30 okt MOTOR-NYTT 2026



Fiat Dino 2.4 Coupe (1970 till 1973)

1. Provkörning Cupra Terramar 2,0 TSI 4Drive DSG

2. Ännu ett kinesiskt bilmärke på väg till Sverige

3. Paris Motor Show 2026

4. Preem slopar målet att bli klimatneutralt

5. Ferraris Fiat-modeller Dino coupé och Spider

6. Rolls-Royce Phantom I Newport Town Car

7. Grattis Borgward Isabella

8. Döda amerikanska bilföretag

9. Superbilen som världen glömde bort

10. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning Cupra Terramar 2,0 TSI 4Drive DSG

Av Linus Pröjtz

Publicerad 21 okt 2026 kl 14.06

Är det lite befriande med en bensindriven suv i sportkostym, eller känns det bara hopplöst föråldrat. Frågan ställs på sin spets när vi kör Cupra Terramar.



Vi befinner oss på Närsholmens naturreservat längs Gotlands öst-sydöstra kust. När ljuset är rätt är det här en av de vackrare platserna i Sverige. Landskapet beskrivs som savannliknande och det är bara att hålla med. Martallen är vanligt förekommande med sina låga och kärvt krumma stammar. Med sådan växtlighet blir intrycket lätt kargt, men just nu är det så mycket bättre. För i denna ljusa miljö växer Blåelden. En växt som med sin härliga färg skänker det annars karga landskapet en underbar kulör. Blomningen på Närsholmen är magiskt vacker med enorma ytor Blåeld, vilket därtill ger det landskapet en fridfull känsla.

Här på kalkstensvägen ställer vi den blå **Cupra Terramar**. Blåeld och blå eld? Formspråket hos Terramar sticker ut mer än hos **VW Tiguan** och det är själva tanken. Där Volkswagen är strikt och korrekt, där tillåts Cupra ta ut svängarna mer. Cupra Terramar bygger på Volkswagens MQB-plattform. Eller plattform och plattform, det handlar mer om delar från samma låda. Första generationen MQB kom redan 2012 och användes till bilmodeller som **Audi A3**, **Seat Leon**, **Skoda Octavia** och **Superb** samt **VW Golf** och **Passat**. För att nämna några.



Den digitala instrumenteringen och skärmlösningen fungerar bra. Och ratten är skön.

I bilålder räknat är det enormt gammalt och det ska sägas – det är inte samma delar som Cupra Terrarmar bygger på. De kommer från MQB Evo, som används till allt från Audi A3 och Q3 till bland annat nuvarande VW Tiguan, **Multivan** och – Passat. MQB Evo såg dagens ljus 2019 och i en omvälvande tid, där förändringarna inom fordonsindustrin rasslar in i parti och minut, då är hela MQB riktigt gammal. Men Volkswagen, Audi, Seat, Skoda och Cupra gör ett bra jobb att maskera åldern. Nya Tiguan är en hyfsat trevlig produkt, även om den inte alls säljer i forna tiders volymer.



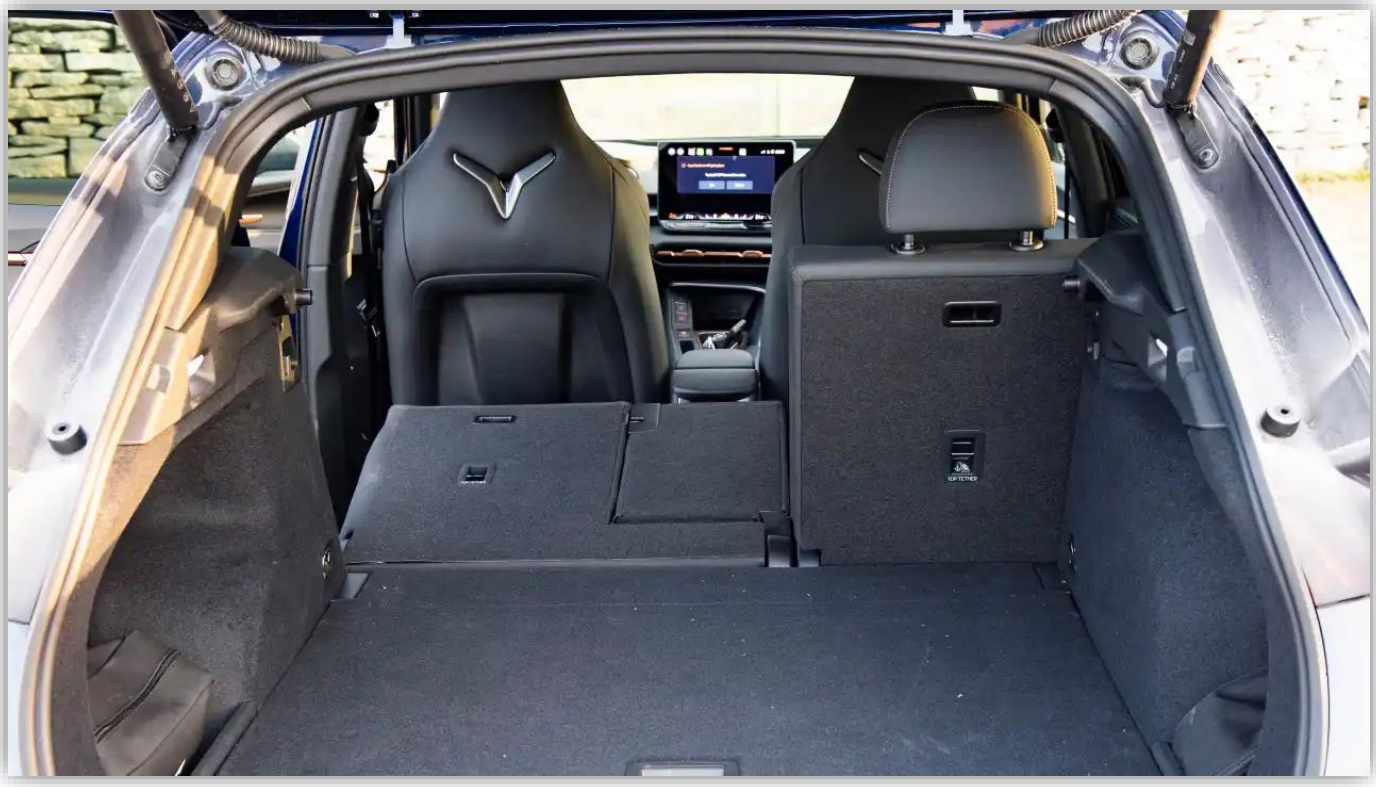
Baksätet erbjuder riktigt bra utrymmen och vettig sittkomfort. Bra!



Om du har körkort för det så får provkörda Cupra Terramar dra 2 200 kg.

Cupra Terramar uppfattas som lite mer kompakt och den ser kul ut med sina stora hjul. Hur kul det är att åka runt med 20-tummarna? Första intrycket är att Terramar inte blir så stötig som väntat. Den går fastare på vägen och det känns när vi åker över ojämnheter – men det slår inte hårt. Å andra sidan blir det aldrig tal om en skönt skarp och fast styrkänsla med uttalad tyngd. Det är med andra ord inte en sportigt inställd styrning. Hjulen med sina 255 breda däck gör mest att bilen ser sportig och spänstig ut. Samtidigt är det en skön bil att köra – men inte sportigt skön. Snarare vardagsmässigt skön.

Vår bil är fyrhjulsdriven och har Volkswagens numera smått klassiska bensindrivna raka fyrcylindriga turbomotor, här med effektuttag på 204 hästkrafter. Kombinerad med sjuväxlad dubbelkopplingslåda, det här känns igen. Motorljudet gör sig påmint vid start och vid hårdare acceleration, i övrigt är Terramar hyfsat tyst. Vid hårdare belastning märks mer motorljud, men inte så att det stör. Växellådan jobbar smidigt och förbrukningen under provkörningen, mestadels körd på landsvägar, landar på 0,71 l/mil.



Praktiskt utfört lastutrymme med vettig rymd samt 40/20/40-delning av ryggstödet



Stora hjul på den provkörda bilen, men den riktigt stötiga gången uteblir.

Förarmiljön liknar den i Volkswagen Tiguan, det som fungerar bra har man behållit. Skärmlösningen (numera på 12,9 tum) tog ett tag att få ordning på, men numera fungerar den riktigt bra. Till och med de underbelysta reglagen till volymkontroll och klimatanläggningen alldeles under skärmen. I en tid när dessa funktioner mer och mer flyttar in i skärmarna är det ändå befriande att dessa har sin egen plats. Men är det bra? Nej, egentligen inte. Det duger, men inte mer.

Instrumenteringen är tydlig och vår välutrustade bil har även head-up-display. En smart detalj som dessvärre oftast kommer till ett relativt högt pris. Synd, det borde vara standard. Men det finns bra snabbreglage via ratten för att justera hastighetsvarning eller filhållningsassistent, en lättillgänglig lösning.

Så vad skiljer från en Folka? Detaljerna. De bronsfärgade detaljerna, allt från Cupra-loggan till delar av ventilationsmunstyckena, dörrhandtagen och listen runt mugghållaren. Små saker som gör stor skillnad i en i övrigt grå vardag. Trevligt! Ratten känns igen som en sportig sak från VW:s lagerhyllor, kryddad med startknapp under höger ratteker och körlägesväljare under vänster. Det andas lite mer sport, även om det egentligen inte är det. Det är inte så stor skillnad mellan de olika körlägena, men bilen blir piggare i väg från stillastående när vi väljer växellådans S-läge. Även detta känns igen från övriga VW-familjen.

De lättrade aluminiumpanelerna är riktigt snygga och stolen är skön att sitta i även på långresa. Det är en fastare stol förvisso, men den har bra inställningsmöjligheter och körställningen blir riktigt bra. Eftersom stort hybridbatteri helt saknas finns gott om utrymme neråt, vilket märks i baksätet. Fötterna får ledigt plats under stolarna framför och benutrymmet samt sittkomforten blir därmed riktigt bra. Inte illa för att vara en blott 452 centimeter lång bil.



Jo, visst ser Cupra Terramar mycket sportigare ut än vad den egentligen är

Bagageutrymmet redovisas för 490-1 544 VDA-liter, helt enligt normen för biltypen. Med bagagerumsgolvet satt i sitt lägre läge blir Terramar ändå hyfsat rymlig. Återigen märks att det inte sitter ett batteri under golvet, utrymmet kan användas till last. Men hur positivt är det egentligen?

I dagsläget lever den här biltypen på lånad tid. Det spelar egentligen inte så stor roll hur trevlig den är att köra eller hur trevlig den är att åka i. Med ett frånpris på 516 900 kronor och med en årsskatt på 12 574 kronor tror jag att ytterst få kommer att välja den här rent bensindrivna versionen.

Vi kan nämna att provkörningsbilen går lös på runt 647 000 kronor med sin utrustning. I programmet finns även laddhybriden med det stora 25,9 kWh-batteriet vilket ger Terramar en räckvidd på el runt 10 mil. Kostar från 568 800 kronor enligt Cupras konfigurator.

Laddhybriden ger modellen ett helt annat existensberättigande på den svenska marknaden, som numera är extremt inställd på eldrift i alla dess former.

Vid halvårsskiftet 2026 stod hybrider, laddhybrider och rena elbilar för drygt 68 procent av marknaden. Men… det verkar inte Cupras kunder bry sig om lika mycket. Runt 75 procent av de knappa 1 200 registrerade bilarna hittills var något annat än eldrivna. Då kanske en suv likt denna, i sportkostym, ändå inte är ett föråldrat koncept?



Stora hjul, hög midjelinje, skarpa veck och markerade skärmkanter.
Cupra Terramar sticker ut mer än en Tiguan i alla fall.

Cupra Terramar 2,0 TSI 4Drive DSG

Pris: 516 900 kronor, säljs nu.
Motor: Bensin, mildhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,6:1. Borrning/slag 82,5/92,8, cylindervolym 1 984 cm^3. Max effekt 204 hk (150 kW) vid 4 500 r/min, max vridmoment 320 Nm vid 1 500–4 100 r/min.
Kraftöverföring: Motorer fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,5 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 255/40 R20.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 268, längd 452, bredd 187, höjd 158, spårvidd f/b 159/158. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 1 853, maxlast 427, max släpvagnsvikt 2 200. Tank 45. Bagagevolym (VDA-liter) 490–1544 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,1 s, toppfart 226 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,78 l/mil. CO_2 177 g/km.
Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, vagnskada 3 år.
Skatt: 12 574 kronor per år de första tre åren, därefter 1 812 kronor per år.

Rivaler:



Volkswagen Tiguan 2,0 TSI 4Motion
Under skalet exakt samma bil som Cupra Terramar och prismässigt landar de hyfsat lika, men formen skiljer rejält.
Pris: 522 100 kronor.



Hyundai Tucson Hybrid N Line 1,6 T-GDi 4WD
Det koreanska svaret med lite mer effekt, i grunden lite mer utrustning, fyrhjulsdrift och ungefär lika stora utrymmen. Fast billigare.
Pris: 472 900 kronor.

2. Ännu ett kinesiskt bilmärke på väg till Sverige – här är Lepas

Posted by Kristofer Rask

oktober 22, 2026

2 kommentarer

Den kinesiska biljätten Chery Group fortsätter sin expansion i Europa. Nu berättar biljätten att man lanserar sitt nya premiumvarumärke Lepas i Sverige. Det under första halvan av 2027 och först ut blir bland annat den helt eldrivna suven Lepas L6.



Lepas är ett relativt nytt bilmärke som visade upp i Europa för första gången i samband med Milano Design Week i april i år. Sedan dess har märket påbörjat sin lansering i Storbritannien, Italien och Spanien. Nästa steg blir nu en etablering i Sverige, Danmark, Tjeckien, Ungern och Slovakien under nästa år.

En av märkets första modeller för den europeiska marknaden är elbilen Lepas L6 EV. Det är en eldriven SUV i premiumsegmentet som enligt tillverkaren ska kombinera elegant design med praktiska egenskaper och hög komfort.



Lepas berättar att modellen har utvecklats med Euro NCAP:s senaste säkerhetsprotokoll för 2026 som riktmärke. Dessutom har ett europeiskt utvecklingsteam finjusterat chassit för att bilen ska fungera på europeiska vägar och under varierande körförhållanden.

Vid sidan av elbilen L6 EV planerar märket också att introducera den större laddhybriden Lepas L8 PHEV.

Bakom LEPAS står Chery Group som är en av Kinas största biltillverkare. Under årets första nio månader sålde koncernen drygt 2,2 miljoner bilar globalt. Av dessa var 858 524 så kallade NEV-fordon, en kategori som bland annat omfattar elbilar och laddhybrider. Det motsvarar en ökning med 46,1 procent jämfört med samma period förra året.

Mer information om den svenska lanseringen, modellutbudet, priser och återförsäljare kommer avslöjas längre fram.


Kristofer Rask

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

3. Paris Motor Show 2026

Av Peter Esse14 okt. 2026

Europas bilnyheter på 23 minuter samt ett gäng kinesiska utmanare



FILM: https://youtu.be/5Oty4PGA0pk

Följ med på en rundtur genom Paris Motor Show 2026, Europas stora bilmässa i oktober. Vi går igenom hall för hall och kollar in nya Mercedes C-klass och GLA, Volvo EX60 Cross Country och Renault 4 Roland-Garros. Vi tittar också på Citroëns retrokoncept C2 och en lång rad kinesiska märken som Zeekr, Denza, BYD, Xpeng, AITO, Leapmotor och Li Auto. Flashladdning, lyx-SUV:ar, minivans och prisvärda småbilar: här är allt du behöver veta om höstens bilnyheter.



ViBilägare

4. Preem slopar målet att bli klimatneutralt 2035

Publicerad 2026-10-23 9:58 (uppdaterad 2026-10-23 13:12) Text Erik Söderholm

Svenska Preem blev uppköpt av ett schweiziskt företag tidigare i år och heter numera Varopreem. Bensinstationerna i Sverige ska dock heta Preem även i fortsättningen.



Preem uppgav tidigare att det var ”nödvändigt” att bli helt klimatneutralt. Det målet slopas nu, enligt DI.

Preem hade tidigare som ambition att vara ett klimatneutralt bolag 2035 och beskrev det som ”nödvändigt”. Men det målet slopas nu, rapporterar **Dagens Industri**.

– Vår strategi innebär att vi fortsätter leverera de bränslen som Europa behöver, samtidigt som vi utvecklar de förnybara alternativen, säger företagets vd Dev Sanyal till tidningen.

I ett pressmeddelande förklarar Varopreem att ”Europa står inför en alltmer komplex energiutmaning” och att fokus därför bör ligga på ”tillförlitlig energiförsörjning till överkomliga priser”.

Bolaget påpekar samtidigt att ”utvecklingen mot ett energisystem med lägre koldioxidutsläpp fortsätter”.

Varopreem har också dragit ned på personal i Sverige.


Erik Söderholm

5. Ferraris Fiat-modeller: Historien om Dino coupé och Spider

Artikel av Classic and Sports Car 6 aug 2026 8 min läsning

År 1967 lanserades tre helt olika bilar, alla med namnet Dino – en Ferrari och två Fiat – utrustade med samma V6-motor på 1 987 cm³ som härstammade från Formel 2. Det är sant att Abarth länge hade tillverkat snabba Fiat-modeller med olika fyrcylindriga motorer och fortfarande – precis – var ett självständigt företag, men det här var något annat.



Att få lite av Scuderias magiska pulver strött över sig måste ha varit rena mannat från oljehimlen för en Fiat-entusiast.

Hur det egentligen var ur Ferraris perspektiv, ja, det kan vi bara gissa oss till. Med facit i hand går det förstås att göra en kvalificerad gissning.

Maranellos Dino verkade vara ett nästan hemligt projekt, som inte ens hade tillräckligt många cylindrar för att få bära namnet Ferrari.

Det spelar ingen roll att dess Pininfarina-design bokstavligen osade av sensualitet, eller att körupplevelsen bjöd på smidig hantering och ren prestanda som kunde få även de mest kräsna *tifosi* att sväva på moln.

Faktum är att den inte accepterades i Ferraris serieproduktion förrän långt in i sin livslängd – även om det idag är ett sällsynt exemplar som fortfarande bär endast Dino-märken. Hur var det då med Fiat-varianterna? Jo, under flera decennier hade de det ännu svårare, och den ödesdigra kombinationen av låga värden i kombination med att vara ”en Fiat med Ferraris driftskostnader innebar att uttjäningsgraden var mycket hög.

Under dessa magra år var det kanske lätt att avfärda bilarna – för alla utom ett fåtal inbitna *kännare*.



Att Dino-modellen med Cavallino-emblemet har nått ikonstatus innebär dock att dessa relativt okända skönheter med vänsterstyrning nu börjar uppmärksammas och bedömas utifrån sina egna meriter. På 1960-talet var Ferraris *raison d'être* tävlingsverksamheten, och man tillverkade ett fåtal vägbilar för att finansiera den.

Före Dino-eran låg den totala produktionen för många av företagets modeller kvar på tre siffror, och till och med den bästsäljande 330GT tog fyra år på sig att – med nöd och näppe – passera 1 000-strecket. Scuderia var desperat att homologera sin 1,6-liters Formel 2-motor inför 1966, men insåg att man inte hade kapacitet att nå de nödvändiga 500 enheterna och tog därför hjälp av Fiat.

Det sistnämnda företaget skulle tillverka motorn – en Franco Rocchi-anpassning av Vittorio Janos motor av typ 196 från 1957 – för användning i den nya Dino 206GT, samtidigt som man tillverkade en egen modell som skulle utrustas med samma motor. Detta äktenskap av bekvämlighet passade båda parter, då jätten från Turin kunde ersätta sin något åldrade prestigemodell, Fiat 2300S.

För att uppnå detta infördes, utöver den planerade Spider-modellen, en fyrsitsig kupé i företagets strategi. Pininfarina skulle dock ha fullt upp med att tillverka karosser till den öppna bilen – bland annat till Alfa Romeo och Peugeot, för att nämna två – så konkurrenten Bertone fick uppdraget att tillverka Coupé-modellen.

I båda fallen skulle namnet Dino behållas till minne av Enzo Ferraris son Alfredo, som hade arbetat med den ursprungliga motorn tillsammans med Jano men tragiskt nog avled 1956, endast 24 år gammal.



Spider, som hade premiär på bilmässan i Turin 1966, hade en otroligt elegant design från Farina, men mässans obestridda stjärna var dess 2-liters V6-motor i helaluminium med 65 graders vinkel. Med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderrad, ett kompressionsförhållande på 9:1 och tre Weber-förgasare levererade den 160 hk vid höga 7200 varv per minut.

En femväxlad växellåda ingick som standard, och framhjulsupphängningen var självbärande med spiralfjädrar, triangellänkar och en krängningshämmare. Överraskande nog för en bil med en sådan härstamning hade bakaxeln en relativt enkel starraxel med halvelliptiska bladfjädrar, radiearmar och två stötdämpare på varje sida.

Inte för att det sistnämnda spelade någon roll, eftersom bilen mottogs med stor entusiasm: *Autosport* kallade den både en ”förarbil *par excellence*” och ett ”livligt djur”.

Tidningen beskrev visserligen bakhjulsupphängningen som något ”ovanlig” (även om man inte hade något att anmärka på den), men lyfte fram motorn med beröm och beskrev den som ”otroligt smidig” och med ett ljud som var ”för vackert för att beskrivas med ord”. Coupén, som presenterades på bilmässan i Genève 1967, var raka motsatsen till sin smidiga, öppna systermodell Spider.

Formspråket – från Giorgetto Giugiaro – skapade en sober kontrast och fick en tidning att, något orättvist, beskriva den nya modellen som ”inte särskilt spännande att se på”. Det som uppskattades var utrymmet i kupén – tack vare ett 254 millimeter längre hjulavstånd – och den högre finishen.

Under karossen var mekaniken identisk, med undantag för en övergång till dubbla bladfjädrar bak.

På nära håll kommer Coupén visserligen till korta i jämförelsen, men det beror bara på att Spider är så förtjusande – något som här förstärks ytterligare av färgen på ”vårt” exemplar. ”Den fotar sig verkligen själv”, utbrister vår fotograf entusiastiskt.

I alla fall i mina ögon fungerar den utmärkt ur alla vinklar: bakpartiet är rent och stilrent, medan de svängda framskärmarna påminner om dem hos kusinen 206, vilket ger bilen en elegant kvinnlighet. Men detta balanseras av den maskulina, allvarliga fronten – det är en design med verkligt djup och en otvivelaktig närvaro.



Växellådan – ett 2300S-hus med specialanpassade inre delar – ger precisa växlingar som alltid känns lite hackiga, men det går inte att lägga i backväxeln i full fart. Med 130 kg extra känns Coupén en aning tyngre vid kraftig acceleration, och styrningen är också tyngre.

Den klarar fortfarande 0–100 km/h på 8,5 sekunder – vilket bara är 0,4 sekunder långsammare än Spider – och trots det stängda taket bjuder motorn på massor av ljudupplevelser. Det är bara det att upplevelsen är mer en omhuldad, lyxig GT än en smidig sportbil där man kan köra med håret i vinden.

Det går dock fortfarande lätt att köra med fart. Coupén känns stabil på vägen och, till skillnad från Spider, kräver den inte att man spänner musklerna hela tiden för att hålla sig kvar i förarstolen. Överraskande nog, med tanke på dess begränsningar, påverkar bakaxelns utformning inte någon av modellerna särskilt mycket: kombinationen av dubbla stötdämpare på varje sida och en differential med begränsad slirning ger dem relativt neutrala köregenskaper.

Endast en alltför tung fot eller en hastig inbromsning inför kurvorna avslöjar eventuella brister. Trots sin korta hjulbas ligger Spider mycket bra på vägen, med minimalt med kräng¬ning och endast en aning av den skakning i framvagnen som beror på att bilen saknar tak. Den känns lätt och smidig men samtidigt mer spänd, medan den tyngre Coupén kanske ger en något större känsla av trygghet.

Senare varianter (som lanserades från november 1969) utrustades med den självbärande bakaxeln från Fiat 130 sedan, samt en ny version av V6-motorn med järnblock och en cylindervolym på 2 419 cm³. Den överlägsna fjädringen försämrades något på grund av motorns extra vikt, vilket gör att de faktiskt känns en aning mindre välbalanserade än sina föregångare.



Den nya motorn åtgärdade dock många av de problem som präglade de tidiga (och något underutvecklade) 2,0-litersmotorerna – däribland tändstiftsföroreningar och överhettning – samtidigt som den gav 20 hk mer och en 25-procentig ökning av det maximala vridmomentet. Dessa versioner fick också Fiat 130:s femväxlade ZF-växellåda.

Om du föredrar 2- eller 2,4-litersversionen av Dinos är en fråga om personlig smak, men en sak är säker: båda är ytterst sällsynta i Storbritannien. Liksom många bilar med ett exotiskt hjärta plundrades de på sina motorer för att förse sin mer berömda släkting med drivkraft.

Men hur är det egentligen med valet mellan Spider och Coupé? För sommarens öppna körningar, en design man aldrig tröttnar på att titta på och, om jag får säga det, ren och skär stilfaktor – då måste det bli Spider.

Om du vill åka långa sträckor till tonerna av en fantastisk soundtrack, välj den billigare Coupé-modellen.

Fiat sålde 1163 Spiders med 2,0-litersmotor och 3670 Coupés, samt ytterligare 424 öppna och 2398 slutna bilar med 2,4-litersmotor. Däremot sålde Ferrari mellan 1967 och 1969 endast 152 Dino 206, så Fiats uppfyllde sitt syfte och möjliggjorde en snabb homologering av F2-motorn. Intressant nog skulle de senare Ferrari Dinos komma att bli företagets bästsäljare, med försäljning i tusental.

Men det var endast möjligt tack vare ett enastående samarbete – något som vi troligen aldrig kommer att få uppleva igen.









Fakta

Fiat Dino Spider 2000

- **Sålda/tillverkade exemplar** 1967–1969/4833 (totalt)
- **Konstruktion** i stålmonokok
- **Motor** helt i legering, DOHC per cylinderrad, 1 987 cm³ V6, tre Weber 40DCN 14-förgasare med dubbla chokar
- **Maximal effekt** 160 hk vid 7200 varv/min
- **Max vridmoment** 172 Nm vid 6000 rpm
- **Växellåda**: femväxlad manuell, bakhjulsdrift
- **Upphängning: fram** oberoende, med triangellänkar, spiralfjädrar, krängningshämmare **bak** styvaxel, radiarmar, halvelliptiska bladfjädrar; teleskopdämpare fram och bak (två per sida bak)
- **Styrning** Gemmer-snäckväxel och rull
- **Bromsar** – skivbromsar med servostyrning
- **Längd** 4109 millimeter
- **Bredd** 1710 millimeter
- **Höjd** 1270 millimeter
- **Hjulbas** 2280 millimeter
- **Vikt** 150 kg
- **0–100 km/h** 8,1 sekunder
- **Toppfart** 209 km/h

Fiat Dino Coupé 2000

(Där den skiljer sig från Spider)

- **Fjädring: bak** dubbla bladfjädrar
- **Längd** 4507 millimeter
- **Höjd** 1287 millimeter
- **Hjulbas** 2550 millimeter
- **Vikt** 1280 kg
- **0–100 km/h** 8,5 sekunder
- **Toppfart** 200 km/h

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

6. 1931 Rolls-Royce Phantom I Newport Town Car



Phantom I, officiellt känd som New Phantom, efterträdde den långlivade Silver Ghost 1925. Under de nästan två decennier som Ghost tillverkade gjordes otaliga förbättringar av motor och chassi, vilket gjorde att det inte var förvånande att New Phantom skulle bli ett evolutionärt steg snarare än en radikalt ny bil. Även om chassit i stort sett var av samma design, var den största nyheten under huven – i form av en ny 7,7-liters rak sexcylindrig med ventiler ovanför huvudet, som ersatte Ghosts sidoventil. Effekten beskrevs som "tillräcklig" av fabriken – vilket levererades med den exceptionella smidighet som deras kunder hade vant sig vid.

Liksom den 40/50 hästkrafters Silver Ghost före den, skulle New Phantom (retroaktivt namngiven Phantom I efter introduktionen av Phantom II) produceras parallellt vid Rolls-Royce of Americas verkstad i Springfield, Massachusetts. Springfield Phantoms stod för 1 241 av de 3 453 producerade Phantom I-chassin.

När efterfrågan var som mest köpte Rolls-Royce of America den legendariska karossbyggaren Brewster & Co. i New York. Brewster blev den exklusiva leverantören av katalogkarosser för Springfield-byggda Phantoms genom upplösningen av Rolls-Royce of America i mitten av 1930-talet. Många öppna och stängda stilar erbjöds, alla byggda med Brewsters typiska kvalitet och behärskade elegans. Förutom de pågående mekaniska förbättringarna levererades flera sena produktionschassin av Phantom I långt efter att produktionen officiellt avslutats, med karosser designade för den mer moderna Phantom I

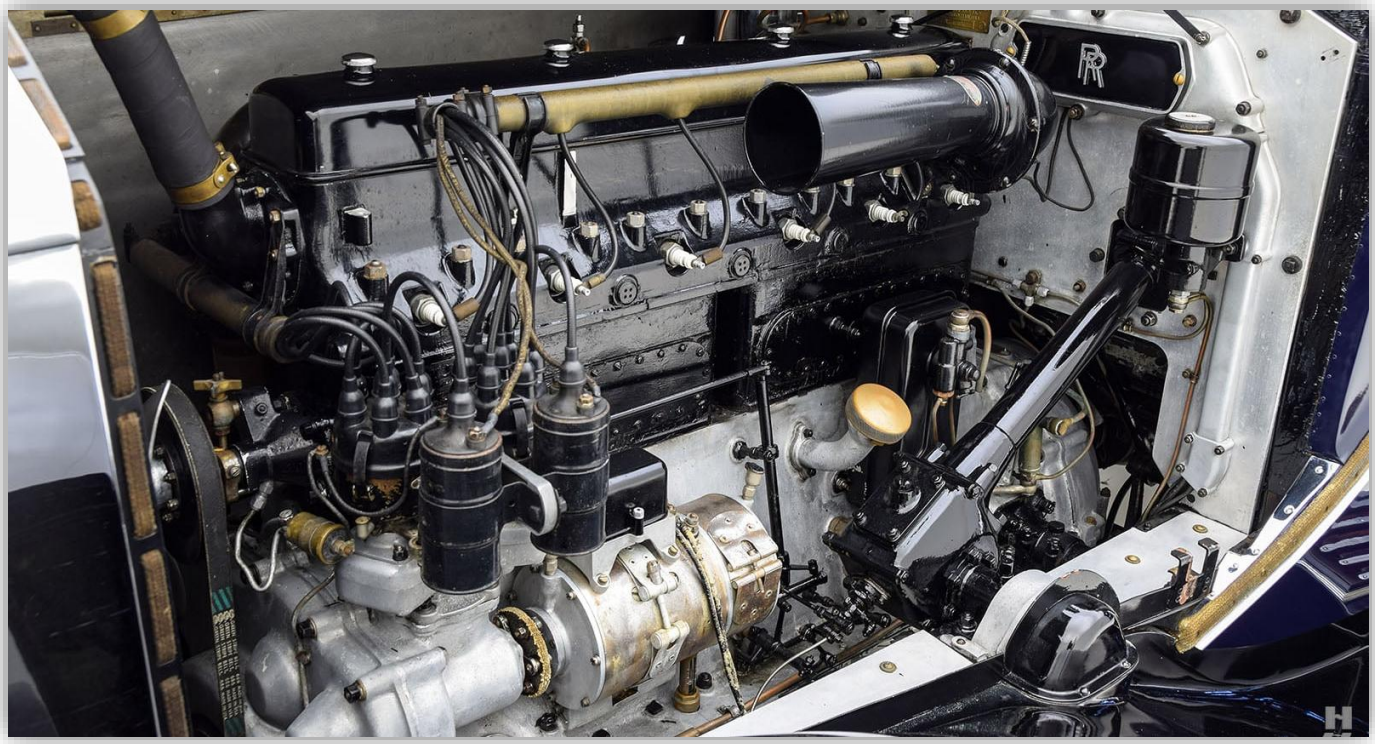
Denna Rolls-Royce Phantom I från 1931, chassi S209PR, är ett sent produktionsexemplar och en av endast 11 Phantoms som tillverkades med denna skarpa och eleganta Brewster "Newport" town car-kaross, en stil som ursprungligen var avsedd för Phantom II. Kroppen utstrålar elegans; med låg taklinje, lutande vindruta och den karakteristiska Brewster "sweep" på motorhuvens stängda linje som är framhävda i krom. Ett enda bakmonterat reservhjul ger rent linjer, och den subtila tvåfärgade svarta och blå lacken är diskret. Denna bil presenteras fantastiskt med en högkvalitativ äldre restaurering, backad av en noggrant sammanställd historik som visar en rad passionerade, entusiastiska ägare.



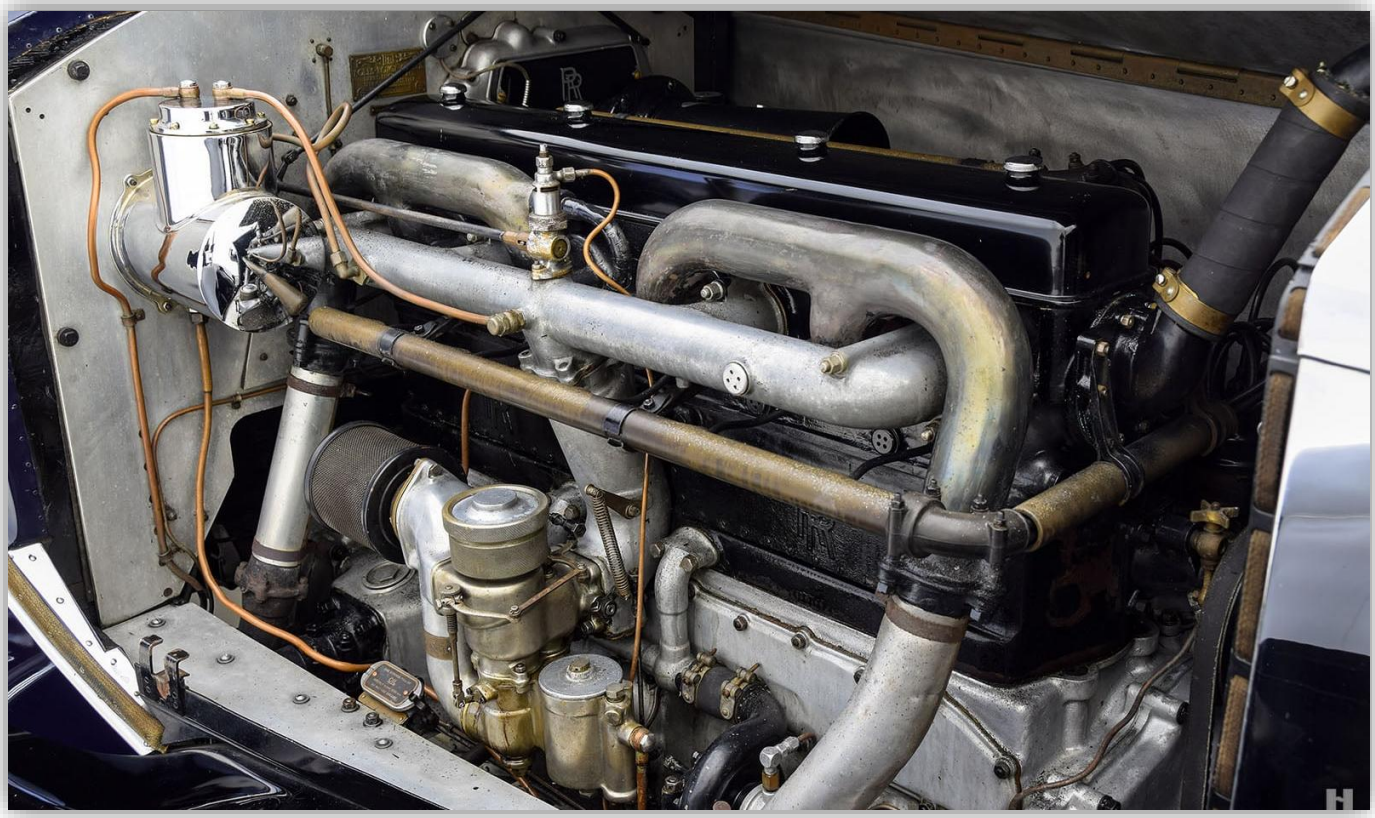
Enligt dokument från Rolls-Royce Foundation är chassinummer S209PR 32 från den sista Springfield-vagnen färdigställd och levererades ursprungligen den 13 januari 1934 till S.J. Gaines, som bär samma eleganta Brewster Newport town car-kaross som idag. Efter drygt ett år med Mr. Gaines såldes S209PR till Miss Belle Bacon från Massachusetts och ett kort år senare hittade bilen ett längre hem hos Ira Morris Nelson och hans fru Constance L. Morris (hon själv tillhörde den legendariska de Rothschild-familjen och tidigare Mrs. Paul Guggenheim). Mr. Nelson var en framstående arvtagare till köttförpackning i Chicago, filantrop samt diplomat. Bilen stannade hos Nelson fram till 1946, då den förvärvades av York L. Wilson från Washington D.C. Transaktionen är väl dokumenterad med många brev mellan Mrs. Nelsons personliga sekreterare och Mr. Wilson.

Fortfarande i mycket gott skick förblev den stilige Rolls-Roycen hos familjen Wilson i många år. Familjefoton visar Phantom I med Wilsons dotter, Minerva Wilson, medan hon gick på college i slutet av 1940-talet – och nämner att det blev hennes inofficiella klassmaskot! Minerva Wilson skulle senare bli en mycket framstående advokat i egen rätt, och en av hennes efterföljande advokatpartners, Stanley M. Franklin, skulle bli nästa ägare av denna fantastiska Rolls-Royce. Herr Franklin förvärvade S209PR från familjen Wilson 1978, med bilder som visar bilen hämtas från ett förvaringsrum i Washington D.C., mittemot Bulgariens ambassad. Bilderna visar bilen i fullständigt skick, fortfarande med sin ursprungliga Brewster-kaross, om än lite sliten vid det här laget och i behov av restaurering.

Stanley Franklin insåg genast bilens betydelse och sällsynthet. Han forskade mycket om historien och var en aktiv medlem i Rolls Royce Owner's Club. Franklin beställde en fullständig restaurering av vagnen med White Post Restorations från början av 1980-talet. År 1986 var S209PR i händerna på Robert Pell från LaHabra, Kalifornien, som slutförde restaureringen med mycket höga standarder. Restaureringen visade sig vara ett extremt kostsamt projekt och översteg 250 000 dollar. Pell, som ägde bilen fram till 2000, fortsatte att delta i RROC, och bilen vann även priser från AACA och CCCA.



Senast var S209PR en del av en mycket viktig privat samling på västkusten, och hölls i vackert skick både kosmetiskt och mekaniskt. Den världsklassiga restaureringen har utvecklat en lätt patina genom åren, med en charm och värme som passar väl till karossen. Kupén är i vacker ordning både i chaufför- och passagerarkupéen, med fina detaljer och högkvalitativt finisharbete. Försäljningen kommer att inkludera ett omfattande originalverktygskit, service- och reparationsmanualer samt två stora pärmar med historisk dokumentation. Man trodde att den är en av de få som överlevde, denna eleganta Phantom I Brewster Newport town car är fortfarande i utmärkt skick och kommer att vara en mycket välkommen deltagare i RROC- och CCCA CARavan-turer.



Klassiker

7. Grattis Borgward Isabella!

Publicerad 30 oktober 2009 Text Carl Legelius

Idag har Isabella namnsdag och det firar Klassiker genom att uppmärksamma Borgward Isabella.

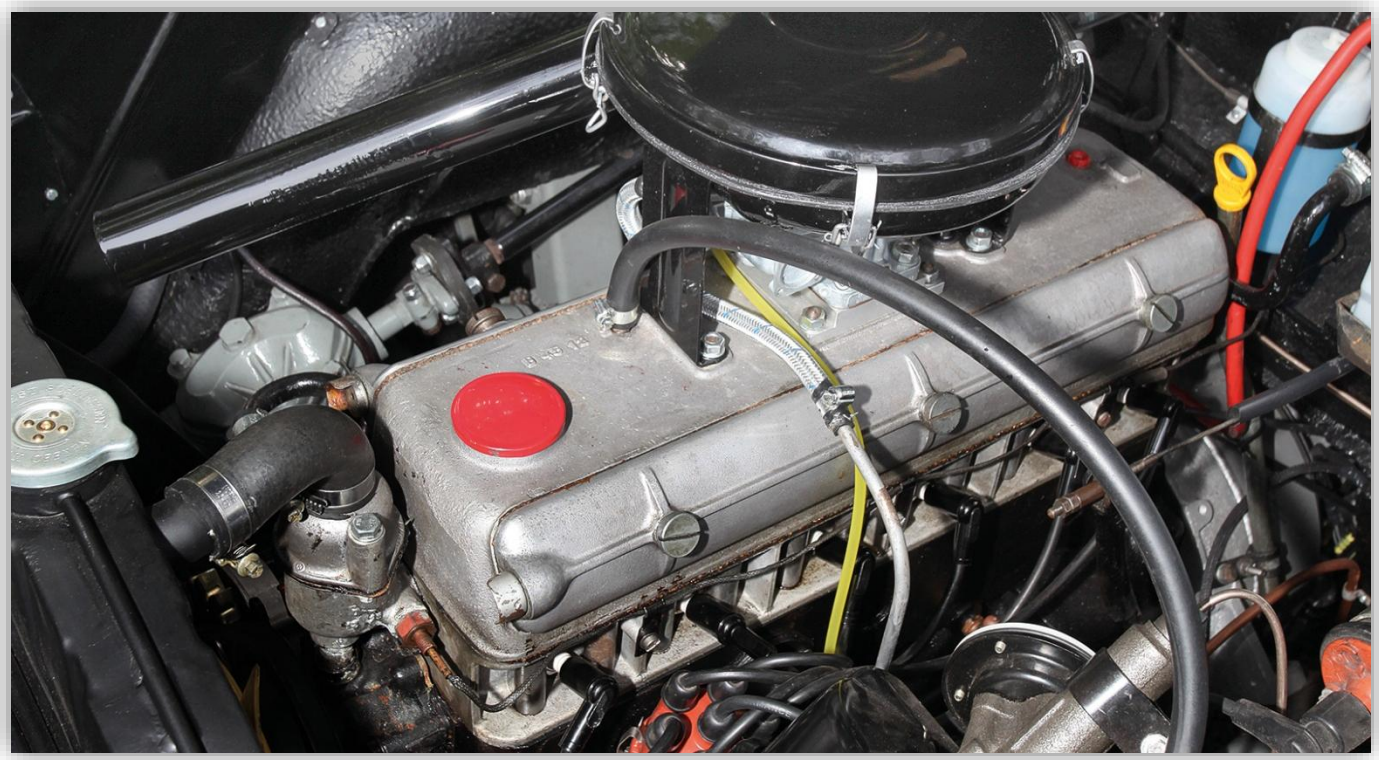


Det finns åtskilliga bilmärken man gärna skulle se nedlagda. Ssang-Yong till exempel. Men det finns ännu fler som hade förtjänat ett bättre öde än att bara försvunna ut i de bilhistoriska kulisserna. Borgward är ett typiskt sådant märke. Snyggt namn till att börja med, speciellt i kombination det somriga "Isabella".

"Sommarens bilsensation som blivit höstens schlager" stod det i reklamen. Det var på tal om att *"hon dansade en sommar"* som en del påstod om den nya Borgward Isabella.

En del barnsjukdomar hade hon kanske den första sommaren 1954 men det var en mycket modern bil som Carl FW Borgward konstruerat. Att hela fabriken fick stänga 1961 kunde inte Isabella rå för, det berodde mest på Carls vidlyftiga affärer.

Den första helt nya tyska bilen efter kriget var Borgward Hansa 1500 som presenterades i mars 1949. Fabrikens ägare, teknologie doktor Carl FW Borgward, hade själv konstruerat den. Formgivningen var kopierad av amerikanska Kaiser och mekaniken avancerad med separatfjädring runt om och en nykonstruerad toppventilmotor.



Projektet att utveckla en ersättare för Hansa 1500 och dess senare variant 1800 fick kodnamnet Isabella. När den nya bilen visades i juni 1954 stod det ännu Hansa 1500 i nosen men redan i den första broschyren kallades den bara Borgward Isabella. Carl FW Borgward hade nu slutgiltigt ersatt det gamla märkesnamnet Hansa med sitt eget namn.

Carl FW Borgward var snabb, till 1954 hann han planka den helt nya lösningen med hjälpram för motor och främre hjulupphängning från Mercedes-Benz 180 som visats i juli 1953. Isabellas motor på 60 DIN-hästar var delvis nykonstruerad men hade kvar det ovanliga insuget från topplockets ovansida med förgasaren tronande på ventilkåpan.

Redan 1955 kom Isabella TS med ytterligare 15 DIN-hästkrafter och mycket mera krom. Om den som blev omkörd missade TS-emblemet på bakluckan fanns alltid de kromade bakljusen att lägga märke till på den dyrare och snabbare versionen. Isabella hade bra kurvegenskaper med tendens till överstyrning. Det satt ju trots allt en pendelaxel bak.

I Europa skapades på 1950-talet en kombi ofta genom att man glasade en skåpbil. Isabella var en av de första stationsvagnarna som var tydligt personbilsbaserad men så långt som att lansera en TS-version vågade man inte. Kombin kom 1955 men bilden visar utförandet från 1959 med de då nya bakljusen.

Att Isabella ännu ger ett så modernt intryck beror på proportionerna med låg höjd och bred spårvidd. På bilden en -57:a vilket man kan se på att grillen saknar rutmönstret från de första åren. Positionslyktorna ligger ovanpå framskärmarna som på Mercedes 220, alltså är det den dyrare TS-modellen.

Carl FW Borgward var tekniker snarare än affärsman. Finanserna räckte inte riktigt för hans många projekt. Staden Bremen gick in för att rädda verksamheten men det blev ändå likvidation 1961.

Tur för Audi och BMW som nog inte varit där de är idag om Borgward varit kvar i leken. Totalt tillverkades i Bremen 202 682 Isabella varav omkring 40 procent var TS och 18 procent Kombi.

Isabella var modern när den kom med individuell fjädring och 1954 monterades motorpaketet i en genomtänkt hjälpram.



TS hade 15 extra hästar och kromade bakljus.
Pendelbakaxel gav komfort och en aning mer spänning i kurvorna.



Isabella Cabriolet 1957–58



Isabella Kombi 1958–61



Isabella Sedan 1958–61



Isabella TS Deluxe



Isabella coupé



Formen var i takt med tiden och det tekniska innehållet var det heller inget fel på. Men vad hjälpte det? Både Kaiser och Borgward var snart ute ur leken. Vi lyfter hatten och beklagar det inträffade.

8. Döda amerikanska bilföretag: 4. Studebaker (1902-1966)



Studebaker Commander Coupe 1953

Studebaker gick in i bilindustrin efter att i årtionden ha tillverkat hästdragna vagnar. Den första modellen lanserades 1902 och var inte mycket mer än en vagn utrustad med en elmotor och ett tungt batteri.

Man började tillverka bensindrivna bilar 1904 och lanserade successivt olika motorer och karosserier under 1900-talet. I slutet av 1910-talet var man en av USA:s största biltillverkare.

Misskötsel under den stora depressionen drev Studebaker i konkurs, men företaget räddades och vinsten ökade kraftigt, delvis tack vare försvarskontrakt under andra världskriget.

Det var svårt att konkurrera med mycket större företag som Ford och General Motors och Studebaker började förlora pengar i början av 1950-talet. Företaget gick samman med Packard 1954 i ett försök att vända situationen.

Ironiskt nog var de sista bilarna som lanserades av Studebakers bland de bästa. Lark från 1959 (bilden), och den Raymond Loewy-designade Avanti var fantastisk. Båda uppgick till för lite, för sent.

Studebaker stängde sin fabrik i South Bend, Indiana, 1963, och lämnade bilindustrin 1966 när man stängde sin andra fabrik i Hamilton, Kanada, på grund av "stora och oåterkalleliga förluster".



AUTOCAR

9. Superbilen som världen glömde bort: Spiess TC522 (1992)



Om man är ett tyskt företag som är mest känt för att tillverka industritransformatorer, vad gör man då för att få ett extranummer? Det verkar som om man ger sig in i superbils-branschen. Eller inte i fallet Spiess, som 1992 presenterade en 5,7-liters V8-hyperbil med dubbelturbo och 500 hk. Det fanns ett kolfiberkarosseri, en sexväxlad växellåda och en äkta cab-forward-design i superbilsstil, men Spiess led av det urgamla problemet som drabbar alla unga superbilsbyggare:

Hur ska man få köparna att skiljas från sina pengar? Inte lätt visade det sig, och projektet avslutades.



BILTOKIG

10. Fredagsfilmen: Christian von Koenigsegg visar världens bästa växellåda!

1 juli 2021



FILM: https://youtu.be/x1OYqk8RAzU

Koenigsegg Jesko som börjar tillverkas hösten 2021 blir inte bara världens snabbaste bil - 500km/h!!!! - det är också en av de mest tekniskt avancerade bilar som byggts. Och Christian von Koenigsegg har i allra högsta grad varit inblandad i utvecklingen av bilen som namngivits efter hans far. Idag berättar han - och skruvar isär - det som förmodligen är världens mest avancerade växellåda. Dubbelkoppling? Nope, sjukoppling och nio växlar!


Roger Warolin