



Hudson Commodore 1948

1. En titt på Ford Puma Gen-e en liten elbil med jättebagage
2. Tesla Model Y är nu tystare, snabbare och mer effektiv
3. Toyota presenterar Yaris med mittmotor
4. De Tomaskos 700 hk starka sportbil klar för produktion
5. Donut Lab har världens starkaste hjulnavsmotor
6. Besked från bolagsstämman med Northvolt
7. Körkort för automat standard manuell låda 7 timmar extra
8. BMW C1 var så rätt men ändå så fel
9. Saabarna som rusar i värde 2025
10. Hudson Commodore
11. Nash Ambassador
12. Fredagsfilmen



1. Video: En titt på Ford Puma Gen-e – liten elbil med jättebagage

Posted by Kristofer Rask januari 11, 2025

Just nu är det bilmässa i Bryssel och på plats finns en hel del nyheter



Ford passar bland annat på att visa upp den färska premiären Ford Puma Gen-E specifikt utvecklad för Europa. En smart paketerad kompakt elbil med ett rekordstort bagage.

Min branschkollega Christoffer Gullin från [Elbilmagasinet](#) befinner sig på mässan och har tagit en närmare titt på Puman. Se det inslaget här: <https://youtu.be/Y6eObqGVCxU>.

Ford Puma har ett batteri på 43 kWh och en WLTP-räckvidd på 376 kilometer. Drivs framåt av en elmotor på 125 kW (168 hk) och kan snabbladdas från 10 till 80 procent på 23 minuter.

Ford Sverige har sedan tidigare lovat att presentera de svenska priserna och säljstarten inom kort. Leveranserna ska starta under våren.



Kristofer Rask

2. Tesla Model Y: Tystare, snabbare och mer effektiv

Publicerad 2025-01-10 14:22 (uppdaterad 2025-01-10 14:38) Text Anders Nilsson

Tesla har visat upp en ny uppgraderad version av Model Y med ökad räckvidd och bättre acceleration.



Ansiktyftet på Tesla Model Y med kodnamnet Juniper har officiellt presenterats på flera marknader. Uppdateringarna av modellen inkluderar en aning justerad design, tystare kupé, högre effektivitet och bättre prestanda.

Framtill har bilen en plattare motorhuv och en ljuslist mellan strålkastarna, liknande den på Cybertruck, i stället för de strålkastare som finns på uppdaterade Model 3. På stötfångaren framtill sitter även en ny kamera. Baktill finns också en ljuslist och små designförändringar.

Interiören har blivit tystare tack vare nya akustikglas som minskar buller. I övrigt liknar interiören den i Model 3, med den skillnaden att blinkerspaken är kvar. Bagageutrymmet har en knapp för nedfällning av baksätet.

Vid marknads lanseringen i Kina erbjuds två versioner: en bakhjulsdriven och en fyrhjulsdriven Long Range-version.

Enligt Tesla har den uppdaterade Model Y Long Range en räckvidd på upp till 71,9 mil enligt CLTC-körcykeln, som är mildare än WLTP-körcykeln. Med 20-tumshjul är räckvidden 66,2 mil, medan räckvidden med bakhjulsdrift är 59,3 respektive 55,9 mil beroende på om hjulen är 19 eller 20 tum. Några WLTP-siffror finns ännu inte.

Accelerationen 0–100 km/tim har förbättrats till 4,3 sekunder, medan den bakhjulsdrivna versionen klarar av samma på 5,9 sekunder.

Priserna i Kina börjar på motsvarande drygt 400 000 svenska kronor, och leveranserna beräknas starta i april beroende på marknad. Det är i dagsläget oklart om och när den nya versionen kommer till Sverige.



Mer från Vi Bilägare:



Så mycket kostar Teslas nya tillval



Tesla tillbaka i topp – men Volvo flåsar i nacken



Sämsta bilförsäljningen på tio år: "Oroande men väntat"

3. Toyota presenterar Yaris med mittmotor

Publicerad: 2025-01-10 10:31 Text: Emanuel Gylling

Toyotas busiga GR Yaris blev snabbt en favorit när den presenterades för några år sedan. Och den är fortfarande aktuell. På Tokyo Auto Salon visar Toyota hur de experimenterar med en mittmonterad 2-liters turbofyra.



GR Yaris M Concept är namnet på konceptbilen, som med all sannolikhet inte blir aktuell för serietillverkning. Enligt Toyota är motorn "under utveckling", men att de har valt en mittplacering kan knappast vara en slump. Rykteskvaren säger att detta är en del av utvecklingsarbetet för att roadstern MR2 ska göra comeback.

Konceptbilen kommer att tävlas med i det japanska långloppsmästerskapet Super Taikyu Series under året.



Emanuel Gylling

4. De Tomaskos 700 hk starka sportbil klar för produktion

Publicerad 04 jan 2025 05:55 CET

P72:s kolfiberkaross, tillverkad av De Tomaso, erbjuder fördelar utöver lättvikt och styrka.



Bilens handbyggda exteriör är tillverkad helt i kolfiber.

De Tomaso har presenterat den första produktionsklara sportbilen P72 och visar upp kulmen på sin utvecklingsprocess. Fordonet har en exteriör i kolfiber som konstruerats helt för hand.

Denna intrikata metod framhäver bilens designlinjer och bidrar till dess lätta struktur.

Interiören är utrustad med säten i kärnmjölksläder, vilket ger en kontrast till bilens **exteriöra estetik**.

Färdigställandet av denna första P72 följer på en rad uppdateringar som släpps under 2024, som beskriver **bilens konstruktion** vid De Tomasos Affalterbach-anläggning i Tyskland.

"När 2024 går mot sitt slut har den första P72 med produktionsspecifikation tagit form på ett verkligt anmärkningsvärt sätt", **säger** De Tomaso.



Handgjort kolfiberskal förbättrar designen

De Tomaso använder ett kolfiberskal för P72:s kaross, vilket ger fördelar utöver viktminskning och strukturell integritet. De enskilda panelerna är handformade av skickliga hantverkare, vilket säkerställer exakta och flytande linjer. Detta tillvägagångssätt möjliggör en detaljnivå och hantverksskicklighet som vanligtvis inte kan uppnås med automatiserade produktionsmetoder.



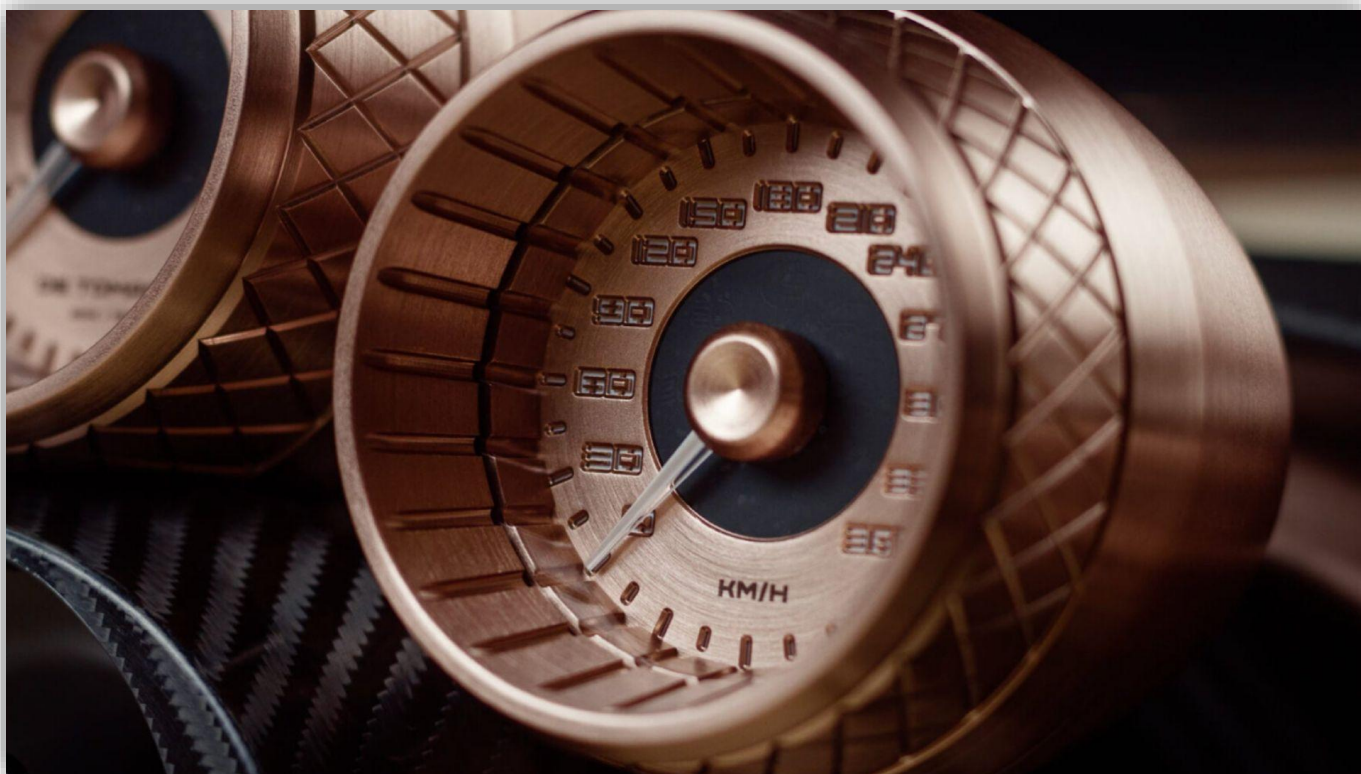
Kraftfull V8-motor ger spännande prestanda

De Tomaso P72 drivs av en 5,0-liters kompressormatad V8-motor, liknande den som finns i andra generationens Ford GT. Denna kraftfulla motor levererar över 700 hästkrafter och 640 lb-ft vridmoment, vilket lovar spännande prestanda och en raffinerad körupplevelse.



Prioriterar förarkomfort och säkerhet

De Tomasos designteam har prioriterat förarens komfort och säkerhet, sänkt sittpositionen för ökat benutrymme och minskat tröskelhöjden för enklare in- och urstigning. Dessutom har den bakre krockstrukturen förstärkts för att öka styvheten och skydda monocoquen vid kollisioner med låg påverkan.



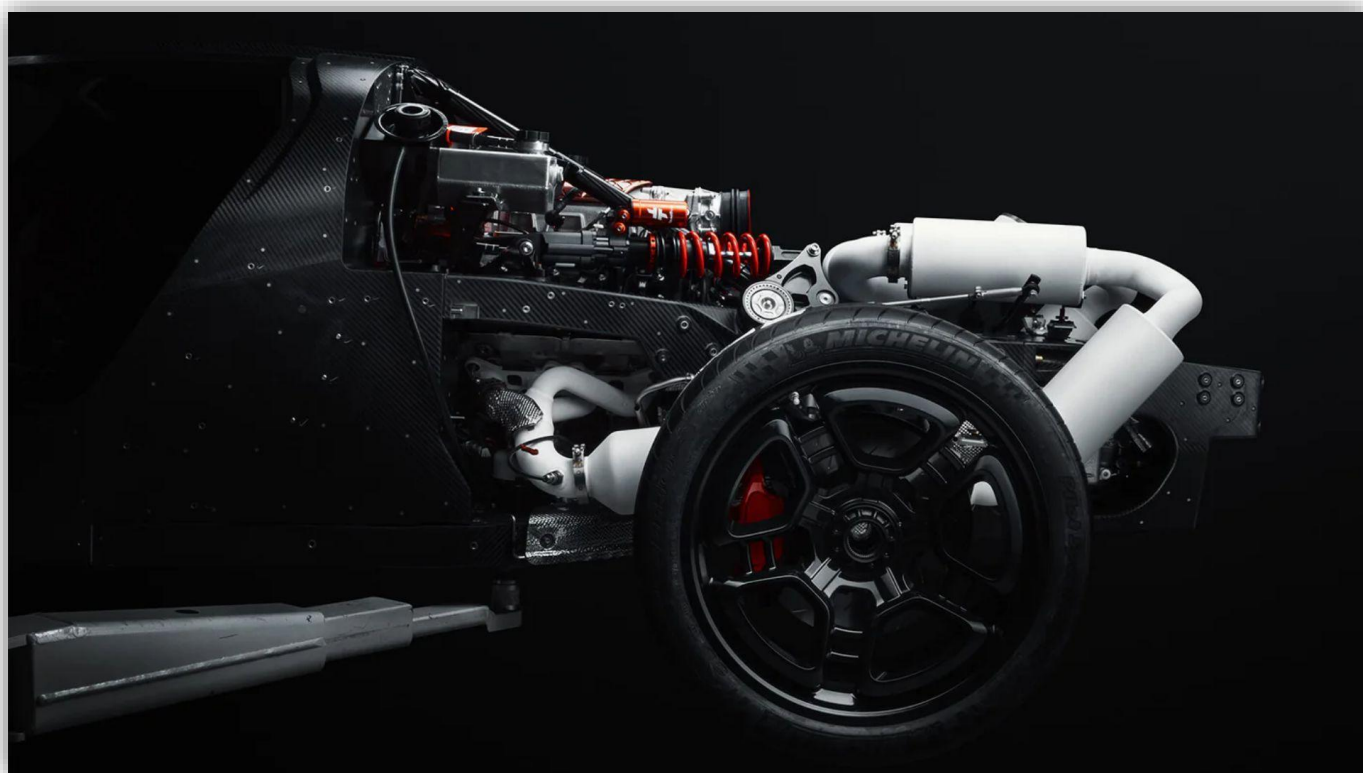
Omfamnar analog design i en digital tidsålder

I kontrast till trenden med digitala gränssnitt i moderna fordon har De Tomaso P72 en övervägande analog instrumentbräda. Istället för stora skärmar och komplexa menyer använder P72:s interiör traditionella analoga mätare, rattar och knappar för de flesta funktioner. Detta designval kompletterar bilens klassiska stil.



Accenter i roséguld förhöjer den lyxiga interiören

Som en blinkning till De Tomasos arv har P72:s interiör överdådiga accenter i roséguld inspirerade av märkets klassiska användning av guld- och kopparter. I samarbete med Bernd Kusmaul är varje knapp, del och finish minutiöst tillverkad av fräst aluminium, vilket resulterar i 192 individuellt handgjorda komponenter.



Minutiös "dry fit"-process säkerställer förfining

Innan slutmonteringen kommer P72 att genomgå en omfattande "dry fit"-process där alla interiöra komponenter installeras och utvärderas. Detta noggranna steg säkerställer korrekt montering och funktionalitet av alla element, vilket bidrar till en förfinad körupplevelse. Den torra passformen gör det också möjligt att göra nödvändiga justeringar innan bilens kaross och motor installeras.



Ett exklusivt erbjudande

Med en begränsad produktion på bara 72 enheter har varje P72 ett startpris på cirka 1,67 miljoner dollar, med skräddarsydda anpassningsalternativ tillgängliga för att ytterligare förbättra dess exklusivitet. Enligt rapporter håller De Tomaso också på att utveckla sin nästa modell, den banfokuserade P900, som kommer att ha en V-12-motor.



Aman Tripathi



FILM: <https://youtu.be/D-o0a1YTg5k>



5. Donut Lab har världens starkaste hjulnavsmotor

Av Bobby Green 2025-01-10 kl 13:40

Upp till bevis

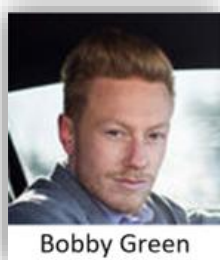


FILM: <https://youtu.be/mcfoMMkhhbQY>

Donut Lab är ett företag som pysslar med elfordonsteknik. På CES-mässan har de nu presenterat en ny generation av hjulnavsmotorer som ska fungera till de allra flesta fordons typer. Motorn väger bara 40 kilo, ska kosta hälften av konventionella elmotorer och ska kunna bjuda på upp till 857 hästar och 4300 newtonmeter i vrid. Låter nästan för bra för att vara sant eller? Och eftersom företaget egentligen inte visar något konkret och mest renderingar och snack återstår det i vanlig ordning att se om det finns något bakom fasaden. Motorn ska i alla fall erbjudas med flera olika specar och ska kunna monteras i allt från motorcyklar till lastbilar till flygmaskiner.



FILM: https://youtu.be/ns3QJin_0W4





6. Besked från bolagsstämman – det händer nu med Northvolt

Av Carl Undéhn 8 jan 2025



Den krisande batteritillverkaren Northvolt har idag genomfört en extra insatt bolagsstämma. Något som har kallats för en "ödets dag" för bolaget – och det med rätta. För mötet handlade om Northvolt ska fortsätta med rekonstruktionen och sin verksamhet eller likvidation och då sälja av tillgångarna och lägga ned arbetet med battericeller.

Northvolts ägare röstade för fortsatt verksamhet, vilket också var vad styrelsen hade föreslagit. Med det fortsätter också rekonstruktionen i USA enligt ett så kallat Chapter 11-förförande i ett försök att rädda den krisande batteritillverkaren. Northvolt har tidigare sagt att de hoppas vara klara med rekonstruktionen under årets första kvartal.

Sedan BMW i somras meddelade att de skrotade en beställning på battericeller värd över 20 miljarder kronor har nyheterna kring Northvolt främst handlat om ekonomiska problem. Bolaget genomförd en strategisk översyn av verksamhet.

Efter det presenterats ett sparpaket som bland annat innebar att 1.600 anställda lämnar bolaget i Sverige och att planerna på egen katodtillverkning i Skellefteå läggs på is. Northvolt vill i stället satsa på kärnverksamheten, alltså tillverkning av battericeller, och då med katodmaterial som köps in från Kina.

Dagens beslut ger Northvolt några månaders andrum för att få ordning på finansiera och produktionen av battericeller. Den har inte kunnat skalas upp som planerat, något som i sin tur lett till att Northvolt inte kunnat leverera battericeller till kunder.



Carl Undéhn



7. EU: Körkort för automat standard – manuell låda 7 timmar extra

Av Magnus Fröderberg 2025-01-10

På tio år har automat-körkort ökat med 600 procent. Nu föreslår EU att automat ska bli standard och att körkort för manuell låda blir tillval.



EU:s fjärde körkortsdirektiv föreslås göra körkort för automatlåda standard. Behörighet för manuell växellåda kräver en kort tilläggsutbildning.

I en framtid där inga nya bilar har manuell växelspak är det naturligt att göra körkort för automatisk växellåda standard. Redan nu har **Trafikverket svårt att få tag på nya bilar med manuell växellåda.**

EU har redan förutsett utvecklingen och föreslår att automatkort blir standard i det fjärde körkortsdirektivet. Den som även vill ha behörighet att köra manuellt växlad bil får gå en tilläggsutbildning på sju timmar. Det behövs ingen separat uppkörning.

– **Man öppnar upp för att slippa villkoret** om man går utbildning med manuell bil innan körprovet. Man kan också göra det i efterhand, och då häva villkoret, säger Olof Stenlund, körkortsexpert på Transportstyrelsen, **till DN.**

Hinder för den gröna omställningen

Han ser dagens regler som en bromskloss för elektrifieringen av bilflottan.

– **Villkoret fördröjer omställningen till modernare**, miljövänligare och trafiksäkrare fordon. Många föräldrar behåller sin manuella bil tills barnen tagit körkort, menar Olof Stenlund.

Han är dock kritisk till att EU specificerat utbildningen för manuell växellåda till sju timmar. – Till exempel är det ju väldigt olika hur många timmar man behöver för att lära sig hantera en växellåda. Säg att man lär sig på tre timmar, då är man ändå tvungen till att köra fyra timmar till.

Den som inte vill gå utbildningen kan i stället avlägga särskilt körprov för manuell växellåda.

Sänkt åldersgräns för bil – höjd för A-traktor

Transportstyrelsen väntar sig att det körkortsdirektivet blir klart under våren. Grundförslaget lades fram redan 2023 och innehåller bland annat förslag på **sänkt ålder för B-körkort till 17 år**, krav på **B1-körkort och 16 årsgräns för A-traktor och obligatorisk hälsokontroll av äldre förare**.

När väl reglerna är klara och beslutade tar det tre till fyra år för medlemsländerna att implementera lagändringarna.

Läs även:



Grönt ljus till 4,25 ton med B-körkort



Körkort för manuell växellåda hotat – ”inga manuella elbilar”



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

8. BMW C1 var så rätt – men ändå så fel

Backspiegeln

Publicerad 23 januari 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

BMW:s blandning mellan motorcykel och bil skulle vara lika krocksäker som en kompaktklassare.



Idéer som kan förefalla briljanta på papperet får inte alltid det fäste de – kanske – förtjänar. Motorcykeln med tak är en sådan.

Åtskilliga tillverkare och uppfinnare har försökt hitta den perfekta kombinationen mellan motorcykelns smidighet och bilens bekvämlighet och säkerhet, utan att lyckas i någon större skala. Honda ElySION, Toyota i-Road eller varför inte den märkliga schweizisk-tjeckiska Peraves Ekomobil är några exempel. Den senare var ett veritabelt fartvidunder med äggformad kaross och extra stödhjul som fälldes ut i böjarna.

BMW:s kortlivade C1 är undantaget som faktiskt gick i serieproduktion. Tillverkningen skedde dock inte hos BMW i Tyskland utan hos Bertone i Italien. I Vi Bilägare nummer 11/1998 fanns en provkörning signerad reporter Erik Rönnblom som varit på "framtidseminarium" i München.

C1 var tänkt som pendlingsfordon och skulle erbjuda både säkerhet och komfort för ändamålet. "Lika krocksäker som en europeisk bil i kompaktklassen", lovade BMW.



Designen var säregen, C1 såg hög, smal och rank ut. Hjulen var små, den stora vindrutan sveptes av en torkare och baktill stack en liten lasthylla ut. Där kunde en rejäl förvaringsbox monteras.

Förarstolen såg ut ungefär som i en bil och väl på plats bakom styret kunde föraren (C1 var ensitsig) spänna fast sig i dubbla säkerhetsbälten. Därmed, hade BMW tänkt, skulle man slippa att använda hjälm under färd. Dess tyngd skulle bara skapa mer krockvård än nödvändigt. När försäljningen startade krävdes dock hjälm på de flesta marknader där C1 marknadsfördes.

Inget fartmonster

Motorn kom från Rotax, en vattenkyld fyrtaktare på antingen 125 kubik och 15 hk eller 200 kubik och 18 hk. Eftersom C1 var tung, 180 kg fördelade på 40/60 procent fram/bak, blev fartresurserna högst måttliga men BMW ansåg att de kunde räcka för syftet. Priset var högt, motsvarande 45 000 svenska kronor.

”BMW C1 har förutsättningar att bli ett trenddåk. Det är den första tvåhjulingen med passiv säkerhet inbyggd”, skrev Rönnblom.

Serietillverkningen startade ett år senare och C1 hamnade inte bara hos trendkänsliga storstadsbor utan även hos polis och brandkår i både Tyskland och England. Rönnbloms profetia om succé slog dock inte in – redan hösten 2002 lades C1 ned efter bara drygt 12 500 exemplar.

BMW C1 har hållit värdet utmärkt på begagnatmarknaden sedan dess och det finns förstås också en livlig ”C1-kult” i sociala medier numera.



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



**"Fortfarande en högst attraktiv modell"
Bakspegl**



**BMW:s succémodell fyller 25 – men framtiden är osäker
Bakspegl**



**BMW:s kanske mest hyllade 3-serie
Bakspegl**

9. Experten: Saabarna som rusar i värde 2025

Av Andreas Jemn 12 januari 2025, 08:17

Experten listar Saabarna som blir värdefulla 2025. Över ett decennium efter konkursen lever märket vidare. – Saabar stiger i värde, säger Michael Luft på Bilweb Auctions.



I år är det 14 år sedan Saab gick i graven. Då trodde många att märket skulle dö ut helt. Man väntade bara på att de sista Saabarna skulle rulla klart. Därefter skulle det bara finnas kvar något enstaka museiföremål. Men domedagsprofeterna har fått en präktig smäll på fingrarna, istället lever bilmärket kvar.

– Trots att det är många år sedan Saab gick i konkurs så rullar de förvånansvärt många Saabar fortfarande. Det är fantaster som håller dem vid liv och de gör ett mycket bra arbete, säger Michael Luft.

Under förra året har vi på [Carup.se](https://www.carup.se) rapporterat om flera platser i världen där man håller Saab levande. Bland andra [hos Heuschmids klassiska verkstad i Obergünzburg i södra Bayern](#), lagras Saabar och renoveras. Eller som hos [Enrico Zanetti i italienska Perdeone](#). Där har man behållit bilhallen intakt och reparerar Saabar och säljer dem vidare.

– Vi har behållit allt intakt, säger Enrico Zanetti.

LÄS MER: Volvo-bilar som rusar i värde

Anledningen till Saabs odödlighet är enkel.

– Saab är ett märke som överlever just på grund av att det finns så många som tar hand om dem, säger Michael Luft.

Förra året rapporterades det också om att Saab 900 i USA rusar i pris. Därför kan alla som sitter på en gammal Saab ha en okänd skattkista på tomten. Några modeller som är väldigt populära är de 421 exemplaren som kom från nyligen nedlagda Nevs. De allra sista Saabarna – som byggdes efter konkursen.

– Det kan jag säga direkt, det är NEVS-Saabarna. De är väldigt prisvärda och välbyggda, säger Michael Luft.

MOTORNYTT

Intresset för Saab kanske är störst från andra länder.

– Det är väldigt mycket intresse från före detta öststater, Slovenien, Tjeckien, Slovakien och Polen. De uppfattar Saab lika tuff som Porsche. Det är något de säger i alla fall, säger Michael Luft.

Han listar här tre Saabmodeller som kommer att stiga i värde under 2025. Om du sitter på en sådan kan det bli en spännande auktionsfajt.



Saab Sonett 1966 till 1974

Saabs sportbil är mycket prisvärd. Särskilt serie III med Carozzeria Coggiola design. Ett mindre mästerverk att köra och se på.



Saab 9000 Aero och A50 1997-1998

Välbyggd prestandabil som känns modern att köra. Kommer sticka iväg i pris när modellen fyller 30 år.



Saab 9-3 Aero Turbo5 – Nevs 2014

Efter att Saab slutat tillverkas 2012 byggdes en serie om 421 bilar två år senare.

Alla i Aero utförande. Dessa blev samlarbilar direkt men är fortfarande inte särskilt dyra.

LÄS MER:

- [Saaben som är det största klippet just nu: "Stiger"](#)
- [En av de sista Saabarna som knappt körts – slumpades...](#)
- [Saab-handlaren som vägrade dö – öppnade ny bilhall](#)
- [En av de sista Saabarna någonsin – nu säljs ikonen på rea](#)
- [Blev kvar i fabriken – nyare Saabar än de här kommer...](#)
- [Svenska Saab-verkstaden som vägrar dö](#)
- [Släcker dröm om världens mest saknade bilmärke](#)
- [Experten: 5 Volvo-fynd som rusar i värde](#)
- [Makalös tidskapsel: Saabhall med nya bilar](#)
- [Saab-handlare övergavs – alla bilarna blev kvar](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.



10. Hudson Commodore 1948

Sällsynt klassisk cruiser! Smidig 232 rak 6, 5-växlad manuell, anpassad interiör, wow!



Hudson Hornet är en legend som har stor hjälp av en viss animerad filmserie, men innan Hornet byggde Hudson lyxbilar av hög kvalitet som denna Hudson Commodore från 1948. Ursprungligen drevs denna Commodore av en väsende motor, men har nu AMC Straight 6 hästkrafter kopplade till en 5-växlad manuell växellåda, en anpassad läderinredning och ett klassiskt bly-släde-utseende. Commodore var alltid en av Hudsons mest attraktiva bilar när det begav sig, och med ett par utvalda uppgraderingar ser denna -48 ännu bättre ut idag.





Den här bilen restaurerades för några år sedan och ser fortfarande bra ut i sin vackra rödbruna färg. Den stiliga karmosinröda finishen är subtil men sofistikerad och accentuerar de långa, låga linjerna i Commodore. Hudsons helt nya modeller från 1948 var de första som använde sig av "step down"-styling, vilket egentligen betydde att de var bilar med en enda kaross och därför behövde golven inte sitta ovanpå en ram, och ja, de är verkligen betydligt lägre än sina konkurrenter. Som ett resultat ser den här coola sedanen hackad och kanaliserad ut som en anpassad Merc, men behåller 100 % original och omodifierad plåt. Det betyder att dörrarna passar bra, att allt tätar snyggt och att den inte har några av de där specialbilshickorna som du ofta hittar. Ännu bättre är att den förblir omedelbart identifierbar med en blick och alla som vet vad en Hudson är kommer att bli förälskade. Den som inte vet vad en Hudson är kommer omedelbart att vilja veta vad det är. Det är den typen av bil. Fin krom, ljusa rostfria detaljer och massor av ornament gör att den här bilen ser dyr ut och vi kan lova att du kommer att ha den enda vid nästa cruising.





Öppna de långa dörrarna på denna 2-dörrars sedan och du kommer omedelbart att se förvandlingen som ägde rum inuti. Lädersäten från en Lincoln av sen modell transplanterades inuti, och tack vare dessa avancerade hudar och expertutförande är kupén bekväm hela dagen. Den innovativa konstruktionen innebär att det finns ett enormt utrymme inuti Commodores interiör, vilket gör den till en äkta bil med 5 passagerare. De smidiga lädermaterialen är i mycket gott skick, med anpassade dörrpaneler på flankerna, en stor lager-ratt vid rodret och en snygg Art Deco-instrumentbräda fylld med en kombination av original- och eftermarknadsmätare. Den känns modern och lätt att hantera från förarsätet, särskilt med tillval som elmanövrerade säten, säkerhetsbälten och en rymlig mittkonsol. Kol-fiberinlägget på instrumentbrädan ger en touch av modernitet inuti, liksom växelspaken med 13 bollar som hanterar den 5-växlade manuella växellådan nedan. Det finns massor av utrymme i baksätet med gott om benutrymme, och till och med bagageutrymmet är tillräckligt stort för att en hel familj ska kunna ge sig ut på en roadtrip.

Denna Commodore hade ursprungligen en liten 254 kubiktum rak-8, vilket var lite av ett ineffektivt båtankare om vi ska vara ärliga, så under restaureringen uppgraderades den med en AMC 232 kubiktum inline-6, och skillnaden är anmärkningsvärd. Den raka sexan "Torque Command" ansågs vara en av AMC:s bästa moderna sexcylindriga motorer och fanns i modeller ända fram till 1979, och den pumpar ut massor av vridmoment och verkar aldrig bli andfådd - vilket förmodligen är anledningen till att den användes så länge och älskades av så många. Blocket är helt i lager, och det är snyggt detaljerat med korrekt orange motoremalj, en 2-cylindrig förgasare med en snorkelluftrenare och en gigantisk kylare framtill. Den är lätt att avfyra och går verkligen hårt, med hjälp av en 5-växlad manuell växellåda med överväxel som byttes ut från en Chevrolet S-10, så 60-70 MPH vid marsch är ganska enkelt. Hudsons kombination av körning och hantering var svår att slå och du kommer att märka att de kraftiga hjälpramarna och golven är i mycket solid form. Den rullande materielen sitter på kromade fabriksfälgar som är insvepta med tidstypiska American Classic whitewall diagonaldäck i alla fyra hörnen.

Redo att köras och avnjutas som den är, eller tas till nästa Lead-Sled-nivå, är denna Hudson en ovanlig möjlighet att äga en speciell bil som vi inte ser på marknaden så ofta. Unika klassiker som denna varar aldrig länge. Ring idag!

11. Nash-Ambassador 1947



Efter andra världskriget stod de amerikanska biltillverkarna inför både en utmaning och en möjlighet. Marknaden för nya bilar var på topp som aldrig förr, men samtidigt var konkurrensen hårdare än någonsin. Praktiskt taget alla biltillverkare återvände till efterkrigsproduktionen med daterad design från 1942, vilket gjorde det avgörande för företag som Nash Motors att introducera något innovativt. Nash svarade med Ambassador Suburban, en bil som, även om den inte var avsedd att säljas i stora mängder, var designad för att locka kunder till utställningslokalerna med sin distinkta stil och lyx.



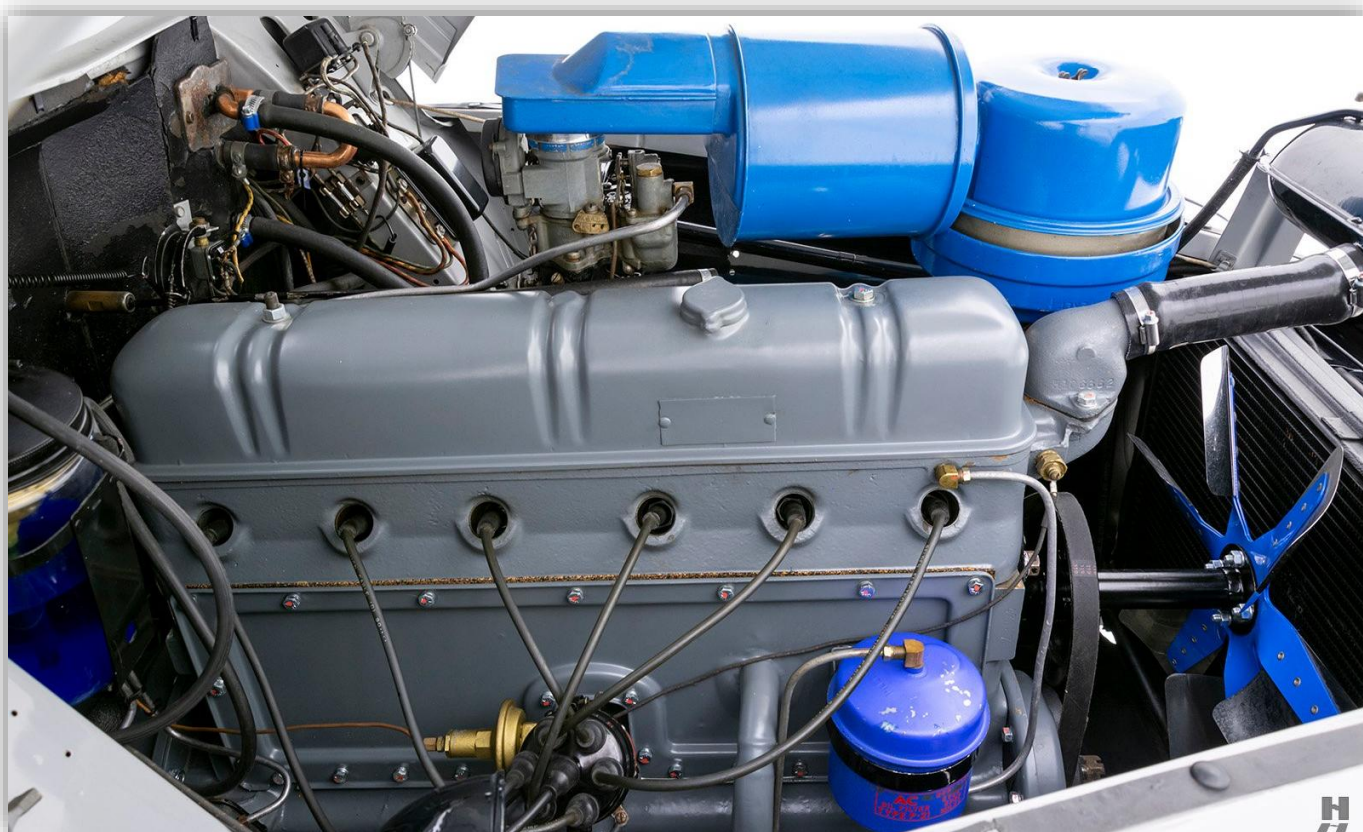


Nash Ambassador, en långvarig modell som tillverkades från 1927 till 1957, utvecklades genom flera generationer och olika karossstilar, inklusive tvådörrars, fyradörrars, cabriolletter och både långa och korta hjulbaser. Bland dessa sticker Nash Ambassador Suburban från 1947 ut för sin lyxiga "woodie"-stil, ett kännetecken för sin tid. Denna fyradörrars fastback-sedan hade en underbar tvåfärgad betsad askram och mahognyträpaneler från Mitchell-Bentley, vilket gjorde den till den dyraste produktionsbilen som tillverkades av Nash vid den tiden.





Nash byggde endast 1 000 exemplar av Suburban mellan 1946 och 1948. Diskussioner bland Nash-fansen på nätet uppskattar att det finns färre än tjugo exemplar kvar. Denna generation av Ambassador är erkänd som Nash 600, som fått sitt namn från den annonserade förmågan att resa 600 miles på en tank bensin. Den debuterade 1941, men liksom andra biltillverkare på den tiden fick Nash order av den federala regeringen att avbryta produktionen av personbilar under andra världskriget, från 1942 till 1945. När Nash kunde tillverka bilar igen fortsatte de med sin populära slipstream-design från 1940-talet. På grund av bristen på delar och brådskan att köpa nya bilar, accepterade många kunder villigt förkrigsdesign eftersom de äldre och försummade fordonen på vägarna behövde bytas ut.





Unik och exceptionellt väl presenterad, denna Nash Ambassador Suburban från 1947 har restaurerats minutiöst; En sann mutter-och-skruv-restaurering i ordets alla bemärkelser. Kroppen är färdig i en härlig tidsenlig nyans av Arlington Light Grey med en rödbrun interiör, en mycket vacker kombination i kombination med det vackert restaurerade tvåfärgade träet. Panelpassningarna är exemplariska och snickerierna har kärleksfullt renoverats till en varm lyster. Under huven finns den robusta 235-cid toppventilsmotorn på 112 hk som är kopplad till en treväxlad manuell växellåda med överväxel. Detaljerna i motorrummet är utförda till samma höga standard som resten av denna underbara Nash. Bilen har fem helt nya whitewall-diagonaldäck monterade på de ursprungliga 16-tums kromade fälgarna.

Som en fortsättning på den grundliga restaureringen av interiören i denna Ambassador har de flesta av bilens originaldetaljer behållits, bortsett från dörrpanelerna, som har omvandlats till vackert exponerad träbets. Denna förändring betonar och utvidgar woodie-upplevelsen till bilens interiör. Den har fortfarande sina vackra rödbruna läderklädselsäten och detaljer i träkorn, medan mattan har moderniserats med ett högkvalitativt rödbrunt färgat öglematerial, vilket förbättrar hållbarheten och ger den nytt liv.

Den motorvridna instrumentbrädan är original till bilen och ger en autentisk Art Deco-influens, samtidigt som den omger det karakteristiska Weather Eye-konditionerade luftsystemet. Detta system, varumärkesskyddat av Nash Motors, var det första massmarknadsförda luftkonditionerade luftsystemet som använde varm motorkylvätska som värmekälla. Den kännetecknas av en kåpmonterad utomhusluftbehållare som leder frisk luft genom en värmekärna, vilket ger varm luft till fordonets interiör.

En annan unik egenskap hos bilen är det nya nedfällbara baksätet, som gör det möjligt för passagerarna att stoppa in benen i bagageutrymmet och omvandla det till ett sovområde - en innovation som var exklusiv för Nash på den tiden. Slutligen levereras bilen med den ursprungliga instruktionsboken och försäljningsbroschyren och har registrerats av FIVA, med en registreringskodsdekal på vindrutan. FIVA är en världsomspännande organisation som ägnar sig åt skydd, bevarande och marknadsföring av historiska fordon. En FIVA-registreringskod utfärdas till en ägare som har tillhandahållit detaljerad information om sitt fordonets historia, teknisk information, eventuella ändringar som gjorts och andra viktiga detaljer. När dessa uppgifter har kontrollerats av det auktoriserade nationella förbundet och fordonet har inspekterats för att bekräfta att informationen är korrekt, utfärdar FIVA ett registreringsnummer.



12. Fredagsfilmen

13 juni 2024 TROLLHÄTTAN

Idag besöker jag MC-Bil Klubben som har sin årliga träff i Trollhättan. Järker och Lars startade klubben redan 1981 och startade med årliga träffar för 40 år sedan. Flesta av fordonen är 3-hjuliga och har inte mer än 425 kubik. Lämna gärna en kommentar eller en tumme upp.



FILM: <https://youtu.be/2iXDQcSlt4A>



Roger Warolin