20 nov MOTOR-NYTT 2026



Opel 18C Regent Opel 18C Regent Cabriolet (1932)

1. **Provkörning av Polestar 4 SUV Dual Motor Performance**
2. **Nu är eldrivna Peugeot E-208 GTi här**
3. **Bilmärket Scion är tillbaka**
4. **Renault för indiska marknaden kan bli ny elbil från Dacia**
5. **Bilmärke startar taxibolag**
6. **Opel 18C Regent**
7. **Excalibur SS**
8. **Grattis Morris Marina**
9. **Döda amerikanska bilföretag**
10. **Superbilen som världen glömde bort**
11. **Fredagsfilmen**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Polestar 4 SUV Dual Motor Performance

Av Sanne Hansen

Publicerad 12 nov 2026 kl 07.00

Polestar växlar upp och ska ta sig an en större del av marknaden genom nya Polestar 4 SUV. Det är kortfattat en förbättrad Polestar 4 och därför ska den rikta sig till fler än den befintliga modellen. Trots att den heter SUV är det snarare en kombi – vi provkör!



Polestar 4 SUV är här med kombikaross och lite andra nyheter under skalet

Det blev vilda diskussioner när **Polestar** visade upp fyran för ett par år sedan, eftersom den saknar bakruta. När modellen senare nådde marknaden var det ingen stor sak visade det sig, eftersom kameran som ersätter bakrutan är tillräckligt bra. Eller snarare bilden som visas på ”backspegeln” är tillräckligt bra.

Hur viktig man än tycker att en bakruta är så har ju tusentals elektriker, VVS-montörer och andra kört runt i skåpbilar hur länge som helst. Man klarar sig utan bakruta, med andra ord. Och modellen har sålt ganska bra, det rullar drygt 9 000 **Polestar 4** i Sverige i skrivande stund.

Men nu vill märket växla upp och ta ännu fler marknadsandelar och det ska man göra med en uppgradering av modellen. Därför lanseras nu Polestar 4 SUV, som egentligen är samma bil fast med vad vi skulle kalla kombikaross. Den har rakare tak baktill, vilket ger något bättre bagageutrymme – 530-1 665 liter jämfört med 526-1 536 som den befintliga, eller gamla, fyran har. Den kommer säljas vidare med tilläggsnamnet Coupé.



Det är lätt att trivas bakom ratten på Polestar 4

Det här är nytt

SUV. Tilläggsnamnet avslöjar att det är en annan kaross av den befintliga Polestar 4. Kombiliknande form i stället för coupé, som den gamla modellen får som tilläggsnamn och fortfarande ska säljas.

Chassi. Ganska mycket justeringar har gjorts med chassit för att hantera den extra vikten baktill. Balansen behövde optimeras. Dessutom ville man göra bilen mer bekväm på vägen.

V2L. Polestar gör det tydligt med den här bilen att V2L-teknik är något de satsar på. Under provkörningen har de byggt upp en campingplats där allt – tält, lampor, duschar och matvagn – drivs med ett antal Polestar 4 SUV-bilars batterier.

Modellversionerna är nästan identiska formmässigt, förutom baken. Coupé-versionen saknar fortfarande bakruta och SUV-versionen har rakare taklinje (och blir därmed två centimeter högre) och bakruta. Men om man gillar kamerabilden i backspegeln kan man köpa det som tillval, så att man kan växla mellan kamerabild eller traditionell spegel.

Faktum är att det inte är så dumt med kamera, för jag tycker att bakrutan är ganska liten. Kameran fångar mer av det som finns bakom bilen än vad som går att se genom rutan, helt enkelt. Det som i stället är bättre med den nya karossen är lastmöjligheterna, att det går att lasta mer kantiga saker och på höjden. Längden är densamma som i Coupé-versionen.

Man har gjort en del förbättringar under skalet också. Eftersom SUV-modellen har mer kaross och därmed är tyngre har man justerat chassits olika komponenter. Man har balanserat upp allt eftersom all extra tyngd är baktill, men vill undvika att bilen känns baktung. Dessutom har man förfinat chassit generellt så att bilen ska hantera ojämnheter bättre. Polestars svenska chassiingenjör Joakim Rydholm förklarar att man gjort det med hjälp av en gummikomponent som sitter inne i stötdämparen. Den ska alltså filtrera bort mikrovibrationer.



En ratt och två skärmar samt en fast meny för klimatanläggningen under pekskärmen – och en liten ratt på mittkonsolen. Det är allt och det räcker.

Det har de lyckats med. Under provkörningen upplevs inga sådana vibrationer utan bilen sväljer det mesta bra. Däremot är chassit ganska fast över större potthål och gupp, där är den lite studsig, men det ger å andra sidan mer känsla bakom ratten. Bilen känns mer planterad och har mer kontakt med vägen. Rattens styrning är förresten också vässad, vilket gör bilen mer följsam på de spanska serpentinvägarna än förväntat.

Polestar 4 SUV är också förhållandevis tyst, även om visst däckbuller tränger sig in. I Performance-versionen ingår 22-tumshjul så det är inte så konstigt att däcken hörs lite. Komforten är i sin helhet bra och det är även tack vare stolen. Den har lagom med sidostöd, stoppning, dynan går att förlänga efter behov och justermånen är tillräcklig.

Polestar vill gärna förknippas med ordet performance och de fyrhjulsdrivna versionerna har hela 544 hästkrafter. Performance-varianten gör 0–100 kilometer i timmen på 3,8 sekunder. Det går undan, med andra ord. Om det behövs på en familjebil är svårt att säga, men gillar man fart i vardagen är det väl kul att kunna trycka på lite.

Jag väljer att ställa in styrningen på ”tung” för i de andra lägena känns den lite för sladdrig och det känns inte synonymt med ”performance”. Oavsett läge på styrningen och chassit (som också går att justera i mjukare eller styvare) så känns bilen lättplacerad på vägen. Brembo-bromsarna tar riktigt bra också.

Som förälder ger den här bilen lite vill-ha-begär, inte så mycket för motoreffekten men mer för att den känns väldigt komplett. Kraftutvecklingen är ju härlig, men den kompletteras också av stora glaspartier som ger god sikt åt alla håll och förmodligen underlättar det för åksjuka barn att kunna se ut ordentligt. Att bakrutan är liten går att leva med.



Baksätet är lagom för normallånga vuxna .Ryggstöden är lutbara

Dessutom är baksätet bra, kort och gott. Det är bra längd på dynan, bra höjd från golvet så låren får tillräckligt med stöd, takhöjden är bra, fötterna får plats under sätet framför och ryggstödet går att luta om så önskas. Det är inget extravagant baksäte, men att man sitter bra som vuxen där är bra nog.

Interiören är sig lik: Ratt, förarskärm och pekskärm på mittkonsolen där det mesta styrs. Plus en head up-display som bara visar det viktigaste och inte en massa konstiga symboler eller ”förstärkt verklighet”. Aktuell hastighetsbegränsning och vilken hastighet man faktiskt kör i och eventuella trafikregler (som exempelvis omkörningsförbud). Det är enkelt att begripa och funkar bra. Däremot är navigationen inställd på att visa en väldigt vid bild, från aktuell position och ända bort till destinationen. Jag kan inte hitta hur man ställer in så att bilden blir tajtare, men på förarskärmen är det lättare att se när man ska svänga nästa gång.

Systemet är Google-baserat precis som tidigare och nu introducerar Polestar även Google Gemini i röstassistenten, så att bilen ska gå att ha ett samtal med snarare än att bara fungera som kommandotolk. Nytt är också att systemet är hopkopplat med bilens instruktionsmanual, så om man upptäcker något fel eller letar efter en viss funktion eller något annat så kan man fråga bilen direkt i stället för att leta i en tjock katalog. Det är smart.

Polestar 4 SUV har även V2L-teknik och man kan köpa till en adapter för detta. Det innebär att bilens batteri kan driva andra apparater, vilket vi får bevittna under provkörningen. En hel campingplats har byggts upp och drivs med provkörningsbilarna.

Just det, vi får en provtur offroad också. Med de enorma 22-tumshjulen och helt vanliga sommardäck på kan bilen hantera 45 graders lutning i sidled samt klättring uppåt och nedåt på sand och grus. Fyrhjulsdriften fungerar därmed bra.



Rakare taklinje gör att SUV:en är två centimeter högre än Coupén.
Mer praktisk är den också.

Jag får anledning att återkomma till att bilen känns komplett. Det enda som skaver är laddkapaciteten. Bilen bygger på 400-voltsteknik och DC-laddningen uppgår till max 200 kilowatt, vilket inte är sådär imponerande högt som 800-voltsarkitektur kan leverera. Resan till fjällen kan därmed kräva lite planering, men räckvidden talar för att det kanske räcker med ett laddstopp som kombineras med lunch.

Polestar säger att de vill ta marknadsandelar med Polestar 4 SUV. Det vore inte konstigt om de lyckas. Visst, priset är högt – instegspriset är 634 000 kronor för den bakhjulsdrivna. 664 000 kronor för fyrhjulsdrift och 714 000 för Performance. Men med tanke på vad som erbjuds är det så nära prisvärt man kan komma.



Vill man köra på bana med sin Polestar 4 SUV funkar det också.
Även om den är trevligast på landsväg.

Polestar 4 SUV Dual Motor Performance

Pris: 714 000 kronor. Säljs nu.
Motor: El. Främre elmotor, max effekt 272 hk (200 kW), vridmoment 343 Nm. Bakre elmotor, max effekt 272 hk (200 kW), vridmoment 343 Nm. Max systemeffekt 544 hk (400 kW), sammanlagt vridmoment 686 Nm. Batteri 100 kWh varav 94 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/200 kW. Värmepump.
Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,6 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum. Däck 265/40 R22.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 300, längd 484, bredd 201, höjd 153, spårvidd f/b 170/172. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 425, maxlast 405, max släpvagnsvikt 2 000. Bagagevolym (VDA-liter) 530–1665 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,8 s, toppfart 200 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,16 kWh/mil. CO_2 0 g/km. Räckvidd 520 km.
Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 8 år, lack 2 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Tesla Model Y Performance

Lirar i ungefär samma liga, åtminstone slåss de nog om samma slags köpare. Det skiljer något i räckvidd, mått och smådetaljer men sammantaget är det nog mest en fråga om tycke och smak. Och om man vill köpa Tesla eller Polestar.
Pris: 729 990 kronor.



Xpeng G6 Performance

En annan kinesisk motståndare som är betydligt billigare, men som också kanske är ett mer osäkert köp eftersom Xpeng inte är lika etablerat som Polestar. Men nog är de hack i häl och det ska bli intressant att se vilka som överlever Europa bäst.
Pris: 619 900 kronor.

2. Nu är eldrivna Peugeot E-208 GTi här

Av Andreas Bergsman, testredaktör M3, 12 nov. 2026

Med 281 hästkrafter, sportchassi och klassiska GTi-detaljer gör Peugeots elektriska prestandamodell entré på den svenska marknaden.



Efter världspremiären på Le Mans i somras öppnar Peugeot nu orderböckerna för E-208 GTi i Sverige. Den eldrivna prestandaversionen av 208 har utvecklats av Peugeot Sport och för vidare arvet från klassikern 205 GTi. Elmotorn levererar 281 hästkrafter och ett vridmoment på 345 Nm. Det räcker för att klara 0–100 km/h på 5,5 sekunder.





För att hantera effekten har bilen fått ett 25 millimeter sänkt chassi, bredare spårvidd och särskilt anpassad fjädring. En mekanisk differentialbroms hjälper till att fördela kraften mellan framhjulen, medan fyrkolvsok och 355 millimeter stora bromsskivor fram står för bromskraften. Michelin Pilot Sport 4S-däck ingår som standard på den svenska marknaden.

Utseendet hämtar inspiration från 205 GTi, inte minst genom de specialdesignade 18-tumsfälgarna. Bilen har även bredare hjulhus, sportspoiler och bakre diffuser. Invändigt väntar sportstolar i Alcantara, röda detaljer och en GTi-anpassad ratt.

Peugeot E-208 GTi går nu att beställa hos svenska återförsäljare för från 525 000 kronor. De första leveranserna beräknas ske under våren 2027.


Andreas Bergsman

Testredaktör, M3

Andreas är testredaktör för M3 och bevakar främst områden som ljud, smarta hemmet och motor. Han brinner för ny teknik och testar ständigt nya hörlurar, högtalare, städrobotar och luftrenare. Förutom när han är ute på vägarna och testar en ny elbil.

Feber

3. Bilmärket Scion är tillbaka

Bobby Green 2026-11-11 kl 10:00

Med högerstyrd kei-modell tillverkad i USA



Kei är alltid okei! Det har man sedan många år insett även utanför Japan där biltypen är mycket populär. Kompakt, billig, smidig, enkel att parkera och ingen i trafiken blir arg på en kei - så är det bara. Nu återupplivar Toyota bilmärket Scion då man tagit fram den nya kei-pickisen som för tydlighetens skull fått namnet KEI-01. Men den tillverkas inte i Japan, utan i USA.

Det finns några men

Först och främst så är bilen högerstyrd vilket är lite speciellt. Sen får man heller inte köra den på motorvägar. Den är dessutom väldigt långsam. Till en början kommer man istället att fokusera på småföretagare så det här är alltså inget som kommer att stå längst fram i skyltfönstret hos den lokala Toyota-handlaren. Under skalet finns en trecylindrig bensinmotor på 0,66 liter som driver alla fyra hjulen via en CVT-låda. Bekvämligheter som värme och AC finns. På flaket får man lasta upp till 272 kilo.

KEI-01 kommer att monteras ihop på Toyotas fabrik i Indiana och det hela drar igång under andra halvan nästa år. Vad bilen kommer att kosta när den väl lanseras är fortfarande oklart. **pressroom.toyota.com**


Bobby Green



FILM: https://youtu.be/K3RRQnTOfO4





FILM: https://youtu.be/hUZd47pkA-w



Toyota presenterar UTV
Under Scion-namnet



Scion som märke är dött
I framtiden kommer det att stå Toyota på alla



Kei-bilar kan bli tillåtna i Europa
Äntligen!

4. Renault för indiska marknaden kan bli ny elbil från Dacia

Av Carl Undéhn

9 nov 2026

Den har kallats ”Europas billigaste elbil” och när Dacia Spring nu kommer i en ny och helt omgjord version lanseras modellen även här i Sverige. Vad priset blir har ännu inte avslöjats, men det blir märkets första elbil att säljas här. Och lilla Dacia Spring kan få även få sällskap på den svenska marknaden av en kompaktsuv, som ursprungligen tagits fram för den indiska marknaden.



Det handlar då om modellen Renault Bridger som här i Europa skulle säljas som en Dacia, uppger brittiska Autocar. Och i alla fall rent optiskt passar den kantiga kompaktsuven in i Dacias nuvarande designspråk som ska utstråla en robust attityd. I Indien har Renault Bridger beskrivits som en utmanare till Suzuki Jimny och kommer bland annat med ett reservhjul på bagageluckan och en markfrigång på 20 centimeter.

Renault Bridger är knappt fyra meter lång och har ett bagage som rymmer 400 liter. Modellen ska lanseras bland annat i Indien från nästa år och erbjuds med olika drivlinor. Det finns inga officiella uppgifter om hur stort batteriet är eller vilken räckvidd den eldrivna versionen har.



Renault Bridger ska vara en mer robust kompaktsuv med reservdäck och en markfrigång på 20 centimeter.

Utöver nya Spring har Dacia lovat fyra helt eldrivna modeller till år 2030. Det har tidigare antytts att det handlar om en eldriven Sandero, men vilka övriga elbilar kommer bli är oklart. Dacia ägs av Renaultgruppen och en Renault Bridger som en eldriven kompaktsuv från Dacia kan då vara en smidig lösning för märket att snabbt ta fram en ny eldriven modell.

Det väntas då handla om en billig och enkel elbil som är tänkt att säljas inom den nya fordonsklassen M1E som är planerad att införas i EU. Det handlar då om elbilar får vara upp till 4,2 meter långa, som ska tillverkas i Europa och kommer slippa vissa tekniska krav. Genom det vill EU stödja utveckling och tillverkning av mindre och billigare elbilar inom unionen.



ViBilägare

5. Bilmärke startar taxibolag

Av Klas Skarin

Publicerad 2026-11-10 11:55

(uppdaterad 2026-11-11 14:49)

Miljardären bakom elbilsmärket Vinfast etablerar sitt taxibolag Green SM i Sverige. Hundratals elbilar av modellen VF6 står parkerade utanför Stockholm.



Transport med Vinfast-bilar i Ljungby

I Rosersbergs industriområde norr om Stockholm står 400 turkosa elbilar av modellen Vinfast VF 6 uppställda. De ska bli Green SM:s första taxibilar i Sverige, ett bolag som även tillverkar bilarna.

Amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten inledde 2024 en utredning om **allvarliga säkerhetsbrister** på modellen VF8 som ledde till omfattande återkallelser. Modellen har endast fyra stjärnor i Euro Ncap och den aktuella taxibilen VF6 är inte krocktestad.

Bakom biltillverkaren och taxibolaget står Pham Nhat Vuong som beskrivs som Sydostasiens rikaste man. Han startade Vinfast för att konkurrera med Tesla och kinesiska biltillverkare, när försäljningen gick trögt grundade han i stället Green SM.



Syftet är att tvinga fram volymer och få ut bilarna på gatorna som rullande reklam. Modellen testades först i Vietnam och prövas nu utomlands. Vinfast går med stora förluster och verksamheten är helt beroende av att ägaren skjuter till pengar.

För konkurrenterna innebär det att Green SM inte behöver tjäna pengar på själva resorna. Målet är att sälja bilar vilket blir tydligt i en jämförelse av taxibolagens prissättning i Stockholm.

I en granskning av **Dagens Nyheter** ligger Green SM:s jämförpris på 339 kronor medan konkurrenterna i Stockholm tar mellan 345 och 399 kronor. Enligt Rekmatch, bemanningsföretaget som sköter rekryteringen, får förarna en fast grundlön på 28 000 kronor i månaden plus bonus. Ett bättre upplägg än Uber och Bolt där förarna är egenföretagare och endast får betalt per körning.

Transportstyrelsen har gett Green SM tillstånd för 2 500 taxibilar i Sverige, som jämförelse har Taxi Stockholm ungefär 1 900 bilar. Något startdatum för verksamheten är inte kommunicerat.


Klas Skarin

6. 1932 Opel 18C Regent Cabriolet



Den europeiska bilutvecklingen tog en distinkt vändning när General Motors tillämpade amerikanska ingenjörsprinciper på tysk tillverkning, vilket resulterade i den sofistikerade Opel 18C Regent Cabriolet från 1932.

General Motors försökte utöka sin verksamhet och marknadsandel i Europa genom att förvärva en kontrollerande andel i Opel (80 procent av aktiekapitalet i Adam Opel AG) i mars 1929 och fullt ägande 1931.





Detta transatlantiska samarbete resulterade i fordon som kombinerade Detroits designkänsla med europeisk förfining.

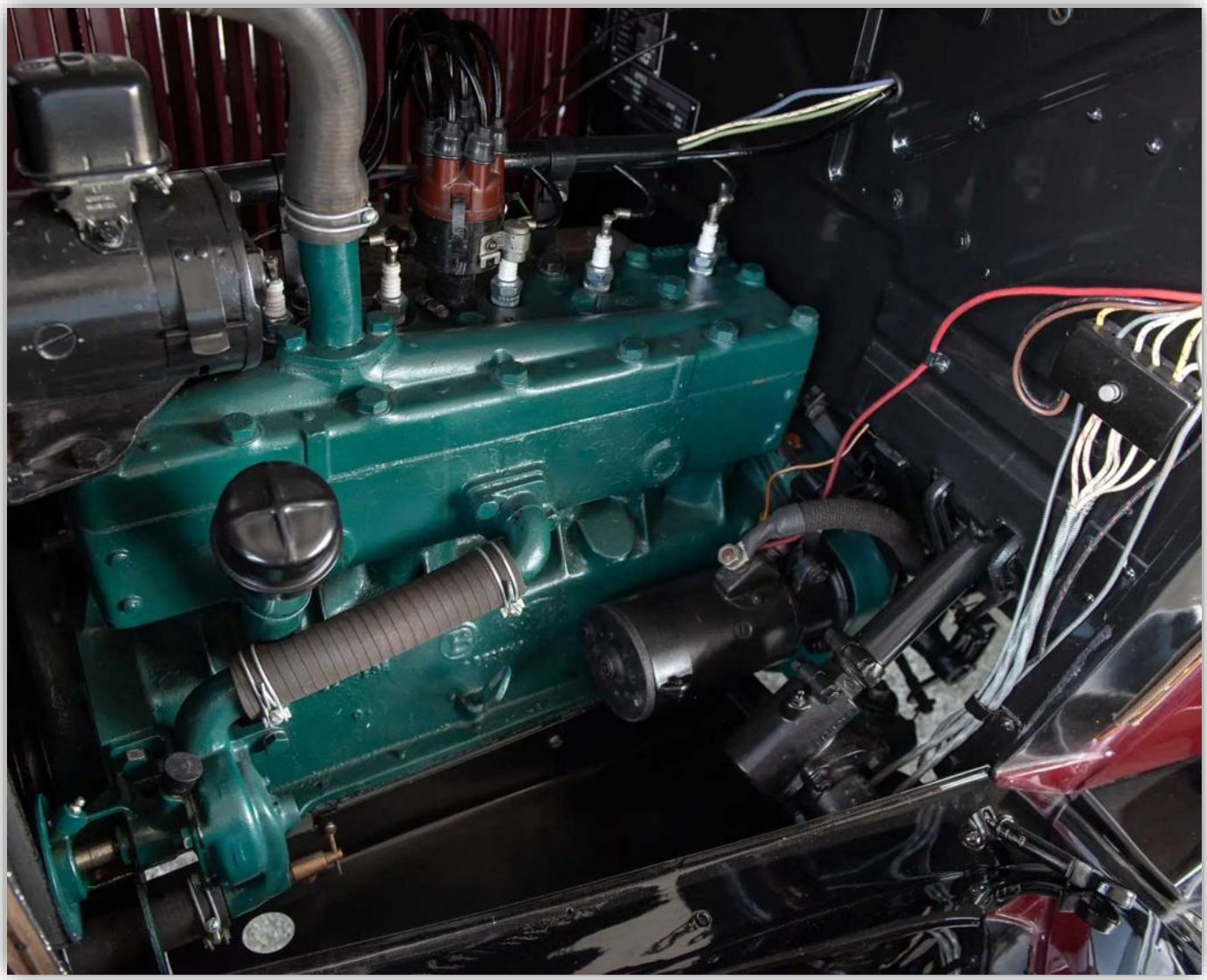
Den uppdaterade Model 18C kom till modellåret 1932 med olika förbättringar av karossen och mindre förbättringar av de mekaniska specifikationerna. Regent-modellerna representerade toppmodellerna och hade reviderad design som inkluderade en funktionell bagagelucka bakom den tätt kopplade karossen.





Den tvådelade stötfångaren ersattes av en enstyckad enhet, även om bilar längre ner i sortimentet fortfarande saknades stötfångare. Istället för den konventionella vertikala bakdelen på den tidigare 1,8-litersmodellen hade Regent-karossen en sluttande bakdel som följde trenden för strömlinjeformad modell och hade ett bagageskåp.





Interiörboendet hade en mysig fyra-siters ordning med tidsanpassade bokningar. Cabriolet-taket använde svart tysk canvas och markerades av kromplaterade landau-järn.

Med sina breda blinda utrymmen och nedsänkta tak, framkallade stilen karosser i Convertible Victoria-stil. Instrumentbrädan rymde VDO-instrument och originalliknande brytare för viktiga funktioner.

Kraften kom från en 1 790 kubikcentimeter stor sidoventils rak sexcylindrig motor med en enda Solex-förgasare som gav 32 hästkrafter vid 3 200 varv/min. Trots sin blygsamma utgivna effekt hade den lätta modell 18 livlig prestanda och en topphastighet på 53 miles per timme.

Kraften överfördes till bakhjulen med hjälp av en treväxlad växellåda som styrdes med en växelspak bredvid föraren, mitt på golvet. Chassit använde bladfjäderfjädring och fyrhjuliga trumbromsar.

Konkurrensen på den tyska lyxbilsmarknaden inkluderade etablerade tillverkare som Mercedes-Benz och BMW, även om den långsamma utvecklingen av den tyska bilindustrin lämnade den tyska marknaden öppen för stora amerikanska biltillverkare som General Motors och Ford Motor Company.

År 1938 var Opel Tysklands och Europas största biltillverkare, vilket berodde på tekniska innovationer som först applicerades på GMs USA-tillverkade produkter och sedan implementerades i Opel-fordon. Förstaårsförsäljningen av 1,8-litersserien 18B nådde 15 739 bilar, med en total tysk personbilsförsäljning på 56 039 år 1931.

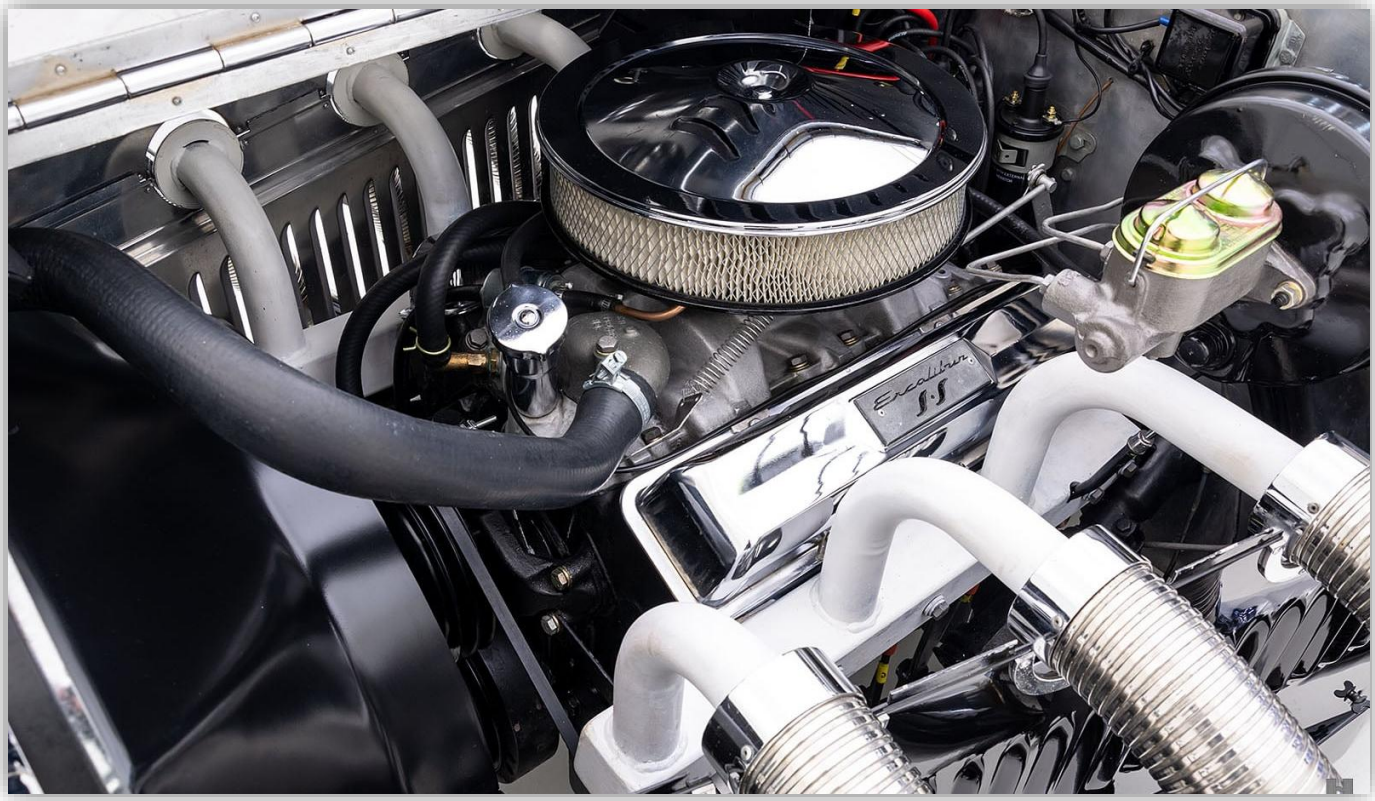
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

7. 1967 års Excalibur SS Series 1 Roadster



Innan Excalibur byggde extravaganta, ofta pråliga, neoklassiker som lockade kändisar som Liberace, Dean Martin, Tony Curtis och Sonny och Cher, producerade de den sportiga och målmedvetna Series I Excalibur SS. Inspirerad av den legendariska Mercedes-Benz SSK sportbilen och designad av den framstående industridesignern och samlaren Brook Stevens, såg den mer aggressiv ut än Mercedesen den efterliknade och var snabbare än den tyngre Corvette som donerade den kraftfulla small block.





Excalibur J var Brooks Stevens första försök inom bilbyggande. Den använde modifierade Henry J-underställen med en slank, sportig roadsterkaross, och de tre tillverkade exemplaren hade respektabla racingkarriärer i början av 60-talet. Excalibur SS-konceptet uppstod när Stevens och Studebakers ordförande Sherwood Egbert diskuterade en "Mercebaker" som kombinerade Studebaker-underställningar med en retro Mercedes-Benz SSK-inspirerad kaross för att locka besökare till Studebaker-montern och främja det amerikanska företagets distributionssamarbete med Mercedes. Trots ekonomiska svårigheter levererade Studebaker ett chassi och en kompressormatad R2 289-motor till Stevens. Brooks söner David och Steve hjälpte till med konstruktionen av prototypen. Bilen färdigställdes på bara sex veckor, men Studebaker var inte i ekonomisk skick att ta sig an ett nytt projekt och vägrade visa bilen i sista stund.





Stevens hade aldrig tänkt ge sig in i bilbranschen, men det blev mycket uppståndelse efter att den enda prototypen visades i New York (efter desperata försök att få bilen med i showen) att hans söner David och Steve snart började bygga denna mycket tilltalande och mycket enkla sportbil för kunderna. Pappa gav avgörande hjälp genom sina omfattande kontakter inom bilindustrin, men hans två söner gjorde det tunga arbetet. Bilen fångade intresset hos flera branschaktörer, inklusive Briggs Cunningham och Hubert Brundage (känd från Brumos Porsche).

Mellan 1964 och 1969 byggde familjen Stevens och deras team 359 exemplar av Series I SS. För produktionsbilar var en 350 hk, 327cid Chevrolet small block-motor monterad långt bak i ett Studebaker Hawk-chassi – hela 29 tum längre än standard. Med sin knappa kaross i glasfiber var Excalibur otroligt snabb och nådde 60 mph på 5,4 sekunder. Med en sådan prestanda skulle det kunna visa en E-Type, Sunbeam Tiger och till och med en Shelby Cobra 289 ett rent set klackar, åtminstone i rak linje. En artikel i *Automobile Quarterly*, volym 38, nummer 3, fångade essensen av SS i de sex orden i dess titel: "Excalibur: Subtle Like a Broad Sword."

Denna Excalibur SS från 1967 är ett enastående exempel som tidigare var en älskad originalbil med låg körsträcka innan den togs ner till ett naket chassi och noggrant restaurerades under tidigare ägande. Det är verkligen ett av de finaste exemplen i sitt slag, restaurerat till en standard som sällan ses på tidiga Excaliburs. Färdigställd i slående och vackert utförd svart färg över röd klädsel, är den klädd med glittrande kromade trådfälgar, sidorör, bagageställ och en canvas mjuk topp. Denna bil drivs av en kraftfull, datumkodad 327-cid L-79 Corvette-motor kopplad till en tidsriktig Muncie fyrväxlad manuell växellåda, som tros vara original. Det är en av endast 38 exemplar som tillverkades 1967 och är utan tvekan en av de allra bästa som finns kvar.



Mutter-och-bult-restaureringen inkluderade en fullständig omlackering av Studebaker-chassit och fjädringskomponenter i blankt svart, medan fjädringen byggdes om med nya stötdämpare och specialtillverkade röda fjädergamascher. Bromsarna byggdes också om och försågs med nya belägg och skor. Dessutom installerades ett nytt tändsystem, bränslesystemet förnyades och den ursprungliga kylaren fick ny kärnor och rörledningar med helt nya rör. Motorn är väl detaljerad och toppas med ett par äkta Excalibur SS-ventilkåpor.

Omlackerad i glänsande, hotfullt svart monterades Excalibur noggrant ihop igen, och en ny röd läderinteriör samt svart Stayfast-tak installerades. Lackkvaliteten är utmärkt med högkvalitativ detaljering, passform och finish. Cockpiten har en instrumentpanel i aluminium i motorn med en rad tidsriktiga mätare, strömbrytare och en original Motorola Radio som du kanske eller kanske inte har en chans att höra när 350 hk 327:an är igång. Som avslutning på allt finns ett set kromade Dayton-trådfälgar med BF Goodrich Silvertown rödlinjedäck.

Excalibur SS roadsters är utan tvekan sällsynta, och de som behandlas med denna nivå av omsorg och noggrannhet är nästintill ovanliga. Sedan restaureringen har denna tidiga "no door" Excalibur SS förvarats i ett klimatkontrollerat garage i Texas och ibland ställts ut. När du väl har sett och kört denna spännande SS Series 1 kommer du att upptäcka att den har mycket mer gemensamt med Lairy Elemental-sportbilar som en Allard J2 eller Kurtis 500S än med sina senare—och mer påkostade—Excalibur-syskon.



Klassiker

8. Grattis Morris Marina!

Publicerad 20 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag har Pontus och Marina namnsdag och du vet väl att även bilvärlden har en Marina, Morris Marina förstås. Grattis!



Marina är italienska för hamn och varför det nybildade British Leyland valde det namnet på sin nya volymmodell när den presenterades 1970 är oklart, antagligen gick den processen lika snabbt som resten av utvecklingen av bilen.

När stora delar av brittisk bilindustri 1968 slagits ihop och bildat British Leyland stod det snart klart för den nya ledningen att man bland alla bilmärken och modeller inte hade någon framtida volymbil att sälja till de stora företagen och medelklassen. Det som fanns i pipeline ansågs som allt för avancerat och nischat, - som till exempel Austin Maxi.

Lösningen blev att snabbutveckla en konkurrent till Ford Cortina och Vauxhall Viva och man valde att använda den teknik som redan fanns att tillgå, Morris Minors. Det betydde stel, bladfjädrad axel bak och torsionsfjädring fram samt längsmonterad stötstångsmotor på antingen 1,3 eller 1,8 liter, den senare hämtad från MGB och BMC 1800.

Karosseriet var däremot helt nytt och ritades under designchefen Roy Haynes ledning, killen som just värvats från Ford där han ritat Cortina Mk II.

Utvecklingen av ADO28 som Marina hette internt gick på 18 månader från beslut till färdig bil.



Trots sitt namn fotograferades de första Marinorna inte i någon hamn utan på en strand.

Vid lanseringen hade man knappt hunnit testa vägegenskaperna och de bilar med den större 1,8-litersmotorn visade sig vara i princip okörbara, så kraftiga understyrningstendenser uppvisade de. Detta upptäcktes inte förrän produktionen var igång och på de bilar som ställdes till pressens förfogande vid lanseringen kvarstod problemet.



Trots sin uppenbara mediokricitet sålde Marina ganska bra. På hemmamarknaden alltså.



En lättare ansiktslyftning i mitten av livet resulterade i annorlunda stötfångare och hjul samt extraljus i grillen på vissa modeller. Och vinyltak! Dörrhandtagen var det mest långlivade på bilen, de användes av Lotus på Esprit och Land Rover på Discovery ända fram till 1998.

Att inte skandalen blev ett faktum kan tillskrivas den hovsamma brittiska motorpressen. Den stora tidningen The Motor skickade, efter att ha konfererat med konkurrenttidningen Autocar, två medarbetare till BL:s huvudkontor med budskapet att om inte problemet fixades snarast skulle de vara tvungna att förse Marina med en varningsstämpel i spalterna.



I USA såldes bilen under en kort tid som Austin Marina. Vita däcksidor - goes without saying.



Marina Estate (ADO28) 1972–80

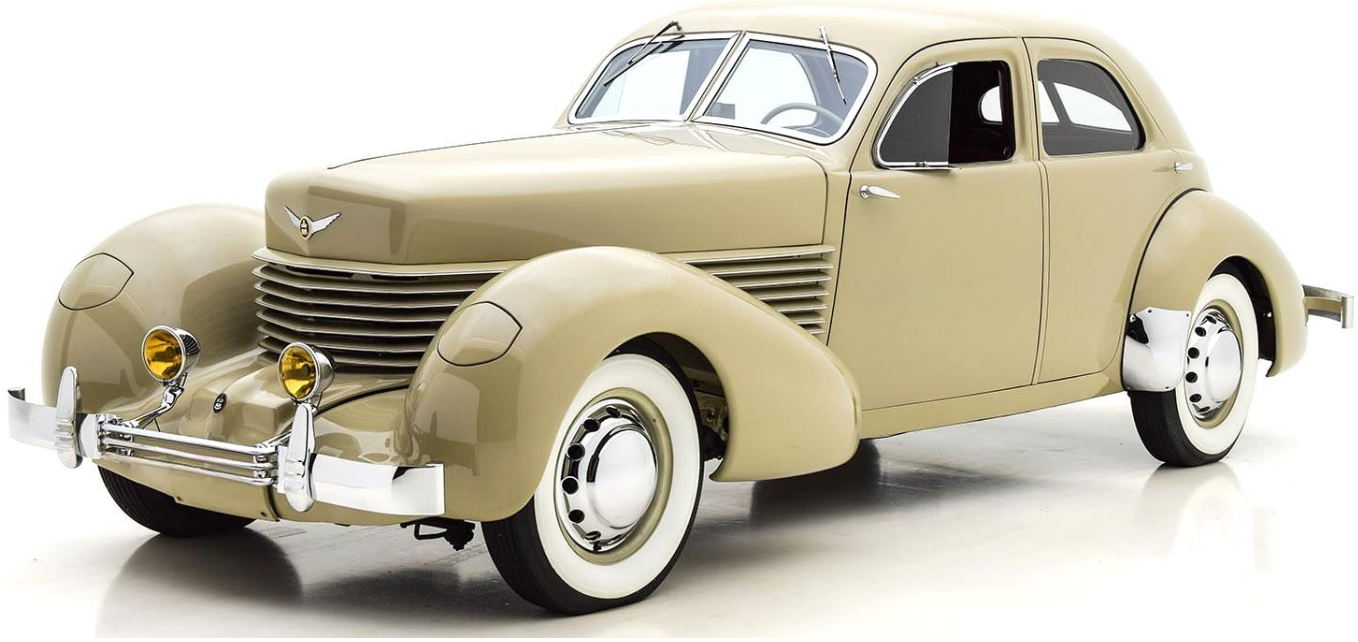
Lösningen blev att justera cambervinkeln på framhjulen samt sänka den nedre infästningen av hjulupphängningen. Men Marina blev aldrig någon körmaskin av rang utan en symbol för hur andefattig och ofokuserad brittisk bilindustri var på 1970-talet.

Marina fanns som fyrdörrars sedan, tvådörrars coupé och rymlig kombi. Den tillverkades i drygt 800 000 exemplar fram till 1980. Efterträdaren hette Ital och var i princip samma bil med något annorlunda front. Den blev den sista bilen som bar namnet Morris.



I Sydafrka var uppsynen lite annorlunda och namnet: Leyland Marina.

9. Döda amerikanska bilföretag: 13. Cord (1929-1937)



Errett Lobban Cord skapade företaget som bär hans namn för att fylla en lucka i sitt växande bilbyggarimperium. Han placerade Cord mellan Auburn och Duesenberg, och han fokuserade på innovation.

Den första serietillverkade Cord-modellen kallades L-29 och hade en kraftfull rak åttacylindrig motor som drev framhjulen, en sällsynt och mycket innovativ konfiguration i slutet av 1920-talet.

Börskraschen 1929 drabbade Cord hårt. Den stängdes för första gången den sista dagen 1931, men dök något oväntat upp igen 1936 med en ny framhjulsdriven modell vid namn 810 (bilden).

Vad få nämnde vid den tiden var att 810, med sin distinkta front och sin överdådiga interiör, var designad som en Duesenberg.

Det påstås att den tilldelades det vilande Cord-varumärket cirka 15 veckor före avtäckningen.

Cord lanserade en uppdaterad version av bilen med namnet 812 1937, och gjorde en kompressor tillgänglig mot en extra kostnad, men den stängdes 1937 när dess grundare lämnade bilindustrin.



AUTOCAR

10. Superbilen som världen glömde bort: Spectre R42 (1995)



GT Developments var välkända för sina vackra Ford GT40-återskapelser, så när de kom med R42 blev den väl mottagen. Men bara en fungerande prototyp byggdes innan företaget gick i konkurs, och projektet såldes sedan till det amerikanska företaget Spectre.

I mitten satt en 4,6-liters V8 och bilen såg verkligen ut som den skulle, även om detaljerna inte riktigt var där. Med några få försäljningar under bältet talade Spectre optimistiskt om expansion och att 200 bilar skulle byggas varje år. Produktionen stannade dock vid 23 bilar, varvid Spectre gick i konkurs.



Billegender

11. Fredagsfilmen: Ford Model T

24 okt. 2026

Varannan bil i Sverige var en T-Ford – sedan dödade Henry Ford den



FILM: https://youtu.be/I7XKLCXI_qs?t=2

Vi följer Ford Model T från ett tegelskjul i Detroit 1896 till det löpande bandet i Highland Park, femdollarsdagen, Fords fredsskepp till Skandinavien och fredskonferensen i Stockholm 1916. Vi berättar om T-Fordens liv på svenska vägar, från de första tolv bilarna för 5 400 kronor 1909 till byataxin i Norrland, om danskarna som styrde Fords fabriker och om kollisionen vid Malmslätt där en Volvoprototyp slet sönder en T-Ford. Till sist får du svaret på varför världens mest sålda bil stoppades i maj 1927, och hur historien fick en oväntad fortsättning 1999.



Roger Warolin