19 okt MOTOR-NYTT 2026



Alfa Romeo 8C 2900 (1935)

1. Världens mest kraftfulla Pagani provkörd
2. Volkswagen ID.Tiguan officiell
3. Premiär för nya Volkswagen ID. Tiguan
4. Mercedes GLC 400 EV
5. Superladdhybriden Zeekr 9X nu i Sverige
6. Här är hyllningen till gamla Honda NSX
7. Renault Twingo får skojigt glastak
8. Volvos rödblocksmotor är bäst i världen
9. Allt du behöver veta om vinterdäck
10. Elbilarna överträffar förväntningarna
11. Alfa Romeo 8C 2900B Touring Berlinetta
12. Lancia Belna Eclipse
13. Framtida klassiker
14. Superbilen som världen glömde bort

Feber

1. Världens mest kraftfulla Pagani provkörd

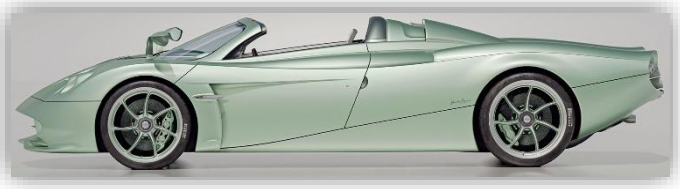
Av Bobby Green 2026-10-09 kl 20:00

Värd 11 miljoner dollar?



FILM: https://youtu.be/eb-nMOSwQDE

Nu har Top Gear fått möjlighet att köra Pagani Huayra Codalunga Speedster. Det är den mest kraftfulla Paganin hittills med sin V12:a på över 850 hästar. Det är även den mest exklusiva eftersom det bara byggs tio exemplar av den. Och då kostar det - **11 miljoner!** Dollar. **pagani.com**



Pagani släpper öppen Huayra Codalunga
Lång speedster



Pagani har förlängt Huayra med 36 centimeter
Det här är specialaren Codalunga

ViBilägare

2. Volkswagen ID.Tiguan officiell – här är ersättaren till ID.4

Publicerad 2026-10-09 12:01

Text Erik Söderholm

Volkswagen gör en stor kursändring med ID.4. Den omarbetade elsuven byter namn till ID.Tiguan, får mer konventionell design och fysiska reglage – samtidigt som ID.5 försvinner ur sortimentet.



Volkswagen gör en helomvändning med elsuven ID.4. När den nu får en stor uppdatering byter den samtidigt namn till ID.Tiguan, för att kunna ”åka snålskjuts” på ett mer välkänt modellnamn.

Det innebär att Volkswagen inte längre ska särskilja elbilsmodellerna med ovanlig design eller egna namn. Elbilarna flyttar in i det vanliga utbudet, men heter fortfarande ”ID” i förnamn.

Design och interiör

Bilen är tre centimeter längre än tidigare och designen är helt omgjord för att upplevas som mer konventionell än tidigare. De infällda dörrhandtagen är borta och ersatta av vanliga, utanpåliggande handtag, och de utskällda pek- och svepreglagen på insidan har ersatts av fysiska reglage.

”Företaget har lyssnat noga på vilka funktioner kunderna förväntar sig från eldrivna VW-modeller”, skriver Volkswagen i pressmaterialet.



På utsidan har bilen numera klassiska dörrhandtag, och på insidan utlovas ”dörröppnare som designats ergonomiskt för att säkerställa optimalt grepp” – något som alltså inte längre är en självklarhet i bilvärlden.

Batteri, motorer och räckvidd

Volkswagen ID.Tiguan kommer med tre elmotorer på 190, 286 eller 299 hästkrafter där den sistnämnda varianten är fyrhjulsdriven.

Till skillnad från den **mindre ID.Polo** är ID.Tiguan fortfarande bakhjulsdriven i standardutförande, precis som ID.4 var.

Bilen kommer även med två batteripaket, på 58 eller 77 kWh. Räckvidden ligger på mellan 45 och 60 mil som bäst.

När det gäller snabbladdning klarar ID.Tiguan som mest 165 kW och att ladda 10–80 procent går på 29 minuter som bäst.



Interiören får fler fysiska knappar, men också fler pekskärmar.
För första gången i en europeisk VW-modell kan passageraren få en egen 12-tumsskärm.

Storsäljaren i Sverige lär bli någon av versionerna med det större batteriet, med antingen bak- eller fyrhjulsdrift.

Det står klart att Volkswagen placerar sig ungefär i mitten av klassen sett till nästan alla specifikationer. Räckvidden är längre än i exempelvis Volvo EX40, men kortare än i Mercedes GLB. Även vid snabbladdaren kör Mercedes ifrån. Övriga bilar är jämnsnabba när det är dags att ladda.



534 liter ryms i bagaget vilket faktiskt är marginellt mindre än de 543 liter som ID.4 rymde – trots att ID.Tiguan är större. Det finns även ett främre bagageutrymme vilket saknades i ID.4, men det är väldigt litet.

Jämfört med Audi Q4 är både Volkswagen ID.Tiguan och Skoda Enyaq förstås billigare. Sett till specifikationerna är bilarna ganska jämbördiga så det är framför allt varumärket och designen köparna betalar för hos Audi.

Vi har även tagit med den ”halvkinesiska” utmanaren Leapmotor i jämförelsen, som ingår i Stellantis-koncernen. Kompaktsuven C10 är betydligt billigare än alla konkurrenter. För pengarna får köparna visserligen en större bil, men med mindre bagageutrymme, och räckvidden är mycket kortare trots större batteri på grund av hög förbrukning.



Volkswagen ID.Tiguan får ett särskilt retroläge för instrumenten.
Jämfört med konkurrenterna

TRE VERSIONER VID LANSERINGEN

	VW ID.Tiguan 58 kWh	VW ID.Tiguan 77 kWh	VW ID.Tiguan 77 kWh 4Motion
Batteri, kWh	58	77	77
Räckvidd, mil	45	60	56
Effekt, hk	190	286	299
Snabbladdning, kW	105	165	165
Snabbladdning 10–80%, min	26	29	29
Längd, m	4,62	4,62	4,62
Bagagevolym, l (VDA)	534	534	534
Tjänstevikt, kg	2 073	2 155	i u
Max släpvikt, kg	1800*	2 000*	2 000*
Pris, kr	i u	i u	i u

**) Maximalt 8% lutning.*

Pris och lansering

De svenska priserna är ännu inte officiella. Leveranserna påbörjas nästa år.

Coupésuven Volkswagen ID.5 **utgår ur sortimentet** när ID.Tiguan lanseras.

VW ID.Tiguan mot konkurrenterna

Skrolla i sidled för att se alla siffror.

Bilmodell	Volkswagen ID.Tiguan 77 kWh	Audi Q4 e-tron Performance	Kia EV5 Long Range FWD	Leapmotor C10 RWD	Mercedes GLB 250+	Skoda Enyaq 85	Tesla Model Y Long Range med bakhjulsdrift
Batteri, kWh	77	79	81	82	85	77	76
Räckvidd, mil	60	56,3	53	51	63,1	57,2	60,9
Effekt, hk	286	286	217	299	272	286	299
Snabbladdning, kW	165	165	150	180	320	165	250
Snabbladdning 10–80%, min	29	29	30	30	22	29	i u
Längd, m	4,62	4,6	5	5	4,73	4,66	4,79
Bagagevolym, l (VDA)	534	515	566	435	540	585	i u
Tjänstevikt, kg	2 155	2 165	2 069	2 130	2 195	2 150	1 966
Max släpvikt, kg	2 000*	1 200*	1 200	1 500	1 500**	2 000*	1 600
Pris, kr	i u	640 000	553 900	449 900	619 000	599 500	622 990

**) Maximalt 8% lutning. **) Maximalt 12% lutning.*

Skapad med Datawrapper

3. Premiär för nya Volkswagen ID. Tiguan | Ny interiör och högre dragvikt

Av Christoffer Gullin

9 okt. 2026

ID. Tiguan stannar kvar på 400V-teknik men har de förbättringar som vi sett på MEB+ med t.ex ID. Polo tidigare som den nya designen, de nya motorerna och de nya batterierna.



FILM: https://youtu.be/aLXoMNp7gY4

Jag har tagit mig en första titt på nya Volkswagen ID. Tiguan, en bil som efterträder ID. 4. I den nya ID. Tiguan hittar vi framförallt en ny interiör som känns bättre än tidigare, ny teknik och en passagerarskärm.



4. Mercedes GLC 400 EV: Härlig långfärdsbil som laddar blixtsnabbt

Av Mikael Lindkvist 8 okt. 2026

Mercedes nya elektriska GLC kombinerar klassisk Mercedes-komfort med bra räckvidd och laddning över 300 kW. Men det finns detaljer som sänker helhetsintrycket.



Sammanfattning
Expertbetyg
Fördelar

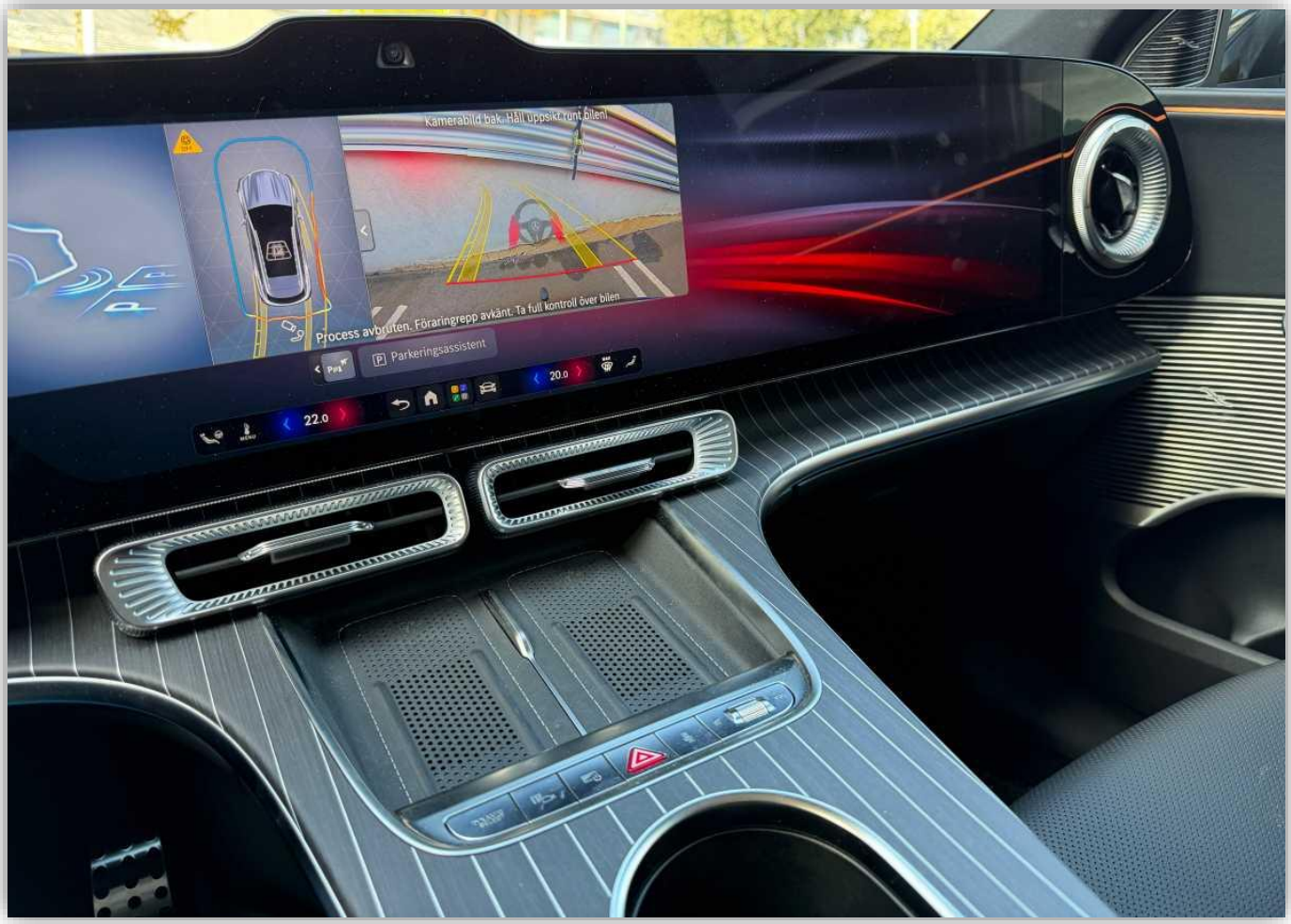
- Mycket hög komfort
- Bra räckvidd
- Extremt snabb laddning
- Påkostad interiör

Nackdelar

- Lane assisten övertygar inte
- Röstassistenten börjar kännas gammal
- Nästan för mycket skärm och led-belysning

Omdöme

Mercedes GLC 400 4Matic är en suverän långfärdsbil med hög komfort, bra räckvidd och laddning som tillhör marknadens bästa. När det gäller förarhjälpmedel har dock en del konkurrenter vassare system.



Mercedes har redan gjort ett försök med en eldriven suv i den här storleksklassen. EQC lanserades 2019, men blev aldrig någon elektrisk GLC och försvann efter bara några år. Nu gör Mercedes ett nytt försök. Nya GLC med EQ Technology är den första helt eldrivna GLC:n och samtidigt den första modellen i Mercedes mellanklass som bygger på den nya renodlade elbilsplattformen MB.EA med 800-voltsarkitektur.

Designmässigt har Mercedes inte tagit några stora risker. GLC ser fortfarande ut som en GLC, men har fått den elektriska generationens mjukare och mer aerodynamiska former. Fronten domineras av den stora, belysta grillen med Mercedes-stjärnan i mitten medan resten av karossen är betydligt mer återhållsam. Jämfört med gamla EQC känns proportionerna mer naturliga och mindre som en konverterad fossilbil, samtidigt som Mercedes har undvikit den lite tvåliga form som präglade flera av de tidigare EQ-modellerna.

På insidan är det allt annat än diskret. Instrumentpanelen domineras av den enorma skärmen som sträcker sig nästan hela vägen från dörr till dörr, och när mörkret faller får den sällskap av led-lister i princip överallt. Det är mycket, men samtidigt snyggt genomfört och väldigt Mercedes. Materialen känns påkostade, stolarna är sköna och efter många timmar bakom ratten uppskattar jag framför allt hur ombonad kupén känns. Personligen hade jag kunnat leva med några färre ljuseffekter, men vill du att kupén ska se ut som en exklusiv lounge efter mörkrets inbrott lär du inte bli besviken.

Som gjord för långresan

Den riktiga långresan går norrut mot Västerbotten, och den här gången får GLC jobba för räckvidden. Bakom bilen hänger ett släp med kåpa på omkring 700 kg, långt under bilens maximala dragvikt på 2,4 ton, men tillräckligt för att märkas ordentligt på förbrukningen. Däremot märks det förvånansvärt lite bakom ratten.



GLC känns lika trygg och stabil med släpet påkopplat som utan, och den stora kraftreserven gör att omkörningar och uppförsbackar aldrig blir någon ansträngning. Utan släp är den ännu mer avslappnad: tyst och bekväm. Med släpet kommer jag drygt 30 mil på en laddning, mot närmare 50 mil utan. Det innebär några extra stopp på vägen norrut, men de blir korta.

Vid Ionitys snabbladdare ser jag vid flera tillfällen över 300 kW och är uppe och nosar på bilens maximala laddeffekt. Då uppstår ett angenämt problem: jag hinner knappt slänga i mig en korv innan det är dags att köra vidare.

Märklig lane assist

På långresan får förarhjälpmedlen gott om tid att visa vad de går för. Den adaptiva farthållaren sköter avstånd och hastighet mjukt och förutsägbart, men filhållningen är lite av en besvikelse. Mercedes har tidigare haft några av de mest naturliga systemen jag kört, där bilen nästan omärkligt placerar sig mitt i filen. Här känns det istället som att testbilen väntar för länge med att korrigera, styr tillbaka och sedan får justera åt andra hållet. Resultatet blir en lätt pendlande känsla mellan filmarkeringarna. Samma tendens noterade jag när jag nyligen körde nya CLA.

Den enorma skärmen framför förare och passagerare dominerar hela instrumentpanelen och MBUX är både snabbt, snyggt och fullproppat med funktioner. Det är enkelt att hitta inställningar jag söker efter. Röststyrningen ”Hej Mercedes” var imponerande när den kom, men bredvid dagens AI-assistenter framstår konversationen som både stel och begränsad. När jag väcker assistenten och möts av ett närmast irriterat ”Ja, vad är det?” känns det nästan som att jag stör. Dags att uppgradera!

Rymlig frunk

GLC är stor utan att kännas onödigt klumpig, och utrymmena är generösa både fram och bak. Bagageutrymmet sväljer 570 liter och med baksätet fällt finns 1 740 liter att leka med. Och frunken är ett viktigt plus. Med hela 128 liter är den betydligt mer än det lilla kabelfack som många elbilar nöjer sig med. Här ryms faktiskt en mindre resväska eller en hel del annan packning. Även baksätet bjuder på gott om plats. Du sitter utan problem bekvämt här även som vuxen.

Allt det här kostar fläsk förstås. GLC 400 4Matic Advanced Edition börjar på 769 000 kronor och bockar du av några kryss i tillvalslistan drar priset snabbt iväg. Samtidigt är det ungefär här konkurrenter som BMW iX3, Audi Q6 e-tron och Volvo EX60 ligger. Efter 150 mil bakom ratten tycker jag ändå att Mercedes har fått till något riktigt bra här.

Specifikationer:

Tillverkare: Mercedes-Benz
Modell: GLC 400 4Matic med EQ Technology
Testad: Oktober 2026
Batteri: 94 kWh netto
Motorer: Dubbla elmotorer på 360 kW/489 hk
Drivning: Fyrhjulsdrift
Prestanda: 0–100 km/h på 4,3 sekunder
Toppfart: 210 km/h
Snabbladdning (DC): Upp till 330 kW
Ombordladdare: 11 kW
Elsystem: 800 volt
Räckvidd: Upp till 71 mil (wltp)
Max släpvagnsvikt: 2 400 kg
Pris: Från 769 000 kr
Betyg: 4 av 5

1 2 3 **4** 5

Läs även: Stort test av elbilar



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

Teknikens Värld

5. Zeekr 9X – superladdhybriden nu i Sverige

Av Erik Wedberg Publicerad 9 okt 2026 kl 13.42

Zeekr vill utmana den klassiska lyxbilen med nya 9X, en stor laddhybrid-suv med upp till 897 hästkrafter, lång räckvidd och ett tydligt fokus på komfort. Teknikens Värld har tittat närmare på och provsuttit det första exemplaret i Sverige.



Nu finns det första exemplaret, en Kina-specifierad version av **Zeekr 9X** i Sverige och Teknikens Värld har varit på plats och provsuttit den snudd på rekordstora suven.





Zeekr 9X är en stor bil även i segmentet bestående av de allra största suvarna. Den mäter 524 centimeter på längden, har en hjulbas på 317 centimeter, är 203 centimeter bred och 182 centimeter hög. Markfrigången uppges till 21 centimeter. Med de måtten får den **BMW X7** att se liten ut, men trumfas faktiskt av nya **Audi Q9** som är ytterligare några centimeter längre.

9X ska enligt **Zeekr** omdefiniera begreppet lyx. Samtidigt är formspråket tydligt hämtat från den klassiska lyxbilstraditionen, med drag som för tankarna till **Rolls-Royce**. Modellen är designad i Göteborg av Jon Rådbrink och Gustaf Gunér.

På bild ser den gigantisk ut, men i egen hög person här på Djurgården i Stockholm där det första exemplaret i Sverige är på besök ser den smidigare ut. Likheterna med **Rolls-Royce Cullinan** är påtagliga och det visuella intrycket precis så överdådigt och iögonfallande att det fungerar och blir underhållande snarare än provocerande.





Allt som kan öppnas och skjutas fram och tillbaka är motoriserat. Dörrar, stolar, bildskärmar. Allt. Hur många elmotorer som krävs för att manövrera allt vågar vi inte tänka på. Bakluckan är tvådelad och både den övre och undre delen öppnas och stängs förstås elektriskt. Bagageutrymmet rymmer 677 liter och kan växa till 2 148 liter med elektriskt styrd sätesfällning. Tjänstevikten är 2 900 kilo och dragvikten upp till 2 000 kilo. Nybilsgarantin är på tio år.

Zeekr kallar bilen en superhybrid, vilket innebär att drivlinan består av ett 55,1 kWh stort NMC-batteri, ett 900-voltssystem och dubbla elmotorer som står för merparten av framdrivningen. En fyrcylindrig bensinmotor agerar främst generator men kan även driva direkt på framhjulen. Den sammanlagda effekten uppges till 897 hästkrafter, vilket ska räcka för 0–100 km/h på 4,1 sekunder och en topphastighet på 240 km/h. Den elektriska räckvidden anges till upp till 179 kilometer, medan den kombinerade räckvidden uppges till 737 kilometer.

9X stöder 11 kW AC-laddning och upp till 330 kW DC-laddning. Enligt Zeekr kan batteriet laddas från 10 till 80 procent på 9,5 minuter.

Invändigt domineras kupén av en centralt placerad 16-tums 3,5K OLED-skärm, medan viktiga funktioner fortfarande har fysiska reglage i mittkonsolen. Föraren får också en 47-tums AR-head-up-display som visar bland annat navigering, hastighet och dödavinkelkamera i synfältet, samt en 13-tums instrumentdisplay.

Bland komfort- och teknikfunktionerna, som är många, finns luftfjädring med dubbla kammare, dubbelventils-CDC, aktiv brusreducering och flera förarassistanssystem, däribland LiDAR-baserad semiautonom körning. På andra raden finns så kallade Co-Pilot-säten med eljustering, minne och viloläge med benstöd, liksom ett kylskåp med olika temperaturprogram och en takmonterad 17-tums 3K-skärm. Längst bak finns två inte lika bekväma extraplatser.

De första kundleveranserna inleds i slutet av december 2026 och priset är 1 300 000 kronor.

Feber

6. Här är den färdiga hyllningen till gamla Honda NSX

Av Bobby Green 2026-10-09 kl 14:00

Bellissima!



Vi har skrivit om JAS och Pininfarinas hyllning till gamla klassiska Honda NSX förut och nu är det dags igen, för nu visas den helt färdiga versionen upp. Det är alltså den här som kunderna kommer att få och enligt mig är det en väldigt vacker modernisering av en ikon.

Bilen som fått namnet JAS Tensei har en vidareutvecklad V6:a bakom sittbrunnen som Judd hjälpt till att ta fram. Man behöll Hondas block men borrade upp volymen till 3,4 liter istället. På detta har man monterat nya aluminiumtoppar, vassare kammar och ventiler i titan. Man har även kastat ut VTEC-prylarna och istället monterat en uppsättning med individuella spjällhus. Motorn har fortfarande ingen överladdning och varvar nu till 8500. Den har fått torrsump och sitter 45 millimeter lägre monterad än original. Till maskinen kopplas en sexpetad manuell låda som driver bakhjulen. Effekten anges till 420 hästar vilket är ett bra kliv upp från de 280 som den gamla bilen har. Insugsplenumet är i kolfiber och när allt ska ut där bak sker det genom ett Inconel-legerat avgassystem. Kombination lovar man ska låta som en ylande Grand Prix-bil från 90-talet.

I varje hörn sitter justerbara stötdämparen från KW, stora keramiska Brembo-bromsar och det finns servostyrning. Hela karossen är i kolfiber och vikten på bilen anges till 1250 kilo torr. Den är även lite bredare och lite längre än originalet.

Endast 35 exemplar kommer att bli till och prislappen börjar på 880 000 euro. Sen måste du även vaska fram en donatorbil eftersom det här är en restomod och inget som byggs helt från grunden.

Italdesign har också byggt en hyllning till NSX men den är baserad på andra generationen och alldeles för modern i mina ögon. **jasmotorsport.com**


JAS


JAS
JAS
TENSEI


Bobby Green



Här är insidan på den moderna NSX:en
Propert



Pininfarina och JAS Motorsport NSX har alla rätt
Restomod när den är som bäst



Pininfarina och JAS visar upp ny Honda NSX
En smakfull restomod

7. Renault Twingo får skojigt glastak

Posted by Kristofer Rask oktober 8, 2026

Nya helt eldrivna Renault Twingo kommer till Sverige först till våren. Men redan nu berättar Renault att Twingon kommer att få ett nytt tillval. Det i form av ett panoramaglastak som ska ge den lilla elbilen en ljusare och luftigare kupé.



Det nya glastaket kallas Twingobay och har en yta på 0,7 kvadratmeter. Glaset sträcker sig över en stor del av taket och har dessutom ett särskilt Twingo-mönster som är synligt från insidan.

Trots den stora glasytan behövs inget solskydd under de soligaste dagarna. Renault använder ett glas i flera lager som filtrerar bort 99,9 procent av UV-strålningen och ska även stoppa merparten av värmestrålningen.

Nya Renault Twingo E-Tech electric kommer till Sverige under våren 2027. Den 3,79 meter långa elbilen har ett batteri på 27,5 kWh och en räckvidd på upp till 263 kilometer enligt WLTP. Motorn levererar 60 kW (82 hk) och snabbladdning från 15 till 80 procent tar omkring 30 minuter.

För andra marknader där Twingo redan lanserats öppnar beställningarna av det nya glastaket Twingobay inom de närmaste veckorna. I samband med motormässan i paris nästa vecka kommer Renault visa upp det nya taket.

Samtidigt får Twingo ytterligare en nyhet. Googles AI-assistent Gemini kommer nu till bilarna genom en trådlös mjukvaruuppdatering. Gemini kommer ersätta nuvarande Google Assistant.



Skojigt mönster synligt från insidan



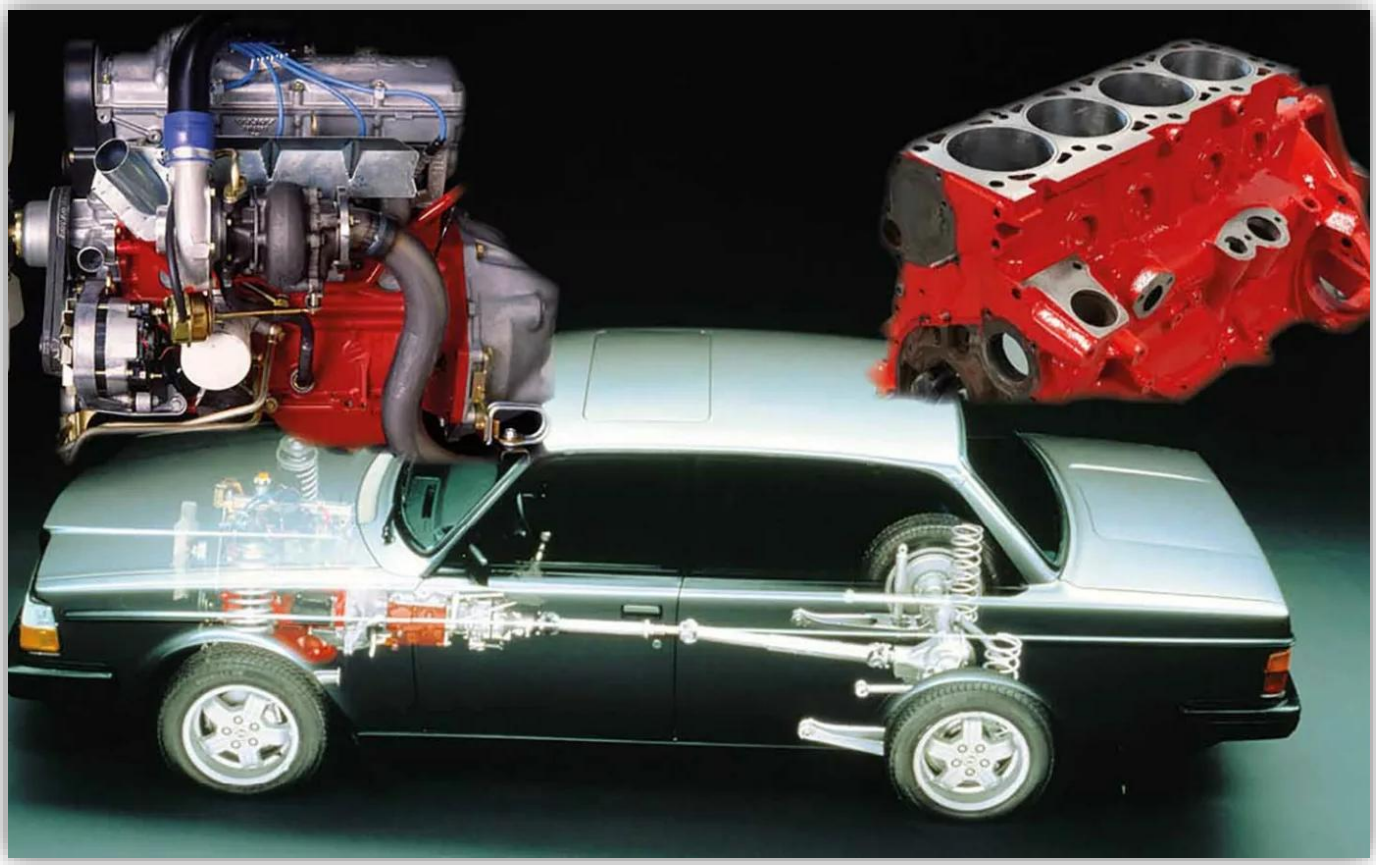


Kristofer Rask

8. Seger för Volvos rödblocksmotor – bäst i världen

Av Anton Nordgren 9 oktober 2026, 20:29

Volvos legendariska motor tog prestigefylld seger – mer än ett kvartssekel efter nedläggningen. Korad till världens mest stryktåliga fyrcylindriga motor. – Det är inte svårt att hitta exemplar som rullat över 100 000 mil, skriver Carbuzz.



Volvomotor korad till världens mest stryktåliga i hård konkurrens. När tidningen Carbuzz utan inbördes ordning tog fram världens mest hållbara fyrcylindriga **motorer** lyfter de fram Volvos mytomspunna rödblockare. Allt började 1961. Motorgeniet Per Gillbrand är mest känd hos Saab, men på den tiden jobbade han på Volvo. Han var med och tog fram B18-motorn i Volvo P1800 som la grunden till rödblocksmotorn. Istället för en trelagrade vevaxel fick motorn en femlagrad.

En stor del av hemligheten bakom den unika hållbarheten var att lagren var större än på en lastbil eller hos en Ferrari V12-motor. Dessutom drevs kamaxeln med kuggar istället för kedja eller rem. Resultatet blev världens mest hållbara motor som slog **världsrekord med 515 000 mil i en bil.**

En film som hyllar Volvos rödblocksmotor har fått 1,5 miljoner visningar på Youtube.

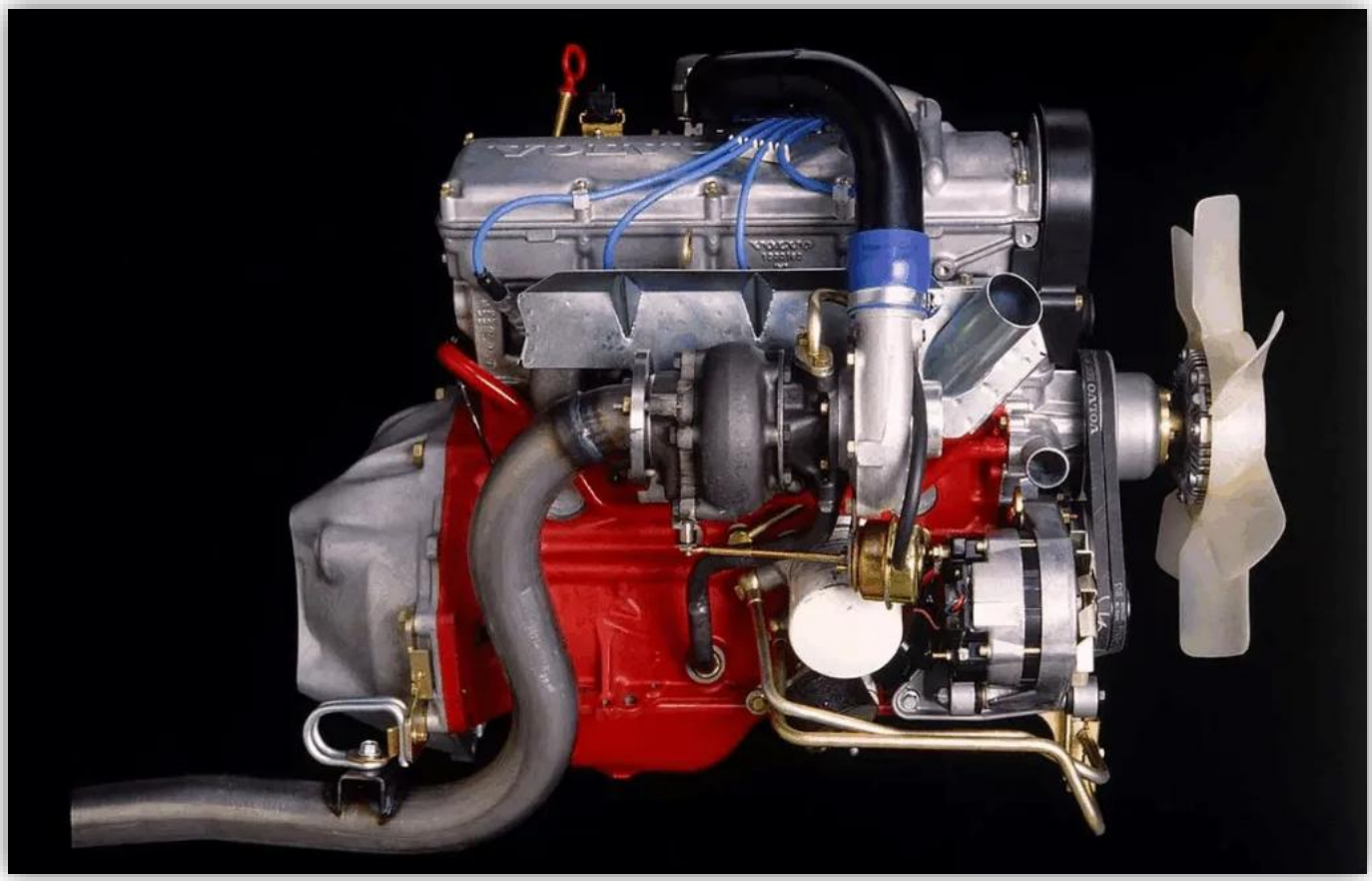
Sedan tog Volvo succén vidare när de lanserade B20-motorn som i mångt och mycket var en B18 med större cylinderdiameter. Men den riktiga rödblocksmotorn gjorde sin debut 1975 när Volvo 240 lanserades med B21-motorn. Motorn hade överliggande kamaxel med kamrem och topplock i aluminium istället för järn. Fortfarande var den lika extremt hållbar.

Toppen på rödblockseran är enligt många B21 Turbo med 155 hästkrafter som kom i Volvo 240 Turbo 1980 och B23 turbo med 182 hästkrafter som gjorde sin debut i Volvo 760 1983. Beviset för att Volvos rödblockare kan vara världens bästa motor är att den lyckades få 240-bilar att vinna racingtävlingar på löpande band i ETC och DTM.

Nu får motorn ett nytt bevis för sin hållbarhet när **Carbuzz** i hård konkurrens lyfter fram den som mer eller mindre outslitlig. Även Ford-motorn "2010 Ford EcoBoost 2.0" blev klassad som en av världens bästa motorer. Det förvånar kanske en del. Den satt bland annat i Volvo V70 under en rad år. Andra motorer som kvalar in på topplistan är Toyota Dynamic Force Hybrid T24A och VW EA888 1.8 Gen3 som sitter i många modeller från Volkswagenkoncernen, bland annat Golf och Passat.

Gemensamma nämnare för de flesta motorerna som kvalar in på listan är att de är gjorda i gjutjärn eller har förstärkta motorblock i aluminium. De har i regel också låg effekt i förhållande till cylindervolymen och behöver inte jobba så hårt. Det är enkla robusta konstruktioner som har flera överdimensionerade funktioner som kylning och smörjning. Med regelbunden service får de nästan evigt liv.

Världens 10 mest hållbara fyrcylindriga motorer enligt Carbuzz



FILM: https://youtu.be/rzss5Z-ozz0

Volvo Rödblocksmotor B230 / B230FT

Volvos rödblockare är svensk ingenjörskonst när den är som mest robust.

Byggd i gjutjärn med rejäla toleranser, ofta kallad "motorn som aldrig dör".

Många 240- och 740-ägare har dokumenterat bilar med över 100 000 mil utan motorrenovering.

Varför hållbar: Lågvarvig, överdimensionerad oljepump, starka vevaxlar och nästan obefintlig elektronik.



VW EA888 Gen3 (1.8 TSI)

Volkswagens mest raffinerade turbofyra hittills.

Den tredje generationen rättade till oljeförbrukningsproblemen i de tidigare versionerna.

V**arför hållbar:** Förbättrade kolvringar, förstärkt vevaxel och modern kylning som ger stabil drift även under hård belastning.



BMW S14

M3-motorn som visade att även tyskar kan bygga hållbart – om man sköter servicen.

Naturligtvis sugmotor, byggd för racing men fungerar i vardagsbruk.

Varför hållbar: Handbyggd med smidda kolvar och starkt cylinderblock – klarar höga varvtal under lång tid, men kräver noggrann service.

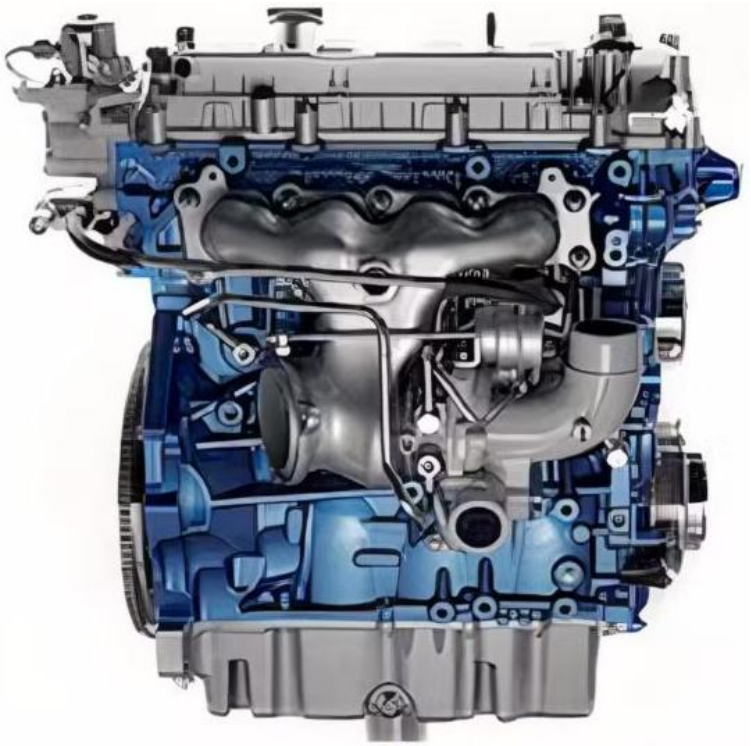


Toyota 22R / 22RE

Klassisk, överdimensionerad radfyra som gjort sig odödlig i Hilux och 4Runner.

Det här är motorn som överlever både ägare och krig. Tillverkad i gjutjärn med enkel överliggande kamaxel och minimal elektronik. Med grundläggande service kan den passera **över 1,5 miljoner kilometer**.

Varför hållbar: Grov konstruktion, låg kompression, lättservad och överdimensionerade komponenter.



Ford EcoBoost 2.0 (2010–2018)

Modern turboteknik som faktiskt håller.

Ford testade varje **motor** i **över en miljon kilometer** innan serieproduktion.

Användes av både Volvo, Land Rover och Ford själva.

Varför hållbar: Direktinsprutning, förstärkt aluminiumblock och dubbla överliggande kamaxlar – effektiv men inte överstressad.



Honda K24

En av världens mest respekterade moderna sugmotorer.
Finns i Honda CR-V, Accord och Acura TSX.

K24 kombinerar japansk precision med hållbarhet – flera exemplar har nått **över 160 000 mil.**

Varför hållbar: Kedjedrift istället för kamrem, VTEC-system med robust konstruktion och extremt effektiv kylning.



Toyota Dynamic Force Hybrid T24A

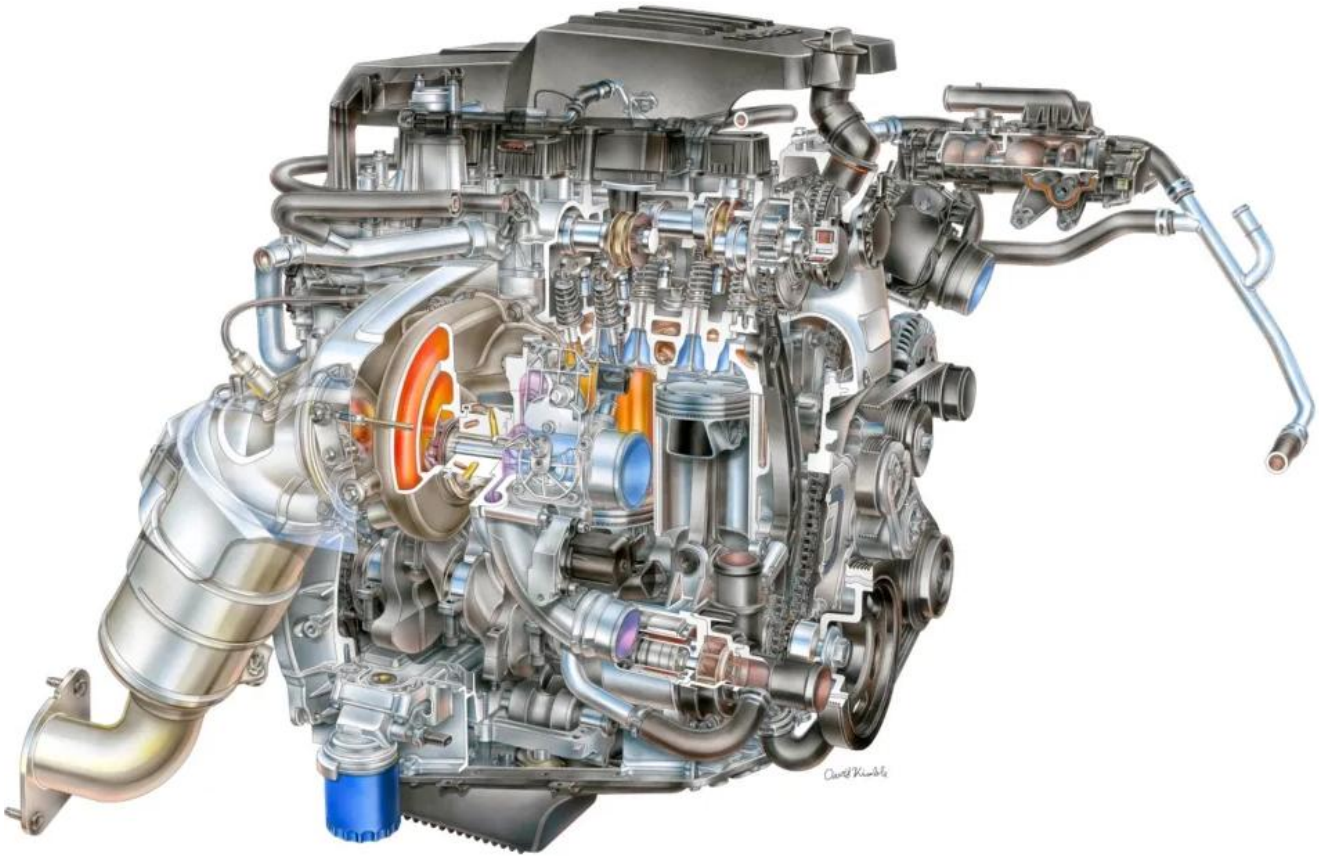
Toyotas nya hybridteknik har visat sig lika uthållig som deras gamla bensinmotorer.
Körs i bl.a. Tacoma och Lexus TX500h.

Varför hållbar: Elektrisk assistans minskar belastningen, optimala arbetstemperaturer och bevisad hybriddrift från Prius-generationen.



Subaru EJ22

En boxermotor byggd för evighet.
Användes i Legacy och Outback på 1990-talet.
Känd för sin smidiga gång och mekaniska enkelhet.
Varför hållbar: Molybdenbelagda kolvar, symmetrisk design som minimerar vibrationer och robust kylning.



Chevy 2.7 TurboMax (L3B)

General Motors moderna svar på **Fords** EcoBoost.
Byggd i aluminium men med stålinsatser och robust intern smörjning.
Varför hållbar: Designad för pickup-användning, överdimensionerad turboladdare och låg termisk belastning tack vare effektiv kylning.

Hyundai Smartstream Gamma II 1.5

Kanske inte en ikon ännu – men en av de tystaste och mest välbalanserade småmotorerna på marknaden.

Varför hållbar: Enkel konstruktion, förbättrad förbränningsoptimering, kontinuerliga produktionsförbättringar och få kända problem.

Källa: **Carbuzz**

LÄS MER:



P1800 Cyan släpps i USA – blir dyraste Volvon någonsin



Bedagad skönhet – Volvo P1800 söker sin räddare



Succé för Volvo P1800 The Saint – vann ”Best in Show”



Aston Martins okända specialmodell av Volvo P1800



ViBilägare

9. Allt du behöver veta om vinterdäck: Dubb, friktion, däckbyte och märkning

Publicerad 9 oktober 2024 (uppdaterad 2026-10-01 10:22) Text Redaktionen

Dags att byta till vinterdäck? I den här artikeln har vi samlat allt du behöver ha koll på för att undvika misstagen. Läs på om dubbdäck, dubbfria friktionsdäck, när det är dags för däckbyte och vad märkningen egentligen står för.



- Tid för däckbyte: När ska jag byta till vinterdäck?
- Ska jag välja dubbdäck, nordiska friktionsdäck eller centraleuropeiska friktionsdäck?
- Är inte alla däck lika bra?
- Varför skiljer det så mycket i pris mellan olika däck och däckvarianter?
- Vad betyder symbolen med alptoppen?
- Vad är skillnaden på budgetdäck och premiumdäck?
- Vad gäller kring dubbdäcksförbud?
- Vad är ett året runt-däck?
- Vad är lagligt mönsterdjup?
- Var ska de bästa däcken monteras?
- Hur kan jag ta hand om vinterdäcken för att de ska hålla längre?
- Kan jag köra med vinterdäck på sommaren?
- Vad står siffrorna för på däcket?
- Vad står EU-märkningen för på däcket?
- Vad är bultcirkel?
- Vad är rotationsriktning?
- Vilket är det bästa vinterdäcket?

Perioden när det är dags att byta till vinterdäck brukar vara stressig både för bilägare och däckverkstäder. Men för den som har koll på reglerna och vad som gäller kring olika typer av vinterdäck blir det betydligt smidigare.

Vi Bilägare har testat vinterdäck länge och i **vårt arkiv finns en mängd olika däcktester att läsa.**

Tid för däckbyte: När ska jag byta till vinterdäck?

Det är krav på vinterdäck under perioden 1 december till 31 mars. Kravet gäller om det råder vinterväglag.

Det är tillåtet med dubbdäck 1 oktober till 15 april, eller om vinterväglag råder. Det är dock tillåtet med friktionsdäck, dubbfria vinterdäck, hela året, men det är ingen bra idé att inte byta till sommardäck på sommaren. Läs mer om varför nedan.

Vinterväglag innebär att det är is, snö, snömodd eller frost på vägen och om det uppstår frågetecken vid en poliskontroll är det polisen som avgör om det råder vinterväglag eller inte.

Transportstyrelsen har utrett om det skulle vara möjligt att få **köra med dubbdäck två veckor längre på våren**. Men så verkar det inte bli. Anledningen är att det ”riskerar att påverka luftkvaliteten negativt”, något du kan läsa mer om **här**.

Ska jag välja dubbdäck, nordiska friktionsdäck eller centraleuropeiska friktionsdäck?

- Dubbdäck passar bäst för den som ofta kör på blankis. Nackdelen är att de knattrar och att de är förbjudna på vissa gator, vilket du kan läsa mer om nedan. Generellt sett är ljudnivån för dubbdäck högre än för friktionsdäck.
- Nordiska friktionsdäck är dubbfria däck som är utvecklade för svenska förhållanden med mycket snö. De är mindre bra på våt och torr väg. Ljudnivån brukar vara lägre än för dubbdäck.
- Centraleuropeiska friktionsdäck är dubbfria däck som är anpassade för europeiskt klimat, och som är populära i södra Sverige. De ger bra grepp på torr och våt väg men sämre grepp på snö och is. Ljudnivån brukar vara lägre än för dubbdäck.

Är inte alla däck lika bra?

Nej, även om alla däck ser ungefär likadana ut är alla däck definitivt inte lika bra. Tillverkarna har helt olika prioriteringar och de märken som satsar på lågt pris har tvingats kompromissa med andra egenskaper, som bromsförmåga och kurvgrepp.

I våra däcktester som du kan läsa här kan du tydligt se skillnaden mellan de bästa och sämsta däcken.

Varför skiljer det så mycket i pris mellan olika däck och däckvarianter?

Som vi skrev ovan är alla däck inte lika bra, trots att de ser ungefär likadana ut. Det kan skilja mycket pengar mellan ett så kallat premiumdäck och ett budgetdäck, vilket du kan läsa mer om här nedan.

Det kan också skilja mycket i pris mellan olika återförsäljare och däckhandlare för vad som ser ut att vara samma däck.

Säkerställ att du jämför exakt samma typ av däck med samma benämning och sifferkombination för dimension och storlek. Däcken ska också vara tillverkade samtidigt.

Olika däckhandlare har olika service. Vissa handlare kan ha sämre villkor än andra.



Mönsterdjupet ska vara minst tre millimeter, men de flesta däck tappar prestanda även med mer mönsterdjup än så.



Vad betyder symbolen med alptoppen?

Sedan 2019 finns en regel om att dubbfria vinterdäck, eller så kallade friktionsdäck, måste ha en symbol med en alptopp och snöflinga. Standarden kallas även 3PMSF på bransch-språk.

Men vinterdäck som börjat säljas på marknaden innan dess kan sakna den symbolen, och dessa får bara användas fram till och med 30 november 2024. Därefter måste dubbfria vinterdäck ha alptoppssymbolen med en snöflinga i.

Vad är skillnaden på budgetdäck och premiumdäck?

I våra **däcktester** märks en tydlig skillnad mellan så kallade premiumdäck, som ofta är dyrare och kommer från välkända varumärken, och billigare budgetdäck. Du får helt enkelt vad du betalar för.

Eftersom däcken är det enda som kopplar ihop bilen med vägen är det viktigt att inte snåla. Den som inte har råd med nya premiumdäck kan istället välja förra årets modell från ett välkänt märke som brukar vara rabatterade.

Våra däcktester visar tydligt att så kallade budgetdäck har längre bromssträcka och sämre köregenskaper än dyrare däck. De kan också växla snabbt mellan olika beteenden vilket är farligt, framför allt för en ovan förare.

Inget däck kan vara bäst på allt. Att balansera alla moment som ett bra vinterdäck måste klara av är det som skiljer de etablerade däcktillverkarna från uppstickarna.

Vad gäller kring dubbdäcksförbud?

Vissa städer har infört särskilda förbud mot körning med dubbdäck. Anledningen är att dubbdäck kan riva upp partiklar ur asfalten som är hälsofarliga i stora mängder.

Du som ofta kör på gator med dubbdäcksförbud gör klokt i att istället välja ett friktionsdäck, ett dubbfritt vinterdäck. Den som kör med dubbdäck i en förbudszon kan stoppas av polis som skriver ut böter.

Vad är ett året runt-däck?

Året runt-däck är tänkta att sitta på bilen året runt, oavsett årstid. De säljs in med argument som att bilägaren slipper byta däck och att köregenskaperna är lika bra på sommaren som på vintern.

Det fungerar dock inte i praktiken. Enligt våra tester är året runt-däck betydligt sämre och mer osäkra än vinterdäck på vintern och sommardäck på sommaren. De har längre bromssträcka och sämre köregenskaper.

Eftersom året runt-däcken dessutom sitter på bilen året runt slits de snabbare. Det innebär att du oftare måste köpa nya däck.

Vad är lagligt mönsterdjup?

Ett vinterdäck måste enligt lagen ha minst 3 millimeter mönsterdjup, annars blir greppet för dåligt. Men många däck tappar mycket av greppet redan innan dess, så gränsen ska ses som en absolut minimigräns.

Är mönsterdjupet mindre än 5–6 millimeter blir vinterdäcket betydligt sämre på att leda bort slask. Även isgreppet blir sämre.

Du kan mäta mönsterdjupet med en femkrona. Håll ned femkronan med toppen av femman nedåt i däckets mönster. Om mönstret går djupare än avståndet mellan kronans kant och toppen på femman är mönsterdjupet större än 3 millimeter.

Var ska de bästa däcken monteras?

Om dina däck är olika slitna ska de bästa däcken monteras bak. Men skillnaden mellan fram- och bakdäcken får inte vara för stor – det ger farliga köregenskaper.

Anledningen att du ska montera de bästa däcken bak är att bilen då behåller greppet bättre på bakvagnen än framvagnen. Det ger mindre risk för sladd.



Så här stor är skillnaden i bromssträcka mellan vinterdäck och sommardäck på sommaren

Hur kan jag ta hand om vinterdäcken för att de ska hålla längre?

- Förvara däcken svalt och mörkt, liggande på varandra eller hängande i fälgen. Häng dem inte i själva däcket.
- I Vi Bilägares däcktester brukar vi köra in dubbdäck drygt 50 mil, varav de första 10 under 80 km/tim.
- Undvik att vrida på ratten när bilen står stilla för att inte slita på dubbarna.
- Kör med rätt däcktryck. Det står i bilens instruktionsbok.

Kan jag köra med vinterdäck på sommaren?

Rent tekniskt och lagligt finns inget hinder att köra på dubbfria vinterdäck på sommaren. Dubbdäck är dock förbjudet under perioden 16 april till 30 september så länge det inte råder vinterväglag.

Det är dock ingen bra idé att köra på friktionsdäck på sommaren. De är inte anpassade för de varma temperaturerna vilket ger längre bromssträcka och osäkra köregenskaper. Dessutom slits däcken snabbare vilket gör att du måste byta oftare.

I våra tester är bromssträckan betydligt längre för ett friktionsdäck på sommaren än med ett vanligt sommardäck.

När bilen med sommardäck i vårt test av vinterdäck på sommaren fått stopp från 80 km/tim, höll bilen med vinterdäck fortfarande en fart på 50,7 km/tim – en hastighet som kan resultera i en riktigt otäck olycka! Hade färden skett i 110 km/tim hade skillnaden varit ännu större och krockvåldet dödligt.

Vad står siffrorna för på däcket?

Det finns en mängd bokstäver och siffror på sidan av däcken som kan vara bra att ha koll på. I vårt exempel använder vi ett däck av dimensionen 205/55 R16 91V DOT0120.

- 205: Däckets bredd på den bredaste delen i millimeter.
- 55: Höjden på däcket, anges i procent av bredden.
- R: Radialdäck.
- 16: Fälgens diameter.
- 91: Belastningsindex. I det här fallet motsvarar siffran 91 en högsta belastning på 615 kilo.
- V: Hastighetsindex. Hur snabbt däcket får köras. V står för 240 km/tim.
- DOT 0120: Tillverkningsår. Däcket är tillverkat vecka 1 2020.

Vissa däck kan ha andra beteckningar som exempelvis kan visa att däcket är särskilt utvecklat för en viss biltillverkare eller att det är extra lättrullande för lägre bränsleförbrukning.

Beteckningen XL innebär att däcket är extra förstärkt och tål tyngre last.

M+S innebär att däcket är ett vinterdäck.

Vad står EU-märkningen för på däcket?

Alla däck som säljs inom EU måste märkas med information om bränsleförbrukning, våtgrepp och buller (utanför bilen). Deklarationen använder samma bokstavssystem som finns exempelvis på vitvaror, det vill säga bokstäver där A är bäst och G är sämst.

Bränsleförbrukning innebär att man mäter rullmotstånd. Skillnaden mellan A och G är drygt 0,6 l/100 km. Skillnaden mellan B och E, två klasser, är att E kan ha upp till 0,31 l/100 km högre förbrukning.

Våtgrepp anges för bromsning från 80 till 0 km/tim. Från A till B ökar bromssträckan med tre meter, från B till C med ytterligare fyra och E kan ha upp till tolv meter längre bromssträcka än ett A-märkt däck.

Mellan högsta klassificering A och den lägsta F är skillnaden 18 meter. Men man säger också att skillnaden mellan klasser som ligger efter varandra är en billängd (tre till sex meter).

Bullermärkningen baseras på vägljudet uppmätt utanför bilen när den kör förbi. Detta säger inget om bullernivån inne i kupén. Bilar reagerar olika beroende på vilka frekvenser som däcken förstärker genom chassit.

Det finns extra bullerdämpande däck, fråga din däckhandlare om det erbjuds i din dimension.

Vad är bultcirkel?

Alla fälgar passar inte på alla bilar. Bultcirkeln visar antalet bulthål och hur stor cirkeldiametern är. Exempel: bultcirkeln 5/100 visar att fälgen har fem bulthål med 100 som cirkeldiameter.

Vad är rotationsriktning?

Vissa däck har en särskild pil som visar åt vilket håll de ska monteras. Pilen ska peka åt det håll bilen ska köras åt.

Vilket är det bästa vinterdäcket?

Det kan du se i våra däcktester. Vi testar däck i egen regi i norra Sverige och går på djupet för att säkerställa högkvalitativa däcktester.

För att säkerställa repeterbara resultat kör vi kör varje testmoment i vinterronderna minst två gånger, med omvänd körordning mellan däcken. Med jämna mellanrum använder vi ett så kallat referensdäck som alla jämförs emot, för att fånga upp hur underlaget och greppnivån ändras över tid.



Oktober och november är högsäsong för däckbytarna. Se till att vara ute i god tid.

10. Elbilarna överträffar förväntningarna – bara två procent besvikna

Posted by Kristofer Rask oktober 9, 2026





Carl-Erik Stjernvall, hållbarhetsansvarig på Riksförbundet M Sverige

De allra flesta som kör elbil eller laddhybrid är mer än nöjda med sitt bilval. Det visar en ny stor undersökning från Riksförbundet M Sverige där över 6 400 personer har svarat på frågor om sina laddbara bilar.

Resultatet är tydligt. Hela 70,6 procent uppger att deras laddbara bil har överträffat förväntningarna. Av dessa säger 25,9 procent att bilen till och med har vida överträffat vad de hade förväntat sig.

Ytterligare 27,3 procent uppger att bilen motsvarat förväntningarna. Bara 2,1 procent anser att bilen inte levt upp till dem.

Det är alltså ytterst få som är missnöjda med sitt val av elbil.

– De som kör laddbart ger en positiv bild av sitt bilinnehav, det visste vi tidigare och svaren i vår enkät bekräftar det. Det finns utmaningar, men tekniken fungerar i vardagen, säger Carl-Erik Stjernvall, hållbarhetsansvarig på M Sverige.

Skillnader mellan bilägarna

Undersökningen visar också vissa skillnader mellan M Sveriges medlemmar och övriga deltagare. Bland dem som inte är medlemmar uppger 29,8 procent att bilen vida överträffat förväntningarna. Motsvarande andel bland medlemmarna är 17,8 procent.

M Sverige resonerar kring att medlemmarna kan ha haft högre förväntningar redan från början. De kan helt enkelt ha varit mer pålästa inför bilköpet och därmed haft en tydligare bild av vad de skulle få.

Undersökningen genomfördes under sommaren 2026 och omfattar 6 467 svarande. Av dessa har 82,6 procent en ren elbil som hushållets huvudsakliga bil medan 15,2 procent har en laddhybrid.

HEMMINGS

11. Alfa Romeo 8C 2900B Touring Berlinetta från 1939

Av Kurt Ernst Uppdaterad 15 juli 2024

Tänk på detta: Endast fem Alfa Romeo 8C 2900B-modeller har någonsin byggts med Carrozzeria Touring Berlinetta-karosser på *lungo* (lång) hjulbassplattform, och två av dessa har vunnit Best in Show-utmärkelsen vid Pebble Beach Concours d'Elegance 2008 och 2018.



Alfa Romeo 8C 2900B Touring Berlinetta 1939

Att kalla modellen en "Helig Graal" för Alfa Romeo-samlare är ingen överdrift, och när en till stor del orestaurerad **8C 2900B Touring Berlinetta från 1939** korsar auktionsscenen nästa månad i Paris, på Artcurials Retromobile-auktion, har den en mycket god chans att sätta ett nytt riktpris för en Alfa Romeo som säljs på auktion.

Först visad på London Motor Show 1935, 8C 2900A var en sportracer riktad till gentlemannaförare, driven av en kompressormatad 2,9-liters rak åttacylindrig motor med 220 hästkrafter. I händerna på Scuderia Ferrari tog Alfa Romeo 8C 2900A-modellerna hem prispallen vid Mille Miglia 1936, och bekräftade denna prestation genom att sluta etta och tvåa i loppet 1937. Inte alla köpare behövde (eller ville ha) en bil med denna prestandanivå, så som svar skapade Alfa Romeo den något mer avslappnade 8C 2900B år 1937.

8C 2900B var nedtrimmad för större tillförlitlighet och producerade 180 hästkrafter tack vare en minskning i kompressionen från 6,5:1 till 5,75:1. Även om åttacylindriga motorn behöll sin 2,9-liters cylindervolym och Roots-kompressor, ersattes aluminium med magnesium på vissa motorgjutningar och hjulbasen förlängdes något från 2,75 meter (ungefär 108 tum) till 2,8 meter (ungefär 110 tum) på *corto* (korta) chassiexemplar. 8C 2900B introducerade också en ny lungo-chassivariant, som använde en hjulbas på 3,0 meter (ungefär 118 tum).



Endast 10 *lungo-chassin* 8C 2900B-modeller byggdes, inklusive de fem nämnda exemplaren med instängd Berlinetta-kaross från Carrozzeria Touring. Chassi 412020 var det första som färdigställdes och visades på bilmässor runt om i Europa i slutet av 1937 och början av 1938. (Mycket senare, 2001, skulle denna bil vinna priset för mest eleganta slutna bil på Pebble Beach, följt av den ännu mer prestigefyllda **Best in Show 2018**). Chassi 412024 — exemplet som erbjöds av Artcurial — var den andra 8C 2900B Touring Berlinetta som byggdes, följd av chassi 412029 (nu ägt av Alfa Romeo-museet), 412035 (**Pebble Beach-vinnaren 2008**) och 412036.

Chassihistoriens tidiga historia 412024 är till stor del ett mysterium, även om anekdotiska bevis tyder på att den kan ha levererats till Italiens utrikesminister Galeazzo Ciano, svärson till Benito Mussolini. Det finns ingen pappersspår som dokumenterar detta, eftersom bilen aldrig formellt registrerades i Italien, men detta tyder sannolikt på tidig äganderätt av en italiensk dignitär. Greve Ciano var känd för att ha skänkt en öppen cockpit 8C 2900B Spider till sin fru, och denna bil vägdes hos Alfa Romeo dagen efter chassit 412024, vilket kopplade ihop de två.

I februari 1939 exporterades chassi 412024 — med ett kromat "I" på bakskärmen, som i allmänhet signalerade italienskt ägande — till England, där det hamnade hos London-återförsäljaren Alfa Romeo, Jack Bartlett. Bartlett fick registreringsnumret FLR 108 i mars 1939, och en månad senare annonserade han bilen till försäljning i aprilnumret 1939 av *Speed* magazine. Vid den tiden var bilen målad blå och visade bara 5 000 miles på mätaren.



Med krigshotet hotande vid horisonten och världen som just höll på att ta sig ur greppen efter en global ekonomisk depression var efterfrågan på en högpresterande (och därmed dyr) sportbil minimal. Chassiet 412024 förblev utom synhåll under krigsåren och troligen i Bartletts ägo. I juni 1947 återupptogs chassit 412024 med en ny loggbok, där Bartlett var bilens ägare och silver var bilens färg. Även om den tillfälligt saknades licens visade Bartlett bilen vid flera evenemang i Royal Automobile Club, och Alfan vann en klass vid Regents Park Concours i september 1947. Registrerat för vägbruk igen i juli 1948, tilldelades chassi 412024 ett förstapris i klassen vid 1948 års Eastbourne concours och visades senare på mässan i ett nummer av *Motor* magazine.

Bartlett annonserade återigen bilen till försäljning i juli 1949, en månad innan en artikel om Alfa (och två andra) publicerades i *Motor* magazine. Kanske hjälpte den extra exponeringen, eftersom Berlinetta i oktober 1949 såldes till Dennis de Ferranti, som behöll den i två år innan han sålde tillbaka den till Bartlett. Den här gången stannade den inte länge hos Bartlett, och bilens nästa ägare var Lord Ridley (Matthew White Ridley), en racerförare och passionerad bilsamlare som behöll Alfa fram till sin död 1964.

Bilens nästa steward var Nigel Mann, som ändrade färgen från silver till rött och erbjöd den till försäljning för £4 000 år 1970. Även om hans annonstext antydde att det inte saknades bud i £3 750-klassen, förblev han orubblig och behöll slutligen ägandet fram till 1976 då bilen såldes till Jan Martens i Holland, som äger bilen idag.



Även om bilen har lackerats om flera gånger och motorn byggts om på 1980-talet, har chassit 412024 aldrig genomgått en omfattande restaurering, vilket mycket väl kan öka dess attraktionskraft för rätt samlare. Vid denna skrivande stund tillhör rekordpriset för en Alfa Romeo som sålts på auktion en **1939 8C 2900 Lungo Spider**, såld av RM Sotheby's 2016 för ett hammarpris på 18 miljoner dollar (19,8 miljoner dollar med avgifter). När chassi 412024 korsar blocket i Paris den 8 februari förutspår Artcurial ett försäljningspris mellan 16 och 22 miljoner euro (18,24 till 25,09 miljoner dollar), vilket, om det realiseras, kommer att göra denna 1939 8C 2900B Touring Berlinetta till världens dyraste Alfa Romeo.

För mer information om Retromobile-försäljningen 2019, besök Artcurial.com.

UPPDATERING (8 februari 2017): Alfa Romeo 8C 2900B Touring Berlinetta från 1939 såldes för en avgift inklusive **16,75 miljoner euro** (18,98 miljoner dollar), enligt uppgift till en amerikansk köpare.


Kurt Ernst

Kurt Ernst har varit passionerad för bilar och bilkörning sedan han rullade sin första Hot Wheels-bil nerför banan vid ungefär fem års ålder. Han tillbringade sina tonår med att snurra skiftnycklar på familjens bensinstation innan han tog sin kandidatexamen vid University of Colorado. Han började på Hemmings som biträdande redaktör 2013 och har sedan dess varit redaktör för Hemmings Daily samt chefredaktör för både tryckta tidskrifter och nu Hemmings Auctions.

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

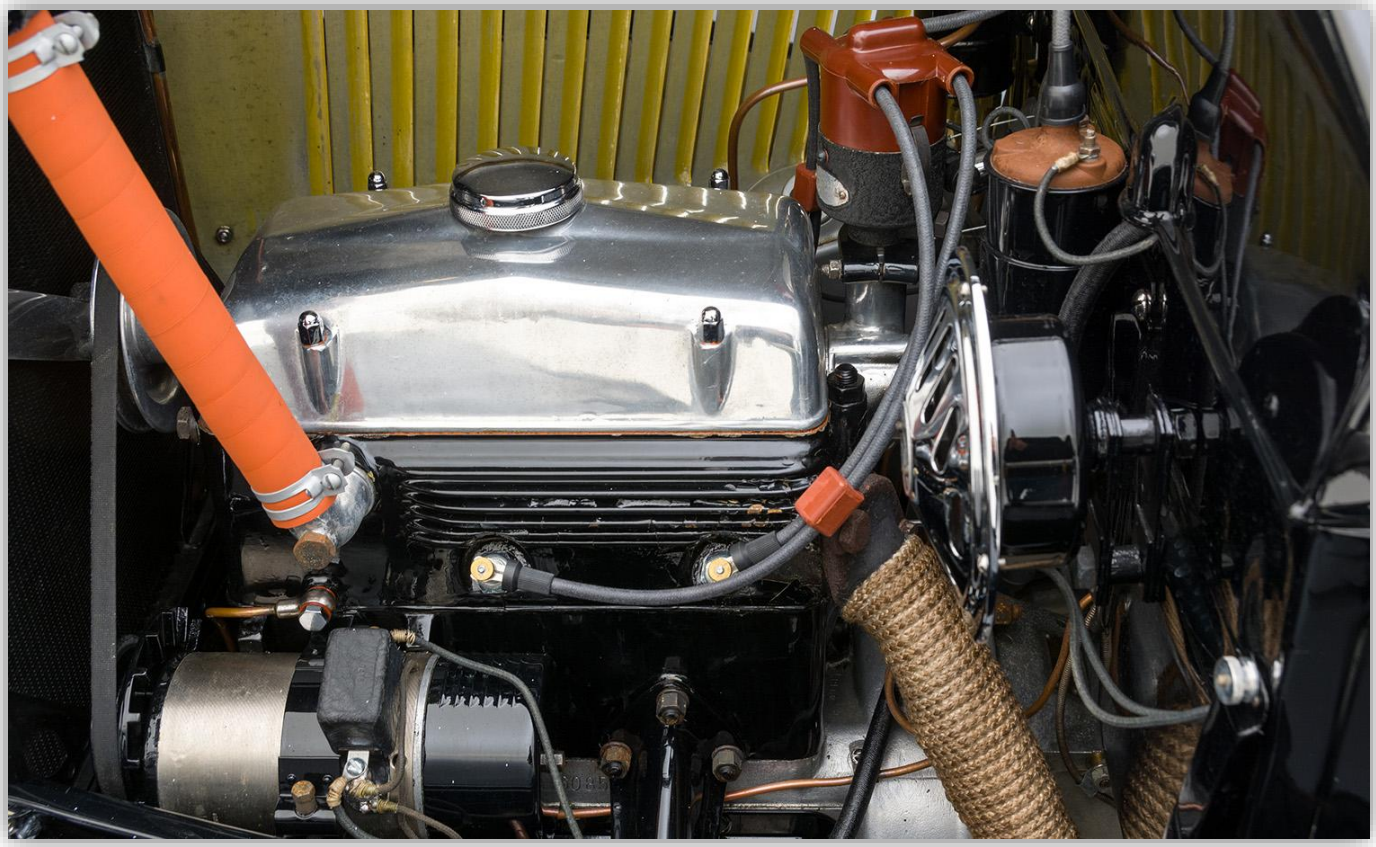
12. 1934 Lancia Belna Eclipse



Vad var det med Paris, Frankrike i början av 1930-talet? Kanske fanns det något i vattnet, eftersom Kärlekens stad var en hetpunkt för kreativ energi, med konstnärer, arkitekter, modedesigners, poeter och musiker som omfamnade Art Deco-skolan. Bland denna mosaik av färgstarka figurer glänste en särskilt begåvad fransk-judisk man vid namn Georges Paulin – en tandprotesist på dagen, och konstnär, uppfinnare och uppfinnare på natten.

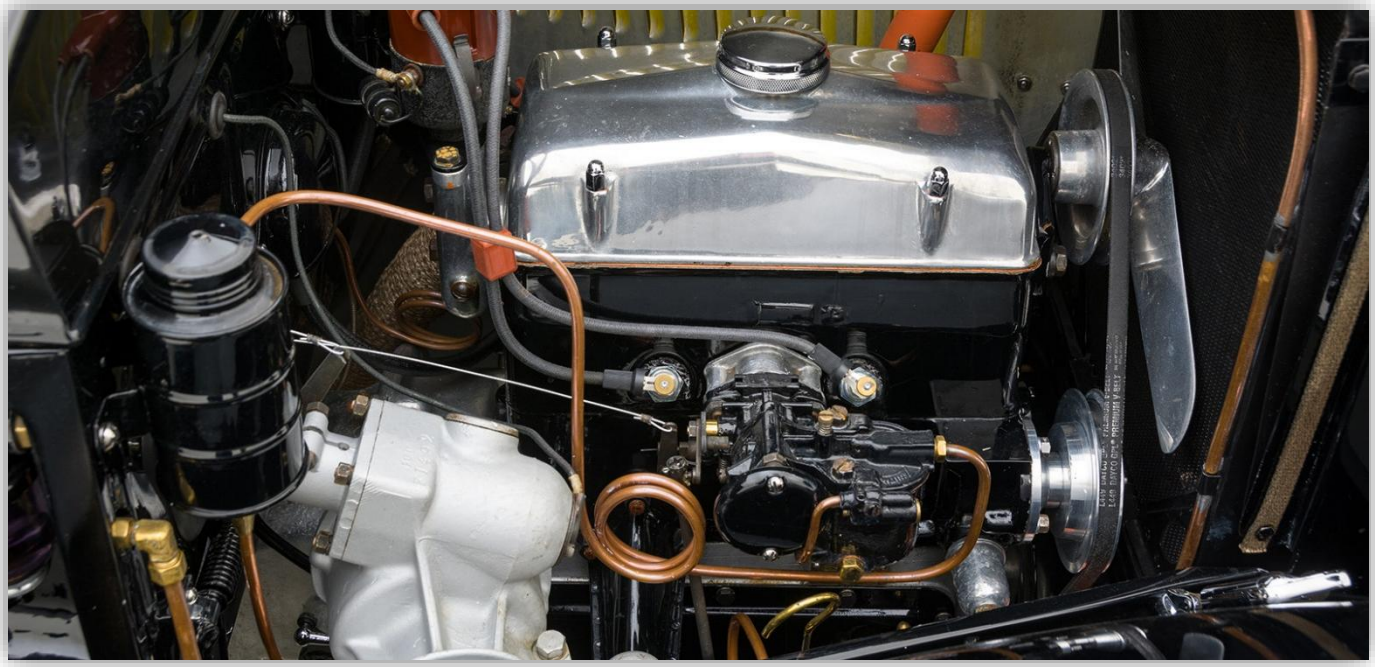
Paulin är en av de sällsynta personligheter som verkar utnyttja både den tekniska och konstnärliga sidan av sin hjärna fullt ut. En dag, när han såg en granne kämpa med en Delage fällbar mjuk topp i ett plötsligt skyfall, kom Georges på idén om en infällbar hård topp, som han skissade upp och senare patenterade 1932. Hans uppfinning väckte inte bara Paris främsta karossbyggares uppmärksamhet, utan även den mäktiga Peugeot.





När han inte var upptagen med att tillverka och montera löständer doppade Paulin tårna i karossbyggarvärlden på uppdrag av Marcel Pourtout, en högt respekterad medlem av den blomstrande parisiska karossbyggarindustrin, som fascinerades av den försvinnande tak-designen.

Georges Paulin började arbeta extrajobb som designer, där hans konstnärliga sinne underströks av hans tekniska kunskaper, och skapade design som inte bara var vackra, utan aerodynamiskt solida och tekniskt avancerade. Hans portfölj för Pourtout växte till att omfatta inte bara vår Lancia Belna Eclipse, utan även andra fantastiska maskiner som Peugeot 402 Darl'Mat Special Sport och den innovativa, mycket inflytelserika "Embiricos" Bentley 4 1/4.





Tyvärr slocknade Paulins briljans i förtid av andra världskriget. När Marcel Pourtout flyttade för att skydda sin familj och fabrik under ockupationen, anslöt sig Paulin till en underjordisk motståndsgrupp bestående av andra inom karosserindustrin, som drevs från Kellners verkstäder och hans tandläkarpraktik. När tyskarna upptäckte honom valde Paulin att inte fly och offrade sitt liv för att rädda andra.

Som tur är lever George Paulins arv vidare i de bilar han designade. Denna slående lilla Lancia Belna är en av två kända överlevande från ungefär fem byggda med den Paulin-designade, Pourtout-byggda *Eclipse* cabrioletkarossen. Pourtout upprätthöll en stark relation med Lancia France i början till mitten av 30-talet, och Belna-namnet användes på franskbyggda versioner av den V4-drivna Augusta.

Den kända historien om denna fantastiska lilla Lancia börjar på 1950-talet med dess förvärv av Dr. Eugene Nobles från Memphis, Tennessee. Enligt Dr. Nobles dotter köpte han bilen genom den brittiske återförsäljaren David "Bunty" Scott-Moncrief, och den kom till USA via hamnen i New Orleans. Det sägs att Dr. Nobles njöt av bilen i många år, då han snabbt målade om den i silver och rött längs vägen. Han sålde den bara för att göra plats i ladan inför dotterns bröllop. Nästa ägare var den välkände amerikanske samlaren och entusiasten John Moir, som byggde den berömda "Alphabet Collection" med bilar som representerade varje bokstav i alfabetet.

Mr. Moir vände sig till sin favoritrestauratör, David Steinman från Waitsfield Motor Car Company i Vermont, för att återställa Lancian till hans standard. Steinman restaurerade den troget och noggrant i en fantastisk kombination av svart med gula karosssidor, gula accentlinjer och en spektakulär interiör i gult strutsläder, komplett med matchande strutspåsar bakom sätena. Som upptäckt saknades sina ömtåliga Art Deco-stötfångare, som troget återskapades med tidsenliga foton.

Renaturatorerna var noga med att bevara detaljer som kuggstångsmekanismerna och förstås den patenterade infällbara hardtopen som förvaras prydligt under den avsmalnande bakpanelen. De flytande linjerna och de intrikata Deco-detaljerna som den delade bakrutan och de böjda dörrhandtagen är ett bevis på Georges Paulins designförmåga.



Efter restaureringen visade Moir stolt upp den fantastiska lilla Lancian på prestigefyllda utställningar och evenemang. Den visades på Pebble Beach 2004, vann utmärkelser som bäst i klassen vid Amelia Island Concours 2005 och Concorso Italiano 2006, visades på 100 Motorcars of Radnor Hunt, tilldelades 99,75 poäng av Classic Car Club of Americas domare och tilldelades ett nationellt förstapris av AACA. Publicerade framträdanden inkluderar marsnumret 2005 av Classic & Sports Car Magazine och ett reportage i Antique Automobile (mars/april 2007).

År 2015, efter år av John Moirs uppskattade glädje, anslöt sig den slående lilla Lancia Belna Eclipse till en prestigefylld privat samling och mötte några av världens finaste bilar från Art Deco-eran. Den är fortfarande i utmärkt skick, lämplig för fortsatt concours-utställning och är en mycket speciell, måste-ha bil för alla fans av denna berömda era av bildesign.









ViBilägare

13. Framtida klassiker: Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde

Publicerad 28 juni 2020 (uppdaterad 8 april 2025) Text Calle Carlquist

Saabs utskällda 9-2X kunde ha varit början på någonting mycket spännande.



Utan att nämna något annat om Saab: Nog var 9-2X ett förlorat tillfälle? En av det senaste decenniets mest utskällda modeller fick alltför mycket och orättvis kritik.

För bara några år sedan ägde GM hela Saab och 20 procent av Subaru. GM:s varumärkes- och säljchef Bob Lutz, ja han, såg en möjlighet att öka märkeskännedomen på två perifera märken i USA och Kanada – med en enda bil.

Fram alltså med en Impreza Turbo, på med Saabgrill, en del modifierade karosspaneler, annan ratt, andra stolar, trimmade chassikomponenter och ett par andra Saabdesignade detaljer. Vips borde 8 000 köpare i USA och Kanada årligen komma springande till de två versioner som erbjöds.

Tack vare höga rabatter sprang de visserligen det första året, men sedan störtdök säljet till drygt 1 800 bilar och 2006 lades bilen ned. Sörjd och saknad av ingen tycks det, för så fort man nämner bilens namn rynkas näsorna.

Men varför? Impreza, som en gång tog världen med storm och totalt förändrade bilden av varumärket Subaru, hade då som nu fyrhjulsdrift och boxermotor. Det är teknik som borde ha tilltalat Saabköpare och -freaks. Impreza var då som nu snabb, sportig urkul att köra och egenartad i designen. Dessutom ganska praktisk. Allt som en Saab borde vara, inte sant? Och! Subaru är stryktålig som få. Det kanske också är Saab?

Några få har bemödat sig om att importera en 9-2X från USA. Jag är övertygad om att de gillar sina bilar. Tänk tanken att det funnits uthållighet i giftermålet, vad hade inte nya, superheta Subaru BRZ kunnat heta då?





Saab 9-2X Aero

Såldes ej i Sverige. Ingen ute på Blocket, några få har privatimporterats. Kanske något för dig också?

Produktion: Byggdes som Linear, utan turbo, och Aero, med turbo. Total produktion 10 346 exemplar 2004–2006.

Snabbfakta: Rak 4 med turbo, 4 ventiler/cylinder, 165 alt. 225 hk (Aero). 5-växlad manuell alt. 4-växlad automat. Toppfart 190/230 km/h, 0–100 km/h ca 10/6 s. Bränsleförbrukning Aero 9,2 l/100 km.


Calle Carlquist

AUTOCAR

14. Superbilen som världen glömde bort: Maserati Chubasco (1990)



FILM: https://youtu.be/OUIaeH3SSSU

När man lyfte på locket till Chubasco på en presskonferens i december 1990 påstods det att detta skulle bli Maseratis nya ansikte utåt. Efter den något tråkiga Biturbo skulle den mittmotorerade Chubasco vara något spännande från ett av de mest stämningsfulla namnen i motorsport. Kraften kom från en longitudinellt monterad Shamal-sourced twin-turbo 3,2-liters V8, bra för 430bhp.

Maserati talade om F1-nivåer för grepp och prestanda och räknade med att inte mer än 450 bilar skulle byggas totalt, med en takt på 150 per år. I slutändan tillverkades ingen eftersom projektet lades ner bara sex månader senare, med bara en icke-körbar mock-up byggd.


Roger Warolin