6 nov MOTOR-NYTT 2026



Iso Grifo GL350 (1965–69)

1. Provkörning av BYD Dolphin G DM-i

2. Skodas elbilar rusar

3. Stor ökning av elbilar från Renault

4. Borgward

5. Iso Grifo GL

6. Victor Auto Buggy

7. Grattis Pontiac Grand Prix

8. Döda amerikanska bilföretag

9. Superbilen som världen glömde bort

10. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning av BYD Dolphin G DM-i

Av Erik Andrén

Publicerad 28 okt 2026 kl 15.01

Laddhybrider i det mindre formatet hör inte till vanligheterna, men BYD Dolphin G är en. Är den kul mer än till färgen?



Oftast någon form av vattenlevande djur, följt av en till synes slumpmässigt vald bokstav eller siffra. Det är ungefär så namngivningsprincipen ser ut hos BYD. Seal U, Sealion 6, Shark, Seal 6, Atto 3 och 2... och nu Dolphin G. Nej, logiken kring namnen är inte solklar. Det är däremot färgen. Mer orange än ett holländskt fotbollslag står ”vårt” exemplar av BYD Dolphin G och väntar på en annars gråsvart parkering. Vi är första media ut med att provköra modellen på svensk mark, och vi kan redan här i texten säga att det är mer än färgen som är lysande. Dolphin G ska nämligen under vår provkörning visa sig vara en högst trevlig bekantskap.

Men vad handlar det då om? Jo, BYD Dolphin G är något så ovanligt som en laddhybrid i småbilsklassen. En elmotor på 163 hästkrafter kombineras med en 1,5-liters bensinmotor på 95 dito till totalt 212 hästar. I normalfallet, kan man säga, är bilen eldriven, och bensinmotorn fokuserar på att ladda det 18,3 kilowattimmar stora batteriet. Samt att direkt förse elmotorn med ström. I högre farter, på motor- och landsväg, kan dock bensinmotorn driva hjulen direkt. Uppbyggnaden är inte helt olik det hybridsystem som återfinns i Honda Jazz eller vissa versioner av Nissan Qashqai – det som ibland kallas seriehybrid. Med det lilla tillägget att Dolphin G då, till skillnad från nämnda modeller, faktiskt går att ladda med sladd, och har ett batteri ändå någorlunda värt namnet.



Det här är nytt

Ny modell. Inte att förväxla med gamla BYD Dolphin. Dolphin G ska vara utvecklad specifikt för Europa, och det märks faktiskt.

Småbil och laddhybrid. En kombination som inte är alltför vanlig, men smart. Många korta resor kan ske helt på el.

Seriehybrid och laddhybrid. Bensinmotorn har som huvuduppgift att ladda batteriet och ge ström till elmotorn, även om den också kan driva hjulen direkt under vissa omständigheter.

Likt just Jazz är också Dolphin G en lite mer högbyggd småbil. Fronten är kort, och dörrarna fyra till antalet. Och nog är den faktiskt ganska så snygg, även om dess design – om emblemen plockades bort – riskerar vara svårplacerad. Den ser lite ut som alla bilar och ingen bil samtidigt.

På plats bakom ratten går det enkelt att hitta en bra sittposition, både stolarna (som är eljusterbara) och ratten har goda justeringsmåner. Runtomsikten visar sig också vara god. Det enda negativa här är att BYD valt att lägga precis all information man vill se i förarskärmen allra högst upp. Lagom i höjd med rattkransen för övertecknads del. Följaktligen ser jag inte ett smack av saker som hastighet, inlästa vägskyltar, varningslampor, yttertemperatur eller vilken växel som ligger i, om jag inte aktivt ska böja mig ner och kika. En del av detta – så som hastigheten – visas dock också i vindrutan med en head up-display. Uppskattat!

Även materialvalen interiört är uppskattade. De mjukare ytorna upplevs klart högkvalitativa, och tvärs över instrumentpanelen går en svart bård i blank pianolack. Också snyggt, men lite opraktiskt, då varenda dammkorn direkt syns. Förmodligen även repor så småningom. Ratten är lagom tjock och greppvänlig, och de knappar och scrollhjul som bor på den är rimligt lättillgängliga och lätthanterliga. Växelväljaren sitter på rattstångens högersida, varför både vindrutetorkare och lampor tvingas husera på samma spak till vänster. Mittkonsolen pryds, i vanlig ordning, av en pekskärm. Trådlös Apple CarPlay och Android Auto stöds, även om vi inte alla gånger lyckas få det att funka direkt. Även den inbyggda navigationen utgörs av Google Maps, och funkar bra. Skärmen är responsiv och de flesta menyer någorlunda logiska.



En sak Dolphin G dock har gemensamt med vissa andra kinesiska bilar – och för den delen även en del bilar med andra ursprungsländer – är att vissa saker omotiverat ligger några steg bort i menyerna. I startläge visas i stället ett stort foto på snöklädda berg. Fin bild förvisso, men man undrar om det inte finns vettigare information eller reglage att visa där. En karta, radion eller klimatanläggningens kontroller, kanske?

Nedanför skärmen finns en liten list av fysiska knappar, däribland bilens tämligen subtila startknapp. En knapp som är lätt att missa att trycka på. Inte bara på grund av dess design, utan även eftersom Dolphin G så pass mycket upplevs som en elbil vid stillastående och i låg fart. Vid stillastående står den helt still, och är helt tyst. Det är förstås bra på många plan, men det är bara genom det som visas i skärmarna man egentligen vet att det är ”igång”. Och när den är det, så går det till exempel inte att låsa bilen när man går ifrån den. I stället hålls dörrarna olåsta och ett varningspip hörs. Det händer flera gånger under provkörningen att vi behöver gå tillbaka och trycka på knappen på mittkonsolen för att kunna låsa. Det hade varit smartare här ifall bilen förstod att den nog skulle stängas av när föraren gått iväg med nyckeln och tryckt på låsknappen.

Apropå varningspip, eller ja, ljudupplevelsen i bilen, så behöver också något sägas om allsköns pip och pling. BYD har nämligen tagit det marina temat från modellnamnet och även skapat en... låt säga, speciell ljudbild. Bältesvarnaren låter som droppande vatten, blinkersen som någon slags plingande sms-signal - som dessutom har olika ljudföljd beroende på om man svänger höger eller vänster. Bra om du är osäker åt vilket håll du precis bestämt dig för att du ska svänga, antar jag. Det går, i bilens menyer, att välja en annan lite mer normal ljudupplevelse. Men kanske är de ”varumärkesbaserade” ljuden lite roliga trots allt. När allting annat känns fullkomligt normalt så krävs kanske att i alla fall något sticker ut.

Förutom de, så att säga, mer medvetna ljuden så hörs en hel del väg- och vindljud i kupén. Särskilt på landsväg. BYD har knappast satsat mest i branschen på ljudisolering, men det är ändå inom ramarna för det som kan anses okej. Motorn är i de allra flesta fall helt ohörbar. Det är främst i högre motorvägsfart och motlut som den gör sig påmind med ett ändå rätt subtilt morrande.



Körupplevelsen är i stora drag bra, bilen är rimligt pigg och styrningen ger en god vägkänsla. Förarhjälpssystemen är mestadels subtila i sina ingrepp, och även om det är bra så tillvida att de sällan stör körupplevelsen, så är frågan om de inte är lite väl subtila. Råkar man glida ur en fil är det inte alls alltid som filhållningen faktiskt styr tillbaka. I stället vibrerar ratten till, och bilen fortsätter över linjen. Vid några tillfällen upplever vi också att bilen omotiverat bromsar in för saker som inte är i vägen. En bil i en annan fil, exempelvis. Och på omvänt hade den också kunnat vara lite rappare att återta fart vid omkörning på motorväg, när en framförvarande bil inte längre är i samma fil.

På det hela taget är det dock rätt små saker i en annars trevlig bil att ratta. Att ta sig runt i trånga utrymmen fungerar också bra, då runtomsikten med både speglar och 360-graderkamera är god. Kupéutrymmena är också bra. Under mittkonsolen finns ett stort fack, och baksätet är både rymligt nog och bekvämt nog även för vuxna. Baksätesresenärerna får egna luftutblås, och var sin läslampa, men inga kurvhandtag. Bagageutrymmet är också acceptabelt stort, där fyra personer kan få med sig en kabinväska. Dessutom finns bra och rejäla lastöglor i metall, något vi inte alltid är bortskämda med. Att bakluckan inte är eldriven och knappstyrd som på många andra nya bilar, känns som en rimlig utrustningsbrist. Det är knappast så svårt och tungt att dra igen den manuellt. Dolphin G är i stället rimligt välutrustad på andra sätt, med eljusterbara stolar, eluppvärmd ratt, head up-display, adaptiv farthållare och regnsensor. Den sistnämnda upplevs dock väldigt pigg på att dra på torkarna på full fart så snart en droppe träffar vindrutan. Som att bilen inte tål vatten, trots att den är en delfin.

Laddhybriddrivlinan fungerar bra, och bilen kan, i teorin, gå drygt 10 mil på el. Jag säger i teorin, eftersom det inte verkar gå att köra i eldrivet läge vid alltför låg batterinivå, och därmed helt tömma batteriet. På rent elläge – så långt det gick – blev dock förbrukningssiffran under provkörningen 1,94 kWh per mil, och en teoretisk elräckvidd på ca 105 kilometer, vilket är helt enligt specifikation. Som hybrid, där batteriet tillåts växelverka med motorn, blev förbrukningen strax under 0,6 l/mil. Allt detta främst på motor- och landsväg. Kan du ladda hemma och mest kör i ditt närområde så kommer kommer de allra flesta resor kunna gå just på el. Det är bra och smart. Kan du inte ladda hemma så finns snabbladdning, som under provkörningen nådde 45 kilowatt. Även det rimligt okej, för just en laddhybrid. (Men rätt kasst om Dolphin G hade varit enbart elbil.)



Det lite otydliga modellnamnet och den lite anonyma designen till trots så är, kort sagt, Dolphin G en bil som känns väldigt genomarbetad. Och europeisk, på ett positivt sätt, på ett sätt som få andra kinesiska bilar gör. Priset på 359 900 kronor i testat utförande (eller 306 900 kronor i grundversion med mindre batteri) är förvisso dyrare än vissa icke-laddbara konkurrenter, men med de lägre driftkostnader som laddmöjligheten ger så förvånar det inte oss ifall den ändå blir bilen som gör BYD mer etablerade hos oss.



BYD Dolphin G DM-i Comfort

Pris: 359 900 kronor.
Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 76,5/81,4, cylindervolym 1 497 cm³. Max effekt 95 hk (70 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 120 Nm vid 4 500 r/min. Elmotor, max effekt 163 hk (120 kW), vridmoment 210 Nm. Max systemeffekt 212 hk (156 kW), sammanlagt vridmoment 210 Nm. Batteri 18,3 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,6 kW/39 kW.
Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdrift. Steglös automatlåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,3 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 215/50 R18.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 261, längd 416, bredd 183, höjd 158, spårvidd f/b 158/158. Markfrigång 13. Tjänstevikt 1 555, maxlast 485, max släpvagnsvikt 750. Tank 42. Bagagevolym (VDA-liter) 425–1225 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,3 s, toppfart 180 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,14 l/mil. CO_2 32 g/km. Räckvidd el 105 km.
Garantier: Nybil 6 år, rostskydd 12 år, lack 12 år, batteri 8 år/25 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Honda Jazz
Likartad drivlina, och högbyggd likt Dolphin G, men utan laddmöjlighet (och med ett mindre batteri). Dolphin G både är och känns modernare.
Pris: 278 900 kronor.



Toyota Yaris
Herre på täppan i hybrid-småbilsvärlden. Inte lika praktisk karossform, men kanske ännu snäppet roligare att köra. Heller inte laddbar.
Pris: 260 900 kronor.

2. Skodas elbilar rusar med 41 procent

Posted by Kristofer Rask

oktober 30, 2026

3 kommentarer

Succé för Elroq och Enyaq



Skoda fortsätter att växa kraftigt i Europa och det är framför allt elbilarna som driver utvecklingen, avslöjar den tjeckiska biltillverkaren i en ny rapport. Under årets första nio månader ökade märkets globala leveranser av elbilar med 41,3 procent.

Totalt levererade Skoda 812 400 bilar globalt under januari till september vilket innebär en ökning med 6,1 procent jämfört med samma period förra året. Av dessa var 167 400 elbilar vilket motsvarar drygt var femte bil.

Det är framför allt de två elbilarna Elroq och Enyaq som ligger bakom framgångarna. Elroq ökade med hela 52,7 procent till 92 200 levererade bilar medan Enyaq ökade med 25 procent till 72 700 bilar.

De båda modellerna placerade sig dessutom som Europas tredje respektive fjärde mest sålda elbilar under årets första nio månader. Skoda är därmed det femte största elbilsmärket i Europa.



Två nya elbilar ska öka försäljningen

Nu väntas Skodas elbilsförsäljning få ytterligare fart. Under året har tillverkaren fördubblat sitt elbilsutbud genom lanseringen av de två nya modellerna **Epiq** och **Peaq**.

Intresset har varit stort berättar Skoda. Fram till mitten av oktober hade Skoda fått in över 82 000 beställningar på de båda elbilarna tillsammans. Leveranserna har däremot bara precis kommit igång och fram till slutet av september hade 1 900 Epiq och 700 Peaq levererats.

Ökar också vinsten

Samtidigt som elbilsförsäljningen ökar har Skoda dessutom lyckats förbättra sin lönsamhet. Under årets första nio månader ökade omsättningen med 3,5 procent till 23,1 miljarder euro medan rörelsevinsten steg med 7,4 procent till 1,9 miljarder euro.

Rörelsemarginalen förbättrades från 8,0 till 8,3 procent.

– Att växa lönsamt under de första nio månaderna 2026 visar styrkan i vår kundfokuserade affärsmodell. Detta är en viktig grund för att hantera utmaningarna med svårare förhållanden under det kommande året, säger Holger Peters, tillförordnad vd för Skoda Auto.


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.

elbilen SVERIGE

3. Stor ökning av elbilar från Renault

Carl Undéhn 29 okt 2026



De senaste åren har Renault lanserat tre elbilar som alla tagit inspiration av tidigare modeller från den franska tillverkaren. Det handlar så klart om Renault 5, Renault 4 och nu senaste Twingo. Samtidigt har de befintliga elbilarna Megane och Scenic uppdaterats med en del ny teknik och design.

Sammanfattat ser det ut som att Renault gjort kloka val med sina elbilar. För nya siffror för årets tredje kvartal visar på en rejäl ökning i försäljningen av elbilar på 85 procent. Det handlar då om försäljningen för Renault Group, där även märkena Alpine och Dacia ingår. Under samma tidsperiod minskade också den totala försäljningen för gruppen med 6 procent, och totalt såldes det 497 799 fordon.

Ökningen av sålda eldrivna modeller innebar också att de nu står för 25,8 procent av den totala försäljningen. Därmed är mer än var fjärde bil som Renault Group säljer en helt eldriven modell.

Slås de tre kvartalen ihop visar siffrorna att Renault Group sålde 1 662 222 fordon under årets första nio månader. Märket Renault ökade något med 1,1 procent, men Dacia tappade nästan 10 procent av sin försäljning. Alpine däremot, som är Renaults prestandamärke och sedan några år tillbaka jobbar på att ta fram ett helt eldriven modellprogram, ökade med 66 procent under årets första nio månader. Totalt sålde Alpine då 12 269 bilar.


Carl Undéhn

Driven to Write

4. De dödas bok — Borgward (Del Tre)

Av Bruno V

11 maj 2026

Slutet på vägen



Borgward P100 stora sedan skulle visa sig bli den sista modellen som introducerades under Carl Borgwards ledning. Driven av den sexcylindriga motor som tidigare använts i Hansa 2400 var P100 en ganska imponerande bil. Dess 4 720 mm långa monocoquekaross var modern och behagligt utformad, även om det, särskilt i profilvy, fanns en tydlig likhet med Mercedes-Benz W111 som introducerades samtidigt på bilsalongen i Frankfurt 1959[1]. P100 var nästan 300 kg lättare än sin föregångare och dess topphastighet på 160 km/h (99 mph) ansågs vid den tiden vara ganska hög. Den valfria luftfjädringen, som lade till 800 DM till grundpriset på 12 350 DM, var en anmärkningsvärd nyhet för en tysk bil.

Carl Borgward hade stora förhoppningar på sitt moderna nya flaggskepp och siktade särskilt på exportframgång för det i USA. Men de amerikanska 'stora tre' hade precis lanserat sina första kompakta (enligt amerikanska mått) bilar, vilket orsakade en enorm försäljningsminskning av alla europeiska importbilar utom Volkswagen Bubbil. Att sälja P100 i Tyskland och resten av Europa visade sig också vara svårt: konkurrenter som Jaguar MK2, Opel Kapitän, Citroën DS19 och till och med Mercedes 220S/SE låg alla under P100 i pris. Det ledde till en kommersiell fiasko. Under sin korta treårslivslängd hittade endast 2 587 P100 ägare. Den var en bättre prestanda än Hansa 2400 men bleknade i jämförelse med de siffror Mercedes-Benz och Opel sålde på sina W111 och Kapitän under samma period. Även kämpande BMW sålde mer av sin föråldrade 'Barockengel'-modell.



Vid slutet av 1960 hade Borgward sålt drygt 85 000 bilar totalt det året. Det kanske inte låter så illa, men det var utspritt över ett brett utbud av bilar, ett utbud mer varierat än någon tysk rival. Och där låg en livshotande svaghet: nästan ingen av dem producerades i tillräckligt stor volym för att generera tillräcklig vinst. Visst, Isabella höll goda försäljningssiffror men den började bli till åren och började bli aktuell. Med nya tillskott både i den nedre och övre delen av portföljen som inte fick de resultat som hoppats på och stagnerande export till USA, samlades mörka moln vid horisonten.

Carl Borgwards egen personlighet[2] Bör inte heller förbises eftersom det var kopplat till de problem som alltmer tyngde hans bilimperium. Han var utan tvekan intelligent, passionerad och, se Isabella, inte utan talang på designfronten heller. Han tillbringade mycket tid i företagets stylingkontor och hade även en privat teckningsstudio och verkstad i sitt eget hem. Han var dock betydligt mindre intresserad av andra aspekter av verksamheten som var avgörande för dess långsiktiga framgång, såsom marknadsundersökningar och att organisera företaget med blicken mot framtiden. År 1960 var Carl Borgward sjuttio år gammal men hade tydligen inte funnit det nödvändigt att förbereda någon av sina söner för att så småningom efterträda honom.

På ytan verkade Borgward fortfarande vara i bättre form än BMW vid den tiden, vilket ökade ekonomiska problem[3] tvingade Borgward att ta ett pant på sina stora personliga markinnehav och att avskeda 10 % av sin då 20 000 anställda starka arbetsstyrka, en handling som naturligtvis inte gick obemärkt förbi i allmänhetens ögon.

Men det som fick hela affären att tippa över gränsen var en 14-sidig artikel i den tyska nyhetstidningen 'Der Spiegel' i januari 1961 som beskrev företagets ekonomiska svårigheter, hävdade att Borgward var försenad med betalningarna och hävdade att företaget var insolvent. Även om Borgward definitivt hade allvarliga ekonomiska problem, var företaget egentligen inte insolvent[4]. Men skadan var redan skedd: köpare avbokade beställningar, borgenärer krävde omedelbar betalning av utestående fakturor, och både handlare och anställda ville ha svar.



Isabella-prototypen blev Glas 1700

I början av februari 1961 vägrade delstaten Bremen att stödja ett lån som skulle beviljas Borgward av en av dess stora bankpartners. Några dagar senare meddelades att Borgward skulle införlivas i ett nytt aktiebolag som bildades av delstaten Bremens regering. Carl Borgward tvingades avgå och släppa taget om sitt företag. Samtal med Chrysler, som ville få ett säkert fotfäste på den europeiska marknaden, följde men ledde inte till något och den amerikanska tillverkaren satsade istället på Rootes och Simca. Annonser publicerades i tyska medier i ett försök att återvinna förtroendet, vilket försäkrade allmänheten om att Borgwards produktion fortsatte som tidigare och att service och underhåll efter försäljning inte skulle påverkas, men det är tveksamt om dessa annonser hade någon större positiv effekt.

Johannes Semmler, den finansiella experten som utsågs att leda nya Borgward, var också ordförande för tillsynsstyrelsen för BMW AG. Semmler hade framgångsrikt genomfört ett åtgärdsprogram hos den problemtyngda biltillverkaren i München, så hans kapacitet var aldrig ifrågasatt, men en tydlig doft av intressekonflikt var obestridlig för alla utom de obotligt naiva.

Produktionen av Borgward-bilar fortsatte, men i mycket lägre takt. I slutet av 1961 hade drygt 22 000 bilar tillverkats och 1962 var endast 663 till färdigställda innan kontakten drogs ur och företagets rester likviderades. Produktionsverktyg och pressformar för P100 och Isabella såldes till Impulsora Mexicano Automotriz i Mexiko[5], den stiliga Frua-inspirerade Isabella-ersättningsprototypen köptes snabbt upp av Glas, det mesta av lastbilsverktygen gick till Barreiros, fastigheterna såldes till Henschel och Sebaldsbrück-fabriken till Mercedes-Benz. Alla Borgwards borgenärer betalades dock fullt ut[6].

Många Borgward-ingenjörer och tekniker fick snabbt ny anställning på BMW och Mercedes-Benz Carl Borgward avled i juli 1963 vid 72 års ålder av hjärtsvikt, även om ett brustet hjärta kanske är en mer korrekt diagnos.

Med Carl Borgwards död lämnade en man denna värld som hade stått i spetsen för sitt företag från början till slut. Detta var och är fortfarande en sällsynthet, särskilt inom bilbranschen. Ironiskt nog står monumentet i Bremen till Carl Borgward på Mercedes-Strasse.



Carl Borgward

Om vi intar en rationell, känslokall synvinkel gäller följande: chefen är alltid ytterst skyldig. Det sammanfattas bäst med ett tyskt ord: 'Chefsache'. Carl Borgward var ansvarig för både den imponerande uppgången, åren av välstånd och det slutliga fallet för hans bilimperium. Dagens globala biltillverkare har varken råd med ren genialitet eller ren djärvhet; Att uppnå varaktig framgång kräver lagarbete och en viss grad av pragmatism.

FOTNOTER

1. Den faktiska produktionen av P100 startade dock inte förrän i augusti 1960. [↩]
2. Birgit Hanke, Carl Borgwards sekreterare: "Han var mycket auktoritär, han var preussisk i sitt tänkande, om han ville ha något ville han driva igenom det. Och tyvärr, tyvärr – särskilt i slutändan – var han motvillig till råd." Översatt: Han var mycket auktoritär, med ett preussiskt tänkesätt. När han ville ha något gjort måste det ske oavsett vad. Och tyvärr – särskilt mot slutet – var han ovillig att lyssna på råd. [↩]
3. Carl Borgward hade under tidigare år tagit stora lånesummor under garanti från regionalsenaten, vilket hjälpte honom att finansiera utvecklingen av både Arabella och P100. [↩]
4. Der Spiegel publicerade en rättelse av deras falska insolvensanspråk, men först flera år efter händelsen när det förstås gjorde liten skillnad. [↩]
5. P100 hade en kort efterlevnad fram till 1967 där som Borgward 230GL, och en viss Walter Schätzle byggde Borgwards mellan 1963 och 1967; se 'Walter Schätzle – Resurrection Man' **här** på DTW. [↩]
6. 1977 hade importören av München Willys Jeep, Peter Müller-Buchhof, en 'Borgward 23' utställd på IAA i Frankfurt. Det här var troligen inget annat än en AMC Hornet med olika emblem – inget blev någonsin av det. Och det fanns förstås Christian Borgward, barnbarn till Carl Borgward, som med kinesisk hjälp försökte återuppliva varumärket – utan framgång: 'New Borgward' gick också i konkurs. [↩]

5. Den fantastiska Iso Grifo GL

Av Nigel Boothman 17 sep 2026 8 min läsning

Iso Grifo har en stark inverkan på vissa människor.



Ägaren till denna bil, Peter Wolfers, behövde bara se några foton i *Classic och Sportscar* för att börja leta efter en.

Skyll på Mike McCarthy, som körde Grifo som tillhör Black Sabbaths Tony Iommi för majnumret 1983.

På senare tid beskrevs Grifo som 'en av 1960-talets sexigaste GT-bilar' i en *genomgång* av Giorgetto Giugiaros finaste design, och modellen dyker alltid upp när biljournalister ombeds välja en absoluta favorit – precis som när den var ny.

Ta till exempel den vanligtvis objektive John Bolster, som skrev i *Autosport* 1967: 'Jag kände att det var den bästa bil jag någonsin kört.

'Den var oerhört vacker, den hade suveränt väghållning och framför allt hade den extremt hög hastighet kombinerat med aerodynamisk stabilitet. Ändå betedde sig maskinen perfekt i den tyngsta trafiken.'

Han nämner också den 'nästan totala undertryckningen av avgasljudet', vilket får dig att undra vad alla dessa år av odämpade specials på Shelsley Walsh hade gjort med hans hörsel.

När Peter sprutar Grifon förbi vår fotograf längs denna tysta Essex-väg, tänker jag inte på läsrummet i ett kloster, utan på depån på **Le Mans Classic**, där jag ser en Bizzarrini 5300GT tända däcken och komma ut till samlingsplatsen.



Denna Iso Grifo GL:s utmärkta interiör var i slutändan värd tre och ett halvt års väntan på trimmern för att slutföra arbetet

Det är något med en trimmad **Chevrolet** small-block V8 som är svår att dölja, även med ljuddämpare avsedda för gatubruk.
Den här är en högkompressionsversion med utlovade 350 hästkrafter.

Det är imponerande nog även om det bara är en nettosiffra vid svänghjulet, som brukligt var i USA vid den tiden.
Ljudet den skapar är en sådan kontrast till bilens slanka, sensuella utseende.

Det är en fantastisk design: formfull och lyft av juvelliknande detaljer, men med en muskulösitet som antyder vad som är dolt.

Om den vore brittisk skulle den låta tystare, mer dämpad, troligen en rak sexa; om den vore helt italiensk skulle det finnas en livlig, musikalisk V12 eller en flerkamlig V8 – men Iso använde förstås alltid amerikanska motorer.

Chevrolet Corvette-motorer var långt ifrån Renzo Rivoltas dagliga standardprodukter på 1950-talet.

Hans företag hade gjort mycket bra ifrån sig med att tillverka kylskåp och värmare för hushåll, och expanderade sedan till att tillverka scootrar och små motorcyklar, vilket gav en motor till en innovativ bubbelbil 1953.

Denna, Isetta, gav Rivolta en rejäl inkomst när **BMW** licensierade designen och i slutet av 1950-talet längtade han efter att bygga en mycket större och snabbare bil.

Rivolta fann idealisk hjälp i form av Giotto Bizzarrini, vars avsked av Enzo Ferrari för hans roll i 'palatsupproret' i oktober 1961 visade sig mycket väl lämpad.

Bizzarrini specificerade chassi och fjädringslayout som skulle tjäna alla Isos gatbilar, med vissa anpassningar, fram till slutet av deras verksamhet 1974.



Iso Grifo GL har Veglia-urtavlor

Den första **Iso Rivolta IR 300** kom 1962 med en 327 kubiktum (5,4-liters) Corvette-motor, en stilig tre-låda och fyra säten.

Grifo A3L började tillverkas 1965, och företagets berömmelse steg kraftigt med den utmärkta fastback-karossen, kortare hjulbas, lägre hållning och bättre prestanda.

Den här gången siktade Iso inte på **Lancia**/**Jaguar-nischen**, som IR 300 hade.

I Storbritannien, i juni 1966 och efter 20 % inköpsskatt, kostade en Grifo 5950 pund, vilket var cirka 300 pund mer än **Maserati Mistral**, 1000 pund mer än en **Aston Martin DB6** och bara 23 pund mindre än en **Ferrari 275GTB**.

Ett djärvt förslag, minst sagt.

Lyft på motorhuven på de tre rivalerna och du möttes av fullblodsmotorer med kamaxlar på övervåningen och flera förgasare, inte en pushrod V8 som bara var några justeringar från att driva en pickup.

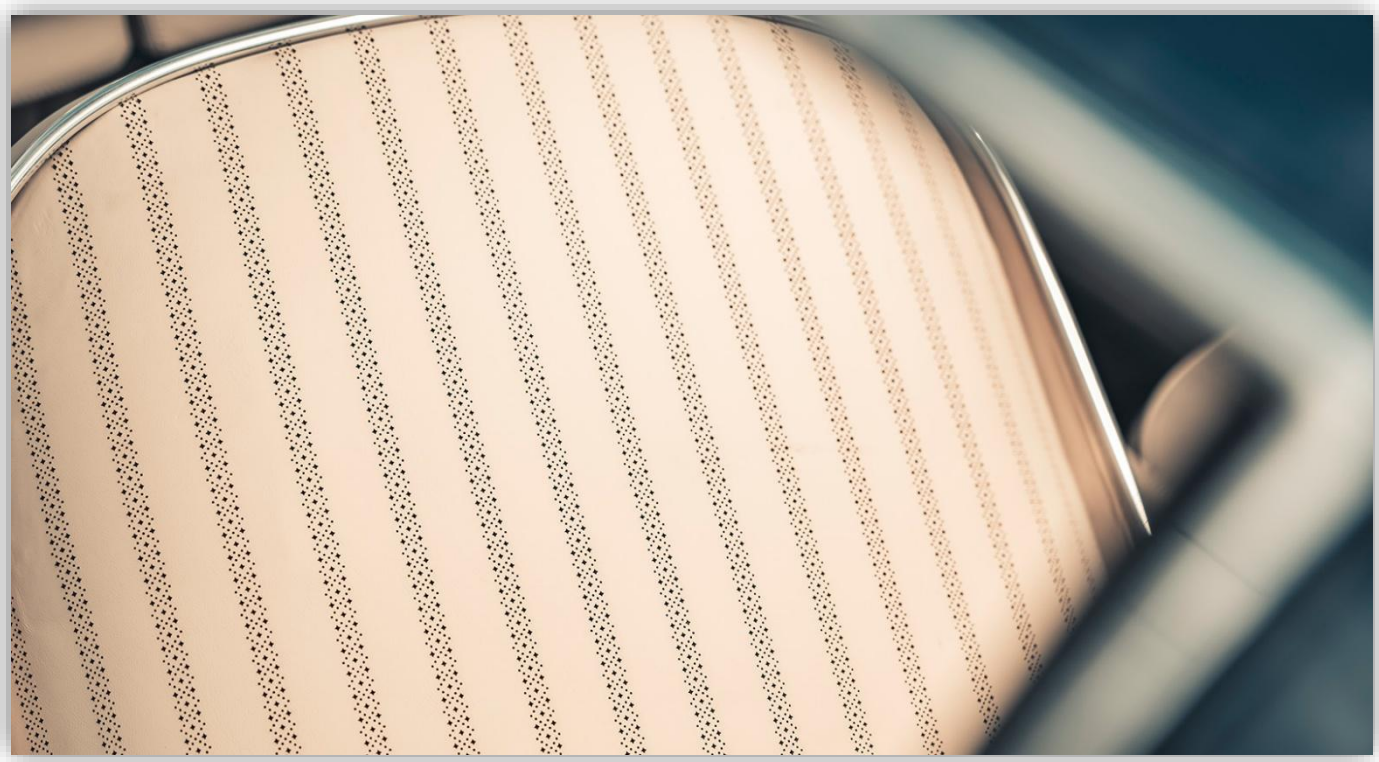
Andra försökte formeln men misslyckades: den nästan lika vackra Gordon-Keeble dog på grund av ett terminalt glapp i företagets kassaflöde 1966, trots att den erbjöd ett identiskt recept av Giugiaro-design och en Corvette V8 för 2000 pund mindre än Grifo.

Ändå gjorde Iso:s europeiska försäljningsräckvidd, tillsammans med den fantastiska designen, precis tillräckligt för att hålla siffrorna igång.

Den genomsnittliga produktionen för småblocket Grifo är ungefär en i veckan under vad som skulle bli en nioårig produktion.

Av dessa totalt 414 exemplar tillverkade över två serier byggdes endast 31 med högerstyrning, varav en är bilen du ser här.

Den avregistrerades av verkstäderna den 10 juni 1966 och landsteg på brittisk strand fem dagar senare. Därifrån saknas historien.



Denna Iso Grifo GL:s interiör är som ny

Peter tror att bilen uppgraderades till fabriksspecifikation på 350 hk någon gång 1967, och han skulle gärna vilja höra från någon med minnen av denna Grifo innan den gick vidare till Watford-baserade Concorde-piloten Bill Dick, mer än ett decennium senare.

Peter hittade bilen 1986. "I efterhand var jag lite för petig med specifikationerna, men jag var ung och envis," säger han.

"Jag provkörde ett fint exemplar på 300 hk med en tvåväxlad Powerglide automatlåda, men jag ville ha en bil på 350 hästkrafter, helst en femväxlad manuell, och den här uppfyllde kraven."

Det var ungefär allt den gjorde. Dick hade tagit ut motorn och växellådan för att byta koppling, och upptäckte därmed viss strukturell korrosion.

Ett försök till stöld innebar att sidorutorna hade krossats, styrlåset brutits och bränslepåfyllningen skadats.

Priset? Bara 5000 pund, vilket låter frestande tills Peter påpekar att priset för en bra 1986 var 8–9000 pund.

Men eftersom Peter och hans blivande fru hade köpt en förfallen skola som behövde mycket arbete, var det tvunget att bli den här.

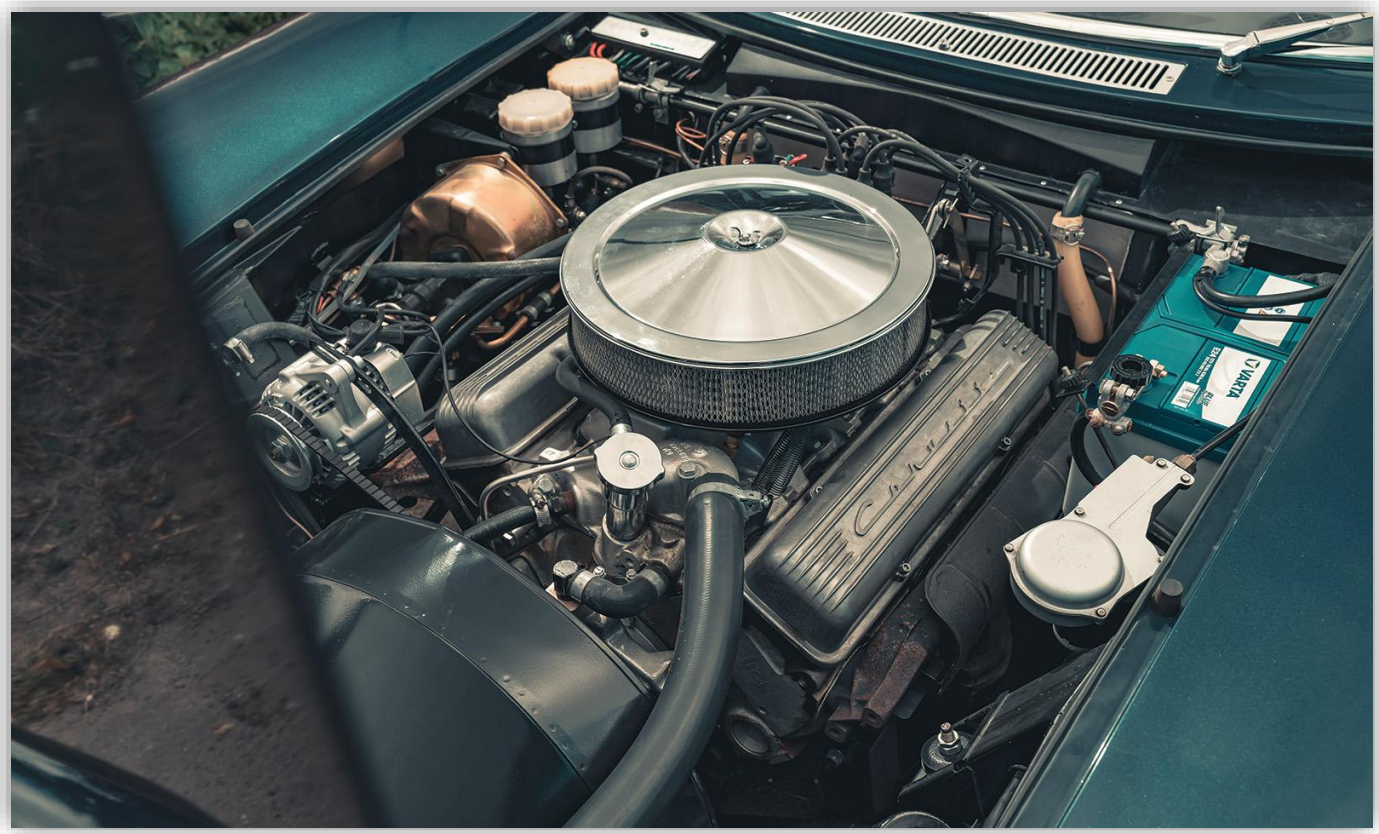
I mitten av 1990-talet hade Peter samlat ihop medel för att använda Chris Lawrence från Wymondham Engineering, en välkänd skapare och reparatör av exotiska karosser.

Lawrence angav en värsta tänkbara summa på £10 500 för att åtgärda den omfattande rosten, men när arbetet var klart hade räkningen skjutit i höjden till £30 000.

Idag är Peter filosofisk kring detta, och han inser den höga standarden på arbetet och den nästan omöjliga möjligheten att köpa karossdelar, även genom den italienske isospecialisten Negri.

"Realistiskt sett var det väl spenderat," säger han. "All rost har tagits bort och åtgärdats – nytt bagageutrymme, boxsektioner under vingarna, inre hjulhus och hela bilens front.

"Både framvingarna och nosen skapades av Chris på hans engelska ratt.



Iso Grifo GL:s ombyggda Chevrolet V8 med 350 hk

"Jag gick till Negri för att se vad de kunde tillhandahålla, och de angav en summa i lire med så många nollor att jag inte följde upp den... Men de blev goda vänner och var mycket hjälpsamma under de följande åren."

Det skulle bli långa år: den enorma räkningen förlamade inte bara Peters besparingar, utan svalkade också hans entusiasm för projektet.

Han hade monterat delar – föremål så stora som aluminiumtopplock kom tillbaka i hans handbagage under frekventa arbetsresor till Kalifornien för hans arbetsgivare, Lockheed – men det tog många år att återfå viljan att driva saker framåt.

"Jag insåg 2012 att om jag inte kom överens kanske jag aldrig skulle köra bilen," minns han.

"Jag började göra det jag kunde och till slut, 2017, överlämnade jag motorn till Mass Racing i Cambridgeshire för en ombyggnad."

Bortsett från de lättare aluminiumtopplocken och mindre ändringar för att garantera gott beteende på modern bensin, uppdaterade detta motorn till standard 350 hk.

Den slitna Holley fyrpipiga förgasaren ersattes av en ny, växlarna byttes ut mot Hall-effekt-tändning och den gamla chokemekanismen med en klaff som stack ut i avgasröret kasserades.

Att få karossen målad visade sig vara en något mer splittrad process: den första specialisten Peter valde fick personliga problem mitt under arbetet och fick sin verkstad återtagen av hyresvärden, vilket innebar fyra helgers arbete för Peter medan han letade efter delar av Iso-bilen.

"Allt fanns där för en provmatchning, men som tur var hade jag fotograferat varje del jag tog till honom, och jag hittade alla utom fem av delarna," minns han.

Denna noggrannhet växte snart, så att säga.



Ägaren Peter Wolfers DiY-motorhuvisolering resulterade i en småskalig affärsmöjlighet

Peter kopierade sömmönstret för isoleringsfilten under huvan med strykbrädeöverdragsmaterial och scrimskum, fäste det med ett högtemperaturlim, och nu gör han dem till andra Grifo-ägare.

Något liknande hände med märkena: Peters son arbetar för The Cambridge Building Society och fick reda på vem som tillverkade emaljmärkena som bars av diskpersonalen.

Detta visade sig vara ett företag i Birmingham, som kunde reproducera 'Iso MILANO'-emblemen, varav 76 par nu pryder andra Iso-modeller runt om i världen.

"Fenorna för gallren på sidorna är individuellt formade för att passa öppningarna, och de dök upp i en låda med diskmaskinsplattor."

Peter hittade en specialist nära Cambridge för att avsluta lacken och underförsegla karossen, vilket gav bättre skydd än den någonsin haft när den var ny.

När arbetet äntligen var klart började han bygga om fjädringen och elen, medan interiören gick till en trimmare i Leeds som till slut gjorde ett fantastiskt arbete.

"Fem månader blev tre och ett halvt år," säger Peter, med en bitter ton. "Men jag hade väntat länge på att få bilen rätt, och så är livet.

"Under tiden har jag plockat isär varenda mekanisk och elektrisk pryl på Grifo. Jag demonterade alla brytare och rengjorde kontakterna, återställde dem, satte ihop dem igen.

"Samma sak med motorerna, fönstervindarna, dörrlåsen och så vidare. Jag gick tillbaka till grundprinciperna för torsionsstängerna som lyfter motorhuven, gjorde beräkningarna och lät dem göras.

"De flesta Grifo-hattar flyger antingen upp för snabbt eller höjs inte alls – den här höjs mjukt."

Denna noggrannhet växte snart, så att säga.



Iso Grifo GL är stabil i hög fart och trivs bäst i snabba, svepande kurvor

Peter kopierade sömmönstret för isoleringsfilten under huvan med strykbrädeöverdragsmaterial och scrimskum, fäste det med ett högtemperaturlim, och nu gör han dem till andra Grifo-ägare.

Något liknande hände med märkena: Peters son arbetar för The Cambridge Building Society och fick reda på vem som tillverkade emaljmärkena som bars av diskpersonalen.

Detta visade sig vara ett företag i Birmingham, som kunde reproducera 'Iso MILANO'-emblemen, varav 76 par nu pryder andra Iso-modeller runt om i världen.

Med att bygga en ny kabelvävstol, vänta i evigheter på att instrumentinstrumenten skulle renoveras och bygga om bilen från dess nedskalade skick, var Grifo inte tillbaka på vägarna förrän 2023.

Följande år gjorde den ett preliminärt bidrag till mässcirkusen och vann omedelbart priser, inklusive *Classic & Sports Car* Editor's Award vid London Concours på sommaren.

Peter förväntade sig aldrig att kunna mäta sig med de stora professionella restauratörerna, och kanske kunde en petig person upptäcka små skillnader, men som vi vet utövar en Grifo en märklig makt över observatörer.

Som det gör i hytten. Det är så vackert här inne att jag undrar om det faktiskt är när jag startar och kör bilen som kommer att gå fel. Vad skulle kunna leva upp till ett sådant löfte?

Förvånansvärt nog är körupplevelsen ingen besvikelse efter utseendet, och det känns inte heller som att du missar något genom att inte ha en exotisk, högt spänd V12.

Lite gas hjälper V8:an att komma igång, och det känns som vilken 350 hk småblock som helst måste duga: lite butter, men med den säkra vetskapen att du har valet att vara mycket försiktig eller släppa lös en tiger.

Den korta växelspaken visar en behagligt precis grind, kopplingen är tung men inte omöjlig och det finns en liten ryckning vid upptagning, om du inte är djärv och inte har något emot en halspiskande start.

Den har gott om vridmoment överallt och när den får huvudet är den dramatiskt snabb.

Höj varven i andra och tredje växeln och du är långt över 160 km/h, med ett dånande, dånande soundtrack som är ren Le Mans Classic eller Goodwood inifrån kupén, lika mycket som utifrån.

Kraftfulla maskiner från 1960-talet från lågvolymstillverkare kan vara skrämmande att köra, så man måste ge Iso och förstås Bizzarrini beröm för att de känner till deras verksamhet.

De Dion-bakfjädringen, hjälpt av den låga frigångshöjden, är väl placerad och skapar förtroende när hastigheterna ökar.

Den är mycket gladare när den sveper genom långa kurvor i 100, 110 km/h och mer än att ta sig fram i snäva kurvor i hälften av de hastigheterna.

Bromsarna är tillräckligt bra för att du inte ska behöva göra undantag för dem och den kör ganska bra, bättre i detta avseende – och i hantering – än en annan viktig konkurrent, **Jensen Interceptor**.

Och om du planerar en spontan helgresa till St Moritz kanske Grifo inte kräver några plus-två baksäten, men den kan åtminstone mäta sig med Interceptor när det gäller bagageutrymme.

Det är en sportig, tillfredsställande, kapabel, praktisk, vacker och blixtsnabb milätare.

När man säger det så finns det ingen mystik alls kring Grifos påverkan på människor.

Faktafil

Iso Grifo GL

- **Såld/nummer byggd** 1965-'74/413 (alla varianter)
- Konstruktionsstålkaross, stålchassi
- **Motorjärnblock**, aluminiumtopplock, ohv 5354cc V8, Holley fyrportsförgasare
- **Maxeffekt** 350 hk @ 5000 varv per minut
- **Maxvridmoment** 360 lb ft @ 4000 varv/min
- **Växellåda** med femväxlad ZF manuell, bakhjulsdrift via begränsad slirningsdifferential
- **Fjädring: framoberoende** fram, med dubbla wishbones **bakre** de Dion-axel, trailing links, wattlänk; Spolar, teleskopspjäll f/r
- **Styrmasken** och muttern
- **Bromsskivor** med servo
- **Längd:** 14 fot 6 tum (4430 mm)
- **Bredd** 1770 mm (5 fot 10 tum)
- **Höjd** 4 fot 3 tum (1200 mm)
- **Hjulbas** 8 fot 2 tum (2489 mm)
- **Vikt** 3197 lb (1450 kg)
- **Mpg** 14
- **0-100 km/h** 6,2 sekunder
- **Toppfart** 160 mph
- **Nytt pris** £5950 (1966)
- **Priset nu** £350-500 000*

**Priser korrekta vid datumet för originalpublicering*

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

6. 1907 Victor Auto Buggy



Denna härliga Victor Auto Buggy från 1907 anses vara det enda exemplaret som finns i körbart skick och en oändlig källa till fascination. Ett förvånansvärt antal olika företag tillverkade bilar med namnet Victor under de tidiga åren. Denna bil tros ha byggts av Victor Automobile Manufacturing Company i St. Louis. Detta var inte ovanligt, och det finns flera andra exempel med högtstående namn som Columbia och Washington.

Detta är en mycket överraskande – och sällsynt – tidig bil, något mellan en lätt bil och en cykelbil, med en 15 hk, horisontellt motstående 'boxer' tvåcylindrig luftkyld motor monterad framtill på chassit, med ett svänghjul fäst framtill på motorn med vinklade ekrar som också fungerar som en kylfläkt. Kraften från motorn överförs till bakaxeln via en tvåväxlad växellåda, plus backväxel, med drivaxel och differential – detta vid en tid då kedjedrift fortfarande var utbrett i branschen. Styrningen sker med kuggstång. Fulla elliptiska fjädrar fäster både fram- och bakaxeln vid chassit, medan bakaxeln och differentialen förhindras från att röra sig från sida till sida av en flerbladig tvärfjäder monterad ovanför axeln. Mekaniska trumbromsar är endast monterade på bakaxeln. Mycket, mycket smala träekerhjul är monterade med massiva gummidäck.

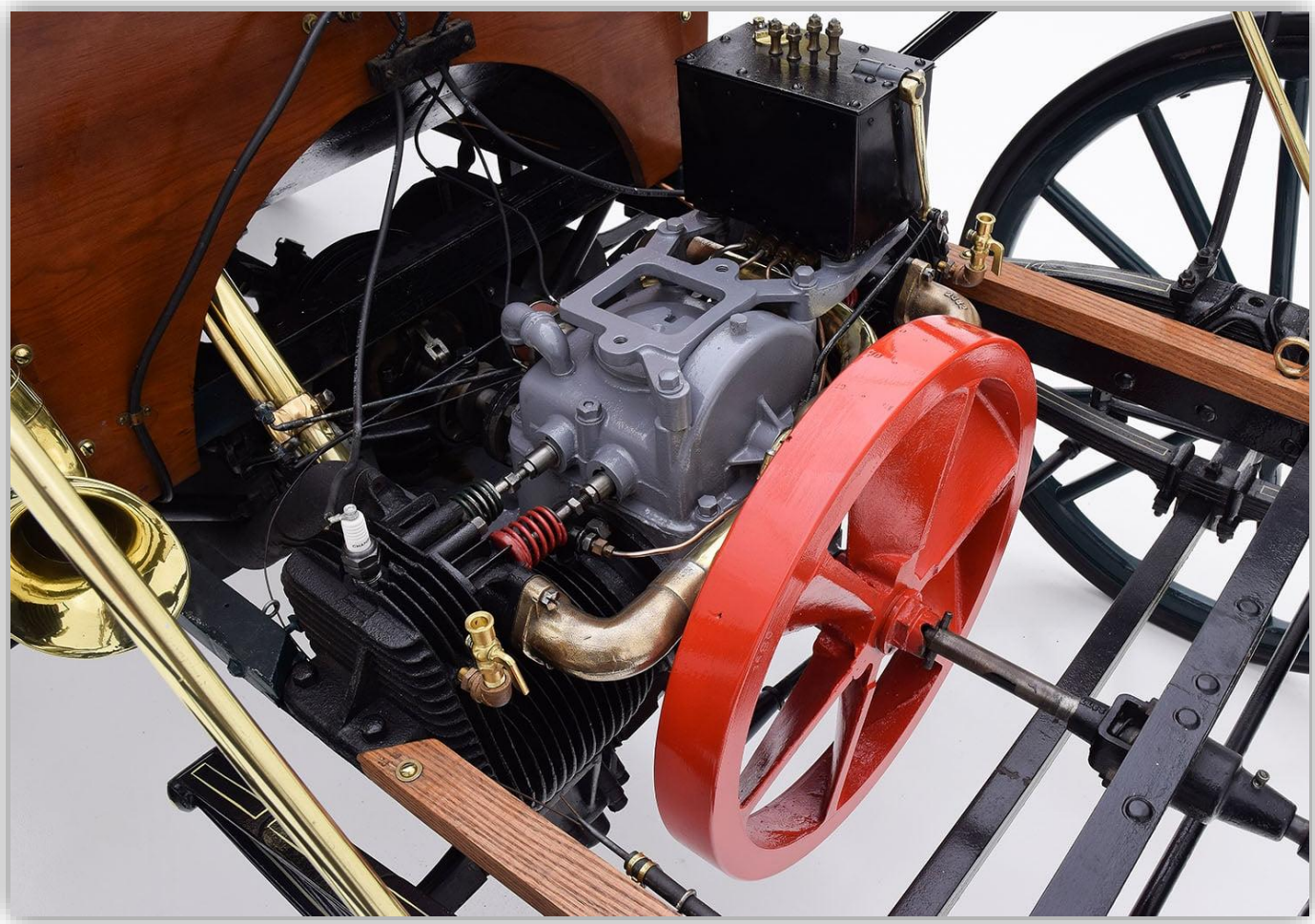
En rundad huv monterad på en 'falsk' kylare ger en välbekant frontprofil, trots att motorn är luftkyld. Motorhuven, karossen, fjädrarna och hjulen är klädda i mörk flaskgrön färg med gula bussränder och skärmar i svart. Högpolerad mässingssmekt inkluderar vindruteramen och stöden, busslamporna, rattens mitt, reglage och rattstång, samt olika tillbehör monterade på motorn och namnet 'Victor' monterat på den falska kylaren. Den höga sadeln är klädd med svart, knappknutet läder i gott skick. Kontrollerna är minimala, med spakar för gnistaförskjutning och gasreglage monterade bakom ratten och en växelspak monterad på höger sida av chassit. En hornlampa är lätt monterad för operatören, med en lång mässingsledning som för laddningen till hornet monterad på höger sida av kåpan. En korg av rotting, som inte är original på bilen, placeras i den lilla, öppna bakre sängen.



Dokumentation visar att dess tidigaste kända ägare var Charles Lauter från Brooklyn, New York, vars registrering i delstaten New York 1915 finns registrerad. Senare samma år såldes den till A.E. Brauer från Orange, New Jersey, och tros starkt ha stannat i New Jersey sedan dess. Den förvärvades 1966 av Robert Havell från Morris Plains, och den köptes senare samma år av den välkände bilsamlaren Richard Roy. Ett fascinerande fotografi i arkivet visar Victor när han anländer tillbaka till Roy Company i Branchville, ganska oelegant instoppad i bakluckan på en Dodge pickup!

Victor restaurerades fullt ut av herr Roys gode vän och betrodda restauratör, den avlidne Lawrence Stilwell från Goodville, Pennsylvania. Korrespondens angående arbetet på bilen finns i arkivet, liksom en detaljerad kompositionsbok som herr Roy fört, med anteckningar om bilens skick vid köpet och vad som gjordes i samband med restaureringen. Restaureringen slutfördes 1966, visades första gången i Hershey 1967 och har hållit mycket väl trots att den slutfördes för 50 år sedan. Den kända historien, registreringen och kvittona som lämnats med bilen går tillbaka till 1915 – över 100 år! Motorn startar lätt, går starkt och ryker inte.

Arbetet som påbörjats sedan januari 2016 inkluderar tömning och inspektion av vevhuset, växellådan, differentialen och bränsletanken. Förgasaren har byggts om och nya bränsleledningar tillverkats, vilket tillförs med ett bränslefilter. Nya beläggningar har installerats på kopplingen och bromsarna har omlinjerats och justerats. Hjullagren har rengjorts, inspekterats och smords; Nyckeln till bakaxeln har inspekterats och visat sig vara som ny, och ny gummi har monterats på alla hjul.



Även om det aldrig är en högkvalitativ bil, har en fullständig kosmetisk uppfräschning precis gjorts, vilket har tagit denna intressanta Victor till en mycket presentabel nivå som skulle vara välkommen på många mässor och evenemang. Tillsammans med användarvänligheten och den senaste mekaniska uppfräschningen är detta en bil som bara väntar på att bli njuten av en ägare som uppskattar bilens historia och den glädje den lovar.

Tråkigt att den här bilen har sålts. Letar du efter att köpa eller sälja en bil som denna? Kontakta en representant



Klassiker

7. Grattis Pontiac Grand Prix!

Publicerad 6 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) text Carl Legelius

Idag när Gustav Adolf firar namnsdag passar Klassiker på att fira Grand Prix, som varit Pontiacs finmodell från 1960-talet och framåt.



Grand Prix är franska för stort pris och används att namnge F1-lopp. Men även andra fina motorlopp och även hästtävlingar benämns i ordalagen Grand Prix. Från 1962 har Pontiac använt namnet till sin lyxigaste bilmodell.



Som en större Opel Admiral. Pontiac Grand Prix 1963 bar på ursprungsgenerna. Nästan lite sportig med extraljus i grillen och tuffa åttabultade fälgar. Eller hur!?



1969 var det mer pompa och stått över linjerna. En smoking, en park och en korpsvart Grand Prix var medel för en man att verka framgångsrik.



Hurst hette en tillverkare av trendiga växelspakar för bilindustrin. Ibland fick de ha sitt namn på speciella och begränsade bilmodeller. I sin egen färgsättning vitt och guld, här på 1973-års Grand Prix SSJ Hurst.



Över stock och sten. 1977 gällde fortfarande samma grundkaross. Minsta motorn var en V6 på 231 kubiktum och största en V8 på 455 kubiktum.



1985 års Grand Prix. En lite mindre storlek som kom redan 1978. Inom de egna leden byggdes en mängd bilar på samma bas. Buick Regal, Chevrolet Malibu, Chevrolet Monte Carlo, Oldsmobile Cutlass Supreme, Pontiac Bonneville och Pontiac Lemans. Största V8 var på 350 kubiktum.



1988-96 Grand Prix kallas generation 5. Framhjulsdrivna bilar med antingen en rak fyra eller olika V6 versioner att välja mellan, med turbo gav värstaV6;an 210 hk.



1997-2003 blev karossen trendigt avrundad. GTP hette värsta versionen som hade en kompressormatad V6 på 240 hk och just den modellen har senare visat sig kunna ta eld. Från mars 2008 har en mängd bilar återkallats för kontroll.



2004 -2008 blev sista generationen av Grand Prix. Faktiskt återigen med V8 som tillval. V6 med kompressor gav nu 260 hk och GXP versionen med V8 303 hk. Ersättaren fick den lakoniska beteckningen G8.

8. Döda amerikanska bilföretag: 7. Willys (1915-1955)



Bilhandlaren John North Willys köpte Indiana-baserade Overland 1907 och döpte om det till Willys-Overland 1909. Han satte inte sitt namn på en bil förrän 1915, då Willys-Knight gjorde debut.

Finansiella problem tvingade bort Willys och Walter B. Chrysler, den tidigare VD:n för Buick och den framtida grundaren av Chrysler, tog över på begäran av Chase bank. Willys återtog senare kontrollen över det företag han skapat.

Han lämnade företaget igen 1929 och den stora depressionen drabbade företaget hårt och tvingade det att gå i konkurs 1933.

Företaget lyckades överleva tillräckligt länge för att få ett lukrativt kontrakt på att bygga tusentals jeepar under andra världskriget. Den krigsbeprövade MB:n förvandlades till CJ-2A (bilden), den första civila jeepen.

Willys gjorde en liten återkomst till personbilsklassen när man lanserade Aero 1952, men försäljningen i USA var låg - Jeep-serien var betydligt mer populär - och produktionen upphörde 1955. Modellen levde ändå vidare i Brasilien fram till 1971.



AUTOCAR

9. Superbilen som världen glömde bort: Isdera Commendatore 112i (1993)



Fyra år efter att utvecklingen startade, 1993, presenterades den första Commendaore 112i på Frankfurts bilsalong, men projektet försatte Isdera i konkurs (för andra gången) och företaget försvann igen. År 1999 dök bilen upp igen - bara för att försvinna lika snabbt.

112i hade en 6,0-liters Mercedes V12 med 414 hk som gav 338 km/h och 0-100 km/h på 4,3 sekunder, plus höjdjusterbar fjädring - den hade också vindrutetorkare som också används på Tysklands höghastighetståg ICE.



Billegender

10. Fredagsfilmen: Tatra 87

23 okt. 2026

Bilen som Volkswagen fick betala miljoner för



FILM: https://youtu.be/ruapZPlZGCo

År 1937 visade en liten tjeckisk fabrik i Kopřivnice upp en strömlinjeformad limousin med luftkyld V8 i aktern, fena på taket och tre strålkastare. Den gick i 160 km/h med bara 75 hästkrafter. Bakom bilen stod den österrikiske ingenjören Hans Ledwinka, vars idéer blev förebild för Volkswagens Bubbla. Vi följer historien från zeppelinarnas aerodynamik och den hemliga lanseringen i Prag, via ockupationen, legenden om det hemliga vapnet och den nio dagar långa trafikomläggningen 1939, till den legendariska resan på 111 000 kilometer genom 44 länder.

Du får också veta hur Tatra hamnade på svenska vägar, varför Ledwinka satt sex år i fängelse och hur Volkswagen till slut betalade miljoner, men inte till mannen som skapade idén. Med svenska paralleller till Volvo PV36 Carioca, Saab 92, PV444, Dagen H och Bubblan som Scania-Vabis importerade.


Roger Warolin