



Morgan 4/4 70th Anniversary 2006.

- 1. Volkswagens el-Passat kommer 2026 och byggs i ny fabrik**
- 2. Renault Austral ersätter Kadjar**
- 3. Fisker Ocean gör europeisk debut i Barcelona**
- 4. Första Hispano Suiza Carmen Boulogne levererad i USA**
- 5. Mini hyllar Pat Moss på internationella kvinnodagen**
- 6. Mazda MX-30**
- 7. Saab 900 Aero finare än ny med hjälp av lera och torris**
- 8. Cuda för Europa**
- 9. Öppen special-Mustang kommer till Europa**
- 10. Ford Mustang Sprint 200**
- 11. Mustang Sprint**
- 12. Lincoln**



1. Volkswagens el-Passat kommer 2026 – byggs i ny fabrik.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-03-09, 16:42.

Volkswagen kallar sin nya stora bil för Trinity. Den blir större än dagens Passat och ska byggas i en ny koldioxidneutral fabrik nära Wolfsburg.



Om ett år startar bygget av den nya fabriken i Wolfsburg-Warmenau där "Trinity" ska byggas. Anläggningen kostar 2 miljarder euro och produktionen ska starta under 2026.

Bilen har visats som koncept under namnet ID. Vizzion som sedan och [ID. Space Vizzion](#) som kombi.

Namnet Trinity – treenighet – syftar på tre nyheter med bilen. Ny plattform, ny nivå av räckvidd och laddning samt mer avancerad autonom körning än tidigare.

Trinity-bilarna byggs inte på dagens MEB-plattform utan på nästa generations plattform som kallas SSP (Scalable Systems Platform). Utvecklingen sker i samarbete med [Audi- och Bentley-projektet Artemis](#) där fokus ligger på stora utrymmen och hög nivå av autonom körning (nivå fyra utav fem).

Räckvidden ska vara över 700 km och laddningen snabbare än dagens VW-modeller.

Totalt räknar Volkswagen med att bygga 40 miljoner bilar på SSP-plattformen. Byggtiden för en bil ska ner från dagens 30 timmar till 10 timmar som Tesla håller. Det ska nås genom färre versioner, färre komponenter, mer automatisering, effektivare produktionslinjer och nya logistikkoncept.



Volkswagen ID. Space Vizzion blir rymligare än dagens Passat SportCombi.





VW-chefen: Nästa Passat GTE blir fyrhjulsdreven.



Volkswagen ID Space Vizzion är nya elkombin som utmanar Volvo V90.



Volkswagen I.D. Vizzion – den nya VW Phaeton kommer 2021.



Magnus Fröderberg



2. Renault Austral ersätter Kadjar – kommer som hybrid.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-03-09, 15:10.

Renault Kadjar sålde dåligt. Nu står hoppet till Austral som är snyggare och modernare.



Renault Austral tillhör det populära C-segmentet och är 4,51 meter lång, vilket är 2 cm längre än Kadjar. Bilen bygger på Renault och Nissans nya gemensamma plattform CMF-CD som bland annat [Nissan Qashqai](#) bygger på.

Elektrifieringen är blygsam. Austral säljs bara som mildhybrid eller hybrid. Det första alternativet innebär att bilen kan rulla igång på el och den andra att bilen klarar att köra i lägre hastighet på el, till exempel vid parkering eller i stadskärnor.

Bensinmotorerna har tre cylindrar och ger 130 respektive 160 hästkrafter. Det kan också bli aktuellt med en toppmodell med 200 hästar. Något som borde räcka med tanke på att vikten är omkring 1.370 kg beroende på drivlina.

För den som vill förstärka sportigheten säljs ett designpaket som kallas Esprit Alpine.

Interiören är modern med fler stora skärmar. Instrumenteringen har en 12-tumsskärm och infotainmentsystemet (från Google) har ytterligare en 12-tumsskärm. Det finns även head up-display som tillval.

Ett annat tillval är fyrhjulsstyrning, vilket ska göra det enklare att manövrera bilen i trånga utrymmen som gamla franska småstäder. Drivningen sker på framhjulen.

Lastutrymmet är 500 liter för mildhyrbiden och 430 liter för hybriderna.

Renault Austral lanseras fullt ut i slutet av året. Då blir även priserna klara.



Magnus Fröderberg

3. Fisker Ocean gör europeisk debut i Barcelona.

Av Mia Jacobs 8 Mars, 2022.

Fisker Ocean, med vegansk inredning av återvunna material, gör sin europeiska debut på Mobile World Congress i Barcelona. Men kan den tävla med Tesla annat än med priset?



Fisker Ocean har gjort sin europeiska debut i Barcelona.

Fisker är en amerikansk elbilstillverkare som vid sitt första försök misslyckades fatalt. Nu gör Henrik Fisker ett nytt försök med sin Ocean, som ska börja tillverkas 2022. [Car Magazine har tittat och jämfört](#) med den stora konkurrenten Tesla.

I Sverige kommer den billigaste varianten av [Fisker Ocean att kosta 450 000 kronor enligt företagets egen information](#). [Dagens PS kunde i december berätta](#) om när Ocean presenterades på bilsalongen i Los Angeles.

”Vårt uppdrag är att skapa världens mest innovativa och hållbara fordon som också är prisvärda”, [sade Henrik Fisker vid tillfället](#). ”Allt börjar med Fisker Ocean där vi fullt ut omfamnar en ren framtid för alla”.

Extreme kostar som billigaste Model Y

Prismässigt ligger alltså grundversionen av Ocean en bra bit under Teslas Model Y, enligt Car Magazine skiljer det 20 000 pund (drygt 261 000 kronor) i pris. Ocean ska gå 442 kilometer (275 miles) på en laddning, där Teslas billigaste Model Y går 88 kilometer längre. Frågan att ställa sig blir alltså om 88 kilometer extra är värt 261 000 kronor?

Går man upp till Ocean Extreme (svenskt pris 755 000 kronor) blir körsträckan 627 kilometer (390 miles), och där slår man Teslas Model Y på fingrarna. Förutom en körsträcka som är 96 kilometer kortare än Ocean Extremes kostar den ungefär lika mycket som den billigaste Model Y.



Interiör, Fisker Ocean.

Mitt emellan de två har vi Ocean Ultra, svenskt pris 615 000 kronor. Den ska enligt Fisker gå minst 611 kilometer innan den behöver laddas, och det är längre än Teslan klarar av.

Tio års garanti på drivlina och batteri

Sportmodellerna av Ocean kommer med en motor, monterad på framaxeln. Det ger en effekt på 271 hk, och enligt Fisker 0-100 på 6,9 sekunder. Nästa steg lägger till en extra elektrisk motor som ökar på effekten till 533 hk och 0-100 på 3,9 sekunder. På den här nivån tillkommer också Smart Traction-funktion med torque vektorsystem som ger extra grepp och förbättrar kurvtagningen.

Ocean Extreme har ännu lite mer effekt av den dubbla drivlinan, 542 hk med 0-100 på 3,6 sekunder – det är 0,2 sekunder snabbare än den nya Audi RS 3.

[Enligt Car Magazine](#) verkar också Fisker tro på sin förmåga att bygga en pålitlig elbil: Företaget ger garanti på 6 år, och en 10-årig eller motsvarande drygt 16 000 kilometer (100.000 miles) garanti för drivlinan och batteripaketet.

Läs även: [Fisker Ocean till Sverige – så billig blir elbilen.](#)

Läs även: [Norsk elbil når längre än en Tesla Model S.](#)



Mia Jacobs

Feber

4. Första Hispano Suiza Carmen Boulogne levererad i USA.

AV BOBBY GREEN. 2022-03-09 KL 16:30.

Till madrassmogulen Michael Fux.

**FILM:** <https://youtu.be/vgwi4wJata4>.

Michael Fux är mannen som gjort sig bra med pengar på madrasser och heminredning. Han gillar att lägga slantarna på exklusiva bilar och har ett väldigt fullpackat garage. Nu kan han även addera en Hispano Suiza Carmen Boulogne då den allra första i USA har levererats och den gick till honom. Carmen är en handbyggd eldriven retroinspirerad sak med ett utseende som säkert är en vattendelare. Boulogne innebär i det här fallet att den är max-utrustad och har ännu mer effekt - 1114 hästar levererar de fyra elmotorerna på bakaxeln. Endast fem stycken exemplar kommer att bli till av denna och varje kostar från 1,65 miljoner euro. Just denna bil är lackad i färgen Ocean Song Rose och det gjorde man bara för att Michael älskar rosor.

**Bobby Green**



En titt under skalet på Hispano Suiza Carmen.
"Best Electric Platform In The World".



Hispano Suiza släpper reklamfilm för Carmen.
En annorlunda syn på vägarna.



Det här är den retro-inspirerade Hispano-Suizan.
Elbil med över 1 000 hästar.



5. Mini hyllar Pat Moss på internationella kvinnodagen.

Av Robert Gustavsson, Publicerad i går, 16:41.

Lanserar specialutgåva tillägnad rallylegendaren.



*Pat Moss (1934–2008) satte bildligt talat Mini på "tävlingsskiltan" på 60-talet.
Nu hyllar dagens bilmärke henne med en specialutgåva.*

Det är 60 år sedan engelska Pat Moss etablerade "Hundkojan" som en framgångsrik tävlingsbil. Första försöket i Monte Carlorallyt gick inte så bra men senare under året, i maj 1962, rattade hon hem totalsegern i det tuffa Tulpanrallyt.

Det firar Mini med att ta fram en specialserie som presenterades idag, den 8 mars och tillika den internationella kvinnodagen. Modellen heter Pat Moss Edition med underrubriken *Homage to a pioneering woman* (ungefär: hyllning till en kvinnlig pionjär)

Pat Moss Edition ska böra säljas i maj och har bland annat hennes "autograf" i fronten och särskilda emblem.





Robert Gustavsson



Video: En klassisk Mini med 300 hk Teslamotor.



Mini Electric Pacesetter är Formel E:s nya säkerhetsbil – Förhandstitt på elektriska JCW GP?



Åtta nya elbilar från BMW inom två år.

6. Mazda MX-30: Svårsmält läckerbit.

Av Mikael Gullström.

8 Mars, 2022.

Det gäller att ha förmåga att se helheten. Visst finns det små detaljer att haka upp sig på som exempelvis räckvidden. Men handen på hjärtat – hur många mil åker du per dag egentligen?



Mazda MX-30 är ett snyggt alternativ för individualisten som vill ha en bra pendlarbil, alternativt som andrabil för familjen.

Låt oss gå rakt på sak – Mazda är en förbannat bra biltillverkare och har oförtjänt låg marknadsandel i Sverige sett till hur bra deras bilar är.

Bolaget grundades redan 1920 som Toyo Cork Kogyo Co av **Jurijo Matsuda**. Jo ni läste rätt. Det var korktillverkning man började med. Något som man valt att lyfta fram i inredningen på MX-30.

Från kork blev det olika typer av maskindelar som i sin tur innebar att man började tillverka mindre fordon.

Stora försäljningsframgångar

Efter stora försäljningsframgångar under 80- och 90-talet med bilmodeller som 323, 626 och den ikoniska Mazda Miata var man då, tillsammans med Toyota, den ledande japanska tillverkaren.



Ganska skön mix av japansk och nästan skandinavisk design. Mycket bra sittkomfort och material i en blandning av vitt, grått och mörk grafit som går i harmoni med den ljusbruna korken. Tydliga reglage som är enkla att förstå. Man kan diskutera hur många funktioner man skall trycka in i en och samma skärm. Helt klart är att det är betydligt enklare att komma igång i en ny bil med "klassisk layout" och slippa behöva gå igenom en instruktionsbok för att få igång hygienfunktioner

Nu 30 år senare har man valt att positionera sig som något mer "premium" än sina landsmän. Med ett spännande modellprogram har man fått mycket goda omdömen och flera utmärkelser kring sina olika modeller.

Men precis som alla biltillverkare så spottar man ur sig en modell då och då som kanske inte är optimal för marknaden.

De är man långt ifrån ensam om, men med en liten marknadsandel så kan det ur medialt perspektiv bli lite mer kännbart än för de stora drakarna.

Hur är Mazda MX-30 egentligen?

Med det i bakhuvudet slår vi Johan Lagerström på Mazda en signal och ber om att få provköra en två år gammal modell som några av våra kollegor haft en del synpunkter på.

Mazda MX-30 är elbilen som fått ryktet att vara riktigt bra – men att den har alldeles för kort räckvidd. Men handen på hjärtat – hur många mil kör vi fram och tillbaka till jobbet egentligen?

Oj, vilken skillnad

Så från en tysk elbil av nyare model så hoppade jag direkt in i Mazda MX-30 – och oj vilken skillnad.



Det sluttande bakpartiet är snyggt men inskränker en hel del på lastförmågan. Fällbart baksäte underlättar för långa föremål och annat. Visst går det in en ihopfälld barnvagn – men sedan får man pussla ordentligt för att få med sig extra bagage. Men så är bilden också byggd för korta pendlingsavstånd.

Det första som slår en är hur välbyggd den är. Från en ganska spartansk och minimalistisk känsla till riktigt sköna säten och reglage man faktiskt förstår vad det är.

Ja, ni som kört en del nya elbilar vet vad jag menar. Tyskarna är bra ingenjörer men **User Experience** är inte deras bästa gren kan man konstatera efter att ha svurit i en halvtimme utan att få på radion.

Därför var det befriande att kliva in i Mazdan och få igång en ganska tekniskt avancerad bil utan varken höjt blodtryck eller onda besvärjelser.

Dubbla snösmockor

Nu hade vi lite otur under perioden vi hade bilen. Februari 2022 gav oss dubbla snösmockor och trafiken i Stockholmsområdet visade upp sig från sin absolut sämsta sida.

Mazda har sedan länge ett samarbete med Bose till sina bilar. Och ljudet i Mazda MX-30 gjorde ingen besviken. Grymt ljud som förhöjer premiumkänslan i kupén. (Foto: Mazda)

Nackdelen i stormbyar och snömodd var vi inte kunde få till de bästa bilderna. Så i flera fall har vi tvingats att skarva med Mazdas egna pressbilder.

I snömodden gick hon som på räls. Mazda har sin vana trogen byggt en bil som blandar både lite tajtare sportig känsla med bekvämlighet.

Nu var det inte läge att utsätta testbilen för någon väghållningstest, men baserat på hur andra biljournalisters utlåtande så ska MX-30 vara med god marginal över genomsnittet av liknande modeller.



Har man väl öppnat bakhörren så behöver man lära sig en ny teknik att ta sig in. Man får ducka in med huvudet först i stället för med benen som man vanligtvis gör genom en bakhörr. Det är samma teknik som på tvådörrars bilar där man fällt fram framsätet. Visst är det ovant men det är en bättre lösning än att göra bilen med bara två dörrar.

Man kallar det SUV

Kärt barn har många namn och SUV är det som säljer bäst. Visst är den SUV-liknande, med något högre markfrigång, absolut. Men någon klassisk SUV är det inte.

I den klassiska elbilsvärlden har de japanska tillverkarna tävlat om att göra så fula elbilar som möjligt. (Ja, ni vet vilka jag menar). Även om de sålt i massor så krävs det någon form av destruktiv självbild att sätta sig bakom ratten i dom.

Så tack Mazda för att ni gjort MX-30 hyggligt snygg. Den går att framföra i trafiken utan att den visuella fåfängan får sig en törn.

Men räckvidd då?

Det finns en obalanserad bild av hur man nyttjar en bil. Tyvärr har alla räckviddspuritaner fått skrika högst i media och vilket skapar en skev bild av hur man använder en bil.

Fakta är att den genomsnittlige bilpendlaren i Sverige har 27 km enkel väg, dvs drygt 52 km per dag om man enbart kör till och från jobbet. Lägg till några mil extra för skjuts av barn, handla eller något annat ärende.

Med andra ord så kan man genomsnittligt klara sig alldeles utmärkt med 7-8 mil i räckvidd.

Men med det är det inte sagt att Mazda MX-30 har en bra räckvidd. I jämförelse med andra elbilar så är det i underkant – men MX-30 cirka 20 mil enligt WLTP räcker för en hel del svenskars bilkonsumtion.



Snygg lösning med svart tak och svarta fälgar. I praktiken får man betrakta MX-30 som tvådörrars. Men å andra sidan så är det ingen familjebil med plats för två barn. Det här är en bra pendlarbil, troligtvis andrabil i en familj som har tillgång till laddning vid huset eller parkeringen. Som sådan är MX-30 perfekt.

Med en parkeringsplats och möjlighet ladda varje kväll så täcker det i varje fall 90 procent av mitt behov. Det är ju inte så att jag ligger sömlös över att "bara" ha 8-10 utnyttjade räckviddsmil i batteriet varje natt.

Men så är det inte för alla – självklart finns de personer och familjer som har behov av längre räckvidd. Och för dom finns det mängder av fina plugg-in hybrider att köpa.

Har du räckviddsångest – köp en plug-in hybrid

För om sanningen ska fram så spelar det ganska liten praktisk roll om elbilen har 20 eller 30 mil räckvidd – i varje fall om vi går efter vårt genomsnittspendlande.

Vi har redan gått igenom den trevliga upplevelsen att slå sig ner bakom ratten. Och det gäller även passageraren. Idén med bakhängda dörrar är spännande, men är mer en kul gimmick än att det är praktiskt.

Vi förstår syftet att positionera sig mot sina konkurrenter och där fyller det en funktion. Men blir det enklare att ta sig till baksätet? Inte alls, snarare ovan och krångligt.

Designen lovar något motorn inte kan hålla

Rent designmässigt så är det snyggt gjort och bidrar till att MX-30 får en sportigare karaktär en sina konkurrenter.

En sportighet som tyvärr inte motsvaras av kraften och prestandan. Det här kan vara det största problemet med MX-30.

145 hästkrafter är ganska beskedligt för en elbil. Detta till trots upplevs MX-30 som pigg och lättkörd. Styrningen har fin precision, komfort och ljudnivån på grov asfalt är fullt god-känd.

Köregenskaperna är tillsammans med designen bilens starka sidor. Som ni förstått av ovan har vi inga problem med att MX-30 bara har 20 mils räckvidd.

Visst funkar runt 10 sekunder från 0-100. Men den nya elbilsvärlden har lärt upp oss att uppskatta acceleration och trycket mot ryggstödet när man gasar är en hygienfaktor.

Men vad tycker andra då?

Vi har för vana på PS att värdera hur även andra kollegor bedömer bilarna i sina provkörningar och tester.

Generellt är det positiva omdömen förutom gällande räckvidd och de bakhängda dörarna.

I en värld av elbilar som ser likadana ut, där det är svårt att skilja modellerna från varandra, så har Mazda valt att skapa en tydlig positionering med MX-30.

Helt rätt att inte göra som alla andra

Något som man enligt mitt tycke gör helt rätt i. På det här sättet blir MX-30 en bil för individualisten som vill ha något som grannen inte har och som vågar stå för det.

Är det optimalt för den svenska marknaden? Nej, kanske inte. Men i höst kommer MX-30 med en wankelmotor som "räckviddsförlängare."

Det är tillräckligt udda och spännande för att vara en kommande klassiker.

Vi håller tummarna och ser fram emot hösten.

Dagens PS omdöme:**Ekonomi 3,5 av 5**

Bra pris, speciellt som privatleasingalternativ

Körkänsla 3,5 av 5

Balanserad och skön körkänsla. Designen lovar mera tappar pga bara 145 hk

Kvalitet 4 av 5

Bästa kvalitet av de japanska alternativen

Helhetsupplevelse 3,5 av 5

Tänk om man hade haft lite kraftigare motor och räckvidd – då hade den varit väldigt nära en 5:a. Men med den kommande modellen med wankelmotor som "räckviddsförlängare" kan MX-30 bli en kommande klassiker. Mazda gör helt rätt i att gå sin egen väg

Fakta Mazda MX-30

Pris: Från 432 900 kr för version Sky, 462 900 kr för Ocean

Privatleasing från 2 495 kr/mån inklusive fri service, 1 500 mil/år

Säkerhet: 5 stjärnor Euro NCAP. Skydd av vuxna 91%, skydd av barn 87%, fotgängare 68%, förarstödsystem 73%

Motor: Synkron permanentmagnetmotor, 360 V, max effekt 107 kW (145 hk), max vridmoment 271 Nm

Mått: L 440 cm, B 180 cm, H 157 cm, axelavstånd 266 cm, femsitsig

Vikt: Tjänstevikt 1 750 kg, maxlast 384 kg, bagageutrymme 366 l, 1 171 l med fällt säte, ej släp

Kraftöverföring: Motor fram, drivning fram, automat

Prestanda: 0-100 km/h 9/8.3 sek, toppfart 145 km/h

Batteri: Litium-jon, 35.5 kWh, 192 celler, 355 V

Förbrukning: 19 kWh/100 km enligt WLTP

Räckvidd:

200 km enligt WLTP

265 i stadskörning

Laddning: CCS max 50 kW, ca 40 minuter 0-80%, wallbox 230 V, 16 A ca 10 timmar för att ladda upp till 100%, 6,6 kW ca 4,5 timmar för att ladda upp till 80%

Miljöförmåner: Miljöbilspremie för närvarande 70 000 kr

Garantier: Nybilsgaranti 3 år/10 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil (det som inträffar först).

7. Se förvandlingen: Saab 900 Aero finare än ny med hjälp av lera och torris.

PUBLICERAT 04/03/2022 AV MATHS NILSSON.

Hur blank kan en gammal Saab 900 Aero T16 från 80-talet bli? Efter en veckas putsande ser bilen finare ut än när den var ny. Häng med när rekond-gurun I am detailing förvandlar en Saab Aero!



FILM: <https://youtu.be/fyCcf77mFdQ>.

Konsten att rekonditionera och polera upp en bil till nyskick fascinerar allt fler. Filmer där snygga bilar lyfts oanade höjder har blivit en helt egen nisch på Youtube. Senast i raden att få en total makeover är en Saab 900 Aero från 1980-talets slut. Rekondgurun I am detailing gör bilen mer blänkande än när den lämnade Trollhättan för drygt 30 år sedan.

Under en vecka gjordes chassit, motorrummet och hjulhusen rent med torris. Lackeringen fick en djuprengöring med lera, dessutom korrigerades olika fläckar med färg, hjul och olika karosdelar polerades grundligt i omgångar. Vissa saker demonterades för att kunna putsas upp. Bromsoken målades om och varenda vrå av interiören dammsögs. Lädret rengjordes med Swissvax Leather Milk och behandlades med Ethos Graphene Pro keramisk beläggning.

– Denna underbara klassiker är en så rolig bil. Om du någonsin har kört en, kommer du att förstå varför ägare älskar den här bilen så mycket.

Om du inte orkar putsa upp din Saab går det att köpa en nästan ny. **Just nu säljs en Saab 900 Aero med mindre än 3000 mil på mätaren på en svensk auktion.** Bilen har haft en enda ägare sedan ny.

8. Cuda för Europa.

Publicerad 2022-03-09 kl 15:00. TEXT Carl Legelius.

Med Chrysler i ryggen fick Rootes-koncernen resurser att utveckla en ny modellserie. Exklusivast i Arrow-familjen var coupén med tydlig inspiration från USA.

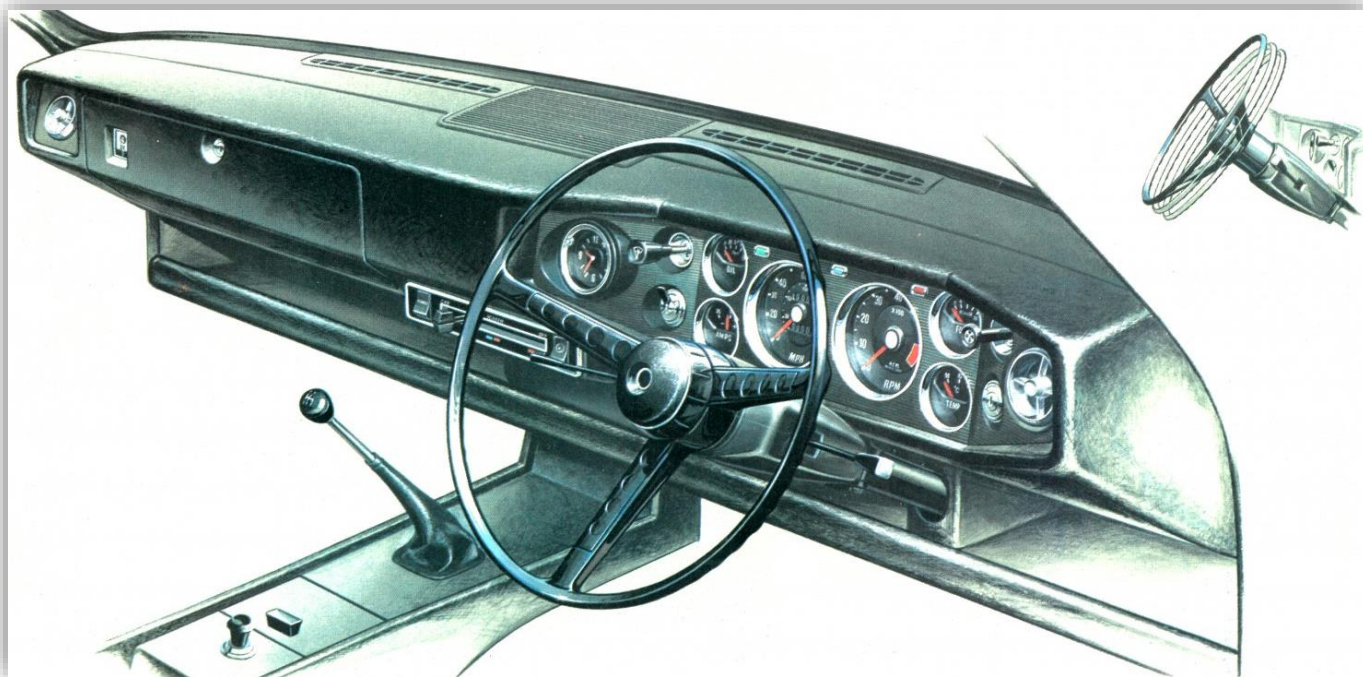


Sunbeam Rapier 1967.

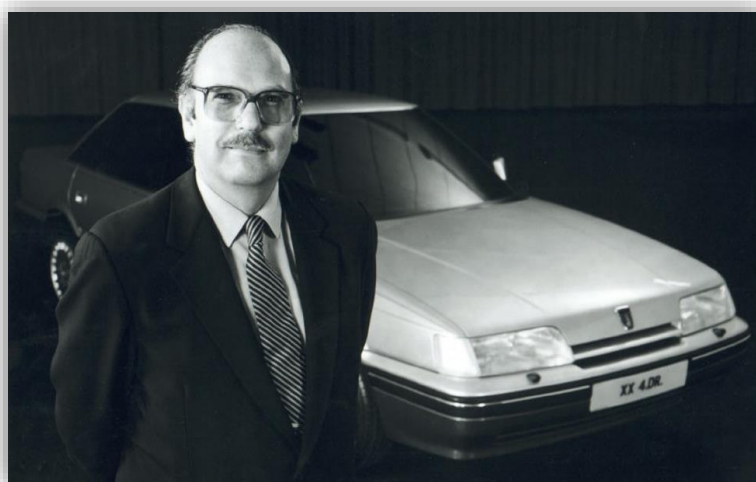
Rootes med personbilmärkena Hillman, Humber, Singer och Sunbeam i portföljen brottades i början av 1960-talet med stora ekonomiska problem. Den stilsäkra och tekniskt intressanta småbilen Imp blev inte den framgång man så väl behövde och fabriken man byggt för dess produktion i Skottland dränerade kassan ytterligare. År 1964 köpte Chrysler in sig i Rootes och situationen ljusnade något. Under Chrysler Europe-flagg kunde man 1966 lansera den nya Arrow-serien, en tekniskt sett konservativ men modernt formgiven modellpalett som såldes med en rad olika emblem över stora delar av världen.

Coupéversionen som kom i oktober 1967 fick heta Sunbeam Rapier och hade en helt egen kaross med tydliga influenser från USA. Detta sågs som ett försäljningsargument, på första upplaget i den svenska broschyren från generalagenten ANA i Nyköping läser vi: "Som förebild för Rapier står naturligtvis den amerikanska Plymouth Barracuda. Men eftersom Rapier är producerad i Europa för oss européer har den anpassats till att bättre motsvara våra krav på ekonomi och storlek."





Formgivaren Roy Axe hade verkligen fått till en intressant linjeföring, att axelavståndet var lite långt – samma som på övriga versioner – trollades bort med hjälp av en knix bakom framdörren, det sluttande coupétaket och en bred C-stolpe. Allra snyggast blev det med sidorutorna nedvevade.



Formgivaren Roy Axe med Rover 800 Sterling.

9. Öppen special-Mustang kommer till Europa.

Publicerad: 2022-03-08 kl 07:15.

Text: Emanuel Gylling.

Den som har plöjt historieböckerna om Ford Mustang känner säkert till California Special från 1968. Den var en av många specialversioner som skapades av regionala återförsäljare, och utmärkte sig med bland annat Shelby-inspirerad spoiler, mörk frontgrill samt dimljus.



Nu har Ford tagit upp namnet igen. Nytolkningen kommer enbart som cabriolet och får några unika detaljer. Frontgrillen med bikakemönster är svart och prydd med ett rött GT/CS-emblem.

En större frontsplitter, California Special-emblem ovanför avgasutblåsen och unika 19-tumsfälgar är andra detaljer. Svart sufflett är det som gäller, men California Special-köparen har nio exteriörfärger att välja mellan.

Motorn är Mustangens välbekanta V8 på 5,0 liter, som lämnar 450 hk och 529 Nm. Med 6-växlad manuell låda uppges 0-100 km/h klaras på 4,8 sekunder, med automatlåda kapas tiden till 4,5 sekunder.

Ford uppger att bilen är aktuell för Sverige "lagom till sommaren" och att priset offentliggörs längre fram.





Emanuel Gylling

Klassiker

10. Ford Mustang Sprint 200.

Publicerad 2022-03-09 | 7:17. TEXT Mårten Carlsson.

I mars 1966 hade man byggt hela en miljon Mustangar. En stor bedrift på mindre än två år - det skulle firas med en specialmodell - Mustang Sprint 200, en specialmodell i snikutförande.



Ford använde namnet Sprint först på en lite sportigare modell av Ford Falcon. Givetvis kunde ju namnet fungera på Mustang med, fast dessa kom att bli något av doldisar i Mustanghistorien.

Special equipped limited edition sade reklamen. Sprint kom med ekernavkapslar, diskreta stripes och av nån anledning utan de tre ribborna i accenturen på bakskärmen som annars var nytt för 1966. På insidan satt det separata stolar, mittkonsoll och golvspak

Namnet Sprint 200 kom av att alla bilar i denna utgåva kom med standardsexan på 200 kubik och 120 hästkrafter. Motorn försågs med en speciell dekal och kromad luftrenare.

Varför nu en simpel sexa i en specialmodell?

Jo, man hade gott om dom motorerna. V8:an var obetydligt dyrare sålde bäst, så man made massor med sexor på lager och detta var ett sätt att bli av med dom.

Denna specialutgåva fanns gick att få med 3-växlad manuell låda eller C-4 automat. Priset får sägas varit rätt fördelaktigt - för bara knappt 40 dollar utöver baspriset på 2398 dollar fick man en Sprint 200. Den gick även att få som cabriolet eller fastback.



Men det var strängt taget ingen jubileumsbil - man hade tjuvstartat redan i januari med Sprint 200. Men den kom att promotas flitigt runt tillfället då en miljon Mustangs sålts.

Men det gjordes en liten upplaga, troligen runt 50 bilar som var just en jubileumsbil. Världigt lite är känt om dessa annat än att samtliga tillverkades den 29:e mars i San Joséfabriken. Dom kom i en speciell guldmattallic som inte hade någon färgkod. Dom lär även allihop fått svart De luxe inredning med ponyklädseln och lite mer grejor än vanliga Sprint 200.

Ryktet säger att dom skickades ut en till varje försäljningsdistrikt men syftet är okänt. De guldfärgade jubileumsbilarna är närmast mytiska i Mustangkretsar.



Klassiker

11. Mustang Sprint – uppföljaren.

Publicerad 2022-03-09 kl 7:00. TEXT Mårten Carlsson.

Med draghjälp av de Olympiska spelen 1972 skulle Ford få fart på försäljningen - Mustang Sprint var bilen som skulle fixa det



Det är början av sjuttioalet och det såg mörkt ut för Ford Mustang. Den nya generationen var inte i närheten av den succé den första generationen varit. Med knappt 150 000 bilar sålda av 1971 års modell var det blott en fjärdedel av toppåret 1966 års siffror. Själva biltypen - Pony car - som startade med just Ford Mustang var på väg ut till förmån för mer praktiska och ekonomiska bilar i samma storleksklass.

Man behövde ha tillbaka image - och massor av det.

Sommaren 1972 skulle de olympiska spelen hållas i München och marknadschefen Edsel B. Ford II fick en idé. En Olympiadmustang?

Idén hur den skulle se ut snoddes ihop med Larry Shinoda och timingen blev perfekt. Den nya Mustang Sprint kom ut i mars 1972 och såldes i princip fram till OS öppnade i juni.

Bländande vit i Wimbledon white, vitlackerade kofångare, blåa stripes med röda accenter över huven. Nederdelen och panelen mellan baklamporna i samma tema.

Samma färgsättning gick igen på insidan bilen. Vita och blåa säten med röda kederlister, vita dörrsidor blå instrumentbräda och matta samt golvspak såg både sportigt och lyxigt ut.



Sprint package A kostade 156 dollar extra, men man kunde lägga upp ytterligare 191 dollar för Sprint packade B.

Då fick man ett väghållningskit med främst förbättrad fjädring. 15 tums Magnum 500 fälgar och F60x15 wide oval däck med vit text.

På bakskrmen satt en tuff dekal med stjärnbaneret, snarlikt den symbol som används av det amerikanska OS-teamet.

Men alla bilar fick inte den dekalen - på bilar som skulle till Kanada byttes den ut mot den Kanadensiska flaggan. Alla Sprintmustanger tillverkades i Dearbornfabriken.





*Sprint coupe - notchback - med kanadaflaggan på bakflygeln.
Få av dessa Sprints såldes norr om gränsen.*

Motorerna som gick att välja började med en rak sexa på 250 kubiktum - men knappt 400 köpare nöjde sig med den .

Mest populär var 302" motorn sen fanns det 351" Cleveland i två varianter - tvåports eller fyrportsförgasare, kallat 2v eller 4v.

351" 4v var det minst valda alternativet till Sprint med 388 sålda.

Totalt gjordes det 9383 Sprints under de månader den fanns att köpa. Det motsvarade 7,5% av alla Mustangar av 1972 års modell.

Sprint package smittade av sig. Man kunde få Maverick och Pinto som Sprints med.

Så gjordes det även 50 stycken Sprint cabrioletor - fast dom gick inte att köpa.

Dom specialbyggdes efter förfrågan från Washington DC som varje vår anordnade 'The cherry blossom parade' och nu ville ha speciella bilar för detta ändamål. Det blev Mustang cabrioletor som försågs med Sprint-paketet.

Dock kom alla dessa bilar att vara till salu efter paraden hos lokala Ford handlare i Washington.

Prislappen var \$3272 eller högstbjudande. Samtliga bilar var identiska i utrustning med 302"motor, automatlåda, AM-radio, styr och bromsservo samt deluxe inredning.

Idag känner man till 37 Sprint convertibles som överlevt - en finns i Sverige och en har hittat till Norge.



Put a little SPRING in your life



Distinctive Cloth and Vinyl Interior.
(Mustang Seats Shown)

Note: Pinto and Maverick shown here with optional bright window frames and drip moldings.

**REDWHITE
ANDBLUE
SPRINTS**

Läs mer om:



Rambo, Jenner och Schwarzenegger.
Skulle nittiotalets Mustang bli en atlet - eller muskelknutte?



Grabber från Ford.
Fords lillbil Maverick kom 1970 och fanns även i en tuffare variant - Maverick Grabber.
Mindre känd var dock Mustang Grabber.



Mittmotormustangen.
Ford hade sopat banorna med GT40, skulle en mittmotorbil för massorna vara nästa logiska steg?



Ny Fordmodell för 1964.
I april 1964 presenterades den nya Forden alla väntat på. Som teaser släpptes den här filmen ett tag före premiären för – vänta lite nu, vad sa dom att den hette?

12. Klassiskt bilmärke: Lincoln.

Publicerad **12 november 2010** (uppdaterad 24 november 2010). Text Redaktionen.

Det är ett intressant faktum att mannen bakom Cadillac också blev mannen bakom Lincoln. Henry M. Leland skapade alltså båda de två stora lyxmärken som överlevt i USA, ingen dålig prestation.



Lincoln-Zephyr V-12 1939.

Namnet Cadillac lånade herr Leland från den tidigaste amerikanska historien, men det kom egentligen från Frankrike. Namnet Lincoln hämtades från presidenten Abraham Lincoln, så vi kan nog förmoda att den utmärkt petimeterskicklige Leland var historiskt intresserad.

En innovatör

Henry M. Leland hade lämnat Cadillac år 1917 men han kunde inte lägga ner konstruerandet. Hans nästa projekt blev ytterligare en stor sidventilått och den lanserades 1921 som just Lincoln. Lagg märke till hur modest mannen var: två lyxmärken men inget av dem uppkallat efter honom själv!

Den nya motorn utvecklade 81 hästkrafter och volymen låg på 5,8 liter, ganska blygsamt i den divisionen. Leland var i vissa stycken en innovatör.

Hans nya motor var till exempel trycksmord vid den tid då de flesta amerikanska bilmotorer fortfarande var stänksmorda. Den nya Lincoln-bilen var relativt snabb och mycket välbyggd, men allmänt ansågs karosserna inte hålla samma klass som chassiet. Följden blev ekonomiska svårigheter.



Lincoln Model-L Roadster 1921.

Leland var mannen som standardiserade del- och reservdelstillverkningen i den amerikanska bilindustrin, något som bland annat var en förutsättning för Henry Fords masstillverning av T-modellen.

Om det var av tacksamhet över detta eller för att Mr Ford såg storheten i Lelands verk ska jag låta vara osagt, men Ford Motor Company blev i alla fall ny ägare till Lincoln år 1922.

Därmed hade bilkungen förvärvat något som var totalt väsensfrämmande från hans dåvarande produktion, som nådde sin topp i absoluta tal år 1923.

Inom bilindustrin har från tidigaste tid förvärv, sammanslagningar, fientliga övertaganden och liknande varit mycket vanliga. Det är inte bara i våra tider som vissa företag haft stora svårigheter.

En del av dessa företagsombildningar har varit lyckade, några rent av nödvändiga, men många har bara medfört elände. I fallet Lincoln måste man konstatera att Henry Ford visade en helt okarakteristisk sida genom att inte ekonomisera i onödan.

Visserligen lämnade både Henry M. Leland och hans son, en driven konstruktör, företaget efter bara några månader, men Ford lät Lincoln Motor Company i Detroit fortsätta att bygga verkligt högklassiga bilar, decennium efter decennium.

Nästan folklig

När president Coolidge år 1924 köpte en Lincoln startade en tradition som håller än idag. Presidenterna i USA åker praktiskt taget alltid Lincoln.

För ett antal år sedan hade jag nöjet att köra några stora Lincoln-vagnar från mitten och slutet av 30-talet – de kändes nästan moderna! Utmärkta bromsar med överraskande god servoeffekt, underbart vridmoment och silkeslen komfort i alla avseenden.



Lincoln Model KB Custom Convertible Sedan by Dietrich 1933.

Lincolns KB-serie med V12-motor var en fabulös vagn men passade kanske inte så väl in i sin tid, 30-talets depression. Från 1936 erbjöds därför en högst intressant, strömlinjeformad modell kallad Zephyr.

Den var betydligt billigare än övriga modeller, nästan folklig. Dessvärre var dess V12-motor en ständig källa till besvär och många ägare bytte till Fords sidventilåtta.



Lincoln-Zephyr Four door sedan coupe 1936.



Lincoln Zephyr Continental Cabriolet 1939-40.



Lincoln Continental Convertible 1961.

Trotsar räknenissarna

Namnet Continental lanserades strax före kriget på en Zephyr-baserad modell och på tillbehörslistan fanns exempelvis motordriven sufflett. Continental blev sedan ett namn som i olika versioner, vartefter alltmer kantiga, kom att följa Lincoln ända fram till våra dagar.

Lyxvagnen Lincoln kunde användas till annat än glidande vilket bevisades i 1952 års Carrera Panamericana Mexico där Lincoln överlägset vann Touring-klassen.

1961 kom den ultimata Continental-modellen, en vagn med slagskeppsutseende och kidnappardörrar bak. Högklassigt byggd, som traditionen bjöd, men kanske aningen stor med sina nära sex meter.

Tillsammans med Volvo och Aston Martin ingick Lincoln i Fords PAG, där prestigemärkena samlades. Aston är nu sålt, Volvo sägs vara till salu men Lincoln rör ingen. Ett fint märke som inte ens räknenissarna lyckats ta kål på.



Lincoln Continental 2022.

MOTORNYTT

SLUT