21 okt MOTOR-NYTT 2026



Bucciali TAV 30 La Marie Torpédo Sport Type Cannes (1930)

1. **Fiat Multiplay är som ett Kinderägg**
2. **Citroën väcker liv i klassikern 2CV**
3. **Peugeots två visioner**
4. **Toyotas elbilsförsäljning rusar i Sverige**
5. **EU begränsar kinesiska hybridbilar**
6. **Bucciali TAV 30**
7. **Mercedes-Benz 300S Coupé**
8. **Grattis Vauxhall Ventora**
9. **Framtida klassiker**
10. **Superbilen som världen glömde bort**

Feber

1. Fiat Multiplay är som ett Kinderägg

Av Bobby Green 2026-10-12 kl 08:00

En pickup, SUV och minibuss i ett



PLAY: https://youtu.be/_xEbhp27F4w

Fiats modell Multipla är inte vacker men den är kul. När den lanserades 1998 fanns inget liknande på marknaden och den fick mycket uppmärksamhet för sin speciella form och inredning. Sex personer får plats och man sitter på två rader i varsin stol. Nu spinner Fiat vidare på konceptet genom att visa upp Multiplay som är en pickup, SUV och minibuss i ett. Här är alltså en modell som klarar av hela familjens sport- och utomhusaktiviteter samtidigt som man kan köra skräp till tippen i nästa sväng. Multiplay är en vidareutveckling av flera konceptbilar som Fiat visade upp 2024 och här har man alltså packat ihop allt i ett.

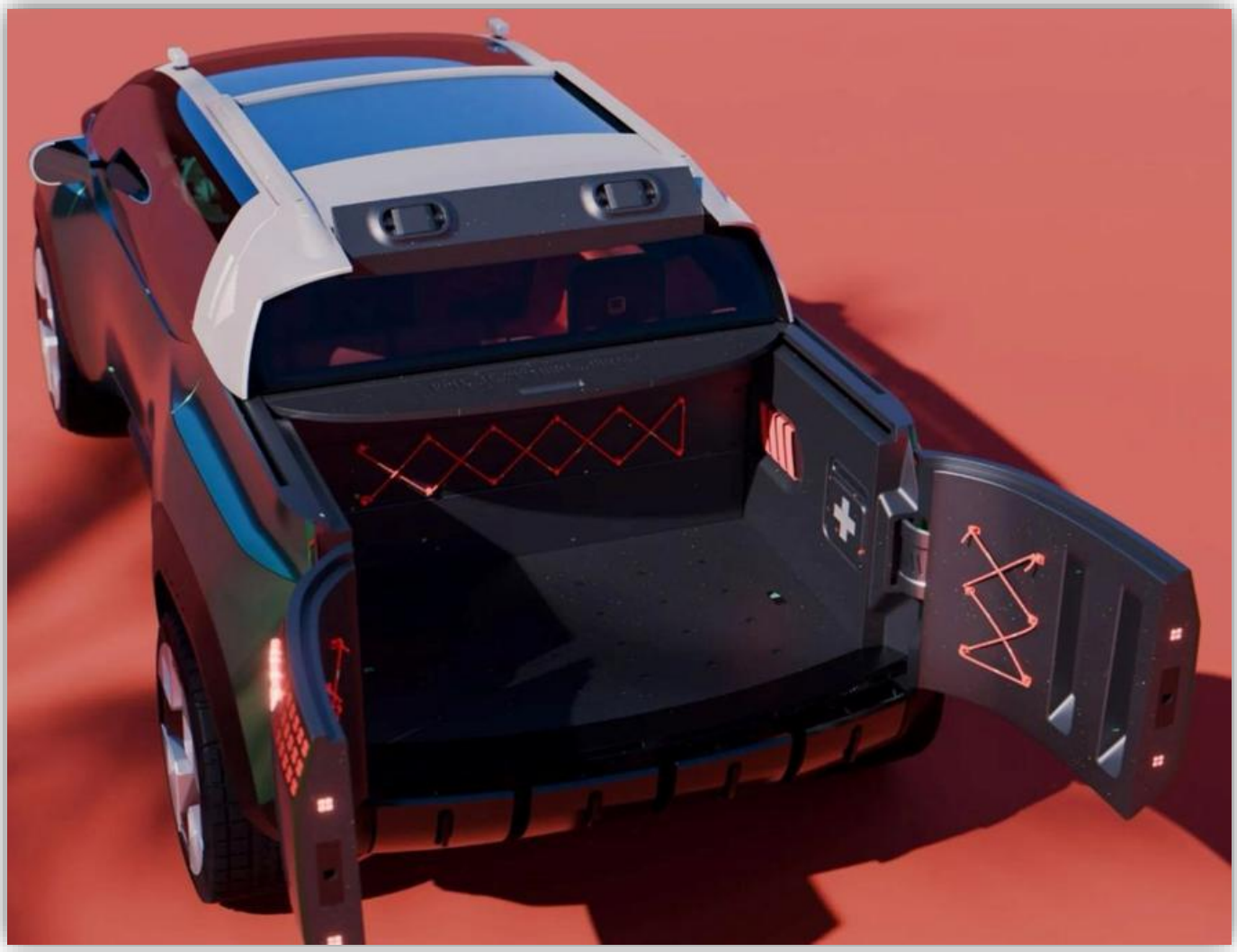
Den bakre delen av taket glider med ett knapptryck framåt tillsammans med den tredje sätesraden vilket då gör bilen fyrsitsig och med ett öppet flak där bak. Man kan även rotera takvingen som har ett inbyggt cykelställ med plats för två cyklar. Bilen mäter 4,45 meter på längden. Man säger att den har en säteskonfiguration på 6+1 och 1:an är ett "Pet-senger"-säte, alltså för husdjuret.

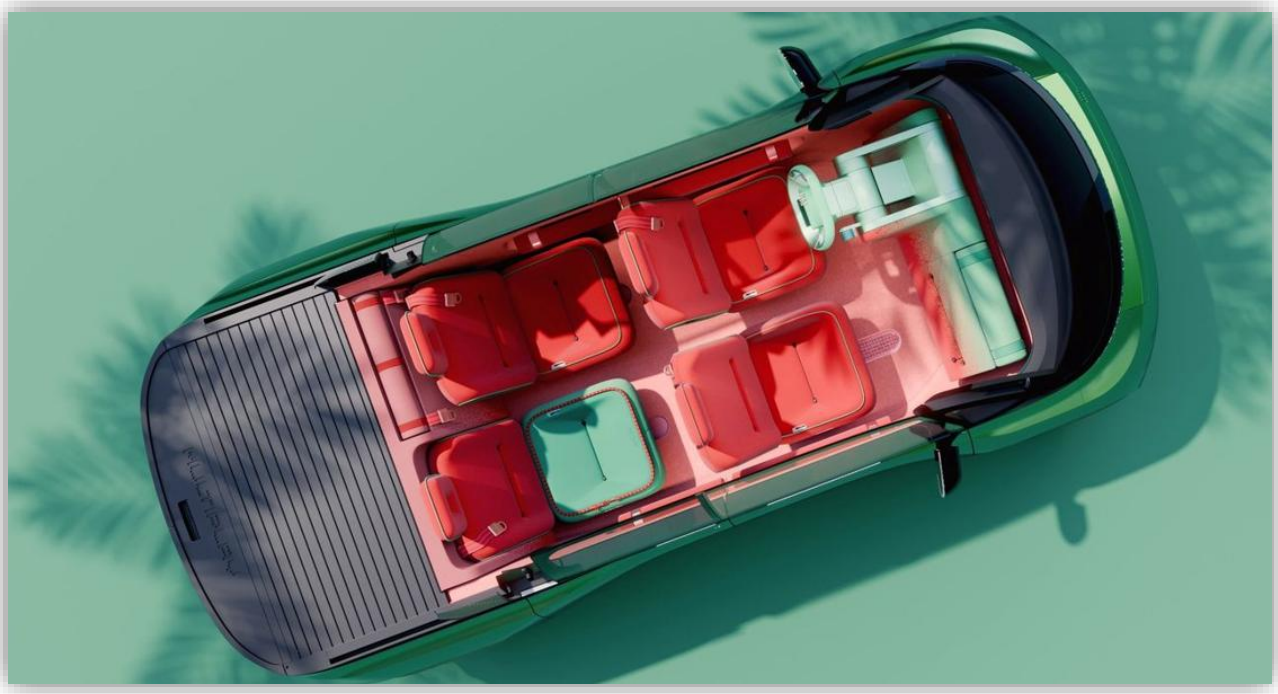
Fiat är dock noga med att säga att den här inte förhandsvisar en produktionsmodell, så blev du sugen på att ratta får du snällt bara ha kvar denna i drömmarna.

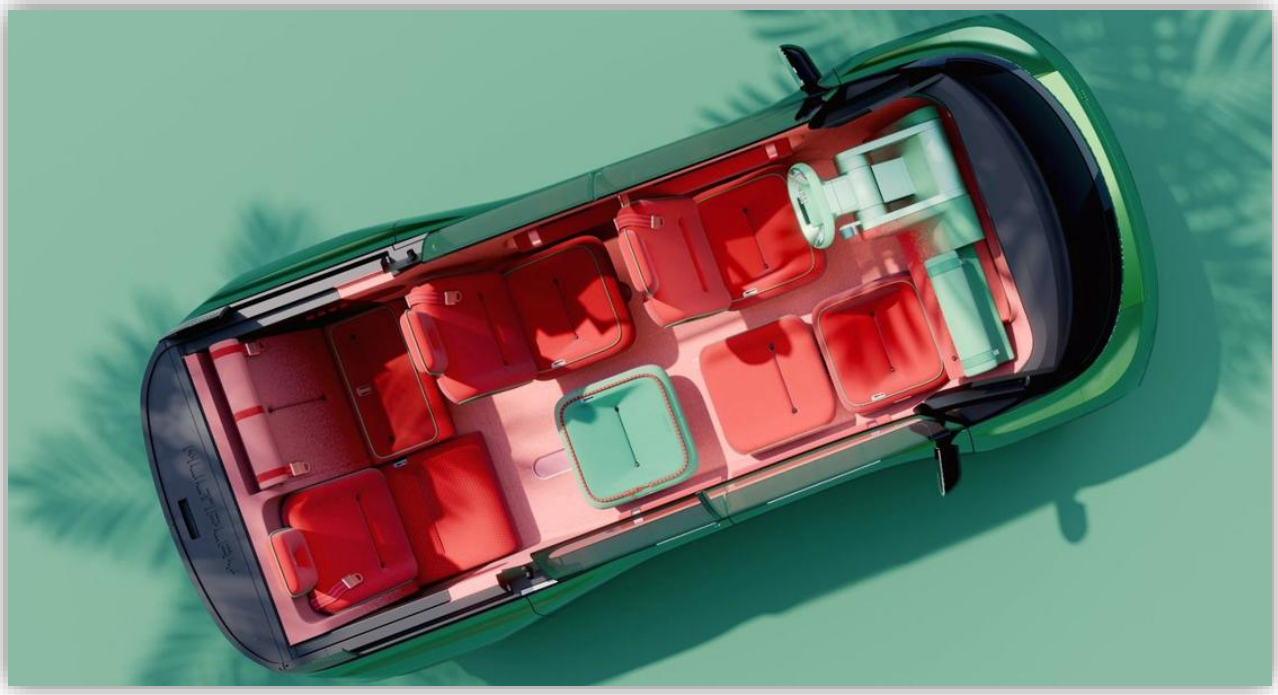


Bobby Green











2. Citroën väcker liv i klassikern 2CV

Posted by Kristofer Rask oktober 11, 2026 **3 kommentarer**

Nu som Europas billigaste elbil



FILM: https://youtu.be/BFJZNTScBrQ

Citroën har väckt liv i en riktig klassiker och den här gången i ett helt elektriskt utförande. På bilsalongen i Paris visar den franska biltillverkaren upp nya Citroën 2CV Concept som är en modern tolkning av den ikoniska folkbilen som började tillverkas 1948.

Det handlar inte bara om en nostalgisk designstudie. Citroën bekräftar nämligen att konceptet är en försmak på en kommande produktionsmodell som ska lanseras 2028. Målsättningen är att erbjuda en enkel, praktisk och charmig elbil med ett startpris på omkring 15.000 euro. Motsvarande ungefär **165 000 kronor**.

Precis som originalet ska den nya modellen sätta enkelhet och tillgänglighet i fokus. Citroën vill gå emot utvecklingen där nya bilar blir allt större, tyngre och dyrare.

– Att återuppfinna 2CV handlar inte om att återskapa en bil från det förflutna. Det handlar om att återuppfinna det som gjorde den unik: enkelheten, tillgängligheten och friheten den erbjöd, säger Citroëns vd Xavier Chardon.

Liten och lätt med gott om personlighet

Nya Citroën 2CV Concept mäter endast 3,76 meter på längden och är därmed faktiskt kortare än originalet. Den kommande produktionsmodellen ska placera sig mellan den lilla eldrivna mopedbilen Citroën Ami och dagens Citroën ë-C3.

Citroën har också satt upp ett ambitiöst viktmål på runt ett ton. Genom att hålla nere vikten ska det vara möjligt att använda ett mindre och billigare batteri samtidigt som energiförbrukningen också blir låg.



Några uppgifter om batteristorlek, motoreffekt eller räckvidd har Citroën däremot ännu inte presenterat. Men Citroën betonar dock att man inte jagar några imponerande räckvidder utan elbilen ska helt enkelt vara anpassad för vardagens behov.

Designen hämtar tydlig inspiration från originalet. Här finns de karaktäristiska runda strålkastarna, den höga vindrutan, de rundade hjulhusen och det välvda taket. Samtidigt har Citroën moderniserat uttrycket med LED-belysning, kraftigare former och stora 18-tums stålfälgar.

Även konstruktionen ska vara enkel. Bland annat har konceptet separata stötfångare som kan bytas utan att resten av karossen behöver påverkas. Det är en del av ambitionen att göra bilen både billig att tillverka, enkel att reparera och därmed billig att äga.





FILM: https://youtu.be/zR3XwjpYhlM

En interiör som ska locka till ett leende

På insidan har Citroën tagit ut svängarna ordentligt. Den traditionella instrumentpanelen har ersatts av en enkel ”rulle” som bland annat har ratten, växelväljaren och bilens viktigaste reglage. En smart Smart Vision-display under rutan ger föraren den viktigaste informationen. Den kompletteras av en vadratisk pekskärm på åtta tum med lekfull grafik inspirerad av serietidningar.

Kupén är ljus och luftig med breda säten, färgglada textilier och gott om förvaringsutrymmen. Mittkonsolen har ersatts av en löstagbar korg och dörrhandtagen består av enkla tygremmar.

Det finns också ett öppningsbart tygtak som ska förstärka känslan av frihet. En annan detalj är den löstagbara radion Radioën som även fungerar som en bärbar högtalare utanför bilen.

Citroën har dessutom gömt flera små hyllningar till originalet. Tutan och ljudet när elmotorn startas ska påminna om den klassiska 2CV. På pedalerna finns en sköldpadda vid bromsen och en hare vid gaspedalen.

Ska bli en av Europas billigaste elbilar

Citroën planerar att tillverka den kommande modellen i Europa och siktar på att den ska omfattas av EU:s kommande regelverk för små och prisvärda elbilar kallat E-Car-kategorin.

Det är också genom enklare konstruktion, lägre vikt och ett mindre batteri som Citroën hoppas kunna pressa priset till omkring 15 000 euro. Om planerna blir verklighet kan nya 2CV därmed bli en av Europas billigaste elbilar.



FILM: https://www.youtube.com/shorts/4sERXZpkMTM?feature=share



Vilken annan bil har en dold ägghållare i dörren?



Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

RECHARGE

3. Peugeots två visioner – den ena med rötterna i rallyikonen från 1980-talet

Av Michael Åhman 2026-10-12

E-T16 Concept är en extrem prestandabil med rötterna i Peugeots vinnande rallyraket 205 T16. Men det är inte den enda nyheten från fransmännen på bilsalongen i Paris.



Känns linjerna igen? Ja, Peugeots ikoniska rallyraket har stått modell för märkets nya kompakta och vrålstarka konceptbil e-T16.

Peugeot säger att de båda konceptbilarna – ”rallyikonen” E-T16 och den eleganta RCZ Vision – ska peka ut en tydlig riktning för märkets framtida design, teknik och körglädje. RCZ Vision fokuserar på design, elegant och en ny digital körupplevelse medan E-T16 tar sikte på extrem prestanda och Peugeots motorsportarv.

RCZ Vision har hämtat inspiration från RCZ-kupén och konceptbilen ska visa hur Peugeots formspråk utvecklas mot en mer futuristisk design. Den visar också nästa generation av Peugeots i-Cockpit och hur teknik kan användas för att skapa en mer intuitiv och engagerande körupplevelse.

Allt detta kombinerat med avancerad elektrisk teknik. RCZ Vision har en elektrisk drivlina på 500 hästkrafter, en räckvidd på upp till 600 kilometer och en 1000-voltsarkitektur som möjliggör laddning från 10 till 80 procent på under tio minuter. Hypersquare och transparenta Micro LED-sjärmar är en del av nästa generation av Peugeots i-Cockpit

E-T16 Concept är mer kompromisslös. Med tydliga referenser till rallyikonen 205 T16 bjuder den här konceptbilen på tre elmotorer och 816 (!) hästkrafter. Bilen sägs också ge en tydlig bild av den framtida designinriktningen för den kompakta elbilen e-208.



Influenserna är tydliga, eller hur?

Bilen är utvecklad tillsammans med Peugeot Sport och gör 0-100 km/h på 2,5 sekunder och 0-300 km/h på 16 sekunder. Den har en 800-voltsarkitektur och ett batteri på 85 kWh, med en räckvidd på upp till 400 kilometer.



800-voltsartitektur och 85 kWh batteri ska ge snabb laddning och skaplig räckvidd (med tanke på effekten).





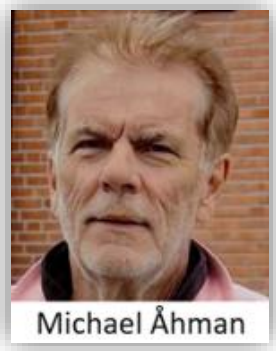
RCZ Vision ska vara ett koncept för framtida design och teknik från fransmännen



Mycket annorlunda ratt, eller ska vi kalla den styrhjälpmedel?



Så här ska det se ut i din nästa Peugeot. Kanske…



4. Toyotas elbilsförsäljning rusar i Sverige

Posted by Kristofer Rask oktober 13, 2026

1 kommentar

Upp 580 procent



Toyota har länge varit en av de stora biltillverkarna som varit lite avvaktande kring elbilar. Men under det senaste året har den japanska biltillverkaren breddat sitt modellprogram ordentligt. Nu börjar satsningen på elbilar också synas i försäljningsstatistiken.

Under årets första nio månader ökade Toyotas elbilsförsäljning i Sverige med hela 580 procent jämfört med samma period förra året. Bakom den kraftiga ökningen ligger framför allt flera nya men också uppdaterade elbilar.

Den uppdaterade Toyota bZ4X står för en stor del av tillväxten med över 1 300 fler levererade bilar än under motsvarande period förra året. Samtidigt har den nya kombin bZ4X Touring bidragit med ungefär 780 leveranser och den nya elbilen Toyota C-HR+ med ytterligare 925 bilar.

Det är ett tydligt trendbrott för Toyota som länge förknippats som en bakåtsträvare i elbilskretsar.

Elbilar driver tillväxten i Norden

Det är framför allt på de nordiska marknaderna där elbilarna redan dominerar nybilsförsäljningen som Toyotas nya elbilar har fått ett stort genomslag. I Norge och Danmark leds Toyotas försäljning av elbilarna.

I Finland och Baltikum växer andelen elbilar också snabbt och Toyota är idag det näst största elbilsmärket.

5. EU begränsar kinesiska hybridbilar – men skyddet kan bli kortvarigt

Av Christian Ploog Publicerad 13 okt. 2026 Uppdaterad 13 okt. 2026

EU vill begränsa importen av kinesiska hybridbilar för att skydda Europas pressade bilindustri. Men kinesiska tillverkare planerar att flytta produktionen till Europa och kan därmed runda handelshindren.



Kinesiska biltillverkare möter nya handelshinder i EU

EU:s uppgörelse med Kina om exporten av hybridbilar välkomnas av europeiska biltillverkare. Men skyddet riskerar att bli tillfälligt när kinesiska konkurrenter fortsätter att expandera och investera i europeisk produktion.

Enligt Financial Times innebär överenskommelsen ett försök att utvidga befintliga handelshinder för elbilar till laddhybrider. Syftet är att bromsa den snabba importökningen och skapa mer rättvisa konkurrensvillkor för Europas biltillverkare.

EU har redan infört tullar på kinesiska elbilar, men hybrider har hittills stått utanför.

Branschen räknar dock inte med att tullar och exportbegränsningar ensamma kan lösa problemen.

”Regleringar kommer bara att skydda er tillfälligt”, säger **Xavier Martinet**, Europachef för Hyundai, till **Financial Times**.

Exporttaket halveras

Enligt uppgifter från EU ska importen begränsas till 350 000 kinesiska hybridbilar under 2027. Det kan jämföras med en prognos på 800 000 fordon i år. Därefter ska kvoten öka med 6 procent per år fram till 2030.

Överenskommelsen väntas därmed minska kinesiska tillverkares möjligheter att växa genom export. Men den kan också förändra hur de konkurrerar på den europeiska marknaden.

Kinesiska hybridbilar har blivit en snabbt växande affär. Under första halvåret 2026 tredubblades exportvärdet till EU till 7,5 miljarder dollar jämfört med samma period i fjol, enligt kinesisk tullstatistik som **Reuters rapporterar om**.

BYD satsar på europeisk tillverkning

En central fråga är om begränsningarna i stället kommer att påskynda kinesiska investeringar i europeiska fabriker.

BYD planerar att starta tillverkning vid sin nya anläggning i Ungern i år. Även Changan Automobile förbereder europeisk produktion och diskuterar samarbeten med lokala partner.

För de kinesiska tillverkarna kan lokal produktion minska beroendet av export från Kina och göra det lättare att hantera nya handelshinder. Reuters **rapporterar** att begränsningarna kan öka incitamenten att investera i Europa, även om de tekniska reglerna för uppgörelsen ännu inte är fastställda.

Omställningen kräver dock stora investeringar. Det kan bli en nackdel för mindre tillverkare, medan kapitalstarka aktörer som BYD har bättre förutsättningar att bygga fabriker och fortsätta växa på den europeiska marknaden.

Premiumtillverkarna kan hamna i kläm

Alla europeiska biltillverkare gynnas inte nödvändigtvis lika mycket av uppgörelsen.

Marc Vanheukelen, tidigare EU-ambassadör vid Världshandelsorganisationen WTO, varnar för att premiumtillverkare kan drabbas hårdare. Om kinesiska bolag möter begränsningar i volym kan de i stället satsa på dyrare modeller med högre marginaler.

Det skulle öka konkurrensen för europeiska märken i de mer lönsamma delarna av marknaden.

Renaults vd **François Provost** välkomnar däremot en uppgörelse och beskriver en situation utan avtal som ohållbar för Europa. Alternativet hade kunnat bli ett nytt handelskrig mellan EU och Kina.

För Europas bilindustri blir utmaningen därför dubbel: att få tid att ställa om och samtidigt utveckla produkter som kan konkurrera med de kinesiska märkenas priser och teknik.

Läs mer:



Kina pressar Europas industri – EU förbereder motdrag



Börs- och finansredaktör. Bevakar börsen, fonder och kapitalmarknad för Realtid och Dagens PS med fokus på vad som driver kurserna och vilka som tjänar på det.

Bonhams | Cars

6. 1930 Bucciali TAV 30 la Marie Torpédo Sport Type Cannes



5 276 cc rak sidventils åttacyinders Continental-motor, enkel stigförgasare
114 hk vid 3 600 varv/min.
Unik Bucciali-designad 4-växlad transaxel
Unikt Bucciali-designat framhjulsdrivsystem, fyrhjulsfjädring
* Det berömda och revolutionerande engångschassit känt som "La Marie"
* Banbrytande framhjulsdriven design som har haft bestående inflytande
* Visades flera gånger i olika skepnader på Paris Salon
* Visades 1930 på New York Motor Show och 1931 på New York och Chicago Motor Shows
* Fylld med unika och radikala tekniska lösningar
* Utrustad med äkta Torpédo Sport Type Cannes-kaross av Jacques SaoutchikBUCCIALI

För att uppskatta den djupa tekniska innovationen och unika naturen hos denna Bucciali måste man fördjupa sig i den volatila ursprungligheten och den unika tidiga historien för det unika chassit som ligger till grund för denna Saoutchik-karosserade bil, allt drivet av den intensivt krea-tiva vulkaniska genialiteten hos de två bröderna, Angelo och Paul-Albert Bucciali.

Det första man bör förstå är att Bucciali aldrig var en biltillverkare i den konventionella betydelsen av ordet. Faktum är att bröderna från 1912 till 1926 tillverkade högst cirka ar-ton bilar under namnet BUC, och från 1926 till 1932 ytterligare cirka åtta Bucciali. Och un-der dessa åtta bilar lurade samma chassi i flera fall. Därför är slutresultatet närmare fyra eller fem eftersom det inte alltid är lätt att exakt avgöra vad som hände var i den livliga verkstaden!



BUCCIALI

För att uppskatta den djupa tekniska innovationen och unika naturen hos denna Bucciali måste man fördjupa sig i den volatila ursprungligheten och den unika tidiga historien för det unika chassit som ligger till grund för denna Saoutchik-karosserade bil, allt drivet av den intensivt kreativa vulkaniska genialiteten hos de två bröderna, Angelo och Paul-Albert Bucciali.

Det första man bör förstå är att Bucciali aldrig var en biltillverkare i den konventionella betydelsen av ordet. Faktum är att bröderna från 1912 till 1926 tillverkade högst cirka arton bilar under namnet BUC, och från 1926 till 1932 ytterligare cirka åtta Bucciali. Och under dessa åtta bilar lurade samma chassi i flera fall. Därför är slutresultatet närmare fyra eller fem eftersom det inte alltid är lätt att exakt avgöra vad som hände var i den livliga verkstaden!

Även om alla chassin var färdiga enligt extraordinära mekaniska standarder, är det andra att förstå att alla dessa extraordinära maskiner var prototyper vars enda funktion var att visa upp en lång rad verkligt anmärkningsvärda och innovativa patent som bröderna hade tagit ut. Mellan 1923 och 1962 lämnades inte mindre än 53 patent in, vilket var mer än dubbelt så många som bilarna! Så när bröderna Bucciali gick till den betydande kostnaden att ta ställning på Paris-salongen från 1926 till 1932, var syftet inte att sälja bilar, utan att locka andra tillverkare att licensiera avantgardistiska Bucciali framhjulsdrivna lösningar för användning på sina massmarknadsbilar.

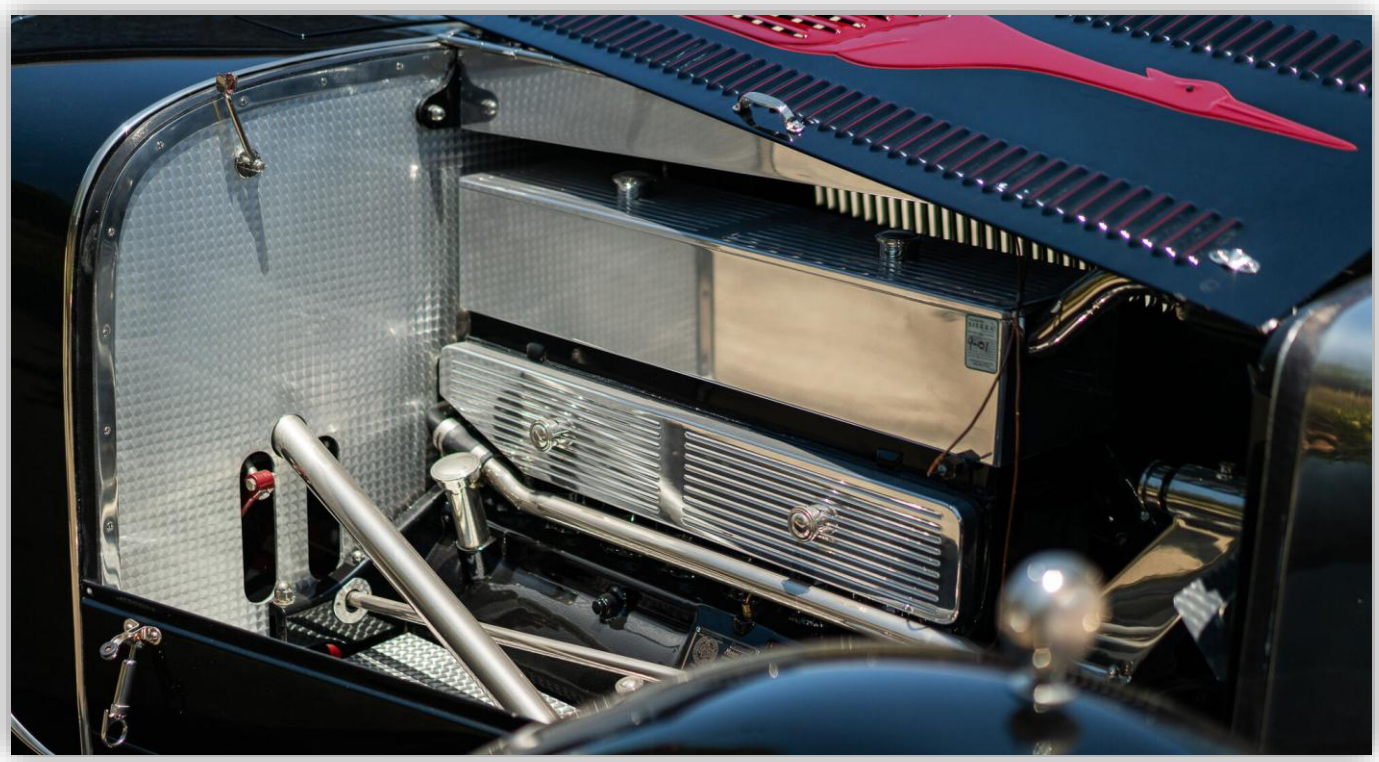
Allt var alltid i ständig förändring i det lilla företaget, och varje gång Paul-Alberts produktiva hjärna gav upphov till en ny teknisk innovation, införlivades den omedelbart på det senaste tillgängliga chassit som sedan fick en ny modellbeteckning. Utvecklingschassi TAV 3, där TAV står för Traction AVant eller framhjulsdrift, blev så småningom TAV 8 och fick modellbeteckningen TAV 30 där "30" står för 1930. Den är nu utrustad med en äkta Saoutchik cabrioletkaross som först monterades på ett Mercedes 680S-chassi. Det är det enda bevarade äkta Bucciali-chassit och den slutliga utvecklingen av chassit som började som en TAV 2. Dess historia är en fascinerande uppvisning av Paul-Albert Buccialis uppfinningsrikedom, och den har haft ett djupt och bestående inflytande på amerikansk bilhistoria.



TAV 1 TILL TAV 8

TAV 1 från 1926 var den första testbädden för Paul-Albert Buccialis teofrågor rörande framhjulsdrift, medan den första TAV 2 som byggdes 1927 var en modell som användes 1930 för att visa upp en fullstor trämodell av en planerad sextoncylindrig motor som aldrig byggdes. Den andra TAV 2 var ett långhjulbas-chassi med arbetskraft som fick en falsk cabrioletkaross av Labourdette. Det tredje TAV 2-chassit, chassit som så småningom blev TAV 8, byggdes 1927 på kort hjulbas och var ursprungligen utrustat med en fyrcylindrig Cime-motor och en Sensaud de Lavaud-växellåda för vägtest. I slutet av 1928 utrustades den med en sexcylindrig Continental-motor och den nyutvecklade Bucciali TAV 3 tvärställda växellådan som var monterad framför framaxlarna och kopplade ihop ett helt nytt, oberoende fjädrat framhjulsdrivsystem som var inget mindre än revolutionerande, med kulor som gick i kullager vid drivhjulens nav. Detta chassi döptes om till TAV 3, och man kan säga att denna unika enhet blev farfadern till IFS framhjulsdrivna system som vi känner dem idag.

År 1929 monterades en åttacylindrig Continental-motor på TAV 3, som successivt fick nya numren TAV 4, 5, 6, 7 och 8 under de följande två åren i takt med att framhjulsdriften kontinuerligt utvecklades och förfinades. Dessa utvecklingar kompletterades av inte mindre än sex olika organisationer, inklusive de två sista 1931. På Paris Salon var TAV 3 definitivt en frekvent gäst för att marknadsföra patenten kring dess banbrytande drivlina. Den visades första gången 1929 som ett komplett chassi med skärmar, huv, lampor, grill och fyra avskalade säten, men utan kaross. Andra framträdandet var 1930 som TAV 5 eller 6, nu med en fantastisk boattail roadster-kaross av Labourdette i krämfärgad och mörkgrön med ormskinnsinredning av Alpina. Denna utsökta Labourdette-skapelse finns fortfarande kvar i Frankrike. År 1931 hade TAV 6 utvecklats till TAV 8 och var tillbaka med en sluten kropp av vilken inga tydliga foton har bevarats.



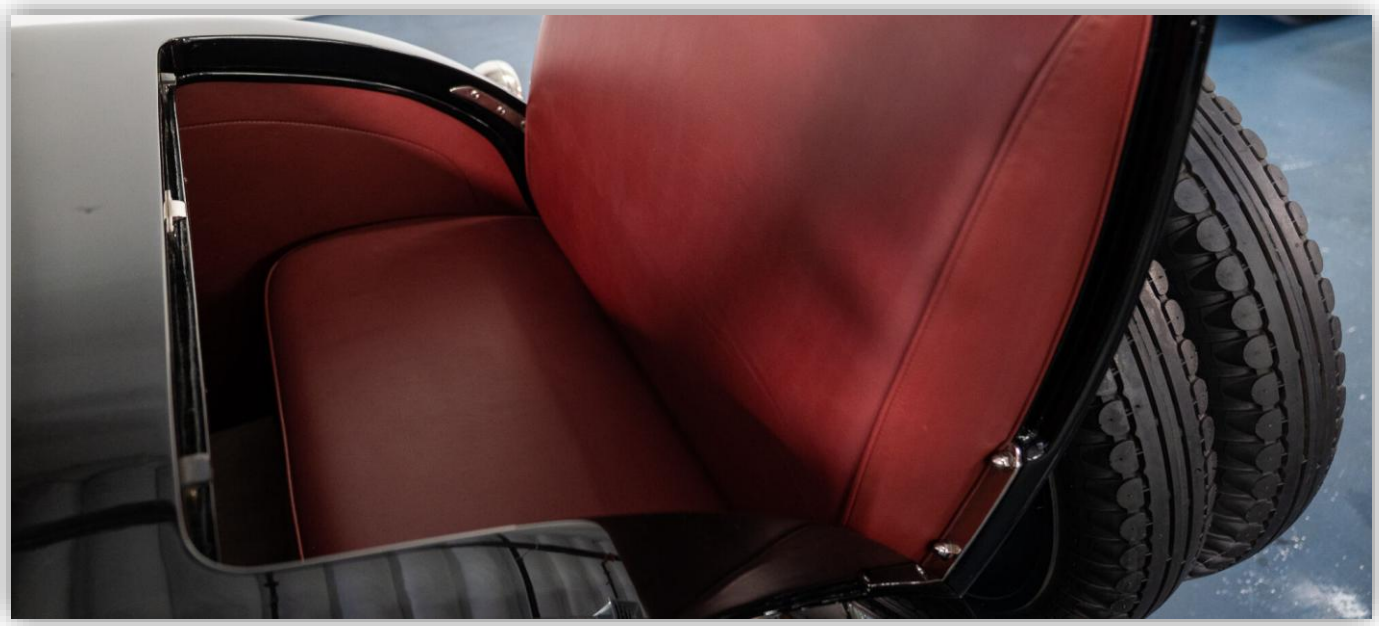
AMERIKA

Men mycket viktigare än salongens framträdanden var besöket våren 1929 på Buccialis lokaler i Courbevoie av den amerikanska tillverkaren Peerless. Rykten florerade i USA om den nya Cord-bilen som snart skulle introduceras, och det var en kamp om att säkra framhjulsdrift. Peerless-ledningen var imponerade av vad de såg och föreslog att TAV 3 skulle tas till USA för testning och demonstration.

TAV 3 fick en provisorisk touringvagnskaross och döptes till La Marie inför den kommande resan. Angelo och Paul-Albert lämnade Le Havre den 18 december 1929 för att gå i land i New Yorks hamn den 28 december. Den eftermiddagen hade de möten med Mercer, Willys och Duesenberg. Den 6 januari 1930 visades La Marie på New York Motor Show där fler möten hölls med Chrysler, Graham-Paige, Hupmobile och Ruxton.

Sedan ägde en häpnadsväckande vinterexpedition rum i minusgrader som förde bröderna Bucciali och La Marie till kontoren för Du Pont Motors i Massachusetts, Chrysler i Detroit, Studebaker i South Bend, Indiana, Willys-Overland i Toledo, Ohio, och därefter General Motors i Detroit. Willys var särskilt krävande i sin granskning och testning av Buccialis framdrivningssystem, men precis som de andra tillverkarna, tIngen körkort. Ingenjörerna i Willys glömde dock inte och memorerade det de sett.

Peerless i Cleveland, Ohio, var sista stoppet den 8 februari. Ett licensavtal upprättades för tillverkning av en Peerless tranction avant, och Bucciali skulle bli Peerless-koncessionsagent för Frankrike. Sommaren 1930 var La Marie tillbaka i Frankrike. Paul-Albert Bucciali gav därefter Labourdette i uppdrag att bygga en förbluffande vacker roadster av egen design för chassit. Efter uppvisningsuppdrag på Paris Salon i oktober skickades bilen återigen till Amerika i december, nu med reviderad bakfjädring och förbättrad framhjulsdrift. La Marie visades först på Motor Show i New York och sedan Chicago, och var med Peerless i Cleveland den 17 januari 1931 för förnyad granskning av ingenjörerna och slutförande av kontrakten. Men Peerless hade spenderat för mycket på utvecklingen av sin magnifika V-16-prototyp, och biltillverkningen upphörde i juni 1931. Peerless traction avant blev bara ännu ett dödfött projekt som dödades av depressionen.



DEN BILEN SOM ERBJÖDS

La Marie skeppades tillbaka till Frankrike och visades en sista gång på Paris-salongen i oktober 1931 med en sluten kaross av Guillet som visade sig vara av dålig kvalitet. Bilen togs bort från montern efter invigningen av salongen, och chassit utrustades med 1929 års fyrsitsiga konfiguration och sexton-cylindriga framskärmar innan den återvände till ståndet. Efter mässan förvarades det tomma TAV 30-chassit fram till 1940 av Paul-Albert Bucciali på 8 avenue Gambetta i Courbevoie. Den flyttades sedan till rue Honoré d'Estienne d'Orves 7 i Évry-Courcouronnes söder om Paris där den stannade till 1954, och därefter till avenue de la Défense 60 fram till 1960. Paul-Albert behöll också Labourdette roadster-karossen från 1930. År 1947 monterades denna kaross på ett Mathis-chassi för Paul-Alberts personliga bruk.

År 1960 köpte Serge Pozzoli och Jacques Rousseau alla Bucciali som Paul-Albert Bucciali ägde för 1 franc – inklusive La Marie och Mathis eftersom garaget exproprierades. Pozzoli förvarade sedan bilarna på sina lokaler på 49 rue Petit i Paris. 1965 sålde han Mathis till Francis Mortarini och skickade La Marie till honom för restaurering. TAV 30-chassit återvände till Rue Petit 1966 utan att något arbete hade gjorts. 1969 sålde Pozzoli sedan La Marie via Bart Loyens till den amerikanske samlaren och restauratören Ray Jones i Michigan. Pozzoli sålde också ett antal delar, inklusive framdrivlinan och sidorna på "stork"-motorhuven från Bucciali TAV 8-32 som hade ersatt La Marie. Mathis gick till Fritz Schlumpf och gavs av honom till sin nuvarande ägare den 28 februari 1991, ett år innan han dog. Mathis finns fortfarande kvar, utrustad med Labourdette roadster-kaross.

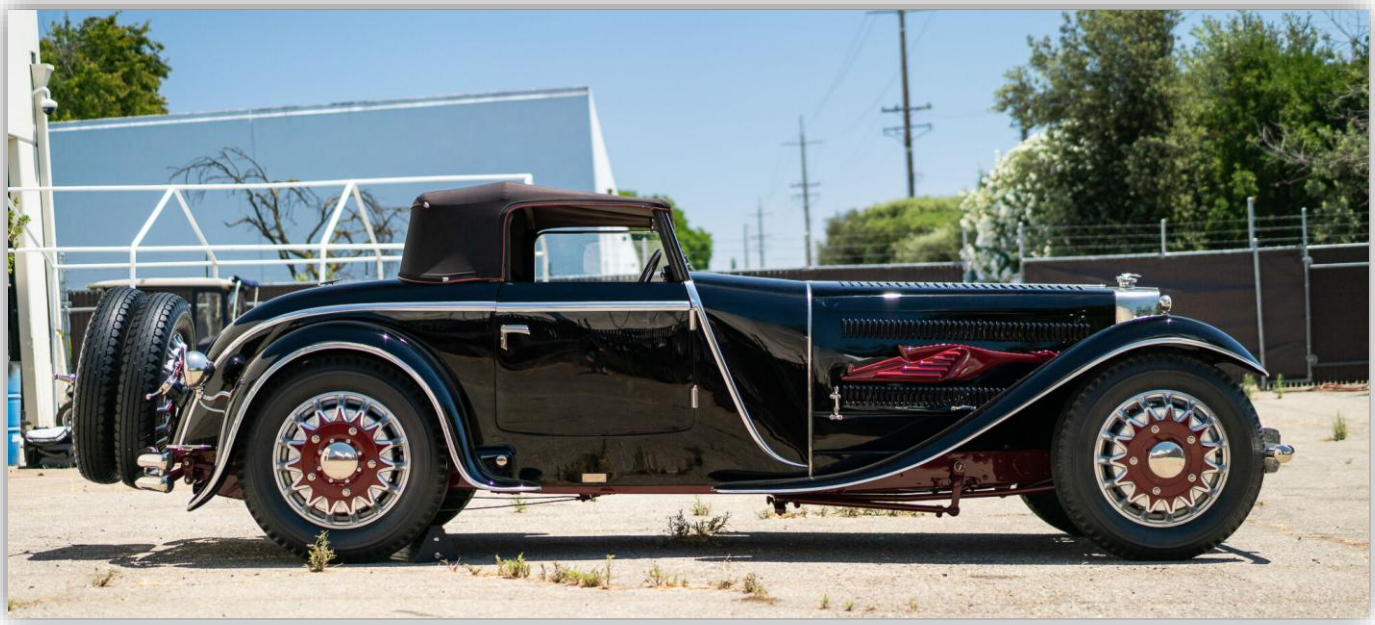
1971 sålde Jones hela TAV 30-chassit, återigen via Bart Loyens, till den berömde tyske samlaren och Bugattisten Uwe Hucke. Efter några år initierade han en restaurering som inkluderade montering av en Saoutchik cabriolet från en Mercedes 680S vars chassi hade förkortats för att skapa en SSK. Karossen var något för lång för Buccialis hjulbas på 3,3 m, så axeln flyttades bakåt 17 mm på fjädrarna för att skapa perfekt optisk balans. Mercedes framskärmar modifierades för att exakt motsvara en Saoutchik från 1931–32 stil.

Hucke sålde sedan La Marie till Blackhawk Museum Collection 1985. Vid den tiden lyckades Blackhawk även förvärva stork bonnet-lagen från TAV 8-32. Storkarna som stämplades i stålet skars ut och svetsades fast i sidorna på en ny motorhuv. Resultatet är inget mindre än spektakulärt.



SLUTET

Paul-Albert Bucciali avled den 1 juli 1981. Den 21 juni 1948 hade han inlett en patentintrångsprocess i Frankrike för att få ersättning för de 5 668 130 militärfordon som hade byggts i USA mellan 1940 och 1946 med Bucciali framhjulsdrivna patent. Modeller byggdes av Bucciali- och Willys-systemen som visades i domstol. Likheterna var verkligen anmärkningsvärda. Stämningen drog ut på tiden till mars 1960. Paul-Albert förlorade. Han förlorade återigen i appellationsdomstolen 1966 och 1971, offer för komplex och bedräglig efterkrigspolitik: den franska regeringen hade fått 15 miljoner dollar från USA för att åtgärda patentintrång. Men pengarna hade spenderats på annat håll, och det fanns inget kvar till Paul-Albert Bucciali. Han dog som en bitter man. Vi vet nu att han har gått till historien som uppfinnaren av modern framhjulsdrift. TAV 30, La Marie, är det bestående beviset på detta arv.



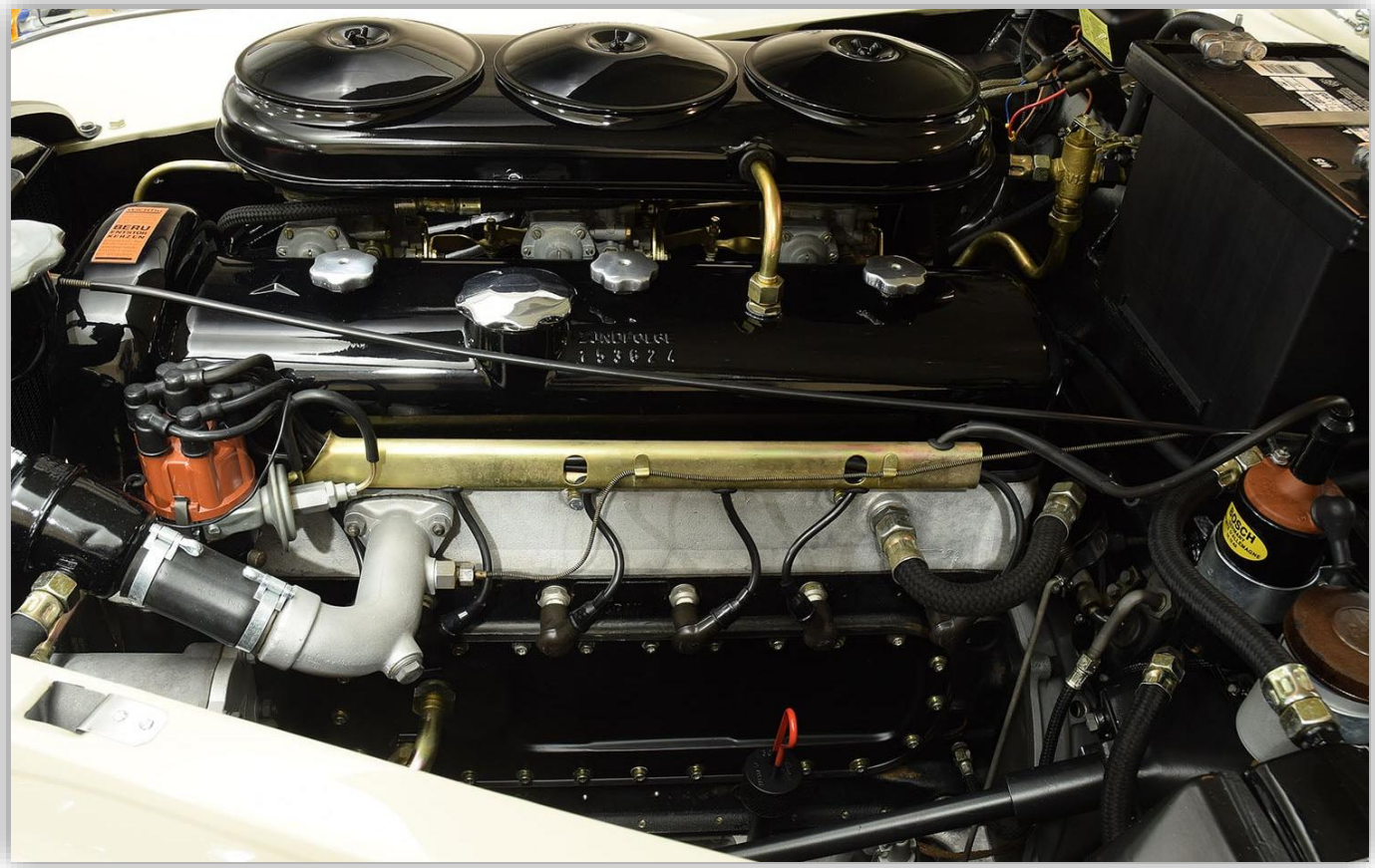
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

7. 1954 Mercedes-Benz 300S Coupé

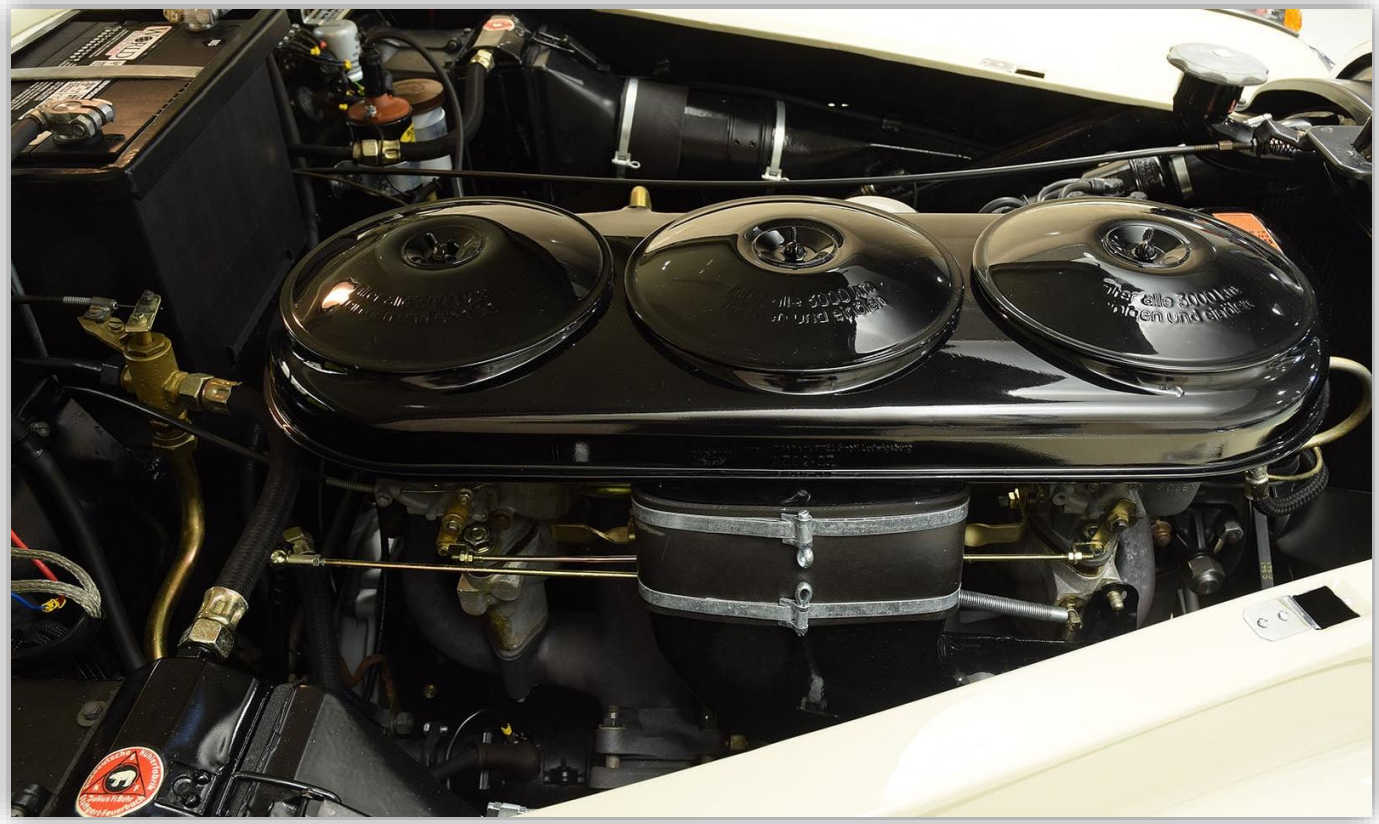


Mercedes-Benz 300S var en av världens mest exklusiva bilar mellan 1951 och 1958, introducerad på Paris bilmässa 1951 baserad på den ståtliga Mercedes-Benz 300 sedanen. **W186 300** var Mercedes-Benz första helt nya bildesign efter kriget, som då och nu anses vara en av de finaste konstruerade bilarna från sin tid. Medan 300 satte standarder för lyx och prestanda, gav ingenjörskonsten och plattformen också upphov till den exemplariska, begränsade produktionen av 300S och senare 300SL för racing- och sportbilar. Mercedes-Benz 300-serien återupprättade den tyska biltillverkarens rykte från före kriget som en av världens mest prestigefyllda tillverkare, och konstruerade och byggde högpresterande lyxbilar, ofta för hand, med de finaste materialen.





300S var avsedd mer än lite för att påminna om de stora förkrigstidens 500K och 540K sportlyxmodeller. Jämförelsen är träffande. 300S delade de flesta komponenterna från 300, men hade en förkortad hjulbas på 114,2 tum för att förbättra hanteringen och erbjöd den mest kraftfulla motorn som fanns, en 3,0-liters OHC raksexa trimmad för att ge 150 hk och 178 ft-lb vridmoment med tre dubbelhalsade Solex-förgasare för den tidiga S-modellen. Chassit har oberoende fjädring och servoassisterade bromsar på alla fyra hjul.





Även proportionerna på 300S påminner om den stora Mercedes från före kriget, och lyckas skapa en bro mellan klassiska förkrigs- och efterkrigsstilar. Den verkliga storheten med 300S kom dock i produktionen. 300S erbjöds i tvåsitsiga coupé-, cabriolet- och roadsterkarosser, med totalt endast 580 tillverkade exemplar inklusive endast 216 coupéer. Karosserna byggdes helt för hand och kläddes av de mest erfarna hantverkarna vid Mercedes karossverkstad i Sindelfingen. Samma hantverk och noggrannhet är tydlig i interiörerna. Hela instrumentbrädan, förutom en polerad remsa som placerar brytarna, är handgjord av burlad valnöt. Trälisten täcker vindrutans omramning och ovansidan av dörrarna innan den fortsätter i en utsökt, obruten loop över toppen av de tillfälliga baksätena. Säten, dörrpaneler och den nedre instrumentpanelen är klädda i läder av högsta kvalitet, veckat på säten och dörrarna.

300S var både ovanligare och dyrare än en 300SL när den var ny. Kändisägare inkluderade Aga Khan, Gary Cooper och Cary Grant. Detta exemplar, färdigställt i DB157 Grau Beige med grönt läder, levererades nytt till USA den 16 mars 1954 som en "direktförsäljning" från Mercedes till Mr. Hatch. Mr. Hatchs Mercedes Coupe anlände och såg identisk ut som vi ser den idag, en obestridligt elegant kombination, ett uttryck för både dess tidsperiod och ägarens eleganta smak. Fanatisk restaurerad för några år sedan och visar bara 68 miles sedan restaureringen, döljer skicket restaureringens ålder, istället verkar det vara mycket nytt och svårt att fela. Bilen går och kör mycket bra och behåller sin ursprungliga motor med matchande nummer. Panelpassningen, lacken och exteriöra listerna håller alla högsta standard. De breda vita Firestone-sneda ply-däcken är korrekta för tiden. Interiören är extraordinär, särskilt i den behagliga kontrasten mellan burlvalnötslisterna och de gröna skinnen. På den tiden jämfördes 300S-interiörer positivt med samtida Rolls-Royce och samma gäller fortfarande idag. Det finns inget att kritisera.



Becker Mexico-radion är monterad i instrumentpanelen och alla kontroller fungerar som de ska. Både interiören och underhuven har en extraordinär detaljnivå med fabriksetiketter och servicedekaler, inklusive inkörningsinstruktionsdekalen fäst på insidan av vindrutan. Bakluckan är lika felfri, med en enda reservdel som ger mer utrymme jämfört med dubbelreserven. Med bilen ingår en kopia av byggjournalen samt ett set fabriksverktyg.

Detta är en exceptionell bil som skulle välkomnas på concours d'elegance, prissatt till en bråkdel av de ständigt stigande priserna på 300SL och mer bekväm, men värderad exponentiellt mer än 300 sedaner. Mercedes samtida marknadsföring beskrev dessa coupéer som 'för kännare med individuell smak' – en känsla som verkligen gäller än idag.

Samlare som har antika bilar till salu kan nu enkelt sälja sina veteranbilar genom vårt **program** för klassibilar. Kontakta oss idag och ta reda på varför vårt kommissionsprogram är en smidig tjänst utformad för insamlare att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.



Klassiker

8. Grattis Vauxhall Ventora!

Publicerad 21 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Ursula och Yrsa har namnsdag vill vi gärna fira Ventora.



Ventora är inget ord man hittar ordböcker, utan det är skapat av reklamfolk. Det kallades en modell av Vauxhall som fanns åren 1968 - 1975 i två upplagor byggda på Victor av serierna FD respektive FE.

Hos koncernsyskonet Pontiac fanns ungefär samtidigt en modell som hette Ventura men det är en helt annan historia.

Vauxhall Ventora var en brittisk muskelbil - den var i princip en Victor som försetts med den stora sexcylindriga motorn på 3,3 liter som annars satt i de större modellerna Velox och Cresta.



Formgivningen med coke-bottle shape delade Ventora med Victor FD men hade vinyltak och annan grill och dekor. Broschyren påstod att den gick som en sportvagn men var mycket bekvämare. Effekten uppgavs till 142 hk men det var enligt SAE-normen.



Andra upplagan 1972 av Ventora hade liksom Victor FE en lyckad formgivning med drag av samtida Pontiac. Den stora sexan var mer komfort- än sportbetonad och det var knappast någon skillnad i prestanda mellan Ventora och Victor VX 4/90.



Bakifrån kan Ventora lätt förväxlas med en Opel Commodore men det finns inte en enda gemensam karosspanel. Ventora hade med kuggstång dessutom bättre styrprecision än sin tyska kusin.

ViBilägare

9. Framtida klassiker: Audi Allroad var antisuven som blev en föregångare

Publicerad 2026-10-11 06:30

Text Carl Legelius

Innan suvtrenden exploderade försökte Audi lösa samma problem på ett helt annat sätt. Resultatet blev Allroad – en höjd kombi med luftfjädring, fyrhjulsdrift och terrängstuk som i efterhand framstår som en tidig crossover långt före resten av branschen.



Det fanns en tid när suven inte var ett självklart inslag i alla bilfabrikanters modellpalett. En tid när varken Maserati, Porsche eller ens Volvo tyckte att en brottartaxi var förenlig med varumärket. Så icke heller Audi – som ändå sedan 1980-talet nått stora framgångar med fyrhjulsdrivna personbilar.

När man i Ingolstadt i mitten av 1990-talet förstod att både BMW och Mercedes hade suv-modeller på gång valde de en smartare väg. I stället för att utveckla en konkurrent utgick Audi från A6 Avant. En stor kombi med rätt modifikationer borde ju kunna göra allt som en suv klarade – utan de uppenbara nackdelarna.

Den fick namnet Allroad och visades redan 1998 men det var först år 2000 som den nådde marknaden. Den viktigaste förändringen var den justerbara luftfjädring som gjorde att utmanaren kunde agera terrängbil ena stunden och motorvägslok i nästa. I det högsta läget blev markfrigången 20,8 centimeter – närapå i klass med Land-Rover och betydligt bättre än M-klass och X5. I lägsta läget blev karossen nästan ett med vägbanan.



Med fjädringen i högsta läge klättrar Allroad bättre än de flesta suvar.

A6 Avants extremt halt formade kaross tuffades till med mattgrå stötfångare och skärmbreddare, större hjul med grövre däckmönster och smakfullt utplacerade krom- och aluminiumdetaljer. Alla yttre karosspaneler utom baklucka och motorhuv var speciella för Allroad. Även det mattlackerade taket med sina pressade ribbor.

Två motorer fanns tillgängliga från början: 2,7 biturbo med 250 hk och 2,5 TDI med 180 hk. Till den manuella versionen fanns elektrisk lågväxel som tillval. Båda motorerna fick kritik för att inte vara tillräckligt råstarka för att passa en terrängbil men hur många av ägarna brydde sig egentligen? Det var ju inte för att köra i terräng som de köpte Allroad, det var för de hade möjligheten att göra det.

Efter fyra år på marknaden kom 4,2 Quattro med en tämligen spetsig V8 på 300 hk. Grundpris 570 000 kr.

Under fem år såldes ca 19 000 Allroad och efterträdaren med samma namn var mer att se som en variant på A6 än en egen modell. Då hade även Audi kastat in handduken i kampen mot suven och lanserat Q7.

Audi Allroad Quattro 2000–2005

- **Målbild:** 4,2 V8
- **Funkar också:** 2,7T biturbo med rutig tygklädsel
- **Missa inte:** Fanns med lågväxel!



Carl Legelius

AUTOCAR

10. Superbilen som världen glömde bort: Tatra MTX-4 RS (1990)



Tatra MTX-4 RS visades för första gången i december 1990, precis innan världsekonomin gick i graven, och var tänkt att bli den första tjeckoslovakiska superbilen någonsin. Tatra, som tidigare varit mer känt för sina limousiner med bakre motorer, slog in på en ny väg efter järnridåns fall, med krav på att inte mer än 100 av dessa bilar skulle byggas varje år.

Design var av Bertone, medan kraften kom från samma 4,0-liters luftkylda V8 som hade drivit tidigare Tatra-salonger. Det fanns versioner med 215 hk eller 205 hk, den senare tack vare elektronisk bränsleinsprutning, vilket gav bilen en topphastighet på 265 km/h. Men sedan kom lågkonjunkturen och projektet avslutades.





Roger Warolin