4 nov MOTOR-NYTT 2026



Hupmobile K-321 (1933)

1. Provkörning av Mazda CX-6e Takumi Plus

2. Fiats nya lilla elbil

3. VW:s elbilar kan få kinamjukvara

4. Borgward

5. Hupmobile K-321

6. Triumph TR6

7. Grattis Panther Solo

8. Döda amerikanska bilföretag

9. Superbilen som världen glömde bort

Teknikens Värld

1. Provkörning av Mazda CX-6e Takumi Plus

Av Mattias Rabe Publicerad 25 okt 2026 kl 07.30

Du som gillar Mazdas suvar har nu ett helt elektriskt alternativ i CX-6e. Vi provkör den och slår fast att Mazda har gjort mycket rätt. Men var är det fyrhjulsdrivna alternativet?



Lite motvilligt tog Mazda för snart sju år sedan klivet över till ren eldrift med den kompakta crossovern **MX-30**. I fjol kom märkets andra elbil, halvkombin **6e**, som väckte stor uppmärksamhet med sin graciösa formgivning. Men den Kina-baserade modellen lämnade en del övrigt att önska tekniskt.

Nu lanserar Mazda sin tredje elbil – suven CX-6e. Även den har tagits fram med hjälp av den kinesiska samarbetspartnern Changan Automobile, men konceptet har finjusterats ytterligare för att passa europeiska kunder. Har det lyckats? Första intrycket är att Mazda är något på spåren.

DET HÄR ÄR NYTT

Blinkersspak med extra finess. I vänster spak har manövreringen av vindrutetorkarna hittat tillbaka. Kunderna klagade på 6e, som har det i skärmen. Mazda lyssnade.

Megaskärm. En av de bredaste skärmarna jag har sett. Fin upplösning, men lite väl mycket har lagts där i stället för på fysiska knappar.

Kameror. CX-6e har kameror överallt. I toppversionen även som sidospeglar.



Mazda får sägas ha lyckats mycket väl med designen hos nya eldrivna suven CX-6e

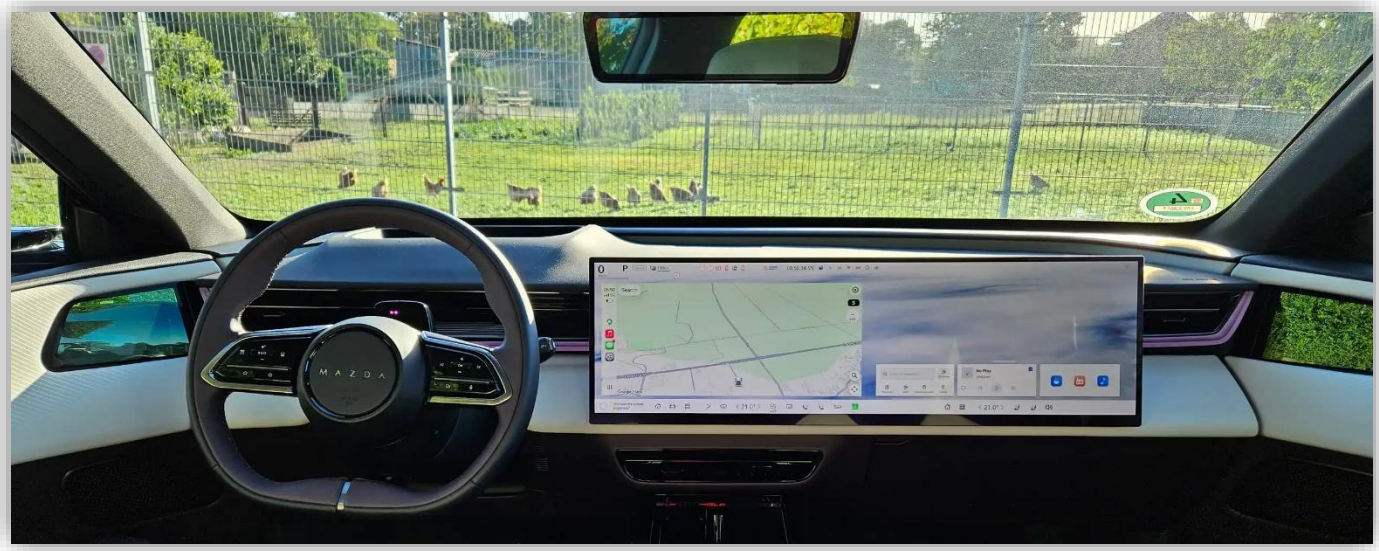
CX-6e är ingen bil som skriker om uppmärksamhet med störst batteri, längst räckvidd, snabbast laddning eller sportigast körning. Däremot drar den mycket blickar till sig med formgivningen.

Den 485 centimeter långa suven har ett ”kisande” frontparti som är ännu snyggare i verkligheten än på bild. Sidoprofilen är framåtlutad, mycket tack vare sluttande bakruta och breda bumerangformade C-stolpar som får bilen att se snabb ut. Bakpartiet är den del som kan dela åsikterna. Där är det mycket naken plåt, men i rätt färg (läs framför allt Nightfall Violet) är det snyggt utfört.

Öppnar man en av de ramlösa dörrarna möts man av en sober interiör med rena och raka linjer. Kvalitetskänslan upplevs som hög. Mest iögonfallande är den enorma skärmen på 26 tum som täcker stora delar av instrumentbrädan. Den bortre delen, sett från föraren, är till för passageraren. Nästan alla inställningar sköts på skärmen, förutom de på ratten finns inga fysiska knappar. Som tur är finns två programmerbara knappar på vänster ratteker för snabb åtkomst till sådant man ofta vill nå, till exempel avstängning av fartvarningsljudet.



Trivsam förarmiljö men lite fler fysiska knappar står på önskelistan till en framtida facelift. Via ratten kan en hel del styras, och via röststyrning, men för mycket är skärmbaserat.



Avskalad interiör med dominant skärm. Framför armstödet finns två fack för mobiltelefoner varav det vänstra med trådlös laddning. Under mittkonsolen, som ”svävar”, finns mer utrymme för prylar.

Avskalad interiör med dominant skärm. Framför armstödet finns två fack för mobiltelefoner varav det vänstra med trådlös laddning. Under mittkonsolen, som ”svävar”, finns mer utrymme för prylar.

Något mätarhus framför ratten finns inte, men i stället för att behöva snegla åt höger på skärmen finns en tydlig och informativ head-up-display som projiceras i vindrutan framför föraren. Även om ett digitalt mätarhus är trevligt är det efter en stunds körning inget jag saknar i CX-6e.

Två interiöra detaljer sticker ut i Takumi Plus-versionen jag kör. Den inre backspegeln visar en digital bild som fångas av en kamera under takspoilern. Snabbt väljer jag att klicka på knappen på backspegeln för att få en traditionell spegelbild. Den digitala bilden kan dock vara bra att ha om bagageutrymmet är fyllt upp till taket.



Mycket kan styras via knapparna på ratten eller via röststyrning.
De två stjärnknapparna är programmerbara.



Inga backspeglar? Nej, i toppversionen är det kameror som står för bakåtsikten.

Den andra detaljen består av två skärmar, en på vardera dörrsida i höjd med instrumentbrädan. Här visas vad ytterbackspeglarna ”filmar” bakåt. Backspeglarna är helt enkelt ersatta av två kameror integrerade i vad som kan liknas vid armar. De är framtagna för att optimera aerodynamiken, men också för att förbättra synfältet bakåt eftersom kamerorna kan överblicka ett större område än vanliga speglar. Dessutom har de bättre mörkerseende. Bilderna är av riktigt bra kvalitet, men placeringen av skärmarna är inte ergonomiskt optimal.



Bilden från sidokamerorna är väldigt fin,
men skärmplaceringen är lite för låg för att kännas helt naturlig.



Mazda är duktiga på design.
Det högt placerade bromsljuset är snyggt integrerat i takspoilern. Lite F1-feeling.

Nog om insidan. Hur är den att köra? Först och främst är CX-6e en relativt stor suv där du sitter högt med bra blick över trafiken runt dig. Jag kliver ner i en skön förarstol klädd i lilatonat läder, ställer in den elektriskt, fipplar runt i menyerna på skärmen för att bekanta mig med funktionerna och lägger i Drive genom att vrida på höger rattspak.

Mazdan rullar igång mjukt. Inte för att jag är särskilt mjuk med högerfoten, utan för att bilen i princip helt saknar den ”elbilskick” som man nästan har blivit van vid. Här möts jag i stället av en sofistikerad och lugn fartökning. Det är 258 hästkrafter som når bakhjulen. Mer behövs egentligen inte, förutom de ytterst få gånger man önskar lite snabbare acceleration. De olika körlägena ger ingen nämnvärd skillnad och någon så kallad enpedalskörning är inte möjlig, men bromsenergiåtervinningen kan ställas i olika steg.



Knappen till den eldrivna bakluckan är snyggt placerad i torkararmens bas.

Inledningsvis piper bilen, styr emot och håller på. Förarstödssystemen är lite väl på för min smak, exempelvis vill jag ligga mer i mitten av Autobahn-filen än vad bilen vill. Efter lite fipplande på skärmen är det jag som bestämmer över bilen. Men trötthetsvarnaren tycker mer eller mindre omgående att jag ska ta en paus trots att jag är klarvaken och morgonpigg. Övervakningen är lite väl nitisk.



Moritz Oswald på Mazda Europe.

3 frågor

Till Moritz Oswald, projektledare för produktplanering på Mazda Motor Europe.

78 kWh är inte klassledande. Varför den nivån?

– Vi ser noga på var vi lägger våra pengar, för kunden får betala dem till slut. Det här är en ideal balans för en bil som används dagligen. För en tysk på semester till Nederländerna eller Sverige räcker den enkelt. Laddningen är också väldigt bra, 200 kilowatt och mycket stabil. Och eftersom det är ett LFP-batteri kan man ladda det till 100 procent utan tvekan.

”Bara” 258 hästkrafter. Hur kommer det sig?

– Andra har satsat på mer effekt utan att se till kundernas efterfrågan och nytta. Vi tror att linjäritet, förutsägbarhet och en körning som inger förtroende är vad kunderna söker. Man vill inte ha omedelbart vridmoment och en spark i ryggen i en familjebil. Det handlar mer om att bilen är rolig att köra för att den är lätt att kontrollera och förutsägbar.

I Sverige älskar vi fyrhjulsdrift. Kommer det senare?

– Jag skulle vilja säga ja, men det är inte planerat. Normalt gör vi bilar globalt där USA är en huvudmarknad som kräver fyrhjulsdrift, men den här gången är det Europa och Kina. Där är fyrhjulsdrift relevant, men inte för majoriteten av bilarna. Jag rekommenderar att du testar bilen: med bakhjulsdrift, men också med 53 procent av vikten baktill, har den mycket grepp. Jag kan inte lova att vi lanserar fyrhjulsdrift snart.



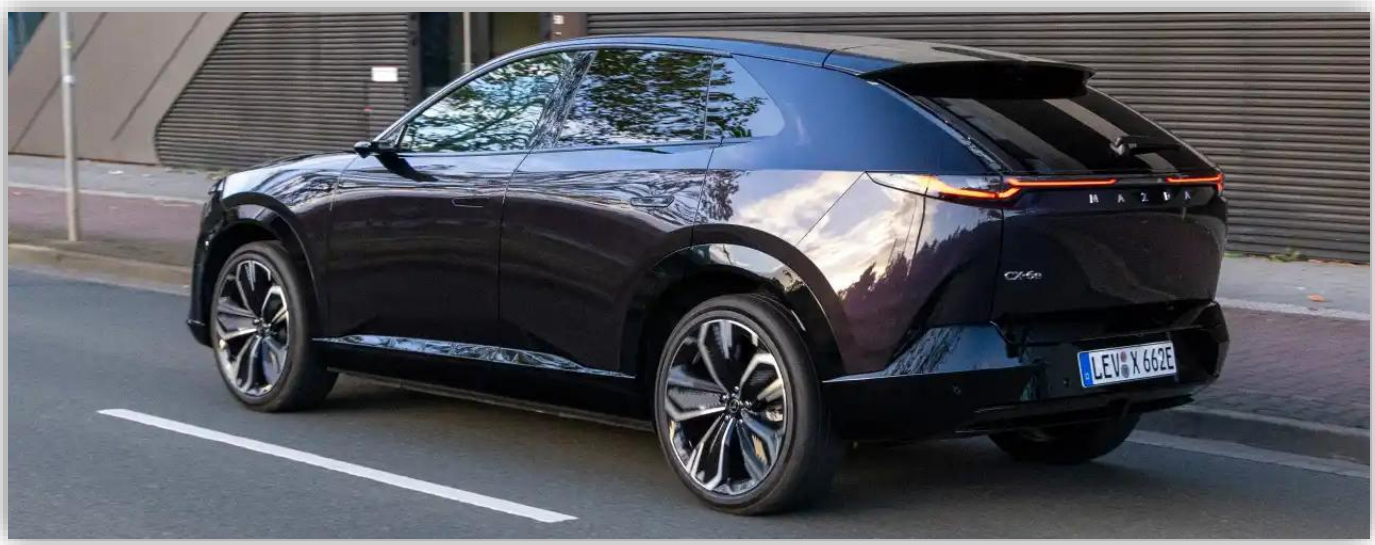
Baksätet är exemplariskt. Se bara hur mycket utrymme det finns för knän och fötter. Då sitter jag ”bakom mig själv” och jag är 186 centimeter med skostorlek 45.

Det som slår mig mest är hur tyst CX-6e rullar, men det ska tilläggas att vägarna runt Düsseldorf nästan är silkeslena jämfört med våra svenska dito. Komforten är också hög. Bilen rullar mjukt och behagligt och jag hade inte haft något emot en lång bilsemester med den som transportmedel. Ett fåtal gånger blir det stötigt, när jag kör genom ett par tyska byar med eländig asfalt. Då är det sannolikt mest 21-tummarna med däck i 40-profil som ger sig till känna. De är snygga och fyller ut hjulhusen, men 19-tummarna är förmodligen ett mer komfortabelt val.

Eftersom vägarna i denna del av Tyskland har allt annat än kurviga partier – allt är nämligen spikrakt – lyckas jag inte känna hur chassit ter sig vid mer inspirerande körning. Men på ett par Autobahn-påfarter med kraftig böj trycker jag på lite extra. Där känns bilen stabil. Men det här är en bil som du ska kryssa fram lugnt och skönt med, inte pressa och busa med.

Inne i hektisk stadstrafik i Düsseldorf är CX-6e lättmanövrerad. Den upplevs mindre än vad den är. Men liten är den inte för dem som åker i bilen. Baksätet håller hög klass vad gäller utrymmet. Jag är 186 centimeter lång och att sitta i sätet bakom mig själv är inga som helst problem. Takhöjden är riktigt bra och utrymme för knän och fötter finns det så att det blir över.

Bagageutrymmet är mindre än man kan förvänta sig i en bil av denna storlek, inte för att det ser litet ut men siffermässigt är det tajt. Mellan lastgolv och insynsskydd ryms bara 363 liter, men som tur är finns ytterligare 105 liter under golvet. Det är bra. Mindre bra är att baksätesryggen inte är tredelad. När den är fälld ryms upp till 1 434 liter. Det är ett par hundra liter mindre än exempelvis Skoda Enyaq, som är en två decimeter kortare bil. Under huven fram finns en rymlig frunk på 80 liter.



I rätt färg är baken klockren. Denna färgskiftande kulör heter Nightfall Violet och ser ibland svart ut. Sluttande bakparti snor lastutrymme.

Första bekantskapen med Mazda CX-6e ger mersmak. Det är en trevlig bil att köra och färdas i – om än inte snabb. På laddstationen är den inte blixtrande snabb som de vassaste elbilarna, men en maxladdeffekt på 200 kW räcker ändå långt. Att ladda från 10 till 80 procent av det 78 kWh stora LFP-batteriet ska enligt Mazda ta 24 minuter, vilket är lagom för en korv med mos och en kisspaus. Knappt 47 mil är räckvidden och den officiella förbrukningen på 1,94 kWh per mil når vi inte ned till under vår provkörning, som sker mest på landsvägar och Autobahn.

De bakre stolparna har luftslitsar som optimerar luftströmmarna runt bilen.

Bilens starkaste kort kanske är priset. För 499 900 kronor får du en mycket välutrustad suv med det mesta du kan tänka dig, till och med elstolar och panoramaglastak. Du får också vanliga backspeglar och mer komfortinriktade 19-tumshjul som ger 1,6 mil längre räckvidd. 21-tummare kostar 14 900 kronor extra och de snygga karosskulörer som gör modellens former mest rättvisa kostar runt 11 000 kronor.



I ”Air Stream Blue” blottas den nakna plåten betydligt mer.

Mazda CX-6e Takumi Plus

Pris: 534 900 kr.
Motor: El. Elmotor, max effekt 258 hk (190 kW), vridmoment 290 Nm. Batteri 78 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/200 kW. Värmepump.
Kraftöverföring: Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 255/40 R21.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 485, bredd 193,5, höjd 162, spårvidd f/b 164/165. Markfrigång 16. Tjänstevikt 2 230, maxlast 360, max släpvagnsvikt 1 500. Bagagevolym (VDA-liter) 363–1434 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,9 s, toppfart 185 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,94 kWh/mil. CO_2 0 g/km. Räckvidd 468 km.
Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Volkswagen ID. Tiguan Style 77 kWh
ID. Tiguan presenterades nyligen och lär bli populär. Folkan är betydligt mindre, har långsammare laddning och mindre batteri, men betydligt längre räckvidd (på papperet). Den är också rejält mycket dyrare. En bra bit över 100 000 kronor skiljer om utrustningen ska vara likvärdig.
Pris: Från 606 900 kronor.



Peugeot E-5008 GT Ultimate 73 kWh
Ungefär samma storlek och ungefär samma räckvidd. Något snabbare, men mycket dyrare om du ska upp på CX-6e:s utrustningsnivå.
Pris: Från 639 900 kronor.

2. Fiats nya lilla elbil är lika charmig som omöjlig för de flesta

Posted by Kristofer Rask oktober 27, 2026 **2 kommentarer**

Det finns elbilar som är förnuftiga, praktiska och passar perfekt i vardagen. Och så finns det sådana som Fiat Multiplina.



En charmig liten skapelse som man kanske inte riktigt kan få in i livspusslet även om man verkligen vill det.

Med fyra sittplatser på bara tre meters längd är den trots det betydligt mer praktisk än vad det första intrycket antyder.

Fiat fortsätter att utforska nya lösningar för framtidens små elbilar. Efter bilmässan i Paris visar den italienska biltillverkaren nu konceptbilen Multiplina. Tanken är att skapa ett alternativ mellan den lilla elbilen Fiat Topolino och en vanlig personbil.

Inspirationen kommer från klassiska Fiat 600 Multipla som lanserades 1956. Den modellen lyckades rymma sex personer på en längd av endast 3,5 meter. Nu vill Fiat återuppliva samma filosofi i ett modernt och helt elektriskt format.

Även designen hämtar inspiration från föregångaren. Bland annat genom den långt framskjutna vindrutan, den tvåfärgade karossen och detaljerna i fronten.

En ny typ av litet elfordon

Multiplina bygger på en helelektrisk plattform inom fordonsklassen L7 vilket innebär att den klassas som en tung fyrhjuling snarare än en vanlig personbil. Det ger andra tekniska förutsättningar och regelkrav än för traditionella personbilar.

Fiat beskriver konceptet som en ny typ av fordon som man kallar för Multi-Purpose Quadricycle. Målet är att kombinera enkelheten hos en liten fyrhjuling med användbarheten hos en fyrsitsig bil.



Fiat betonar också att hållbarhet inte enbart handlar om elektrifiering. Genom att bygga mindre och lättare fordon går det att minska behovet av material och resurser samtidigt som bilen fortfarande fyller de viktigaste transportbehoven.

Än så länge är Multiplina en konceptbil. Fiat har inte presenterat några uppgifter om batteristorlek, räckvidd eller prestanda. Det finns inte heller några besked om en eventuell serieproduktion.

Men konceptet visar hur Fiat ser möjligheter att utveckla nya typer av små och prisvärda elfordon för framtidens stadstrafik.

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. VW:s lösning i krisen: Elbilarna kan få kinamjukvara

Av Wiggo Björck 2026-10-27

Pressade Volkswagen kan enligt tyska Manager Magazin använda kinamjukvara i en stor del av koncernens kommande elbilar för Europa. Tekniken har utvecklats för Kina tillsammans med Xpeng och kan få följder för mångmiljardsamarbetet med Rivian.

Volkswagengruppen (VAG) överväger att använda mjukvara och elarkitektur som utvecklats för Kinamarknaden i en stor del av koncernens framtida elbilar för Europa. Det uppger tyska **Manager Magazin.**

Det handlar om koncernens China Electronic Architecture, CEA, som utvecklats för **kinesiska Volkswagenmodeller** i samarbete med elbilstillverkaren **Xpeng**. Enligt uppgifterna kan tekniken bli grund för kommande europeiska elbilar från Volkswagen, Skoda och Cupra.

Kan omfatta tre av fyra nya modeller

Thomas Schäfer, chef för bilmärket Volkswagen, väntas presentera förslaget för koncernledningen i dag, tisdag, enligt Manager Magazin. Planen kan enligt uppgifterna omfatta omkring tre fjärdedelar av nästa generations modeller från Volkswagen, Skoda och Cupra.

Volkswagen har hittills hållit isär sin mjukvaruutveckling mellan Kina och väst. Tekniken som utvecklats med Xpeng har varit avsedd för Kina, medan koncernen samtidigt har satsat 5,8 miljarder dollar på ett **mjukvarusamarbete med amerikanska Rivian** för västmarknaderna.

Om den Kinautvecklade tekniken får en större roll i Europa kan det alltså förändra Rivian-samarbetets roll i Volkswagengruppens strategi.

Samtidigt har koncernen haft långvariga problem med just mjukvaruutveckling, inte minst inom den egna enheten Cariad. Volkswagen har avböjt att kommentera uppgifterna.

Uppgifterna kommer samtidigt som Volkswagen genomför omfattande besparingar efter pressad lönsamhet, svagare utveckling på flera marknader och hård konkurrens från kinesiska tillverkare.

Manager Magazin rapporterade även förra veckan, med hänvisning till en anonym chef inom koncernen, att de kommande små elbilarna kan bli en kostsam affär. Volkswagen har inte kommenterat heller de uppgifterna.


Wiggo Björck

Ställföreträdande ansvarig utgivare och digital förlagsredaktör på Story House Egmont som ger ut auto motor & sport. Utbildad journalist med bakgrund i bilbranschen som tidigare var ams digitala redaktör. Skriver om bilar, bransch och industri.

Driven to Write

4. De dödas bok — Borgward (Del Två)

Av Bruno V 4 maj 2026

"Ingen man kommer att bli en stor ledare som vill göra allt själv, eller få all ära för det." (Andrew Carnegie)



Bilen som är typiskt för Borgward-varumärket lanserades i juni 1954. Isabella, som designades under chefens egen ledning, förbättrade designtemat från sin föregångare genom en betydande ökning av DLO:ns storlek och ett generellt mer smidigt utseende. Isabella[1] föddes precis vid rätt tidpunkt: när Tyskland reste sig ur spillrorna mycket snabbare än någon hade föreställt sig, dök en mer välbärgad medelklass snabbt upp och var på marknaden för en förnuftig bil som skulle skilja en från massorna som körde en Volkswagen Bubbla. Inom rimliga gränser var dessa kunder beredda att avstå några fler D-mark för att uppnå denna utmärkelse.

Isabella passade in på många av dem; Det såg ut som det passar, hade plats för en ung familj med två eller tre barn och ett generöst bagageutrymme, var bekvämt och fungerade ganska bra. Tekniskt sett var bilen ovågad och byggde på en beprövad bakhjulsdrift. Det faktum att Isabella endast fanns med två dörrar hindrade knappast dess popularitet. Även om Isabella inte var direkt billig (prissatt över konkurrenter från Opel och Ford, men ändå på ett respektfullt avstånd under Mercedes-Benz 180) överträffade försäljningen vida både pressens och konkurrenternas förväntningar, och det gladde utan tvekan Carl Borgward själv[2]. Isabella gick faktiskt så bra att Borgward gick om Ford 1954 och Mercedes-Benz året därpå på de tyska försäljningslistorna.



Det var dock inte bara goda nyheter: även till ett relativt högt pris var Borgwards vinstmarginal på Isabella blygsam på grund av bristen på stordriftsfördelar som hans konkurrenter hade. Detta innebar att break-even-punkten alltid förblev ganska hög.

Isabella hade också barnsjukdomar på grund av sin korta dräktighetstid; Lister som inte var ordentligt fastsatta, envisa dörrlås, dålig lackering och avbrutna handbromskablar var de vanligaste klagomålen, tillsammans med det allvarligare problemet med fastnande bakaxlar. Borgward var tvungen att återkalla många av de tidiga Isabellas för att rätta till dessa fel, vilket inte gynnade företagets rykte även om Borgward, till dess förtjänst, agerade ganska generöst i tolkningen och tillämpningen av garantiregler.



Som TS är den öppna Isabella ultra-sällsynt. Endast lite mer än 20 exemplar byggdes.



Nya karossmodeller lades till Isabellas sortiment. Först en kombi följt av en cabriolet, byggd av Deutsch i Braunsfeld i små antal. En fyrdörrars Isabella övervägdes men nådde aldrig produktion. Ett kanske mer betydelsefullt tillskott var Isabella TS (för Touring Sport) på bilmässan i Frankfurt i september 1955. Detta var en sportinriktad Isabella som drevs av en motor med högre kompressionsförhållande och en Solex-förgasare. Effekten ökades från 60 till 75 hk, vilket gjorde det möjligt för TS att nå 150 km/h på Autobahn. Inuti ersatte två tillfällbara bucketstolar den vanliga bänken. Förutom Alfa Romeo erbjöd ingen i Europa en liknande sportig sedan vid den tiden. Köpare strömmade till bilen och som ett resultat stod TS snart för nästan 40 % av den totala Isabella-produktionen; den blev också den mest populära Isabella för export, även till USA där Max Hoffman[3] lade till bilen i sin omfattande portfölj av europeiska erbjudanden.



Om Isabella är det namn som i allmänhetens medvetande oftast förknippas med namnet Borgward, så är Isabella Coupé, som först fanns tillgänglig från början av 1957, den specifika modell som dyker upp mest omedelbart i sinnets ögon. Och med goda skäl, eftersom den definitivt estetiskt sett var och förblir Borgwards mästerverk. Kurvig, feminin, kanske lite barock men, i slutändans visuella analys, helt enkelt utsökt enligt denna författare. Ja, det finns lite VW Karmann-Ghia där, liksom proportioner som påminner om amerikanska business coupéer tack vare det långa bagageutrymmet och det relativt korta växthuset, men Isabella Coupé visade att Carl Borgward inte bara var affärsman och VD, utan också någon med öga för styling[4].

Nästan 9 500 Isabella Coupés såldes totalt, med fler som hittade köpare varje år förutom 1961, det sista året. Tack vare de olika versionerna av den populära Isabella blev Borgward den tredje största tyska biltillverkaren efter Volkswagen och Opel. Totalt såldes cirka 203.000 Isabella mellan 1954 och 1961.



Man kan enas om att Isabella var Borgwards finaste stund, men tyvärr kunde man inte säga detsamma om bilarna som följde. Borgward Hansa 1100 från 1958, född Goliath 1100, levde aldrig upp till tillverkarens förväntningar vad gäller försäljning. Faktum är att den långsamt säljande Hansa 1100 aldrig gav den några pengar eftersom den var betydligt dyrare än Volkswagen Bubblan (dess huvudsakliga tänkta konkurrent) och mindre rymlig än DKW, som såldes för ungefär samma pris. Borgward-företaget var i allmänhet fortfarande lönsamt tack vare Isabellas fortsatta framgång, men föll ändå från tredje till femte plats i försäljningsställningen 1959, omsprungen av Mercedes-Benz och Ford. Detta var ett säkert tecken på att allt inte stod bra till i Sebaldsbrück.



Och saker och ting förbättrades inte med Borgwards nya lilla bil, Lloyd[5] Arabella. Bilens design följde trenden och den var välutrustad, särskilt för en bil som var attraktivt prissatt till 5 250 DM. Tyvärr drabbades Arabella av en något hastig utveckling från ritbord till produktion på bara 23 månader, vilket resulterade i irriterande fel, det mest pinsamma var framfotutrymmena som inte var vattentäta, vilket gav bilen det hånfulla smeknamnet 'Aquabella'. Detta ledde till kostsamma återkallelser och skadade Borgwards kvalitetsrykte.

Arabella visade sig också vara för lågt prissatt för att ge någon användbar vinst för tillverkaren, så priset fick höjas till 5 490 DM inom ett år[6]. Volkswagen Bubblan var sparsamt utrustad i jämförelse och började i koncept visa sin ålder, men den var billigare och vanligtvis fri från irriterande tillverkningsfel.

Isabella sålde fortfarande bra men blev inte yngre. Borgward arbetade dock på en efterföljare. Bilen, designad av Pietro Frua, var fortfarande i utvecklingsfasen och ett eller två år från produktion[7]. Istället lanserades P100, en exklusiv ersättare till Hansa 2400, först på marknaden, men det visade sig inte vara den bil företaget behövde.

FOTNOTER

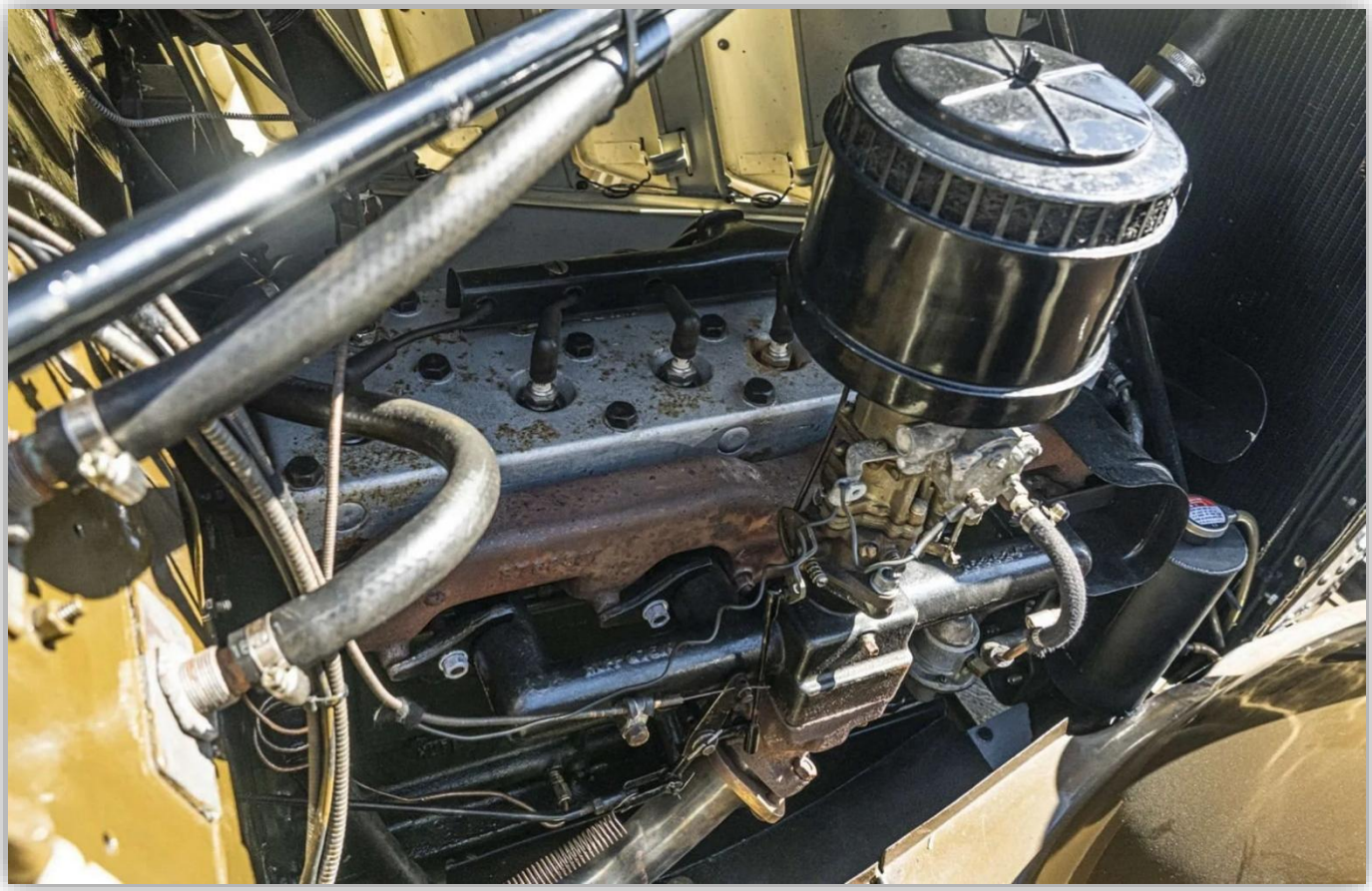
1. Carl Borgwards son Claus avslöjade i en intervju att den vackra kvinnliga ägaren av hotellet där Borgwards bodde, vid namn Isabella, under en semester i Spanien sommaren 1953 betedde sig ganska flirtigt mot sin far, som i sin tur inte var immun mot hennes charm, till fru Borgwards stora förtret. "Det här är nästan säkert anledningen till att detta namn spontant dök upp i hans sinne när han bestämde hur bilen skulle namnges," avslutade Claus Borgward. [↩]
2. Förutom fabriken i Sebaldsbrück nära Bremen monterades Isabella i flera utländska länder: Australien, Nya Zeeland, Indonesien, Filippinerna, Sydafrika, Mexiko, Argentina, Brasilien och Belgien. [↩]
3. Se 'Maximum Impact' för Max Hoffmans berättelse **här** på DTW. [↩]
4. År 1978, många år efter Borgwards bortgång, ställdes en Isabella Coupé ut på Metropolitan Museum of Modern Art i New York. [↩]
5. Senare omdöpt till Borgward. [↩]
6. Samtidigt introducerades även en avmattad och mindre kraftfull Arabella för 4 985 DM, men den ökade egentligen inte modellens försäljning. [↩]
7. Till slut nådde denna bil produktion men inte som en Borgward: den inhemska konkurrenten Glas köpte formarna och designritningarna när Borgward likviderades och producerade bilen som Glas 1700. I sin tur, efter att Glas själv hade absorberats av BMW, blev den en BMW i Sydafrika – se 'Die BMW dit was nie'n BMW' **här** på DTW. [↩]

5. 1933 - Hupmobile K-321 cabriolet



Mitt under den stora depressionen, som drabbade USA på 1930-talet, stod bilindustrin inför en av de mörkaste perioderna i sin historia, med kaskadkonkurser och en efterfrågan på fordon som försvann som rök. Det var i denna motgångstid som Hupmobile K-321 Cabriolet framträdde som en fyr av innovation och sofistikering, och representerade motståndskraften hos ett varumärke som vågade drömma om lyx i tider av brist. K-321 lanserades av Detroits Hupp Motor Car Company och var inte bara en bil; det var ett ambitionsuttalande, designat av den legendariske industridesignern Raymond Loewy, och som blev Hupmobiles mest populära modell under det ödesdigra året 1933.





Hupmobiles historia går tillbaka till 1909, då Robert Craig 'Bobby' Hupp, en visionär ingenjör, grundade företaget tillsammans med Charles Hastings, en tidigare anställd på Oldsmobile. Med en initial investering på 8 500 dollar började företaget producera prisvärda fyrcylindriga bilar, som snabbt blev kända för sin hållbarhet och prestanda. Den första Hupmobilen, en runabout från 1909, blev en måttlig framgång, men märket etablerade sig under de följande åren som ett pålitligt alternativ för den amerikanska medelklassen. Men från och med 1925 övergav Hupmobile fyracylindriga motorer till förmån för större, dyrare 6- och 8-cylindriga modeller, med fokus på en mer välbärgad publik. Denna strategi, som antogs av många biltillverkare vid den tiden, syftade till att ta över premiumsegmentet, men ignorerade den lojala kärnan av instegskunder, vilket bidrog till en utspädning av insatserna och höga produktionskostnader.

K-321 Cabriolet, som introducerades i början av 1933, markerade en stilistisk vändpunkt. Modellen designades helt av Raymond Loewy – 'industridesignens fader' bakom ikoner som Coca-Cola-flaskan och Lucky Strike-logotypen – och antog 'cycle-fender'-utseendet, med integrerade skärmar som gav ett aerodynamiskt och modernt utseende, inspirerat av cykelsport. Byggd på ett bashjul på cirka 3 070 mm, 127 mm större än sin föregångare B-316, uppvisade K-321 flytande och eleganta linjer, med en framträdande 'H'-formad kylare, infällda strålkastare och en silhuett som väckte rörelse även i vila. Cabriolet, en tvådörrars cabriolet med plats för fyra personer, var den sällsyntaste och mest eftertraktade versionen av serien, och kostade då 1 095 dollar – ett rejält pris för depressionen, men prisvärd jämfört med lyxkonkurrenter som Packard eller Cadillac.

Under huven hade K-321 Cabriolet en 3,7-liters rak sexa L-head motor som producerade cirka 90 hk. Denna 8-cylindriga motor – en vidareutveckling av den tidigare 6-cylindriga – kopplades till en 3-växlad manuell växellåda, vilket gav respektabel acceleration för tiden och en uppskattad topphastighet på 140 km/h.



Funktioner som avancerad fjädring, hydrauliska bromsar och ett tillval av värmesystem (inklusive värmare, solskydd och backspegel med integrerad klocka) framhävde dess innovation och påverkade bildesign i årtionden. Detaljer som sidohjul med metalllock, dubbla trumpetformade horn och bakljus med bokstäverna 'HUPP' ingraverade förstärkte attraktionskraften i prisvärd lyx, vilket gjorde bilen till ett åtråvärdt objekt för samlare och entusiaster.

Trots den sena lanseringen under året – som begränsade den initiala produktionen – blev K-321 Hupmobiles mest sålda bil 1933, med cirka 4 600 tillverkade enheter över hela linjen, varav Cabriolet Roadster var den mest sällsynta versionen, med möjligen endast fem överlevande i världen idag.

Exempel som VIN 7137, noggrant restaurerad och exporterad till Australien när den var ny, illustrerar dessa fordons globala resa: en skeppades till Australien 1933, återlämnades till USA 1981 efter restaureringar och finns idag i Storbritannien, med en ersättningsmotor på 4,1 liter från en Hupmobile Skylark från 1941.

Dessa sällsynta överlevande, som ofta auktioneras ut för belopp som kan överstiga tiotusentals dollar i gott skick, är skatter för samlare tack vare sin sällsynthet och historiska värde.

K-321:s relativa framgång räddade inte Hupmobile från depressionens tidvatten. Aktieägartvister och ett fientligt övertagandeförsök 1935 försvagade företaget, vilket ledde till försäljning av tillgångar och produktionsstopp 1937.

I ett desperat försök till återupplivning förvärvade Hupmobile produktionsformarna av Cord 810 1938 för 900 000 dollar och lanserade Skylark – en sedan med avantgardistisk design, men som kom för sent. Företaget upphörde med verksamheten 1939, efter att ha producerat cirka 1,3 miljoner fordon under tre decennier.

Mer än 90 år senare är Hupmobile K-321 Cabriolet fortfarande en symbol för motståndskraftig elegans. I en bilvärld som nu domineras av el- och autonomi påminner denna cabriolet från 1933 oss om hur innovativ design kan övervinna ekonomiska nedgångar och lämna ett arv av skönhet och ingenjörskonst som fortsätter att inspirera restaureringar och utställningar på museer och auktioner världen över.

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

6. 1971 Triumph TR6 Roadster



År 1968 introducerade Triumph den senaste versionen i sin långlivade serie av "TR" roadsters. TR6 ersatte tillfälliga TR5/TR250 och delade mycket av den äldre bilens underkonstruktion, och även om den inte var helt ny, såg TR6 fräsch och modern ut tack vare sin kraftigt reviderade design. För att spara utvecklingskostnader följde mycket av TR5:s Michelotti-designade karossskal med sig, även om det omarbetades omfattande med nya fram- och bakklämmor, enligt uppgift designade av Karmann. Kraften kom från en 2,5-liters OHV-rak sexa, som också delades med den tidigare modellen. Hemmamarknadens TR6 producerade över 150 hästkrafter tack vare Lucas P.I. mekanisk bränsleinsprutning, vilket placerade TR6 i "junior E-Type"-ligan. Det komplexa systemet var dock kinkigt och svårt att ställa in korrekt, så i tillförlitlighetens namn förlitade sig nordamerikanska modeller på beprövade Stromberg-förgasare, som var mycket enklare att justera för att uppfylla utsläppsregler.

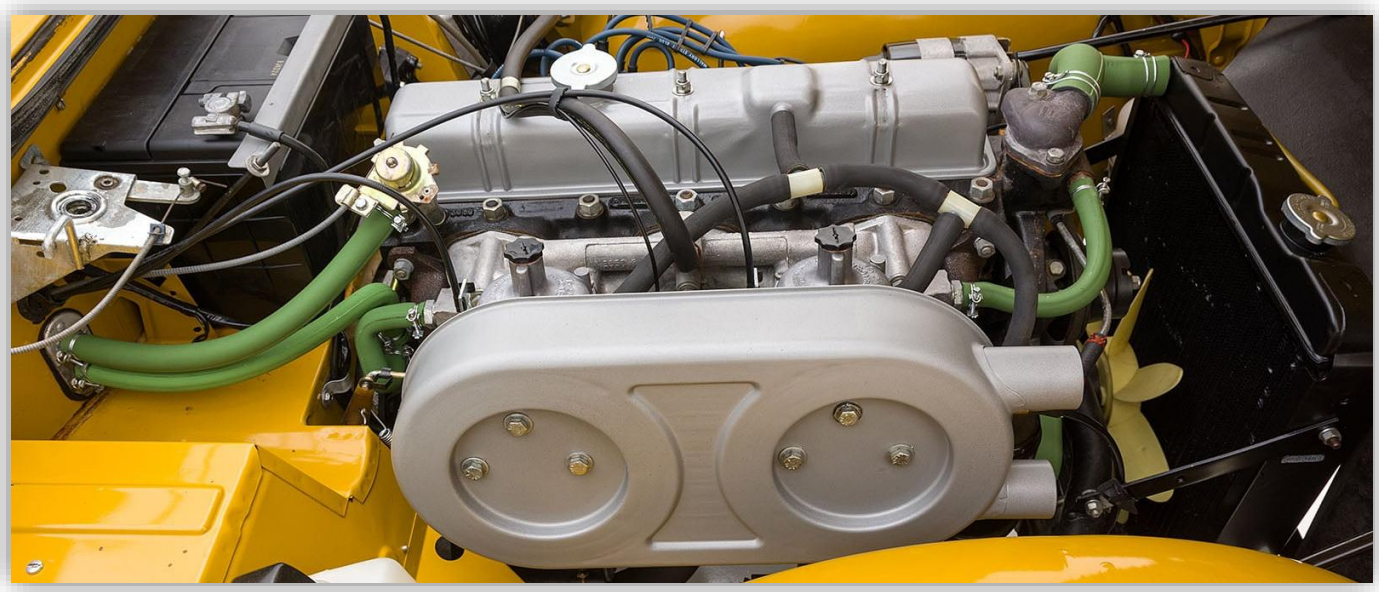




Oavsett specifikation hade sexan gott om vridmoment och ett härligt ljudspår, vilket drev den lätta och smidiga roadstern framåt med lätthet. Den fick snabbt sin plats som en typisk brittisk roadster med ikonisk design och verklig motorsportbakgrund i ett prisvärt paket.

Med bara 7 378 miles från början är denna TR6 från 1971 en av de bäst bevarade och mest originella exemplaren vi någonsin stött på. Denna orörda TR6 presenteras i den attraktiva saffranfärgen över New Tan-klädseln och erbjuds i tidsvridet originalskick. Enligt BMIHT-certifikatet färdigställdes denna bil den 7 december 1970 och skickades till den nordamerikanska marknaden via British Leyland Motors Inc. i Jacksonville, Florida, ungefär en månad senare. Tillval inkluderade saffranfärg, beige lister, svart vinylhuv, värmare, svart tonneau-lock och andra mindre detaljer. Den levde uppenbarligen ett lugnt och omsorgsfullt liv, med ett genomsnitt på färre än 150 miles per år under de senaste 50 åren.

Den ursprungliga lacken är exceptionellt välbevarad med en blank och jämn finish. Några mindre brister (som det hastigt applicerade limmet i dörrkarmen) speglar British Leylands något likgiltiga inställning till byggkvalitet men framhäver bilens exceptionella originalitet. Den har rätt TR6-dekaler på baksidorna och den mattsvarta behandlingen på Kamms bakpanel. Som modell från 1971 har denna bil de önskvärda och attraktiva smala kromstötfångare istället för de klumpiga gummiöverstyrningarna som senare amerikanska bilar har. Den körs på fabrikskorrekt designade stålfälgar med lysande legeringsringar, och anmärkningsvärt nog de *ursprungliga* Goodyear G800 rödlinjefälgarna. Lampor, linser och yttre lister är alla i utmärkt och välbevarat originalskick. Den bär fortfarande det ursprungliga märket från Tune Motors, en långvarig importbilshandlare i Nashville, Tennessee, som fortfarande är verksam idag.



När förardörren öppnas avslöjas detaljer som det skyddande plastskyddet som aldrig togs bort från dörrpanelen, vilket pekar på bilens första ägares maniska natur. De bruna mattorna är utmärkta, och de beige vinylöverdragen av säten ser nästan helt fräscha ut. Detaljer som instrumentbrädan i matt trä, kristallklara Smiths-instrument, originalväxelspak och fabriksradio är alla som nya. Till bilen hör originalhandboken med stämplad metallgarantikort, reservhjul, domkraft, tonneau-lock och beige bagagelucka.

Den 2,5-liters raka sexan är den ursprungliga matchningsnummerenheten enligt Heritage Certificate. Liksom resten av denna bil är den autentiskt detaljerad och i princip helt original. Den har rätt Stromberg-förgasare, rätt luftbox, utsläppsvakuumrör och rätt gröna kylslangar med trådliknande klämmor. Plåtning, ytbeläggning och beslag är helt standard och i utmärkt skick.

Eftersom TR6 alltid har varit relativt prisvärd, mekaniskt enkel och en sådan fröjd att kasta runt på en slingrig väg, kördes många av dem hårt och låg blöta. TR6:or användes som allt från vardagsbilar till helgracerbilar, och många kraschades, anpassades eller försummades av fyndjägare; och de flesta TR6 som finns kvar idag har restaurerats minst en gång. Denna extraordinära Triumph TR6 är ett riktmärke för originalitet och ett äkta samlarexemplar för den hängivna kännaren.



Klassiker

7. Grattis Panther Solo!

Publicerad 4 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag gratuleras alla Sverker, vi på Klassiker hissar även flaggan för Solo, Panther Solo!



Biltillverkaren Panther Westwinds grundades 1972 av Robert "Bob" Jankel och första bilen var en kopia av Jaguar SS100 kallad Panther J72.

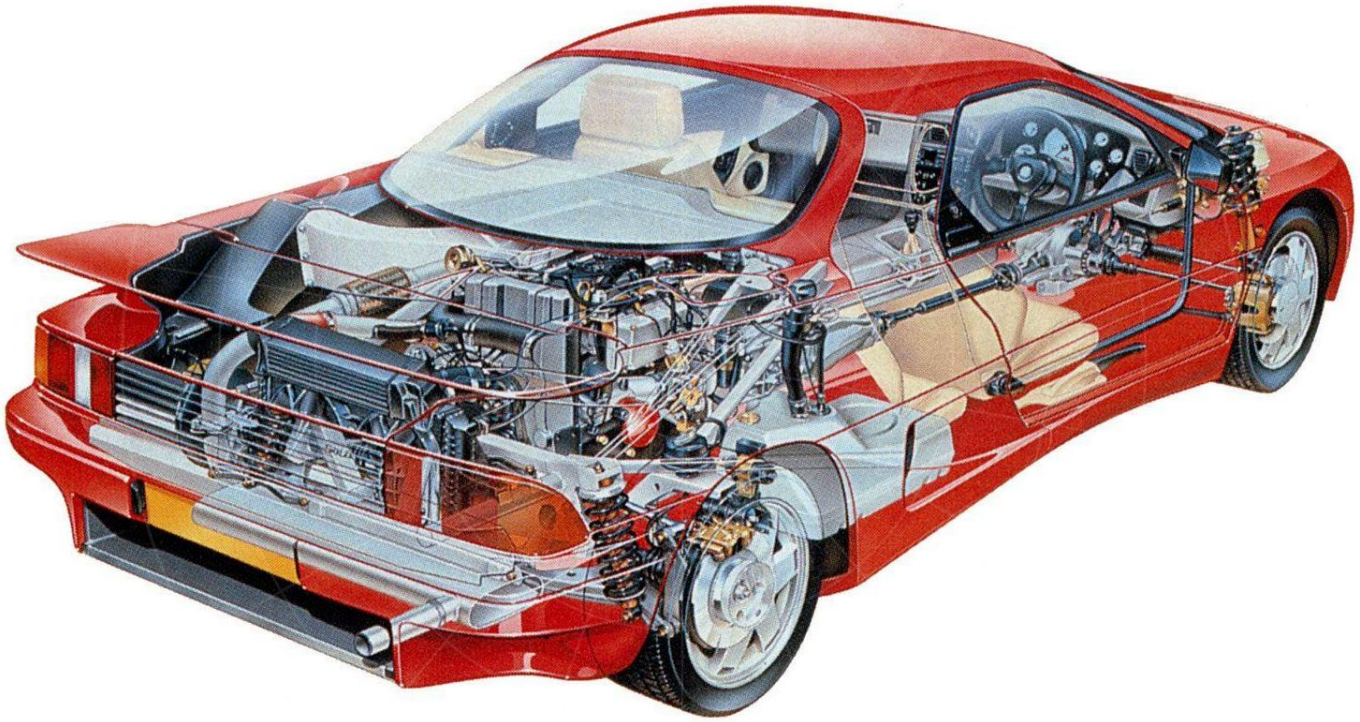
Under 1970-talet tog man fram flera retrobilar baserade på standardbilskomponenter och nådde vissa framgångar med detta.

Efter att Jankel lämnat företaget i skiftet mellan 1970- och 1980-tal siktade de nya ägarna in sig på modernare skapelser. 1984 presenterades första Panther Solo, en bakhjulsdriven mittmotorbil med Ford Fiesta-mekanik som skulle konkurrera med Toyota MR2.

Det blev inte mer än en konceptbil, istället valde man att sikta högre, mot betydligt dyrare konkurrenter.

Solo 2 som visades 1987 var fyrhjulsdriven, hade kolfiberförstärkt kaross och var uppbyggd runt en monocoque i aluminium. Motorn kom från Sierra Cosworth.

Pressen var positiv, i alla fall den brittiska, men inte många exemplar byggdes. Uppgifterna går isär men inte mer än mellan 12 och 22 bilar blev det. Den nya ägaren av Panther, sydkoreanska Ssang Yong, försökte lite halvhjärtat lansera Solo 3 men det hela rann ut i sanden.



Solo PANTHER



8. Döda amerikanska bilföretag: 6. Stutz (1911-1939)



Harry Stutz konstruerade en växellåda som kunde monteras över en bils bakaxel i slutet av 1800-talet, och han bildade ett företag som heter Stutz Auto Parts för att tillverka sin uppfinning 1910.

Året därpå byggde han sin första bil och deltog med den i den första upplagan av Indianapolis 500.

Under 1910-talet utökade han gradvis sitt företags modellprogram och fortsatte att lägga stort fokus på racing.

Under 1920-talet skiftade företaget fokus mot lyx och stil, bland annat genom att lansera modeller som Model M (bilden), men den stora depressionen blev ett hårt slag som företaget aldrig återhämtade sig från.

Stutz försäljning kollapsade i början av 1930-talet. Företaget slutade bygga bilar 1935 och stängde 1939.



AUTOCAR

9. Superbilen som världen glömde bort: Dauer 962 (1993)



Jochen Dauer arbetade nära Porsche med deras racingprogram, så han var ganska väl bekant med 962:an som hade haft mer än sin beskärda del av framgångarna i Le Mans 24-timmars. Dauer tog ett äkta 962-chassi och klädde om det med kolfiber- och kevlarkarosseri med förbättrad aerodynamik jämfört med originalet.

Dauer 962 var utrustad med en 3,0-liters platt sexa med dubbelturbo på 730 hk och var oerhört snabb men också mycket dyr att köpa, bara 13 exemplar tillverkades.




Roger Warolin