13 nov MOTOR-NYTT 2026



Lancia Flaminia Sport Zagato (1963)

1. Test Morgan Supersport
2. Tesla Cybertruck anpassas för Europa
3. Tesla börjar avveckla Cybertruck
4. Cadillacs handsfree-system
5. Kina visar upp världens starkaste traktor
6. Test Lancia Appia Sport Zagato
7. BMW 503 Cabriolet
8. Grattis Rolls-Royce Silver Spirit
9. Döda amerikanska bilföretag
10. Superbilen som världen glömde bort
11. Fredagsfilmen

1. Morgan Supersport-recension

Av Martin Urbanke 2026-06-27, 06:01

Restomod-utseende, sexcylindrig turbo med 340 hk (250 kW) och udda detaljer resulterar i en intensiv omtolkning av den klassiska roadstern. Vi körde den gamla-nya Britt.



Morgan Supersport ersätter Plus 6 och skiljer sig visiuellt endast i nyanser från sin föregångare

Morgan Supersport blandar gammal form och nytt innehåll

Oavsett var **Morgan Supersport** dyker upp väcker den entusiasm: Förbipasserande vänder sig om för att titta på den, ler och sträcker på tummarna, till och med motorcyklister hälsar – och på bensinstationen är det garanterat att någon startar en konversation direkt. Den udda britten sticker ut, och dess okonventionella koncept, dess traditionella historia och den oöverträffat intensiva körupplevelsen öppnar hjärtan hos sanna bilentusiaster.



Den smala cockpitten kombinerar klassiska klockor och en diskret integrerad digital display



Dold under Morgan-loggan finns en B58 från BMW-hyllan, som har 340 hk (250 kW) här.

Det skulle ge gott om kritikpunkter: Tygtaket stängs inte riktigt ordentligt, så att luftströmmen visslar hörbart även i stadsfart och det finns ett drag i cockpit vid högre hastigheter. Dessutom finns ett öronbedövande ljud: Vår mätapparat visar redan 71 dB(A) vid 50 km/h, vid rekommenderad hastighet är det 82! Dessutom skymmer den breda taket sikten över axeln vid filbyte. Det bästa är att nonchalant kasta tyglocket bakåt, linda in det i skyddshöljet och ta bort fönstren på dörrarna. De skjutbara fönstren av akrylglas är ändå opraktiska och glider framåt vid bromsning. Plug-in-fönstren kan nu tas bort (och sättas in) utan verktyg, men proceduren är ibland ganska hackig, liksom att stänga toppen.



Mohair-softtoppen manövreras för hand enligt gammal sed



De akryl-instickade skivorna är bäst att demontera direkt och förvaras i bagageutrymmet

Lite förvaringsutrymme, begränsad vardagsanvändning

Fönstren förvaras i en specialtillverkad väska i bagageutrymmet, som då är ganska fullt. Små väskor och jackor kan stoppas bakom sätena, mobiltelefonen finns i en praktisk laddstation framför växelspaken, och andra små delar försvinner i handskfacket. Det finns inga fler hyllor eller förvaringsfack. Dessutom begränsar den extremt låga markfrigången och den förvånansvärt stora vändradien (vänster/höger: 11,9/12,4 m) Supersportens dagliga användning, och de filigranfärgade ytterspeglarna ger efter för vinden från cirka 150 km/h och fälls ihop. Är Morgan fortfarande värd pengarna? Ja, absolut!



Den lätta britten är byggd för landsvägen

2. Schweiziska företag anpassar Tesla Cybertruck för Europa

Av Carl Undéhn 5 nov 2026

Nyligen skrev vi om en svensk som stoppades i Tyskland i en polskregistrerad Cybertruck. Föraren hade ett b-körkort, vilket inte räcker för att köra den 4,2 ton tunga pickupen, och det var oklart om registreringen i Polen även gjorde att bilen kunde köras i Tyskland.



Cybertruck saknar EU-typgodkännande och har bland annat väckt frågor kring säkerheten för fotgängare och de vassa kanterna på karossen. Trots det har enskilda exemplar importerats och registrerats i vissa europeiska länder.

Kanske kan det snart bli fler Cybertruck här för nu pågår ett projekt i Schweiz för att göra Teslas kantiga elpickup redo för europeiska vägar.

Bakom det nya projektet står det schweiziska ingenjörsföretaget Werk.lab tillsammans med Tesla-specialisten Revoltaris. Målet är att få Cybertruck godkänd för användning i Schweiz och därefter kunna erbjuda den genom privatimport. Enligt företagen har arbetet nu kommit långt och en lansering planeras till 2027.

En av de största utmaningarna har varit bilens front. Konstruktionen i rostfritt stål ansågs vara för hård vid tester av fotgängarskyddet. Därför har företagen utvecklat en ny front i kolfiber och ändrat konstruktionen bakom den. Även bakom stötfångaren har skumplast monterats för att minska skadorna vid en eventuell kollision med en fotgängare.

De skarpa karosskanterna har också behövt åtgärdas. Enligt de schweiziska reglerna måste relevanta kanter ha en radie på minst 2,5 millimeter. För att uppfylla kravet har ett särskilt kantskydd i kolfiber tagits fram och monterats runt bilen.

Även bromsarna har satts på prov. Cybertruck väger omkring 4 ton beroende på version och bilen behövde klara ett bromstest från 100 km/h och gjorde det enligt projektets ansvariga med endast 0,3 sekunders marginal. Dessutom har extra sidoblinkers monterats, något som saknas på den amerikanska versionen.

En schweizisk registrering innebär däremot inte automatiskt att bilen får köras i EU, där alplandet som bekant inte är medlem. För andra länder kan det fortfarande krävas nationella undantag eller individuella godkännanden.

Den som väljer att importera en Cybertruck får också räkna med vissa begränsningar. Teslas integrerade navigation är i nuläget inte aktiverad, vilket innebär att bilen inte heller kan förvärma batteriet automatiskt inför snabbladdning. Ladduttsaget är också av amerikansk Tesla-stsndsrd och ska ske med adaptrar för CCS och Typ 2.



Carl Undéhn

Läs mer:



Förvärmning – VW ger äldre ID-modeller efterlängtad funktion



Tesla-bonus försvinner – Model Y 50 000 kronor dyrare

3. Elon Musk ger besked: Tesla börjar avveckla Cybertruck

Posted by Kristofer Rask

november 6, 2026

3 kommentarer

Tesla planerar att trappa ner tillverkningen av den uppmärksammade eldrivna pickupen Cybertruck vid Gigafactory Texas. Det meddelar Teslas vd Elon Musk i ett inlägg på X. Istället ska Tesla prioritera den självkörande robotaxin Cybercab.



– Tesla kommer att trappa ner produktionen av Cybertruck vid Gigafactory Texas omkring mitten av nästa år för att ge plats åt ökad produktion av Cybercab, **skriver Elon Musk på X**.

Beskedet kommer knappt fyra år efter att Tesla började leverera Cybertruck till sina första kunder i november 2023. Den futuristiska pickupen väckte stor uppmärksamhet vid lanseringen, men försäljningen har inte nått de nivåer som Tesla tidigare räknat med.

Elon Musk har tidigare talat om en årlig försäljning på 250 000 Cybertruck. Det målet har visat sig svårt att nå. Tesla redovisar inte heller modellens försäljning separat i sina kvartalsrapporter. Det är ännu oklart om beskedet innebär att Cybertruck försvinner helt från Teslas modellprogram eller om produktionen kan fortsätta i mindre omfattning på annat håll.



Den eldrivna pickupen utmärker sig genom sin kantiga kaross i rostfritt stål och flera avancerade tekniska lösningar. Bland annat blev Cybertruck Teslas första serietillverkade elbil med 800-voltssystem, ett 48-voltssystem för lågvoltskomponenter och elektronisk styrning utan mekanisk koppling mellan ratten och hjulen.

Cybertruck har ett batteri på 123 kWh och erbjuds med två eller tre elmotorer. Den kraftfullaste versionen Cyberbeast har 845 hästkrafter och klarar 0 till 96 km/h på 2,6 sekunder. Räckvidden är upp till omkring 523 kilometer enligt den amerikanska EPA-körcykeln. Flera av de tekniska lösningarna har också lagt grunden för utvecklingen av Teslas kommande elbilar.

Tesla Cybercab tar över

Istället riktar Tesla nu allt större uppmärksamhet mot Cybercab. Det är en tvåsitsig elbil som utvecklats för att kunna köra helt utan förare och som saknar både ratt och pedaler.

Cybertrucks chefsingenjör Wes Morrill beskriver samtidigt modellen som en viktig teknisk utvecklingsplattform vars teknik kommer att leva vidare i Cybercab.



Kristofer Rask

4. Nu får du släppa ratten – här är Cadillacs nya satsning i Europa

Av John Sempill

2026-11-05

I december rullar Cadillacs handsfree-system Super Cruise ut i Europa. Tekniken lanseras på utvalda elbilar och omfattar över 15 länder.



Från mitten av december blir det möjligt att köra handsfree i Cadillacs utvalda elbilar på över 180 000 kilometer godkända vägar runt om i Europa.

Cadillac introducerar sitt förarassistanssystem Super Cruise på den europeiska marknaden. Systemet, som möjliggör delvis automatiserad körning, visas för första gången under mässan Auto Zürich i början av november 2026 och blir tillgängligt på utvalda elbilar från mitten av december samma år.

Vid lanseringen omfattas drygt 180 000 km godkända vägar i fler än 15 länder, däribland Tyskland, Frankrike och Schweiz.

Super Cruise klassas som ett nivå 2-system och kan hantera styrning, acceleration och inbromsning i hastigheter upp till 130 km/h, även vid tät köbildning.

Bilen kan även utföra automatiska filbyten när föraren aktiverar blinkers. Tekniken bygger på en kombination av LiDAR-baserad kartdata, kameror, radarsensorer och GPS. Trots att föraren tillåts släppa ratten är systemet inte autonomt; föraren har alltid det juridiska ansvaret och övervakas av ett kamerasystem för att säkerställa att blicken hålls fäst på vägen.

Rullas ut på utvalda elbilar i december

Funktionen är integrerad med Google Maps, vilket gör att förare direkt i navigationssystemet kan se vilka sträckor som är kompatibla samt hur stor del av resan som kan köras handsfree. Kartor och systemfunktioner uppdateras trådlöst.

Super Cruise ingår under tre år vid köp av kompatibla modeller – däribland Optiq, Lyriq och Vistiq – varefter fortsatt användning kräver ett betalabonnemang. Tekniken finns sedan tidigare etablerad i bland annat Nordamerika och Kina.

Läs även:



Lyxsuven för samlare: Escalade-V i 252 unika ex



auto motor & sport och Recharges digitala redaktör skriver om bilar, bransch och bilindustri. Som tioåring hade han två drömbilar: Jaguar XJ220 och Ford Mondeo. En av dem hade han som övningskörningsbil. Är annars utbildad trummis och tidigare redaktör för bland annat Den Moderna Hantverkaren, Den Moderna Verkstaden och Musikermagasinet. Lyssnar helst på Toto.

Email: john.sempill@automotorsport.se

PS Motor

5. 2. Kina visar upp "världens starkaste traktor" – 1600 hk på larvfötter

Av Emil Karlsson Publicerad 05 nov. 2026 Uppdaterad 05 nov. 2026

Den väldiga 9DX får Europas största traktorer att framstå som gräsklippare – och väcker frågor om framtidens konkurrens inom lantbruksmaskiner.



Med sina 1600 hästkrafter slår Zoomlion 9XD de flesta, om inte alla, konkurrenter – men än är det inte klart att den blir verklighet.

Den kinesiska störvågen av rimligt prissatta bilar har skakat den europeiska bilmarknaden i grunden. Dagens PS har tidigare rapporterat om hur **542 nya bilmodeller lanserades på fem månader i början av året.**

Många av märkena har ökat sina marknadsandelar med hundratals procent sedan 2025 – men generellt sett har de en god bit kvar för att komma ikapp de europeiska tillverkarna. Ett undantag är dock **Jaecoo 7, en kinesisk SUV som knep platsen som Storbritanniens bäst säljande bil i september.**

När den kinesiska tillverkaren Zoomlion presenterar sin senaste monstertraktor väcks frågan kring om de europeiska lantbruksmaskinstillverkarna står samma öde till mötes som bilmakarna.

1600 hästkrafter

Zoomlion 9DX, en minst sagt ovanlig skapelse som skiljer sig rejält från de traditionella traktorer som dominerar de europeiska åkrarna.

Det mest uppseendeväckande är förstås effekten. Med upp till 1600 hästkrafter placerar sig maskinen i en helt annan prestandaklass än vanliga jordbrukstraktorer.

”Världens starkaste”, påstår tillverkaren **enligt tysk branschmedia**.

9DX har utrustats med en dieselelektrisk hybriddrivlina. Systemet arbetar med 800 volt och kombinerar två elmotorer med en steglös hybridväxellåda. Det maximala vridmomentet anges till hela 7200 Nm.

Får larvfötter

Men det är inte bara motorstyrkan som sticker ut. Zoomlion har också valt en bandgående konstruktion, vilket ger maskinen ett betydligt större fotavtryck än en konventionell traktor med hjul.

Motorkraften fördelas via fyra bandaggregat med 762 millimeter breda band. Konstruktionen ska både förbättra framkomligheten och fördela maskinens vikt över en större yta, vilket minskar markpackningen. Toppfarten uppges ligga på 40 km/h.

Även hydraulsystemet är dimensionerat för riktigt stora redskap. Med ett maximalt oljeflöde på 636 liter per minut ska traktorn kunna driva exempelvis breda såmaskiner, tunga jordbearbetningsredskap och avancerade gödselspridare.

Så står sig konkurrenterna

Claas Xerion 12.650 TerraTrac skulle kunna ses som en nära konkurrent. Också den maskinen går på band men motorn från Mercedes levererar bara 653 hästkrafter och 3100 Nm, enligt en granskning från brittiska Profi.

Steiger 785 Quadtrac från amerikanska Case IH är ytterligare en bjässe som finns att hitta på europamarknaden. Bandtraktorn har mer kraft än föregående, men når inte de kinesiska nivåerna: 853 hk i topptrim.

Men precis som på bilmarknaden är hästkrafter långt ifrån allt. Hittills har Zoomlion inte lyckats visa upp varken fullständiga specifikationer eller faktiska demonstrationer på sin monstertraktor, om den blir en hit hos de europeiska bönderna återstår därför att se.



Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

AutoWeek

6. Test Lancia Appia Sport Zagato (1963)

Av Marc Klaver

14 juni 2026 • 08:21

Denna exklusiva Lancia har 60 hk, men sällsynthet och Zagato gör den värd 139 000 euro.



Det är inte den vackraste Zagato, men det namnet och det faktum att endast 200 exemplar av denna Lancia Appia Sport Zagato tillverkades säkerställer att vi är ute på vägarna med en särskilt dyr klassiker.

Lancia får inte missas i de storas galleri. Redan från början visade Vincenzo Lancia, född 1881, sin tekniska talang. Hans karriär började på Fiat, tills han bestämde sig för att fortsätta självständigt 1906. År 1908 kom Model 51 ut på marknaden, utrustad med en 2,5-liters fyrcylindrig motor som gav bilen en topphastighet på 90 km/h. Försäljningen kom igång, pengarna kom in för första gången.

Med Betans ankomst 1909 började Lancia traditionen att namnge varje modell efter en bokstav från det grekiska alfabetet. Under de följande åren kom modeller med V12 och V8, men 1923 väckte Lancia sensation världen över med Lambda. Detta är den första bilen med självbärande kaross. Andra tekniska höjdpunkter inkluderar V4:an med en blockvinkel på 13 grader och en överliggande kamaxel samt den oberoende framfjädringen med glidande pelarsystem, som senast användes i Appia. Till skillnad från andra V-motorer har varje vevstång i detta fall sin egen vevstift. Motorblocket är också en bedrift: det är gjutet i flytande aluminium, vilket gör cylinderblocket och vevaxelhuset till ett stycke.



Combi V och radmotor

Lancia förblev alltid en outsider under decennierna och höll fast vid de speciella V-motorerna, där Aurelia B20 GT var den första serieproducerade bilen med V6. Sedan kom boxermotorerna, som i Flavia och på 70-talet i den stora Gamma. Varumärket blev världsberömt med Delta HF Integrale, med vilken Lancia vann sex raka konstruktörstitlar i WRC (World Rally Championship). Och så finns Stratos med sin V6 från Ferrari och Thema 8.32, också med en motor från Ferrari, en V8.

Fyrcylindern i Appia Sport är också en pärla. Den tio graders blockvinkeln möjliggör montering av ett enda topplock; så det är en VR4. Här ser vi också en separat vevstolpe för varje vevstång, vilket inte är fallet med en Ford V4 (även använd i Saab 96; svenskarna har övervägt Lancia-motorn). Lancia valde denna konstruktion för att göra motorn mer kompakt som helhet. Med Fulvia gick varumärket ett steg längre. Där lutas cylinderblocket 45 grader på vevhuset för att hålla bilens nos så låg som möjligt.

Historia Appia går tillbaka till 1953

Appens historia går tillbaka till 1953. Efter det dök olika karossmodeller upp, designade av Michelotti, Vignale och även Zagato, som designade en coupé med aluminiumkaross. Den första presenterades 1956, med den välkända 'dubbla bubblan' i taket, typiskt för många Zagato. Ett år senare kom Appia GT, som också har två pucklar i taket. År 1958 var det Appia GTE (Gran Turismo Esportazione) Zagato, som byggdes fram till 1962. Det är den första Zagato som fanns med i Lancias ordinarie prislista och levererades via återförsäljarnätverket.



Inte så exotiskt

Ett år tidigare, på Genève Motor Show 1961, lade Lancia till Appia Sport i sortimentet. Utöver GTE, alltså. Sport är delvis designad av Ercole Spada och har en något kortare hjulbas; det gör den till en Zagato Short Wheelbase. Bakljusen är infällda i karossen och strålkastarna sticker ut lite längre fram. Den mäter strax under fyra meter, är 1,41 meter hög och väger 820 kg. Tekniskt sett förändras ingenting; Under huven finns 1 089 cc V4:an, som ger 60 hk. Motorn är längsgående och driver bakhjulen via en fyrväxlad växellåda.

Den vackraste Zagato är inte Appia Sport, måste vi säga. Kanske är det för att det ser lite mindre exotiskt ut än man förväntar sig när man hör namnet Zagato. Diagonalt bakifrån påminner den om Aurelia B20 GT, men också om en Porsche 356 eller Volkswagen Karmann Giga. Ändå vet den lilla Lancian hur man vinner dig direkt.

Vacker växelspak

En anmärkningsvärd detalj är aluminiumramen som löper ovanför sidoruten. Troligen för att förhindra att vatten droppar när du har sidofönstret lite öppet, men kanske också för att förhindra vindbrus. Vindrutan är panoramisk och garanterar perfekt sikt, tillsammans med de smala fönsterpelarna. Grillen är något nedsänkt i nosen och har inte längre den traditionella formen av ett vapensköld, som i den första och andra Appia Berlina. Logotypen ingår i en triangel, precis som det ska vara. I interiören dras blicken nästan omedelbart till den vackra växelspaken, som står på mitttunneln som en metallkuled. Men även ratten på Nardi och det vackra instrumentpanelet med centralt placerad varvräknare är ren visuell njutning.

Gillar att turnera

Tack vare taket som är ganska högt fram och sätena som nästan är längst ner finns det gott om takhöjd. Sätet kan också fällas långt bakåt, sittställningen är helt okej, även om du är lång. Det första trycket på gaspedalen visar att vi har att göra med en temperamentsfull motor. Det sitter en liten röd triangel fast på varvräknaren. Det börjar på 50 och slutar runt 55 och det är otroligt hur snabbt och enkelt man kan nå maxvarvtalet, delvis tack vare de korta utväxlingarna på de tre första växlarna. Den ökar verkligen i varv i blixtens hastighet och verkar till och med vilja gå mycket längre än det föreslagna maxvärdet.



Trots att V4:an bara väger 1,1 liter, gör den tydligt sin styrka. Han vrålar högt och gör därför intryck. Det kanske inte är den snabbaste Zagato, men det gör inte Appia Sport mindre rolig. Fyrväxlad växellåda växlar med ett fint, stadigt klick-klack och högsta växeln tar lite av energin, vilket ofta är fallet med bilar från den tiden. Med en produktionsvolym på endast tvåhundra exemplar är detta en sällsynt Lancia. Lägg till namnet Zagato och du förstår det höga priset. Eftersom detta exemplar var till salu för en tid sedan för 139 000 € med en mil på 45 863.

Tekniska data

Motor-V4
Kubikvolym: 1 089 cc
Max. effekt 44 kW/60 hk vid 4 900 varv/min
Max. vridmoment 85 Nm vid 4 400 varv/min
Toppfart 150 km/h
0–100 km/h G.E.
Konsumtion i genomsnitt. 8,0 l/100 km

Rapport

- **Drivlina** Temperamentsfull V4, låter bra **9**
- **Kontroller** Direkt och exakt **8**
- **Sittplats** Nästan längst ner, god sikt **8**
- **Hantering** Väger lite, kan köra snabbt runt hörnet **9**
- **Interiör** Vacker poker, vackra klockor **9**
- **Utseende** Inte vacker, men ändå mycket attraktiv **10**
- **Snitt 8,8**

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

7. 1959 BMW 503 Cabriolet



- En av endast 139 tillverkade BMW 503 Cabriolet
- Önskvärd Serie II-modell med golvmonterad växelspak
- Restaurerad av Arthur Bechtel Classic Motors 2022
- Slående rött över beige läder
- 3,2-liters aluminium-V8 med tidsriktig Becker-radio och detaljerad presentation

BMW 503 dök upp under en av de mest ambitiösa perioderna i märkets efterkrigshistoria. Uppmuntrad av den inflytelserika amerikanske importören Max Hoffman försökte BMW komplettera sina konservativa lyxsedaner med en mer glamorös grand touring-modell riktad till en alltmer välbärgad internationell kundkrets. Resultatet blev 503, designad av greve Albrecht von Goertz och introducerad tillsammans med den numera legendariska 507 på Frankfurt Motor Show 1955.





Där 507 var öppet sportig, erbjöd 503 en mer förfinad tolkning av samma filosofi. Dess eleganta aluminiumkarosser dolde sofistikerade underställen från BMW:s större sedaner, medan kraften kom från märkets avancerade 3,2-liters aluminium-V8. Med cirka 140 hästkrafter gav motorn 503 en mjuk och ansträngningslös prestanda, vilket passade dess roll som en av Tysklands främsta lyxiga grand tourers.

Produktionen förblev extremt begränsad. Endast 412 exemplar byggdes i två serier mellan 1956 och 1959, varav endast 139 var Cabriolets. De senare Serie II-bilarna drog flera välkomna förbättringar, särskilt införandet av en golvmonterad växelspak istället för den tidigare rattmonterade lösningen, vilket gav föraren en mer direkt och sportig upplevelse.

Enligt BMW Classic Birth Certificate som finns i arkivet tillverkades denna BMW 503 Series II Cabriolet från 1959, chassi 69390, den 21 april 1959 och levererades en vecka senare, den 28 april, till Imperial Garage i Paris, Frankrike. Den lämnade fabriken färdig i elfenbensfärg och byggdes som en Cabriolet, vilket gjorde den till en av de sista exemplaren som tillverkades innan 503-produktionen avslutades samma år.





Mer nyligen fick chassi 69390 en omfattande, fotodokumenterad restaurering av den välkände BMW- och Mercedes-Benz-specialisten Arthur Bechtel Classic Motors år 2022. Idag presenteras den i en livfull nyans av rött över beige läder, en särskilt vacker kombination som framhäver den behärskade elegansen i von Goertz design. Färgkodade stålfälgar med kromade mittlock och spinners förstärker ytterligare presentationen och påminner om de mycket eftertraktade fabriksfälgarna Rudge.

Interiören har restaurerats till en lika hög standard, klädd i mjukt ljusbrunt läder med havregrynsmatta i fyrkantig vävning. Sätena är fräscha och inbjudande, medan instrumentbrädan och interiören behåller den diskreta elegans som förväntas av BMW:s flaggskeppsgrand tourer. En tidsriktig Becker-radio kompletterar kabinen.

Under huven finns BMW:s berömda 3,2-liters aluminium-V8, motornummer 30889, som är vackert presenterad och ger den mjuka, förfinade karaktär som definierade 503:an när den var ny. I kombination med Series II-golvmonterad växelspak ger V8:an Cabriolet en engagerande körkvalitet samtidigt som den behåller den avslappnade stil som förväntas av en äkta kontinental-touringbil.

Idag framstår chassi 69390 som ett exceptionellt attraktivt exempel på denna sällsynta modell. Restaureringen är fräsch genom hela byggnaden, med utmärkt lackarbete, vackert färdigställd interiör och noggrant detaljerade mekaniska komponenter. Dess öppna kaross, förfinade V8-prestanda och genomtänkta restaurering gör den lika attraktiv för concours-visning som långdistansturer.

Med bara 139 Cabriolet producerade är BMW 503 betydligt mer sällsynt än många av sina mer kända samtida. Elegant, sofistikerad och nära kopplad till samma von Goertz-designspråk som skapade 507, erbjuder detta sena Series II-exemplar en sällsynt möjlighet att skaffa en av BMW:s mest exklusiva och framgångsrika efterkrigs-grand tourers.

Klassiker

8. Grattis Rolls-Royce Silver Spirit!

Publicerad 13 november 2009 Text Carl Legelius

Idag har Krister och Kristian namnsdag. Men vi väljer att fira Silver Spirit ur Klassikers almanacka.



Det snyggaste anti-stöldfiness som ett bilmärke någonsin har uppfunnit introducerades av Rolls-Royce på den nya modellen Silver Spirit 1980. Om någon förtappad trashank försökte stjäla eller göra åverkan på kylarprydnaden, Spirit of Ecstasy, försvann den på ett ögonblick ner i kylarramen.

Silver Spirit var en helt ny modellserie som efterträdde Silver Shadow II och Silver Wraith II. På denna nya grundkaross kom senare Flying Spur, Silver Spur, Silver Dawn, Park Ward och Touring Limousine att byggas. Även Bentley Mulsanne och Eight delade samma konstruktion.

Som så ofta med Rolls-Royce rörde det sig inte om en rakt igenom ny modell. Motorn var i grunden densamma som tidigare, en 6,7 liters V8. Även karossens stomme var arvegods från föregående modeller.

Chassit var extremt komfortinriktat, vad annars, med Girling automatiska hydraulsystem parat med gasstötdämpare. Systemet förfinades 1989 när tillägget II lades till Silver Spirit och Silver Spur. Modellen fick också bränsleinsprutning och ABS.



Silver Spirit var lite klossigare än föregångaren, men linjerna är tidlösa och framtoningen värdig. Precis som det ska vara med en Rolls-Royce.

Mark III presenterades 1993. Motoreffekten höjdes med gud vet hur mycket. Från "tillräckligt" till "mer tillräckligt"? Nytt detta år vår dubbla airbags. Följande modellår fanns Rolls-Royce att få med turbo - Flying Spur. "Ännu mer tillräckligt".

Mark IV var den sista utvecklingsfasen och den introducerades 1995. Då hade den nya modellen Silver Dawn redan funnits i ett år på den amerikanska marknaden.

Några tillverkningssiffror:

1980-1989: 8 129 st
1989-1993: 1 658 st
1993-1994: 211 st
1995: 122 st



Silver Spirit II 1989–93



Silver Spirit Emperor State Landaulet by Hooper 1989



Rolls-Royce Silver Spirit 1990.



Silver Spirit III 1993–94



Silver Spirit IV 1994–95

9. Döda amerikanska bilföretag: 10 Pontiac (1926-2010)



General Motors grundade Pontiac 1926 som ett undermärke till Oakland, en annan av företagets divisioner. Det stod snabbt klart att Oakland var för långt borta för att räddas, men Pontiac hade en framgångssaga att berätta.

Det sålde bättre än det märke som det skapats för att stötta. Cheferna stängde Oakland 1932 och fokuserade på Pontiac.

Pontiac växte fram som ett av USA:s mest älskade prestandamärken på 1960-talet; dess GTO (bilden) var utan tvekan den första riktiga amerikanska muskelbilen.

Liksom systerföretaget Oldsmobile gick det vilse i General Motors labyrint under 199talet och återhämtade sig aldrig helt. Det stängdes 2010.



AUTOCAR

10. Superbilen som världen glömde bort: Venturi 400 GT (1994)



När den franska biltillverkaren MVS gick i konkurs återupplivades den som Venturi med uppdraget att bygga sportiga grand tourers, alltid med en mittmonterad V6-motor. Venturis mest kraftfulla modell var 3,0-liters 400GT med dubbelturbo och 407 hk - tillräckligt för en toppfart på 293 km/h och 0-100 km/h på bara 4,1 sekunder. Cirka 12 vägbilar tillverkades, även om flera 400GT-racerbilar tillverkades.



Billegender

11. Fredagsfilmen: Messerschmitt

28 okt. 2026

Förbjudna att bygga jaktplan – så byggde Messerschmitt en bil



FILM: https://youtu.be/733KwKKB9fc

Förbjudna att bygga jaktplan – så byggde Messerschmitt en bil. Efter andra världskriget fick flygplanstillverkaren Messerschmitt inte bygga ett enda flygplan. I stället blev fabrikshallarna i Regensburg hem åt en trehjulig kabinskoter med plexiglaskupa och fyra backväxlar, ritad av flygingenjören Fritz Fend, som började med att bygga invalidvagnar åt krigsskadade i Rosenheim. Vi följer KR200 från det dimmiga dygnsrekordet på Hockenheim 1955 till den svenska mc-bilsfebern, då ostkupan kunde köras med mc-körkort och såldes för 3 485 kronor under parollen Åk nästan fritt. Vi tar upp varningen i Teknikens Värld, raset i försäljningen och konkurrensen från Volvo PV, Folkan och Mini. Till sist berättar vi hur Stig-Helmers bil från Sällskapsresan blev ett samlarobjekt för närmare 300 000 kronor, och vad som egentligen tog kål på den.


Roger Warolin