16 nov MOTOR-NYTT 2026



Monica 560

1. Provkörning av Mercedes C 400 4Matic Electric

2. Brabus brutala bygge

3. Världens första produktionsklara metanol-hybrid

4. Nya krav på dörrhandtag

5. Vägmärket som lurar bilister

6. Krigsmaskinen Hummer H1

7. Monica 560

8. Chrysler Ghia Styling Special

9. Grattis Humber Super Snipe

10. Döda amerikanska bilföretag

11. Superbilen som världen glömde bort

Teknikens Värld

1. Provkörning av Mercedes C 400 4Matic Electric

Av Peter Klemensberger

Publicerad 8 nov 2026 kl 07.00

C-klass är en av Mercedes viktigaste modeller genom tiderna och nu tar den sitt största steg någonsin genom att bli eldriven. Vi kör C 400 4Matic med teknik vi känner igen från eldrivna suven GLC även om räckvidd och prestanda är snäppet vassare.



Eldrivna Mercedes C-klass är här!

Det kan vara svårt att hänga med i svängarna hur Mercedes döper sina elbilar. Ursprungligen började modellbeteckningarna med bokstäverna EQ och först ut var suven EQC som lite överraskande **täcktes av i Stockholm 2018**. Sedan ändrade man sig och **bilarna skulle heta som de alltid gjort** men med tilläggen ”with EQ Technology” om de var eldrivna.

När jag nu synar de tekniska specifikationerna för nya, eldrivna sedanen C-klass har namntillägget kort och gott ändrats till ”Electric”. Men inte för att bilen markerar början på något nytt, i alla fall inte rent tekniskt. Under skalet hittar vi nämligen samma teknik som den i eldrivna suven **GLC**, senast testad tidigare i år i **Teknikens Värld nummer 20/2026**.

Det här är nytt

Eldrift. Mercedes C-klass kommer nu som elbil.
Plattform. Bilen bygger på plattformen MB.EA framtagen för elbilar.
Sedan. Eldrivna C-klass kommer endast som sedan, någon kombi är inte att vänta.
Coupé. Silhuetten är mer coupélik än tidigare.
Hyperscreen. C-klass finns med Mercedes största skärm på 39,1 tum som tillval.



Formen lurar ögat. Trots den sluttande bakdelen är Mercedes C-klass en sedan.

Båda modellerna bygger på plattformen MB.EA, helt dedikerad bilar med eldrift, med den skillnaden att chassit har styvats upp lite för C-klass. Mercedes hävdar att detta är den sportigaste C-klassen någonsin vilket gör mig lite orolig. Jag gillar verkligen komforten i GLC men tittar vi vidare i specifikationerna så avslöjar de att C-klass knappast är en snärtig bil att ta på en trackday.

Sprinten 0 till 100 kilometer i timmen betas förvisso av på kvicka fyra sekunder för den provkörda bilen i utförandet C 400 4Matic med 489 hästkrafter, men vågen visar närmare två och ett halv ton och bilen mäter 4,88 meter i längd, bara sju centimeter kortare än E-klass som ju är en klass upp i hierarkin.

Bakom ratten märker jag heller inga sportigheter förutom att det finns ett körläge som heter just sport. Det passar jag mig först för att välja för att i stället njuta av den fina fjädringskomforten som lirar med den i GLC. I alla fall om man har kryssat för teknikpaketet för 32 000 kronor som provkörningsexemplaret har, då har bilen nämligen luftfjädring och bakhjulsstyrning.

Till slut börjar jag ändå pilla med inställningarna, styrningen i komfortläget är väldigt lätt och passar bra i tätort men så fort vägen öppnar sig skiftar jag till sportläget men behåller den mjukare fjädringen.



Stolarna justeras med knappar i dörrsidan, det är ju trots allt en Merca.



Träffa rätt med fingret eller hellre prata med bilen för att ändra temperatur

Avslappnad känsla

C-klass har en avslappnad men ändå solid körkänsla och det är lätt att finna ett lugn i kupén. Personligen tycker jag att det känns skönt att komma ner i höjd och bädda ner mig i den sköna förarstolen. Interiört känner vi annars igen oss från GLC, designen är den samma liksom den massiva skärmlösningen Hyperscreen, en skärm för 16 800 kronor som i princip sträcker sig från dörr till dörr. Standard är en lika stor glasplanka men som är uppdelad i tre skärmar. Knapparna är få men de som finns känns rejäla att arbeta med. Mittkonsolen är ganska bred vilket ger en inbäddad känsla.

Det finns i stort sett inget att anmärka eller irritera sig på här fram, om vi ska gnälla får vi börja längre bak i bilen. Baksätet är förvisso mysigt med stora sidorutor och gott om utrymme för mina 178 centimeter, både ben och huvud får plats. Det fina utrymme under framstolarna för fötterna vi känner från GLC finns inte här vilket i sin tur ställer till det för lårstödet.

Inga fack finns på framstolarnas hårda baksidor och inte heller finns någon egen klimatzon för baksätesåkarna. I det nedfällbara mittarmstödet finns en springa för mobiltelefon samt två mugghållare av rapplig konstruktion. Ljud- och fjädringsmässigt är annars komforten bak lika fin som fram.



Baksätet är mysigt men det är trångt för fötterna. Huvud och ben får plats



Liten öppning men tredelad baksätesrygg

Bakrutan är ganska låg, en uppoffring för att få till bilens coupéartade profil, och på det finns en bullig hatthylla som inkräktar på sikten bakåt. Trots det sluttande bakpartiet har bilen en sedanbaklucka. Jag har hört branschkollegor som tycker att en halvkombilösning vore på sin plats men vem vill ha en halvkombimerca? Inte jag i alla fall.

Det är såklart mindre praktiskt med en sådan här lösning. För det första är öppningen ganska liten och för det andra riskerar snö att rasa ner i bagageutrymmet när luckan öppnas vintertid.



Trots dubbla motorer har C-klass en stor frunk



Bagageutrymmet är ändå skapligt (fram finns även en frunk på 101 vätskeliter) och man kan med knappar enkelt fälla det tredelade ryggstödet för att få ett långt utrymme för last. Under golvet finns en rymlig balja såvida du inte har kryssat för konverteraren för 7 350 kronor för att kunna ladda med 400-volt. MB.EA-plattformen har 800-voltsarkitektur vilket ger snabbare laddning, på tio minuter ska man under gynnsamma förhållanden kunna ladda el för 32,5 mils körning.

Mercedes siffror visar en så låg förbrukning som 1,41 kWh per mil och en WLTP-räckvidd på 76,2 mil. Att bilen prioriterar bakhjulsdrift och har tvåväxlad låda (växlingarna märks inte) samt sänker sig i höga farter är bidragande anledningar liksom den svepande bakdelen av karossen.

Tycke och smak

Kapplöpningen när det gäller laddkapacitet och batterikapacitet har planat ut. Den nya tidens (dyra) elbilar orsakar ingen räckviddsångest, nu är det tycke och smak som gäller om man inte absolut vill ha en siffra som trumfar allt annat.

Och när det gäller tycke och smak så det är dags att backa och betrakta eldrivna C-klass på håll. Även formmässigt känner vi igen oss från GLC. Mercedes nygamla jättegrill tronar där fram och bak finner vi samma höga, svarta list som löper mellan de dubbla baklamporna. Bak finns en ruta i C-stolpen och en liten ankstjärt som ska understryka att det faktiskt handlar om en sedan. Det sammanfattade intrycket är att C-klass i stort sett ser ut som en tillplattad GLC. Vilket den är, men bara 14 centimeter lägre än suven.

Gamla Mercedes C-klass lever vidare

Precis som i fallet GLC så får den gamla modellen med förbränningsmotorer leva vidare. C-klass generation W206, lanserad 2021, **uppdateras** och hänger med som alternativ till den nya eldrivna versionen. Grillen har gjorts större och mer upprätt och kan fås belyst. Motorerna är nu Euro 7-anpassade. Bilen har fått Mercedes senaste operativsystem MB.OS och fjärde generationens MBUX.

Priserna startar på 539 000 kronor och då har bilen en dieselmotor med mildhybridteknik. I Sverige säljs ”gamla” C-klass bara som kombi, ett utförande som den eldrivna versionen inte kommer att få.

Nya, eldrivna C-klass startar på 649 000 kronor, då i utförandet C 300 4Matic med ett mindre batteri på 85 kilowattimmar och med ett effektuttag på 421 hästkrafter samt en WLTP-räckvidd på 68,1 mil vid blandad körning. C 400 4Matic startar på 699 000 kronor men i tekniska datan nedan har vi plussat på den stora skärmen, luftfjädringen och provbilens 20-tumshjul.

Det är lätt att gå bort sig i konfiguratorn på Mercedes sajt och vi lyckas inte riktigt bygga bilen vi provkör och ger upp när vi passerar 900 000 kronor. Det kostar att ligga på topp.

Mercedes C 400 4Matic Electric

Pris: 761 200 kronor. Säljs nu.
Motor: El. Max systemeffekt 489 hk (360 kW), sammanlagt vridmoment 800 Nm. Batteri 94 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/330 kW. Värmepump.
Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda med två växlar.
Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 245/45 R20 fram, 265/40 R20 bak
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 296, längd 488, bredd 189, höjd 150, spårvidd f/b 164/162. Markfrigång 14,8. Tjänstevikt 2 460, maxlast 505, max släpvagnsvikt 1 800. Bagagevolym (VDA-liter) 470 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,0 s, toppfart 210 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,41 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 762 km.
Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 30 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



BMW i3 50 xDrive Supercharged
Konkurrent i liknande nivå som provkörda C-klass. Större batteri och en räckvidd på 89,2 mil. Delar liksom C-klass det mesta med en suv: iX3. 469 hk, ingen luftfjädring.
Pris: 781 735 kronor.



Polestar 4 Dual Motor Business edition Prime
I brist på tydliga konkurrenter så får vi rulla fram denna halvkombi. Här med fyrhjulsdrift, liknande utrustningsgrad, 554 hk och en räckvidd på 59 mil. Varken luftfjädring eller bakruta.
Pris: 669 000 kronor.

2. Byggs bara i 10 exemplar: Titta närmare på Brabus brutala bygge

John Sempill 2026-11-06

Med 900 hk och kolfiberkaross är Brabus P 900 Rocket Edition tillbaka. Den brutala pickupen byggs dock i endast tio exemplar för hela världen.



Kraftpaket i kolfiber: Den coachbyggda karossen bär ett breddat Widestar-kit med exponerad kolfiber och röda accenter.

Tyska prestandaspecialisten Brabus har presenterat en ny generation av sin, låt oss säga, kompromisslösa pickup: Brabus P 900 Rocket Edition.

Modellen bygger på Mercedes-AMG G 63 och kombinerar pickupens klassiska mångsidighet med prestanda och hantverk från en – enligt Brabus – fullblodig supersportbil. Hjärtat är en modifierad 4,5-liters V8 med dubbelturbo, kallad Brabus Rocket 900.

Den trycker ur sig 900 hk (662 kW) och ett maximalt vridmoment på 1 250 Nm. Tillsammans med den niostegade automatlådan och permanent fyrhjulsdrift avverkas accelerationen 0–100 km/h på 3,7 sekunder. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 240 km/h.

Den specialbyggda karossen pryder ett breddat Widestar-paket i synlig kolfiber med röda detaljer. Den rullar på 24-tums smidda Monoblock II EVO ”Platinum Edition”-fälgar med klassisk treekrad design och aerodynamiska kolfiberblad, skodda med breda högprestandadäck – 295/30 fram och hela 345/25 bak.



Flak med supersportbilsgener – byggd på Mercedes-AMG G 63.



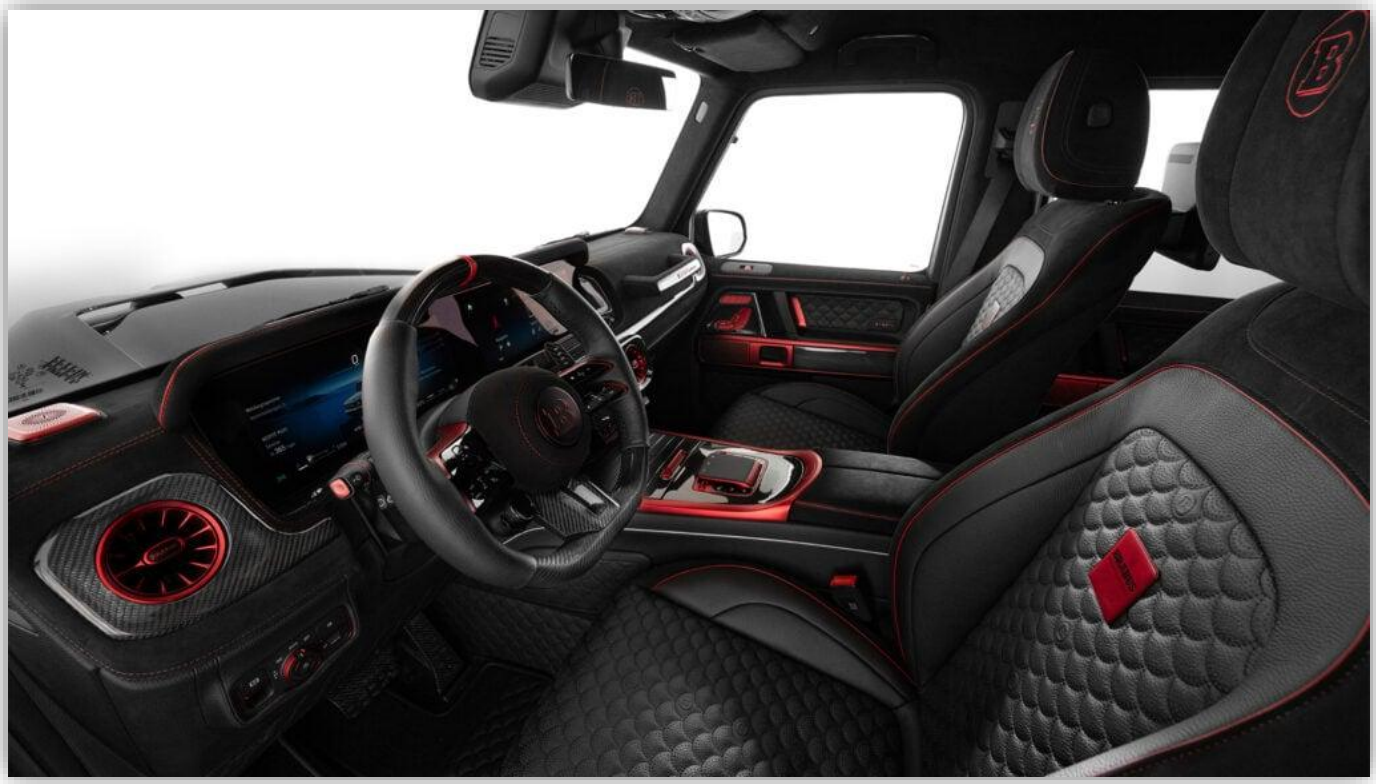
En inbyggd NFC-bricka i flakets sidopanel kopplar bilen till ett digitalt pass via Aura Private Blockchain.

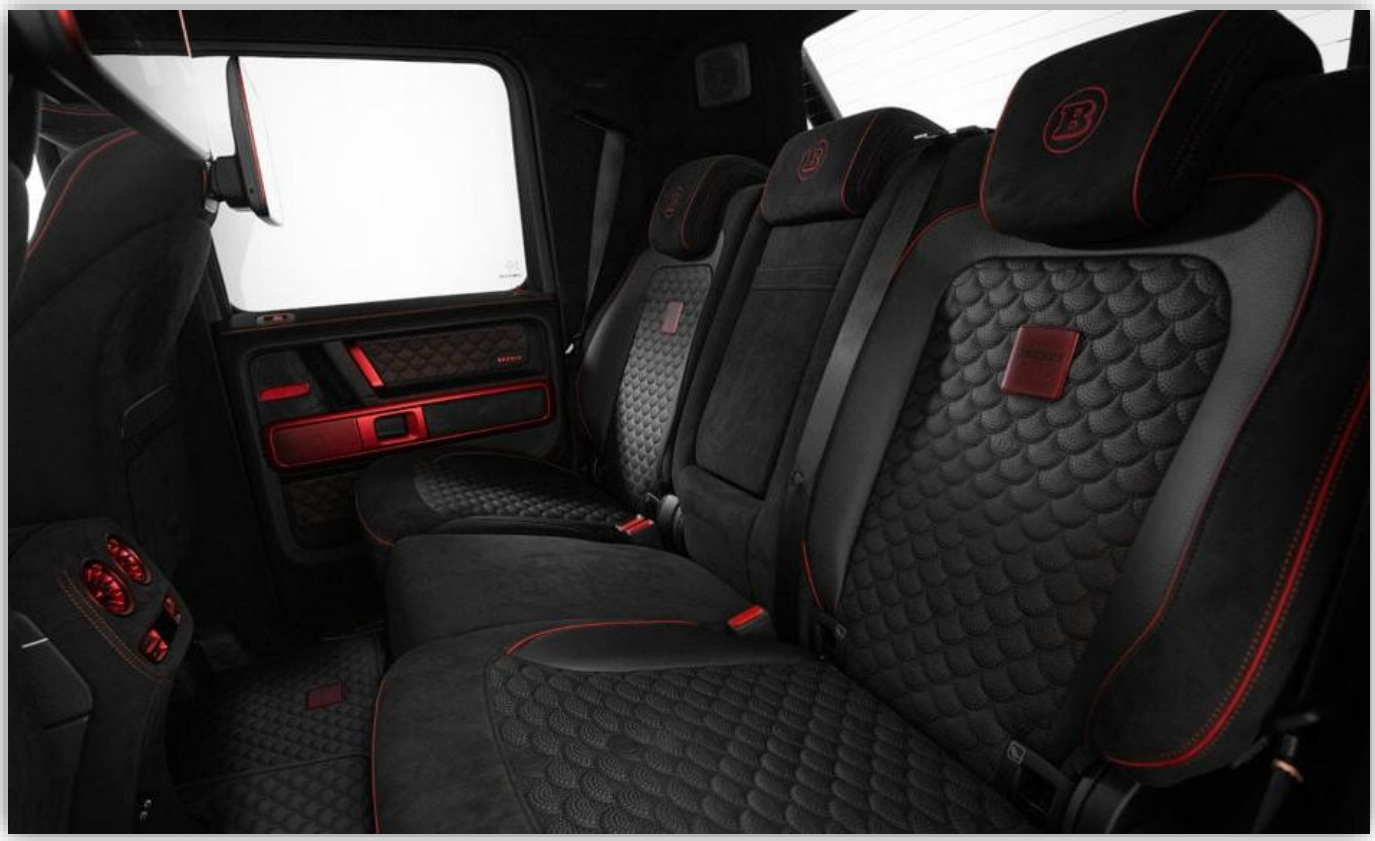
Kofilber och röda kontraster

Kupén bjuder på en handgjord så kallad Masterpiece-interiör, i mjukt svart läder och Alcantara med skalmönstrade sömmar och kontraster i ”Rocket Red”.

Förarmiljön pryds av kolfiber, belysta instegslister, pedaler i sportutförande samt LED-lampor som guidar föraren vid manuell växling. Vad mer? Slutligen introduceras ett digitalt produktpass via Aura Private Blockchain. Med ett integrerat NFC-chip i bilflakets sidopanel kan såväl äkthet som ägandeskap verifieras direkt. Det blir alltså en tuff uppgift att förfalska modellen. Famous last words.

För den som vill lägga händerna på ett exemplar gäller det dock att vara snabb – tillverkningen är begränsad till tio exemplar världen över. Skit också.






John Sempill

Feber

3. Världens första produktionsklara metanol-hybrid

Bobby Green tors. 5 nov 2026, 18:00

Geelys nya modell har räckvidd på 188 mil



Nu har kinesiska Geely visat upp den nya laddhybriden Galaxy Xingyao 6 EF och det som gör den intressant är knappast utseendet, utan vad som finns under skalet. Den här beskrivs som världens första produktionsklara metanol-hybrid och man skryter med en räckvidd på hela 188 mil.

Bilen kan köras på bensin, el eller metanol. Man ska till och med kunna blanda bensinen med metanolen i samma tank. Detta är möjligt tack vare ett styrsystem till förbränningsmotorn som känner av den exakta blandningen som finns i tanken. Med hjälp av en sensor mäts koncentrationen av metanol och efter detta kan insprutningen och tändningen anpassas. För att kunna hantera metanolens egenskaper finns ett speciellt framtaget tändsystem samtidigt som direktinsprutningen har ett tryck på hela 350 bar. Motorn ska ha en termisk verkningsgrad på 48,15 procent vilket enligt Geely är det högsta man har mätt upp för en metanolmotor i serieproduktion.

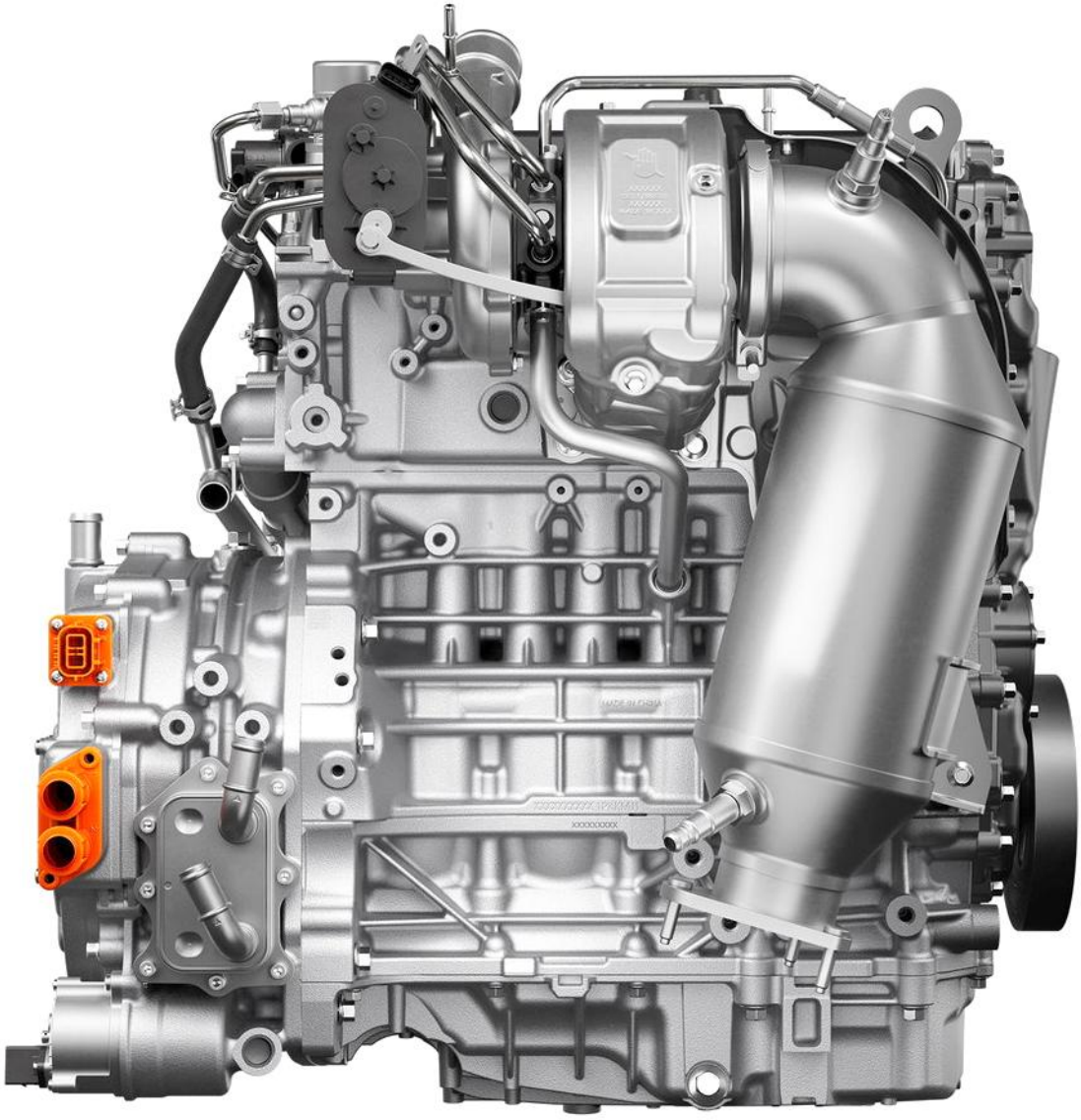
Batteripacket är av LFP-typ och i den billigaste versionen av bilen kommer man 13 mil på bara el medan man i de två dyrare versionerna kommer upp till 23 mil. Har man dessutom full tank är alltså den kombinerade räckvidden 188 mil enligt CLTC-cykeln.

Bilen kostar till en början från 76.800 yuan i Kina vilket i svenska pengar är 112.000 kronor.

cnevpost.com


Bobby Green





Horse har tagit fram metanolmotor
Fungerar som räckviddsförlängare i elbilar

4. EU kommer ställa nya krav på dörrhandtag på bilar

Posted by Kristofer Rask november 6, 2026 **3 kommentarer**

Elektroniska dörrhandtag har blivit allt vanligare på moderna bilar och särskilt på elbilar. Men nu vill EU skärpa säkerhetskraven. Ett nytt förslag innebär att bildörrar alltid ska kunna öppnas mekaniskt både inifrån och utifrån vid en nödsituation.



Det är EU-parlamentets utskott för miljö, inre marknad och transport som nu har röstat för de nya kraven. Syftet är att säkerställa att förare, passagerare och räddningspersonal kan öppna dörrarna även i situationer där bilens elektroniska system inte fungerar.

Förslaget omfattar både personbilar och lätta transportbilar med en totalvikt på upp till 3,5 ton.

På många moderna elbilar används elektroniska dörrhandtag som aktiverar ett elektriskt lås. Vissa modeller har också infällda handtag som fälls ut automatiskt eller elektroniskt. Det innebär inte att sådana lösningar förbjuds. Däremot vill EU säkerställa att det alltid finns en mekanisk möjlighet att öppna dörrarna vid en nödsituation.

Vill också förhindra att barn lämnas i bilar

Samtidigt föreslås ytterligare ett säkerhetskrav. Nya personbilar och lätta transportbilar ska utrustas med system som kan upptäcka om ett barn finns kvar i bilen efter att den stängts av eller låsts. Tanken är att minska risken för olyckor där barn lämnas kvar i parkerade bilar.

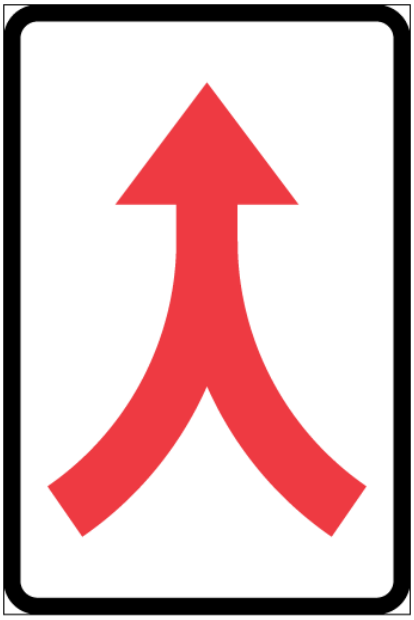
De nya säkerhetskraven ingår i ett större paket med **förändringar som ska förenkla reglerna för den europeiska bilindustrin** och samtidigt förbättra säkerheten.

Förslaget har fått stöd av en majoritet i de tre ansvariga utskotten. Nästa steg är en omröstning i EU-parlamentet i december 2026 innan förhandlingarna med medlemsländerna kan inledas. Det är därför ännu inte klart när de nya säkerhetskraven kan börja gälla.

5. Ingen har företräde – vägmärket som lurar bilister

Av Anton Nordgren 8 november 2026, 07:57

Vägmärke många inte förstår skapar trafikfara och förvirring. Här gäller inte den vanliga väjningsregeln. Litet misstag kan få allvarliga följder – så här gör du för att undvika olyckor.



Ett blåvitt vägmärke vid namn E15 skapar rejäl förvirring. Märket kallas "sammanvävning" och visar att två körfält går ihop till ett. Många förväxlar märket med skyltar som visar att ett körfält upphör. Resultatet blir tvära filbyten, blockeringar och irritation. Och i själv verket har ingen av förarna har automatiskt företräde.

– Om två körfält löper samman till ett ska förarna under ömsesidigt hänsynstagande anpassa sig till de nya förhållandena, står det i **trafikförordningen (3 kap. 44 §)**.

Om en bilist gör ett farligt körfältsbyte eller hindrar en annan bil från att köra in i körfältet kan böterna bli 1 000 kronor, uppger **Åklagarmyndigheten**. Därför gäller det att hålla koll på trafiken. Så här ska du tänka för att undvika farliga situationer, irritation och i värsta fall olyckor.

Så ska du göra när skylten kommer

När du ser märket E15 kan du använda blixtlåsprincipen. Det betyder att bilarna släpps fram varannan gång från körfälten.

– De som vet reglerna kör båda körfälten hela vägen fram och släpper sedan in varandra växelvis, precis som man ska. Det är så man undviker köer, irritation och farliga situationer, sade trafikläraren Amer Adam till Carup 2025.

Tidigare har den svenska trafikpolisen Joakim Abrahamsson visat stort missnöje över svenska bilisternas brist på **kunskap om reglerna**. För det fick han rejält med respons i sociala medier.

– Man ser det här problemet när det varit en olycka eller ett vägarbete på motorvägen. Alla lägger sig i en fil och det blir jättelånga köer som sträcker sig ut över avfarterna, säger Abrahamsson.



Skylten förvirrar många och leder till både köer och irritation. Den som gör fel riskerar böter på 1 000 kronor.

Det kan därför vara klokt att hålla koll på reglerna. Det finns också en viktig skillnad mellan sammanvävning och vanliga motorvägspåfarter. Vid en påfart med accelerationsfält gäller andra regler. E15 betyder inte heller att all väjningsplikt försvinner. Finns det andra vägmärken eller regler måste förarna fortfarande följa dem. Därför är det viktigt att veta vad märket betyder.

Här måste båda bilisterna ta ansvar

När två körfält blir ett måste båda förarna alltså visa hänsyn och hjälpas åt. Den som ser märket E15 ska inte räkna med att ha företräde. Men utgå inte heller från att den andra föraren ensam har väjningsplikt. I samma veva införst just nu ett helt **nytt anvisningsmärke för bilister som fastnat mellan bommarna**.

Så säger lagen om blixtlåsprincipen:

Lag (3 kap 43 §) säger följande: En förare får starta från vägkanten, byta körfält eller på annat sätt ändra placering i sidled endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter.

Detsamma gäller när en förare stannar eller hastigt minskar farten.

En förare som uppmärksammar att någon annan förare avser att köra in i det körfält han eller hon färdas i skall anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas.

Källa: **Riksdagen**

LÄS MER:

- **Okända missen vid filbyte: ”Otroligt många gör fel”**
- **Sveriges nyaste vägmärken – så höga blir böterna**
- **Blixtlåset som får det att brinna i huvudet på bilister**
- **Fällan i sommartrafiken – här gör de flesta fel**
- **Bötesfälla på 2000 kr: Trafikens gyllene regel gäller inte**
- **Detta betyder nya vägmärket – risk för böter**
- **Kända experten: Så här ska du blinka i rondeller**



Anton Nordgren

ViBilägare

6. Hummer H1 var krigsmaskinen som blev statussymbol

Publicerad 2026-11-01 06:30 Text Redaktionen

Den civila versionen av HMMWV fick stort genomslag men byggdes bara i knappt 12 000 ex under 14 år. Samlarvärd!



37-tumshjul med inifrån reglerbart lufttryck – perfekt i såväl Hollywood som i ökenkrig

Det har kallats för ”Världens första direktsända krig”. När USA rullade in i konflikten mellan Irak och Kuwait i januari 1991 så gjorde man det med nyhetsmedia i trossen, journalister fick följde med stridande förband i fält.

Och i bilderna som kablades ut blev vi för första gången bekanta med ett nytt ansikte. Det var brett över kindknotorna, hade en utpräglat platt panna och var fullkomligt likgiltigt inför de mest krävande arbetsuppgifter.

HMMWV, High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle, eller Humvee som soldaterna kom att kalla fordonet, föddes ur en drakonisk kravspecifikation utgiven av den amerikanska armén 1979.

Man önskade sig ett fordon som klarade av 60 graders stigning med två ton last. Eller lutningar om 40 grader utan att rulla runt. Det måste kunna köras både genom 1,5 meter djupt vatten och på vanlig väg utan att civil trafik bromsades. Av tre tävlande företag var det till slut AM General, ett dotterbolag till American Motor Corporation, som rodde hem kontraktet. Vid tiden för Irakkriget hade 72 000 fordon tillverkats.

”När både Stallone och Schwarzenegger köpte Humvee rullade en av världshistoriens billigaste reklamkampanjer igång.”



Kommandocentralen bakom den raka vindrutan liknar inget annat

Innan krigsdammet lagt sig i Irak visste hela världen vad en Humvee var för något. Ett sug efter en civil version uppstod och när både Stallone och Schwarzenegger köpte rullade en av världshistoriens billigaste reklamkampanjer igång. Alla som var något skulle ha en. Arnold köpte sju.

I civilt utförande gavs bilarna namnet Hummer H1. De tillverkades längs samma löpande band som HMMWV, enda skillnaden var att de fick personbilsinredningar och sådant som ljudisolering och blank lack.

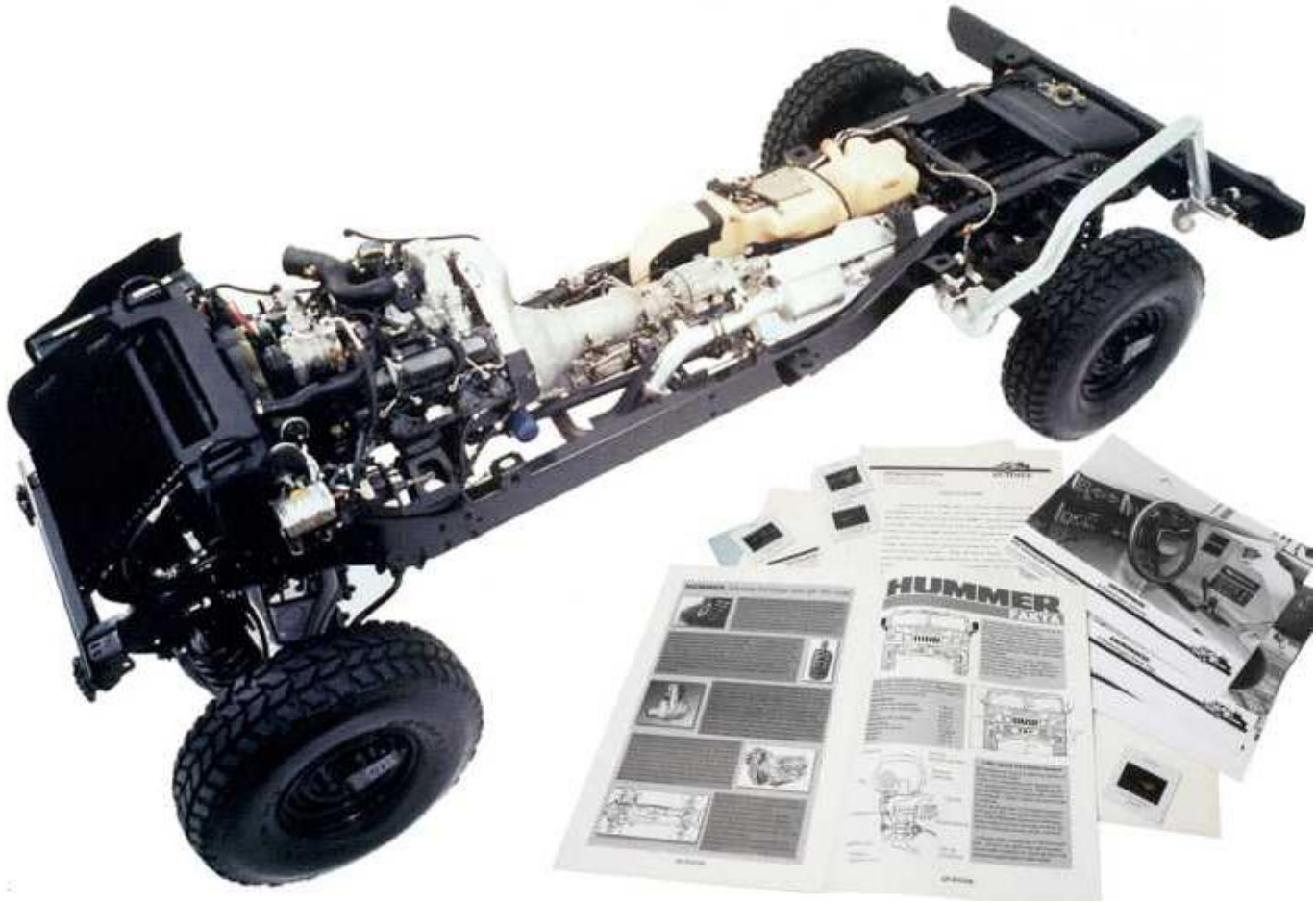
Rindab ville sälja Hummer till de som behövde Hummer. Men i stället kom Hummer att köpas främst av de som behövde synas. Diskotek, skomärket Nike och Coca-Cola. Som rullande reklampelare var Hummer svårslagen. Ett 30–40-tal bilar om året såldes i Sverige. Av dessa hamnade blott en handfull hos kunder som kraftbolag och räddningstjänst.

Starkt bidragande till att volymerna inte blev större är förmodligen det faktum att Hummer H1 på grund av sin ansenliga bredd måste registreras som lastbil – vilket kräver C-kort av föraren.

De flesta av de svensksålda bilarna har i dag exporterats till Norge och till dags dato har 281 000 fordon byggts av fabriken i Southbend i Indiana. Av dem var bara knappt 12 000 stycken civilversionen, den lades ner 2006.

I Sverige var AB Rindab generalagent för Hummer. Företaget hade i många år levererat terränggående lösningar till kunder som kraftbolag och räddningstjänst och i det prydliga pressmaterialet från tidigt 1990-tal syns tydligt hur man föreställde sig marknaden.

Här finns jämförelser där ett elkraftbolag typiskt sliter ut tre japanska pickuper på de 15 år en Hummer förväntades överleva. Här förklaras de nedväxlade naven ingående liksom det system som gör att lufttrycket i hjulen kan ändras under färd.



Drivpaketet sitter långt bak placerat i chassit för bästa viktfördelning.
I början hade Hummer bensin-V8 men på slutet fanns bara dieselalternativ.

HUMMER®



Den civila versionen av Humvee behöll originalets tuffa proportioner.

HAGERTY

7. Bilar som tiden glömde: Monica 560

Av Richard Dredge 5 juli 2021 3 min läsning

När den förmögne industrimannen Jean Tastevin letade efter ett namn till sin nya franska lyxbil vände han sig till sin fru och bad om tillåtelse att använda hennes namn – Monique. Bilen dök upp 1972, men bara tre år senare försvann den, med endast ett fåtal exemplar levererade till kunder.

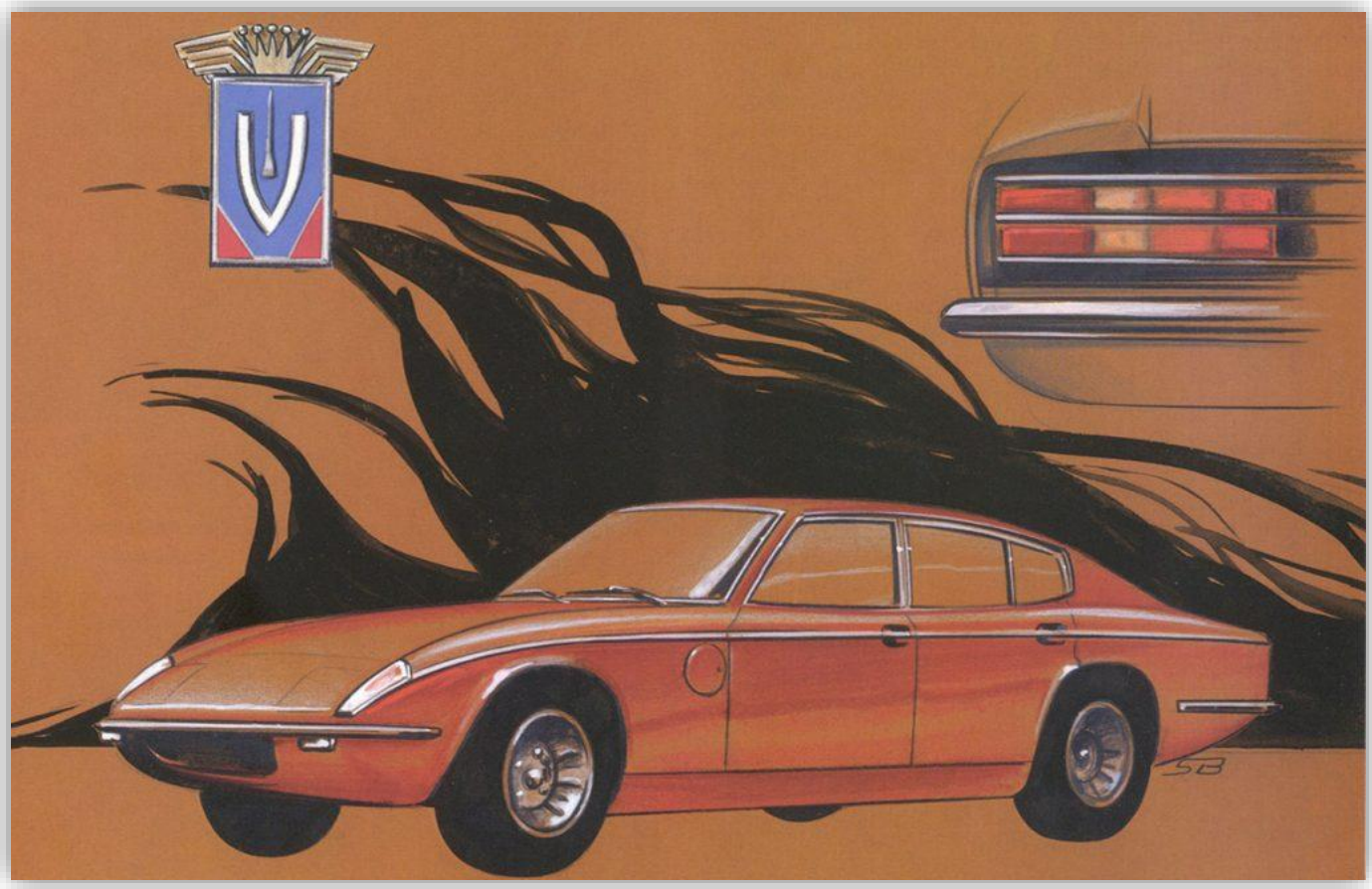


Jean Tastevins företag tillverkade rullande materiel för de franska järnvägarna. Han beklagade slutet för den nischade lyxbilstillverkaren i Frankrike **Facel Vega 1964**, och inom två år hade han börjat fundera på hur hans eget företag kunde diversifiera sig för att plocka upp där Facel Vega slutat.

Medan Facel Vega använde stora Chrysler V8:or, skulle Tastevins skepp ha en motor med mindre än 2,8 liters slagvolym på grund av franska skatteregler. Svaret låg i en bränsleinsprutad 182 hk 2,6-liters version av **Triumphs TR4** drivkraften, utvecklad av ingenjören och racerföraren Chris Lawrence, vars företag LawrenceTune fick i uppdrag att leverera 250 fyrcylindriga motorer varje år.

Lawrence gick med på att leverera motorerna, men när han fick veta att bilen ännu inte hade designats, erbjöd han sina tjänster som bildesigner, med avsikt att hjälpa till med hela projektet från början till slut. Som ett resultat fick den mångsidige britten kontraktet att designa och utveckla den nya lyxsedanen, och det började i oktober 1966.

Den första utvecklingsbilen hade dubbel wishbone-framfjädring med inåtfjädrar och dämpare, medan det bak fanns en Panhard-stång, de Dion-rör med parallella armar och självnivellerande dämpare. Det fanns skivbromsar runt om, ventilerade fram, och solida inre delar bak, medan styrningen var en oassisterad kuggstångsanordning; Servoassistans skulle dock installeras i produktionsbilar.



Det blev tydligt att Triumphs fyrcylindriga motor saknade den förfining som krävdes för en lyxbil, så Lawrence övertalade Tastevin att byta till en 3-liters V8 designad av Ted Martin. Denna var mer förfinad men saknade vridmoment i låga register, så dess kapacitet ökades till 3,5 liter för att ge 240 hk när den var utrustad med fyra Weber-förgasare.

Under de följande åren byggdes en rad prototyper, med en rad nya personer och företag som engagerades. Dessa inkluderade karossbyggarna Chapron och Vignale, karosseribyggarna Williams & Pritchard samt bilingenjören Virgilio Conrero. Under vägen skapades en rad olika karossdesigner, samtidigt som olika motorer och växellådor installerades. Under tiden steg kostnaderna för projektet och tiden tickade iväg.

Slutligen, på Paris-salongen i oktober 1971, presenterades Monica 350, påstått i produktionsform. Det blev dock snart tydligt att 3,5-liters V8:an fortfarande inte var tillräckligt muskulös, så beslutet togs att istället installera en 5,6-liters Chrysler V8, med 285 hk och 333 lbft vridmoment.

Den reviderade Monica (nu kallad 560) hade sin debut på Salon i Genève våren 1973. Med en uppgiven topphastighet på 240 km/h ansågs Monica vara världens snabbaste fyrdörrars sedan och den var fullspäckad med utrustning som luftkonditionering, hi-fi, elhissar och läderinredning.

Monica visades på europeiska bilutställningar under 1973 och 1974, men oljekrisen gjorde Monica praktiskt taget osäljbar på grund av sin törst. I februari 1975 hade Tastevin beslutat att lägga ner hela projektet. Panther Westwinds övervägde att återuppta produktionen av Monica i Surrey, men det blev inget av.





Tastevin hade initialt talat om att Monica-produktionen skulle nå 400 bilar per år, men i slutändan tillverkades bara cirka 35, varav bara cirka 10 var kundbilar – resten var förproduktionsprototyper.



HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

8. Chrysler Ghia Styling Special 1952



Chassi-C51834214

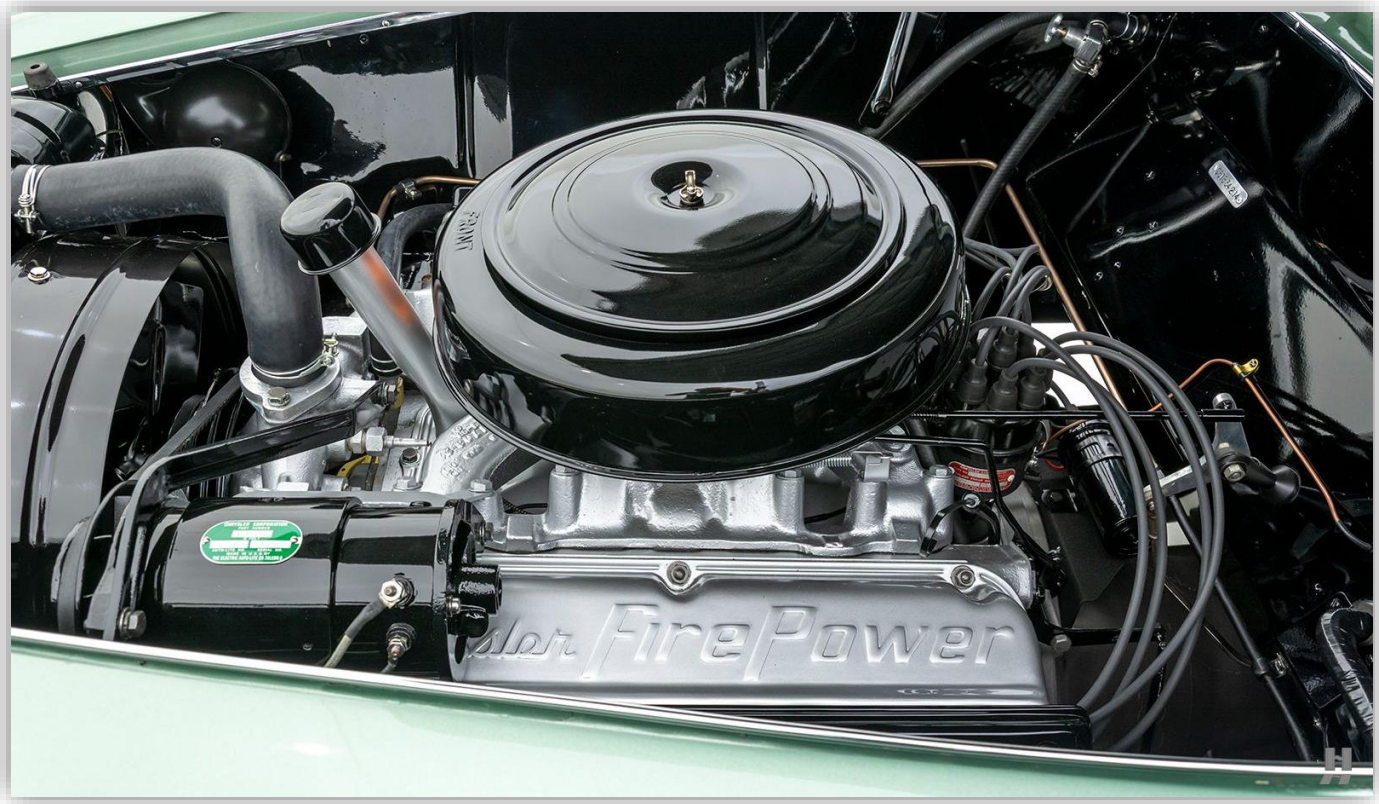
- Chrysler Styling Special, ett specialbyggt exemplar som gjorde sin debut på Paris Salon de l'Automobile 1952.
- Omfattande dokumenterad proveniens, inklusive flera framstående samlare, och utsågs till Mest betydelsefulla design vid 2010 års Pebble Beach Concours
- Utformad av Virgil Exner och byggd på ett chassi med kort hjulbas
- Bäst i klassen på Pebble Beach 2025 och Amelia Island 2026 Concours
- Ett sublimt äktenskap mellan amerikansk och italiensk ingenjörskonst





När den amerikanska bilindustrin återgick till civil produktion 1946 tvingade överväldigande efterfrågan, förseningar i omställningar och materialbrist tillverkarna att omarbeta förkrigsmodeller enbart för att hålla utställningsgolven fyllda. Medan ny design droppade ut under de följande åren, låg Chrysler Corporation märkbart efter sina konkurrenter, särskilt General Motors, Ford och till och med Studebaker. På Chrysler förblev designen ingenjörsavdelningens ansvar, som arbetade enligt den märkliga regeln att en gentleman aldrig skulle behöva ta av sig hatten när han lämnade in en Chrysler-produkt. Resultatet blev en serie upprätta, konservativa bilar, alltmer ur takt med de strömlinjeformade, uttrycksfulla formerna som fångade allmänhetens fantasi.





I början av 1950-talet insåg ordförande K.T. Keller behovet av en dramatisk kursändring och gav Virgil Exner – nyligen rekryterad efter sin avgång från Studebaker – i uppdrag att vitalisera Chryslers designfilosofi. I ett djärvt försök att fånga Chryslers uppmärksamhet skapade Carrozzeria Ghia Plymouth XX-500, en stilfull fyrdörrars fastback byggd ovanpå det enkla Plymouth P20-chassit. Gesten imponerade på både Keller och Exner, en känd beundrare av italiensk design, och deras entusiasm banade väg för ett kreativt partnerskap som tillförde

Chryslers erbjudanden mycket behövlig spänning. Med Kellers stöd lanserade Exner en ambitiös serie experimentella "Idea Cars" som syftade till att återföra stilen till varumärkets identitet och hjälpa till att göra sig av med dess konservativa image – vilket återställde Chryslers relevans både hos allmänhet och press.

Bland Exners största bidrag till bildesign var hans tro på att en bil borde ha mer än bara skönhet – den borde ha närvaro. Han förespråkade idén att ett fordons hållning och proportioner—hur det *stod* på vägen—var lika viktiga som dess ytdetaljer. Hans bilar var muskulösa inte bara genom dekoration, utan också genom massa, kontur och proportion. Istället för att förlita sig på ornamentik använde Exner bilens själva arkitektur – dess silhuett, dess bakdelar och framför allt dess hjul – för att skapa visuell dramatik. Han ansåg att hjulen inte skulle vara en eftertanke utan ett definierande inslag i designen, som förankrade bilen och gav en känsla av rörelse och kraft även i vila.

Denna designfilosofi – samtidigt modern, elegant och bestämd – påverkades djupt av Exners beundran för italiensk karossbyggnation. Den beundran skulle snart leda till en avgörande allians mellan Chrysler och Carrozzeria Ghia från Turin. Inledningsvis en pragmatisk överenskommelse, blomstrade relationen ut till ett av de mest fruktbara transatlantiska designsamarbetena under efterkrigstiden. Exner fann en själsfrände i Ghias ambitiöse reklamregissör, Luigi "Gigi" Segre. Tillsammans med sin kollega Mario Boano erbjöd Segre Ghias skickliga hantverkare för att förverkliga Exners idéer i metall – effektivt och med exceptionell noggrannhet.



Ett av de tidigaste och viktigaste resultaten av samarbetet mellan Chrysler och Ghia var en serie eleganta, handbyggda showbilar och specialbilar i begränsad upplaga som kombinerade amerikansk kraft med europeisk finess. Fullt konstruerade och körbara – till skillnad från många av Detroits drömbilar – förkroppsligade dessa Giga-byggda "Idea Cars" Exners tro på att en bil borde vara mer än attraktiv; Den ska vara skulptural, auktoritativ och ha en närvaro på hjul. Medan pressen och allmänheten svarade med entusiasm, förblev Chryslers ledning försiktig med ännu ett Airflow-liknande misstag. Oavskräckt insåg exportchefen C.B. Thomas deras attraktionskraft hos förmögna europeiska köpare och säkrade slutligen godkännande för en begränsad serie Specials som fångade essensen av Exners djärva nya designriktning.

Chassi C51834214 debuterade på Paris Salon de l'Automobile 1952 och var den första – och mest betydelsefulla – Chrysler Ghia Styling Special. Utformad av Virgil Exner och byggd av Ghia signalerade den ett stort skifte i Chryslers designfilosofi och för första gången hade en amerikan påverkat italiensk design. Byggd på ett förkortat New Yorker-chassi med en hjulbas på 119 tum och driven av en 331 kubiktums Hemi V8, var bilens proportioner dramatiska och avsiktliga. Med sin fastback-taklinje, knivskarpa skärmar och låga, svepande profil förmedlade designen en tydlig känsla av rörelse och elegans – en bil som verkar vara i rörelse, även i vila. Även om flera Specials byggdes i olika former är detta prototypexemplar fortfarande en verklig engångsmodell, med unika dörrhandtag, sittplatser för tre och förkortad chassi. Ett slående tvåfärgat färgschema, Borrani-trådfälgar och omfattande färgarbete förstärkte ytterligare dess skräddarsydda karaktär. I Paris hade amerikanerna fångat världens uppmärksamhet – med italienarnas hjälp.

Chrysler behöll Styling Special tills den köptes 1955 av en kund med nära kopplingar till märket. Jim Colee, känd för att göra en egen bil, köpte både denna bil och Chrysler d'Elegance, och lade till över hundratusen mil till den senare. Under hans ägarskap gjorde han några modifieringar på bilen, mest anmärkningsvärt installationen av en Pontiac 389 och fyrväxlad växellåda. Även om det inte går att fastställa längden på Colees ägande, är det känt att han sålde bilen till John Queen från Long Beach, Kalifornien.



År 1976 förvärvade Robert Frumkin från Los Angeles bilen från Queen. Frumkin, som var erkänd auktoritet inom Chrysler-märket, ägde även en Chrysler Ghia Thomas Special under samma period. Lyckligtvis kunde Frumkin korrigera drivlinan genom att skaffa en tidsriktig 331 Hemi-motor och en 3-växlad PowerFlite-växellåda. Bilen bytte ägare igen 1989, då den togs i hand av Blackhawk Collection. Där beställdes en restaurering för Chrysler, där bilen färdigställdes i en tvåfärgad grön färgschema som den skulle bära under de följande decennierna. Styling Special var hemma bland en samling betydande, världsklassiga bilar. Två ytterligare ägare följde: först Richard Scott från Sidney, Ohio, sedan Michael Schudroff, en annan ansedd samlare med ett förstklassigt urval av bilar. Mr. Schudroff kampanjade stolt Chrysler på mässcirkusen, inklusive Pebble Beach 2010 där den tilldelades priset för mest betydelsefulla design.

Efter sin väldokumenterade historia fick Styling Special nyligen en omfattande restaurering som återställde bilen till den estetik som sågs i Exners ursprungliga lermodelldesign, inklusive svarta däck och en enfärgad exteriör. Under restaureringen utrustades Styling Special med 16-tums Borrani-kopior av trådfälgar, tillverkade enligt exakt de specifikationer som den bar på Paris Salon 1952—direkt återgivna från originalritningar som Borrani behöll för just detta chassi. En kopia av dessa originalritningar finns i arkivet.

Färdigställd 2025 för debut vid Pebble Beach Concours d'Elegance, vann Chrysler Best in Class för Virgil Exner Early och överträffade flera av Ex:s designer, inklusive den formidabla Chrysler d'Elegance. Därefter vann den Best in Show vid San Marino Motor Classic 2025 och Best in Class vid Amelia Island Concours d'Elegance 2026.

Med en rik historia som stöds av omfattande dokumentation och nyligen genomgått en spektakulär restaurering, hade Styling Special en framgångsrik period på mässbanan. Även om Exner hade designat bilar innan dess, säger många att han hittade sin rytm med Styling Special. En möjlighet att skaffa en bil med denna härstamning, proveniens och presentation är extremt sällsynt; en som inte får förbises.



Klassiker

9. Grattis Humber Super Snipe!

Publicerad 16 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar Klassiker ett nytt modellnamn. I dag när Vibeke och Viveka har namnsdag tar vi upp bekantskapen med Super Snipe!



1961 - Humber Super Snipe Series III

Många bilar har fågelnamn så därför får även bilnörden lära sig lite ornitologi. Snipe är det engelska ordet för beckasin, som man vet kan vara nyss skjuten men kanske inte, utan att slå upp det, att det är en vadarfågel i familjen Gallinago.



FILM: https://youtu.be/QlwWaw5gNvo



1938 Humber Super Snipe

Namnsdagsbilen Humber Super Snipe introducerades i september 1938 för att konkurrera med de amerikanska bilmärken som importerades till England från Canada.

Den kallades Super för den var i princip en Humber Snipe som försetts med Humbers största motor, en sexa på 4,1 liter och 100 hk. Det gav den acceleration i sportvagnsklass - noll till 100 km/h på runt 15 sekunder var exceptionellt snabbt i slutet av 1930-talet!

Tekniskt var den helt i nivå med samtida amerikanare men formgivningen var nobelt brittisk. Tyvärr finns det idag knappast några överlevare av denna värdiga bil.



Vi börjar givetvis med en av Field Marshall Montgomery's Super Snipe stabsbilar, den som kallas The Victory Car. Den fanns med när Monty den 4 maj 1945 tog emot den tyska delkapitulationen på Lüneburger Heide. Bilen han tidigare använt i Afrika heter Old Faithful. Båda finns bevarade.

Under andra världskriget tillverkade Humber ett stort antal militärfordon för den brittiska armén varav två blev världsberömda. De var de som Fältmarskalk Montgomery använde under sina fälttåg i Afrika och Europa.



1948 HUMBER Super Snipe



Inför 1949 moderniserades Super Snipe med inbyggda strålkastare och utbyggt bakparti. Resultatet var väl inte helt lyckat men typiskt för 40-talets moderniseringar av förkrigsbilar. Här en *1949 Humber Super Snipe Mk II Drophead Coupe by Tickford*



1952 var det dags för en helt ny Super Snipe. Efter att ha konverterats till toppventiler gav motorn nu som mest 122 hk. Den döptes till Blue Riband. Karossen var baserad på den mindre Hawk (se Namnsdagsbilar 14 juni) men Super Snipe var med längre motorhuv mer imposant.



Ny motor på 2,6 liter och självbärande kaross hade den sista generationen av Super Snipe. Den tillverkades med löpande förändringar 1958-1967. Bilden visar en 61:a med för årsmodellen ny front med dubbla strålkastare.

10. Döda amerikanska bilföretag: 11. De Soto (1928-1960)



DeSoto Firesweep Sportsman (1957)

Chrysler grundade DeSoto 1928 för att nå en mer mainstream del av marknaden.

Den första DeSoto kallades Model K (bilden) och var rätt bil vid rätt tidpunkt; 81 065 enheter såldes under de första 12 månaderna på marknaden, ett rekord som stod sig i årtionden.

Även om framtiden såg ljus ut överlappade sortimentet ofta med det som erbjöds av systerföretaget Dodge och det började lida av en bristande image.

DeSotos uppdateringar speglade resten av Chryslers sortiment, vilket innebar att Firedome V8-motorn med halvsfäriska förbränningskammare kom 1952 och Forward Look-designspråket introducerades 1955.

Försäljningen sjönk med över 60 % 1958 (en stor lågkonjunktur var delvis orsaken) och Chrysler meddelade att varumärket skulle läggas ned 1960.



AUTOCAR

11. Superbilen som världen glömde bort: Jimenez Novia (1995)



Jiminez Novia hade en av de mest komplicerade cylinderkonfigurationer som kan tänkas, eftersom dess 550 hk genererades av fyra bankar med fyra cylindrar som var placerade i ett W-mönster runt en gemensam vevaxel, alla toppade med Yamaha FZR1000 superbike-huvuden. Det gav en kapacitet på fyra liter och med femventils topplock kunde den förmodligen klara 349 km/h.

Med vissa ändringar ökades effekten till 609 hk, men bilen kom aldrig i produktion och den planerade terrängbilen med W16-motor kom inte ens till konceptstadiet.




Roger Warolin