16 okt MOTOR-NYTT 2026



Winton Six-33 (1916)

1. Jaguar gör en nystart
2. Bristol Cars är tillbaka
3. Hyundai presenterar Staria som transportbil
4. Ny galen motor till Porsche 911
5. Porsche byter kurs
6. Porsche-familjen har förlorat 95 miljoner
7. Fem kinesiska elbilar sålda varje minut
8. Nu kommer nya Scania Touring
9. Winton Six-33
10. Kurtis 500 S
11. Framtida klassiker
12. Superbilen som världen glömde bort
13. Fredagsfilmen

1. Med denna elektriska GT vågar Jaguar göra en nystart

Av Nele Klein

07 oktober 2026, 02:00

Över 1000 hk, upp till 720 km räckvidd och en helt ny design: Jaguar Type 01 förväntas inleda en ny era hos den brittiska tillverkaren. Första kontrollen!



Nästan ingen annan studie har väckt lika mycket diskussion på senare tid som . Med den excentriska konceptbilen tillkännagav britterna inget mindre än en radikal ny början: mer exklusivitet, mer självständighet och i framtiden uteslutande eldrivna bilar.

Nu är den nya den första produktionsmodellen för denna strategi. Den fyrdörrars elektriska GT är avsedd att leda det traditionella märket in i en ny era och medvetet skilja sig från konkurrenterna.

Jaguar Typ 01: först formen, sedan tekniken

Enligt Jaguar var designen startpunkten för hela utvecklingen. Först formen, sedan tekniken. Därför är produktionsmodellen starkt baserad på studien, men ser något mindre futuristisk ut. Serien behåller i stort sett sina proportioner: den långa motorhuven, den korta framhänget och den platta taklinjen med en höjd på endast cirka 1,40 meter ger den elektriska GT en förlängd silhuett.Typ 01

Dessutom finns det extremt smala LED-strålkastare, framträdande axlar och 23-tumshjul, som redan är bekanta från studien. Mässingsinspirerade accenter och den omtolkade Jaguar Leaper är avsedda att understryka kopplingen till märkets historia.



Med en längd på cirka 5,24 meter presenterar sig
Jaguar Type 01 som märkets nya och elektriska flaggskepp.

Slående nog kommer du förgäves att leta efter en bakruta. En 360-graders kamera placerad på taket ger en vy bakåt, som projicerar bilderna på den digitala backspegeln under vindrutan. Istället för klassiska bakljus löper två smala ljusstrimmor över hela fordonets bredd.

Mycket arbete lades också ner på aerodynamiken. Aktiva luftklaffar och en trevägs justerbar bakspoiler minskar luftmotståndskoefficienten till anmärkningsvärda 0,23. Detta innebär att ID.7 är aerodynamiskt på samma nivå.

Minimalism i interiören

I interiören bygger Jaguar på ett minimalistiskt koncept. Systemets hjärta är den kontinuerliga mittkonsolen, som sträcker sig in i baksidan. En 24-tums OLED-skärm sitter direkt framför föraren, medan en extra 7-tums pekskärm används för att styra fordonets centrala funktioner. Utrustningen inkluderar även en AI-baserad röstassistent, en soundbar och ett panoramatak.



Baktill är likheten med konceptbilen tydligt igenkännbar:
de horisontella linjerna och det saknade bakrutan har antagits.



Interiören är extremt reducerad. Uppsättningen består i princip av en 24-tums OLED-skärm och en liten 7-tums skärm för att styra viktiga funktioner.

Första intrycket är ganska högkvalitativt, men en närmare titt avslöjar några svagheter: Sätena är bekväma och påminner mer om fåtöljer än klassiska bilbarnstolar, men erbjuder lite sidostöd. Material som konstläder eller filtliknande golvbeläggning lämnar inte heller det premiumintryck man förväntar sig i denna prisklass.

Bakdörrarna är ovanligt smala och gör det svårt att komma in och ut. Dessutom begränsar den platta taklinjen takhöjden. Särskilt långa passagerare når sannolikt snabbt sina gränser bak.

Tekniskt sett gör Jaguar en fullständig övergång till elektrisk mobilitet med den. Grunden är den nyutvecklade JEA-plattformen med 850 och ett 118 kWh NMC-batteri, som ska möjliggöra upp till 720 kilometer. Tack vare en maximal DC-laddningseffekt på 350 kW bör den kunna laddas från 10 till 80 procent vid en snabbladdningsstation på drygt 22 minuter. Särskilt praktiskt: Två AC-laddningsportar, en på varje sida av fordonet, är avsedda att göra det mycket enklare att sluta ladda i vardagen.

1030 hk systemeffekt och 1365 Nm vridmoment

Framdrivningen tillhandahålls av tre permanentmagnetiska synkronmotorer, som tillsammans producerar upp till 1030 hk (757 kW) och levererar ett maximalt vridmoment på 1365 Newtonmeter. Resultatet: spurten från 0 till 100 km/h ska uppnås på bara 3,2 sekunder.

Det dröjer ett tag innan vi ser nya Jaguar på vägen. Det brittiska företaget planerar att börja beställa den i början av 2027. I början av försäljningen kommer det att finnas en "Launch Edition" samt en specialutgåva begränsad till endast 60 enheter. När det gäller pris höjer Jaguar nivån avsevärt: Endast 165 000 euro är för startpunkten.



Benutrymmet bak är ganska generöst,
men fordonets låga höjd gör luften ovanför huvudet knapp.



Bakom framhjulshusen pryder mässingsliknande
element med integrerad "Leaper" den elektriska GT:n.

Slutsats av Nele Klein

Jag gillar Typ 01 bättre än den polariserande Typ 00-studien. Det första intrycket är ganska ädelt och självständigt – precis vad varumärket vill uppnå med sin relansering. Men en närmare titt avslöjar vissa detaljer som inte riktigt stämmer överens med premieanspråket.

Tekniskt sett lovar dock den elektriska GT stora saker. Framtiden kommer att visa om Jaguar faktiskt kommer att kunna locka potentiella Porsche Taycan- eller Polestar 5-kunder och om den modiga omstarten kommer att lyckas.

2. Bristol Cars är tillbaka med sin V10 Fighter

Av Ryan Standen 4 sep 2026



FILM: https://youtu.be/1d-5ADf9w4w

Bristol Cars har meddelat sin återkomst med en begränsad serie om fem 'ny-era' Fighters.

Den första har avtäckts på veckans **Salon Privé**, som hålls på Blenheim Palace i Oxfordshire från 2 till 6 september.

Detta markerar också 80 år sedan bilavdelningen vid Bristol Aeroplane Company färdigställde sin första modell, **400**.





Den nya serien av Bristol-jaktplan med måsvingedörrar kommer att byggas i Storbritannien

Den ursprungliga Bristol Fighter drevs av den 7990cc, helaluminiums **Chrysler** V10 som utvecklades för 1992 års **Dodge** Viper, och den skapades av ett team lett av dåvarande ordföranden Toby Silverton.

Denna superbil med över 200 mph-hastighet var inte den comeback som tillverkaren hoppats på: siffrorna är vaga, men inte fler än 14 byggdes mellan 2004 och 2011, när märket gick i konkurs.

Men 15 år senare är företagets nya ägare, Paul King, och ordförande Richard Hackett – en tidigare Bristol-anställd och delägare i veteranbilsåterförsäljaren SLJ Hackett, en märkesspecialist – redo att återuppliva 525 hk Fighter. Och den behåller V10:an i hellegering.

De nyligen tillkännagivna bilarna är inte restomods; De kommer att återspegla originalmodellens specifikation, med överblivna chassi och andra komponenter som räddats från företagets likvidation 2020, nio år efter att de gått i konkurs.

De 'nya' Fighters kommer att byggas i samarbete med en ännu namnlös, lågvolym brittisk tillverkare.

Personerna bakom Bristols återfödelse har också antytt att helt nya modeller är på väg.

"För att få Bristol tillbaka till att tillverka bilar i Storbritannien, och med Richard Hackett tillbaka i företaget, har vi samlat en exceptionell kombination av arv, kunskap, ingenjörskonst och hantverk," säger King. "Detta är början på Bristols återkomst, och det finns mycket mer att komma."



Bristol Fighterns cockpit speglar bilens ursprung i början av 2000-talet

Bilen som visades på Salon Privé denna vecka har svart lack, en kupé i beige läder och en sexväxlad manuell växellåda.

Den ursprungliga Fightern kostade 229 125 pund år 2006, men Bristol har inte avslöjat priset på de fyra återstående exemplaren.

Ägare kommer att kunna personanpassa sina bilar, som kommer att finnas med vänster- eller högerstyrning och med ett paket av uppgraderingar som kan öka effekten till 600 hk.



Feber

3. Hyundai presenterar Staria som transportbil

Av Bobby Green 2026-10-07 kl 13:30

Sväljer tre EU-pallar



Vi har tidigare fått se Hyundais rymdliknande minibuss Staria som persontransport och som campingbil. Nu presenteras den som Cargo vilket alltså är transport-versionen.

Bilen som bara går på el har ett 800-voltssystem och räckvidd på upp till 45 mil på en laddning. Man ska kunna snabbladda från 10-80 procent på 20 minuter och ombordladdaren är på 11 kW. Elmotorn är på 218 hästar och det finns V2L-teknik som gör att man kan köra maskiner och annat från bilens batteri.

Det viktigaste med denna typ av bil är dock lastkapaciteten. Den får lasta upp till 1040 kilo, dra två ton på kroken och har plats för tre EU-pallar i skåpet. Dubbla skjutdörrar underlättar för när man ska ha i och ur grejer.

Versionen har premiär på elbilsmässan eCarExpo i Stockholm den 9 oktober. Den går att beställa redan nu och kostar från 409 900 kronor exklusive moms. **mynewsdesk.com**



Bobby Green









Hyundai visar upp Staria som camper
Den perfekta semesterbilen?



Hyundais rymdbuss kommer till Europa
I eldriven version



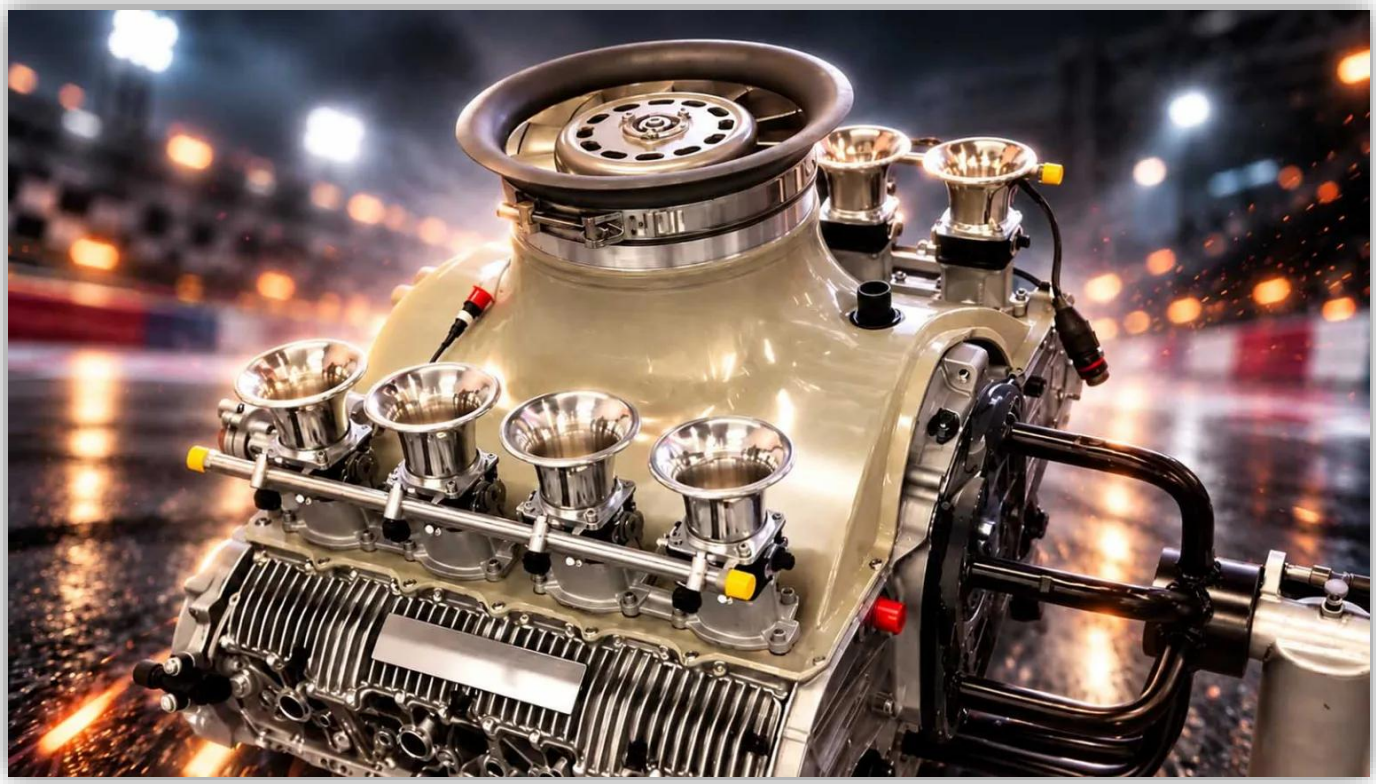
Hyundais futuristiska Staria får sig en uppdatering
Men behåller utseendet

4. Ny galen motor till Porsche 911: Åttacylindrig boxer

Av Anton Nordgren

7 oktober 2026, 18:44

Superbygget: Rünge Cars lanserar åttacylindrig boxermotor för Porsche 911. Nu körs bjässen i dynobänken – och ljudet för tankarna direkt till klassiska racingbilar.



FILM: https://youtu.be/C_w7N28v2i0

Rünge Cars är mest kända för att bygga handgjorda karosser med 50-talsstil. Men de har tidigare också byggt specialbyggda motorer som sålts för 2,5 miljoner kronor. Nu har de blivit färdiga med en minst lika galen motor. De har byggt en ny, luftkyld boxermotor med åtta cylindrar. Det är en motortyp som inte många har vågat sig på sedan Porsches legendariska tävlingsbilar 908 och 917.

Den nya motorn har riktigt maffiga siffror. En volym på 5,3 liter, 32 ventiler, dubbla kamaxlar per sida och en hög kompression på 12:1. I en ny video visar Rünge Cars upp den nya bjässen när den testas på dynobänken där man både får se och höra motorn. Ljudet för tankarna till klassiska racingbilar. Och motorn är byggd på ett sätt som imponerar många.

Passar i Porsche 911

Det bästa för många Porsche-ägare? Motorn passar i en klassisk Porsche 911 från åren 1974 till 1989 (den så kallade G-modellen). Har du en sådan **bil** som behöver ny kraft är detta den ultimata, och kanske mest galna, uppgraderingen du kan göra.

Grundaren Christopher Rünge har ännu inte avslöjat hur många hästkrafter motorn har eller vad vridmomentet ligger på. De siffrorna väntas först mot slutet av året, runt december. Då får man sannolikt också veta vad den kommer att kosta. Billigt blir det dock inte. Rünges tidigare specialbyggda motorer har kostat över 2,5 miljoner kronor. Och den nya åttacylindriga maskinen lär inte bli billigare.

LÄS MER:



Första testerna: Så bra är nya Porsche 911 Hybrid



Gömde 55 vita Porschar – den dyraste körd 1,9 mil



Bildspecial: Porsches extrema 911 GT3 R kostar sju…



Så masstillverkas klassiker chockbilligt i Kina



Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.

M3 SVERIGES PRYLSAJT

5. Porsche byter kurs

Av testredaktör Andreas Bergsman 7 okt. 2026

Nya sportbilar och mindre fokus på volym



Porsche-vd:n Michael Leiters har presenterat tillverkarens strategi för de kommande åren och en hel del ska hända på bilfronten. Bland annat väntar fler elektriska sportbilar, en ny suv och en helt ny sportbil med mittmotor som ska placeras ovanför 911.

Samtidigt verkar Porsche dra ner på elektrifieringshetsen. Bensinmotorerna får hänga med längre än tidigare planerat och framöver kommer elbilar, laddhybrider och bensinbilar att leva sida vid sida.

Några billigare Porsche-modeller ska vi däremot inte räkna med. Planen är snarare den motsatta, med färre sålda bilar och mer fokus på dyrare modeller.

Färre bilar och högre priser alltså. Men också fler sportbilar, och det sistnämnda tackar vi knappast nej till.


Andreas Bergsman

PS Motor

6. Porsche-familjen har förlorat 95 miljoner per dag sedan 2025

Av Emil Karlsson

Publicerad 07 okt. 2026

Uppdaterad 07 okt. 2026

När bilbranschen krisar sprider sig oron som ringar på vatten. Underleverantörer går i konkurs, anställda blir av med jobbet – och hos ägarna strömmar miljonerna åt helt fel håll.



Ferdinand och Wolfgang Porsche i varsin 550 Spyder

Tyskland, Europa och kanske hela bilvärlden håller andan inför **Volkwagenkoncernens kris**. Klargjort är att man har en överproduktion på ungefär en halv miljon bilar per år, att cirka 100 000 jobb kommer att få stryka på fot samt att det ska kapas med stora sågen i både varumärkes- och modellutbudet.

Seat verkar enligt tidigare rapportering vara ett av de utpekade märkena som ska bort ur portföljen. Lillasyskonet Cupra ska istället få axla det spanska arvet.

Det har också spekulerats kring om Skodas populära kombimodeller, Octavia och Superb, **ska ersättas av en ny modell som samlar det bästa av de båda modellerna**.

Så ser man på lyxmärkena

Men också lyxmärkena har kritiska ögon riktade mot sig.

Under september färdigställdes affären som helt flyttade den exklusiva tillverkaren **Bugatti ut ur koncernen**. De nya ägarna, ett konsortium lett av amerikanska HOF Captial, betalade ungefär 11 miljarder kronor.

Från Italien har farhågan lyfts kring en **försäljning av nationalskatten Ducati**. Motorcykeltillverkaren tillhör Audi, och i förlängningen VW-koncernen, sedan 2012. Redan i somras ska bolaget ha uppvaktats av en köpare, men då konstaterat att man inte är intresserad av att sälja – nyligen blossade diskussionen upp igen, efter att den italienska näringslivsministern hotat med politiska åtgärder om landet inte fick säga sitt kring en ny eventuell ägare.

VW konstaterade dock återigen att man inte tagit några beslut om försäljning av Ducati.

Kronjuvelens nya verklighet

Porsche, vad som tidigare varit koncernens ögonsten, lider också i krisen. Lönsamheten har rasat, försäljningen backar och VW har tvingats skriva ned värdet på sitt innehav med motsvarande omkring 67 miljarder kronor, enligt **Dagens PS tidigare rapportering**.

Också Porsche har omstrukturerat i bolaget, **och tusentals jobb ska väck**. För ägarfamiljen innebär krisen en förklaring till vart cirka 34 miljarder kronor försvunnit sedan förra året.

Efter tappet – 17:e rikaste i Tyskland

Enligt den nya listan över Tysklands 500 rikaste familjer och personer har familjen Porsche tappat omkring 34 miljarder kronor i uppskattad förmögenhet på ett år, skriver **T-online**.

Kvar finns en uppskattad förmögenhet på omkring 136 miljarder kronor. Det är ett tapp på ungefär 20 procent och räcker till en 17:e plats på den tyska listan.

Utslaget över året motsvarar minskningen omkring 95 miljoner kronor om dagen.

Men det handlar inte om pengar som faktiskt har försvunnit från familjens bankkonton. En stor del av förändringen kommer från att värdet på familjens innehav har skrivits ned, skriver **Berliner Zeitung.** Inte heller kan hela värdetappet kopplas till bolaget Porsches trångmål.

Familjen Porsche kontrollerar nämligen stora delar av ägarbolaget Porsche Automobil Holding, som i sin tur har stora innehav i både Volkswagen och Porsche. När aktierna faller minskar också det uppskattade värdet på familjens tillgångar.



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 landet.

PS Motor

7. Fem kinesiska elbilar sålda varje minut – dygnet runt

Av Torbjörn Karlgren Publicerad 05 okt. 2026 Uppdaterad 05 okt. 2026

Nästan var fjärde ny bil som köpts i Storbritannien hittills i år är en kinesisk elbil – fem av de 25 mest populära bilarna är från Kina.



Av de tio mest sålda bilarna i Storbritannien är bara tre europeiska modeller. Kina dominerar och det är elbil som gäller för britterna.

Kinesiska bilar har sålts i mer än 300 000 ex i Storbritannien under 2026 års nio första månader, tre kvartal där europeiska konkurrenter stadigt tappar mark.

Kinesiska elbilar står nu för nästan en fjärdedel av de bilar som säljs i Storbritannien.

Uppgifter från brittiska branschorganisationen SMMT, Society of Motor Manufacturers and Traders, visar att kinesiska tillverkare hittills i år står för fem av de 25 mest framgångsrika varumärkena bland britterna – och för strax under en fjärdedel av marknaden när det gäller antal.

MG och Byd i ledningen

Det mest framgångsrika kinesiska varumärket hos britterna är MG, skriver **City AM.**

MG är det tidigare Oxford-baserade bilmärke som fick kinesiska ägare 2006 och därmed en parallell till Volvo, även det som bekant numera ett kinesiskt bilmärke.

MG var etta bland kinesiska bilar i Storbritannien med strax under 80 000 registreringar, med Byd som tvåa med 68 000 registreringar.

Trea bland kinesiska varumärken i Storbritannien var Jaecoo med 59 000 registrerade bilar, men dessutom med den enskilt mest sålda modellen i september – mer än 10 000 ex av märkets SUV-modell ”7” såldes.



Kina dominerar. En MG4 på Auto China 2026. MG är den mest sålda kinesiska elbilen Storbritannien där var fjärde ny bil nu är en kinesisk elbil.

Bästa september sedan 2017

Totala antalet nyregistreringar i september överskred 350 000, vilket gör månaden till den starkaste brittiska september-månaden på området sedan 2017.

Det tolkas som ett tecken på en bredare återhämtning på marknaden, dock inte för europeiska bilar.

Europeiska biltillverkare fortsätter nämligen tappa mark hos britterna. Bland de tio mest sålda bilmodellerna september fanns endast tre europeiska modeller – Vauxhall Corsa, VW Golf och Audi A3.

Britter väljer el och hybrid

Kinesiska biltillverkare i Storbritannien, som ju enbart säljer elbilar, kan också segla fram i den gräddfil den bredare omställningen bort från bensin och diesel som marknaden genomför.

Brittiska bilköpare väljer i hög grad bort bensin- och dieselfordon, inte minst utifrån kraftigt stigande bränslepriser.

Antalet registrerade laddhybrider ökade med 55,7 procent och nådde rekordnivåer i både volym och marknadsandel, där den senare uppgick till 17,0 procent, skriver City AM.

Samtidigt steg efterfrågan på rena elbilar med 36,3 procent i september till en rekordhög volym strax under 100 000 fordon. Marknadsandelen ökade med fem procentenheter till 28,3 procent.

Kina dominerar. En MG4 på Auto China 2026. MG är den mest sålda kinesiska elbilen i Storbritannien där var fjärde ny bil nu är en kinesisk elbil. (Foto: Ng Han Guan /AP-TT)

Fem nya elbilar i minuten – dygnet runt

Detta motsvarar nästan fem nya elbilar som registreras varje minut, mer än en fördubbling jämfört med takten för tre år sedan, konstaterar branschorganisationen SMMT.

”Bilister välkomnar i allt högre grad det växande utbudet av modeller, och de höga bränslepriserna ger utan tvekan fler konsumenter anledning att överväga eldrift”, konstaterar

8. Nu kommer nya Scania Touring

Publicerat av ulo • 7 oktober 2026

Scania lanserar nu den nya generationen av turistbussen Scania Touring. Bussen har bland annat fått en ny design, förbättrad aerodynamik, digitala backspeglar och Scanias Euro-7-förberedda Superdrivlina. Scania Touring har varit en del av Scanias produktprogram sedan 2009, men den nya generationen bjuder på en rad nyheter. En eldriven version kommer också.



Scania lanserar nu en ny generation av sin turistbuss Scania Touring.

– Den är en betydande vidareutveckling av en redan avancerad och mycket uppskattad turistbuss. Den kombinerar den tillförlitlighet och energieffektivitet med en tydlig Scania-design samt förbättringar av bagagekapacitet och upplevelse för både förare och passagerare, säger Sundeep Kumar, Head of Portfolio Management, People Transport Solutions, Scania.

Exteriören har förnyats och bussen ser inte lika tung ut som den tidigare generationen. Scanias designspråk har integrerats i front, sidor och bakparti.

Samtidigt som utseendet har blivit modernare är aerodynamiken bättre vilket ger minskad bränsleförbrukning och lägre bullernivå. Bussen har också fått digitala backspeglar som minskar luftmotståndet.

Bussen kan fås i längder på 10,9 – 14,7 meter och i två- eller treaxligt utförande.



Förarplatsen har vidareutvecklats. Sikten har förbättrats genom att framdörr och sidoruta har uppdaterats. Likaså har B-stolpen har flyttats nio centimeter bakåt.

Instrumenteringen bygger på Scanias Smart Dash-gränssnitt med en central informationsdisplay. Där samlas information som infotainment för passagerarna, navigation och backkamera. Gränssnittet är också kompatibelt med Apple CarPlay och Android Auto.

För passagerarna har tillgängligheten förbättrats genom bredare och djupare trappsteg.

Bagagehyllorna har ändrats och bussen har fått ett större bagageutrymme. Bagagehyllorna inne i bussen rymmer nu cirka 40 procent mer och bagageutrymmet är 14,5 procent större.

Nya Scania Touring har också fått nya inredningsalternativ med bland annat Kiel Avance X-stolar med USB-C-uttag, nya färg- och materialval, uppdaterade servicepaneler samt stämningsbelysning.

Passagerarkapaciteten är upp till 67 passagerare beroende på fordonets längd, vald inredning med mera.

Bränsleförbrukningen uppges av Scania till 8 – 10 procent mindre än föregångarens, bland annat genom den Euro 7-förberedda Super-drivlinan. Underhållet uppges vara enklare och livslängden 25 årocent längre.

– Med den nya generationen Scania Touring har vi vidareutvecklat hela fordonet och användarupplevelsen med modern design och förbättringar inom komfort, effektivitet och upptid, säger Sundeep Kumar.



Interiören har Kiel Avance X-stolar med USB-C-uttag samt nya färg- och materialval

Kunden kan välja på flera motoralternativ, varav några är nya. När det gäller förbränningsmotorn finns en rad alternativ på 9 – 13 liter från 350 – 500 hästkrafter.

Dessutom kan bussen fås med Scanias 13-liters gasmotor på 410 hästkrafter.

Nya Scania Touring kommer även att stegvis introduceras med andra drivlinor. Först ut blir en eldriven version.

Bussmagasinet återkommer med ett utförligt reportage om nya Scania Touring och Scanias bussprogram.

9. 1916 Winton Six-33 Seven-Passenger Touring

$74,250 USD | Såld

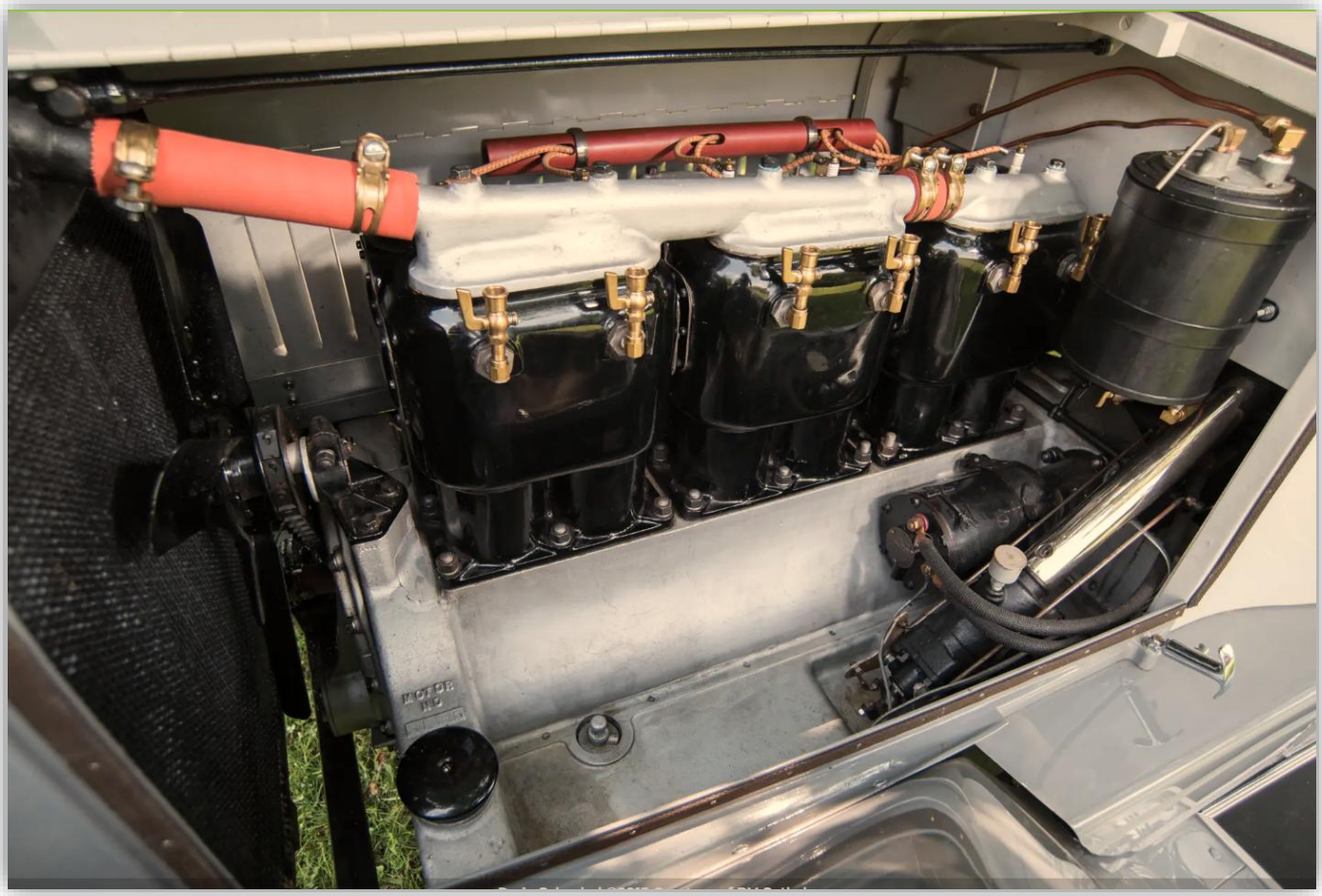


FILM: https://youtu.be/CWntJRr3y8U

Modell 22-A. 33,75 hk, 347,9 kubiktum. rak L-huvud sexcylindrig motor, fyrväxlad manuell växellåda, solid framaxel med halvelliptiska bladfjädrar, stel bakaxel med trekvartselliptiska bladfjädrar och tvåhjuliga mekaniska trumbromsar. Hjulbas: 128 tum.

Om "konkurrens" beskriver Wintons tidiga år, kännetecknas det andra decenniet bäst av konsekvens. Efter att ha etablerat ett mönster av stora sexcylindriga bilar 1908 byggde Winton Motor Carriage Company inget annat under sina återstående 16 år.





Förändringarna var få. Efter resten av branschen bytte Winton till vänsterstyrning 1914 och erbjöd slutligen en elektrisk startmotor som alternativ året därpå. Alexander Winton var fast besluten att satsa på sin tryckluftsstarter och gick med på förändringen först efter att en grupp återförsäljare vädjat till honom att omfamna den enklare och då beprövade elektriska typen.

Wintons intressen hade börjat glida åt redan 1912. Han hade varit intresserad av marina motorer i flera år och grundade 1912 ett dotterbolag kallat Winton Gas Engine & Manufacturing Company för att tillverka marina och stationära motorer. År 1913 övergick den till diesellok. Fordonsbolaget omorganiserades som Winton Motor Car Company år 1915.

Med tiden kom dieselloken att dominera Wintons verksamhet, särskilt under första världskriget. Även om beställningarna minskade efter krigets slut fortsatte motorindustrin att överskugga bilindustrin, till den grad att biltillverkningen upphörde. År 1930 köptes motorverksamheten av General Motors, som även förvärvade Wintons huvudkund, Electro-Motive Company, även det från Cleveland. Electro-Motive tillverkade järnvägsvagnar, och sammanslagningen av dessa två företag placerade GM i framkant av den spirande diesel-elektriska lokrevolutionen.

Winton gjorde dock ytterligare ett tillskott till produktlinjen 1916. När de såg en marknad för en lättare bil introducerade företaget Six-33, katalogiserad som Model 22-A. Six-48, modell 22, hade vuxit till en hjulbas på 138 tum och behöll den 48 hästkrafter starka motorn, som nu hade en cylindervolym på 525 kubiktum. Six-33 var tio tum kortare, hade en mindre 33-hästkrafters, 348 kubiktums sexa och såldes för två tredjedelar av den stora bilens pris. Det var en vidareutveckling av Six-33 som blev Wintons enda modell 1921, men försäljningen var svag. Efter att ha sålt bara några hundra bilar 1922 och 1923 stängdes bilfabriken i februari 1924.



Harold Coker förvärvade denna Winton Six-33 år 1992. Han köpte den från Bert Harrison från Salem, Oregon, som enligt uppgift förvärvade den från Harrah Collection. Som det mottogs saknade den större delen av sitt aluminium, tydligen efter att ha skrotats under andra världskriget. Skrothandlarna hade inte bara frigjort de uppenbart tunga delarna från motorn, vevhuset och oljesumpen, utan också tagit loss aluminiumpanelerna från karossen.

Harold skickade kvarlevorna till Stan Francis i Kalifornien, som skapade en ny kropp för dem. Francis hade ironiskt nog upptäckt ruinerna i Texas några år tidigare och sålt dem till William Harrah. Projektet gick långsamt eftersom motordelar behövde skaffas. Lester Rices Peggy Craft Restorers slutförde den autentiska restaureringen 2007. Den visades på Amelia Island 2008 och mottog samma år ett National First AACA-pris i Cleveland, Tennessee, medaljongen W21900. Den uppnådde seniorstatus i Louisville i juli 2015.

Dess utseende kan bäst beskrivas som en diskret elegans. Målad i två milda gråtoner har den praktiskt taget inga färgstarka detaljer. Till och med strålkastarna och vindruteramen är målade, i den mörkare av de två gråtonerna. Klädseln är plisserad svart läder, allt utmärkt, och matchar en ny svart canvastopp. Hoppstolarna i bakre utrymmet fälls upp ur golvet, och instrumentpanelen består bara av en Warner Autometer, en amperemeter och en Waltham-klocka. Mätaren visar 25 395 miles.

Motorutrymmet är fläckfritt, nyligen renoverat medan kylaren var avstängd för reparationer. Underredet är också mycket rent men har inte överrestaurerats. Bilen kör på 36x5 Universal svartväggsdäck monterade på svarta trådfälgar.

Wintons var alltid starka förare, och denna bil är inget undantag. Den kan följa dagens trafik och passar lika väl för långdistansresor som för att köra runt i staden.

Vissa bilar lever länge. Den här har, anmärkningsvärt nog, haft två.



HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

10. 1954 Kurtis 500 S Roadster



Midget-racers, Sprintbilar och Indy-bilar under Frank *Kurtis' Kurtis-Kraft-banner* samlade på sig en otrolig framgångshistorik inom ovalracing med öppna hjul från 1930-talet till 1960-talet. Kurtis-Kraft tog fem totala segrar i Indy 500 och otaliga segrar i lokal dirtbana över hela landet. Frank Kurtis försökte bygga en avknoppning från sin ovalracingverksamhet och designade och byggde en gatsportbil 1949, men efter bara 15 chassin övergav han projektet och sålde rättigheterna till Earl "Madman" Muntz, där den blev Muntz Jet. Kurtis-Kraft försökte igen med en sportbil 1953, denna gång med fokus på gatracing. Den nya 500 S var en vidareutveckling av 500 B Indy-chassit och delade mycket av formelbilens arkitektur, inklusive den tvärgående torsionsstavsfjädringsdesignen. Förutom att vara breddade för att rymma passagerarsäte var 500 S och 500B så lika att vissa konkurrenter kallade sportracern för "tvåsitsiga Indy-bilen."





När populariteten för öppen landsvägsracing exploderade i början av 1950-talet erbjöd Kurtis tävlande ett sofistikerat, tävlingsbeprövat chassi med mångsidigheten hos standard-motoralternativ för att passa varje ägares behov och erfarenhet. Efter 500 S kom KK500, designad för att rymma en rad eftermarknadskarosser i glasfiber, och båda modellerna kunde beställas som nyckelfärdig bil eller som byggsats, och motoralternativen inkluderade den allestädes närvarande Cadillac 331 eller olika andra V8:or från Buick, Mercury, Lincoln eller Chrysler. Trots sina rötter inom ovalracing var 500 S och KK500 mycket konkurrenskraftiga vägracer, med bland andra Briggs Cunningham, Frank McGurk, Mickey Thompson och Bill Stroppe bland Kurtis 500-ägare och förare.





Denna fascinerande och mycket eftertraktade Kurtis 500 Chrysler anslöt sig till samlingen på 1980-talet. Experter från märket som är bekanta med denna bil tror att det är ett KK500-chassi som har modifierats med denna fantastiska 500 S-liknande kaross, även om bilens tidiga historia inte är helt känd. Frank och David Kleptz restaurerade Kurtis helt i början av 1990-talet, och idag är den i utmärkt skick, i en slående färgsättning i orange och svart, med tidsriktiga Halibrand-efterligningar av magnesiumfälgar och sidoutgångsavgaser. Cockpiten är helt affärsmässig, med inbäddade aluminiumgolv, autentiska Stewart Warner-mätare och en tidsriktig fyrekrad ratt.

Den mekaniska specifikationen består av en 325 kubiktums Hemi V8 från en Dodge D500 från 1957. Motorn toppas med ett lågt insugningsrör och dubbla fyrkantiga förgasare. När man andas genom öppna headers låter det helt fantastiskt både inne i och utanför cockpit. Drivlinan är helt korrekt för denna era av Kurtis, med en fyrväxlad Jaguar-växellåda som matar en Halibrand snabbväxlad bakväxel. Efter lite mindre sortering går den stora Hemi exceptionellt bra, och Jaguar-växellådan känns positiv och smidig. Dess enorma prestanda är tydlig från det ögonblick den stora Hemi vaknar till liv.

Efter restaureringen visades Kurtis 500 i en särskild klass av Kurtis-bilar på Amelia Island Concours d'Elegance 2002 och har sedan dess levt ett stillsamt liv i samlingen. Med minimal förberedelse har denna Kurtis potential att bli en konkurrenskraftig vintageracer men är tillräckligt mångsidig för att vara en spännande deltagare i prestigefyllda landsvägsevenemang som Colorado Grand, Copperstate 1000 eller ett brett utbud av vintagerallyn världen över.



ViBilägare

11. Framtida klassiker: Opel GT höll överraskande hög klass

Publicerad 5 juli 2020

Text Calle Carlquist

Snygg, snabb och prisvärd. Succén uteblev ändå, efter bara tre år tog det roliga slut



Badge engineering är ett illa omtyckt begrepp men när det gäller Opel GT och dess snarlika, likvärdigt motoriserade syskon Pontiac Solstice, Saturn Sky och Daewoo G2X användes det för en väldigt rolig och prisvärd bil.

Opel GT for runt i gränslandet mellan Mazda MX-5 och BMW Z4, med läcker, egen profil, en rask och stark snarare än varvvillig turbomaskin och en snygg, funktionell inredning som tyvärr hade väldigt ont om förvaringsfack. En ren nöjesbil som om den varit något lite mer praktisk kanske hade överlevt ännu.

Motorn var på bara två liter men gav 264 hk, alltså en litereffekt så hög som 132 hk. Chassit var en udda ramkonstruktion, med två längsgående rör och ett golv delvis av glasfiber. Dubbla triangellänkar fram och bak höll i hjulen och det fanns stora doser av gammaldags, bakhjulsdriven körglädje med mekanisk nerv. En växellåda med lite kärva ingångsvärden förhöjde känslan av grabbatag i ekonomiklass.

På papperet och i vårt test höll Opel GT förbluffande hög klass i allt utom möjligen bromsarna.

Tre år, längre höll inte detta försök att vässa Opels image, gud vet för vilken gång i ordningen. Det har alltid varit som fördömt vare sig märket satsat på sport- eller lyxbilar genom åren. Ändå avhöll man sig denna gång noga från att skriva ut namnet Opel på GT, bara märkessymbolen fanns!




ECOTEC
SIDI-turbo





Opel GT Turbo

Svensk nypris 2007: 299 000 kronor.

Import/produktion: Omkring 70 bilar nysålda i Sverige. Totalt byggdes 7 519 exemplar av Opel GT under 2007–juli 2009.

Snabbfakta: R4, 1 998 cm^3, 4 ventiler/cylinder, 264 hk, 350 Nm, 5-växlad manuell, bakhjulsdrift, toppfart 229 km/h, 0–100 km/h 5,7 s, förbrukning 9,2 l/100 km.



Calle Carlquist

AUTOCAR

12. Superbilen som världen glömde bort: Jaguar XJR-15 (1990)



Ungefär samtidigt som Jaguar påbörjade det olycksaliga XJ220-projektet skapade man också en annan superbil; XJR-15. XJ220 hade utlovats med en V12 men den fick en V6 med dubbelturbo istället - XJR-15 fick hela sitt antal av ett dussin cylindrar och 450 hk för att ge 307 km/h.

Bara 50 exemplar byggdes, de flesta för racing, även om det också tillverkades en del väg-bilar, varav några finns kvar.





13. Fredagsfilmen: Årets Bil i Europa (1964–2026)



FILM: https://youtu.be/SVVRGR-iQQ8

Vinnare av Årets Bil i Europabilen (1964–2026) — hela ECOTY-tidslinjen i kronologisk ordning. Se hela utvecklingen av Årets Bil-vinnare. Från klassisk ingenjörskonst från 1960-talet till den futuristiska tekniken 2026, se varje vinnare i historien

Denna video visar varje årlig vinnare av European Car of the Year (ECOTY) från 1964 till 2026 med en representativ modell för varje prisår. 1964 — Rover 2000

