

KORT & GODT



MANGE JERN I ILDEN: Rob Dickinson har tidligere hatt karriere som vokalist i bandet Catherine Wheel, men siden 2009 skaper av Porsche-klassikere.

FOTO: IVAR ENGERUD

Ingen symaskin

Singer Vehicle Design-grunnlegger Rob Dickinson var selvsagt på plass på Goodwood med sine seneste biler fra den velrenomerte Porsche-tuneren i California. «Det finnes knapt et bedre sted å lansere slike restomods med smakfulle forbedringer som anerkjennes av et kyndig publikum. Det er vårt syvende år her, og definitivt ikke det siste», fortalte Dickinson da vi fikk noen ord med ham ved sin nydelige «Turbo Study».



IKON: Subaru Impreza i kjent blåfarge ble et ikon i rally på slutten av 1990- og inn på 2000-tallet. Her i dagens versjon.

FOTO: PRODRIVE



STYLET ORIGINALEN: Peter Stevens hadde ansvaret for linjene på originalen, men ikke denne.

FOTO: IVAR ENGERUD

WRC-legende i ny tapning

Subaru Impreza WRC skulle bli Petter Solbergs beste våpen i toppkampen om VM-tittelen. Nå skal Prodrive bygge 25 forbedrede eksemplarer.

IVAR ENGERUD
MOTOR@FINANSAVISEN.NO

— Den bilen har jeg ikke noe å gjøre med, selv om David Richards påstår det i pressemeldingen, sier Peter Stevens undrende da vi tilfeldigvis møter ham på en pub utenfor Goodwood Festival of Speed, der Prodrive P25 skal debutere dagen etter.

Prodrives egen versjon

Stevens er ingen hvem som helst blant engelske formgivere. I tillegg til McLaren F1, Jaguar XJR-15 og flere andre biler stylumt han den opprinnelige WRC-utgaven.

Så det er ikke rart at Prodrive-sjef Richards ønsker å profit-

tere på å ha med navnet til Stevens på prosjektet.

— Han ringte meg og fortalte meg om prosjektet, men jeg har ikke løftet pennen til papiret i forbindelse med denne.

Rådyr moro

Heller ikke Subaru er med på leken. Det er kundene selv som må stille med en donorbil og en lommebok som tåler å bli lettet for 460.000 pund, pluss moms. Det er nemlig prisen Prodrive skal ha for å oppgradere motoren til en ytelse på 400 hestekrefter koblet til en sekstrinns halvautomatkasse.

I tillegg er karosseriet glattet og lettet en smule gjennom forbedret materialbruk, og teknikken er forbedret.



GRØNNVASKING: Tilskuerne på Festival of Speed kunne se Mission 24H i aksjon, som en forsmak på Le Mans 2025.

FOTO: IVAR ENGERUD

Hydrogen-eksperimentet

I 2025 skal Le Mans introdusere en egen klasse for hydrogendrevne biler. For å promotere utviklingen og den nye klassen har arrangøren Automobile Club de l'Ouest i samarbeid med hydrogeneksperten GreenGT utviklet raceren «Mission H24» racer rundt et Le Mans Prototype-chassis. Håpet til arrangøren er at man i løpet av de kommende par årene skal kunne utvikle en potensiell vinnerbil for 24-timersløpet. En bil som bare har sluppet ut vanndråper underveis.



PRECEPT: Polestar har mye nytt i pipeline, blant annet basert på det lekke Precept-konseptet som skulle debutert på Genève-utstillingen i 2020.

FOTO: IVAR ENGERUD

Polestar-heder

Polestar er det eneste store bilmerket (vi kjenner til) som har en tidligere designer som sjef, Thomas Ingenlath. Da er det kanskje ikke så rart at de med en start fra «blanke ark» (og noen fete Volvo-konsepter) har skapt et helt nytt og rent formspråk. Et formspråk som vinner gjenklang hos flere bilbransjeblader verden rundt. Både engelske Auto Trader og italienske Auto&Design har kåret Polestar til det beste designspråket i 2022.



499 EKSEMPLARER: Charge Cars håper å lage 499 slike Mustang, men lover at det heller ikke skal bli flere.

FOTO: IVAR ENGERUD

Nybygd klassiker

Det finnes restomods, og det finnes elektrifiserte klassikere. Britiske Charge Cars gjør det på en litt annen måte når de bygger en helt ny elbil fra bunnen og kler de i helt nylagde 1967 Ford Mustang-karosserier. Prototypen ble ferdig tidligere i år, og på Goodwood FoS kunne publikum se den live for første gang. Og den så meget bra ut, men det skulle da også bare mangle med en prislapp som starter på 350.000 pund før du begynner å bygge din versjon.