten sitter dessutom en upplyst Renault-logotyp som ser ut att sväva bland ett mönster av pixlar.

Renault beskriver E-Space Concept som en framtidsvision snarare än en färdig produktionsmodell. Men konceptet visar samtidigt att Renault ser ett behov av stora och rymliga familjebilar när modellprogrammet blir allt mer elektriskt.

Hela bilen och betydligt fler detaljer ska Renault avslöja den 12 oktober.

3. BMW Highway Assistant gör svensk debut

Av Andreas Bergsman 5 okt. 2026

BMW Highway Assistant kommer till Sverige. På utvalda motorvägar kan bilen sköta körningen i upp till 130 km/h medan du har händerna helt borta från ratten – och filbyte kan bekräftas med en blick.



BMW rullar nu ut sitt senaste förarassistanssystem Highway Assistant i Sverige. Med systemet aktiverat kan föraren ta händerna från ratten i hastigheter på upp till 130 km/h, medan bilen sköter styrning, acceleration, inbromsning och avståndet till framförvarande trafik.

En av de mer uppseendeväckande funktionerna är automatiska filbyten. När bilen föreslår ett filbyte behöver du inte bekräfta med blinkersspaken. Det räcker att titta mot den aktuella sidospegeln, varpå bilen genomför manövern.

Highway Assistant fungerar på godkända motorvägssträckor och tillsammans med BMW Maps kan systemet även hjälpa till genom vissa trafikplatser och fram till avfarten. Det handlar däremot fortfarande om förarassistans på nivå 2 och inte självkörning. Föraren måste hela tiden hålla uppsikt över trafiken och vara redo att ta över.

Till en början kommer Highway Assistant till nya BMW iX3, nya 3-serien, nya X5 samt 7-serien som producerats från juli 2026. Fler modeller inom Neue Klasse-familjen ska följa.

Den nödvändiga hårdvaran finns redan i Neue Klasse-modellerna, vilket innebär att funktionen kan aktiveras i efterhand via mjukvara. För kompatibla bilar sker det efter BMW Remote Software Upgrade 11/26, som väntas släppas i november.

Highway Assistant finns redan på 18 europeiska marknader och nu står alltså Sverige på tur.

Rekommenderas för dig:



Fyra nya elektrifierade suvar till Sverige – från 359 900 kronorM3



Svensk prislapp på Zeekrs nya flaggskeppM3



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

Feber

4. Intervju med Christian von Koenigsegg

Bobby Green 2026-10-05 kl 08:30

Snackar senaste fartrekordet



FILM: https://youtu.be/Im0_276tJNo

Här har vi en intervju med Christian von Koenigsegg **på svenska** där han snackar om det senaste fartrekordet och hur det faktiskt går till när man ska köpa en bil från Koenigsegg.



Koenigsegg har dunkat in några nya världsrekord



Christian berättar om Koenigsegg CCGT1

5. Världens största traktor tillbaka i arbete – 19 liters diesel

Av Anton Nordgren 5 oktober 2026, 21:32

En av historiens största traktorer är åter i arbete. Drygt 4 meter upp till hytten. Och renoveringen kostade 8,3 miljoner kronor om jobbet räknas in. – Det är en så fantastisk känsla att se den rulla, säger Nick Welker.



FILM: https://youtu.be/uFKsy3Nhx9o

Det handlar om rejäla maskiner i lantbrukens absoluta tungviktsklass. På gården "Welker Farms" i Montana, USA, har de under sju månader byggt om en gammal traktor från 1977. Men inte vilken som helst – det är en av de största traktorerna som någonsin byggts. Nu är projektet i hamn. Traktorn har fått namnet "Big Bud 700" och arbetar idag för fullt med att skörda vete på gården.

– Det känns riktigt bra att vara tillbaka i den, förklarar Nick Welker i en video på **YouTube**.

Det är drygt 4 meter upp till hytten och traktorn är cirka 7,5 meter lång. Med full tank väger den skyhöga 23,6 ton. Traktorn har en ny en Cummins KTTA-motor. Det handlar om en dieselmotor på hela 19 liter, utrustad med dubbelturbo, som levererar hela 700 hästkrafter. Den har även ny kedjan som är större och tjockare än originalkedjan.

– Det är lite annorlunda ljud, men den går jättebra än så länge, fortsätter Welker.

Prislappen

Totalt tog bygget sju månader och krävde cirka 4 000 arbetstimmar. Totalt kostade alla nya delar cirka 2,3 miljoner kronor. Om gården i stället hade tagit hjälp av en professionell verkstad hade bara arbetstiden kostat runt 6,3 miljoner kronor. Då hade det totala priset istället landat på över 8,5 miljoner kronor.



Däcken är cirka två meter höga och drygt 1,4 meter breda

Traktorn har extra starka axlar och specialgjorda fälgar. Men kanske är de gigantiska däcken mest extrema. De är 2,1 meter höga och 1,4 meter breda. Däcken är så stora att traktorns skärmar var tvungna att byggas om och göras bredare för att passa. Samtidigt är det inte lätt att bygga en sådan här traktor. Det är mycket svårt att hitta reservdelar, eftersom traktorn tillverkades i få exemplar i Montana på 1970-talet.

Inne i hytten finns ny teknik. En surfplatta visar exakt hur mycket skörden väger. Samtidigt visar nya kameror vad som händer bakom traktorn och uppe i tömningsröret. Det hjälper föraren att ha full koll under skördearbetet.

– Det känns bra att ha den här kopplad igen, fortsätter Nick Welker.

I dag arbetar tre generationer sida vid sida på Welker Farms. Med den nygamla 700-hästars-traktorn i drift lär gården ha tillräckligt med dragkraft för många år framöver. – Det är en så fantastisk känsla att se den här maskinen rulla. Jag var faktiskt rädd att vi inte skulle hinna få igång den till den här skörden, avslutar Welker.

LÄS MER:

- **Pink Floyds trummis köpte Ferrarin för småpengar**
- **Jätteökningen: Därför fastnar du så ofta i trafiken**
- **A-traktorer försvinner – detta kommer att hända**
- **Okända historien om EPA- och A-traktorer**
- **Polisen varnar för kardborre-knep på A-traktorer**
- **Då får A-traktorerna sin dom – de kan bli värdelösa**
- **A-traktor avslöjad – var lika snabb som en bil**


Anton Nordgren

6. Vegantune Evante

Av Greg MacLeman

16 april 2021

Den briljanta sportbilen du förmodligen aldrig hört talas om



Vegantune Evante

Om hela världen vore en film skulle man förmodligen kunna frysa den exakta tidpunkten då den stora brittiska sportbilen dog till någon gång 1980, när **MGB** slutligen gick ur produktion efter nästan 20 år, strax efter **Midget** och tillsammans med sin stora rival **Triumph Spitfire**.

Nyheten markerade början på ett decennium som till stor del saknade prisvärda vind-i-håret-nöjen, då stora tillverkare valde att stå bredvid medan segmentet vissnade på rankan.

Urvalet var inte mycket mer än nischade modeller som **Reliant** Scimitar SS1600 eller den mindre smidiga **TR7** och **TVR** 'wedge', ingen av vilka helt levde upp till den höga ribban som **Lotus** satte på 1960-talet; det var inte förrän 1989 som **Elans** anda återföddes i den kompakta **Mazda** MX-5.

Det är en bekant historia, men en som så lätt kunde ha fått en annan twist.

För innan japanerna så framgångsrikt framkallade essensen av den brittiska roadstern, hade ett litet företag i södra Lincolnshire hunnit före dem.



Eskortkolonnens stjälkar och den fula växelspaken
förstör den annars skräddarsydda känslan i S1:ans trånga kupé

Spalding är en så osannolik plats som man kan förvänta sig för en toppmodern tuningverkstad, en liten, sömnig marknadsstad inbäddad bland ett vidsträckt platt fält.

Och aldrig var det mer sant än på 60-talet. Men trots sin isolering visade sig den och dess grannar vara en grogrund för racingteknik under Formel 1:s gyllene år, ledd av Bournelaget BRM.

Inte långt därifrån, i utkanten av Spalding, var en plats som hette Cradge Bank den perfekta platsen för de tidigare BRM-ingenjörerna George Walter Robinson och John Sismey att etablera sig 1965.

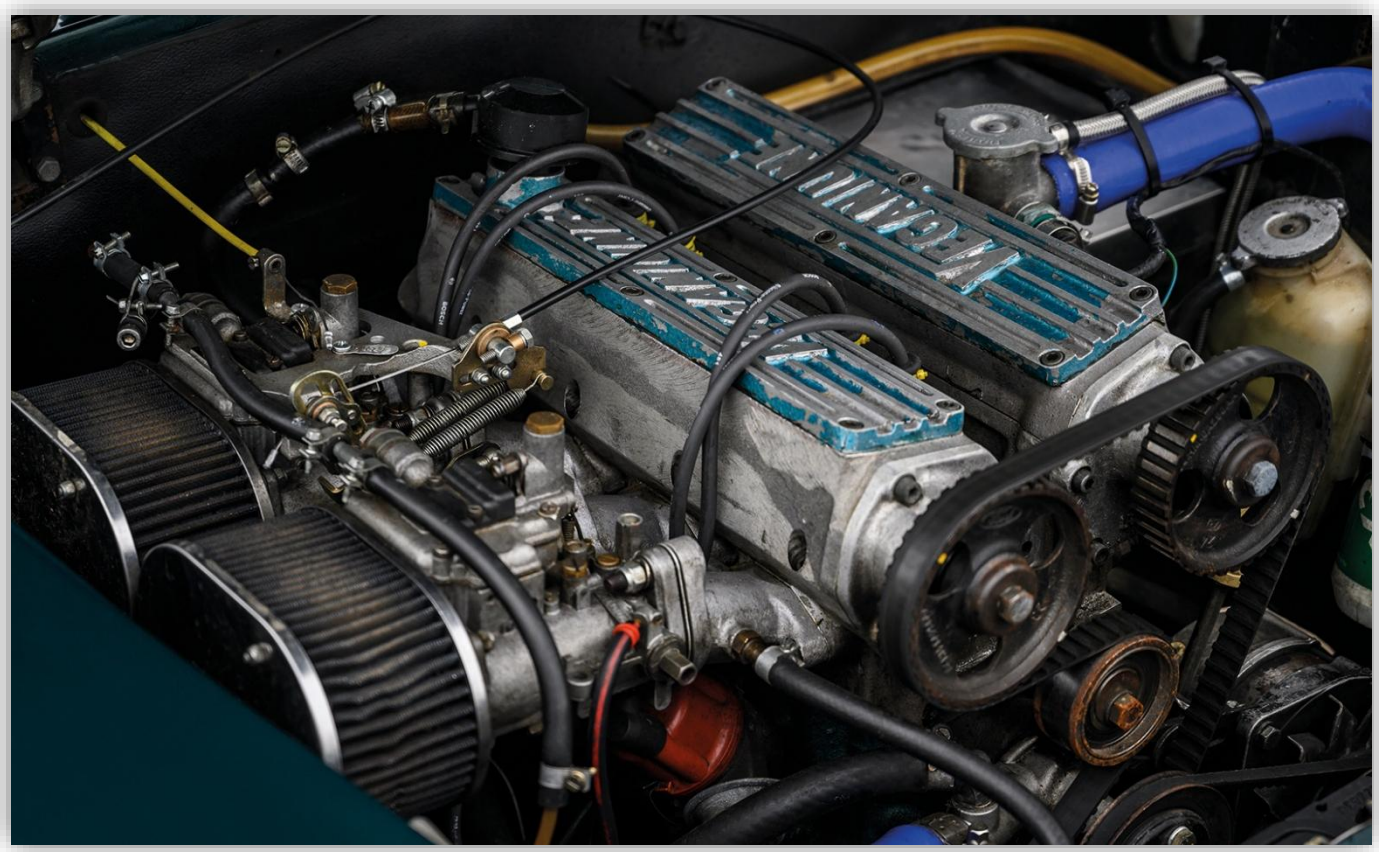
Robinson hade finslipat sina ingenjörskunskaper genom att bygga Graham Hills Grand Prix-bilar i början av 1960-talet, men hans nya satsning, Vegantune, var från början dedikerad till Lotus-modeller, med särskilt fokus på den lilla Elan och den eldsprutande 26R som lanserades samma år som hans företag grundades.

Hans specialitet var den av Harry Mundy designade Twin Cam, och att utvinna större kraft från den berömda 1558cc 'fyran' blev hans handelsstandard.

Från den lilla verkstaden i Fenland kom en stadig ström av justerade motorer som hittade vägen till allt från Alan Manns tävlings-Escorts till Formel 3-racers; alla från James Hunt till Jacky Ickx tävlade en gång med Vegantune-kraft.

Enheterna hölls så högt i racingkretsar att många till och med tog sig till USA för användning i SCCA:s Formula B- och Formula C-serier.

År 1973 hade Lotus bestämt sig för att slutligen dra ur kontakten på **Seven**, en bil som hade överlevt och utvecklats sedan 1957 men som inte längre stämde överens med företagets exklusiva ambitioner.



Den remdrivna twin-cam dominerar Evantes karaktär,
med brådskande kraftleverans och ett raspigt avgasljud

Modellen fick en respit tack vare den långvarige Lotus-återförsäljaren Caterham Cars, som slöt en överenskommelse om att köpa rättigheterna från Chapman.

Följande år levererade Surrey-teamet 21 exemplar, var och en med Lotus Twin Cam – med det anmärkningsvärda undantaget chassi 7 som, avsett för racing, var utrustat med en **Alfa Romeo-enhet**.

Men när produktionen av Lotus Seven närmade sig slutet, gjorde även den åldrande Twin Cam-motorn det.

Hethel hade dock fortfarande en skyldighet att stödja Caterham, så de vände sig till företaget som tidigare varit så framgångsrikt med att trimma och bygga om motorerna: Vegantune.

Utsedd till officiell reconditioner 1975 började Vegantune producera ombyggda Lotus Twin Cams för användning i Caterham Sevens som var avsedda för den japanska marknaden.

Omkring 300 exportbilar hade denna motor 1978, varefter Lotus bestämde att tiden var mogen att slutligen lägga Twin Cam på beten.

Men med en växande orderbok från Caterham och en lojal skara Lotus-ägare som tog sig till Cradge Bank, bestämde sig Robinson för att fortsätta med Ford-baserade 'fyra' och utvecklade den till den grad att det nästan blev en helt ny motor: Vegantune Type A.

Genom att hålla sig till Ford-komponenter baserade Robinson sin nya motor på företagets 225E 'tall block' Kent-botten, vilket möjliggjorde en kapacitet på 1598cc.

Vegantune designade sedan sitt helt nya cylinderhuvud, en gjutning som hämtade inspiration från några av tidens stora dubbla kamlar, såsom Cosworth BDA, och löste många av de befintliga problemen med Lotus-enheten.



Suggestivt färgade hjul för Evante

Utvändigt var den största förändringen framtill på motorn, där den tidigare dolda kedjedriften ersattes av en exponerad remdrift, medan invändigt gjordes flera förbättringar av portar, ventiler, kylning och oljecirkulation.

Med dubbla Dell'Orto 40DHLA-förgasare hade den nya motorn 140 hk i standardinställning, med ytterligare 20 hk tillgängligt för enheter utrustade med större portar, höglyftande kamaxlar och en ökning av kompressionsförhållandet från 8,5:1 till 10,5:1.

Senare versioner förlängdes till 1699cc, vilket gav liknande effekt men med en användbar vridmomentsökning.

Trots sin tidiga potential och imponerande prestanda blev VTA sviken av sin tillförlitlighet.

Kvalitetskontrollprogrammet kunde inte mäta sig med Lotus, och alltför många motorer lämnade Cradge Bank med problem.

År 1983 hade den lika kraftfulla men betydligt mer pålitliga Cosworth BDR kommit på marknaden, och när 1700 Supersprint-versionen blev tillgänglig började efterfrågan på Vegantune-motorn – åtminstone i form av storbeställningar – minska.

I slutändan drevs bara cirka 40 Caterhams av VTA, men där andra kanske såg ett problem såg Robinson bara en möjlighet: precis som han hade förbättrat Twin Cam med VTA, varför inte förbättra Elan och bygga motorns perfekta hem?

I själva verket hade idén om att bygga sin egen bil funnits sedan de tidiga dagarna av VTA-utvecklingen, och det fanns få som bättre kunde omforma Elan än Robinson.

Ur ett designperspektiv är källan tydlig, med Elans kännetecknande form endast något förändrad för den nya eran: en tydlig spoiler på bakdäcket och en mer aggressiv, skarpare nos är de enda avslöjandena vid första anblicken.

De omedelbart igenkännliga dörrarna har samma form, medan 'skärmen' har förts över i stor skala.



Till och med pop-up-strålkastarna fanns kvar, nu elektriskt drivna istället för vakuum, men Elan-ägare behöver inte misströsta – dessa fungerar inte särskilt bra heller. Bakre klustren kunde tillverkas efter mått, men var faktiskt hämtade från Triumph TR7.

Kupén påminner om Lotus, men med många väl genomtänkta modifieringar som syftar till att öka praktikalitet, säkerhet och komfort.

Den trebeklädda instrumentpanelen fanns i olika varianter, beroende på kundens preferenser, medan fällbara säten hjälper mycket när det gäller att hitta en bekväm körställning.

De är inlindade i dyrt Connolly-skinn, som fortsätter till mittkonsolen och dörrkorten – allt känns väldigt civiliserat.

Om det finns något som sviktar Evante, så är det användningen av välbekanta Ford-växlar, de flesta av dem kom direkt från Escort.

Växelspaken är värst och ser ut som om den hör hemma i en uppgraderad Transit-van, men inte ens det kan skaka av sig känslan av att du kliver ombord på en klassisk brittisk sportbil när du försiktigt sätter dig i kupén och placerar fötterna i den trånga, smala pedallådan.

Trots all Evantes kontroversiella design och smarta ingenjörskonst är dess festnummer utan tvekan VTA-motorn som sitter under motorhuven, som avfyras med ett skall från avgassystemet och ett dån av insugningsljud.

Alla illusioner om att detta är en sanerad evokation i MX-5:s stil krossas snabbt; Den ojämna tomgången är grov och oförfinad, med ett hotfullt bubblande ljud från det rostfria avgasröret.

Nyfiken på att se om det går lika bra som det låter, ge den en dos varv innan du släpper den tunga kopplingen och bakhjulen snurrar fritt som svar.

Tidstypiska siffror ger en 0–100 km/h-tid på bara 6,4 sekunder, och även om det inte känns riktigt snabbt, så växlar det definitivt – hjälpt av anmärkningsvärt låg vikt, även om det troligen väger mer än de officiella 720 kg.

Några sekunder senare kan du nå körkortshastigheter, och det är en höjdare: den fungerar perfekt genom växlarna, med den vridmomentfulla fyran perfekt anpassad till drivlinan.

De stora förgasarna gillar inte tidiga förändringar och låga varv, men om man låter den gå upp till 6000 varv så flyger den verkligen. Det arga ljudet är fantastiskt vid allt över 4000 varv per minut, och ju högre den klättrar desto bättre blir den.



Även om den saknar den ömtålighet som Lotus-inspirationen har, saknar Evante inte syfte, dess hållning förstärks av kontrasterande guldlegeringar

Att göra sig av med Elans ryggrad skadar inte Evante det minsta, och den känns som en match för Lotus på slingrande landsbygdsvägar.

Den känns mer planterad än sin åldrande inspiration, delvis tack vare fastare fjädring men också mer modern gummi (och mer av den). Trots den större kontaktytan finns det gott om känsla genom den lilla Mountney-ratten, med styrning som är tung och kommunikativ.

Att köra snabbt i Evante blir snart beroendeframkallande och idag, 30 år efter händelsen, är det svårt att förstå varför knappt mer än 100 bilar någonsin lämnade verkstäderna vid Cradge Bank.

När Lotus slutligen återupplivade Elan-namnet 1989 kunde bilen de byggde – M100 – knappast ha varit mycket längre från sin namngivare.

Den hade ett ryggradschassi men var större, tyngre och framhjulsdriven: vilket mer speglade företagets ambition än dess filosofi. Evante, å andra sidan, höll sig trogen den ursprungliga formeln och övervann de flesta av Elans problem samtidigt som den lade till få egna.



Evante har en mycket snygg profil



Bakre vyn är där Evante skiljer sig mest från Elan

Det fanns många anledningar till att Evante inte sålde i stora antal – kontroversiella utseenden, frågetecken kring VTA:s tillförlitlighet och ankomsten av MX-5 – men den bil som mest skadade dess utsikter var förmodligen originalet Elan.

Med strax under 15 000 pund 1988 var en 140TC betydligt mer än en begagnad Sprint – även under den klassiska bilboomen.

Men med en typisk Sprint som nu kostar över 40 000 pund, och Evantes fortfarande byter ägare för knappt mer än deras listpris ny, kanske den lilla roadsterns tid äntligen har kommit.

Faktafil

Vegantune Evante 140TC

- **Såld/byggd** 1987–'93/106
- Konstruktionsstålrörchassi med glasfiberkaross
- **Motorjärnblock**, aluminiumlock, dohc 1699cc 'fyra', med två Dell'Orto 40DHLA-förgasare
- **Maxeffekt** 140 hk @ 6500 varv per minut
- **Maxvridmoment** 129 lb ft @ 3000 varv/min
- **Växellåda** med femväxlad manuell växellåda, bakhjulsdrift
- **Fjädringsoberoende** av dubbla triangelarmar, spiralfjädrar, teleskopiska dämpare
- **Styrväxel** och pinsjon
- **Bromsar** 10 tum (254 mm) skivor, med servo
- **Längd:** 3720 mm (12 fot 2 tum)
- **Bredd** 4 fot 101/2 tum (1490 mm)
- **Höjd** 3 fot 81/2 tum (1130 mm)
- **Hjulbas** 7 fot 1/2 tum (2140 mm)
- **Vikt** 720 kg (1607 lb)
- **0-100 km/h** 6,4 sekunder
- **Toppfart** 132 mph
- **Mpg ej/**r
- **Nytt pris** 14 887,70 pund
- **Priset nu** £17 000*

**Priset är korrekt vid originalpubliceringsdatumet*

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

7. 1937 Jensen S-Type Dual Cowl Tourer

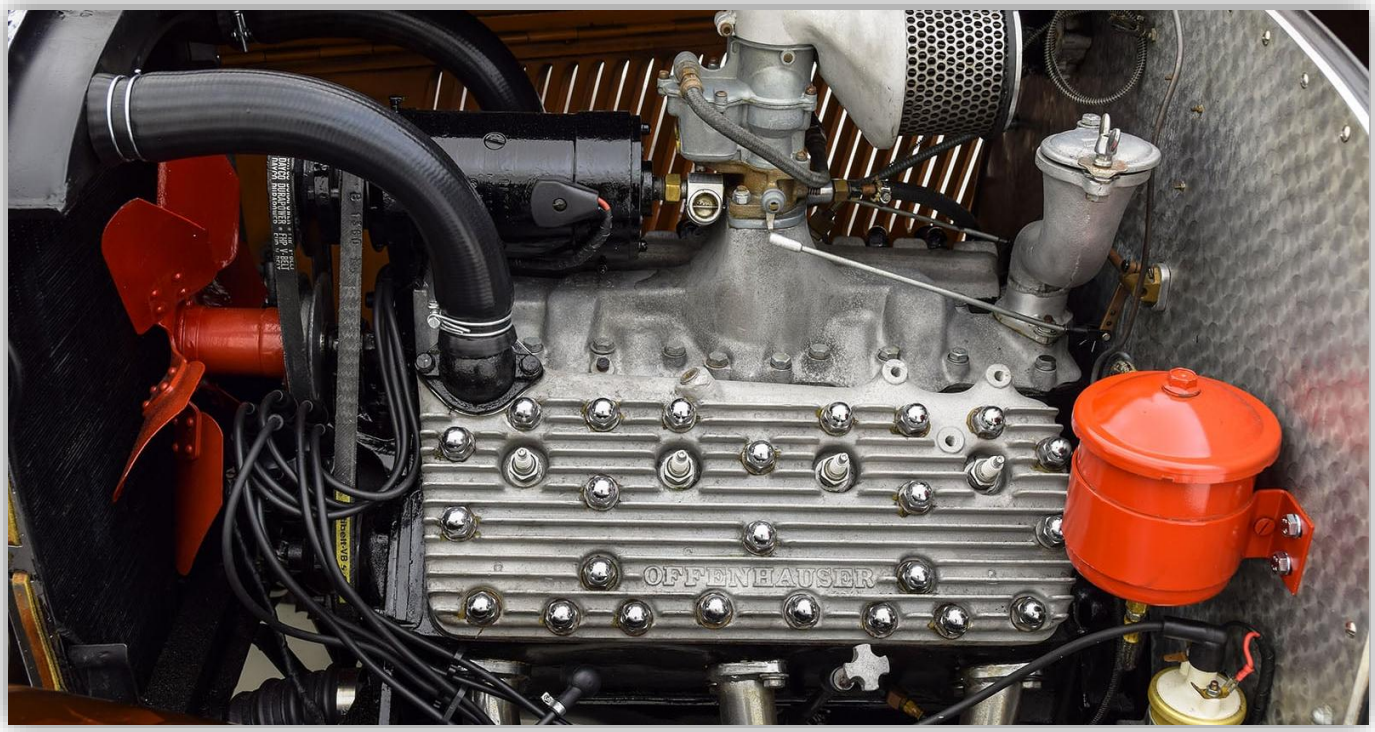


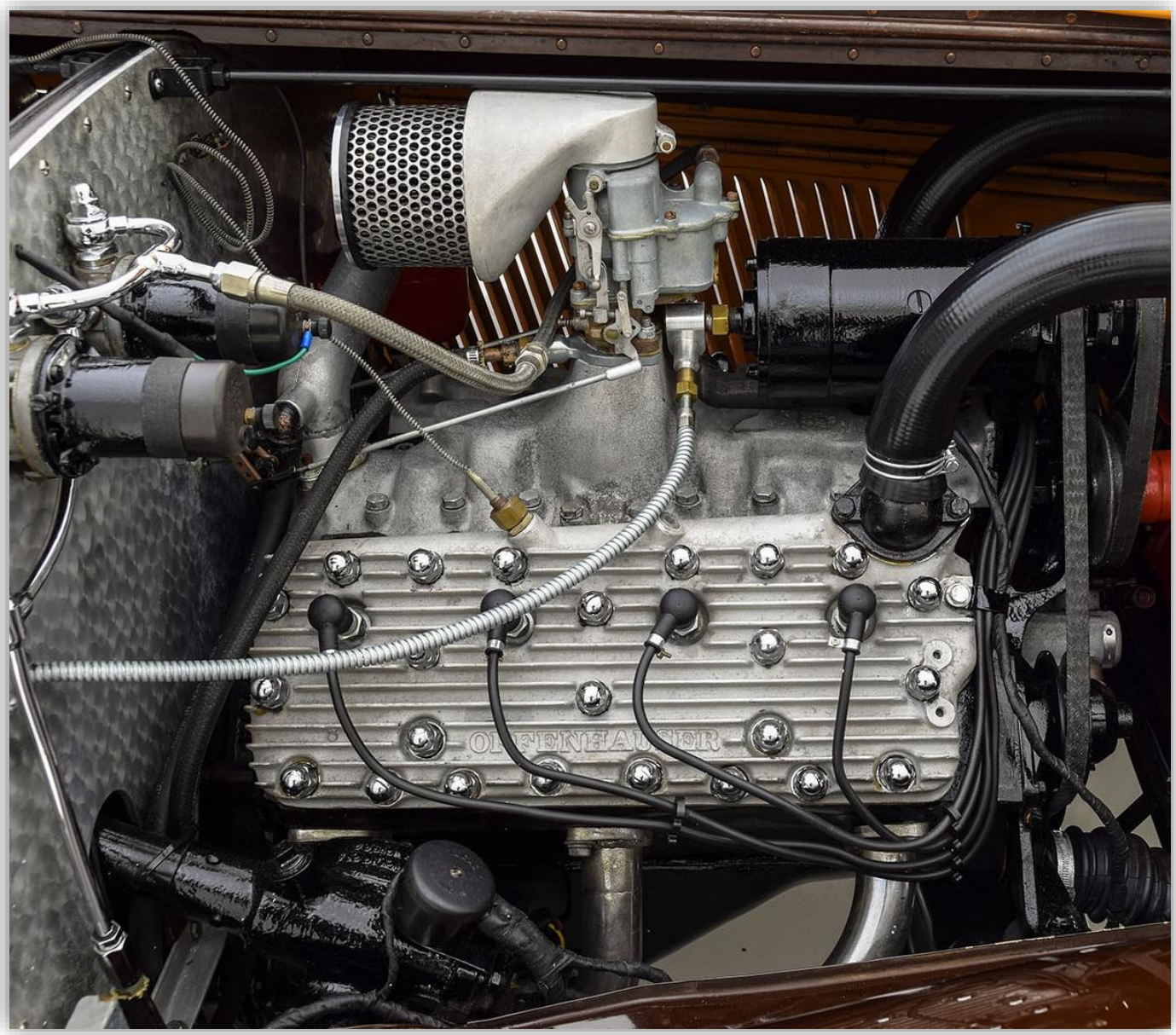
Bröderna Alan och Richard Jensen inledde sina långa och hyllade karriärer inom bilbranschen 1926 när de byggde sin allra första bilkaross – en sportig tvåsitsig båtstjärt monterad på ett Austin Chummy-chassi. Deras arbete uppmärksammades av Alfred Herbert Wilde, dåvarande chef för Standard Motor Company. Wilde erbjöd Alan Jensen ett jobb på Standard's New Avon Body Co., där Jensen skulle designa de vackra Standard Avon Specials fram till 1933. Alan skulle snart ansluta sig till sin bror Richard på en återförsäljare och verkstad i Austin, innan paret gick vidare till att arbeta för W.J. Smith & Sons, en lastbilsbyggarverkstad i West Bromwich. Under sin tid på Smith & Sons designade paret sportkarosser för bilar från bland andra Wolseley, Standard, Singer och Morris, sålda under namnet Jensen.





1934 visade sig bli ett avgörande år för bröderna Jensen och deras företag. Först dog W.J. Smith och familjen Jensen kunde köpa en kontrollerande andel i verksamheten. De döpte om den till Jensen Motors Limited och hade äntligen självständighet att producera de typer av fordon de alltid drömt om. Det andra stora genombrottet kom i form av två nakna Ford V8-chassin och ett uppdrag från Hollywoodentreprenören Percy T. Morgan att bygga två bilar, en till sig själv och en till sin vän Clark Gable. Även om historien om Gable och Forden är en lång berättelse i sig, var det precis den uppmärksamhet som Jensen-bröderna behövde för att kickstarta sin verksamhet.





Jensens första riktiga, kompletta bil var S-Type, en stilig sporttouringbil byggd på ett modifierat Ford of England-chassi och drevs av antingen småborren Ford V8-74 (bara 2,2 liter) eller den större 221 kubiktums amerikanska Ford flathead V8. Jensen erbjöd kunderna tre karossstilar; den fyrdörrars sportsedanen, tvådörrars drophead-coupé eller sportiga tredörrars dual-cowl tourer. S-Type erbjöds mellan 1936 och 1941 och överlappade med den större H-Type under en kort tid. Det tros att totalt cirka 50 S-Types byggdes, och av dessa är cirka 10 kända idag, vilket gör den till en extremt sällsynt modell från denna legendariska brittiska biltillverkare.

Denna oerhört charmiga Jensen S-Type från 1937 är en av endast fem kända överlevare som bär denna karakteristiska tourerkaross med dubbla kåpor. Nyligen har den hämtats ur en stor samling sällsynta och unika bilar, och presenteras i mycket gott skick med en vacker, välvårdad, äldre restaurering. Historien om "AHS 389" undersöktes ingående av en av dess tidigare ägare, som gjorde stora ansträngningar för att bekräfta bilens tidiga historia, liksom ägarnas egna berättelser. Historiefilen omfattar två stora pärmar, men grundberättelsen är att bilen ursprungligen registrerades 1937 på John Woodrow & Sons Builders i Bridge of Weir, i Skottlands lågland. John Woodrow själv hade avlidit ett år tidigare, så det var troligen hans yngste son Jimmy som köpte bilen och registrerade den i företagets namn. Jimmy njöt av flera fina bilar, inklusive en XK120, XK140 och en Aston Martin DB5.



Det verkar som att Jensen stannade i Skottland i många år, och den upptäcktes där i början av 1980-talet på en gård av en kanadensisk Jensen-handlare vid namn Blair Hamilton. Hamilton insåg bilens betydelse och gjorde en affär för att köpa den. Väl i Kanada anförtrodde han restaureringen till den högt respekterade restauratören Ed Arnold från Vancouver, British Columbia.





Den ursprungliga Ford flathead hade sedan länge gått skilda vägar med chassit, så Arnold skaffade en liknande men kraftfullare Mercury flathead från mitten av 1940-talet. Karossen byggdes om och målades i denna distinkta orange och bruna färgsättning, vilket passar bilen mycket väl och fortfarande är i förvånansvärt gott skick med tanke på att restaureringen närmar sig 35 år. Karossen är en fantastisk design, en graciös fyrsitsig tourer med en innesluten, bakmonterad reservvindruta, dubbel Brooklands Aero-ruta för bakpassagerarna och en unik bakdörr med gångjärnsmonterad bakkåpa för enkel åtkomst till baksätet. Karossen har en mängd intressanta tidstypiska tillbehör, såsom en Raydot-strålkastare, kromtrumpethorn, Lucas "Cat Eye"-strålkastare och en fantastisk Eagle-maskot som pryder kylarskalet. Precis som karossen är kromet i gott skick överlag, och även om det ser lite slitet ut på vissa ställen, passar det väl till känslan av denna älskade och älskade bil.

Interiören är klädd med mörkbrunt läder och matta, och den ger en mycket bra patina som inbjuder till regelbunden användning. Föraren står framför en centralt monterad instrumentpanel med Jensen-märkt varv- och hastighetsregulator, samt en blandning av Smiths och Lucas minorrattar. Interiören är bekväm och vackert presenterad. Full väderutrustning inkluderar en beige canvastopp och ett komplett set sidogardiner. På grund av den enda bakdörren på nära sidan är den bakre sidogardinen märkligt nog bara en enkel blind canvaspanel. Bortsett från udda konfiguration är väderutrustningen i gott skick och passar kroppen ganska bra.

Det är lite av en överraskning att lyfta på motorhuven på denna brittiska touringbil och hitta en 255 kubiktums Mercury flathead V8. Den ursprungliga Ford flathead gick förlorad med tiden, men Mercury-enheten som ersätter den behåller sitt korrekta utseende med den extra fördelen av ökad effekt tack vare större slagvolym och högpresterande Offenhauser-topplock. Kraften leds bakåt genom en 3-växlad manuell växellåda och en Columbia tvåväxlad bakaxel. Underredet är fortfarande i förvånansvärt gott skick och ser mycket rent och prydligt ut. Kombinationen av den ivriga Mercury-motorn och den överdrivna bakaxeln gör denna Jensen till en exceptionell eventbil som kan köra avslappnat i hög hastighet.



Denna ovanliga och attraktivt kroppade brittisk-amerikanska hybrid har gynnats av en lång rad passionerade ägare. Den fascinerande historien är mycket väl dokumenterad och den är fortfarande i gott skick med en mycket välbevarad restaurering. Omfattande dokumentation inkluderar foton, modellhistorik, en originalbok för ägarens referens, en kopia av instruktionsboken, teknisk information, en pärm full med reservdelar och serviceinformation samt en fullständig manual för Columbia-axeln. Denna charmiga Jensen är ett av få bevarade exempel som erbjuder skönheten i fin engelsk kaross med pålitlig amerikansk kraft, och med plats för fyra skulle den bli en mycket unik och publikvänlig turistbil.

För mer information om hur du enkelt köper klassiska bilar och kompletterar din samling av veteranbilar, kontakta oss idag. Vårt program för klassibilskommissioner är en smidig tjänst utformad för samlare som vill utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som vill ha mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelse, skatt, tidpunkt och lokal vägledning.

Tråkigt att den här bilen har sålts. Letar du efter att köpa eller sälja en bil som denna? Kontakta en representant



Klassiker

8. Grattis Volkswagen Santana!

Publicerad 14 oktober 2009

Text Carl Legelius

I dag när Stellan har namnsdag firar vi enligt Klassikerkalendern Santana, Volkswagen Santana. Och Quantum får också vara med på ett hörn.



Namnet Santana härrör som flera andra Volkswagen-namn till en vind, nämligen den kaliforniska Santa-Ana-vinden. Lustigt nog kallades Santana för Quantum i USA.

Volkswagen Santana mötte allmänheten 1981 och var i praktiken en Passat med utbyggd bakdel och en oerhört rymlig koffert. Santana kändes lite mer upmarket än systermodellen, inte minst för att den gick att få med en femcylindrig motor från Audi.

I Europa blev dock Santana ganska kortlivad, redan 1985 försvann modellnamnet och därefter kallades även sedanversionen av Passat för just Passat.

Men historien slutade inte där, Santana blev en riktig världsbil. I Kina började den tillverkas i en fabrik ägd av Volkswagen 1983 och kinesiska SAIC och såvitt vi förstått har man inte slutat än även om det är en moifierad version som säljs nu.

I Brasilien tillverkades Santana långt in på 2000-talet och i Japan byggde och sålde Nissan Santana under flera år på 1980-talet.

Även i Sydafrika, Namibia, Belgien och Argentina byggdes Santana.



Santana var tänkt som ett prisvärt alternativ i tjänstebilsklassen.



I USA såldes Santana under namnet Quantum.



Volkswagen var tidigt ute med produktion i Kina,
redan 1982 bildade man ett joint venture med kinesiska SAIC för att producera Passat.



Främsta försäljningsargumentet för Quantum var att den var tysk.



Designen har ändrats lite genom åren på den kinesiska versionen men nog ser man att det är gamla Passat b32 i botten? Detta är en -06:a.

ViBilägare

9. Framtida klassiker: Volkswagen Passat W8 "Förtjänar att bevaras"

Publicerad 12 juli 2020 Text redaktionen

Vid början av 2000-talet ville många hoppa upp i premiumsegmentet. Volkswagen var ivrigast.



Få personer har lyckats förändra bilhistorien så mycket som Ferdinand Piëch. Under åren 1993–2002 var han chef för Volkswagen och gjorde affärer till höger och vänster. Bentley, Bugatti, Lamborghini och Rolls-Royce kom in ägarportföljen, även om sistnämnda märke råkade schabblas bort till BMW.

Framför allt såg herr Piëch till att VW sprutade ur sig nyskapande modeller, från supersnåla Lupo 3L till övermäktiga Phaeton. Supersportbilen Nardo förblev dock en dröm.

Kort innan Phaeton äntrade scenen gjorde Passat en förvirrad klassresa när den försågs med W8-motor.

Omlottplacerade cylindrar gav en vinkel på bara 15 grader mellan cylinderbankarna. Ett trick som även användes för VR6-motorn i Golf och W12 6,0 i Audi A8.

Pressvisningen av Passat W8 skedde i juli 2001 i schweiziska Gstaad. Trots 275 hk blev takten upp för serpentinvägarna måttlig. Motorn, visserligen kompakt i sin uppbyggnad, var ingen lätt pjäs. I hårnålarna blev det understyrt med besked.

När teknikerna på kvällens presskonferens erkände att man själva inte var riktigt nöjda med responsen kändes det lite sorgligt.

Modellen är ingen milstolpe men den är ett tecken av sin tid och den förtjänar att bevaras för framtiden. Gör din insats, Piëch har definitivt gjort sin.







Volkswagen Passat W8 4Motion

Svenskt nypris 2002 var 388 500 kronor.

Import/produktion: Volkswagen Sverige sålde 59 stycken Passat W8. Totalt producerades cirka 11 000 bilar från september 2001 till september 2004. I stormotorlandet USA såldes 4 931 exemplar, varav 424 med manuell växellåda och 1 227 som kombi.

Snabbfakta: W8, 3 999 cm^3, 4 ventiler/cylinder, 275 hk, 370 Nm, 6-växlad manuell låda eller 5-växlad automat, toppfart 250 km/h, 0–100 km/h 6,5 s, 13,1 l/100 km, fyrhjulsdrift med torsendifferential.



AUTOCAR

10. 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.




Roger Warolin