



Glasspar G2 1953

- 1. Cupra Tavascan provkörd**
- 2. 69 mil med Smart #5**
- 3. Vassare Toyota Corolla**
- 4. Stellantis lägger ner Rams eldrivna pickup**
- 5. Nästa Porsche 718 endast med eldrift**
- 6. Stellantis lovar nya fullhybrider**
- 7. Bentley enda lyxbilen som inte backar i Sverige**
- 8. Översynen av förbudet mot förbränningsbilar tidigareläggs**
- 9. Vad som visas på IAA Mobility**
- 10. PostNord utökar med fler eldrivna lastbilar**
- 11. Världens största laddstation för eldrivna lastbilar**
- 12. Volvo 780 fick kritik**
- 13. Meyers Manx Dune Buggy**
- 14. Glasspar G2**
- 15. Grattis Morris Oxford**
- 16. Rattmuffen**
- 17. Saab Monster**

1. Provkörd: Cupra Tavascan – en spansk utmanare till Tesla

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 11 sep. 2025 Publicerad 11 sep. 2025

Innanför dörrarna på Cupra Tavascan finns en futuristisk interiör, men dess största svaghet är något som borde ha undvikits helt.



FILM: <https://youtu.be/0MCnYLeV634>

Den nya el-suv-en Cupra Tavascan har gjort en spektakulär entré på marknaden och delar många av sina tekniska komponenter med populära modeller som Volkswagen ID.5 och Skoda Enyaq Coupé.

Trots sina delade rötter har Cupra lyckats skapa en bil med en helt egen identitet som sticker ut med sin unika och aggressiva design.

Denna modell riktar sig till den som vill ha en sportig elbil med attityd, men frågan är om den uppfyller förväntningarna när det kommer till prestanda och användarvänlighet.

Ett utseende som lockar

Tavascan är onekligen en bil som drar blickar till sig. Dess design med skarpa linjer och distinkta proportioner ger den en kaxig framtoning som skiljer den från sina syskon inom Volkswagen-koncernen.

Bilen har en sluttande taklinje som ger den en sportig coupé-känsla utan att kompromissa med den praktiska lastkapaciteten. Till skillnad från många andra liknande suvar känns Tavascan genomtänkt, och den aerodynamiska designen bidrar till en imponerande räckvidd.

Bilens insida är lika dramatisk som utsidan. Den domineras av en enorm, 15 tum stor, pekskärm som ger ett minimalistiskt och modernt intryck.



Trots att designen är slående och skapar en känsla av ett exklusivt boutiquehotell, har det noterats att materialvalen inte alltid lever upp till de höga designförväntningarna.

Den unika mittkonsolen, som sträcker sig från instrumentbrädan, har fått både ros och ris för sin djärva design som visserligen är unik men samtidigt inkräktar på förvaringsutrymmet. Samt att det kan ha skett några felklick på varningsblinkers-knappen som sitter lite illa till.

Bilen som gör dig frustrerad

Trots bilens imponerande design och rymliga interiör, finns det vissa brister som kan påverka körupplevelsen negativt.

En stor kritikpunkt är de beröringskänsliga kontrollerna på ratten, som beskrivs som lätta att aktivera av misstag och svåra att använda med precision. Detta, tillsammans med en allmän avsaknad av fysiska knappar, kan göra justeringar av volym och klimatreglering till en utmanande uppgift.

Den ständiga kampen med touchknapparna leder till frustration.

Vet inte hur många gånger jag satt i godan ro och lyssnade på dödsmetall och så ska jag svänga och byter plats på händerna och vips maxas volymen mitt i svängen. Blev några extra hjärtslag där.

Min personliga åsikt är att dessa beröringskänsliga knappar är en fullständig katastrof och de borde avlägsnas från alla bilar omedelbart. Volkswagen har börjat ta bort dem och vi hoppas de helt försvinner.

En bil med sportiga ambitioner

Cupra har arbetat hårt för att ge Tavascan en sportig karaktär. Bilen är utrustad med adaptiva stötdämpare som standard på vissa modeller, vilket ger en balanserad och kontrollerad körning.

Styrningen beskrivs som direkt och engagerande, vilket bidrar till en rolig körupplevelse, även om bilens vikt på cirka 2,3 ton gör sig påmind i snäva kurvor. Det är dock inte en bil som kan jämföras med de allra mest sportiga elbilarna på marknaden.

Bromspedalen har fått kritik för att vara opålitlig och svår att dosera, vilket kan leda till ryckiga inbromsningar och det märktes av tydligt. Trots detta levererar Tavascan en pigg acceleration med en 0-100 km/h tid på 5,5 sekunder för den snabbaste varianten, vilket räcker gott för de allra flesta.



Cupra Tavascan lyckas med att blanda slående design med god praktisk användbarhet. Den rymliga interiören och bagageutrymmet är imponerande, även om vissa konkurrenter erbjuder ännu mer plats.

Trots att den är en senkomling på marknaden, har Cupra lyckats lära sig av tidigare misstag och levererar en bil som, bortsett från sina irritationsmoment, är välbyggd och erbjuder en solid körupplevelse. Sammantaget är Tavascan en av de bästa realiserade sportiga elbils-cross-overna i sin klass.

CUPRA Tavascan 2WD

- 77kWh (210kW) 286 hk 100% el
- Privatileasa från: 4 695 kr/mån
- Frånpris: 534 900 kronor





Bilmärket trotsar trenden – “Utan förare, ingen bil”

CUPRA presenterar Tindaya, en mystisk konceptbil. Den sätter föraren i fokus med sin unika design och sitt motto. Här är alla detaljer. Det är sällan en



Volkswagen stäms för “farliga rattar”

Den senaste designen av rattar från Volkswagen var tänkt att vara futuristisk men har istället lett till frustration och potentiella säkerhetsrisker. En



Provkörd: Porsche Taycan GTS – underbar vardagsracer

Porsche har presenterat en elbil som väcker uppmärksamhet var man än kör med sin unika blandning av snabbhet och läckra yttre. Porsches senaste skapelse,



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se



2. 69 mil med Smart #5 börjar dåligt men slutar rätt bra ändå

14 sep. 2025

Jag har kört nya Smart #5 Brabus, en elbil från märket Smart som idag är ett samarbete mellan Mercedes och Geely-koncernen. Det gör att bilen har design från Mercedes men teknik från Geely vilket skapar en rätt bra bil, om den får köras in lite vill säga...



Film: <https://youtu.be/aX6EmvukZEM>

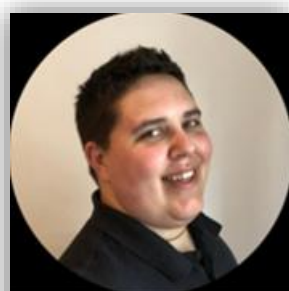
-- Bra länkar --

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/...>



Christoffer Gullin

Feber

3. Vassare Toyota Corolla läcker ut

Bobby Green 2025-09-12 kl 11:40

Läcker



FILM. <https://youtu.be/cT38ZBCpY6k>

2022 rullade Toyota GR Corolla som precis som GR Yaris är den vassaste versionen av modellen. Det har efter detta ryktats om att en ännu värre Corolla skulle vara på väg och nu sägs det att denna har läckt ut. I videon ser vi vad som sägs vara GRMN-versionen och den har bland annat större vinge bak, ännu mer breddning med gälar i framskärmarna, kolfiberhuv, fetare front och på insidan finns bara två rejäla skalstolar. Även effekten ska ha ökat och det sägs att den turbomatade trean på 1,6 liter ska leverera över 300 hästar.

[motor1.com](https://www.motor1.com)



Bobby Green



Rallykörning med en Toyota GR Corolla
Den är född till detta



Doug tar sig en närmare titt på Toyotas busiga Corolla
Snack och sladd



Toyota rullar ut GR Corolla
300 hästar stark busbil



4. Stellantis lägger ner Rams eldrivna pickup

Av Bobby Green

2025-09-15 kl 09:40

Innan den ens har lanserats



I början av 2023 presenterade Stellantis **Ram 1500 Rev** som var en helt eldriven version av den populära pickuper. Man sa då att den skulle lanseras i slutet av 2024, men så blev det aldrig. Sen gick snacket om att den skulle bli försenad till 2026, och att man istället skulle fokusera på att få ut en version med bensindriven räckviddsförlängare. I början av detta året gick ryktena om att den eldrivna versionen skulle läggas ner innan den ens hade lanserats - och nu står det klart att det blir på detta viset. Ersätter gör räckviddsförlängar-versionen Ramcharger som nu byter namn till Rev. Anledningen till beslutet är inte helt oväntat den låga efterfrågan på eldrivna pickuper.

Nya Rev ska lanseras någon gång nästa år och den ska då bjuda på fyrhjulsdraft, 656 hästar, 826 newtonmeter i vrid, ha en 0-100-tid på 4,6 sekunder och kunna ta sig totalt 110 mil med fullt batteri och full tank.

[msn.com](https://www.msn.com)



Bobby Green



**Ram slopar eldriven pickis med lång räckvidd⁹
Satsar på Ramcharger**



**Eldriven Ram försenas till 2026
Pickis med räckviddsförlängare lanseras först**



**Ram presenterar sin första eldrivna pickup
Lanseras i slutet av nästa år**

5. Nästa Porsche 718 endast med eldrift – och då kommer den

Av Carl Undéhn 12 sep 2025

Porsche har skruvat ned sina ambitioner för elbilar något. Bland annat skrotades planen på en egen batterifabrik och även målet att helt eldrivna modeller ska stå för 80 procent av försäljningen år 2030 är inget som gäller längre.



När det kommer till nästa generation av modellerna Cayman och Boxter i 718-serien **uppges** de nu endast komma som helt eldrivna bilar. Att eldrivna versioner av de båda tvåsitsiga modellerna är på gång har det talats om länge. I samband med att den svenska batteritillverkaren Northvolt ansökte om konkurs tidigare i år kom det uppgifter om att det även påverkade Porsches planer på lanseringen av eldrivna 718. Då eftersom bilarna skulle ha använt speciella batterier från just Northvolt.

Men nu ska de vara på väg och lanseras nästa år. Eldrivna Cayman och Boxter kommer byggas med elbilsplattformen PPE, som Porsche utvecklat gemensamt med Audi. Men då i en omarbetad version där batteriet delvis är placerat bakom föraren, där motorn sitter i de bensindrivna versionerna av 718. Just det ska ha varit orsaken till att konkursen hos Northvolt skapade problem för Porsche.



Carl Undéhn

6. Stellantis hakar på trenden – lovar nya fullhybrider

Publicerad 2025-09-12 09:35 Text Erik Söderholm

Peugeot, Citroën och Opel kan lansera flera modeller med samma typ av hybridteknik som Toyota om några år.



Försäljningen av bilar med dieselmotorer har rasat. I stället har flera märken börjat utveckla samma typ av hybridteknik som Toyota haft länge.

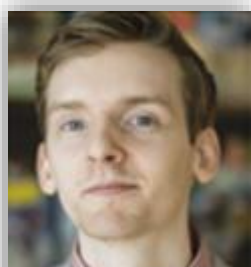
Ett exempel är Volkswagen som hittills bara haft mildhybrider och laddhybrider i utbudet, men som nyss visat upp **T-Roc som fullhybrid**.

Även Renault hakar på fullhybridtekniken med **nya Clio**. En fullhybrid kan köras helt på el i exempelvis stadstrafik, men den kan inte laddas i ett uttag.

Nu ska även Stellantis – där mängder av bilmärken som Peugeot, Citroën, Fiat och Opel ingår – satsa på fullhybrider, skriver **Automotive News**.

Koncernchefen för Stellantis säger att de nya fullhybriderna ska sättas i produktion inom "två till tre år", vilket i så fall innebär att företaget hamnar efter konkurrenterna. Men å andra sidan hintar Stellantischefen om att även dieselmotorer kan få hybridteknik vilket i så fall sticker ut jämfört med konkurrenterna.

Stellantis har **rivit upp målet** att enbart sälja helt eldrivna bilar i Europa år 2030, och elbilen Fiat 500 har **konverterats till bensindrif** för att öka försäljningen.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Opel ger efter – nu skrotas elbilsmålet



officiell – ny generation med Renault Clio design radikal



Volkswagen T-Roc



officiell – kommer som fullhybrid

7. Bentley enda lyxbilen som inte backar i Sverige

Ola Söderlund

Uppdaterad 11 sep. 2025

Publicerad 11 sep. 2025

Köpen av exklusiva bilar bromsar in i Sverige, det är uppenbart att den rika eliten håller hårdare i plånboken.



Bentley är den enda lyxbilen som står på gasen i Sverige. Resten bromsar in.

Totalt sett lyfter bilförsäljningen i Sverige, enligt [Mobility Sweden](#).

Men inte när det gäller dyra lyx- och sportbilar. Förutom **Bentley** då, som säljer bättre hittills i år än under 2024.

Bentley ökar farten i Sverige

I fjol fram till nu såldes fyra nya Bentleybilar i Sverige. Den siffran har nästan fördubblats så här långt i år då sju Bentley registrerats.

Det skriver sajten [Carup](#) och konstaterar att ökningen därmed är hela 130 procent och att Continental GT är favoritmodellen när förmögna svenskar kostar på sig en bil i översta prisklassen.

Aston Martin noterar samtidigt en nedgång med nästan 76 procent under 2025, jämfört med förra året då 17 bilar såldes under motsvarande tid i Sverige av den engelska lyxbiltillverkaren.



Endast fyra Aston Martin har registrerats i Sverige hittills i år

Trögt för anrika Aston Martin

I år har blott fyra Aston Martin nyregistrerats varav Vantage och DB12 uppges vara mest populära.

Även Lamborghini uppvisar röda siffror och ett kraftig försäljningstapp jämfört med fjol-året. Hittills har endast 37 sportbilar från Lamborghini registrerats i Sverige. Under samma period 2024 var siffran dubbelt så hög, 73 sålda bilar.

Carup konstaterar att det innebär ett försäljningstapp på 38 procent för den italienska sportbilssaktören.



Ferrari har haft bättre dagar än vad som nu är fallet

Dystert för Ferrari och Porsche

Ferrari sålde 80 bilar 2024, framgår det vidare, liksom att bara 50 Ferraribilar sålts i år. Därmed backar Ferrari 31 procent.

Tyska Porsche har sålt 2 015 bilar i år, jämfört med 3 474 förra året. Det ger en nedgång på 18 procent.

Siffrorna lyser alltså röda för alla ovan nämnda lyx- och sportbilar, utom Bentley som trycker på gasen.

Höjda skatter, hård konkurrens från uppstickare som erbjuder komfort till lägre priser och avsaknaden av laddbara bilar inom lyxsegmentet är några teorier om varför dyrgriparna faller i intresse.



Porsches försäljning har sjunkit med 18 procent

Lamborghinis vd: Tullarnas fel

Även Trumps tullar kan ha ett finger med i spelet. Nyligen rapporterade Dagens PS med hänvisning till CNBC att [rika amerikaner avvaktar i högre grad att köpa lyxbilar](#) för att se vad tullsatsen blir i slutändan.

USA är Lamborghinis största marknad och det var företagets vd och ordförande **Stephan Winkelmann** som uppgav detta och att det rör sig om kunder som planerat att köpa en bil av Lamborghini för motsvarande minst 3,8 miljoner kronor.



Ola Söderlund

8. Efter ordkriget: Översynen av förbudet mot förbränningsbilar tidigareläggs

Johan Kristensson reporter

Publicerad av 12 sep 2025 kl 17.00 Senast uppdaterad 12 sep 2025 kl 18.59

Översynen av de beslutade utsläppsreglerna för nya bilar och lätta lastbilar ska bli klar tidigare än planerat. Dessutom ska en ny fordonskategori för små elbilar skapas. Det blev resultatet av mötet mellan EU-kommissionen och bilindustrin.



EU-kommissionens ordförande Ursula von der Leyen

Under fredagen träffades EU-kommissionen och bilindustrin för en strategisk dialog om de sedan tidigare beslutade utsläppskraven för personbilar och lätta lastbilar. Utsläppen ska ner med 55 procent till 2030 och 100 procent till 2035, vilket alltså i praktiken innebär ett förbud för nya bilar med förbränningsmotor.

Men delar av industrin har i efterhand gått i taket och krävt ett omtag i frågan. Vad som närmast kan beskrivas som ett ordkrig har blossat upp, med bland annat **Mercedes-Benz** på ena sidan samt **Volvo Cars** och **Polestar** på den andra.

Resultatet av mötet blev att en planerad översyn av regelverket ska tidigareläggas, så att den är klar redan i slutet av detta år snarare än under 2026, **rapporterar Reuters med hänvisning till källor.**

Dessutom ska kommissionen presentera ett förslag på att införa en ny fordonskategori för små elektriska bilar.

Tanken är att kategorin ska kunna åtnjuta lägra beskattning och i ökad omfattning bidra till att utsläppsmålen nås, enligt Reuters källor. Förslaget är i linje med vad Renault och Stellantis har önskat sig.



9. Vad som visas på IAA Mobility & hur det också agerar stadsfest för München

Av Christoffer Gullin

11 sep. 2025

IAA Mobility 2025 har gått av stapeln i München och det finns en del nyheter och spännande saker att prata om där som kanske inte får sin egen video. I denna video går jag runt på mässan och diskuterar några av de tekniker som visas upp på mässan innan jag sen förflyttar mig till stadskärnan där flera tillverkare ställer upp med enorma montrar.



FILM: https://youtu.be/R_fhWHYmoYg

00:00 - Intro	11:49 - Lucid
00:17 - Reklam	12:18 - Cupra
00:28 - Porsche	13:36 - Ludwigstrasse
01:09 - Volvo	13:51 - Smart
02:14 - Vad handlar IAA Mobility om?	14:19 - BYD
04:05 - Mobis	15:05 - Renault
05:26 - Changan	16:18 - Ford
06:09 - Dongfeng	17:34 - Hyundai
07:04 - Aito	18:24 - Volvo igen
08:07 - Mercedes	18:47 - Kia
09:32 - Xiaomi	20:41 - Outro
11:09 - Mercedes igen	



10. PostNord utökar med fler eldrivna lastbilar från svenska Volvo

Posted by Kristofer Rask september 14, 2025

PostNord fortsätter att förnya och modernisera sin fordonsflotta. Nu har man tagit emot en större leverans med eldrivna lastbilar från Volvo Lastvagnar.



Liv Najjar, chef för fordon och laddinfrastruktur på PostNord

PostNord har som mål att ställa om till en 100 procent fossilfri fordonsflotta.

Som en del av det viktiga omställningsarbetet har PostNord nu mottagit 11 nya Volvo FM Electric, berättar logistikföretaget. Modellen har en maximal tågvikt på 44 ton.

– Mot slutet av året kommer vi att ha totalt 40 ellastbilar. Vi fortsätter att ligga i framkant, och gör allt vi kan för att skynda på klimatomställningen. Samtidigt som vi övertygar om att det är fullt möjligt att köra fjärrtrafik med ellastbilar trots utmaningarna, säger Liv Najjar, chef för fordon och laddinfrastruktur på PostNord.

PostNord skriver i en uppmaning att det är viktigt för företag att ställa om. Dessutom måste någon alltid vara först, även om det innebär utmaningar. PostNord anser att den publika laddinfrastrukturen måste utökas och förbättras samtidigt som också elnätets kapacitet måste uppgraderas.

– PostNord har ambitiösa klimatmål, och det kommer också gynna oss i långa loppet. Att vi kör elektrifierat och fossilfritt är inte en vinst bara för oss, utan för hela samhället. Det är vi fast beslutna om att fortsätta bevisa, summerar Liv Najjar.

PostNord summerar mottagandet av de nya lastbilarna med en positiv inställning: "Där andra ser svårigheter och problem, ser vi lösningar".



Kristofer Rask



11. Världens största laddstation för eldrivna lastbilar – kapacitet på 100 MW

Posted by Kristofer Rask september 15, 2025

Den kinesiska teknikjätten Huawei är mest kända för sin konsumentelektronik. Men de håller också på med elbilar och allt som hör till det.



Nu har företaget Huawei öppnat en av världens största laddstationer för eldrivna lastbilar tillsammans med energibolaget Sichuan Yuanqi Xingguang Digital Energy Technology.

Stationen ligger i kinesiska Beichuan i Sichuan-provinsen och fungerar som en demonstrationsanläggning för eldrivna fordon inom regionens sand- och gruvdrift. Med en installerad kapacitet på 100 MW kan stationen ladda omkring 700 eldrivna lastbilar per dag och leverera över 300 000 kWh.

Här finns 18 megawattladdare på 1,44 MW vardera och 180 snabbaddare på 600 till 720 kW. Dessutom ingår en solcellspark på nästan 1 MW och energilager med smart kylning.

För lastbilsägare innebär tekniken stora kostnadsbesparingar, uppger Huawei. Laddningen beräknas minska energikostnaden med motsvarande 2 kronor per kilometer vilket kan spara upp till 200 000 kronor per år. I praktiken motsvarande kostnaden för en ny lastbil på tre år.

Huawei har också byggt upp ett avancerat mikronät som kan kopplas till eller köras oberoende av elnätet. Det gör det möjligt att balansera belastningen vid hög effektladdning och att stationen bättre kan utnyttja förnybar energi. Solcellerna genererar omkring 5 000 kWh grön el varje dag och anläggningen väntas minska koldioxidutsläppen med 45 000 ton per år.



Vid invigningen levererade fordonstillverkaren Xuzhou Construction Machinery Group 200 eldrivna lastbilar anpassade för megawattladdning. Ytterligare 500 fordon är beställda.

Huawei planerar nu att tillsammans med industriparters bygga upp ett nätverk av megawattladdare för tunga elfordon vilket beskrivs som ett viktigt steg för att elektrifiera långväga transporter.



Kristofer Rask

12. Volvo 780 fick kritik: "Som avslagen champagne"

Publicerad 2025-09-14 6:30 Text Calle Carlquist

Lyxcoupén 780 var Volvos dittills dyraste bil. Det imponerade inte mycket på Vi Biläga-res testskribent när modellen var ny.



Ibland noteras en speciell tidsatmosfär på äldre ViB-sidor. Det gäller utgåvor från 1970-talet och i viss mån 1980-talet. Vi som var med minns hur det var. Bilar ansågs som något fult, lyx och flärd var onödigt och varför i hela friden fanns det schlagerfestival ("Mello") i televisionen? Ja, åtminstone tills ABBA gick och vann.

Folk hade börjat bli tillvända men, för att låna Povel Ramels träffsäkra beskrivning, det var inte alltid så lätt att veta åt vilket håll man skulle vända sig.

Tidningen redovisade 1974 närmast motvilligt ett test av "sportbilar", däribland Opel Manta och Ford Capri. Man ägnade åtskillig text till att urskulda sig med att också sådana bilar kunde ha ett intresse, även om man inte rekommenderade någon att köpa dem. De var ju dyrare än de standardversioner på vilka de baserades, de var trånga och opraktiska. Värst av allt; de lyste i ögonen på grannarna. Så gjorde man inte i Sverige.

»Det räckte med att titta på bilen för att se att den var snygg, ruskigt snygg.«

Hösten 1986 avhandlades Volvo 780 med teststämpel och allt. En skamlöst lyxig Volvo, efterföljare till **Volvo 262C**. Du minns nog den taksänkta och hos Bertone i Italien hopskruvade lyxpastejen på Svenssons Volvo 240. Bilen fick rubriken "The Car for People who shrink" i en amerikansk motortidning, en parafra på Volvos egen USA-tagline vid denna tid, "The Car for People who think".

"Som avslagen champagne" är inte heller någon drömrubrik för en tillverkare och måste ha känts snopen för Volvo, nu när man byggt en så flott vagn som sjuåttio. Den var en kortad Volvo 740/760, med snofsig inredning där läder, trä och italiensk design tävlade om uppmärksamheten.



Elstyrda stolar var standard liksom Volvos allra dyraste stereo. Bara den kostade annars 10 000 kronor i lösvikt. Breda baklampor och nystukad front toppade de yttre detaljskillnaderna.

Designen som helhet var väl inte modig men det räckte med att titta på bilen för att se att den var snygg, ruskigt snygg. En klassisk GT- och långresevagn som det stod Volvo på. Folkhem och flärd i ett, kunde det bli bättre? Det var många som gillade bilen och jag var en av dem. Efter en långresa i norra Sverige med just det pressexemplar som syns på ViB-bilderna blev 780 en av mina favoriter.

Priset var en stöttesten för Vi Bilägares redaktör, 290 000 kronor gjorde 780 till Volvos dyraste bil någonsin. Tekniskt sett var bilen närmast identisk med Volvo 760 och alltså försedd med PRV-sexan på 2,85 liters volym och 156 hk. Bakvagnen var fortfarande den stela axeln från standardmodellerna men till årsmodell 1988 kom en individuell upphängning på både 760 och 780, mer i linje med bilens profil och pris.

Motorn övertygade inte i ViB. Det tog tolv sekunder att nå 100 km/tim från start och flåset var måttligt. "Det är lätt att bli liggande länge bakom tungt lastade, undermotoriserade sydeuropeiska långtradare."

En pressrepresentant för Volvo avslöjade (långt senare) för mig att bilarna vid pressdebuten var preppade lite extra. Man hade testkört i förväg och noterat att motorn slokade och inte alls gav rätt fart på de bergsvägar i södra Europa dit man förlagt lanseringsevenemanget. Det fick naturligtvis ingen reda på – då. Om inte 780 lagts ner sent 1990 hade ju den raka sexa som kom i Volvo 960 varit perfekt i bilen.

Det blev 9 116 exemplar 1986–91, en marginalmodell i Volvos historia – men vilken fin bil var det inte?

Volvo 780 har numera en beundrarskara som inte alls lär hålla med om ViB:s slutkläm: "På något sätt får man en känsla av att Volvo 780 är som ett försök att sälja lite avslagen champagne i läskedrycksflaskor. Till fullt pris."

13. Meyers Manx Dune Buggy 1966



På 1960-talet fick vurmen för byggsatser i glasfiber fäste i Amerika. Mångsidigt och billigt, glasfiber blev lättare för genomsnittliga entusiaster att använda, och anpassade bilbyggare, racerförare och hot rodders började vända sig till det som ett lönsamt alternativ till plåt. Den var stark och lätt och kunde formas till praktiskt taget vilken form som helst och reproduceras hundratals gånger om. Som ett resultat av detta dök många små "cottage"-tillverkare upp över hela USA som erbjöd prefabricerade bilkarosser i glasfiber som kunde förvandla annars vardagliga transporter till en spännande och unik sportbil. Glasspar var en av de första som kom ut på marknaden med G2, och de fick senare sällskap av företag som Devin och Fiberfab, som hade en hel del framgångar med att sälja kit för att anpassa exotiska karosser, en mängd olika amerikanska eller europeiska chassin.

Ett av de mest distinkta och unika byggsatsbilsprojekten kom från Bruce F. Meyers verkstäder i Kalifornien. Meyers var en ingenjör, båtbyggare, konstnär, pysslare, surfare och amatör ökenracer som skulle komma att utlösa en kit-car-vurm på 60-talet. Meyers undvek den typiska sportbilsdesignen som föredras av andra byggsatsbilsbyggare och designade och byggde en VW-baserad sandbuggy som passade lika bra på stranden som på gatan eller när han tävlade genom öknen. Med hjälp av hans erfarenhet av båtbygge byggdes den första Meyers dune buggyn med en dramatiskt förkortad VW Beetle-plattform utrustad med en glasfiber monocoque-kaross och en blandning av VW och Chevy lastbilsfjädring. Han döpte den till "Manx" efter den stubbiga, kortsvansade manxkatten. Donor Beetles var billiga, rikliga och kunde lätt ställas in för att ge den lätta och smidiga Manx häpnadsväckande prestanda både på och utanför vägen. Bruce Meyers lilla buggy skapade rubriker 1967 när den tog en överraskande seger i 1967 års Mexican 1000 ökenlopp (föregångaren till Baja 1000).



Försäljningen exploderade och snart började mängder av exemplar översvämma marknaden, och vurmen för dune buggy hade tagit fart. Trots imitationerna är den ursprungliga Meyers Manx fortfarande en kultklassiker, och autentiska tidiga exemplar är uppskattade av både entusiaster och samlare.

Denna förtjusande **Meyers Manx** är ett verifierat originalexemplar komplett med ett äkthetsintyg utfärdat av Meyers Manx Registry. Presenterad i klassiskt orange och svart med ett solbränt tak och interiör, är detta en fantastisk representation av den ikoniska, typiska sandbuggyn. Av långvarigt familjeäggande presenterar denna helt restaurerade Manx i utmärkt skick, med mycket bra lack både invändigt och utvändigt, och ett antal charmiga tidstypiska detaljer. Den har många original Manx-alternativ som främre och bakre stötfångare, en avtagbar hardtop och vindvingar. Den klassiska rakade hållningen uppnås genom "stora och små" stålfälgar, breddade för att rymma 205/70-14 radialer fram med feta 225/70-15 radialer bak. Fälgarna bär VW-navkapslar med hundskål och har fått en vacker finish i grädd för att ge en tilltalande accent till den orange lacken.

Kraften kommer från en nybyggd 1835 cc "big bore" VW-motor som har en motviktsvev, krankaxel, CB Performance cylinderhuvuden och dubbla Solex-förgasare. "Go" får lite "show" tack vare motorkåpor i karosfärg, EMPI-ventilkåpor och ett keramiskt belagt sportavgassystem. Motorn går starkt och avger ett beroendeframkallande skall som skickar kraften genom en VW 4-växlad växellåda utrustad med en EMPI-växelspak.

Glädjen med alla Meyers Manx ligger i dess enkelhet, och det här exemplet fångar det med sin rena, tidstypiska korrekta natur. Interiören består av lite mer än ett par skålade säten med fast rygg klädda i brun vinyl, och bara de grundläggande kontrollerna du behöver för väganvändning, och inget annat som distraherar dig från körglädjen. Instrumenteringen inkluderar OEM VW hastighetskluster, tillsammans med VDO sekundära mätare och en tidskorrekt Sun Super Tach.



Att köra Manx är en absolut höjdare: Motorn ger gott om kraft, och den korta hjulbasen och den livliga, direkta styrningen ger den kartliknande respons. Denna certifierade original Manx är ett enastående exempel och oavsett om du är i en show, på vägen eller cruisar på stranden, är den redo att leverera på Meyers löfte om "More Smiles per Mile".



meyers manx

14. Glasspar G2

Lästid ca 4 minuter | Skrivet av Ben Branch | februari 20th, 2019

Den första produktionsbilen med glasfiberkaross



Glasspar G2 anses av många bilhistoriker vara den första produktionsbilen med en glasfiberkaross, det var en viktig bidragande faktor bakom den ökade populariteten för fordon med glasfiberkaross i USA på 1950-talet och framåt – vilket resulterade i ikoniska bilar som Chevrolet Corvette, Meyers Manx och DeLorean DMC-12.

Historien om Glasspar G2 sammanfattar de tidiga dagarna av den amerikanska custombilsrörelsen, som definierades av människor som byggde unika bilar i sina garage med hjälp av chassin och karosser byggda av små företag som annonserade på baksidan av bildningar.

Glasfiber blev snabbt det material som dessa specialbilsbyggare valde, eftersom det gjorde det möjligt att snabbt och enkelt forma starka och lätta karosser med sammansatta kurvor. Den extra fördelen är naturligtvis att glasfiber är billigare än stål eller aluminium, och det rostar aldrig.

The Glasspar G2

Glasspar G2 började sitt liv som Brooks Boxer, en bil baserad på en modifierad **Willysram** med en sexcylindrig Willys-motor som tillverkades av flygvapenmajoren Ken Brooks 1949. Brooks hade inte listat ut karossen ännu men hans vän Bill Tritt hade en idé, Tritt var en marinarkitekt som använde ett nytt material som kallas "glasfiber" för att bygga båtar i sin verkstad i Santa Ana.



Tritts idé var att designa och forma en helt ny glasfiberkaross för chassit som kombinerade både amerikanska och europeiska influenser. Designen var crowdsourcad och den inkluderade input från Brooks och hans vänner och familj samt Tritt, när en slutlig design väl hade valts skapades en form och den nya karossen lades upp.

När den nya Brooks Boxer var klar visades den på Motorama-utställningen 1951, den visade sig vara en av de stora hitsen på mässan, och den uppmuntrade Tritt att utöka sin båtbyggerverksamhet till att omfatta en liten bilavdelning.

Brooks Boxer-designen vidareutvecklades och kombinerades med ett nytt chassi så att denna nya modell kom att kallas Glasspar G2 och det skulle bli början på en våg av liknande bilar som senare skulle bli kända som "kit cars".

Det råder viss oenighet om huruvida Glasspar G2 var den första produktionsbilen med en glasfiberkaross. Kaiser Darrin och Chevrolet Corvette kom båda strax efter G2, men det finns en viss debatt om huruvida G2 var en riktig produktionsbil.

Kunderna kunde beställa sin nya Glasspar G2 som en komplett nyckelfärdig bil med eget chassi, men de flesta valde att bara köpa karossen och antingen tillverka sitt eget chassi, eller köpa ett chassi. Så G2 var tekniskt sett en produktionsbil, men antalet som tillverkades komplett från fabrik var relativt lågt.



Glasspar G2 byggdes mellan 1951 och 1953, det är inte känt exakt hur många bilar som färdigställdes eftersom de flesta såldes som karosser och många av dem färdigställdes aldrig, men vi vet att cirka 150 karosser tillverkades.

Överlevande exemplar av G2 är nu mycket samlarbara och tack vare de marint härledda glasfiberkonstruktionsmetoderna är de ofta i mycket bättre skick än många andra glasfiberbilar från eran.

Glasspar G2 från 1953 visas här

Glasspar G2 som du ser här köptes i byggsatsform och färdigställdes 1953 av Emilio Pistoresi, ägaren till Chrysler-återförsäljaren i Madera, Kalifornien. Pistoresi monterade en 291 kubiktum DeSoto Hemi V8-motor som var kopplad till en växellåda och bakaxel från en Ford från 1940.

Familjen Pistoresi uppskattade bilen och behöll den i årtionden, under 1950-, 60- och 70-talen innan Emilio började demontera bilen för en restaurering. Tyvärr skulle han aldrig bli klar med den, men hans son ville försäkra sig om att bilen var klar, så han sålde den till en välkänd restauratör baserad i Texas.

Bilen fick en omfattande restaurering inklusive en ny pulverlackerad ram, oklanderlig lack, en vackert inredd interiör och det renaste motorrummet du kommer att se den här månaden. Sedan restaureringen har bilen fått en 1:a plats vid 2016 års Sante Fe Concours, och den är nu utan tvekan en av de bästa G2:orna som finns - det finns bara ett 30-tal som tros finnas kvar.

Om du vill läsa mer eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#) på RM Sotheby's. Det uppskattade klubbslaget ligger mellan \$65.000 och \$90.000.USD, och det kommer att passera blocket den 8 mars.



Ben Branch

Klassiker

15. Grattis Morris Oxford!

Publicerad 22 september 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

När Maurits och Moritz har namnsdag passar vi på att fira Morris Oxford. Allt i enlighet med Klassikerkalenderns påbud.

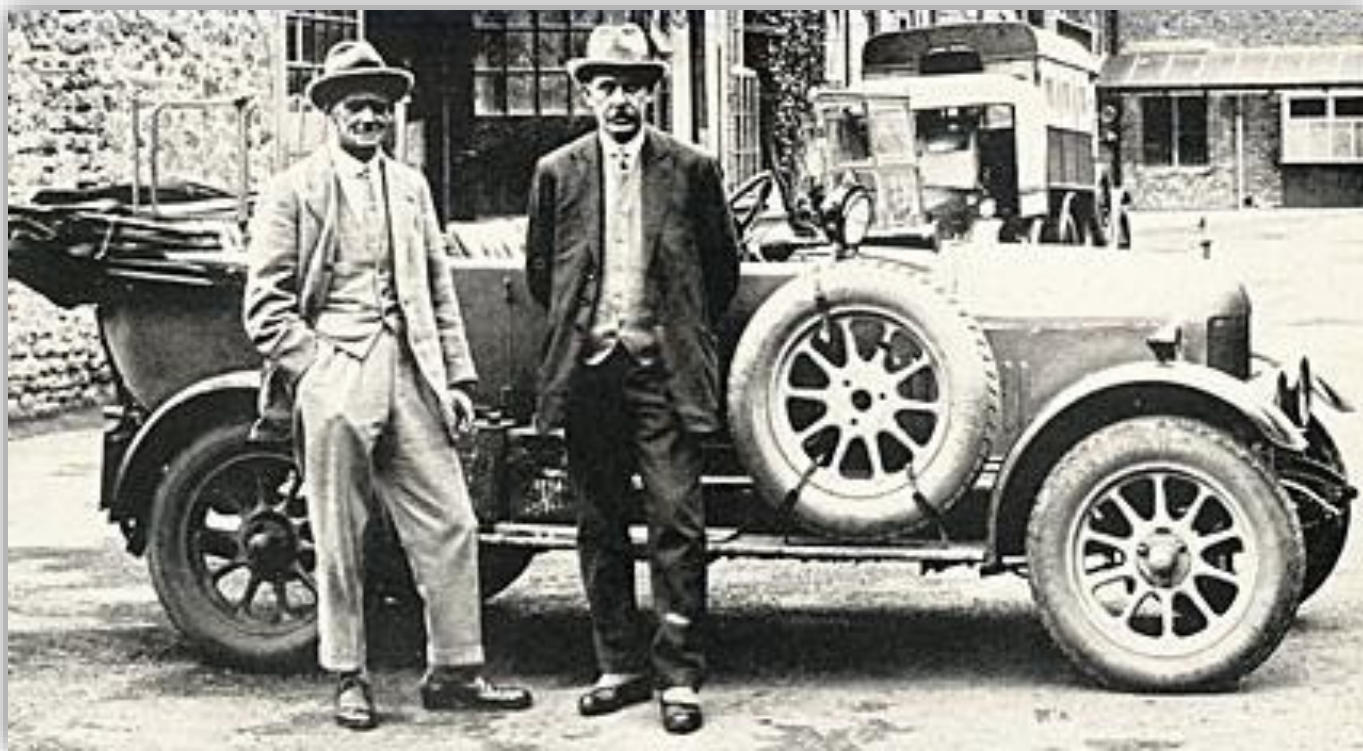


Morris Oxford Series V 1959

William Morris, sedermera adlad som Lord Nuffield, valde år 1913 att kalla sin första bil Morris Oxford. Det var säkert för att hylla hemstaden Oxford i vars stadsdel Cowley bilarna tillverkades.

Morris Oxford var alltid en bil i mellanklassen och den fanns på Morris program under två perioder, 1913-1935 och 1948-1971.

Under en kort period fanns det också en Oxford från Wolseley, ett märke som då också kontrollerades av Lord Nuffield.



*William Morris är personen till vänster i bild
Bilen är en Morris Oxford 1924 som på grund av sin rundade kylare kallas Bullnose*



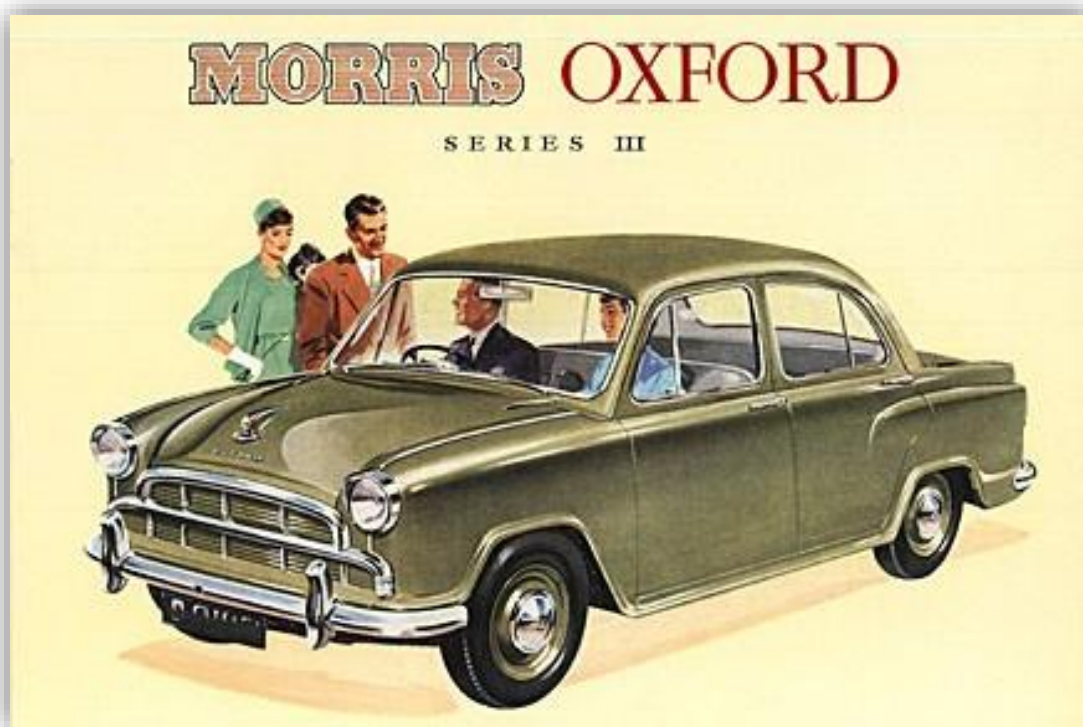
Som storebror till den samtidigt introducerade Morris Minor kom vid Londonsalongen 1948 en helt ny Morris Oxford med internbeteckningen MO. Med kuggstångsstyrning och torsionsfjädring fram var den en utmärkt vägvagn. Motorn på 1,5 liter var med 42 hk något för svag, men den går till historien som den sist nykonstruerade sidventilaren.



Oxford MO fanns från hösten 1952 också som kombi med bärande karosstruktur i askträ.



På våren 1954 avlöstes MO av Oxford series II. BMC hade nu bildats och den nya bilen hade därför den Austinmotor som kallas BMC B men var i övrigt helt konstruerad hos Morris. En kontroversiell lösning var att rattstången vinklats ut mot förardörren. Det skulle öka rymligheten i framsätet men många ogillade att ratten satt snett.



Inför 1957 kom Oxford series III som med små bakfenor och nya pressningar på motorhuven gjorts mindre bullig än föregångaren. Tekniskt var den oförändrad men invändigt hade det satsats på säkerhet genom försänkt rattnav och minimal polstring på instrumentpanelen. Den fanns också som kombi kallad series IV.



Nästa upplaga av Oxford var series V och det var en ren Austinkonstruktion. Den kom 1959 och var tekniskt en tillbakagång. Med styrsnäcka och skruvfjädrar i stället för kuggstång och torsionsstavar hade den i kombination med smal spårvidd och hög tyngdpunkt sämre vägegenskaper än föregångaren. Modellserien kallas BMC Farina därför att det första utkastet till kaross hade gjorts hos Farina, men för den slutliga formgivningen svarade BMC:s egen stylist Dick Burzi.



Som 1962 års modell kom slutligen Oxford series VI. Fenorna hade tonats ner och fronten snyggats till. Även den breddade spårvidden bidrog till ett bättre utseende och likheten med är stor med Peugeot 404 som också formgivits av Farina. Oxford series VI hade BMC B-motorn på 1622cc. Tillsammans med systemmodellen Wolseley 16/60 var Oxford den BMC Farina som tillverkades längst, ända till våren 1971.



En Oxford som bara den minns som åkte mycket taxi i London för så där 50-60 år sedan! Det var William Morris försök att konkurrera med Austin som var det dominerade taximärket i London. Nuffieldmärket Wolseley fick uppdraget och när Wolseley Oxford Taxicab lanserades 1949 ansågs den hypermodern! Snart kom Austin med sin nya FX3 som var bättre och ett par år efter bildandet av BMC tillverkades den sista Oxford Taxicab.



16. Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff.
Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



FILM: <https://youtu.be/7QplcbLkNP8>.



17. Saab Monster 1959



MOTORNYTT

Monster, som kanske är den vildaste bil Saab någonsin tillverkat, var en avskalad 93:a utrustad med två modifierade 748 cm³-motorer som, som vanligt, var monterade framför framaxeln.

Effekten var långt över 100 hästkrafter och den klockades inofficiellt till mer än 190 km/h.

Namnet "monster" syftade inte bara på dess anmärkningsvärda prestanda på raksträcken utan också på köregenskaperna, som rapporterades vara förfärliga.

Den extrema viktfördelningen fram och den stora effekten belastade framdäcken alltför mycket, vilket ledde till att bilen understyrde som en oljetanker.



Roger Warolin