



Chevrolet Camaro 1974–81

1. Så bra är nya Mercedes-AMG S 63
2. Uppdaterad Suzuki Vitara
3. Seat lever vidare
4. Så kan vatten och vätgas ersätta elbilar
5. Så extremt dyrt kan bytet av kamrem bli
6. Taxitillverkaren varslar
7. Kris i Tyskland biljättarna faller
8. Honda räddar Nissan och Mitsubishi
9. Tyska bilchefen utmanas i kinesiska lyx-elbilen
10. Blybensinens uppfinnare fick själv blyförgiftning
11. Raseri mot Elon Musk som hyllar tyska AfD
12. Snöskoterkrisen
13. Saabs stinkande idé
14. Chrysler Sunbeam
15. Chevrolet Camaro
16. Provkörning av Austin-Healey 3000 Mk1
17. Isotta-Fraschini 8A

1. Så bra är världens lyxigaste laddhybrid: V8 och elmotor

Artikel av Marcus Berggren • 2024-12-28 • 3 min läsning

När Mercedes lyxiga S-klass möter AMG:s prestandatradition skapas något unikt. Vi har tagit med nya Mercedes-AMG S 63 till de slingrande vägarna i de österrikiska Alperna för att ta reda på vad resultatet blir.



Mercedes-AMG S 63 är en laddhybrid med över 800 hästkrafter.

Mercedes-AMG S 63 balanserar sportighet och lyx

Med en Affalterbach-byggd V8 under huven och en elegant lång kaross utstrålar S 63 pondus.

Testbilen är utrustad med höglanspolerade smidda 21-tumsfälgar, som tillsammans med den grafitgråa magno-lacken skapar en visuell harmoni. För de oinvigda betyder magno att färgen är matt.

Mercedes-AMG S 63 strävar efter att förena två av Mercedes kärnvärden: lyx och sport. Den här kombinationen syns tydligt i interiören, där öppenporig valnöt möter kolfiberkeramiska bromsskivor, och en handbyggd V8 producerar 612 hästkrafter.

För föraren innebär detta att bilens sportiga sida känns lika tilltalande som dess lyxiga bakre säteskomfort. AMG:s signatur är tydlig – en kombination av exceptionella prestanda och högsta tänkbara komfort.



Interiören var sannerligen påkostad.

Elektrifiering för prestandans skull

Den senaste generationen av S 63 går ett steg längre med ett avancerat hybridsystem. En elmotor monterad på bakaxeln levererar 190 hästkrafter, vilket tillsammans med förbränningsmotorn ger en total effekt på hela 802 hästkrafter. Vridmomentet når svindlande 1.400 Nm.

Det 13,1 kWh stora batteriet erbjuder en räckvidd på cirka tre mil, men den bitande vinterkylan i Alperna gör att vi istället fokuserar på prestandan.

Anpassning i toppklass

Bakom ratten möts man av siennabruna nappaläderfåtöljer och en mängd möjligheter att justera sittkomforten, där till och med sidobolstrenas åtstramning är justerbar.

Testbilen är utrustad med Mercedes Manufaktur-tillbehör, som erbjuder en skräddarsydd interiörupplevelse med känsla av påkostad hantverksskicklighet.

AMG:s typiska minidisplayer vid ratten gör det enkelt att anpassa körlägen och andra viktiga inställningar. Under dagens körning visar sig det sportigare läget och antisladdsystemets justeringar vara särskilt relevanta.

Från mjukt till stramt

På snötäckta vägar levererar S 63 en fastare körupplevelse än vad man förväntar sig av en S-klass.

Den långa hjulbasen, aktiva krängningshämmare och bakhjulsstyrning arbetar tillsammans för att skapa en dynamisk körupplevelse, särskilt i de utmanande hårnålskurvorna.

Trots den massiva vikten på över 2 500 kilo är bilen otroligt lätthanterlig tack vare AMG:s sofistikerade chassi och fyrhjulsdraftsystemet 4Matic+.



Vägen vi körde på var helt avstängd från annan trafik.

Mercedes-AMG S 63 är en riktig slägga

Även om en S 580 e eller S 400 d kan framstå som mer rationella val, är AMG-versionen ett uttalat statement. Kombinationen av lyx och sport är AMG:s signum – en paradox som definierar deras DNA ända sedan "Röda grisen," deras första racingbil baserad på 300 SEL. Den moderna tolkningen av detta DNA i S 63 är en bil som kombinerar elektrifierad teknik och klassisk prestanda för att skapa en av de mest dynamiska S-klassversionerna någonsin.

Första intryck av Mercedes-AMG S 63 4/5

Mercedes-AMG S 63 4MATIC+ E PERFORMANCE (2025)

Motor: 4-liters V8 och elmotor, 802 hästkrafter, 1430 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,3 sek

Toppfart: 250 km/h

Elektrisk räckvidd: 33 km

Vikt: 2 595 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5336/2109/1515 mm

Pris: Från 2 090 000 SEK (Testbil ca. 2.500.000 SEK)



Marcus Berggren



2. Uppdaterad Suzuki Vitara – i väntan på första elbilen

Text Morten Bek

Suzuki har uppdaterat designen på den kompakta SUV:en och utrustat den med mer säkerhets- och komfortfunktioner.



Suzuki Vitara är en kompakt crossover som funnits i tio år. Med andra ord är det lägligt att Suzukis första helt elektriska bil – E Vitara – kommer till sommaren och ger modellen nytt liv. Det finns dock ingen plan på att avsluta produktionen av **Vitara** i dess nuvarande form. Suzuki har istället uppgraderat modellen med ny teknik som gör det möjligt att fortsätta försäljningen inom EU.

Uppgraderingen kommer tillsammans med en snyggare design och mer komfortutrustning, och även om man får mer **Vitara** än tidigare är priserna i princip oförändrade.





Fullhybriden om du vill ha automat

Sedan förra faceliftet har **Vitara** haft en grill med stora kromade "tänder". Dessa har nu, lyckligtvis, tagits bort. Istället har modellen ett stort luftintag med nummerplåtshållare i mitten – säkerligen för att ge en mer robust SUV-look.

1,4-liters turbomotorn tappade 11 hästkrafter vid det förra faceliftet och har nu 129 hk. Trots detta har den inte förlorat något av sin livlighet och passar väl till **Vitara**. Den erbjuds endast med manuell växellåda, eftersom automatlådan försvann när fullhybriden introducerades. Fullhybriden har färre hästkrafter och kostar dessutom 30 000 kronor mer än 1,4:an, vilket gör att man bör ha ett behov av automatväxel för att välja den.

Suzuki har gått igenom säkerhetsutrustningen och gjort uppgraderingar på nästan alla punkter. Mer avancerade versioner av nödbroms, trafikskylts-igenkänning och adaptiv farthållare, hastighetsvarning, förarövervakning (kamera integrerad i mittkonsolen mellan de två luftventilerna) och filhållningsassistent med filcentrering gör **Vitara** rustad för flera år i EU.

Trots att priserna hålls näst intill oförändrade finns det betydligt mer komfortutrustning i basmodellen Standard. Det som tillkommer i Inclusive-paketet för 25 000 kronor är diskant högtalare, elmanövrerade och uppvärmda ytterbackspeglar, 17 tums högblanka lättmetallfälgar, mocka/konstläder-klädsel, parkeringssensor, samt regnsensor.

Priser för uppdaterade Vitara:

- **Vitara 1.4 Mildhybrid Standard, 6-S-växlad manuell:** 299 900 kr
- **Vitara 1.4 Mildhybrid Inclusive 6-växlad manuell:** 324 900 kr
- **Vitara 1.5 S-Hybrid Standard (automat):** 331 900 kr
- **Vitara 1.5 Fullhybrid Inclusive (automat):** 356 900 kr

3. Seat lever vidare – lanserar hybrider

Publicerad 27 december 2024 kl 03.43

Seat har varit nere för räkning men nu står det klart att märket blir kvar. Modellerna Ibiza och Arona får hybridteknik nästa år.



2018 bröt sig Seats sportiga avdelning **Cupra** fria från modernmärket och har sedan dess dominerat – i alla fall i PR-sammanhang. Försäljningsmässigt har nämligen **Seat hållit ställningarna** och tidigare i år stod det klart att märket inte ska **förvandlas till att bli ett mobilitetsmärke**, det vill säga att inte tillverka bilar, som det pratades om **hösten 2022**.

Märkenas vd Wayne Griffiths har för **Autocar** bekräftat att man ska blåsa nytt liv i modellerna **Ibiza** och **Arona** nästa år då bilarna ska uppdateras och får mildhybridteknik för att mäta med det kommande utsläppsreglementet Euro 7.

Modeller stryks

Vad som händer med de större modellerna **Leon** och **Ateca**, som även finns som Cupror, är oklart men den brittiska tidningen spår att Seatversionerna av dessa kommer att strykas.

Wayne Griffiths understryker dock att man inte tummar på sin satsning när det kommer till elektrifiering.

– Vi kommer inte att avvika från elektrifieringen som riktning. Vi ifrågasätter inte målet att nå nollutsläpp så snabbt som möjligt. Vi måste vara flexibla på vägen och vi kan inte vara dogmatiska. Vi kan inte tvinga konsumenterna att köra elbilar, säger han och menar att genom att ha två märken där det ena (Cupra) och det andra (Seat) fokuserar på el- respektive förbränningsbilar så har man det bästa av två världar.

Registreringssiffrorna för svensk del hittills i år lyder 2 496 bilar för Seat och 4 829 för Cupra – varav 2 142 av Cuprona är elbilar.

4. Så kan vatten och vätgas ersätta elbilar

Uppdaterad 30 december 2024

Publicerad 30 december 2024

Elbilar i all ära men vad sägs om bilar som drivs av bland annat vatten? Här pratar vi noll utsläpp men kraftfulla motorer.



E85 och vatten i stället för el eller bensin?

En revolutionerande motor som drivs av **vätgas** och vatten kan vara svaret på bilindustrins hållbarhetsutmaningar. Det hävdar åtminstone **AVL RACETECH**, motorsportavdelningen hos det österrikiska företaget AVL.

Redan 2022 presenterade de en prototyp som utmanar den rådande uppfattningen om att eldrift är det enda alternativet för en grönare bilframtid.

Vätgas och vatten i kombination

AVL RACETECHs innovation är en tvåliters turbomotor som förbränner vätgas. Men det unika är att den även använder vatteninsprutning för att öka prestandan. Vatten sprutas in i insugningsluften, vilket både koler förbränningskammaren och ökar trycket.

Resultatet?

En motor som levererar hela 410 hästkrafter och matchar kraften hos dagens högpresterande bensinmotorer.

Unik teknik med vattenånga

Att använda vatten i en förbränningsmotor är inte helt nytt, men AVL RACETECH har förfinat tekniken. Genom avancerade simuleringar och 3D-modellering har de lyckats optimera förbränningsprocessen och samtidigt minskat risken för skador på motorn.

Vattenångan som bildas vid förbränningen bidrar till att öka effekten ytterligare, vilket gör motorn både kraftfull och effektiv.

En bro till framtiden?

Men den kanske mest spännande aspekten av denna teknik är dess potential att förändra bilindustrin i grunden. Vätgasdrivna förbränningsmotorer släpper inte ut några skadliga avgaser och kan därmed bidra till att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Dessutom kräver de ingen omfattande ny infrastruktur, till skillnad från elbilar som är beroende av laddstationer.

Utmaningar kvarstår

Även om AVL RACETECHs prototyp visar på vätgasmotorernas potential finns det fortfarande utmaningar att övervinna.

Produktion och distribution av vätgas måste bli mer effektiv och kostnadseffektiv för att tekniken ska kunna få ett brett genomslag. Men med fortsatt forskning och utveckling kan vätgasmotorer bli en viktig del av en hållbar framtid för bilindustrin.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



EU:s klimatmål i fara i Sverige: "Inget som är bra"

Enligt SVT-beräkningar överträffar trafikutsläppen regeringens prognos och Sverige riskerar nu att missa EU:s klimatmål och på sikt få betala skyhöga

5. Så extremt dyrt kan bytet av kamrem bli

Av Dexter Svärd Huss

29 december 2024 kl 12:50

För att undvika kostsamma motorhaverier är det viktigt att byta bilens kamrem.



Priserna för kamremsbyten skiljer sig enormt. Kamremsbytet kan kosta ända upp till 35 000 kronor på en vanlig småbil.

Ägare av bensin- och dieselbilar har inte så mycket till val. Ägare av elbil slipper undan detta gissel. Även om det kan vara surt att betala för en ny kamrem så är det värt det. Om kamremmen inte byts i tid finns det risk att utgifterna blir betydligt större. Kamremsbrott är nämligen en av de vanligaste orsakerna till motorhaveri.

Kamremmen i sig är relativt billig men det är ett tidskrävande jobb och det är där majoriteten av kostnaden kommer ifrån. För att byta kamremmen behöver oftast flera andra delar tas bort. Till exempel kan drivremmar, remskivor och slangar ofta blockera kamremmen. På vissa bilar kan hela den främre delen av fordonet behövas tas bort. Det är heller inte ovanligt att vattenpumpen ska bytas samtidigt.

Kamremsbytet av den våta kamremmen i Fords enlitemotor är rena mardrömmen för en mekaniker.

Enligt en jämförelse gjord av Vi Bilägare, kan priset för ett kamremsbyte skilja sig enormt mellan olika bilmodeller. Även bytesintervallet är en viktig faktor att ta hänsyn till när du väljer bilmodell. Allra dyrast är kamremsbyten på Fords trecylindriga lilla Ecoboost-motor som sitter i flera mindre modeller.



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

Bytet kostar enligt tidningen omkring 13 500 kronor. Men det finns ett flertal exempel på bilägare som fått betala mellan 20 000 och 25 000 kronor. På nätet vittnar ägare om offerter på ända upp till 35 000 kronor. Remmen ska bytas var 24 000:e mil eller inom 10 år, men det kan skilja sig beroende på modell.

Även bilar från Volkswagen-koncernen har ett kostsamt kamremsbyte. Olika modeller från VW, Skoda och Audi kan ha en kostnad på 12 000-14 000 kronor enligt olika uppgifter. Bytesintervallet är dock 24 000 mil. Vissa VW-modeller klarar sig dock med en kostnad på cirka 7000-8000 kronor, så det kan löna sig att kolla kostnaden med en verkstad innan du köper en viss bilmodell. Närliggande bilhandlare

Sveriges mest sålda bilmodeller från Volvo har också en hög kostnad för kamremsbyte. För många nyare Volvomodeller med fyrcylindrig motor ligger kostnaden på omkring 11.000 kronor, men bytesintervallet är 24 000 mil. För dieselmotorn D4204TX som sitter i en rad modeller har dock Volvo kortat bytet till 15 000 mil, något som kan vara värt att se upp med.

LÄS MER:

- **Chocken: Får betala 25 000 kr för ny kamrem**
- **Experten tar isär vanlig motor – hårda domen**
- **Upptäckten: Volvon kostar 44 000 kr att laga**
- **Hemska upptäckten i Ford-motorn: Dödade sig själv**
- **Batteribytet till Polestar 2 – dyrare än hela bilen i Kina**
- **Ny jättesänkning av priset på diesel och bensin**



Dexter Svärd Huss

Teknikens Värld

6. Taxitillverkaren varslar – bilindustrin tappar

Publicerad av Peter Klemensberger 30 december 2024 kl 11.50

Effektivisering av verksamheten gör att LEVC varslar 45 av sina 400 anställda. Samtidigt visar Storbritanniens bilindustri sina sämsta siffror sedan 1980.



Från vår provkörning av LEVC TX eCity.

45 anställda hos [London Electric Vehicle Company](#), tillverkare av de klassiska brittiska taxibilarna, kommer att förlora sina jobb, det meddelar [BBC](#). Det kanske inte låter så dramatiskt men då ska man veta att det jobbar 400 personer i fabriken i Ansty Park, Coventry.

I juni strejkade 100 arbetare i fabriken då de ansåg att lönepåslaget på 3,5 procent var för lågt med tanke på den höga inflationen. Strejken ska ha haft en stor påverkan på fabriken's produktion, rapporterar [Coventry Telegraph](#).

LEVC (London Electric Vehicle Company) menar att varslet kommer som en del i att effektivisera hela verksamheten och att det inte kommer att påverka kunder, försäljning eller service av bilar.

Bilproduktionen i Storbritannien som helhet går knackigt. [Autocar](#) rapporterar att tillverkningen under november månad 2024 sjönk med 30 procent vilket kommer att leda till att det kommer att tillverkas färre bilar under 2024 än under 2023. Totalt tillverkades det 64 216 bilar under månaden vilket är den sämsta siffran för november sedan 1980.



Peter Klemensberger

7. Kris i Tyskland – biljättarna faller som dominobrickor

Uppdaterad 28 december 2024 Publicerad 28 december 2024

Krisen i den tyska bilindustrin fördjupas och tusentals jobb är i fara. Både biltillverkare och leverantörer tvingas till drastiska åtgärder.



Här är en sammanfattande lista på hur det ser ut i Tysklands bilbransch just nu.

År 2024 har blivit ett mörkt kapitel i den tyska bilindustrins historia. Rapporter om nedskärningar och uppsägningar har avlöst varandra. Både tillverkare och leverantörer tvingas till drastiska åtgärder. Denna översikt visar vilka företag som drabbas hårdast.



Vad ska Volkswagen egentligen göra för att rädda skinnet och inte låta Kina ta över allt?

Volkswagen dumpar bonusar

Volkswagen skakade om hela branschen i september när de sa upp avtalet om anställningstrygghet. Fram till dess hade de 120 000 anställda i Tyskland en garanti att behålla sina jobb till 2029.

Nu pågår hårda förhandlingar med facket om hur många som kommer att förlora jobbet. Enligt obekräftade uppgifter kan det röra sig om så många som 30 000 personer. Det spekuleras även i att Volkswagen kan komma att stänga fabriker i Tyskland.

Läs även:

[VW-chefer får betala priset för krisen. Dagens PS](#)

[Kris: Volkswagen allt mer desperata. Dagens PS](#)

[Kris i biljätten: Porsche kan dumpa Volkswagen. Dagens PS](#)

[I dag går alla tyska VW-fabriker ut i strejk. Dagens PS](#)



Dyrare bensinbilar och billigare elbilar. Det är Audis modell det.

Audi bluffar om anställningstrygghet

Även **Audi**, som ingår i Volkswagen-koncernen, hotas av nedskärningar. Uppgifter gör gällande att 4 500 jobb kan försvinna, framförallt inom utveckling och administration. Även här gäller anställningstrygghet till 2029, men som Volkswagen visat är den inte längre en garanti.

Läs även:

[Krisen: "Attackeras från alla håll". Dagens PS](#)

[Audi-fabriken i Bryssel stänger – jobbhotet blir verklighet. Dagens PS](#)

[Audi planerar stora nedskärningar – tusentals jobb i fara. Dagens PS](#)

[Akut för Audi: Miljardförlust hotar. Dagens PS](#)



Porsche har det lite tuffare och det är oklart hur detta på riktigt kommer påverka dem.

Porsche tappar Kina

Porsche, den tyska sportbilsikonen, har drabbats hårt av den vikande kinesiska marknaden. Kinesiska bilköpare väljer i allt större utsträckning inhemska märken, vilket fått Porsches försäljning att rasa.

Redan har 1 000 tillfälligt anställda fått gå och det ryktas om att ytterligare 8 000 jobb är i fara.

Läs även:

[Kris i biljätten: Porsche kan dumpa Volkswagen. Dagens PS](#)

[Test: Porsche Macan 4 – både klass och komfort. Dagens PS](#)

Opel erbjuder avgångsvederlag

Opel har infört enskiftsdrift vid sin anläggning i Rüsselsheim och erbjuder avgångsvederlag för att minska personalstyrkan med 1 000 personer. Facket varnar för att enskiftsdriften kan leda till att ännu fler jobb försvinner.

Läs även:

[Blixtnabb omställning: Opel storsatsar på elbilar. Dagens PS](#)

[Rockad på BMW – värvar rivalens stjärndesigner. Dagens PS](#)



*I Tyskland ser man just nu ett massivt hopp ner i värdet på lyxiga elbilar.
Speciellt Mercedes.*

Mercedes-Benz redovisade en kraftig vinstminskning under tredje kvartalet 2024. Finanschefen har lovat att "vända på varje sten" för att minska kostnaderna, vilket troligtvis innebär nedskärningar. Även här gäller anställningstrygghet till 2029, men den kan komma att ifrågasättas.

Läs även:

Mercedes SUV tappar halva värdet på sex månader. Dagens PS

Mercedes tappar fart på elbilsmarknaden. Dagens PS

Jobben har räddats på BMW – hittills

BMW har hittills lyckats undvika uppsägningar genom att förhandla bort förmåner med facket. Men även BMW pressas av den vikande kinesiska marknaden och tvingas till besparingar.

Läs även:

Krisen: "Attackeras från alla håll". Dagens PS

BMW fälls för fusk – miljontals kronor till advokater, småpengar till bilägare. Dagens PS

Avbruten BMW-order dolkstöten för Northvolt. Dagens PS



Trots den glada minen så måste Bosch-chefen Stefan Hartung meddela om varsel.

Bosch tappar 12 000 jobb

Bosch, världens största billeverantör, skärper sina åtstramningar och kommer att förlora över 12 000 jobb globalt under de närmaste åren. Hälften av dessa jobb försvinner i Tyskland.

Bosch försöker uppmuntra anställda att sluta frivilligt genom avgångsvederlag och förtidspension.

Läs även:

[Bosch drar i nödbromsen: Begränsar förmåner. Dagens PS](#)

[Bosch skär ner ytterligare 5 500 jobb globalt. Dagens PS](#)

[Krismöte i bilindustrin: "Framtiden står på spel". Dagens PS](#)

Varsel-kris hos ZF Friedrichshafen

ZF Friedrichshafen planerar att minska personalstyrkan i Tyskland med 11 000 till 14 000 personer. Leverantören har flaggat för att anläggningar med låg lönsamhet kan komma att stängas.

Schaeffler kommer varsla snart

Schaeffler vill minska cirka 4 700 jobb i Europa, varav 2 800 i Tyskland. Nedskärningarna ska ske mellan 2025 och 2027 och berör tio orter i Tyskland.

Continental

Continental avskaffar 7.150 jobb inom administration och forskning och utveckling. Dessutom stänger företaget fabriker i Wetzlar och Schwalbach, vilket innebär att 1.200 jobb försvinner.

Brose måste minska 20 procent

Brose ska minska indirekta personalkostnader med 20 procent globalt. I ett första steg kommer 700 jobb att försvinna i Tyskland.

Krisen i den tyska bilindustrin är ett faktum. Det återstår att se hur branschen och de anställda kommer att klara av denna enorma omställning.

Europas bilindustri rullar mot graven

Det går trögt för Europas bilindustri och siffrorna ser inte ut att bli bättre, snarare tvärtom. Kina tar över marknaden både i hemlandet och på plats i



Åsa Wallenrud



8. Officiellt: Honda räddar Nissan och Mitsubishi med sammanslagning

Av Magnus Fröderberg

2024-12-30

Nissan kämpar för sin överlevnad. Utan hjälp har de bara ett år kvar att leva. Nu kommer Honda till undsättning.



De högsta cheferna för Honda, Nissan och Mitsubishi meddelade nyligen att de planerar en gemensam sammanslagning.

– Vi har 12–14 månader på oss att överleva, säger en högt uppsatt chef med nära kontakt med Nissan [till Financial Times](#).

Den japanska tillverkaren har under en längre tid dragits med ekonomiska problem och för ett tag sedan [gick Nissan in i "survival mode"](#).

Ryktena om att Honda räddar Nissan har florerat vilt på senare tid och nu bekräftas uppgifterna officiellt. De två biltillverkarna har skrivit ett avtal om att inleda förhandling om sammanslagning. Nissans partner Mitsubishi ska också ha erbjudits möjligheten att gå med.

Nytt börsnoterat bolag 2026 – ska blir mer lönsamt



Hur de kommande bilmodellerna kommer att påverkas av sammanslagningen är oklart, men troligen blir det en successiv implementering av gemensam teknik.

Till sommaren ska sammanslagningsplanerna vara klara därefter ska ett gemensamt holdingbolag bildas. Det ska bör noteras sommaren 2026.

I dag har Nissan ett tätt samarbete med Renault sedan 25 år tillbaka. Renault kommer låta Honda köpa en del av deras aktier.

Tanken med sammanslagningen är inte bara att rädda livet på Nissan utan även att nå stordriftsfördelar som gör biltillverkningen lönsammare. Tillsammans blir Honda och Nissan världens tredje största biltillverkare efter Toyota och Volkswagen.

Läs även: [Honda gör helt ny satsning på elbilar](#)

Läs även: [Hondas supersnåla bensinmotorer klara – kommer i Honda HR-V](#)



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



9. Tyska bilchefen utmanas i kinesiska lyx-elbilen: "Det är omöjligt"

Posted by Kristofer Rask december 28, 2024



Kolla in utmaningen: <https://youtu.be/ugn2eEwnVOW>

Herbert Diess var koncernchef på Volkswagen Group och den person som var drivande i att gruppen skulle bort från fossila bränslen och satsa på elbilar. Han var bland annat frontfiguren för Volkswagen ID-serien. 2022 lämnade Diess Volkswagen.

Sedan dess har han levt utanför rampljuset. Men nu träder han fram tillsammans med William Li som är grundaren till kinesiska elbilmärket Nio. Nio har nämligen nu i jul lanserat den nya elbilen Nio ET9.

Nio ET9 märkets nya flaggskeppsmodell som sätter en helt ny nivå för Nio i form av teknik, lyx och komfort. För att demonstrera komforten har William Li alltså bjudit in Herbert Diess på en udda provåkning. Det har blivit dags för ett champagnetest.

– Det är omöjligt, säger Herbert Diess inför testet som går ut på att stapla flera fyllda champagneglas på huven och sedan köra över några vägbulor utan att glasen spiller.

Men den adaptiva stötdämpningen i Nio ET9 motbevisar uppenbarligen den tidigare Volkswagen-chefen som imponerat går därifrån: "Det är riktigt mjukt".



Kristofer Rask

10. Blybensinens uppfinnare fick själv blyförgiftning

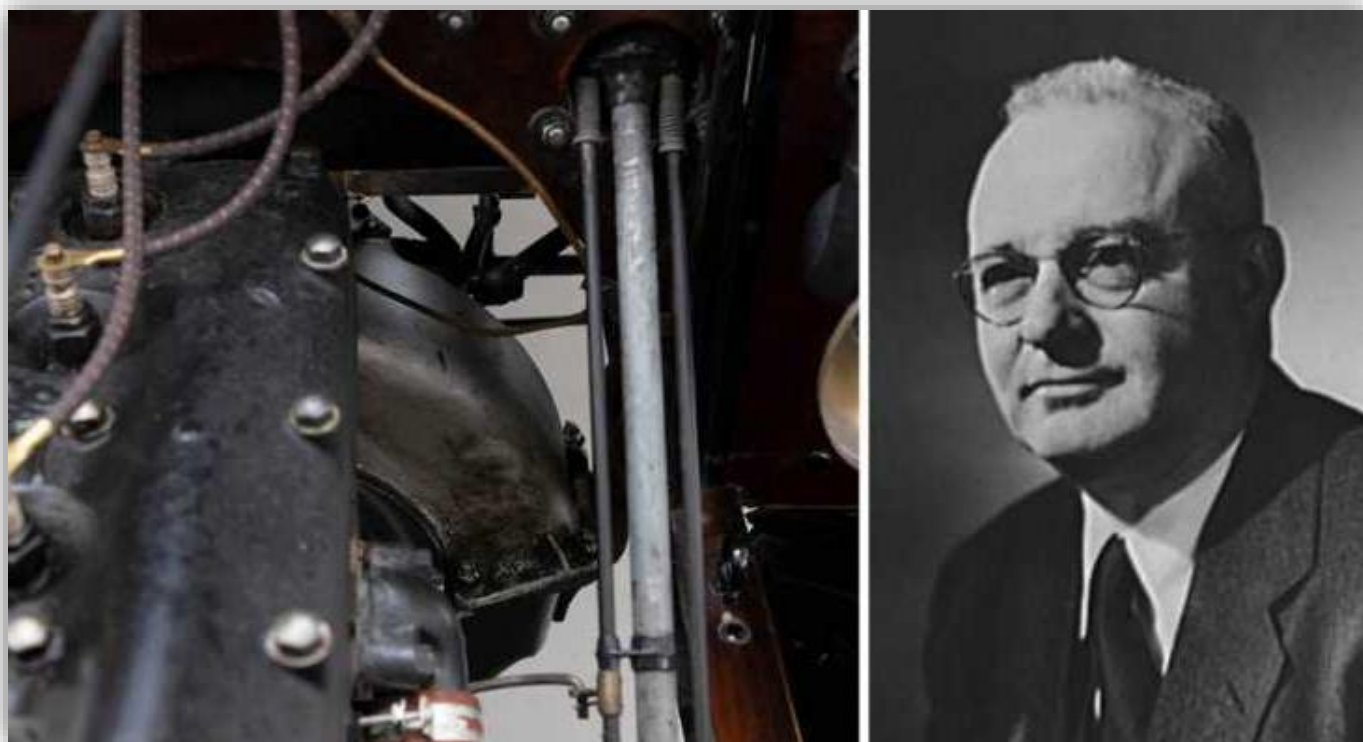
Backspegeln

Publicerad 2024-01-09 19:30

(uppdaterad 2024-12-05 15:45)

Text Erik Söderholm

En enda person tog fram uppfinningar som senare ledde till miljontals dödsfall. Blybensinen är en av dem – och försvann först 2021.



Det var länge sedan svenska bilister kunde tanka blybensin, men i resten av världen dröjde det ända till 2021 innan den blyhaltiga bensinen utrotades. Algeriet var sist ut, enligt [FN:s miljöprogram](#).

Bly var länge en självklarhet i bensinen och introducerades på 1920-talet för att försöka lösa problemen med knackningar och ojämn gång i bilmotorer. Att lösa problemet med knackningar var i högsta grad intressant – de gjorde bilarna obehagliga för ovana förare och mindre effektiva.

GM-ingenjören Thomas Midgley Jr berättade för sin chef Charles Kettering att tetraetylble kunde vara ett passande tillägg i bensinen för att få motorerna att gå mjukare eftersom oktantalet höjdes. Även etanol testades som "motgift" till knackningarna, men där behövdes stora mängder som skulle göra det svårt att tjäna pengar.

Valet föll på bly och i februari 1923 sålde en bensinstation världens första blybensin.



*Ethyl bildades för att sälja blybensinen.
Det grundades av Standard Oil som även ägde Esso-mackarna.*

Blybensinen såldes av företaget Ethyl som dock aldrig nämnde ordet "bly" i sin marknadsföring. En talesperson för Standard Oil kallade blybensinen för en "gudagåva".

Uppfinnaren Thomas Midgley kunde själv inte vara med under premiärtankningen eftersom han låg hemma med blyförgiftning. Det fick han när han tvättade händerna i och andades in bly inför publik. Redan på 1920-talet var det nämligen känt att bly var giftigt.

– Jag förstår inte om han lurade sig själv, ljög eller helt enkelt var omedveten om vad framtida generationer skulle ställas inför, säger David Rosner, historiker på Columbia University och en av författarna bakom två böcker om blybensinen, till sajten [History](#).

1924 dog dessutom flera arbetare som byggde ett nytt oljeraffinaderi i New Jersey till följd av blyförgiftning. Ytterligare 35 skadades eller drabbades av minnesförlust och hallucinationer.

1926 kom en rapport som drog slutsatsen att blybensinen kunde fortsätta säljas eftersom riskerna uppgavs vara "minimala". Det var först på 1970-talet som blyhalterna sänktes för att senare, på 1980- och 1990-talen, börja fasa ut helt i många länder.

Blybensinen klassas i dag som en av **världens farligaste innovationer**, som orsakat allvarliga skador på miljontals vuxna och barn. En annan är freon som också uppfanns av Thomas Midgley, och som bidrar till växthuseffekten.

Thomas Midgley fick senare polio och blev förlamad. För att kunna ta sig ur sängen uppfann han en egenbyggd lösning som dock ströp honom till döds några år senare.

– Han hade större negativ påverkan på atmosfären än någon annan enskild organism i jordens historia, har miljöhistorikern J R McNeill [tidigare sagt](#).

Källor: [History](#), [Journal of Political Ecology](#), [Wired](#), [UNEP](#), [Veritasium](#)



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Bilfrågan: All bensin blyfri?



Ny rapport: Smutsig luft tar 4 miljoner liv om året



Hälften av alla vuxna utsattes för giftig bly som barn

11. Raseri mot Elon Musk – hyllar tyska AfD i debattartikel

Av Maths Nilsson 30 december 2024 kl 06:06

Teslas ägare Elon Musk försöker nu påverka det tyska demokratiska valet ytterligare. En debattartikel där han kallar högerpopulistiska AfD för "sista gnistan av hopp" väcker raseri i Tyskland. Artikeln har redan fått tidningens debattredaktör att avgå.



En debattartikel av Elon Musk publicerad i tyska tidningen Welt am Sonntag väcker stort raseri i Tyskland. Musks artikel **fick tidningens debattredaktör att säga upp sig direkt** när den gick i tryck. Flera tyska politiker protesterar mot att Teslas grundare så tydligt blandar sig i den tyska demokratiska processen.

I artikeln kallar Elon Musks det högerpopulistiska partiet Alternativ för Tyskland (AfD) för den "den sista gnistan av hopp" för landet. Artikeln är en uppföljning på hans tidigare **inlägg på X** där han skrev att "endast AfD kan rädda Tyskland."

– Framställningen av AfD som högerextremist är helt klart falsk, med tanke på att Alice Weidel, partiets ledare, har en samkönad partner från Sri Lanka! Låter det som Hitler för dig? Snälla! skriver Musk i sitt nya debattinlägg.

Elon Musks debattartikel i tyska Welt am Sonntag väcker mycket starka känslor i Tyskland.

Elon Musk skriver vidare att AfD har bra ståndpunkter om ekonomi, energiförsörjning och migrationspolitik.


– AfD, även om det beskrivs som högerextrema, representerar en politisk realism som ger genklang hos många tyskar som känner att deras oro ignoreras av etablissemangen. Den tar upp ögonblickets problem — utan den politiska korrekthet som ofta skymmer den sanningen, skriver Elon Musk.

welt 6 Q U ABO ☰

welt+ **MEINUNG** KONTROVERSE

Warum Elon Musk auf die AfD setzt – und warum er dabei irrt

Stand: 28.12.2024 | Lesedauer: 7 Minuten



Elon Musk (l.) ist CEO von Tesla und SpaceX. Jan Philipp Burgard ist ab 1. Januar WELT-Chefredakteur

Quelle: picture alliance/Sipa USA/Image Press Agency; Andreas Hornoff/WELT

Nur die Alternative für Deutschland könne das Land grundlegend reformieren, glaubt der US-Unternehmer Elon Musk. Vollkommen falsch, antwortet Jan Philipp Burgard. Die AfD ist in Teilen fremdenfeindlich und antisemitisch. Deshalb ist sie eine Gefahr für Deutschland.

FILM: <https://youtu.be/KYg-dSRQ-Fo>

Den känsligaste frågan där Musk uttalar sitt stöd handlar om AfD:s migrationspolitik. – De är engagerade i en kontrollerad immigrationspolitik som prioriterar integration och bevarandet av tysk kultur och säkerhet. Det här handlar inte om främlingsfientlighet, utan om att se till att Tyskland inte förlorar sin identitet i jakten på globaliseringen, skriver Elon Musk.

Bredvid Musks inlägg lät Welt am Sonntag den blivande chefredaktören Jan Philipp Burgard uttala sig för att försöka balansera inlägget.

– Musks diagnos är korrekt, men hans terapeutiska tillvägagångssätt, att endast AfD kan rädda Tyskland, är dödligt fel.

Elon Musks övertydliga försök att påverka den tyska demokratiska processen väcker raseri bland många tyska politiker.

– Elon Musk säger, se bortom AfD:s beteckningar. Nu, låt oss göra det då: AfD vill lämna Nato, återaktivera Nord Stream 2 och är anti-USA, pro-Putin och pro-Ryssland. Är det vad USA vill ha ett Tyskland som vänder sig mot Ryssland och bort från USA Euron och EU, den tyska ekonomin skulle kollapsa totalt, skriver Jans Spahn, tidigare hälsoministern för CDU på X.

Tyskland kommer att hålla ett extraval den 23 februari efter att Olaf Scholz regering koalitionsregering kollapsade och avgick i november. AfD ligger idag på andraplats i opinionsmätningarna med 19 procent av opinionen. CDU/CSU-alliansen är just nu störst med 30 procent av rösterna.

Förlagsgruppen Axel Springer får hård kritik i Tyskland för att de upplåter plats till Elon Musk för att blanda sig i den tyska demokratiska processen.

– Det faktum att detta erbjuds en officiell plattform för att annonsera för AfD är skamligt och farligt. Jag kan inte minnas att det i västerländska demokratiers historia har förekommit ett jämförbart fall av inblandning i valkampanjen i ett vänligt land, säger SPD:s kanslerkandidat Friedrich Miersch.

Att någon tysk skulle fått blanda sig i det amerikanska presidentvalet är otänkbart enligt politikern.

– Låt oss för ett ögonblick föreställa oss amerikanernas – berättigade – reaktion på en liknande ensidig artikel av en välkänd tysk entreprenör i New York Times till förmån för valet av en outsider i den amerikanska presidentvalskampanj, skriver Miersch.

LÄS MER:

[Elon Musk i Europa – inviger Teslas nya fabrik i...](#)

[Apoteksjätte startar bojkott mot Tesla](#)

[Elon Musk i Europa: En radikal redesign av...](#)

[Elon Musk besöker Berlin-fabrik efter brandattack](#)

[Uppgifter: Elon Musk på hemligt Sverigebesök](#)

[Teslachefen Elon Musk har landat i Sverige](#)



12. Snöskoterkrisen: Därför läggs flera märken ner

Av Andreas Jemn 31 december 2024 kl 07:02

Snöskoterkrisen slår hårt mot de svenska åkarna. Flera snöskotermärken har gått i graven på kort tid. Sverige sörjer svenskgrundade Arctic Cat som nu går i graven. – Jag upplever att intresset för skoteråkning snarare blir större här, säger Robin Kjellsson på Abris Sjö & Snö i Mora.



Före jul meddelade **Arctic Cats ägare att de lägger ner tillverkningen av fyrhjulingar och snöskotrar** i Minnesota. I de båda städerna Thief River Falls och St. Cloud förlorar 560 människor sina jobb. Samtidigt försvinner en stor del av själen i de båda småstäderna. Förra året lade Yamaha ner sin snöskotertillverkning. Vad sjutton är det som händer?

– Här i Sverige har inte intresset minskat, tvärtom. Men Nordamerika påverkar oss väldigt mycket, vi har en sådan liten del av marknaden, säger Robin Kjellsson.

Det tillverkas ungefär 100 000 snöskotrar årligen i hela världen. Av dem är det omkring tio procent som når den svenska marknaden. Men det är på andra marknader den stora omvälvningen sker.

– Så fort det svänger på den stora amerikanska marknaden så påverkar det oss. Där har försäljningen gått ner och dessutom är det skyhöga räntor, säger Robin Kjellsson.

Konkurrenten Yamaha, som också varit mycket populär i Sverige, meddelade 2023 att man skulle pausa tillverkningen. Efterfrågan räcker inte till.

– Det lät först som att man stoppade produktionen ett tag. Men sedan kom beskedet att de lägger ner för gott, säger Robin Kjellsson.

Även Polaris har utannonserat att man drar ner på produktionen för att de inte får sina snöskotrar sålda.

– Men jag tror inte att det är något problem. Under pandemin ökade försäljningen och många handlare drog på sig väldigt stora lager. Man låter dem sälja ut dem nu så att det går att fylla på med nya modeller igen.

Allt fler svenskar köper snöskoter. Allra helst är det begagnade man köper och handlarna i Sverige spår en ljus framtid.

– Vi har gått över förväntan i år, det är bra tider. Allra helst på begagnatmarknaden. Då hinner maskinerna knappt in och studsar hos oss innan de är sålda igen.

Men Arctic Cats nedläggning kommer att påverka skoteråkarna. Med ens blir det allt färre märken kvar. Efter Arctic Cats nedläggningsbeslut finns bara två tillverkare kvar.

– Det kommer ändå att bli färre märken och ett mindre utbud, först försvann Yamaha och nu kommer man inte att kunna köpa Arctic Cat längre. Men jag tror att Polaris, och kanadensiska BRP kommer att fortsätta, säger Robin Kjellsson.

Bland skoteråkarna kom beskedet att Arctic Cat lägger ner som en chock. Märket grundades av den utvandrade dalmasen Edgar Hetten från Malung 1960. Han kallas av många för snöskoterns fader och var även den som byggde upp Polaris 1954.

– Det är mycket sorgligt, jag brukar ta med folk på en tur förbi hyttan där Edgar Hetten har sina rötter. Där berättar jag historien om honom och folk blir väldigt förvånade att allt detta kunde börja här, säger Lars Olof Bertilsson från Malungs Snöskoterklubb.

Utanför Malung ligger Hettensjön, uppkallad efter uppfinnaren och grundaren. Där brukar Lars Olof Bertilsson dra skoterleder och ta med sig besökare för att berätta den otroliga historien om den framgångsrika utvandrararen.

– Ja, han grundade först Polaris och byggde de första snöskotrarna. Men sedan startade han även Arctic Cat och de båda företagen gled isär. Edgar Hettens betydelse för snöskoteråkning har varit enorm, säger Lars Olof Bertilsson.

Edgar Hetten, mormor och morfar kom från Hyttkvarn utanför Malung i Dalarna. Asp Britta och Hytt Per, som de kallades utvandrade från fattigdomen för att ge sina barn en bättre framtid. De kom till Minnesota. Där föddes dottersonen Edgar 1920. Han var en rask gosse med god framåtanda. När en granne en gång visade en uppfinning om hur man kunde transportera sig själv och varor över snön fick han idén till snöskotern. Resten är historia, liksom ett av hans livsverk, Arctic Cat. Edgar Hetten gick bort 2011, 90 år gammal.

LÄS MER:

- [Chocken: Arctic Cat lägger ner snöskotrar och ATV](#)
- [Mackdöden slår till igen: "En stor dag"](#)
- [Volvo tar avstånd från diesel: "Elbilar är överlägsna"](#)
- [Volvo lägger ner sin stora lyxbil – epok i graven](#)
- [Polestar 2 Arctic Circle – elbil ute på iskallt uppdrag](#)
- ["Volvo lägger ner S60 och S90 inom kort"](#)



Andreas Jemn

13. Saabs stinkande idé: Sovjetisk fotogen i tanken

Publicerad 13 januari 2021

(uppdaterad 2024-12-30 kl 11:18)

Text Erik Söderholm

Drastiska tider kräver drastiska lösningar. För att komma undan oljekrisen lanserades en finsk specialversion av Saab 99 som kunde tankas med bränslen från öst.



Saabfabriken i Finland tog fram en udda lösning för att komma undan oljekrisen under 1970-talet. Bilarna fick ett extra tanklock för att fylla på terpentin eller motorfotogen.

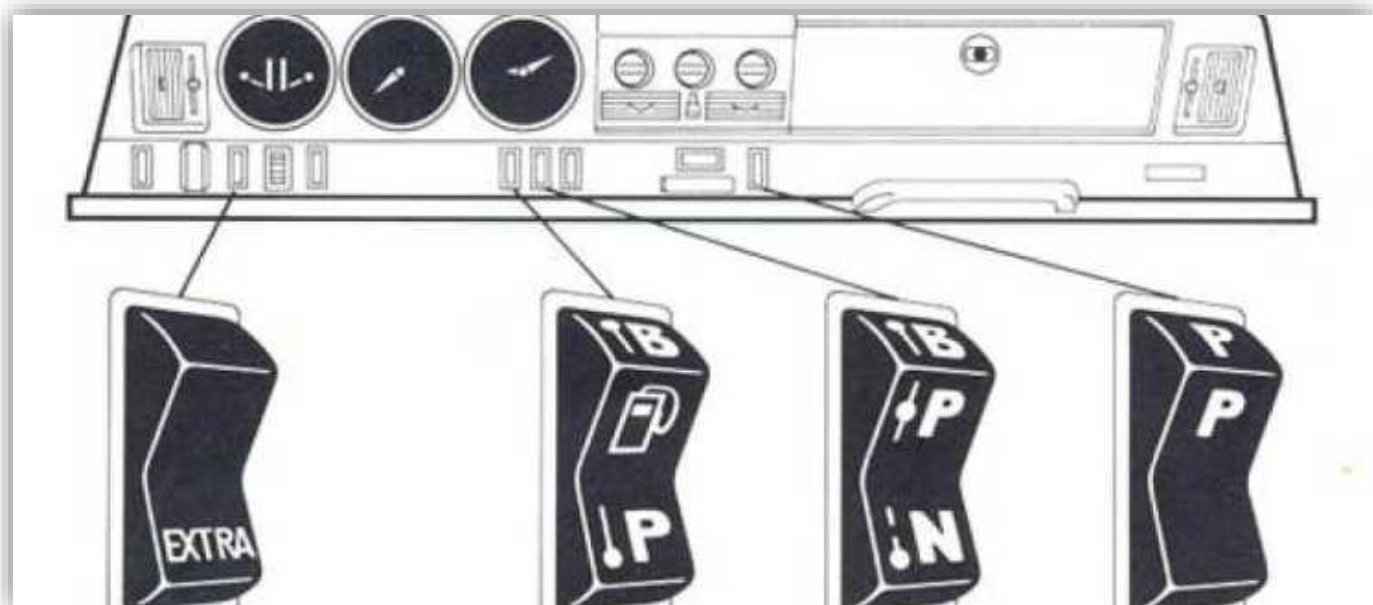
Biltillverkarna har i alla tider försökt hitta kluriga lösningar för att öka försäljningen. Saab var inget undantag – under 2000-talet tog till exempel etanolsatsningen ordentlig fart och fick bilägarna att börja tanka E85.

Men många år tidigare fanns än minst lika kreativ lösning hos Saab i Finland: att köra på sovjetisk motorfotogen (kerosin).

I den finska bilfabriken i Nystad byggdes från 1977 en specialversion av Saab 99 GL som kallades Petro. Den hade lägre kompression för att kunna köras på andra bränslen än bensin, däribland fotogen. Projektet i Valmetfabriken gick under namnet Lapponia.

”En oriktigt inställd motor eller ett oskickligt körsätt gav upphov till en veritabel stank”

Många motorkomponenter hämtades från Saab 99 Turbo men någon turbo fanns inte i 99 Petro. Bränsletanken delades upp i två delar: en mindre del för bensin som främst användes vid kallstarter och accelerationer samt en större del för fotogen som användes i jämn fart. Tanklocket för fotogen monterades bredvid registreringskylten.



Med hjälp av "Extra"-knappen kunde föraren aktivera bensindrift för kallstarter. Bilsens bränslesystem var automatiskt men föraren kunde åsidosätta systemet med andra knappen från vänster. Den tredje P/N-knappen visade bränslemängd i bensin- respektive fotogentanken. Sista knappen var en så kallad ekonomilampa.

Billigt alternativ till diesel

Så varför tanka fotogen – var det för att ge Saab de rätta flygvibbarna? Nja, det berodde helt enkelt på att Finland under 1970-talet hade god tillgång på lågoktanigt fotogenbränsle som importerades från Sovjet tack vare ett bilateralt handelsavtal.

"Behovet av tunga och lätta bränsleoljor har uppfyllts nästan uteslutande av import från Sovjetunionen. Under de senaste åren har drygt tio miljoner ton av olika oljetyper importerats från Sovjet varje år. Dessutom har vissa relaterade produkter som toluen, propan, butan och fotogen importerats", står det till exempel i boken *Finnish-Soviet Economic Relations* från 1983.

Det blev ingen långvarig satsning, men den gjordes på grund av 1970-talets oljekriser som ledde till skakig ekonomi och osäkerhet i hela Västvärlden kring vad bilägarna egentligen ska tanka i framtiden.

Men på 1970-talet var det inte tal om någon elektrifiering eller biogas för att sänka utsläppen och minska beroendet av oljan. Istället ledde Saabprojektet alltså till att ägarna kunde tanka fotogen, men även terpentin som kunde framställas som biprodukt vid cellulosakokning.

Fotogen-Saabarna beskrevs av en motortidning som relativt snåla (7 l/100 km) och billiga (halva bränslekostnaden mot bensin). En bilist som körde långa sträckor kunde välja fotogen istället för diesel vilket skulle ge varvgladare motor, snabbare acceleration, bättre kallstartsegenskaper på vintern och lägre ljudnivå.

Saab 99 Petro byggdes bara mellan 1980 och 1984 för den finska marknaden, och tekniken erbjöds även i Talbot Horizon. Det kunde vara ganska ekonomiskt att köra på motorfotogen eftersom den var befriad från annat än moms, men när fotogenpriserna höjdes och antalet fotogenmackar blev färre försvann marknaden helt.

Det fanns heller inget som helst intresse i övriga Europa att köra igång en liknande satsning.



Fotogen används ofta som flygbränsle. Men den finska Saabfabriken utvecklade en särskild motor som kunde tankas med motorfotogen.

Illaluktande specialmodell

Att köra på den här typen av kerosin innebar att Saaben luktade ”som en gammal snipa”, skrev Petri Tyrkö vid finska Saabklubben i en artikel som publicerades i medlemstidningen Saabisti och som även publicerades i Svenska Saabklubbens skrift ”40 år tillsammans” från 2016.

”En oriktigt inställd motor eller ett oskickligt körsätt gav faktiskt upphov till en veritabel stank, inte helt olik den man i dag kan inandas på internationella flygfält.”

Totalt byggdes 3 756 exemplar av Saab 99 Petro och 2 385 exemplar av Talbot Horizon med fotogendrift.

Mer från Klassiker:

[Mästarsamlaren som inte få nog av Saab 96: ”Alla borde prova en V4”](#)

[Saabs kluriga lösning: Här rosttestas bilarna – vid havet](#)

[Läcker skiss visar okänd GT-version av Saab 99](#)

[Svenska bilhandlaren som är störst i världen på Saab?](#)

14. Chrysler Sunbeam: När kärt barn har många namn

Publicerad 2024-12-29 kl 6:30

Text Calle Carlquist

Backspiegeln

Antalet modellnamn som den här bilen döptes till var oräkneliga liksom antalet motoralternativ.



En annons som delvis ser ut att vara handskriven dök upp i Vi Bilägare nummer 1/1975. Bilen kan vara knepig att känna igen men när det begav sig tillverkades Chrysler Sunbeam på åtskilliga platser jorden runt.

Debuten skedde som engelska **Hillman Avenger 1970**. Hillman var då en del av Rootes-koncernen, som senare skulle övertas av Chrysler. Avenger var en konventionell mellanklassare och fanns som två- och fyradörrars sedan och herrgårdsvagn. Antalet motorversioner var oräkneliga.

Det var också antalet namn på bilen. Till USA exporterades den som **Plymouth Cricket**. I Argentina tillverkades den av fabriken Chrysler-Fevre och hette **Dodge 1500**. I början av 1980-talet sålde Chrysler anläggningen till Volkswagen och då fick bilen heta "Dodge 1500 Made by Volkswagen Argentina". Det fungerade förstås inget vidare så snart blev det **VW 1500**, ända till nedläggningen där 1990.



Vi Bilägare 1/1975.

I Sydafrika sattes bilen samman som **Dodge 1500**, även om motorn nu kom från Peugeot. I Brasilien hette bilen Dodge **1800** och senare **Dodge Polara** – ett amerikanskt 1960-talsnamn.

Åren 1979–81 tillverkades bilen som **Talbot Avenger**, men det gällde inte den Iranbyggda tvådörrarsversionen som behöll **Hillman Avenger**. Och så var det Uruguays inhemskt tillverkade version **Dodge 1500** – som var en Avenger ombyggd till pickup!



Calle Carlquist

15. Chevrolet Camaro 1970 –1981

Publicerad 19 december 2022 (uppdaterad 2024-07-15 kl 13:10) Text Stefan Wulff

Maffig slitstark V8, sportiga linjer och robusta vardagegenskaper. Det är klart du måste ha en andra generationens Chevrolet Camaro!



På 1970-talet kom Chevrolet Camaro äntligen ifatt Ford Mustang, som chocklanserats 1964 och som låg i topp i kategorin tuffingar för folket. Den första Camaron kom som 1967 års modell. Generation två följde redan 1970, när hästkraftskriget pågick som värst. Storblokmotorn hängde med in i den nya generationen och designen tog jättekiv, med en grill väldig nog att sluka de Mustangar som skuttade förbi. Men utseende såväl som uppträdande mjuknade snart, precis som hos ärkerivalen från Ford.

Är det inte första Camaron jag ska ha?

Om du är beredd att betala priset, visst. Men tvåan ger mycket den också, för betydligt mindre pengar. Och medan ettan var en framstressad bil baserad på folkbilen Nova var tvåan helt nykonstruerad och betydligt bättre.

Och vad får jag?

En amerikansk bil med allt vad det innebär. Ett robust fordon med tyngande överhäng och biffig bakaxel. Camaro vände sig främst till en ungdomlig publik. Idag menar de flesta av oss att de äger ett ungdomligt sinne. Så, med barnen utflugna räcker utrymmena i Camaro gott till. Resandet sker tryggt och bekvämt med köregenskaper på en betydligt högre nivå än sextioalarens. Till cruising funkar Camaro finfint, till och med ett besök på sportvagnsträffen bör kunna accepteras.

Det är Type LT som vänder sig till den breda publiken. Körvänligare, nästan billig och med riktigt hyfsad körekonomi.

Vilka versioner finns?

Andra generationens Camaro finns endast med kupékaross, därför bär samtliga versioner tilläggsnamnet Coupé. Standardversionen heter Sport Coupé, följd av RS som i Rally Sport och SS som i Super Sport. 1973 lanserades Type LT med betydelsen Luxury Touring. 1979 blev det dags för Berlinetta Coupé att äntra scenen, den hängde kvar till nästa generationsskifte 1982.



Hur väljer jag modell?

Det beror på vad du är ute efter. Med en produktionstid på tolv år blir utbudet stort. SS 396 är värstingen i familjen, med bigblockmotor både törstig och brutal. Z/28, den andra stentuffa modellen, fick 1970 en motor på 350 kubiktum, en motorstorlek som majoriteten av alla Chevrolet därefter utrustats med. Tidiga Z/28 har uppnått kultstatus så se upp, bilen du så gärna vill ha kan vara en förfalskning. Hittar du en Z/28 med matching numbers, en originalbil, får du räkna med en rejäl prislapp. Det är Type LT som vänder sig till den breda publiken. Körvänligare, nästan billig och med riktigt hyfsad körekonomi. 1975–76 skedde en betydande import av LT genom GM Sverige.

Hur ser jag skillnad på årsmodellerna?

Förändringar, små som stora, skedde kontinuerligt. Den storsväljande grillen och de tunna kromade kofångarna hängde med fram till och med 1973. Från och med 1974 infördes större stötfångare och 1975 kom en större siktvänligare bakruta. 1978 var det dags för medgivliga gummiaktiga kofångare.

Berätta mer om egenskaperna!

Sportigast är självklart tidiga SS Coupé och Z/28 – bilar med svällande muskler och en tätvuxen hårmatta på bröstet. Effekten är inte alls lika snärtig till karaktären från 1973 och framåt. Den lågvarviga 350-motorn är emellertid råstark och snudd på outslitlig. Den smått obligatoriska treväxlade automatlådan Turbo Hydramatic 350 är lika slitstark den. Chassi-mässigt skiljer nästan inget på tidiga och sena modeller. De amerikanska biltillverkarna har alltid varit fenomenala på att behålla äldre teknik och komponenter till nästkommande generation. Utveckling handlar mer om vad ögat möter.

Att åka i då?

Som sagt, gammal teknik under skalet. Men Camaro har ett stabilt uppträdande genom väl tilltagen spårvidd och hög matchvikt. Vikten är inget som märks på styrningen som tvärtom bjuder upp till pekfingervals. Tjocka golvmattor stänger ute mycket av vägljuden fast du får räkna med lite gnek här och var. Men en Camaro blir aldrig divig som en gammal italiensk bil kan bli, den funkade gott som rejäl bruksbil om du vill. Bruksbil med stil.



Chevrolet Camaro Type LT 1975

Nypris: 44 700 kr (1975)

Motor: V8, två ventiler per cylinder, en förgasare. Vattenkyllning. Volym 5.737 cm³. Max effekt 147 hk vid 3 800 r/min. Max vridmoment 338 Nm vid 2 200 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad automat med golvväljare.

Mått: Axelavstånd 274 cm. Längd/bredd/höjd 500/189/130 cm. Spårvidd fram/bak 157/153 cm. Tjänstevikt 1790 kg. Tank 80 liter.

Fjädring/hjulställ: Fram hjälpram med triangellänkar och skruvfjädrar, bak stel axel och längsgående bladfjädrar. Hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Kulmutter. 2,8 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 11,9 m.

Hjul: Plåtfälgar 7 tum. Däck FR 78-14.

Elsystem: 12 Volt.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 170 km/h. Acceleration 0–100 km/h 11 s.

Förbrukning: Ca 1,5 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta, Automobile Revue katalognummer.

Checklista – kolla detta före köpet!

Kaross

Kolla rosten resten ordnar sig, säger ägarna. Särskilt 1974-77 bör granskas noga. Titta uppe på instrumentbrädan vid framrutan. Kondens kan ha närt rosten en längre tid ute vid A-stolparnas infästning. Extremt svåråtkomligt så åtgärdspaketet för en reparation där kan bli monstruöst. "Baljan" för torkarna i viloläge kan läcka in vatten i kupén vilket får golvet att till slut murkna. Samma sak med droppande värmelement. Lukta på mattorna! Framskärmarna har stora rostfickor bakom hjulen. 3 300 kr kostar en ny skärm till en -77:a. Dubbla plåtar under baksätet – rostfälla. Koffertluckan som jäser nertill vid bakstammen likaså. Rambenen där bladfjädrarna är infästa bör inspekteras. Rostlagning av bakskärmarna innebär att de måste kapas bort, men det finns färdiga plåtar i olika storlekar. Allt utom taket nyttillverkas. Säckande dörrar är standard. Även om nya bussningar till dem bara kostar några tior krävs en helg i garaget.



Mekanik

Chevrolets 350 är hållbar som få. Skulle den ändå gå sönder finns billiga delar, eller mängder av begagnade motorer. Samma med automatlådan TH350. Många byter ändå till den modernare och mer bränslesparande TH700. Den raka sexan är knappast sämre den, men ovanligare. Räkna med att motorer lyfts i och ur åtskilliga gånger, växellådor bytts fram och tillbaka.

Bromsar

Enklaste teknik. Trummor bak och ventilerade skivor fram. Nya skivor finns för 880 kr hos Hansen Racing. Funktionen är så god som du kan förvänta dig, alltså fjärran från sextiotalsbilarnas mattande och sneddragande bromsar.

Chassi

Den självbärande karossen har en löstagbar främre hjälpram till framvagnen. Även om dess infästning och karossbussningar ser okej ut kan de vara sönderrostade. Mycket klurigt att upptäcka, en del ägare byter mot dito av aluminium. Bakaxel upphängd i bladfjädrar får bakhjulen att studsas på gropig väg. Ena sidans stötdämpare bakom axeln, andra sidans framför ska förhindra detta kända faktum. Nya stötdämpare 675 kr. Kolla efter glapp eller oljud i bakaxel och kardanstång. Högt vridmoment lockar till åtskilliga snabba starter med spinnande bakhjul. Knutkors för 145 kr. Speciella bakhjulslager finns som räddar situationen vid hårt slitna drivaxlar och kostar 585 kr.

Inredning

Utföranden i mängd. Passformen på plastdelar är väl så där och limmet i innertaket har långt ifrån samma livslängd som den robusta motorn.

Men även det som kanat snett brukar sitta kvar. Det mesta finns nytillverkat för 1970-73. Ju nyare årsmodell desto svårare blir det. Trender med påmålad vit inredning och plysch avlöstes av nya personliga tolkningar, generation efter generation. Sök originalskick, ju fräschare desto bättre. Priset att återställa kan bli förskräckande.



Detta har hänt**1970**

Ny kaross. Kan den matcha den så populära generation 1? Standard är rak sexa på 155 hk, treväxlad manuell. SS och RS har delad främre stötfångare. RS bär runda parkeringsljus innanför strålkastarna.

1971

Avgasrening införs, motorerna blir svagare. Köparen kan i princip beställa en RS med SS-specifikation. Ingen bil är den andra lik. Hel kofångare standard

1972

Storrutig grill och nytt blankt vinyltak. Standard 307-tums V8 ger 130 hk, sexan 110 hk. TH 400 automat är tillval. Sista chansen välja tvåstegs PowerGlide. Z/28 starkast med 255 hk. Strejk bromsar tillverkningen.

1973

Skärpta säkerhetskrav tvingar fram förstärkningar bakom stötfångarna. SS med bigblock-motor är historia. RS likaså. Sexan ger 100 hk. Ett glädjeämne blir ändå vinyltak i tio olika färger och strukturer inför nya basmodellen Type LT.

1974

Big Bumpers gör entré. Helt ny front med lägre grill och stora runda blinkers/parkeringsljus vid strålkastarna. Sista året för Z/28, egentligen ett motortillval, men även för lilla bakrutan.

1975

Ny bakruta. 20 april körs Woodhead Super Star Cup på Kinnekulle Ring, i folkmun kallad Camaro Cup. Publikfriande klass enbart för mullrande Camarobilar.

1976

Över 1 000 Chevrolet tas in hit. Flertalet är Camaro. Type LT saluförs som lyxbil. Ford Mustang däremot krymptes redan 1974. Ny 305" V8 på 140 hk.

1977

Camaro säljer till slut mer än Mustang. Z28 tillbaka utan snedstreck och som egen modell. Sexan nere på 90 hk i Kalifornien. Dekaler och stripes är vanlig dekorerings.

1978

Mjuka stötfångare integreras med front och akter. Bakom finns riktiga stötupptagande zoner. Det säljs fem olika modeller.

1979

Ny instrumentpanel. Nytt modellnamn – Berlinetta ersätter Type LT.

1980

En 231" V6 blir standardmotor med 115 hk. Värsta 350" Turbo Fire V8 i Z28 har 190 hk.

1981 The End för generation 2. Servobromsar blir äntligen standard. Nytt är datastyrd lock-up på automatlådan.

Reservdelar och service

www.retoparts.se i Stockholm förmedlar delar från Classic Industries Camaro-katalog på 864 sidor. Kolla också med www.hansenracing.se. www.npdlink.com i USA har ett enormt utbud. Alla vanliga svenska aktörer för amerikanska bilar kränger glatt slitdelar. Björn Petersson på Camaroskroten i Mölndal (031-87 77 27) har många begagnade men också ovanliga nya delar hemma.

Lästips: Urvalet böcker är stort. Varför inte snöa in på hela historien, Camaro 40 Years på 336 sidor och 341 kr. Eller Chevrolet Camaro 1970-81 för 264 kr, båda på www.adlibris.com

16. Provkörning av Austin-Healey 3000 Mk1 1959

Publicerad av PeO Kjellström 29 december 2024 kl 18:01

Synen är faktiskt ganska absurd. I full kareta på den snöklädda norrländska vägen kommer det en Austin-Healey 3000 Mk1 från 1959, den första versionen! Klassiska Bilar är på plats för att prova.



*Lekstuga på en stor öde parkeringsplats vid travbanan.
Utrymmen är liksom ingen bristvara i Skellefteå.*

Intet är förstås nytt under solen. På 1960-talet var **Austin-Healey** en populär bil i svensk isracing. Men att synen skulle upprepas 2014 var ganska oväntat. Och inte helt okomplicerat. Den mildaste vintern på 100 år ställde till det även i Skellefteå där det bara några dagar innan denna tidnings pressläggning var helt snöfritt.

Nedskjuten pilot gav bilen namnet

Det var Donald Mitchell Healey som gav denna bil, och många före det, namnet Healey. Han föddes i Perranporth, Cornwall, England 1898. 1914 tog han värning i engelska flygvapnet men i en av sina första flygningar sköts han ned och blev så pass invalidiserad att han inte fick jobba kvar. Det var då han siktade in sig på bilar. Det tog fram till 1946 innan den första bilen som bar hans namn debuterade. 1952 visades Healey 100 upp på London Motor Show och blev en stor succe. Det var med denna samarbetet med biltillverkaren Austin började. För sina insatser för den engelska biltillverkningen belönades han med en orden. Donald Healey avled den 13 januari 1988 i en ålder av 89 år.



Ratten leds till styrningen av en icke kollapsbar rattstång. Inte helt idealiskt vid en kollision. Det finns dock modernare rattstång att köpa som tillbehör.

Men till sist kom det några centimeter vitt och uppdraget kunde fullföljas.

Vi hade ju enkelt kunnat köra en Austin-Healey på sydligare breddgrader. Men vi ville ha snö och i Skellefteå finns Leif Sundqvist som ställde upp. En sann bilentusiast som jobbar aktivt i Austin-Healey klubben. North section.

Leif Sundqvist köpte sin Austin-Healey 2001, men inte helt utan besvär. Bilen var till salu långt tidigare men Leif blev snuvad på köpet den gången.

I ett par års tid försökte han övertala ägaren att sälja, men fick hela tiden nobben. Men till slut gick det vägen och nu blir bilen aldrig till salu igen.

– Den har skänkt mig så mycket glädje att jag inte kan tänka mig att bli av med den, säger Leif Sundqvist. Tror jag i alla fall, tillägger han.

På den tiden det begav sig lade billtillverkarna ner lite mer tid på att åstadkomma en lite snitsigare symbol. Det ser ganska mycket roligare ut i dag.

Bolt-on hjul med ekerfälgar. Snyggt men det kan hända att de trillar av vilket har inträffat för Leif Sundqvist. Det skedde på Storgatan i Skellefteå...

Exemplaret är i gott bruksskick och har renoverats etappvis varje vinter. Men aldrig så pass att den inte kunnat användas på sommaren. Leif hinner med mellan 200 och 300 mil varje år.

– Bilar ska användas och inte stå i garage. Det är min mening i alla fall, säger Leif. Sedan finns det andra som har en annan filosofi och då får man respektera det.

På vintern brukar bilen inte nyttjas men när Klassiska Bilar ställer frågan så säger han ja. Trots att bilen saknar vinterdäck



Snyggt motorrum, sådant ser man inte i dag. Austin-Healey provade även att använda tre stycken förgasare men det gick inte så bra. Svårt att ställa in.

På sommardäck i vinterland får bilen lite annorlunda köregenskaper om man så säger. Den vridstarka raka sexan på tre liter och 124 hästar har förstås inga problem att få bak-hjulen att tappa fästet men tack vare vridmomentet går det att köra på hög växel och bilen stävar på rätt bra.

Men nog släpper det rejält i alla fall. Bilen är ju tillverkad med hög vikt fram tack vare den stora motorn och då blir den ju per automatik lätt bak. Det är med andra ord ingen idealisk vintervagn.

Det gäller även att se upp med ojämnheter i vägen då bilens markfrigång är låg och det är avgassystemet som får ta smällen.

Bilens konstruktion där karossen är fastbultad i chassiet gör den extremt känslig för de minsta kollisioner. Även den minsta lilla kontakt med en trottoarkant kan få enorma konsekvenser för karosspassningen i framtiden.

Motorsporten viktig

Rally och racing har alltid legat Austin-Healey varmt om hjärtat, inte minst inspirerat av grundaren själv som vann Monte Carlo-rallyt 1931.

Austin-Healey har figurerat i många av världens största mästerskap och tävlingar, dock inte i Formel 1. En av de allra största segrarna är Rauno Aaltonens vinst i tuffa rallyt Spa-Sofia-Liège 1964. Detta i en Austin-Healey 3000 Mk3 som nyligen såldes på exklusiva Bonhams auktion för mer än en miljon svenska kronor.

Företagets motorsporthistoria har även en baksida. Det var Lance Macklin i en Austin Healey 100 som körde på Pierre Levegh på Le Mans 1955. En kollision som till slut kostade 84 människors livet sedan Levegh flugit in i folkmassan.

Likt de flesta ägare av såna här bilar kör Leif Sundqvist öppet hela tiden. Suffletten är ganska racklig och gör i stort sett bara tjänst som regnskydd. Dessutom går det att köra öppet i regn om man håller runt 80 km/h. Men fenomenet att det regnar på både fram och baksida av vindrutan inträffar.



Leif hävdar att Austin-Healey är en utmärkt långfärdsvagn. Själv sitter jag som en kratta i bilen med ratten pressad mot bröstkorgen, men det beror nog mer på mina taxben. Detta trots att ratten är justerbar i längsled. 1959!

Oavsett hur kort eller tjock jag är kommer det aldrig att bli någon större plats bakom mig i de högt placerade "baksätena". De är mer anpassade för bagage än folk, eller varför inte en hund.

Nittio procent av de byggda "Big Healeys" var anpassade för den amerikanska marknaden vilket betyder att de är vänsterstyrda. Bra för oss, men eftersom de flesta exemplaren återimporterats till EU efter ett slitigt liv "over there" är det bra att kolla ordentligt innan ett köp.

Austin-Healey var tidigt ute även med en startknapp, något de allra flesta relaterar till bilar från 2000-talet.

När jag trycker på den pressar de dubbla SU-förgasarna in bensin och väcker motorn till liv. Det är ett underbart gurgel som gör att man tror att det är en betydligt större motor än den treliters sexa på 124 hästar som huserar under den långsträckta huven.

Austin-Healey Club

Austin-Healey Club of Sweden. Föreningen för Austin-Healey ägare i Sverige grundades 1970 och har i dag cirka 300 medlemmar som har långt fler bilar av i stort sett alla de tillverkade. Klubben har ett stort samarbete med liknande föreningar över hela världen och arrangerade 2008 ett veckolångt möte i Sverige med 250 bilar och närmare 500 gäster. 2010 blev AHCS utsedda till Årets sportvagnsklubb av den svenska sportbilsakademin.

För mer info: www.healeysweden.com

Växellådan är mekaniskt kärv men man behöver inte vifta i lådan så ofta. På snö och sommardäck startar man på tvåans växel och är snabbt uppe på fjärde.

Det finns även en elektrisk överväxel som aktiveras med vipparm. I detta exemplar fungerar det exemplariskt men så är också lådan nyrenoverad, men det lär vara ett ganska stort problem för andra.

Problemet i sig är inte växeln utan den elektroniska överföringen. British engineering...?

Det är förstås svårt att utvärdera vägegenskaperna med tanke på omständigheterna, men bilen verkar välbalanserad och är riktigt rolig att hantera. Enligt andra testrapporter från sommarsäsonger har jag förstått att Austin-Healey kan stappa ut ganska brutalt vid hög fart i torra asfaltkurvor, och då vara en rå best att hantera.



På den tiden det begav sig lade billtillverkarna ner lite mer tid på att åstadkomma en lite snitsigare symbol. Det ser ganska mycket roligare ut i dag.

Ett annat problem kan vara att fälgarna, med sin stjärnformade knock-on bult, är kopp-lade direkt till bromstrumman bak vilket gör att om något brister så innebär det att ett helt hjul trillar bort. Inklusive broms. Fråga Leif om det, det har hänt honom mitt på Storgatan i Skellefteå.

Att köra en bil med sommardäck på snö kan vara lite vanskligt, framför allt i en bil som har motor med starkt vridmoment. Det blir hjulspinn vare sig man vill eller ej, fast det vill man ju. Leif Sundqvist har fö inga vinterdäck till sin Austin-Healey och det behövs inte heller. Veteranbilar får alltid köras på sommardäck.



Bolt-on hjul med ekerfälgar. Snyggt men det kan hända att de trillar av vilket har inträffat för Leif Sundqvist. Det skedde på Storgatan i Skellefteå...



Det är många mätare att hålla reda på och frågan är om någon ens lyckats med detta. Men är det strul brukar det ju uppenbara sig med en rökridå skapat av olja eller elproblem. Den kalla fartvinden biter hårt i kinderna men man värms över att det kan finnas så mycket liv och charm i en bil från 1959.

På torrt underlag ska den här bilen, från 1959 (bilen är lika ung som jag!) klara 0-100 km/h på under tolv sekunder och toppa 185 km/h, 10 825 exemplar byggdes av BT7 som bilen har som internnummer.

Det här var en tid då brittisk bilbyggarkonst låg på topp. Så är det som bekant inte i dag. Artikeln publicerades ursprungligen i Klassiska Bilar nummer 2/2014.

Austin-Healey 3000 Mk1 1959

Ursprungligt pris (1959): Cirka 18 000 kr.

Uppskattat pris (2014): Cirka 300 000 kr.

Motor: Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 1 överliggande kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Dubbla förgasare. Cylindervolym 2 996 cm³. Max effekt 124 hk vid 4 750 r/min, max vridmoment 237 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, 4-växlad manuell låda med elektronisk överväxel.

Hjul: Fälg 6 tum, däck 165 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 234, längd 400, bredd 152, höjd 125, spårvidd f/b 124/127. Tjänstevikt ca 1 180, maxlast 120. Tank 56 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h ca 12,0s. Toppfart ca 190 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,30 l/mil.

17. Isotta-Fraschini 8A Cabriolet Sedan 1929

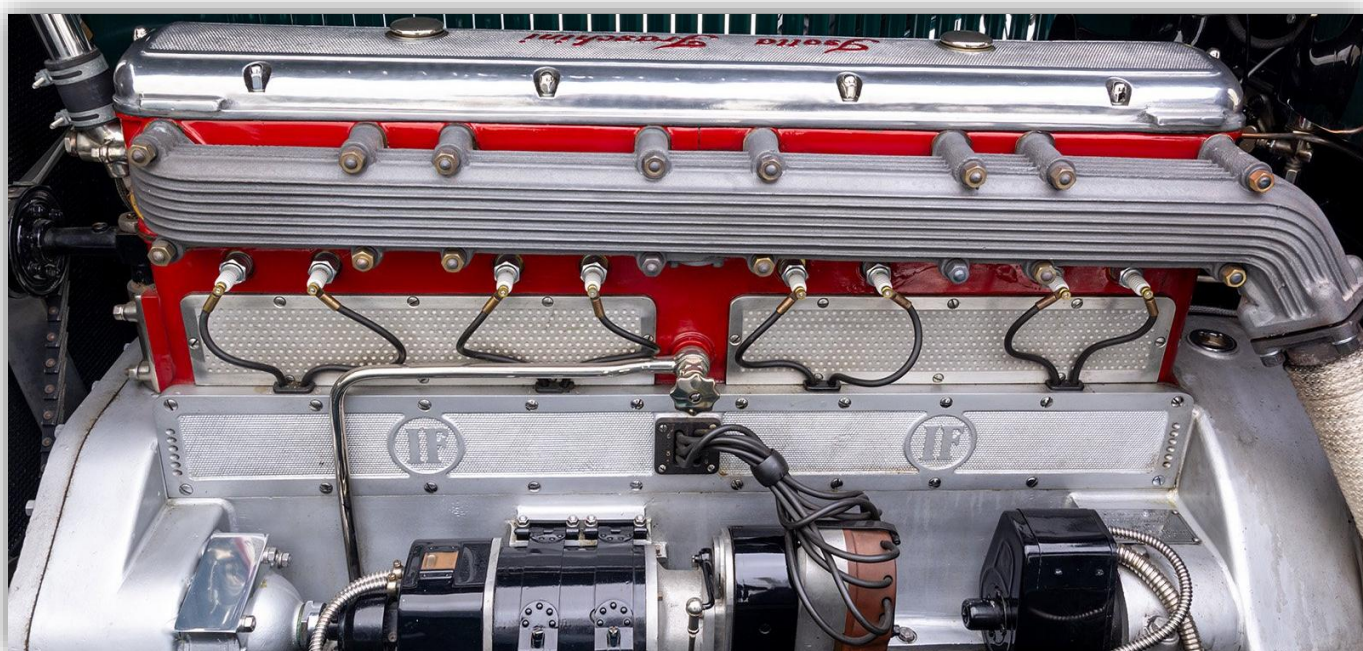


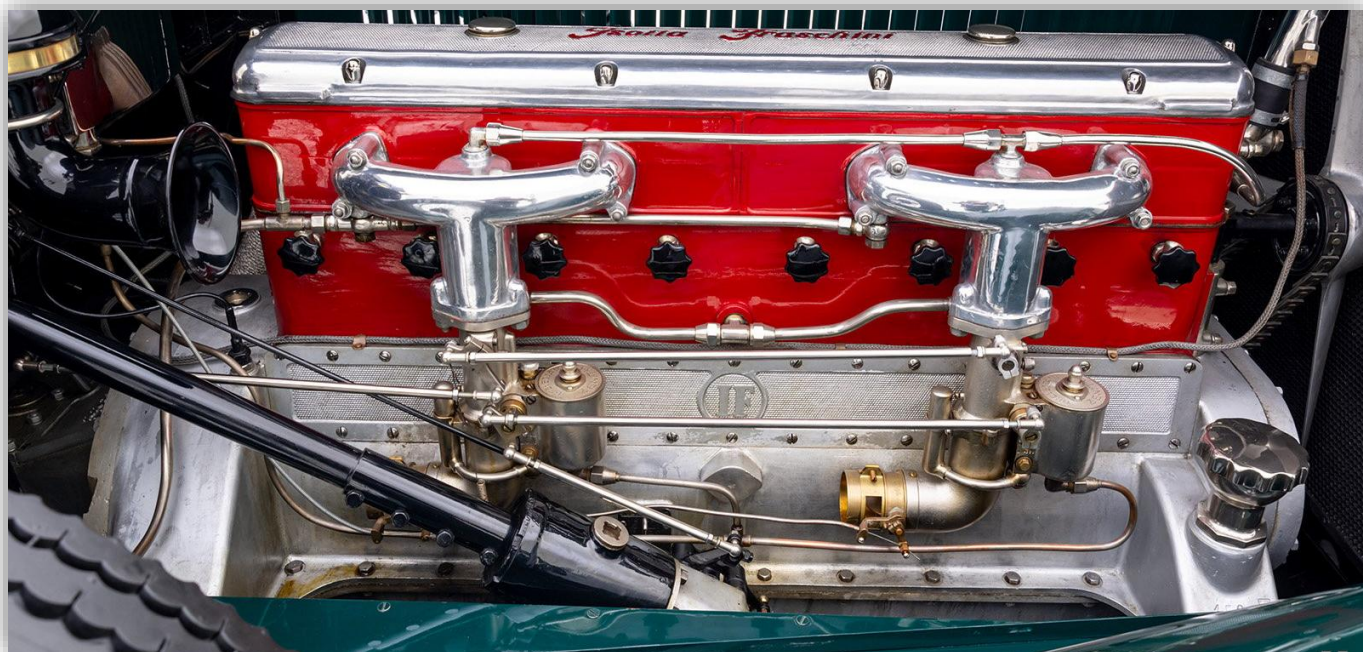
Isotta-Fraschini var avsedd att bli en av Italiens mest prestigefyllda lyxbilstillverkare och bildades i slutet av 1800-talet när advokaten Cesare Isotta samarbetade med bröderna Vincenzo, Antonio och Oreste Fraschini. De fyra männen delade en passion för bilar, och de började importera franska DeDions till Milano innan de påbörjade en mer ambitiös plan att bygga en egen bil. Företaget nådde framgång i början av 1910-talet och växte stadigt och fick en allt lojalare skara anhängare, särskilt på den amerikanska marknaden. Tipo 8 från 1912 markerade Isotta-Fraschinis ankomst till biltillverkarnas övre skikt, med världens första raka 8-cylindriga motor och fyrhjulsbromsar.





Efterföljaren Tipo 8A kom 1924 med bibehållen åttacylindrig layout, men med ett helt nytt chassi och hjulupphängning. Testare kritiserade tidiga versioner för att vara underdrivna jämfört med den mäktiga Hispano-Suiza, men till Isottas försvar ska sägas att 8A:s mål var tystnad framför hastighet. För att inte överträffas kan man dock säga att efterföljande utvecklingar av Tipo 8A, Spinto och Super Spinto gav 135 hk respektive 160 hk, vilket gör att all kritik inte får komma tillbaka. Särskilt i den ultimata SS-formen står Isotta-Fraschini Tipo 8A bland de mest eftertraktade av alla bilar från den klassiska eran. Kombinationen av kraft, prestige och ingenjörskonst matchades av arbetet av stora karossbyggare som Fleetwood, Derham, Worblaufen och Italiens egna Castagna. I Amerika, där nästan en tredjedel av Isottas såldes, var priset på en 8A högre än priset på en Model J Duesenberg. Priset började på 9 750 dollar för enbart ett chassi, med kompletta bilar som ofta närmade sig 20 000 dollar beroende på karosseri. Som sådan lockade Isottas till sig sådana som kung Faisal, Aga Khan, William Randolph Hearst och Rudolph Valentino, för att bara nämna några.





En av dessa tidigare nämnda stora karossbyggare var Floyd-Derham Company. När Derhams grundare, Joseph J. Derham, gick bort 1928 avslöjades en spricka mellan hans tre söner, vilket skulle förändra företagets sammansättning. Sonen Philip ville att företaget skulle moderniseras och expandera, medan syskonen James och Enos var positiva till att driva företaget precis som det hade varit med deras far vid rodret. Philip lämnade Derham Body Company 1928 och fick stöd av William Floyd, en europeisk bilimportör baserad i Bryn Mawr, Pennsylvania. Philip Derham var ansvarig för design- och ritningsarbetet, och själva karosstillverkningen utfördes av den välkände Alexander Wolfington, Son & Company.

Strax före börskraschen 1929 började Floyds importbilsverksamhet att vackla, och de drog tillbaka sitt stöd till den nybildade karosserifirman, trots att det fanns beställningar att fylla. Dessa färdigställdes slutligen av Wolfington, med hjälp av Derham Body Co. Även om det var kortlivat, lyckades företaget producera två fordon för visning. En av dessa var en Minerva Town Cabriolet, utställd på Chicago Salon hösten 1928, som nu är en del av Nethercutt Collection. Den andra bilen är denna Isotta Fraschini Cabriolet Sedan, chassi 1571, som visades på New York Auto Salon i december.

Efter utställningen gick bilen i privat ägo och dök sedan upp i samlingen hos den tidiga entusiasten Paul F. Cofrancesco, från New Britain, Connecticut, som aktivt köpte dessa mag-nifika, begagnade, förkrigsmästerverk på 1940- och 50-talen. Paul hade en examen från Yale School of Fine Art och var en skicklig konstnär och musiker, och han var också vän med Rudolph Valentino. Kanske var det Valentinos koppling till märket Isotta Fraschini som väckte Cofrancescos intresse, eftersom han till slut hade fyra av dem i sin samling.

Cofrancesco uppmärksammades av en annan pionjärsamlare Anthony Pascucci från Meriden, Connecticut, som försökte många gånger under årens lopp att förvärva bilarna. Till slut blev den välkända samlaren och operatören Sergio Franchi inblandad i jakten, och de två övertygade till slut Cofrancesco att skiljas från sina bilar runt 1975.

När bilen grävdes fram från garaget i New Britain var den fortfarande färdig i sin ursprungliga färgschema av Butterscotch med gula stänkskärmar och remlinje. Mekaniskt togs den i bruk igen, men förblev i stort sett original genom det efterföljande ägandet i flera välkända samlingar.



År 2006 anförtröddes den till Reinhold's Restorations i Reinhold, Pennsylvania, för en grundlig restaurering. Arbetet, som slutfördes 2008, innebar att karossen strippades ner till det nakna chassit och att alla komponenter byggdes om och lackerades om. Motorn, växellådan och bakvagnen demonterades helt och byggdes om med helt nya packningar och tätningar. Dessutom monterades nya kolvar och ringar i aluminium med hög kompression. Under restaureringsprocessen pläterades varje bit krom om, och fälgarna byggdes om och balanserades helt av Dayton Wire Wheel Company. På senare tid har bilen fått ytterligare underhåll och sortering av den kända Classic Era-specialisten Automotive Restorations i Lebanon, NJ.

Kroppen är klar i en vacker tvåfärgad grön färg och accentueras av subtila röda ränder. En tilltalande kontrast till karossens färgschema är en rikligt utsmyckad mörkbrun läderinteriör med strutssäten och en brun tygöverdel. De kromade trådhjulen är skodda med whitewall-däck, och kylarstenskyddet, som är nästan unikt på varje Isotta Fraschini, avbildar en spetsig nedåtgående triangel delad på mitten. Några intressanta egenskaper hos det här exemplet är stötfångarna av rörformad stångtyp, träribborna på den främre stänkförklädet och dörrens uppåtgående kurva, som sträcker sig upp nästan omärkligt för att matcha höjden på kåpan. Den långa remlisten går längs hela huven och delar sig sedan vid kåpan och fortsätter ner på sidan av karossen, där den går ihop igen och sjunker kraftigt ner för att ge utrymme för suffletten att fällas ner. På baksidan finns extra utrymme för en stationär bagagerumshållare och bagageutrymme.

Den mäktiga 7,3-liters toppventilen, den raka åttan är mer än redo att driva den stora Isotta med lätthet. Med det karakteristiska klarröda cylinderblocket fortsätter den juvelliknande presentationen på motorn, som byggdes om helt under restaureringen.

Jämfört med amerikanerna och andra europeiska grannar var Italiens bidrag till den klassiska eran något mindre, men som vi ser med denna exceptionella bil, inte mindre effektiv. Omsorgsfullt restaurerad är detta det enda exemplet på Floyd-Derham-kaross på ett Isotta Fraschini-chassi och är redo för nästa målvakt att föra sitt anmärkningsvärda arv vidare.



Roger Warolin