26 okt MOTOR-NYTT 2026



DKW F2 (1934)

1 Paris Motor Show 2026

2. Zenos presenterar ny generation av E10

3. Supersportbilen Porsche Mission S

4. Mercedes A-klass

5. DKW F2 Roadster

6. Oldsmobile Defender

7. Grattis Fiat Argenta

8. Döda amerikanska bilföretag

9. Superbilen som världen glömde bort

1. Paris Motor Show 2026: de nya elbilarna du snart kan köpa

Av Christoffer Gullin chefredaktör & ansvarig utgivare

Publicerad 12 oktober 2026· 8 min läsning

Pressdagen på Paris Motor Show 2026 bjöd på flera nya elbilar som går att beställa redan nu eller kommer inom ett år, från en tvåsitsig Smart på 2,75 meter till en sex- eller sjusitsig Xpeng som redan har svenskt pris. Här är produktionsbilarna som har premiär i Paris och vad som är känt om dem i Sverige.



Paris Motor Show är igång och här går vi igenom de elektriska nyheterna på mässgolvet. En del tillverkare passade på att visa upp sina nyheter redan innan mässan öppnade, till exempel Volkswagen som visade nya ID. Tiguan i fredags. En mer detaljerad genomgång av den hittar du i **min första titt på Volkswagen ID. Tiguan**.

I artikeln:

1. **Xpeng G9L är 5 meter lyx för 849 900 kronor**
2. **Smart #2 tar tillbaka den tvåsitsiga stadsbilen**
3. **BYD Atto 8 är sjusitsig och laddar på nio minuter**
4. **Li 6 är Li Autos första bil i Europa**
5. **Fiat Grizzly blir Grande Pandas större syskon**
6. **Chery Q visas för första gången i Europa**
7. **Renault Twingo får glastak och Dacia Spring får publik premiär**
8. **Nya versioner av Epiq, Raval och Aion UT samt en transportbil från Hyundai**
9. **Svenska priser och besked**



Xpeng G9L är 5 meter lyx för 849 900 kronor

Xpeng G9L fick sitt svenska pris direkt på pressdagen och kostar från 849 900 kronor, lika mycket som toppversionen AWD Performance av dagens **Xpeng G9** som den nu placerar sig ovanför. Bilen är 5,12 meter lång med en hjulbas på 3,1 meter och i Sverige är den sjusitsig som standard men finns även med sex platser. Premiumpaketet med bland annat DLP-strålkastare, eldrivna dörrar och elektriska fotsteg kostar 49 990 kronor på den sjusitsiga och ingår i den sexsitsiga.

Den fyrhjulsdrivna versionen har 430 kW (585 hk) och 695 Nm och gör 0–100 km/h på 4,9 sekunder medan den bakhjulsdrivna Long Range Ultra räcker längst med upp till 591 km enligt WLTP och en förbrukning på 2,11 kWh/mil. Tack vare 800 volt ska laddningen från 10 till 80 procent ta 11,7 minuter enligt Xpeng. Batteristorleken framgår däremot inte av det svenska pressmeddelandet.



Har du saknat en TV i bilen? Då är Xpeng G9L något för dig.

G9L blir Xpengs fjärde modell som byggs i Europa och provtillverkningen hos Magna i österrikiska Graz startade 7 oktober och de första kundleveranserna ska ske i december. Detta är en lyxbil med tv från taket, kylskåp, luftfjädring och bakhjulsstyrning som standard och blir en tuff konkurrent till dagens 6- och 7-sitsiga modeller. Bakhjulsstyrningen ger en vändcirkel på 5,5 meter och den elektriskt utfällbara dragkroken klarar släp på upp till två ton. Xpengs förarstöd NGP ska sedan komma via uppdateringar från 2027, beroende på vad lagstiftningen tillåter.



Smart #2 tar tillbaka den tvåsitsiga stadsbilen

Smart #2 är efterträdaren till Fortwo och med sina 2 746 millimeter och en vändcirkel på 6,95 meter blir den en av Europas minsta bilar. Motorn sitter bak och ger 60 kW (80 hk) och 130 Nm, vilket räcker till 0–100 km/h på 11,6 sekunder och en toppfart på 140 km/h medan LFP-batteriet på 35,8 kWh ska räcka upp till 290 km enligt WLTP.

Snabbladdningen toppar på 65 kW och 10–80 procent ska ta omkring 20 minuter. Grundversionen laddar hemma med 7,4 kW på en fas medan Pure+ och Premium klarar 11 kW. Bilen kan dessutom leverera ström utåt via vehicle to load och bagaget rymmer upp till 305 liter. I Europa kommer den i utförandena Pure, Pure+ och Premium samt som Couture Edition i 999 exemplar.



I Sverige kostar Smart #2 från 259 900 kronor. Bilen byggs i Kina och blir den minsta i en svensk modellfamilj där Smart redan säljer **Smart #1**, #3 och #5.



BYD Atto 8 är sjusitsig och laddar på nio minuter

BYD Atto 8 är märkets nya flaggskepp, en sjusitsig suv på runt fem meter som ställer sig mot Kia EV9 och Skoda Peaq. Den bakhjulsdrivna Design RWD har 340 kW (462 hk) och 365 Nm och gör 0–100 km/h på åtta sekunder medan fyrhjulsdrivna Excellence AWD har 570 kW (775 hk) och 775 Nm och klarar samma sprint på 4,6 sekunder. Båda har ett batteri på 115 kWh av BYD:s andra generation Blade, som räcker 653 km enligt WLTP i den bakhjulsdrivna och 602 km i den fyrhjulsdrivna.

Det som sticker ut är laddningen eftersom Atto 8 blir BYD:s första modell i Europa med FLASH Charging, som hittills bara funnits hos premiummärket Denza. Från 10 till 70 procent ska ta fem minuter och från 10 till 97 procent nio minuter. Även i minus 30 grader ska 20 till 97 procent ta runt tolv minuter enligt BYD. Det kräver BYD:s egna FLASH-laddare och till slutet av 2027 ska 3 000 sådana stationer finnas i Europa. Med alla sju platser uppfällda rymmer bagaget 270 liter och med båda bakre raderna nedfällda 1 960 liter. Atto 8 planeras komma till Sverige i början av nästa år men något svenskt pris har BYD inte gett ännu.

Li 6 är Li Autos första bil i Europa

Li Auto gör sin första stora mässa i Europa och har med sig Li 6, som heter i6 i Kina och är märkets mest sålda bil där. Det är en femsitsig elbil på 4,95 meter med ett LFP-batteri på 87,3 kWh brutto och 800 volt, vilket enligt Li Auto ger laddeffekter på upp till 500 kW. Den bakhjulsdrivna versionen har 250 kW (340 hk) och den fyrhjulsdrivna 400 kW (544 hk).

Någon WLTP-räckvidd har Li Auto inte publicerat ännu. Försäljningen i Europa startar under fjärde kvartalet och hit kommer bara de rena elbilarna, inte laddhybriderna med räckviddsförlängare. Vilka länder som står först på tur och vad bilen kostar är däremot inte klart.



Fiat Grizzly blir Grande Pandas större syskon

Fiat Grizzly och den lägre Grizzly Fastback bygger på samma plattform som **Fiat Grande Panda** men är 4,39 respektive 4,49 meter långa och Fiat anger ett bagage på över 600 liter. Båda finns som elbil och hybrid där hybriden har 145 hk och elversionen räcker upp till 402 km enligt WLTP. Batteristorlek och effekt för elversionen har Fiat inte presenterat.

Lanseringen ska börja under andra halvåret 2026 och i Storbritannien ska Grizzly kosta från runt 25 000 pund medan svenska priser och leveransbesked saknas.

Chery Q visas för första gången i Europa

Chery visar för första gången elbilen Q för europeisk publik, en 4,19 meter lång bakhjulsdriven bil med ett batteri på 41 kWh och en motor på 89 kW (121 hk). Den kan leverera ström utåt via vehicle to load och har en frunk som öppnas elektriskt. Någon räckvidd enligt WLTP har Chery däremot inte gett ännu. Q är inte bekräftad ens för Frankrike och i Sverige lanserar Chery-koncernen märkena Omoda & Jaecoo och Exlantix, inte Chery. Hur svårt det var att få fram fakta om koncernens bilar märktes på **Chery-resan till Kina i våras.**



Renault Twingo får glastak och Dacia Spring får publik premiär

Renault visar Twingo med ett nytt panoramaglastak som heter Twingobay. Det är 0,7 kvadratmeter stort och saknar solgardin eftersom glaset i stället ska stänga ute 99,9 procent av UV-strålningen och hålla kvar värmen när det är kallt. I övrigt är bilen densamma med 27,5 kWh, 60 kW (82 hk) och 263 km räckvidd enligt WLTP. Taket kommer under 2027 och **Renault Twingo** har ännu inget svenskt pris.

Twingos syskon Dacia Spring har publik premiär i Paris och bygger på samma plattform fast med Twingos enklaste utförande på 60 kW, 27,5 kWh och 250 km räckvidd. Den svenska specifikationen väntas kosta strax under 20 000 euro och bilen kommer till Sverige framåt våren. Mer om den finns i **min första titt på nya Dacia Spring**.

Nya versioner av Epiq, Raval och Aion UT samt en transportbil från Hyundai



Skoda Epiq Sportline

Skoda visar Epiq SportLine som finns med båda batteristorlekarna. Epiq 40 har 37 kWh netto och 99 kW (135 hk) och räcker över 310 km enligt WLTP medan Epiq 55 har 52 kWh netto och 155 kW (211 hk), räcker upp till 435 km enligt WLTP och gör 0–100 km/h på 7,1 sekunder. Laddningen från 10 till 80 procent tar 23 respektive 24 minuter. SportLine får svarta 19-tumsfälgar med 20 tum som tillval, lackerade stötfångare med svarta detaljer och ett svart tak som tillval. Inuti finns elektriskt justerbara sportstolar i Suedia och en uppvärmd treekrad sportratt med paddlar för att välja nivå på regenereringen, medan matrixstrålkastare och den upplysta fronten Tech-Deck Face ingår som standard.

I Sverige kostar Epiq SportLine från 455 200 kronor med det mindre batteriet och 502 200 kronor med det större, att jämföra med 335 500 kronor för billigaste **Skoda Epiq**. Försäljningen startar 15 oktober medan produktionen börjar i februari 2027 och de första bilarna kommer till Sverige efter det. Hur bilen kör kan du läsa i **vår första provkörning av Skoda Epiq**.

Cupra Raval får toppversionen VZ ABT med skålade sportstolar, ljud från Sennheiser och ett tillvalspaket från ABT med spoilers och sidokjolar. Den kommer till Storbritannien i november medan **Cupra Raval** i Sverige kostar från 368 900 kronor och 516 300 kronor för dagens toppversion VZ Extreme.

Aion UT Cross är en höjd variant av elbilen UT som sitter 20 millimeter högre och har plastskydd runt hjulhusen men samma batteri på 60 kWh och 201 hk som vanliga UT. Den kommer till Storbritannien under 2027. Hyundai visar transportbilen ST1, som bygger på förarhytten från Staria och har ett batteri på 76,1 kWh som räcker 317 km enligt WLTP i skåputförande.

Svenska priser och besked

Bil	Svenskt pris	Status i Sverige
Xpeng G9L	från 849 900 kr	Går att beställa, leveranser Från december
Smart #2	från 259 900 kr	Leveransdatum ej klart
BYD Atto 8	Ej klart	Början av 2027
Li 6	Ej klart	Europa från fjärde Kvartalet 2026, länder ej klara
Fiat Grizzly	Ej klart	Inget besked
Chery Q	Ej klart	Chery-märket säljs inte i Sverige
Renault Twingo Twingobay	Ej klart	Taket kommer 2027
Dacia Spring	Ej klart (strax under 20 000 euro i Europa)	Våren 2027
Skoda Epiq SportLine	från 455 200 kr	Säljstart 15 oktober, produktion från februari 2027
Cupra Raval VZ ABT	Ej klart (Raval från 368 900 kr)	Inget besked


Christoffer Gullin

Feber

2. Zenos presenterar ny generation av E10

Av Bobby Green

2026-10-14 kl 16:00

Brittisk busbil för gata och bana



Hösten 2013 skrev vi om **Zenos** för första gången. Det är en brittisk biltillverkare som grundats av de som tidigare drivit Caterham Cars. Nu har de gjort om modellen E10 ordentligt och lanserar en helt ny generation.

Man har gått igenom allt från nos till bak och börjat använda nya motorer och kontrollsystem. Designen har även uppdaterats och cockpiten har gjorts om. Insteget heter r2 och då får man 300 hästar och 425 newtonmeter i vrid från en turbomatad fyra på 2,3 liter. Sen finns även vassare rZ med 380 hästar och 510 newtonmeter. Den har istället en turbofyra på 2,0 liter. Växellådan är även den ny och sexpetad. Chassiet är i aluminium medan kaross och sittbrunn är i kolfiber. Tjänstevikten anges till låga 790 kilo. Man ska ha förbättrat allt från fartresurserna till körkänslan och bromsarna.

Prislappen börjar på 115 900 pund och de första leveranserna ska dra igång under andra kvartalet nästa år. Läs mer på länken nedan.

newspressuk.com

Teknikens Värld

3. Supersportbilen Porsche Mission S – tre snabba från premiärvisningen

Av Erik Andrén Uppdaterad 16 okt 2026 kl 09.55 Publicerad 15 okt 2026 kl 23.03

Drygt tio år har gått sedan supersportbilen 918 Spyder lades ner. Nu förbereder Porsche en återkomst till segmentet, på en mer permanent bas. Teknikens Världs Linus Pröjtz är på plats vid premiären av konceptbilen Mission S – som visar Porsches framtid.



När allsköns andra konceptbilar visas i Paris
har Porsche i stället valt ett soligt New York som premiärplats.

Hej Linus! Du är i New York och bevittnar premiären för Porsches framtid, men den knyter också an till Porsches historia, kan man säga så?

Ja, redan på bilder innan premiären – där bilen hade täcke över sig – såg man luftintaget på taket, som skickar tydliga signaler till 911 GT1, sportvagnen som var framgångsrik på 1990-talet och som vann Le Mans 1998. Precis som på Porsche 917 har bilen också en kylfläkt som pekar rakt upp, genom motorkåpan.

Vad mer har du att säga om utseendet? Bilen är otroligt kompakt och kraftfull på samma gång, med typiskt Porsche-klassiska linjer, både över skärmar och strålkastare. Utseendet andas mycket 911.

Mittmotorn ger möjligheter till en annan form än man har haft tidigare. Taklinjen är mycket lägre än vad 918 upplevdes ha, och Porsche vill också vara tydliga med att det här inte är en uppföljare till den, utan något eget. Plattformen ska ge möjligheter till allt från manuell växellåda till hybriddrift – det ska vara få begränsningar.



Vitt och svart. Och rejäla racingstolar. Mission S uppges vara nära att gå i produktion. Men exakt vilken drivlina som sitter bakom sätena vet vi inte än.

Kan du säga något om vad som finns under skalet?

Vi har inte fått veta något ännu, och det är en konceptbil. Men motorljudet är intressant. Bilen kördes ut på scenen, och trots att utvecklingsarbetet bara pågått i sex månader, så är motorljudet något helt annat än andra moderna Porsche. Kan det vara en boxer-åtta? Den har i alla fall fyra distinkta avgaspipor baktill som kan tyda på det. Den låter bra!



Tunnare rattekrar och enskilda runda mätare interiört. Modernt men samtidigt klassiskt, inspirerat av 550 Spyder och 356. Man har medvetet avstått från en stor mittskärm – i stället finns en utfällbar smartphonehållare.



Fronten är omisskännlig Porsche. Notera de tunna LED-listerna under respektive strålkastare som anknyter till baklamporna.



Baklamporna är de tunnaste vi sett på en Porsche hittills. Även baktill ska inspiration komma från 911 GT1, men även 959.



Porsche säger sig ha lagt särskilt stor vikt vid rena designlinjer på Mission S. De utanpåliggande skärmarna är inspirerade av GT1.

ViBilägare

4. Mercedes A-klass: Från fiasko till modern klassiker

Publicerad 2026-10-18 6:30 Text Anders Helgesson

När Mercedes bestämde sig för att bygga småbil blev resultatet något bilvärlden aldrig tidigare sett. A-klass var full av djärva lösningar – och höll på att bli en katastrof efter den ökända älgtestvolten. Men bakom skandalen dolde sig en av märkets viktigaste modeller någonsin.



När det tidiga 1990-talets besked att Mercedesfamiljen skulle marschera söderut i storleksklasserna hade sjunkit in hos utvecklingsavdelningen blev det vackert till att ta in en pallast blanka papper, lätta på slipsknutarna och tänka nytt.

Och nytt tänkte man. Ett snillrikt dubbelgolv med en fackverkskonstruktion skulle göra att den 357 centimeter korta bilen blev minst lika säker som en Golfklassare.

Tanken var att krockstrukturen inte skulle störas av dörrar, inredning och andra petitesser då de monterades ovanpå ”lådan”. Vid frontalkrock skulle motorn tryckas ned mellan golvhalvorna i stället för att tränga in i kupén. För att få det att fungera fick man utveckla motorer som kunde vinklas 59 grader framåt för att få plats under den korta motorhuven.

Motorpaketet påminner om ett halvfullt knäckebrödspaket där skivorna kasat på sniskan. Den kompakta konstruktionen innebar en del eftergifter, exempelvis sattes en ny världsstandard för hur komplicerat ett byte av strålkastarlampor kunde göras.

Motorparken sträckte sig från 60 måttligt intresserade dieselhästkrafter upp till 140 stingsliga bensinfålar i A210. I Sverige var merparten A140 och A160 med 82 respektive 102 hästkrafter. Ett spännande tillval var den manuella växellådan med automatiserad koppling – ACP.



Även interiören var nyskapande. Så hade det aldrig sett ut i en Mercedes.

En vågformad instrumentpanel där formen återkom i klimatanläggningens vred, bananformade dörrhandtag och varv- och hastighetsmätarnålar som vilar i det fördolda. Kombinera det med en färg- och textilpalett i förvirrad 90-talsanda och man kan fundera på om formgivarna drack och rökte något annat än Fritz-Cola och Eckstein på kafferasten.

A-klass var smart. Att förvandla den från personfraktare för fem till skåpbil för en var gjort i en handvändning, samtliga stolar utom förarens kunde lyftas ur.

Ingen modell har – förr eller senare – inneburit ett lika stort språng för varumärket Mercedes, bara det gör det värt att jaga rätt på en tonåring från Stuttgart. Att historieskrivningen sedan präglas av den där gråtrista oktoberdagen 1997 på Bromma flygfält gör det än mer angeläget att lägga in en bevakning på Blocket.

Mercedes-Benz A-klass 1997–2004

- **Målbild:** Rostfri, allt annat är bonus.
- **Funkar också:** Nästan rostfri.
- **Missa inte:** Specialarna Häkkinen resp. Coulthard Edition och A210 Evolution



Anders Helgesson

5. 1934 års DKW F2 Roadster

Av Jon C. Branch Publicerad på 30 november 2024

4 minuters läsning

DKW F2-bilen var företagets andra framhjulsdrivna småbilar. Utrustad med oberoende fjädring fram och bak och driven av en enkel men avancerad tvåcylindrig tvåtaktsmotor blev F2 en populär och respekterad bil.



FILM: https://youtu.be/hTeNEaHKOis

Snabba fakta:

- DKW började som motorcykeltillverkare innan de utökade sin verksamhet till bilproduktion 1928.
- De mest framstående av DKW:s tidiga produktionsbilar var deras F1- och F2-modeller, som banade väg för framhjulsdrift och helt oberoende fjädring fram och bak.
- Dessa blygsamma tvåcylindriga tvåtaktsbilar visade sig vara perfekta för Tyskland i början av 1930-talet och DKW blev en av de mest populära biltillverkarna.
- Ett vackert exempel på en DKW F2 med kaross av Gebrüder Ihle Bruchsal kommer att säljas av Bonhams den 4 december 2024.



Denna DKW F2 Roadster av Gebrüder Ihle Bruchsal framstår som ett mästerverk inom klassisk bilestetik.

DKW började som motorcykeltillverkare 1919. Företagsnamnet är fantasifullt, DKW står för "Das Kleiner Wunder" vilket på tyska betyder "Det lilla underverket". Och det är lite konstigt att företaget blev det största motorcykeltillverkningsföretaget i världen år 1930.

Inte nöjda med att bygga "Little Wonders" av tvåhjulig typ gav DKW sig 1928 in i att bygga fyrhjuliga "Little Wonders". Men både motorcyklarna och bilarna gjordes för att vara prisvärda att köpa och så lätta att underhålla som möjligt.

De tidiga DKW-bilarna var konventionella från 1920-talet med frontmotor och bakhjulsdrift. Men 1930-talet förde med sig en ny tidsanda till Tyskland och det fanns en tydlig rörelse mot att skapa bilar som skulle vara ekonomiskt tillgängliga för en stor del av befolkningen – denna rörelse resulterade slutligen i KdF-vagnen, som senare döptes om till "Volkswagen" (dvs. folkets bil).

DKW var bland pionjärerna som arbetade för att skapa billiga bilar, en strategi som skulle gynna företaget ekonomiskt och som också skulle göra bilägande allt vanligare i Tyskland och Europa.

DKW:s designers fick i uppdrag av företagets chef Jørgen Skafte Rasmussen att utvärdera den konventionella designen av sina bilar och förbättra designkonceptet. Rasmussen ville att den nya bilen skulle ha framhjulsdrift och god hantering, och han ville att den skulle använda en befintlig DKW-motorcykelmotor som drivmedel.

Resultatet av detta blev övergången till en tvärmonterad frammotor som drev framhjulen. Detta koncept tvingade i princip fram behovet av oberoende framfjädring, och ingenjörerna valde då att även inkludera oberoende bakhjulsupphängning.

Motorn som valdes för att driva bilen var DKW 494cc tvåtakts tvåcylindrig motor som drevs via en treväxlad manuell växellåda.

Resultatet av denna nya designfilosofi blev en bil med mycket förbättrad väghållning jämfört med sina föregångare: en bil som gav en njutbar körupplevelse. Viktigt är att detta var en bil som var liten och lätt att köra: vi bör komma ihåg att i Tyskland vid den tiden körde inte många bilar, så att bygga en bil som var lätt att lära sig köra i var en stor bonus.

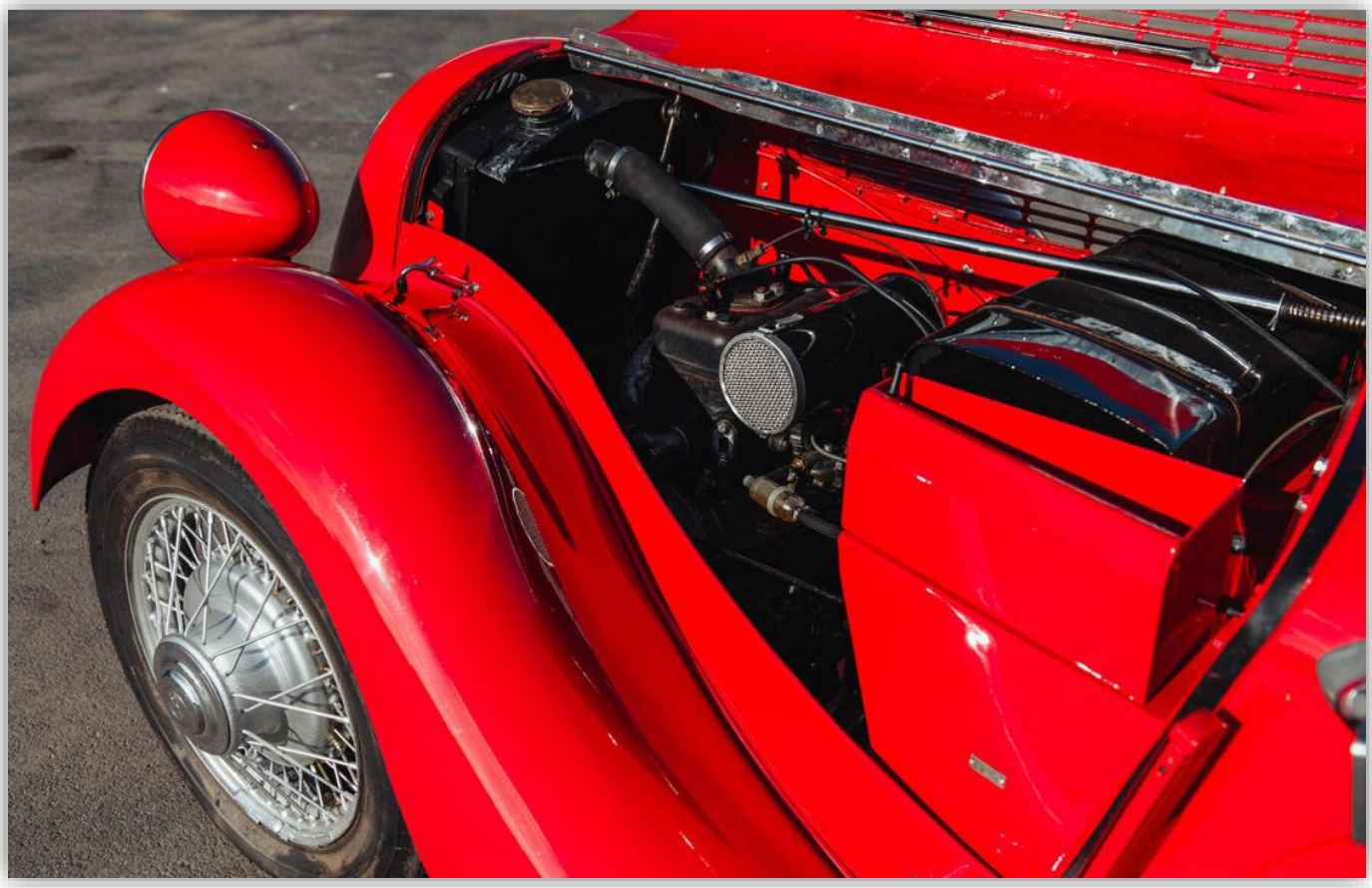


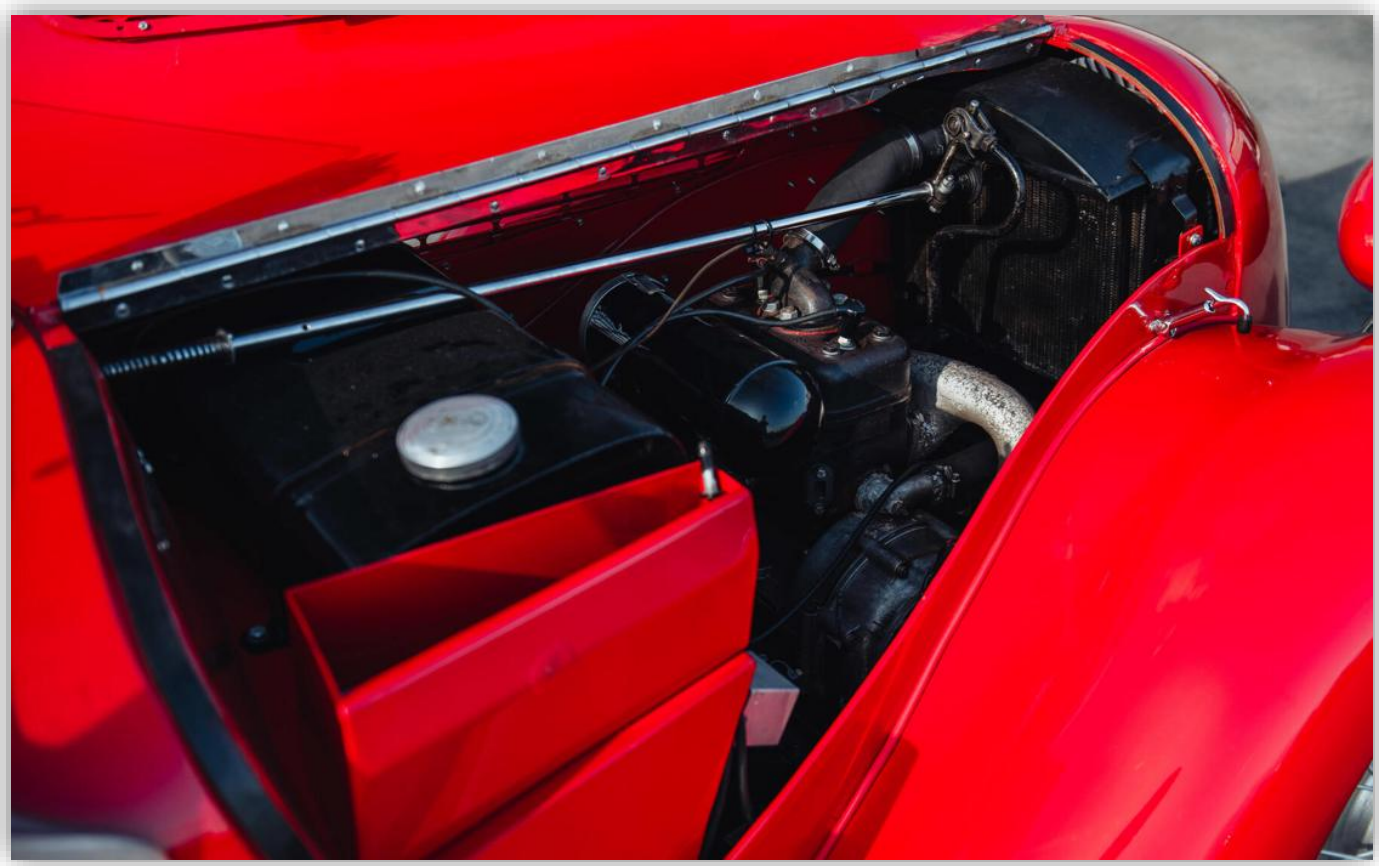
En ny förare skulle få en ganska skrämmande upplevelse om deras första körlektion var i något stort och kraftfullt, som till exempel en Mercedes-Benz SS.

Den nya bilen var liten och lätt och vägde på 450 kg våtvikt med en full 25-liters bränsletank. Karossen på den första modellen var av stål.

Denna bil var DKW F1 och den gjorde sin debut på Berlin Motor Show 1931.

Förbättringar gjordes mellan F1:s framträdande på Berlin Motor Show och dess inledning i produktion. Motorn ökades till 584cc och karossen ändrades också avsevärt, från stålkonstruktion till en träram med imitationsläder. På ett sätt var detta ganska likt flygplanskonstruktion vid den tiden.





F1 erbjöds i två längder: 3,1 meter som tvåsitsig och 3,4 meter som fyrsitsig.

År 1932 ersattes DKW F1-modellen av den förbättrade DKW F2 som erbjöds som den 3 895 mm (153,3 tum) långa "Reichsklasse"; eller som "DKW Meisterklasse" som antingen en 3 955 mm lång fyrsitsig bil eller en 3 750 mm tvåsitsig.

Mekaniskt använde F2 samma lateralt monterade 15 hk @ 3 500 varv, 584cc tvåcylindrig tvåtaktsmotor och treväxlad växellåda som F1, och denna motor förbättrades 1933 genom användning av Schnuerle-portning, vilket ökade effekten till 18 hk.

Detta porteringssystem skapades av Adolf Schnuerle och använde två diagonalt placerade inloppsportar på vardera sidan om en och samma avgasport. Det resulterande gasflödet gav en betydande förbättring av scavenging-effektiviteten.

F2-serien skulle därefter utrustas med en större 692cc tvåcylindrig motor med Schnuerle-portning som levererade 20 hk.



De flytande linjerna i denna DKW F2 av Gebrüder Ihle Bruchsal är välproportionerade och iögonfallande.



1934 DKW F2 Gebrüder Ihle Bruchsal Roadster till salu

En DKW F2 från 1934, utrustad med kaross av Gebrüder Ihle Bruchsal, kommer nu till försäljning hos Bonhams.

Denna bil är utrustad med 584cc-motorn och är målad i en ganska attraktiv röd färg som kompletteras av en ljusbrun interiör.

Bilen erbjuds den 4 december 2024 och du hittar försäljningssidan med fler detaljer om du klickar här.

Det här är en bil som både är visuellt tilltalande och garanterat rolig att köra. Den har mycket klassisk karaktär.



Jon Branch

Jon Branch är grundare och chefredaktör för Revivaler och har skrivit ett betydande antal artiklar för olika publikationer, inklusive officiella köpguider för eBay, klassiska bilartiklar för Hagerty, magasinartiklar för både Australian Shooters Journal och Australian Shooter, och han är en långvarig bidragsgivare till Silodrome.

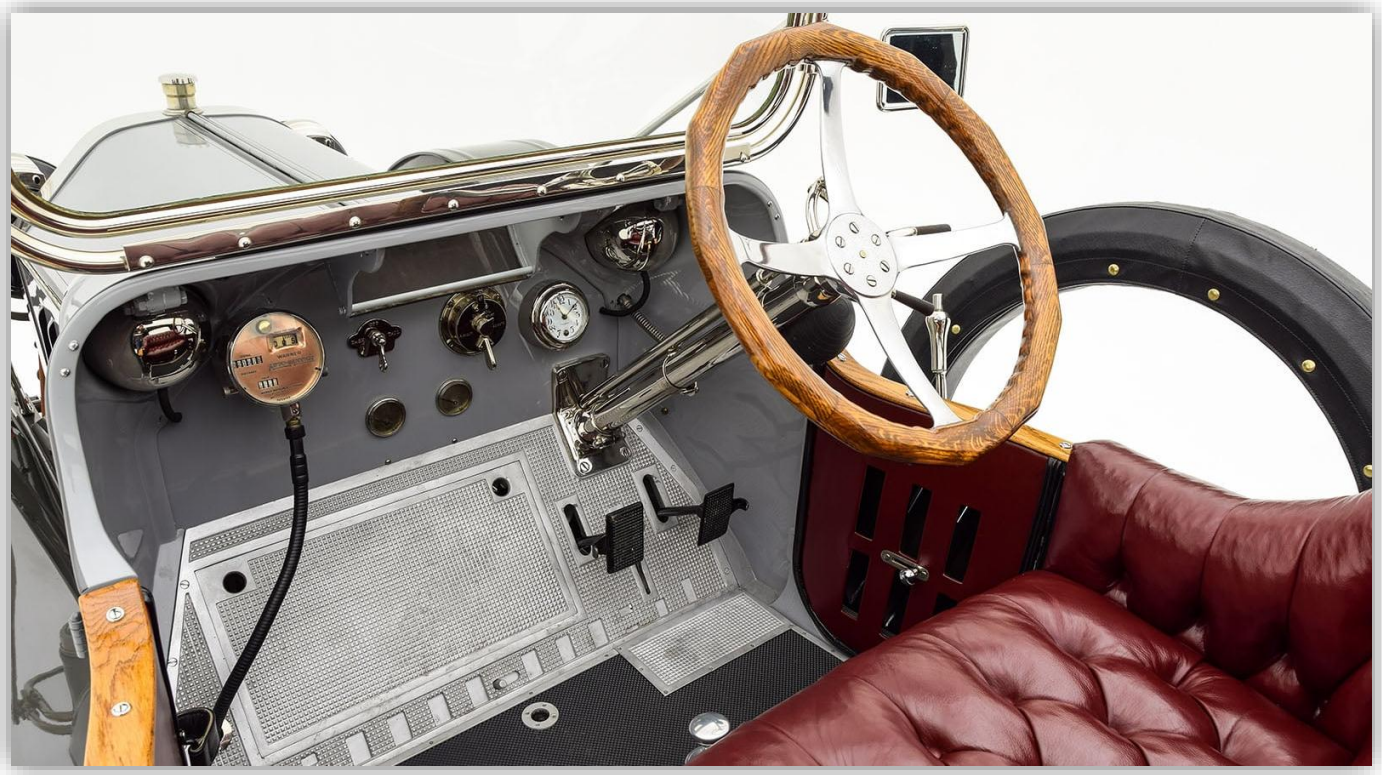
Jon har gjort intervjuer i radio, TV, magasin och tidningar om olika frågor och har rest mycket, bland annat i Storbritannien, Australien, Kina och Hongkong. Hans resor har tagit honom till Indonesien, Israel, Italien, Japan och flera andra länder. Han har studerat japanska svärdskonster och har en lång historia av engagemang inom skyttesporten, vilket inkluderar att författa inlagor till regeringen om olika vapenrelaterade frågor samt bistå vid utformning och etablering av skjutbanor.

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

6. 1912 Oldsmobile Defender Touring



Populärkulturen säger att de flesta tror att Henry Ford är fadern till den amerikanska massproducerade bilen. Men en djupare historisk undersökning visar att Ransom Eli Olds faktiskt var den första. Som grundare av Olds Motor Vehicle Co. i Lansing, Michigan 1897, började Ransom Olds tillverka sin första och mest kända skapelse, Oldsmobile Curved Dash, år 1901. Under utvecklingen av sin bil konsulterade Olds Henry Leland från Leland & Faulconer Engineering om konceptet med utbytbara delar. Lelands erfarenhet inom vapenindustrin översattes smidigt till den modiga nya världen av motorbilar, och han hjälpte till att utveckla en lättproducerad encylindrig motor för Olds.





De första produktionsmodellerna dök upp 1901, tillverkade via en stationär monteringslinje med ett stort antal standardiserade delar. Denna process gjorde det möjligt för honom att bygga 425 bilar bara under det första året, vilket ökade till 2 500 år 1902. Under en kort period mellan 1903 och 1905 var Olds världens största biltillverkare. Totalt byggdes över 19 000 Olds Curved Dash-modeller, vilket gjorde den till den första massproducerade bilen på löpande band – sju år innan Model T gjorde sin första entré.





Trots framgången med Curved Dash blev Ransom Olds tid i sitt eponyma företag kortvarig. En tvist med ledningen om företagets riktning ledde till att R.E. Olds lämnade 1905 och splittrades för att bilda REO Motor Car Company. Under tiden fortsatte Oldsmobile med produktionen av Curved Dash fram till 1907, och större modeller anslöt snart. Företaget slukades av William "Billy" Durants General Motors året därpå. Åren mellan 1911 och 1914 visade sig vara en slags renässans för Oldsmobile, med en serie utsökt byggda, stilfulla och högpresterande maskiner. Den mäktiga sexcylindriga Olds Limited med 60 hästkrafter toppade serien, följd av den stora fyrmotoriga Autocrat, med den mindre fyrcylindriga Defender som anslöt sig till serien 1912.





Utrustad med en 35 hästkrafters T-huvudmotor på 298 kubiktum, spelade Defender rollen som en sportig ung syskon. Oldsmobile erbjöd köparna ett val mellan fem öppna och stängda karosstyper. Register visar att Olds producerade endast 325 Defenders år 1912, av en total produktion på endast 1 075 fordon. Liksom sina stallkamrater var Defender vackert byggd, stilren och snabb. Tillsammans med Defender, Autocrat och Limited åtnjöt Oldsmobile (om än kortvarigt) avundsvärd status i den exklusiva världen av prestigefyllda biltillverkare.

Utsökt presenterad är denna oklanderligt restaurerade 1912 Oldsmobile Defender touringbil en av endast ett fåtal kända överlevande och tros vara det enda bevarade exemplet med denna unikt stilfulla kaross. Färsk från en betydande samling bilar från mässings- och nickeleran fick den en fullständig, expertmässig restaurering, som slutfördes 2013. Den senaste ägaren förvärvade bilen 2011 från en annan samlare av sällsynta tidiga amerikanska bilar. Han beskrev den före restaureringen som en otroligt solid och rostfri bil, där majoriteten av panelerna tros vara original.

Vilken Olds Defender som helst är en sällsynthet i sig; men denna bil går ett steg längre med sin karakteristiska kaross. Den gjutna aluminiumkåpan och den sportiga, nedskurna femsitsiga touringkarossen liknar stilen den större Autocrat, även om den är nedskalad för det mindre Defender-chassit. Noterbara skillnader från en standard Defender inkluderar de inbyggda elektriska kåplamporna och den glasade "takglugg"-kåpventilen som ger en luftigare och ljusare känsla i förarutrymmet. De slash-skurna lamellerna på huven och dörrarna är ett kännetecken som delas i hela Oldsmobile-serien och bidrar till bilens sportiga utseende. Stora artillerihjul och djupt välvda skärmar ger bilen en tilltalande, underliggande hållning. En slående maskin i alla avseenden, det tros vara den enda Defender som är känd för att bära denna fantastiska, Autokrat-inspirerade kaross.

Bilen har genomgått en treårig restaurering av en erkänd specialist, och bilen är fortfarande fräsch och skarp. Den fantastiska tvåfärgade grå lackeringen kombineras med mörkröda hjul och kritstrecksstreck för att passa bilens sportiga karaktär. Som väntat presenteras den i fantastiskt skick och målningen är vacker, färdig av hög standard och fint detaljerad med högpolerade nickel- och mässingsdetaljer. Efter restaureringen har denna Olds njutits på turnéer och vid concours-evenemang, och deltog vid Greenwich Concours d'Elegance 2014.



Interiören är klädd i vackert knapptofsat oxblodsrött läder och fullt detaljerat med tidsriktiga pyramidaluminiumgolv samt originalinstrument och reglagare. Precis som på exteriören behåller de inre nickel- och mässingsbeslagen en spegelliknande finish. Dörrventilerna är en särskilt intressant detalj, eftersom de fungerar som funktionella luftventiler för passagerarna i framsätet. Utsökt färdigt träarbete omger cockpit, och den tunga fibervinyltoppen inkluderar en anpassad bagagelucka för top-down-körning.

Motivationen för Defender kommer från Oldsmobiles 298 kubiktums T-Head raka fyrcylindriga med dubbla tändstift per cylinder, med en effekt på 35 hästkrafter. Presentationen är imponerande, med tidsriktiga mässingsbeslag, lackerade ledningar och korrekta beslag. Den senaste ägaren körde bilen med entusiasm och rapporterar att den har exceptionella vägvanor, och känner sig mycket kapabel och bekväm i hög fart. Styrningen är lätt för en bil av denna storlek, och bromsarna drar upp bilen med självförtroende.

Efter att ha använts noggrant i händerna på en ivrig samlare inbjuder den till regelbunden njutning, men förblir ändå verkligt utsökt och lämplig för praktiskt taget alla concours-evenemang. Ursprungligen såldes de i mycket små antal, men endast ett fåtal Defenders är kända för att ha överlevt, och detta exemplar representerar en engångsmöjlighet. En hisnande och mycket samlarvärd bil, denna Defender touringbil är en passande representant för Oldsmobiles gyllene era.



Klassiker

7. Grattis Fiat Argenta!

Publicerad 26 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag har Rasmus och Amanda namnsdag och enligt Klassikerkalendern ska även Argenta firas. Så det gör vi, grattis Fiat Argenta!



Fiat Argenta presenterades 1981 och var i praktiken en ansiktslyft Fiat 132, i sin tur lanseras 1972. Det var en stor bakhjulsdriven sedan som redan från början hade twincam-motor och femväxlad låda.

Argenta hade samma grundkaross som 132 men bland annat ny front med rektangulära strålkastare, modernare stötfångare och plastsköldar längs sidorna gjorde att den mer up to date. Även inredningen var uppdaterad med nya stolar och modernare instrumentpanel.

I Sverige såldes Argenta med tvålitersmotor och insprutning, en maskin som gav 122 hk.

1985 uppdaterades modellen igen och fanns nu med en kompressormatad upplaga av 2-litermotorn, hämtad från Lancia, och på 135 hk.

Argenta tillverkades till 1986 då den ersattes av den framhjulsdrivna Croma.



Fiat 132 ersatte 125-modellen och påminde en hel del om Fiats lyxigaste, 130.

Fiat 132 uppdaterades flera gånger under sin livstid. Redan 1974 fick den större sidoruter vilket sänkte midjelinjen och gav ett smäckrare utseende. 1977 fick den ny front och nya stötfångare kompletterade med kraftigare sidolister.



Med Argenta som kom 1981 gav Fiat sin stora bakhjulsdrivna sedan ytterligare fem år.



8. Döda amerikanska bilföretag: 2. Packard (1899-1958)



1941 Packard 110 Touring Sedan

James Ward Packard grundade biltillverkaren som bär hans namn efter att ha stött på problem med en modell tillverkad av Winton och trodde att han kunde göra det bättre.
Hans bror William hjälpte honom att bygga den första Packard, Model A, i familjens ljusstöperi.

Packard fick snabbt ett rykte om sig att tillverka välkonstruerade fordon och flyttade från Ohio till Detroit när efterfrågan på deras bilar ökade.
Att flytta upp på marknaden lönade sig till en början; Packard konkurrerade med Rolls-Royce under 1920- och 1930-talen. Man ignorerade också branschens trend att göra årliga modellbyten.

Även om denna strategi var sund på papperet gav den företaget ett utbud av bilar som såg föråldrade ut jämfört med konkurrenterna.
I början av 1950-talet inleddes en omfattande översyn som resulterade i modeller som Clipper (bilden), men utgiftsökningen skadade företagets finanser och det slutade med att företaget gick samman med Studebaker 1954.

Avgörande var att Packard förbättrade sitt sortiment men inte sin image. Försäljningen fortsatte att falla och företaget stängdes i juli 1958.

AUTOCAR

9. Superbilen som världen glömde bort: Schuppan 962CR (1991)



Schuppan 962 var en annan superbil som föll offer för dålig tajming, och den slog igenom i början av 1991. Ex-racer Vern Schuppan planerade att sätta ihop en gatlegal version av Porsches ikoniska 962 - ett projekt som den tyska tillverkaren ursprungligen hade planerat att genomföra själv. Kraften kom från en 3,3-liters platt sexa med dubbelturbo som gav 600 hk och en topphastighet på 350 km/h.

Förhoppningen var att 50 bilar skulle byggas, men med ett mycket högt pris på 000 kronor skulle det aldrig bli lätt att hitta hem åt dem alla. Bara fem bilar tillverkades och i slutet av 1994 var det slut med projektet.




Roger Warolin