



Ford Mustang GT 1966

1. Ferrari 849 Testarossa tar över
2. Audi Concept C
3. Cupra Tindaya och Raval visas upp
4. Ny tysk superbil med V12
5. Nedskalad 250 Testa Rossa
6. Skamlösa kopian av Bugatti
7. Biljättens nya motor slår rekord
8. Mängder av dieslbilar återkallas
9. Honda testar eldriven MC
10. 60 år med Ford Mustang
11. Lagonda V12
12. Grattis Plymouth Fury
11. Fredagsfilmen
12. Saab 95

## Teknikens Värld

### 1. Ferrari 849 Testarossa tar över efter SF90 Stradale

Publicerad av Mattias Rabe 10 sep 2025 kl 11.32

Uppdaterad kl 15.57

Vad är 472 centimeter långt, har tre elmotorer och en V8 på totalt 1.050 hästkrafter samt når 100 km/h på under 2,3 sekunder? Svaret: Testarossa.



*1980-talsikonen i vitt. Frågan är om den röda i framtiden blir lika stor ikon. Vad tror du?*

**Ferrari återanvänder det klassiska modellnamnet på märkets nya flaggskepp.**

Många av oss har någon form av anknytning till **Ferrari Testarossa**. Om den ikoniska 1980-talsbilen i rött inte prydde en plansch på väggen så hade man åtminstone sett en vit Testarossa på teve – **i serien Miami Vice**.

**Nu gör Testarossa comeback.**

Det handlar förstås inte om en återkomst för klassikern från 1980-talet utan om en helt ny modell. Ferrari-folket är duktiga på att damma av gamla och anrika modellbeteckningar. Redan med förra generationen Testarossa handlade det om återanvändning av ett gammalt namn som prydde en i dag svindyr tävlingsbil från 1950-talets senare del, en bil vid namn **250 Testa Rossa**.

849 Testarossa heter nya modellen som ersätter **SF90 Stradale** som, när den kom 2019, var Ferraris första laddhybrid.

Även 849 Testarossa är en laddhybrid men är förstås starkare och snabbare.



## Motorer

I nya flaggskeppet sitter en turbomatad V8 på fyra liter som ger ifrån sig 830 hästkrafter (+50 jmf med SF90) och 842 newtonmeter (+42). Siffror som man kan tänka sig räcker och blir över. Men icke.

V8:an har några kompisar i form av tre elmotorer. Trion adderar totalt 220 hästkrafter och max systemeffekt uppgår till 1 050 hästkrafter.

Medan V8 har 68 liter stor bensintank att sörpla juice från suger elmotorerna sin energi från ett 7,45 kWh "stort" batteri som tillåter upp till 2,5 mils körning på enbart el.

Det är alltså inte elkörningen, som maxar 163 hästkrafter, som är grejen med denna laddhybrid. I stället är grejen samverkan med bensinmotorn för att leverera så mycket som möjligt tillsammans. Men visst har konfigurationen en miljöaspekt – även Ferrari måste (på papperet) anpassa sig till EU:s utsläppsregler.

## Prestanda

När samtliga fyra motorer pressas till max och via den åttaväxlade dubbelkopplingslådan levererar till samtliga fyra hjul sticker 849 Testarossa iväg till 100 km/h på under 2,3 sekunder. 200 km/h nås efter 6,35 sekunder. Toppfarten uppges ligga bortom 330 km/h.

Accelerationssiffrorna är några tiondelar vassare än för SF90 Stradale. Toppfarten kan eventuellt vara lite lägre då föregångaren officiellt nådde 340 km/h.

Åt andra hållet är 849 Testarossa minst lika imponerande. Från 100 km/h nås stillastående efter 28,5 meter, från 200 km/h efter 108 meter. Bromsskivorna fram mäter 410 millimeter, bak 372 millimeter.

Och varvet runt Ferraris egen bana Fiorano, som ligger inklämd mellan orterna Maranello och Fiorano Modenese, tar 1 minut och 17,5 sekunder. Det är 1,5 sekund snabbare än SF90 Stradale.



### Luftströmmar

Aerodynamik och vikt har varit högprioriterat vid utvecklingen av 849 Testarossa. Torrvikten är förvisso densamma som hos SF90 – 1 570 kilo – men flera avancerade komponenter har fått sin vikt sänkt. Exempelvis har mekaniken till den aktiva bakvingen skalat bort två kilo.

Är det främst låg vikt du söker gör du rätt i att kika på den banoptimerade versionen 849 Testarossa Assetto Fiorano som väger 30 kilo mindre tack vare bland annat högre användningsgrad av kompositmaterial.

Enbart bakvingen genererar 100 kilo marktryck (downforce) vid 250 km/h och tillsammans med bland annat det helt omgjorda underredet är totala marktrycket vid nämnda hastighet 415 kilo, 25 kilo mer än hos föregångaren.

Bagageutrymmet undrar du över? Det är ingen storlastare vi skriver om här. 78 liter rymms i lastutrymmet vilket är i minsta laget för långresan – om du inte nöjer dig med en mindre ryggsäck. Eller två. En liten, liten småbil har ungefär tre gånger större lastutrymme.

### Varianter och priser

Ferrari 849 Testarossa erbjuds i två utföranden; med tak samt utan tak (Spider). Båda kan Assetto Fiorano-utrustas för att bli mer banpreppade.

Priset inleds på 460 000 euro (coupéversionen) vilket motsvarar 5,03 miljoner kronor. Spider-varianten utan tak börjar på 500 000 euro som i sin tur motsvarar 5,47 miljoner kronor.

Assetto Fiorano-tillvalet kostar, oavsett coupé eller Spider, 52 500 euro, alltså 574 000 kronor ovanpå bilens pris.



[Ferrari 849 Testarossa Gallerier](#)



## 2. Audi Concept C är den vackraste bilen på mycket länge. Punkt!

2025-09-10

På IAA Mobility i München visar Audi upp sin ny konceptbil Concept C. Det är en otroligt vacker skapelse som visar deras nya designfilosofi och jag är imponerad. Jag hittar även Peter Esse på plats och vi diskuterar bilens design.



FILM: <https://youtu.be/CnB21aHAV34>



Christoffer Gullin

Bra länkar -- Stöd mig på flera sätt: <https://elbilsmagasinet.se/stod-mig/>  
Guide: Välj rätt laddbox: <https://elbilsmagasinet.se/guide-valj...>  
Räckviddstabell (90km/h nya): <https://docs.google.com/spreadsheets/...>  
Räckviddstabell (120 km/h): <https://docs.google.com/spreadsheets/...>



### 3. Cupra Tindaya och Raval visas upp – ny kompakt elbil

Av Magnus Fröderberg

2025-09-11

I mars 2026 lanseras Cupras billiga elbil Raval upp. Men redan nu visas den upp tillsammans med andra nyheter.



*Cupra Tindaya är en konceptbil som visar företagets nya formspråk som ska genomsyra kommande modeller.*

Det är trångt på bilmässan i München mellan alla tyska biltillverkare som vill visa upp sina senaste verk för hemmapubliken. Men spanska Cupra är kaxiga och tar tillfället i akt och visar upp två bilmodeller: Tindaya och Raval.

Cupra Tindaya är en konceptbil som visar Cupras nya formspråk och ger en förning om hur deras kommande bilmodeller kommer att se ut.

#### **Cupra Rival – prisvärd sportighet**

Närmast kommer Cupra Raval som lanseras i mars 2026. Den är en cirka fyra meter lång kompakt elbil och systemmodell till **Volkswagen ID. Polo**.

Cupra säger sig satsa mer på en sportig framtoning. Det innebär bland annat sportchassi, lägre markfrigång, progressiv styrning, elektronisk differential, antisladdsystem som tillåter släpp och extra effektstinna versioner. Volkswagen har dock aviserat en sportig **ID. Polo GTI** med liknande egenskaper.



*Cupra Tindaya, och de kommande Cupra-modellerna, bjuder på många vassa linjer*



*Detta är allt vi får se av lilla Cupra Raval tills vidare*



*Cupra Tribe edition med matt lack*

Bilarna bygger på Volkswagens MEB Entry-plattform som **utvecklas i samarbete med Hyundai**.

#### Satsar på Mellanöstern

Tribe Edition är en annan nyhet på mässan. Det är specialversioner av **Cupra Formentor, Leon, Leon Sportstourer** och **Terramar** med matt lack och sportigare inredning.

Cupra berättar också att de kommer att göra en särskild satsning på mellanöstern. Där är kunderna mer lättrörliga och Cupra bedömer att det är lättare att växa där.



Läs även: **Nya Cupra Terramar tänker erövra marknaden med flera drivlinor**



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

Email: [magnus@automotorsport.se](mailto:magnus@automotorsport.se).

#### 4. Ny tysk superbil med V12 får Batman-design

Av Anton Nordgren 12 september 2025, 05:05

**Bilen blir kallad för ett konstverk och är inspirerad av en Batmobile. 2026 kommer nya Apollo Evo. Och den är en riktig maskin.**



För tjugo år sedan presenterade Roland Gumpert sin hyperbil Apollo. Den var en extremt prestandainriktad bil med en 4,2-liters V8-motor och en toppfart på över 360 km/h. Men trots sin imponerande teknik och prestanda blev Apollo aldrig en kommersiell succé, och företaget bakom Apollo, Gumpert Sportwagenmanufaktur GmbH, gick i konkurs 2013.

Men 2016 blev företaget uppköpt. De bytte namn till Apollo Automobil – för att hedra den första modellen. Under det nya namnet har företaget fortsatt att utveckla och producera exklusiva sportbilar, såsom Apollo Intensa Emozione och Evo. Och nu är den sistnämnda redo för produktion, enligt det tyska företaget.

Vi fick se Apollo Evo för första gången i slutet av 2021. Lite senare än väntat, men nu är produktionen äntligen i gång för den banfokuserade Apollo. Under den mäktiga karossen, som vi snart ska kika närmare på, sitter en 6,3-liters V12-motor. Den levererar hela 789 hästkrafter och 765 Nm vridmoment. På bara 2,7 sekunder når bilen 100 km/h, och den kan fortsätta ända upp till makalösa 335 km/h.

Utseendet på Evo är nu igenkännbart för alla som älskar Gumpert och Apollo. Skaparna har bland annat hämtat inspiration från den tidiga Batmobilen. Och visst är bilen cool i sin design, så är den också byggd som ett riktigt monster. Evo har en rejäl, elektronisk bakspoiler som kan fällas ut vid behov. Denna spoiler, tillsammans med andra aerodynamiska element som sidofin, främre spoiler och triangulära luftintag, gör Evo till en aerodynamisk pil.



*Bilen är också 15 procent styvare och 10 procent lättare. Bilens pris är fortfarande hemligt.*



*Designen på spoilern är inspirerad av flygplansvingar. Bilen får ett utseende som påminner lite om en drake i kolfiber.*



Anton Nordgren

**Feber**

## 5. Nedskalad 250 Testa Rossa inspirerad av Le Mans-racer

Av Bobby Green

2025-09-11 kl 20:40

Skönt stuk



FILM: <https://youtu.be/iPXC-QkP78o>

Hedley Studios bygger lite mindre kopior av klassiska bilar och det vi ser här är deras senaste alster. Det handlar om en Ferrari-replika som är 25 procent mindre än originalet men minst lika charmig. Den hämtar inspiration från **Lucybelle II** som var en 250 Testa Rossa som Ferrari tävlade med på Le Mans 1958. Den ser väldigt välanvänd ut trots att den är ny och allt utseende är gjort för hand och efter hur en riktig racerbil ser ut efter ett sådant race. Väderbiten, sliten, ruffig och alldeles, alldeles underbar.

Under skalet finns en elektrisk drivlina med fyra olika körlägen och bilen toppar 80 km/h. På en laddning ska man kunna köra i upp till nio mil. Det finns justerbar Bilstein-fjädring, ekerfälgar skodda med Pirelli Cinturato-däck och fullt fungerande belysning.

Endast tre exemplar kommer att tillverkas och de är alla godkända av Ferrari. Vad man får betala framgår dock inte, men det lär inte bli billigt.

[hedleystudios.com](http://hedleystudios.com)

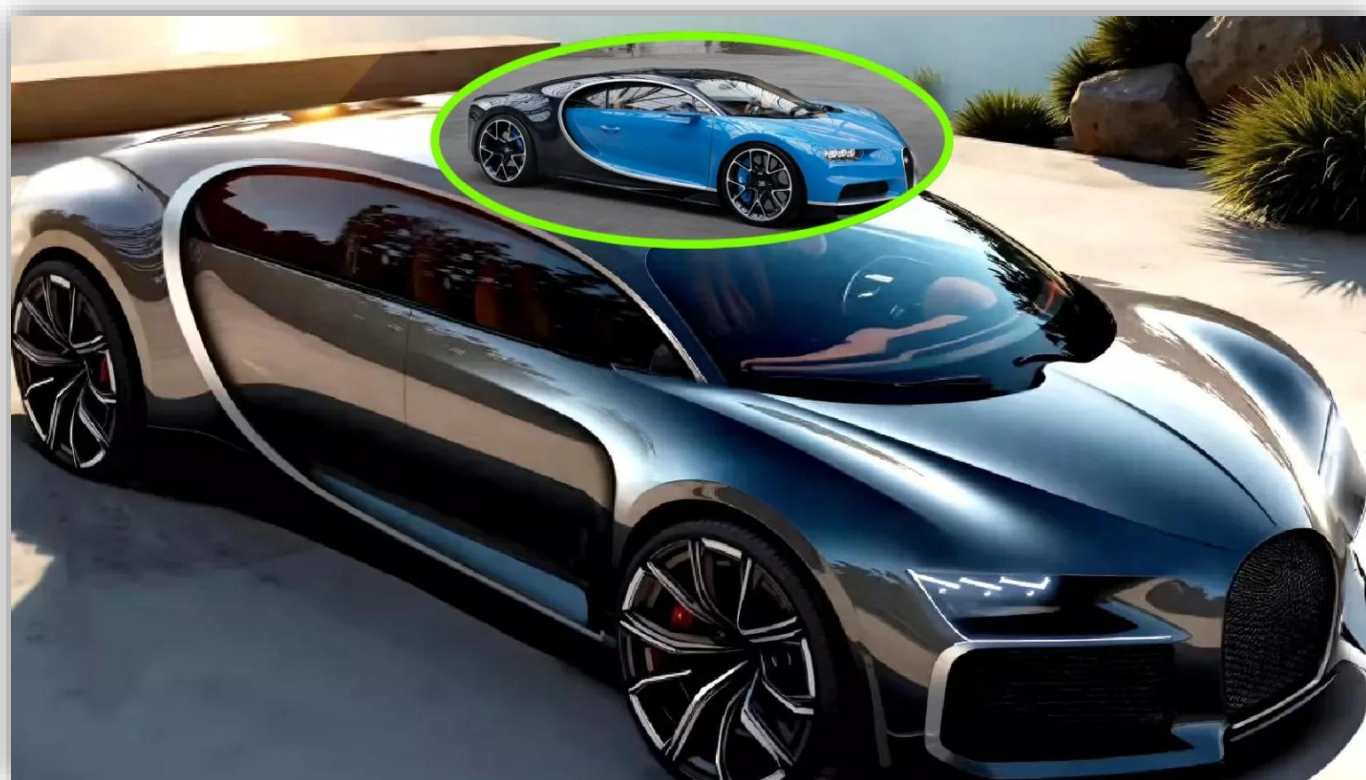


Bobby Green

## 6. Skamlösa kopian av Bugatti – ny kinesisk hyperbil

Av Anton Nordgren 11 september 2025, 14:38

**Skamlösa kopian av Bugatti Chiron. Ny kinesisk hyperbil är intill förväxling lik Bugatti Chiron. Dessutom tänker de köra ifrån originalet med elmotorer.**



Ett kinesiskt företag som vanligtvis tillverkar produkter som bokstavligen suger har nu visat upp sin första bil. Men just bilen suger verkligen inte. Dreame Technology är tidigare specialiserade inom robotdammsugare och andra hushållsapparater, men har nu tagit steget in i bilvärlden. Företaget planerar att utveckla en elektrisk hyperbil. Den ser skamlöst mycket ut som en Bugatti Chiron.

Juridiska problem kan naturligtvis ligga i luften, eftersom Dreames debut-elbil nästan är en direkt kopia av Bugatti Chiron – fast med fyra dörrar. Bilderna av bilen, som verkar ha skapats med AI, delas nu på sociala medier grundaren Yu Hao. De visar en elegant fyradörrars kupé – som utan tvekan skulle kunna misstas för en förlängd variant av en Chiron.

Kinesiska medier rapporterar att företaget planerar att visa en fysisk prototyp i januari nästa år. Strålkastarna är visserligen annorlunda. Men andra typiska detaljer från Chiron – som hästsko-grillen, linjen som går genom bilens kaross och den C-formade detaljen på baksdelen – har kineserna kopierat rakt av.

Interiören ser åtminstone mer egen ut. Den saknar den vertikala raden av mätare som sitter i Chiron. Samtidigt har Chiron ingen pekskärm och ratten är fräst ur ett enda block aluminium. För ett kinesiskt bilföretag 2027 skulle det dock vara helt otänkbart att inte använda pekskärm. Dreame har istället en enorm widescreen-skärm ovanför mittkonsolen, och en extra display på själva konsolen.



*Bugatti Chiron*



*Dreame Technology – bilen har fyra dörrar och annan färg. Annars är den oförsämt lik.*

Medan Chiron i standardutförande har en quad-turbo W16-motor på 1 500 hk, och dess Tourbillon-efterträdare en hybrid V16 på 1 800 hk, kommer Dreames bil istället att vara helt elektrisk. Men även om både motor och interiör skiljer sig från Bugatti Chiron, ser många detta som ett tydligt övertramp från Dreame Technology. Bugattis advokater lär ha en del att stå i framöver – det är mycket osannolikt att Bugatti skulle ignorera detta.



Anton Nordgren

## 7. Biljättens nya motor slår rekord i verkningsgrad

Av Anton Nordgren

10 september 2025, 11:45

**Biljätten lanserar en ny motor med rekordhög termisk verkningsgrad. Den nya hybridmotorn får unik ventilteknik som gör den rekordsnål.**



Hybridkraftsystemet är en nyckel i Nissans plan för att återhämta sig. Den krisdrabbade biltillverkaren planerar snart att lansera sin tredje generation av E-Power-systemet, där förbränningsmotorn används enbart som generator och hjulen drivs helt av en elmotor. Med det nya systemet vill Nissan få ut maximal effektivitet. Avancerade tillverkningstekniker kan göra detta möjligt, och tekniken har potential att bli en riktig banbrytare.

**Nissan säger** att den kommande motorn ZR15DDTe är den första i världen som använder ventilsäten som kallsprutas direkt på cylinderhuvudet, istället för säten som pressas på plats. Idén är att skapa en design på insugsportarna som minskar turbulensen hos luften som strömmar in i förbränningskammaren. Detta hjälper till att skapa idealt "tumble flow", och samtidigt ökar effektiviteten. Det innebär att mer av bensinens energi omvandlas till elektricitet och mindre går förlorad som värme.

Nissan uppger att motorn har en termisk verkningsgrad på 42 procent – ett nytt rekord inom hybridbilar av denna typ, och ett stort framsteg som kan ha stor inverkan på deras framtida hybridteknologi. Verkningsgraden är högre än de 41 procent som både Toyota och Hyundai har uppgett för sina hybridmotorer. Endast Formel 1-motorer är ännu mer effektiva, där verkningsgraden passerar 50 procent tack vare elektriska turboaggregat, enligt **Motor1**.



*Nissan introducerar världens första ventilsäte med kallsprayteknik, i en motor speciellt utvecklad för deras hybridbilar.*

Kallsprutning är en tillverkningsmetod där metallpulver binds och sprutas på en yta. Hos Nissan används en kopparbaserad legering som sprutas mot cylinderhuvudet med supersonisk hastighet – alltså snabbare än ljudet. Det gör att metallpartiklarna fäster mycket hårt, vilket är viktigt för att ventilsätena ska bli hållbara.

Denna typ av tillverkning har funnits ett tag inom andra industrier, men börjar först nu användas i stor skala inom bilproduktionen. Nissan berättar också att legeringen som används i ventilsätena hjälper till att kyla ventilerna bättre, tack vare dess höga värmeledningsförmåga. Nissan har patent på tekniken, som de ansökte om 2020 och fick beviljat i april i år. Cylinderhuvudet är särskilt utformat för att rymma de sprutade ventilsätena, vilket garanterar att de blir tillräckligt starka.

Om du är insatt i Nissans motorer känner du kanske till deras tidigare problem med ny motorteknik. Den hyllade VC-Turbo-motorn med variabel kompression har visat sig vara en besvikelse. Den extra mekaniska svårigheten ledde till hållbarhetsproblem och tvingade Nissan att göra en stor återkallelse – och alltsamman gav bara minimala förbättringar av bränsleekonomi och prestanda. Men i detta fallet är det annorlunda.

Nissan har valt att inte lägga till några nya komponenter i motorn, som de gjorde med den variabla kompressionsmekanismen i VC-Turbo. Istället har de helt enkelt ändrat designen och tillverkningen av en vanlig motordel för att få lite högre effektivitet. Om allt går enligt plan kan Nissans nya hybridkraftssystem bli en riktig banbrytare.



*Motorn kommer först i Nissan Rogue, modellår 2027*

## 8. Mängder av dieslbilar återkallas – kan vara olagliga

Publicerad 2025-09-09 11:20 (uppdaterad 2025-09-10 15:35)

Text Erik Söderholm

**Stellantis återkallar över 900 000 dieslbilar från Citroën, DS och Peugeot. I värsta fall kan bilarna vara olagliga att köra.**

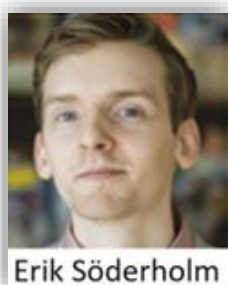


**Nya dieselmotorer** använder ofta en särskild vätska för att rena avgaserna. Den kallas AdBlue, och om vätskan riskerar att ta slut eller om systemet inte fungerar som det ska kan bilen visa en varningslampa.

Men i mängder av bilmodeller från Stellantis-koncernen kanske den här lampan inte tänds när den ska. Det gäller också om bilens partikelfilter inte fungerar som tänkt.

Det innebär inte bara att utsläppen överstiger lagkraven, utan också att bilen eventuellt kan bli olaglig att köra och få körförbud på besiktningen eftersom systemen ska fungera för att bilen ska godkännas.

Totalt kallas över 915 000 bilar in till verkstad för kontroll globalt. De flesta bilar som återkallas är tillverkade mellan 2017 och 2022.



Erik Söderholm

**Modellerna som omfattas**

- Citroën Berlingo
- Citroën C3
- Citroën C3 Aircross
- Citroën C4 Cactus
- Citroën C4 Picasso
- Citroën C5 Aircross
- Citroën C-Elysée
- Citroën Jumpy
- Citroën Spacetourer
- DS 3 Crossback
- DS 4
- DS 7 Crossback
- Peugeot 208
- Peugeot 2008
- Peugeot 301
- Peugeot 308
- Peugeot 3008
- Peugeot 508
- Peugeot 5008
- Peugeot Boxer
- Peugeot Expert
- Peugeot Rifter
- Peugeot Partner
- Peugeot Traveller

**Mer från Vi Bilägare:****Stellantis-återkallar-motorn-kan-stanna-under-körning****Stellantis-återkallar-allvarligt-fel-på-styrningen****Stellantis återkallar 100 000 bilar för fel på styrningen**



## 9. Honda testar eldriven MC i Europa: "Är verkligen spännande att köra"

Posted by Kristofer Rask

september 11, 20251



Honda har släppt nya bilder på sin eldrivna motorcykel EV FUN Concept under utveckling på europeiska vägar. Modellen visades för första gången upp på EICMA-mässan i Milano förra året och är en mellanstor motorcykel med fast batteripaket och stöd för snabbladdning via CCS.

Projektet leds av Hondas testföraren Masatsugu Tanaka som under mer än 20 år bidragit till flera av Hondas mest kända modeller som inkluderar CBR600RR, Fireblade, Gold Wing och Africa Twin.

Sedan 2022 arbetar han inom Hondas elektrifieringsavdelning med ansvarar för utveckling och dynamiska tester.

– Med mina 20 års erfarenhet av Hondas motorcyklar med förbränningsmotor har vi tagit med oss den kunskap vi byggt upp under alla dessa år och tillämpat den på elmotorn. Resultatet är en modell som verkligen är spännande att köra, berättar Masatsugu Tanaka.

Honda beskriver EV FUN Concept som en elmotorcykel som kombinerar tyst gång och smidig körkänsla med samma balans och körglädje som företagets bensinmodeller är kända för. Utveckling och tester har gjorts i Europa för att säkerställa prestanda, laddning och den praktiska användningen.

– Vi har genomfört omfattande tester i Europa, där våra kunder finns och vi har förfinat varje detalj för att säkerställa en pålitlig motorcykel som låter föraren fokusera på ren körglädje. En ny Honda FUN EV är snart här, och vi längtar efter att du ska få uppleva den, fortsätter Masatsugu Tanaka.



*Masatsugu Tanaka och EV FUN Concept*



*Följer CCS-standarden*

Den eldrivna motorcykel kommer ha över 10 mils räckvidd på en laddning och kan alltså snabbaddas för att snabbt komma ut på vägen igen.

En produktionsklar version av Honda EV FUN väntas presenteras inom kort.



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 10. Från trendsättare till kultklassiker: 60 år med Ford Mustang

Av Michael Struve 08. maj 2025

För 60 år sedan presenterade Ford mer än bara en ny modell med Mustang. Mustangen formade en helt ny fordonsklass – och blev ett kultobjekt som fås världen över. En kör-rapport!



Du måste bara gilla den här bilen – på grund av dess design eller dess speciella historia. Framför oss står en cabriolet. Med 289 V8 och de små bakljusen. Alltså en mycket tidig sådan från den första generationen. En i sin renaste form och i sin ursprungliga form.

Bara vacker och på något sätt cool, även efter 60 år. Senast när den melodiosa 4,7-liters V8:an väcks till liv kan man förstå Mustang-hypen som tar fart i april 1964.

Då slår den stora reklamtrumman och försätter USA i kollektiv Mustang-feber. Inför presentationen den 17 april kommer reklam på bästa sändningstid att visas på alla större TV-stationer. På dagen för försäljningsstarten finns det helsidesannonser i 2600 tidningar och 24 tidskrifter.

I New York kan besökare på världsutställningen åka i en Mustang, och i Dearborn får 200 radiopresentatörer själva sätta sig bakom ratten för att senare berätta om det för sina lyssnare. Och så hamnar projektledaren och Fords vice vd Lee Iacocca också på omslagen till nyhetsmagasinen "Time" och "Newsweek" samtidigt.



*Lyckotal 289 står för volymen på V8-motorn i kubiktum*

Han förtjänar det, för Mustangen är hans bebis. Iacocca var först med att inse den enorma potentialen hos babyboomers. Fler och fler amerikaner födda efter kriget – 1945 föddes 0,8 miljoner, 1946 var det 3,5 miljoner – blir gamla nog att köra bil. Men snälla, inte hennes föräldrars instängda roadcruisers. Din bil ska vara ung, sexig, praktisk och billig.

### **Ford Mustang: bilen för babyboomers**

Ingredienserna är enkla: europeiskt format med lång motorhuv och kort bakdel, plats för fyra passagerare, ett bra bagageutrymme, som inte väger mer än 2500 amerikanska pund (1133 kg) – och allt för mindre än 2500 dollar. Så definierar Iacocca och hans närmaste medarbetare den nya amerikanska drömmen på hjul.

På rekordtid satte de en skraddarsydd bil på hjul för en helt ny målgrupp. Den 17 april 1964 gör reklamen underverk. Drygt fyra miljoner potentiella kunder vallfärdar till Ford-återförsäljare för att uppleva Ford Mustang live, för att provköra och med lite tur få tag på en. Efter att de första 8000 coupéerna och cabrioleterna har sålts på nolltid registrerar återförsäljarna fortfarande 22.000 beställningar bara under den första dagen.

Det bästa försäljningsargumentet är priset. För endast 2320 dollar finns den grundläggande Mustangen med rak sexcylindrig. Inte direkt dyrt, med tanke på att en exportbubbla kostade cirka 1750 dollar på den tiden. Naturligtvis är lösenpriset mer av ett teoretiskt värde.

I praktiken väljer kunderna fortfarande en hel del extrafunktioner från listan över 72 alternativ. Fyra av fem köpare beställer whitewall-däck (60 dollar) och radion med tryckknappar (58 dollar). Den fyrväxlade manuella växellådan (\$184), den treväxlade automatlådan (\$173) och fullhastighetskonsolen (\$50) är också mycket efterfrågade.

Många kunder väljer också servostyrning (\$84) och bättre bromsar (\$42), 289 cui V8 med 225 hk kostar \$158 extra, med 271 hk ytterligare \$327. I genomsnitt beställer varje kund extra för 1000 dollar.

### **Drömbil Mustang efter mardrömmen Edsel**

Till stor glädje för VD Henry Ford II, som länge varit skeptisk till projektet. De sår som Ford Edsel lämnade i hans cheffsjäl bara fyra år tidigare är alltför färska. Han kan inte ha gissat att superkatastrofen Edsel skulle följas av superhästen Mustang.

Ford kan knappast hålla jämna steg med Mustang-produktionen. Marknadsundersökningar visar att efterfrågan kommer att överstiga Lee Iaccocas vildaste beräkningar. Så fabriken i San Jose, Kalifornien, omvandlas i all hast till en produktionsanläggning för Mustang, och senare även fabriken i Metuchen, New Jersey. Efter ett år har 418 812 Mustanger tillverkats, 1638 fler än den tidigare rekordhållaren, Ford Falcon.



*Träratten och den treväxlade automatlådan eftermonterades senare. Luftkonditioneringen med de fyra luftventilerna och Rally Pac, som bestod av varvräknare och timer, hade prickats av den första ägaren som extra.*

Redan 1966 rullade den miljonte Mustangen av bandet, en vit cabriolet med full utrustning. I slutet av den första generationen hade det byggts drygt 1,1 miljoner Ford Mustang: 864 000 hardtop-coupeér, 105 000 fastbacks och 145 000 cabrioletter.

### **Mustangen föddes för cruising**

Med en av dem rullar vi genom höstliga Niedersachsen. En fyrdubbel förgasare förädlar 289-motorn till en högpresterande V8 på 225 hk. Även med den eftermonterade automatlådan kommer denna kaspiska blå Mustang snabbt in i hovarna och hänger alltid bra på gasen. Om det biffiga vridmomentet inte räcker till reglerar den spontant responsiva kick-downen situationen.

Den eftermonterade servostyrningen reagerar förvånansvärt bra. Även om den är lite indirekt, men utan glapp, kan Mustangen också cirklas runt hörn lite snabbare. I vilket fall som helst har motorn tillräckligt med ånga under huven. Men vem vill ha det? Mustangen föddes – särskilt som cabriolet – för cruising. Det lugna tempot passar också mycket bättre ihop med chassit med bladfjädrar på bakaxeln.

De som föredrar det sportiga beställde GT-paketet med fastare chassi på den tiden eller gick till Shelby Mustang från 1965 och framåt, som endast fanns som fastback. Vår fotobil, som tillhör Ralf Czarnetzky från Grönwohld (Schleswig-Holstein), är riktigt rolig som den är.

Han fick de främre skivbromsarna först senare. Andra extrafunktioner var viktigare för hans första köpare på den tiden: den stora V8:an med fyrdubbel förgasare, luftkonditionering och Rally Pac på rattstången.



*V8:an på 4,7 liter erbjuder den perfekta blandningen av kraft, ljud och robusthet*

### **Den bassiga V8:an gör musiken**

Det är inte känt om han beställde en radio vid det tillfället. Den som för närvarande är installerad mellan bandhastighetsmätaren och handskfacket är en modern enhet med en LCD-skärm som är tyst än idag. Vi föredrar att lyssna på den basiga babblande V8-motorn och styra nyckeln efter behag med gaspedalfoten.

På vägen gör vi en kort avstickare till Bockholts-Hoff i Schneverdingen. Det som står i hagen där är inte mustanger, utan islandshästar av samma storlek. En kort paus i stallet och lite senare säger vi adjö till hästarna som klarar upp till fem gångarter.

De tre växlarna i automatlådan räcker för oss när vi rullar genom höstliga Niedersachsen igen. Vi kommer garanterat att få många uppskattande blickar – men inte för att vi kör med taket nedfällt. Folk bara älskar den, denna tidiga Ford Mustang.



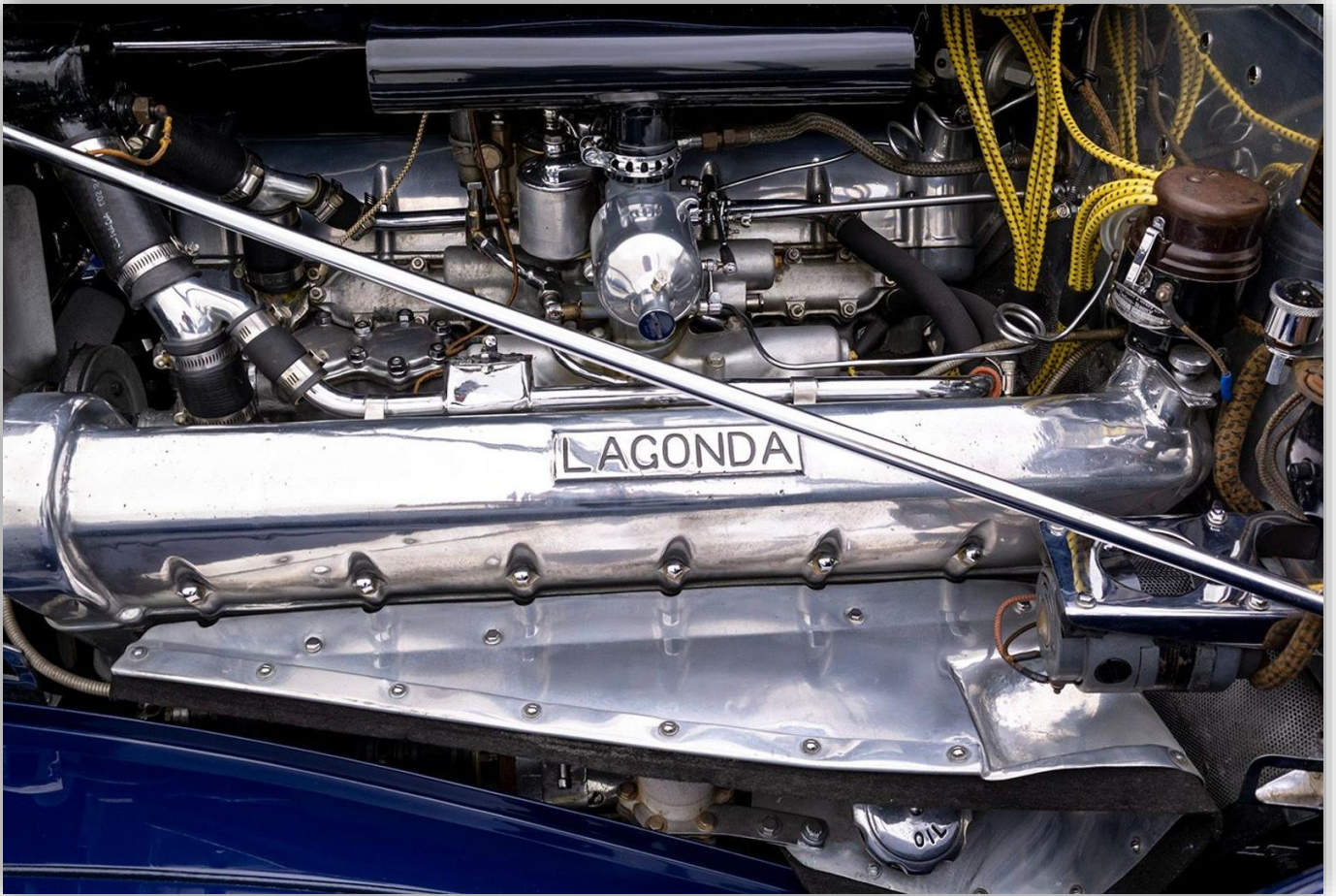
*Mustangen är roligast när du kör bekvämt på en rak väg.*

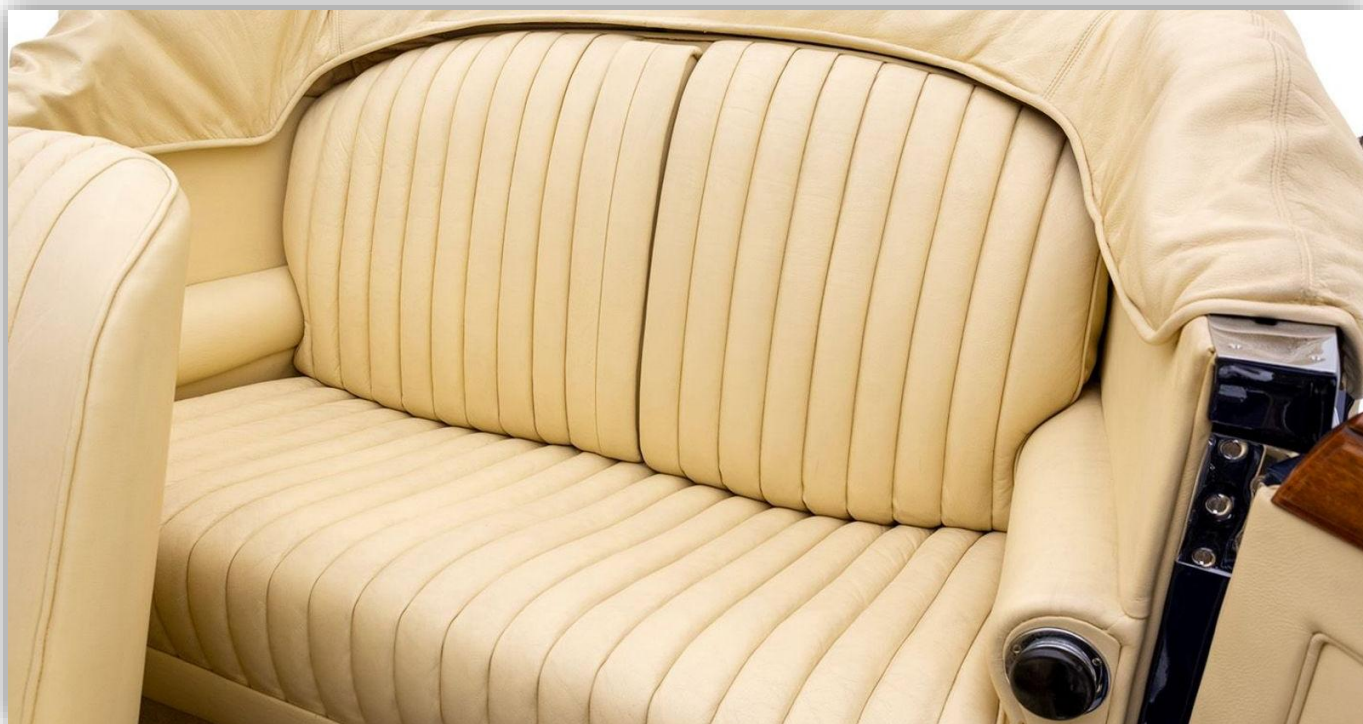
## 11. Lagonda V12 Drop Head Conv. Coupe 1938



Trots ett välförtjänt rykte om att producera några av de finaste sportbilarna i världen, fann sig Lagonda ändå stå inför konkurs i mitten av 1930-talet. Även om pressen hyllade M45:s skrällseger i 1935 års Le Mans 24-timmarslopp, behövde företaget en snabb återupplivningsplan för att öka försäljningen. Ledningen tog in den 29-årige finansmannen Alan P. Good, som snabbt satte igång med att samla investerare. Samtidigt anslöt sig W.O. Bentley till Lagonda som chefsingenjör i kölvattnet av att hans företag köptes upp av Rolls-Royce. Besviken på sin erfarenhet under Rolls-Royce ledning hoppade Bentley över till Lagonda, där hans talanger kom till god användning. Alan Good och W.O. Bentley hade båda poäng att bevisa, de två männen var motiverade att producera den allra finaste bilen i Storbritannien. W.O. dammade av planerna på en mycket avancerad V12-motor som han påbörjade hos Bentley Motors och satte igång med att utveckla den för användning i en helt ny Lagonda.







När Lagonda V12 introducerades var den ett under av teknisk sofistikerad. Den var kraftfull och turbinsmidig, men också komplicerad och dyr att tillverka. Med fria tyglar skulle W.O. ha tagit så mycket tid som han behövde för att utveckla enheten, men Alan Good hade förståeligt nog bråttom att få ut bilen på marknaden. Trots utvecklingstidsbegränsningarna anses V12-motorn med 60 graders överliggande kamaxlar allmänt vara W.O. Bentleys bästa timme. I standardutförande var motorn god för över 150 hästkrafter, med senare versioner som toppade 180 hästkrafter. Trots sin komplexitet var motorn otroligt hållbar, vilket bevisades vid Le Mans 1939, där V12 Lagondas slutade 1:a och 2:a i klassen, och 3:a och 4:a totalt. Bentley hoppades på ett fullskaligt angrepp på förstapriset i Le Mans 1940, men krigsutbrottet gjorde att det loppet aldrig blev av.





Leveranserna började 1938, då pressen och lyckliga köpare överöste den kraftfulla och sublimt raffinerade V12:an med lovord och förklarade att den var den bästa bilen i världen vid sin debut. Man kunde välja mellan tre chassilängder: 10' 4", 11' eller 11' 6", och i enlighet med brittisk tradition karossbyggare som James Young och Thrupp & Maberly V12-chassin i en mängd olika stilar och med typiskt utmärkta resultat. Men det var Lagondas egen karosseriverkstad, ledd av chefsdesignern Frank Feeley, som tillverkade några av de mest minnesvärda och vackraste karosserierna på V12:an. Feeley skapade en vällustig och vackert proportionerad basstyling som var lätt att anpassa från sedan till lyxig drophead coupé till den sportiga Rapide. I slutändan gjorde bilens kostnad och komplexitet, tillsammans med den olyckliga frågan om krig, att produktionen av Lagonda V12 avbröts efter bara 190 exemplar. Lagonda hade för avsikt att återuppta produktionen efter kriget, men tyvärr skadades mycket av de kritiska verktygen i bombräder, och Lagonda absorberades av Aston Martin 1947.

Ett slående exempel på Feelys designförmåga och W.O. Bentleys tekniska briljans, denna Lagonda V12 Drophead från 1939 är en önskvärd bil med kort chassi och fabriksbyggd karosseri. För V12 antog Lagonda ett numreringsystem baserat på chassilängd – med korta, medellånga och långa hjulbaser som börjar med 14010, 16010 respektive 18010. Denna bil, chassi 14028, är alltså just den 18 V12 med kort chassi tillverkas. Alla Lagonda V12:or var högerstyrda, och bilens registreringskyltar pekar på att den levererades i Storbritannien, även om dess tidiga historia för närvarande inte är dokumenterad. Den sägs ha restaurerats i USA strax innan den nuvarande ägaren förvärvade den 2009 och den dök upp på fältet vid Amelia Island Concours d'Elegance 2010. Presenterad i en härlig nyans av indigoblå över kexläderklädsel, detaljer inkluderar dramatiskt kurviga framvingar, helt inkapslade sidomonterade reservdelar och stora Lucas King of the Road-lampor. Den bär sin restaurering mycket väl, efter att ha använts minimalt sedan den gick med i samlingen, där den delade utrymme med andra betydande karossbyggda kontinentala tourers. Den har servats som förberedelse för försäljning, även om ytterligare återstart kan krävas innan du ger dig ut på turer.

Lagonda V12 levererar oöverträffad prestanda och lyx och anses allmänt vara kronjuvelen i W.O. Bentleys omfattande portfölj. Minimalt visad i nuvarande ägande är den utmärkt för återintroduktion till concours-kretsen, och dess oöverträffade prestanda och förfining kommer utan tvekan att lysa på turnéevenemang över hela världen.

# Klassiker

## 12. Grattis Plymouth Fury!

Publicerad 19 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Enligt Klassikerkalendern har Fury namnsdag, Plymouth Fury



Fury är engelska för raseri eller ursinne och ett märkligt namn på en bilmodell kan tyckas. Hos Plymouth på femtiotalet tyckte man att namnet var en rysare värd att använda.

Skräckförfattaren Stephen King använde sig av en Plymouth Fury 1958 i rysaren "Christine" där bilen besitter svarta sidor som absolut inte förväntas av en bil. Finns som bok och film.



*Plymouth Sport Fury Convertible 1959*



*Fury 1965. Utvecklingen inom bildesignens snabba utveckling gör sig särskilt märkbar om man jämför med 1958 års modell*



*Se så elegant Fury från 1967 tar sig ut  
En bil man skulle vilja ha helt enkelt. Alla Fury var och hade varit fullsizebilar*



*Tyckte du föregående bil var elegant är det ändå inget mot denna Fury Sport Suburban 1972. Leende fullbred grill utan synliga strålkastare är snyggt. Så är det bara.*



*Fury Gran Coupe 1972*



*1974 var kantigheten gällande. Skapad med linjal och vinkelhake men fortfarande fullsize-kaross detta år, men till 1975 döptes dessa stora bilar om till Gran Fury*



*Furys fyra sista år innebar midsizekaross. En trevlig storlek det också som du kan se. Bilen på bilden är från 1977 och 1978 blev sista året för Fury.*



*Furys fyra sista år innebar midsizekaross. En trevlig storlek det också som du kan se. Bilarna på bilden är från 1977 och 1978 blev sista året för Fury*





### 13. Fredagsfilmen: Se utvecklingen av Volvo Lastvagnar på bara 1 minut

23 juli 2025

(1925 - 2025)



**FILM:** <https://youtu.be/sN2oxcKUa7w>

Från den blygsamma starten av LV-serien i slutet av 1920-talet till den futuristiska FH Aero 2025 – det här är hela historien om hur Volvo Lastvagnar har format världen för tunga transporter.

Upptäck de banbrytande modellerna som definierade årtionden: Titanen och Vikingen från 1950-talet, Den revolutionerande F-serien på 70- och 80-talen, De legendariska FH12 och FH16, födda 1993, Den mångsidiga FM och robusta FMX, Den nordamerikanska VN/VNL, Och Volvos språng in i den elektriska eran med FL Electric, FM Electric och FH Electric.

Med varje ny generation har Volvo Lastvagnar tänjt på gränserna för kraft, säkerhet, innovation och hållbarhet – från dieseljättar till rena, tysta elmaskiner.

Oavsett om du är en lastbilsentusiast, ett logistikproffs eller bara älskar kraftfulla maskiner, är den här videon din ultimata tidslinje genom nästan ett sekel av lastbilsexcellens.



## 14. Saab 95 1959-78



Den första Saab 95 var i huvudsak en godsversion av 93, men drivs av en 841 cm<sup>3</sup> utveckling av den trecylindriga tvåtaktsmotorn.

Som nämnts tidigare varade 93 inte mycket längre, och 95-namnet överfördes snart till 96: s godsderivat.

Från och med då följde 95:ans historia nära 96:ans, som vi snart ska titta på, och bilen tillverkades fortfarande så sent som 1978.

Exemplet som visas här har liten likhet med en 93 eller en tidig 96, men det beror på att det byggdes 1972, då Saab hade gjort många förändringar i designen.



Roger Warolin