



BMW 700 LS

- 1. Vi har provkört nya Nissan Leaf**
- 2. Provkörning av Tesla Model Y Performance**
- 3. Kia säljer EV4 med bensindoft**
- 4. Volvo ska spara 18 miljarder**
- 5. EU backar och stoppar bränslepris på 35 kr**
- 6. Italiensk skönhet fyller 50 år**
- 7. BMW 700**
- 8. Hispano-Suiza 16 hk Rabassada Roadster**
- 9. Grattis Fiat Topolino**
- 10. Saab 9-X**

## 1. Vi har provkört nya Nissan Leaf

Roger Åberg 2025-10-22 kl 21:00

**Pionjär har växt upp och blivit kortare**



Nissan var verkligen pionjärer med sin första Nissan Leaf när den lanserades 2010. Det var den första elbilen som massproducerades till ett rimligt pris, och blev årets bil 2011. På bara tre år sålde man 100.000 bilar. Idag känns det kanske futtigt, men för 15 år sedan var detta mastodonsiffror.

### **Leaf var första massproducerade elbilen**

På den här tiden var elbilar något för de verkliga entusiasterna. Första versionen av Leaf hade ett batteri på 24 kWh som hade en teoretisk räckvidd på 175 km, enligt den dåvarande NEDC-standarden. Ungefär 15 mil enligt WLTP. På vintern i bästa fall 10 mil. Idag är det här siffror vi ser i vissa laddhybrider. Andra och första generationen När andra generationen kom fick bilen ett större batteri på 40 kWh och med Nissan Leaf e+ hamnade batteriet på runt 60 kWh och 0-100 km/h gick på under 7 sekunder. Modernt!

Och bilen sålde riktigt bra ett tag, även här i Sverige. Under 2021-2023 var det inte ovanligt att Nissan sålde iväg flera hundra bilar per månad i vårt långa land. Totalt har man sålt 700.000 bilar av generation ett och två, 290.000 av dessa har sålts i Europa.



### **Hade föråldrad Chademo-kontakt**

Men gamla Leaf laddades med en så kallad Chademo-kontakt och laddare med såna dräller det inte av direkt, och de maxar ut på 50 kW. Idag är det nog inte så kul att köra långt med en gammal Leaf, men laddas den hemma är det nog fortfarande en rätt trevlig andra bil. Det var förresten i en Leaf som jag fick uppleva en udda känsla för första gången, den när man blev irriterad över hur mycket de andra bilarna i trafiken, speciellt med dubbdäck, lät. Leaf var på den tiden inte en välisolerad bil ska sägas, men det var underligt att själv åka tyst när allt annat lät.

### **Tredje generationen är helt ny, typ**

Nu är tredje generationen här och det här är en helt ny bil om man jämför den med generation två. Men tittar man på storesyskonet Ariya känner vi igen en hel del saker, på gott och ont. För tyvärr stjälp storebrodern Leaf från att vara en utomordentligt bra bil. Gamla Nissan Leaf var nämligen en rätt lång, men låg, bil med en längd på 449 cm. Bara 10 centimeter kortare än Ariya, men det gjorde inte så mycket eftersom gamla Leaf var en så mycket enklare bil. När nu Leaf har blivit modern och rullar på samma plattform hade det blivit problematiskt om de två bilarna låg så nära varandra i storlek. Nissan tycker helt enkelt att kunderna kanske riskera att blanda ihop bilarna när de besöker Nissans bilhallar. Och det ligger väl något i det. Nissan bestämde sig därför för att korta nya Leaf med 14 cm till 435 cm. Nissan är supernöjda med detta eftersom bilen, enligt dem, har samma innermått som gamla Leaf, trots att den är så mycket kortare. Problemet är att gamla Leaf är en gammal bil på en gammal plattform och inte något man ska jämföra sig med.

### **Jämför Leaf med närmaste konkurrenterna på Automatos**

#### **Klart kompetenta konkurrenter**

Problemet för Leaf är nämligen att konkurrenterna är riktigt bra. Det gör inte Leaf till en dålig bil, men konkurrensen är hård. Nissan Leaf börjar på 435.000 kronor och för samma peng kan man få en Kia EV3 eller en Skoda Elroq. EV3 är en mer suvig bil och Elroq är lika lång som gamla Leaf. Båda är alltså större för samma peng och i samma klass. Nu är de inte crossovers, men att en bil är en crossover tror jag inte många kunder ser som ett trumfkort. Om de ens förstår vad det är. Det är helt enkelt väldigt synd att Nissan-gänget inte vågade göra nya Leaf lite, lite längre.



### **Trångt i framsätet, eller i baksätet**

För om man ska sitta rimligt i framsätet blir det trångt i baksätet. Knäna slår inte i, men det blir lite klaustrofobiskt, och jag får inte in tassarna under framsätet om jag inte höjer dessa rejält, och då slår jag istället i taket när jag sitter där framme. Inte exemplariskt. Jag är inte någon bilingenjör, men jag tror faktiskt att några få centimeter hade kunnat göra stor skillnad här.

Nissan Leaf är alltså en bil för två vuxna och två barn, eller ett par. Har du långa tonåringar får du se dig om efter något annat.

Den sluttande taklinjen, som gör den här bilen till en crossover och inte en SUV, gör också att huvudutrymmet är dåligt. Jag med mina 180 cm slår inte i taket om jag sitter rakt, men så fort jag lutar mig lite utåt blir det flint-touch. Det kanske inte är så dumt med boxig SUV ändå...

### **Bagageutrymmet är ok**

I bagageutrymmet får det plats 437 liter med sätena uppfällda (ungefär som konkurrenterna) och 1052 liter med dem nerfällda (betydligt sämre än konkurrenterna). I den här klassen förväntar man sig inte speciellt mycket mer, men man kan ju fundera på hur en boxigare variant hade sett ut. Men det fungerar.

### **Android och fysiska knappar!**

Den här texten är lite bakvänd, för det är först nu vi flyttar till framsätet. Den spontana känslan här är bra. Framför oss har vi en ratt med fysiska knappar och två stora skärmar på 14,3 tum var. Lovande!

Systemet i storesyskonet Ariya är under all kritik, men här har man tagit hjälp av Google och man kör nu Android Automotive. Hurra tänker jag, kompisen Renault gör ju det och man lyckas väldigt bra. Här fungerar det ok.



### Plottrig upplevelse

Problem 1 är att man låtit någon grafisk designer som gillar störande moment hålla på. Bakgrunden som finns som standard är rent utsagt störande. Den ser säkert lysande ut på en presentation, men stör mest i verkligheten. Usch vad gnällig jag låter, men det är så onödigt detta. Längst ner på skärmen finns lite snabbknappar som tyvärr försvinner när vissa saker, som backkameran, kommer fram. Då ska man trycka på en tillbaka-knapp. Också onödigt, men hanterbart och man lär sig snabbt. Under skärmen hittar vi kontrollerna för AC, inte fysiska på riktigt och de drar åt sig tumflått som jag vet inte vad, men jag gillar dem ändå. En mycket trevlig sak är att rumpvärmerna åker på om man höjer över 23 grader. Snyggt! Kartan är såklart Google Maps och här finns det som vanligt väldigt lite att gnälla på. Google Maps har dessutom koll på bilen och matar man in en destination som ligger långt borta säger den till vart man kommer att behöva ladda. Stiligt.

### Rent farliga menyer

Flyttar vi oss till den andra skärmen är det väldigt blandat. När kartan ligger i mitten är det trevligt och tydligt, det finns även ett förenklat läge som har hastigheten tydligt i mitten. Bra.

Men det är stökigt även här. Den där bakgrunden stör lika mycket här och det känns som att ikoner är utslängda lite på måfå. Sämst är nog att alla inställningar för själva bilen finns här. Anledningen är, precis som i Ariya, att sakerna på högerskärmen är ett system och sakerna på vänsterskärmen är ett annat. De kan prata med varandra en smula, men inte så mycket att högerskärmen kunde få inställningarna. På högerskärmen finns förresten en ikon med texten "Alla inställningar" som innehåller, hmm, en del inställningar. Till exempel inte de där inställningarna som faktiskt rör bilen och körningen. Så alltså inte "Alla inställningar". Den där menyn med bilinställningar är en dum idé att hantera när man kör. Man kommer att hamna i diket. Det är ok, för de flesta sakerna här är sånt man ställer in en gång, när man står still. Men några saker vill man faktiskt ställa in medan man kör, och det är på riktigt läskigt.

### Det finns godbitar!

Usch vad jag gnäller. Det är verkligen inte meningen. Det finns massor med trevligt med nya Nissan Leaf också. Jag tycker att den plufsiga formen är mysig. Rumpan är otroligt charmig. Det finns en massa referenser till 23 överallt, bland annat i baklyktorna (ser ni 2 och 3?). 23 är en lek med ordet Nissan, för på japanska låter det som 23.



### **Ombonad att köra**

Och den är riktigt trevlig att köra. Motorn är på 130 kW med lilla batteriet och 160 kW i versionen med stora batteriet som vi körde. Det räcker gott och väl. Jag skulle ljuga om jag sa att den var spännande att köra, men det ska den inte vara heller. Istället är den ombonad i sin körning. Inte bekväm, men fluffig på ett bra sätt. Svårt att förklara, men jag gillar det. e-Pedal-läget som sköter den regenerativa bromsningen fungerar bra, även om man inte stannar helt när man släpper gaspedalen. Det finns en massa fysiska knappar och det är underbart faktiskt.

### **Byggs i England**

Letar du efter en till anledning att titta på Nissan Leaf inför ditt nästa bilköp? Det kan vara att den byggs i Europa, närmare bestämt i Sunderland i England. Där har även de två tidigare generationerna byggts och man fortsätter med det framöver.

### **Väntas kosta från 435.000 kronor**

Just nu har vi bara ett förväntat från-pris på den här bilen, men priset lär hamna i de här trakterna. Det slutgiltiga priset kommer om några veckor. För slanten får man en räckvidd på 44 mil, snabbladdning på 105 kW och 0-100 km/h går på 8,6 sekunder. Inte spännande kanske, men kanske exakt samma prestanda som konkurrenterna levererar för den här pengan, så inga konstigheter.

### **[Lista alla bilar i prisklassen 400.000-465.000 kr på Automatos](#)**

Som ni ser på länken ovan finns det alltså ett gäng konkurrenter att jämföra med. Skoda Elroq, Kia EV3 och Volvo EX30 kostar 10.000 kronor mindre. För samma peng som Leaf får man Lynk & Co 02 eller Renault 4. Alla bra konkurrenter. Men här i Sverige köper vi sällan versionen med det lilla batteriet och då pratar vi ett förväntat pris på 530.000 kronor för en bra utrustad variant av Nissan Leaf med det stora batteriet. I den prisklassen finns det mängder med konkurrenter. Volvo EX40, Kia EV4 och framförallt kanske Tesla Model Y i basversion som kostar 500.000 blankt. Här börjar de där detaljerna som jag pratat om spela lite större roll faktiskt. Och det ska sägas att bilen på bilderna som jag provkört är den för 530.000 kronor, för 435.000 kronor får du tristare inredning, inget soltak och Google Maps följer inte ens med.

### **[Lista alla bilar i prisklassen 500.000-550.000 kr På Automatos](#)**

#### **Tre gången gillt?**

Njae. Nya Nissan Leaf är ingen fullträff och som ni märker är jag lite konfunderad över hur man har tänkt i vissa fall. Men jag blir glad av Nissan Leaf och de flesta små egenheter skulle jag kunna leva med.

## Teknikens Värld

### 2. Provkörning av Tesla Model Y Performance (2026)

Av Mattias Rabe

Publicerad 3 okt 2025 kl 12.27 Uppdaterad 20 okt kl 12.32

Nu är Tesla redo att försöka ta tillbaka förstaplatsen i försäljningsstatistiken. Nya Model Y Performance är full av nyheter och bilen har blivit bättre på många punkter. Men är den rätt val för dig som söker en eldriven familjebil med sportiga ambitioner? Som enda svenska tidning har vi provkört – här är svaret.



**FILM:** [teknikens-varld/tesla-model-y-performance-har-blivit-bättre](#)

Nu vässar Tesla utbudet i uppdaterade Model Y-serien.

Sedan början av året finns instegsvarianterna med två olika batteristorlekar och med bak- eller fyrhjulsdrift. Nu är det dags för den i Sverige populära prestandaversionen Performance som bjuder på det där lilla extra. Men det handlar inte enbart om prestanda, men mer om det lite senare i denna text.

Först tar vi en titt på hur Model Y har presterat försäljningsmässigt. Den har under de två senaste åren varit bästsäljande bilmodell inte bara i Sverige utan i hela världen. Efter att Elon Musk blev politiskt involverad dök försäljningen i början av 2025, inte minst i Sverige. Hittills i år ligger antalet nyregistrerade exemplar i vårt land på ungefär en tredjedel jämfört med motsvarande period i fjol.

Men det börjar röra på sig igen – uppåt. Model Y var i september med råge Sveriges mest registrerade elbil. Sett till alla bilar oavsett drivmedel blev Model Y tvåa bakom Volvo XC60.



*Den må se ut som en helt ny bil,  
men trots helt ny front är det en uppdatering av Model Y som vi har fått se i år.*

## Det här är nytt

**Adaptivt chassi.** Model Y Performance har fått samma adaptiva fjädring som Model 3 Performance.

**Större skärm.** Skärmen har fått tunnare kanter och större bildyta med mer detaljerad grafik.

**Mer energi.** Tesla har bearbetat batteriet så att det kan innehålla mer energi. Med fyra extra kilowattimmar blir räckvidden lång.

Åter till uppdaterade Model Y Performance. Det är så mycket nytt att den lätt benämns som ny i stället för uppdaterad. Utseendet är vi redan bekanta med i och med att "Juniper", som denna Model Y-uppdatering kallas, kom i början av året. Personligen tycker jag att det är till det bättre, inte minst att den trubbnosade uppsynen är väck.

### Detaljerna som sticker ut

Performance-versionen i sig har fått egna unika detaljer. Stötfångare fram och bak är omgjorda, fronten andas mer aggressivitet med ny spoiler och "integrerade winglets" som leder luftströmmarna genom hål i karossen för att vidare optimera hur luften tar sig runt bilen samt inte minst de nya 21-tumsfälgarna som även de är framtagna unikt för modellen och bjuder på 50 procent lägre luftmotstånd jämfört med föregångarens fälgar.

Bakspoilern är ny och mer utsträckt än tidigare Performance-vinge. Den hjälper till att göra bilen mer stabil i högre farter. Diffusorn är också den ett resultat av allt arbete med aerodynamiken som gör att nya versionen har betydligt lägre luftmotstånd och mer marktryck än tidigare version.



*Kolfiberdetaljer och aluminiumpedaler är unika för Performance-versionen som även har en större skärm med bättre grafik.*

När jag kliver ner i förarsätet är det i mer greppande sportstolar med Performanceemblem integrerade i nackstöden. Stolarna är sköna och ger inte träsmak efter några timmars körning. De bjuder på mer stöd än övriga Model Y-versioners stolar, men jag behöver inte pressa mig in mellan sidostöden för att komma på plats. Lagom avvägt.

En nyhet är det elektriska lårbensstödet som av många sannolikt är en välkommen detalj, men jag som är hyfsat lång (186 cm) får aldrig riktigt känna av det. Det går inte att luta stolens framkant tillräckligt uppåt för att få nytta av stödet, jag kan bara ana det under mina lår. Men kortare personer verkar känna skillnad.

### **Växelväljare och taxistopp**

Eftersom växelväljaren vid ratten är borta på Model Y sveper jag reglaget på skärmen uppåt för att försätta bilen i Drive-läget. Model Y Performance kör iväg mjukt när du släpper på bromsen och börjar gasa lagom. Ingen hets här inte. Men vill du så är det bara att trycka ner högerfoten lite extra så händer det desto mer i rörelsen framåt. Gör jag en kick-down skickas bilen i väg snabbt, men inte **Plaid-snabbt** förstås. Till 100 km/h på bara 3,5 sekunder, ett par tiondelar snabbare än föregångaren men inte lika snabb som Model 3 Performance. Accelerationen är skönt linjär.

Insane-läget och launch control är mest för skojs skull, anser jag. Även i standardläget går det undan mer än tillräckligt. Det är ju i grunden ändå en praktisk familjebil jag kör.

Bromsarna, med sina Performance-röda ok, sätter effektivt stopp på bilen men jag skulle önska lite mer nyp i dem vid aktiv körning. En nyhet med bromsarna är att Tesla vill ha bort "taxistopp". De har byggt in en funktion som gör att bilen inte bromsar hårt så att den niger till sista metrarna innan stillastående. Eftersom min högerfot per automatik bromsar genom att lätta på bromspedaltrycket sista metrarna vet jag inte riktigt hur bra funktionen är.



*Sköna sportstolar som bjuder på bra grepp.  
Performance-emblemen tydliggör vilken modellversion du kliver in i.*

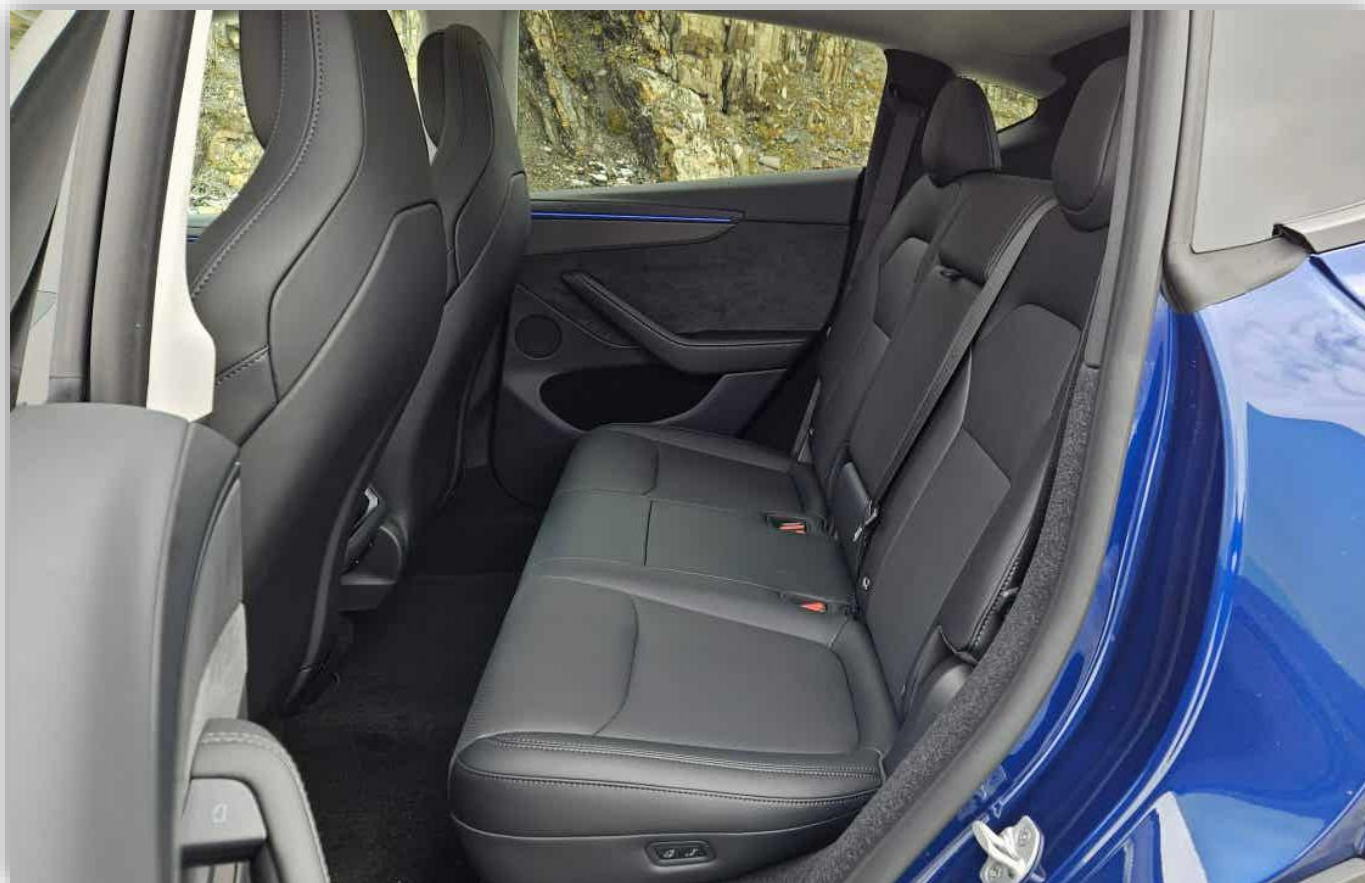
Att ratta nya Model Y Performance på slingriga bergsvägar i Alperna är en fröjd. Visst, det är ingen banbil jag kör, däremot är komforten hög och den upplevs som välbalanserad samtidigt som den direkta och lagom tunga styrningen gör den lätt att ratta, trots att bilen är lite högre och har en vikt på över två ton.

### **Tyst, stabil och välbalanserad**

Tesla har sett över och uppgraderat flertalet chassikomponenter och då framför allt hjulupphängningarna. Dessutom har Model Y Performance utrustats med adaptivt fjädringsystem som anpassar sig till körstil och vägförhållanden. Det gör bilen stabil även när man försöker få den att kränga i kurvorna. Kanske märks uppgraderingarna tydligast på motorvägen för där rullar den mjukt och fint utan att upplevas som nervös och stötig. För jämförelsens skull kör jag även gamla Model Y Performance som klart och märkbart har ett annat uppförande på motorvägen. Det är småstötigt. Det är tydligt att Tesla har lyssnat på kritiken och gjort något åt saken.

Jag märker skillnad mellan standard- och sportläget. I sistnämnda blir bilen mer stum – håll och skarvar i vägarna märks lite tydligare, dock utan att vara påträngande. De flesta Model Y Performance-ägare kommer att köra i standardläget, vilket är smart då man får den där lilla extra komforten samtidigt som en del av sportigheten finns kvar.

Tyst är den också, även om drivlinan ibland hörs vid kraftigare gaspådrag. Tesla säger sig ha jobbat mycket på att få den tystare och visst märks skillnad. Detta är en av de tystaste bilar jag har kört, men det ska sägas att vägarna i Schweiz inte är i närheten av att vara lika grova som i Sverige.



*Baksätet är rymligt, men för långa personer är stödet för låren inte det bästa, som i många andra bilar.*

### **Mer kräm i batteriet**

Batteriet i Model Y Performance har uppgraderats och försetts med ytterligare fyra kilowattimmar. Tesla avslöjar inte totala kapaciteten men 82 eller 84 kWh brutto handlar det om, beroende på källa. I och med att mer energi får plats har räckvidden ökat rejält i jämförelse med föregångaren. 58 mil är bara några få kilometer kortare än Model Y Long Range AWD – fram till och med i dag. Nu har nämligen LR-versionen dragit ifrån igen i och med att både den och Model 3 får ta del av samma batteriuppgradering som Model Y Performance. **LR AWD kommer numera 62,9 mil.**

Det finns många olika parametrar som kan ändras för att ställa in Model Y Performance just hur du vill ha den för stunden. För långturen med familjen eller för en dag med mer inspirerande körning. Men någon banbil är den förstås inte, vi pratar om en crossover-suv för andra syften. Det är också en av anledningarna till att Tesla har plockat bort "Track Mode". Väldigt få Model Y Performance-ägare har visat sig använda den inställningen.

### **In i dimman – med försiktighet**

Under körningen testar jag styrassistenten Autopilot några gånger och den fungerar bra även om den inte tillhör de absolut mest filcentrerande på marknaden. Många kameror och sensorer kollar av trafiksituationen framför bilen men de visar sig ha lite problem vid dimma. Uppe på några tusen meters höjd kör jag in i moln som leder till sämre sikt på runt hundra meter. På en 80-väg saktar bilen ner till 7 km/h och kör en bit med extrem försiktighet – innan den stannar helt. För dålig sikt enligt ett meddelande på skärmen. Inte ens den mest försiktiga förare hade agerat på det viset. 30–50 km/h hade varit mer korrekt, men visst är det bättre att bilen är överförsiktig än tvärtom.



*Formgivare Ian Kettle och ingenjör Giulio Tarquinio.*

### 3 frågor

Till Ian Kettle, chef för design och formgivning, och Giulio Tarquinio, chef för utveckling, drift och fordonsdetaljer.

#### **När ni arbetade med aerodynamiken på bilen för att skapa mer downforce, hur påverkade det luftmotståndet och bilens räckvidd?**

**Giulio:** Det är en avvägning du måste göra för räckvidden, men det finns områden där du samtidigt kan uppnå bättre räckvidd och bättre aerodynamik ur ett prestandaperspektiv. Det är anledningen till att vi arbetade särskilt med underredet på bilen. Den bakre diffusorn är ett bra exempel på något som kan förbättra luftmotståndet och lyftkrafterna samtidigt. Att den bakre spoilern är längre kan förvirra, folk tänker att den kommer att skapa mer luftmotstånd, men det är faktiskt tvärtom. Den skapar mer downforce och bättre prestanda i hög hastighet men är också mindre luftmotståndsskapande än spoilern på tidigare Model Y Performance.

**Ian:** Aerodynamikteamet sitter faktiskt i designstudion i Los Angeles. Så de sitter bredvid oss, och vi arbetar hand i hand med dem, mycket mer än någon annanstans jag tidigare har arbetat. Jag skulle kunna prata i dagar om alla små saker vi har gjort, men de stora grejerna är mycket optimering kring ljusrampen i fronten och fasningen under den, hela vägen ner till registreringsskylthållaren, förlängningen av splittern och främre "hörnen". Allt detta minskar luftmotståndet genom att luften smidigt leds runt bilen och aldrig separerar från hörnen.



*En storlastare, men observera att Tesla inte mäter volymen enligt europeiska VDA-standarderna och därför kan deras höga siffror inte jämföras med andras motsvarighet.*



*Under lastgolvet rymler nästan halva semesterpackningen.*

### **Vilken aerodynamisk detalj är ni mest stolt över?**

Giulio: Jag har svårt att välja en favorit eftersom det är många små förbättringar som i slutändan påverkar hela paketet.

Ian: Varje enskild detalj för mig men det finns ett område som jag är mycket stolt över och det är hjulen. För normalt är ett stort hjul som också ska vara sportigt riktigt dåligt för aerodynamiken, men jag tror att vi har något här som för mig ser väldigt sportigt ut och har lite av Teslas arv. Det har designats mycket väl av våra ingenjörer och designers för att få den där massiva luftmotståndsreduktionen, särskilt i jämförelse med tidigare Model Y Performance. Jag designade även det hjulet så jag vet hur svårt detta är.

### **Ni nämner att bilen är utvecklad på Nürburgring. Satte ni en varvtid?**

Giulio: När folk tänker på Nürburgring har de alla varvtider och rekord i åtanke. Men faktiskt, sättet vi använde Nürburgring som ett nyckelelement i utvecklingen av Model Y Performance var inte riktigt med banracing i åtanke. Model Y Performance är faktiskt inte utvecklad för en racerbana. Den är utvecklad för att sätta ett leende på ditt ansikte på en slingrande bergsväg. Och så kanske du frågar dig, varför Nürburgring? Tja, Nürburgring är faktiskt den perfekta platsen om du vill pressa fordonet till det yttersta i en icke-offentlig miljö. Vi åker till Nürburgring med alla våra bilar. Vi åker dit inte bara med prestandabilarna. Vi kör även på tyska Autobahn eftersom det naturligtvis är scenariot med obegränsad hastighet. Vi vill se till att bilen betar sig i mycket höga hastigheter. Så, återigen, liksom Nürburgring, kör vi även på andra platser, som att vi utvecklar bilen i bergen, på snön, på platser som Nya Zeeland. Vi åker till Alaska. Vi åker till öknar i Arizona. I slutändan är Nürburgring bara ett av de många scenarier som tillsammans låter oss utveckla alla körsituationer som kan upplevas.



*Arachnid 2.0-fälgarna på 21 tum är standard och unika för Performance, så även röda bromsok*

### Är det bilen för dig?

Det råder inga tvivel om att nya, uppdaterade Tesla Model Y Performance är en väldigt trevlig bil som har få konkurrenter för priset på knappt 720 000 kronor (som förstås är väldigt mycket pengar). Då ingår allt du kan tänka dig i form av glastak, laminerade rutor, skärm i baksätet, adaptiv fjädring, stora fälgar, dragkrok, batteri med högre energidensitet, lång räckvidd på 58 mil enligt WLTP (nästan sju mil längre än föregångaren) och mycket annat.

Men åter till frågan i ingressen. Svaret är kort och gott ja. Söker du en elbil som rymmer familjen och mycket bagage och har sportiga ambitioner är denna helt klart en mycket het kandidat. Frågan är dock om tuffaste konkurrenten kanske ändå är ett syskon, nämligen **Model Y Long Range AWD**.

Kan du tänka dig att göra avkall på prestandan och det sportbetonade chassit så är – om det främst är en familjebil du är ute efter – nämnda Model Y Long Range AWD förmodligen ett smartare val rent ekonomiskt då den är hela 70 000 kronor billigare. Visst, den är dryga sekunden långsammare till 100 km/h, men du får i gengäld fem mil längre räckvidd.

### **Tesla Model Y Performance**

**Pris:** 719 990 kronor. Säljs nu.

**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 215 hk (158 kW). Bakre elmotor, max effekt 412 hk (303 kW). Max systemeffekt 460 hk (338 kW). Batteri 84 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/250 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum fram, 10,5 tum bak. Däck 255/35 R21 fram, 275/35 R21 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 289, längd 480, bredd 192, höjd 161, spårvidd f/b 165/163. Markfrigång 15. Tjänstevikt 2 118, maxlast 425, max släpvagnsvikt 1 600. Bagagevolym 822–2 022 (frunk 116 liter).

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 3,5 s, toppfart 250 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,62 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 580 km.

**Garantier:** Nybil 4 år/8 000 mil inkl assistans, rostskydd 12 år, lack 4 år, batteri 8 år/19 200 mil, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

## Rivaler



### Audi SQ6 Sportback e-tron

Lite starkare men några hundra kilo tyngre och därmed inte lika snabb. Större batteri och något längre räckvidd. Ungefär lika stor ut- och invändigt men lägre släpvagnsvikt. Hiskeligt mycket dyrare, ännu dyrare med diverse tillval.

Pris: Från 1 149 900 kronor.



### Zeekr 7X Privilege AWD

Pris- och storleksmässigt en tuff konkurrent. Något långsammare till 100 km/h trots extrem effekt. Större batteri men något kortare räckvidd, dock väldigt snabbbladdad. Hög släpvagnsvikt. Precis som med Teslan ingår typ allt i tillvalsväg.

Pris: 689 000 kronor.

### 3. Kampanj från Kia: säljer EV4 med bensindoft

Carl Undéhn 23 okt 2025



Kia har precis lanserat EV4, en modell som kommer både som sedan och halvkombi och ni kan läsa [vår provkörning här](#). Halvkombin är framtagen för Europa och ska vara anpassad för kundernas krav är. I Finland har landets importör av Kia, Astara Auto, nu startat en annorlunda kampanj med målet att locka nya kunder till eldrift.

Vid köp av en Kia EV4 ingår en doftgran i form av en bensindunk som luktar just vad det ser ut som: bensin. Astara Auto hoppas att det ska få personer som hittills kört bensinbilar att välja en eldriven modell som EV4. "Även om nya elbilägare inte längre behöver besöka bensinstationen regelbundet, är lukten av bensin ofta nostalgisk. Kias nya, skraddarsydda doft har skapats av Finlands enda parfymör för att ge nya elbilägare något bekant och tryggt", skriver importören.

Idén med att locka tidigare fossilbilägare med doften av bensin är inte helt ny. 2021 tog Ford fram en parfym med bensindoft i en kampanj för Mustang Mach-E under bilfestivalen Goodwood Festival of Speed. Om Kias drag i Finland går hem återstår att se.



#### 4. Volvo ska spara 18 miljarder – så många tvingas gå

Publicerad 2025-10-23 9:44 (uppdaterad 2025-10-23 9:52) Text Erik Söderholm

Volvos sparpaket är igång, och nu står det klart hur många anställda som får lämna. Samtidigt ökar vinsten.



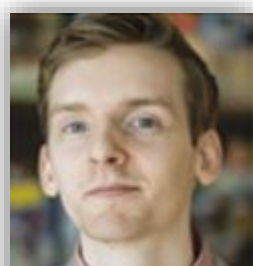
**Försäljningen för Volvo** har minskat under det senaste kvartalet, både när det gäller antalet bilar och omsättningen, jämfört med samma månad i fjol.

Men trots det ökar Volvos vinst. Det beror på ett sparpaket på 18 miljarder kronor, något som också innebär att **omkring 1 000 anställda i Sverige** och lika många konsulter tvingas sluta. Utöver det blir 1 000 Volvoanställda i utlandet av med jobbet.

**Andelen elbilar** och laddhybrider i Volvos totala försäljning sjunker, men suvarnas andel fortsätter öka. Den är nu uppe i 88 procent.

Volvo Cars-chefen Håkan Samuelsson säger att flera hot påverkar verksamheten.

– Trots det positiva tredje kvartalet står vi fortfarande inför flera utmaningar, som fortsatt priskonkurrens och strafftullarnas påverkan, säger han.



Erik Söderholm

## 5. EU backar – stoppar bränslepris på 35 kr

Av Maths Nilsson 23 oktober 2025, 11:20

EU backar och ska stoppa bränslepris på 35 kronor. Nu kommer en nödbroms som ska stoppa de riktigt höga bränslepriserna. Men det kommer ändå innebära att bensin och diesel höjs om drygt ett år.



Oron i Sverige och resten av Europa är stor inför EU:s nya utsläppsavgift ETS2 som ska införas om drygt ett år. Experter har varnat för ett bränslepris som kan gå upp mot 35 kronor när utsläppsavgift och ny reduktionsplikt läggs på bensin och diesel. Andra bedömare tror att höjningen kan stanna vid några kronor. Men nu backar EU efter att Tjeckien, Tyskland och 17 andra EU-länder protesterar mot hur ETS2 kan slå både mot drivmedel och fossila bränslen som används för uppvärmning och i industrin.

EU:s klimatkommissionär Wopke Hoekstra kommer att införa en nödbroms för att förhindra att priset på utsläppsrätter skenar. Nu ska priset för en utsläppsrätt hållas stabilt runt 45 euro per ton CO<sub>2</sub>. Fem olika åtgärder ska vidtas för att systemet ska bli mer stabilt och för att prishöjningen ska bli mer förutsägbar. Åtgärderna tillkännagavs efter ett ministermöte som hölls i måndags.

Bland annat ska EU frigöra fler utsläppsrätter för att priset vid auktioner ska kunna hållas mer stabilt, rapporterar flera [tyska medier](#) och nyhetsbyrån DPA. Dessutom ska auktionerna starta redan innan 2027, så att prishöjningen kan förutsägas. En annan åtgärd är att länder ska kunna låna pengar via Europeiska investeringsbanken för att kunna förfinansiera minskade koldioxidutsläpp. Till exempel ska låginkomsttagare kunna få hjälp att köpa elbil eller installera värme som är mer klimatsmart.



*EU backar och inför en nödbroms som ska göra att bränslet inte kan skena till 35 kronor*

– De föreslagna åtgärderna kan genomföras utan att ETS-direktivet ändras. Kommissionens avdelningar kommer nu att utarbeta de ovannämnda rättsförslagen med sikte på att de snabbt ska antas av kommissionen under de kommande veckorna, **uppgär EU-kommissionen i ett uttalande.**

För Tjeckien som startade upproret mot ETS2 är EU:s reträtt en stor seger.

– En framgång för Tjeckien! Europeiska kommissionen har hörsammat vår begäran om att ändra EU:s ETS2-system och presenterat ett specifikt förslag till lagstiftningsändring som exakt överensstämmer med våra krav. Utsläppsriktpriset kommer således att vara förutsägbart och stabilt. Detta innebär att det inte kommer att påverka tjeckiska hushåll, företag eller entreprenörer negativt, vilket vi länge har krävt, säger Tjeckiens miljöminister Petr Hladík på X.

#### LÄS MER:

- **Bränslepris på 35 kr – nu gör 19 EU-länder uppror**
- **MP: Andra partier mörkar bränslemännen**
- **Tar strid mot bränsle för 35 kr – Sverige inte med**
- **Expert: ETS2 ger bränslepris på 30-35 kr / liter**
- **Vill stoppa utsläppsavgift på bränsle: "Kalldusch"**
- **Rejäl sänkning av bränslepriserna – bensinen under 21 kr**



Maths Nilsson

## 6. Italiensk skönhet fyller 50 – får bilälskare att tappa andan än i dag

Av Sandra Sahlén Uppdaterad 16 okt. 2025 Publicerad 16 okt. 2025

Det finns bilar som man beundrar på avstånd, och så finns Alfa Romeo Montreal. En bil som förenar italiensk skönhet, racingteknik och designhistoria i en enda formfulländad skapelse. Mer än femtio år efter premiären fortsätter den att förföra med samma själv-säkra elegans.



*Alfa Romeo Montreal tillhör den sällsynta skaran bilar som aldrig förlorar sin dragningskraft.*

Alfa Romeo Montreal tillhör den sällsynta skaran bilar som aldrig förlorar sin dragningskraft. Marcello Gandinis linjer för Bertone gör att den ser lika rätt ut i dag som när prototypen visades på världsutställningen i Montréal 1967.

Den orange kupén är som en rullande skulptur, en studie i rörelse och proportioner. De karakteristiska luftintagen bakom dörrarna, det sluttande taket och strålkastarlocken som fälls upp över dubbla lyktor ger Montreal ett uttryck som ibland känns mer konstverk än bil.

### **Bertone-design på högvarv**

Alfa Romeo Montreal har proportioner som är kompakta men kraftfulla, med detaljer som är både lekfulla och disciplinerade. Det märks att Bertone är i full blom här.

De turbinformade Campagnolo-fälgarna förstärker bilens ingenjörsglans, medan fronten är ett konststycke i sig. Runda lyktor ligger som juveler bakom sina skyddande lock och väcks till liv med en rörelse som känns nästan organisk. Bakpartiet är kantigt men balanseerat, och de dubbla avgasrören antyder att det som väntar under huven inte är något all-dagligt.



*Strålkastarlocken som fälls upp över dubbla lyktor.  
Alfa Romeo Montreal har många designdetaljer som sticker ut.*

### **En motor med själ**

När nyckeln vrids vaknar Montreal till med ett dovt, beslutsamt muller som snabbt byggs upp till en kraftfull symfoni. Den 2,6-liters V8:an, utvecklad direkt ur Alfas tävlingsprogram, andas genom åtta individuella insug och fyller kupén med ett ljud som snarare känns än hörs. Det är en motor med temperament, rå men kultiverad. Och när varvräknaren rör sig uppåt blir ljudet till ett pulserande crescendo av ren körglädje.

På rätt väg och i rätt tempo uppstår den balans mellan kraft och karaktär som gör Montreal till en sann grand tourer.

### **Kör med känsla och bli belönad**

Förarplatsen bjuder på överraskande ergonomi. Sittpositionen är låg, ratten i trä ligger rätt i händerna och växellådan från ZF arbetar med kort, distinkt rörelse. Sikten framåt är god, men Montreal kräver respekt när vägen börjar svänga.

Styrningen kräver ett lätt handlag, bromsarna är mer progressiva än aggressiva och chassit prioriterar följsamhet framför ren tävlingskärpa. Det gör Montreal till en bil som belönar den som kör med känsla snarare än kraft. I ett jämnt tempo, där vägen får flyta fram, visar den sin rätta karaktär. Alfa Romeo Montreal är en äkta grand tourer med själ och finesse.

### **En resa till sjuttioalet**

Kupén är en tidsresa till tidigt sjuttioal. Instrumentbrädan är skulptural och dramatisk, med tre djupa huvar och mätare som nästan gömmer sig i skuggan. Många detaljer känns mer som formexperiment än funktion, men helheten är genomtänkt och påkostat.

Den träratt som många exemplar levererats med är lika vacker som greppvänlig, och mittkonsolen samlar reglagen i tydliga rader. De små nischerna bakom sätena påminner mest om bagagehyllor, men Montreal har aldrig byggts för praktiska kompromisser. Den är skapad för två, föraren och bilen.



*Montreal bjuder på detaljer som väcker nostalgi, lite som en tidsresa till tidigt sjuttital.*

### **Alfa Romeo Montreal – en bil som jagar hjärtan**

Montreal är inte byggd för att vinna tävlingar, utan för att vinna människors hjärtan. Den förenar skönhet, ljud och närvaro på ett sätt som få moderna bilar ens försöker få till.

När solens sista strålar träffar den orange lacken och strålkastarlocken blinkar till är det lätt att förstå varför ägarna håller fast vid sina bilar i decennier.

#### **Fakta: Alfa Romeo Montreal (1970–1977)**

- **Design:** Marcello Gandini för Bertone
- **Motor:** 2,6-liters V8 med mekanisk insprutning, cirka 200 hk
- **Växellåda:** 5-växlad manuell från ZF
- **0–100 km/h:** Omkring 7,5 sekunder
- **Toppfart:** Cirka 220 km/h
- **Tillverkade exemplar:** Cirka 3 900
- **Typ:** Gran Turismo, byggd för resor med stil, inte varvtider
- **Kännetecken:** Luftintag bakom dörrarna, unika strålkastarlock, distinkt V8-klang
- **Samlarvärde:** Stadigt stigande, särskilt för exemplar i originalskick med dokumenterad historik



*Bertone-design i full blom med detaljer som är både lekfulla och disciplinerade.*



Läs mer: [Experternas dom: Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce](#)



Läs mer: [200 miljoner kronor för legendarisk Alfa på auktion](#)



Läs mer: [Alfa Romeo sopar banan på Villa d'Este](#)



Erfaren projektledare och skribent med bakgrund inom Content Marketing. Skriver idag främst Weekend-material för Dagens PS.

## 7. Bilar som tiden glömde: BMW 700

av Richard Dredge 30 januari 2023 3 min läsning



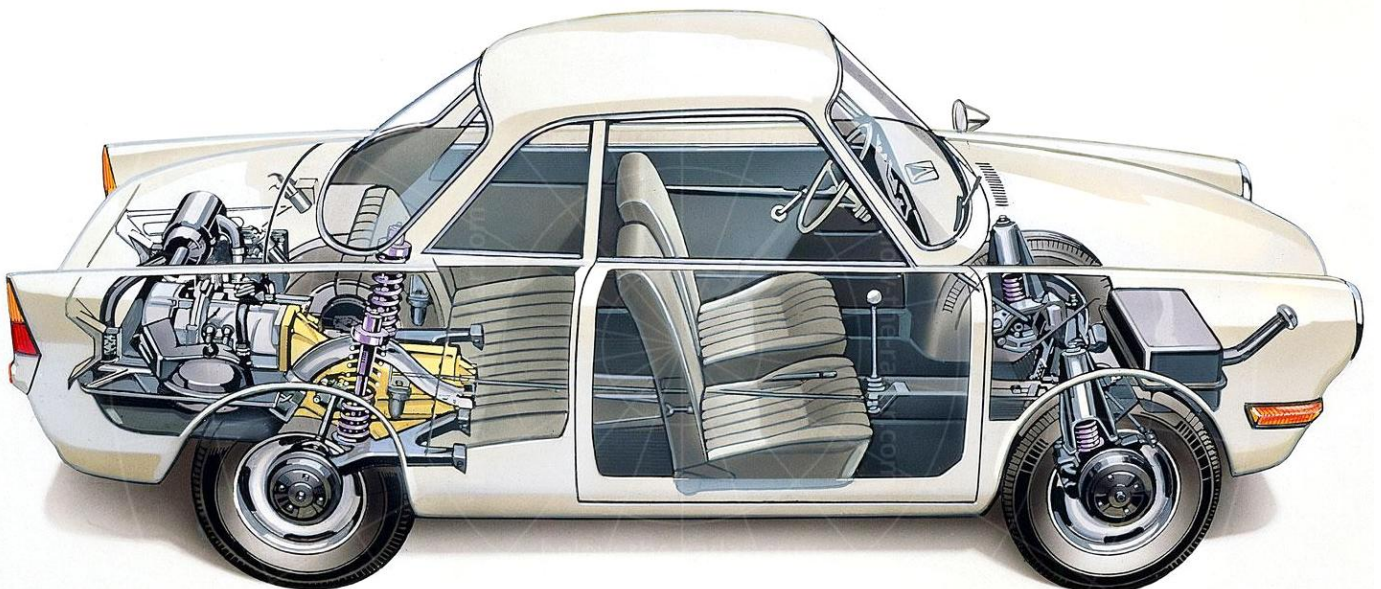
I slutet av 1950-talet hade BMW problem. I ena änden av spektrumet fanns de dyra och lyxiga 503 och 507, medan det i den andra fanns Isetta. Lyxbilarna som såldes i ett litet antal, var dyra att tillverka och förlorade pengar som ett resultat, medan [den Isetta](#) befann sig i ett priskänsligt segment med lövtunna vinstmarginaler. Kort sagt, BMW var dömt till undergång om man inte agerade snabbt och beslutsamt.





Den tyska biltillverkarens lösning blev att introducera 600, en förstorad Isetta med plats för fyra personer. Men det sålde också mycket dåligt, vilket gjorde att tillverkaren hamnade ännu längre i minus. BMW hade lånat sju miljoner D-mark för att sätta 600 i produktion och chansade på att man skulle kunna sälja 400 000 exemplar varje år, men på lite mer än två år (1957-1959) såldes bara 34 813 innan proppen drogs ur.

Efter att ha sjunkit ännu längre ner i träsket som ett resultat av 600-debaclet försökte BMW gå samman eller samarbeta med – eller till och med slukas helt av – Ford, GM, Daimler-Benz och Rootes. Men inget av dessa företag var intresserade av ett företag som hade så lite att erbjuda. Slutet såg ut att vara nära, men då sa BMW:s österrikiske importör Wolfgang Denzel att om BMW skulle överleva borde man utveckla en liten bil med 600-talets mekanik, men med en betydligt mer tilltalande design. BMW:s verkställande direktör Heinrich Richter-Brohm sa åt Denzel att komma på en lösning, så det gjorde han och räddade företaget från att falla i glömska.





Denzel närmade sig **Giovanni Michelotti** och gav honom i uppdrag att konstruera en liten familjebil baserad på en utökad BMW 600-plattform. Resultatet blev 700, som presenterades på bilsalongen i Frankfurt i september 1959 och drevs av en förstorad version av 600:ans tvåcylindriga luftkylda R67-motorcykelmotor. Twinnen på 697 cc var monterad i baksätet och hade en effekt på 32 hk, vilket var tillräckligt för att få BMW:n att köra upp till (mycket surrande) 120 km/tim, med 0-100 km/tim möjligt på ungefär 26 sekunder. För dem som ville ha mer erbjöds en 40 hk dubbelförgasare med hög kompression från 1964, som kunde köra 140 km/tim.

700, som erbjöds som en tvådörrars sedan eller coupé, fångade köparnas fantasi och beställningarna strömmade in. 700 var lätt att sälja för BMW-försäljare, för även om den var ganska enkel och baksätena var trånga, var den utmärkt byggd; En del av inredningen var hämtad från BMW:s betydligt dyrare 503 och 507. Medan dessa kostade £4958 respektive £4392 1960, var 700 en något mer tilltalande £728; en **Austin Mini** 850 kunde ha blivit din för 496 pund, medan en Ford **Anglia 105E** kostade 494 pund.

Det som avgjorde affären för många köpare var 700:ans briljanta chassi, som gjorde körupplevelsen långt roligare än de flesta samtida bilar. Avgörande för detta var den bakhjulsupphängning med halvsläpande arm som 600 hade banat väg för. Detta överfördes till 700, och varje BMW skulle ha samma layout ända in på 1990-talet. Med en tjänstevikt på bara 630 kg var 700 också lätt, smidig och kvick, och det dröjde inte länge innan den började ta segrar i konkurrens, vilket BMW utnyttjade för att få mer försäljning.

Även om 700 var en dundersuccé för BMW, såldes väldigt få i Storbritannien och man räknar med att inte mer än ett par dussin är här nu. Tyskland var den största marknaden, följt av Amerika. När 700 avtäcktes på bilsalongen i Frankfurt gjordes 15 000 beställningar av tyskar medan utställningen fortfarande pågick, och ytterligare 10 000 beställningar kom in från USA. Inom ett år stod 700 för nästan 60 procent av BMW:s omsättning, de flesta av de övriga var Isetta som var i produktion fram till 1962.

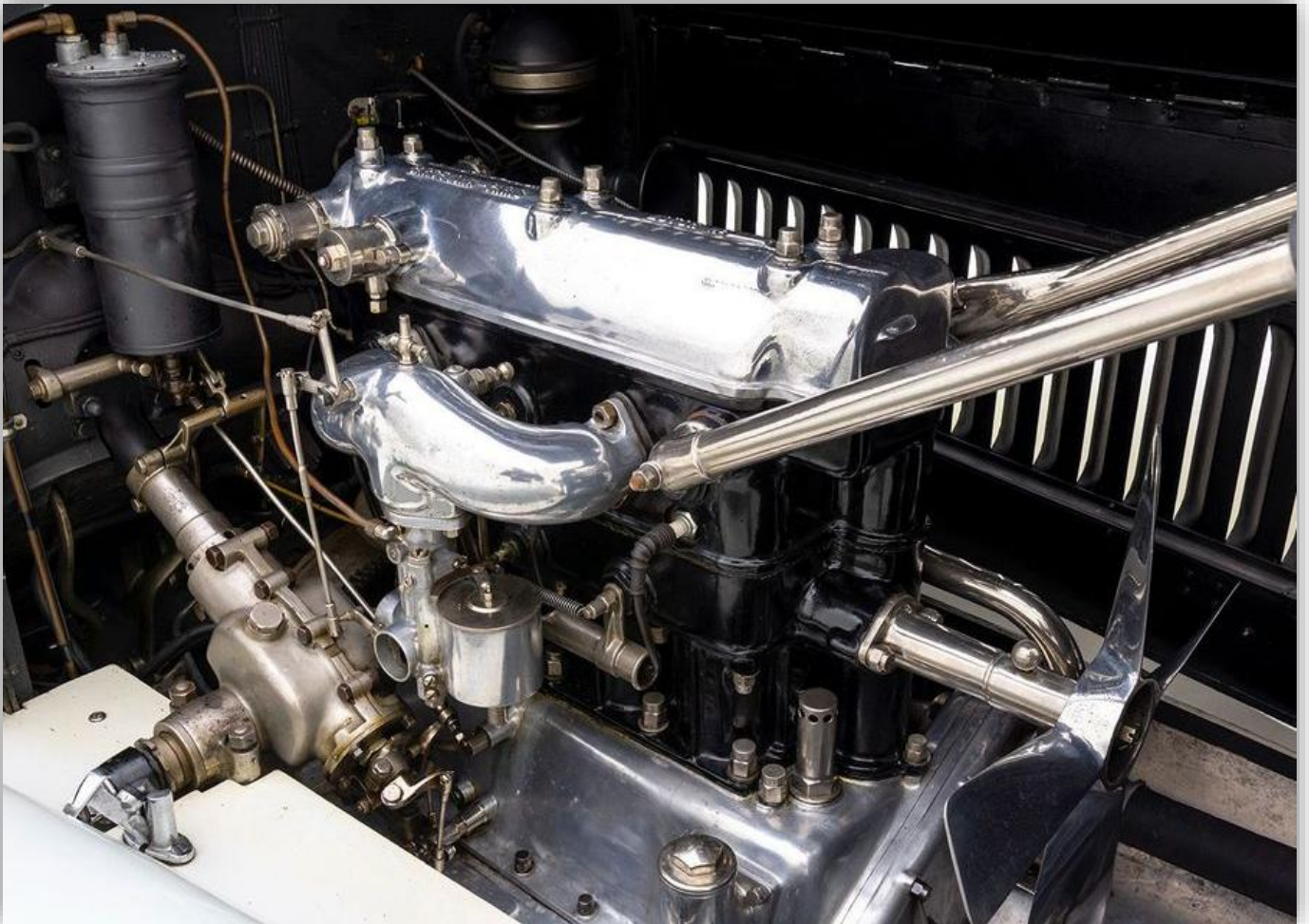
1961 hade BMW introducerat en 700 cabriolet, även om bara 2592 av dessa tillverkades av en total 700 produktionsserie på 188 121. Avgörande var att 700 var mycket lönsam och den gav företaget tillräckligt med pengar för att utveckla **Neu Klasse sedan** Det skulle sätta företaget på en hållbar väg till framgång. Den bilen introducerades 1962, mindre än tre år efter att det såg ut som om BMW förmodligen skulle försvinna för alltid. Hade 700:an inte varit så framgångsrik hade det förmodligen varit vad som hade hänt.

## 8. Hispano-Suiza 16 hk Rabassada Roadster 1923



Hispano-Suiza revolutionerade den europeiska lyxbilismen på 1920-talet och skapade några av de mest tekniskt avancerade och utsökt byggda bilarna från den tiden – maskiner som kombinerade flygteknik med en kunglig närvaro som passade kungar och industri-kaptener. Med den franskbyggda H6 som dominerade den exklusiva marknaden och prydde garagen för kungligheter, aristokrater och industrimän, stod företaget inför utmaningar när det gällde att upprätthålla farten på sin fabrik i Barcelona. De spanskbyggda modellerna, inklusive modellerna 16 och 30 HP, hade varit i produktion i flera år och sågs alltmer som föråldrade. I ett försök att återuppliva märkets attraktionskraft vände sig Hispano-Suiza till sportvärlden och utnyttjade motorsportens växande popularitet för att skapa en djärv ny image som skulle fångla en yngre generation köpare.





Möjligheten uppstod när Hispano-Suizas president Damián Mateu, med stöd från styrelsen, instruerade det tekniska teamet på La Sagrera att utveckla en tävlingsversion av 16 HP för att tävla i trelitersklassen. Rabassada Hill Climb, en utmanande bana som slingrar sig genom Serra de Collserola-bergen utanför Barcelona, blev den perfekta testplatsen. Den nya Hispano-Suiza Rabassada hade ett förkortat chassi, en lätt tvåsitsig aluminiumkaross och en fyrcylindrig motor på 60 hästkrafter. Även om modifieringarna var relativt enkla, förändrade de bilens karaktär och gjorde den smidig och aggressiv. Dess debut i Rabassada visade inte bara dess kapacitet utan väckte också ett omedelbart intresse för en vägversion.

Den polerade aluminiumkroppen och den målmedvetna hållningen hos Rabassada fängslade åskådarna, vilket ledde till en tillströmning av kundförfrågningar. Hispano-Suizas styrelse insåg efterfrågan och övervägde att producera en begränsad serie modeller med 16 hk med kort chassi. Medan vissa regissörer oroade sig för dess potentiella inverkan på standardmodellen, markerade Rabassada ett avgörande ögonblick för Hispano-Suiza – det visade deras vilja att förnya sig och anpassa sig till skiftande marknadskrav. I slutändan trodde man bara att en handfull hade byggts, och idag är överlevande exemplar ytterst sällsynta.

Vi är glada att kunna erbjuda denna anmärkningsvärda 1922 Hispano-Suiza 16 HP Rabassada, chassinummer 5688. Den tros vara det enda överlevande exemplet av sin typ, men mycket av dess tidiga historia är fortfarande hölj i mystik. Dess kända proveniens börjar dock på 1980-talet, då den förvärvades av en framstående USA-baserad samlare, där den fick en hedersplats i samlingen innan den anlände till Hyman Ltd, där vi helt enkelt har förälskat oss i denna fantastiska "Hisso".



Bilder av denna Hispano-Suiza kan säkert vara vilseledande, med det fulla utseendet och storleken på 16 HP som är fängslande personligen. Efter att ha restaurerats under tidigare vård är vi osäkra på de exakta datumen när denna Hisso restaurerades, men restaureringen har hållit sig väl för att göra alla framtida vårdnadshavare stolta. Dessutom, efter att nyligen ha varit föremål för en estetisk uppfräschning, har den här bilen andats in ett nytt andetag. Den förnicklade kylaren och den långa, lamellförsedda motorhuven döljer den fyrcylindriga motorn med enkel överliggande kamaxel som har en skrämmande och halsbrytande tomgång. Motorsvarvad och förnicklad finish finns i hela bilen, särskilt i kupén där två stora, veckade, svarta skålade lädersäten håller föraren och passageraren stadigt. Snygga framskärmar med vingar och dubbla bakmonterade reservdelar kröner den sportiga attraktionskraften hos den homologerade hill climb-bilen.

Bilen togs alltid väl om hand i den tidigare ägarens samling och servades, sorterades och testades grundligt på vägen. På vägen är den helt förtjusande och ger en raffinerad och spännande körupplevelse, kännetecknad av lätt styrning, smidig hantering och rikligt vridmoment. Resultatet är en dynamisk och förtroendeingivande prestanda som återspeglar märkets tekniska förmåga.

Denna Hispano-Suiza 16 HP Rabassada från 1922 är ett sällsynt och mycket originellt exemplar som exemplifierar märkets engagemang för avancerad teknik och motorsportarvet. Det är en viktig del av Hispano-Suizas historia och utgör en övertygande möjlighet för samlare med en uppskattning för förkrigshantverk och innovation. Det här är en fantastisk tidig bil som skulle passa lika bra på ett rally, ett utställningsfält eller bara köra den på dina favoritvägar med ett stort leende på läpparna.



*La Hispano Suiza*

*Fábrica de Automóviles, S.A.*

## 9. Grattis Fiat Topolino!

Publicerad 29 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag när Topolina har namnsdag finns det de som istället firar Viola. Det gör inte vi på Klassiker.



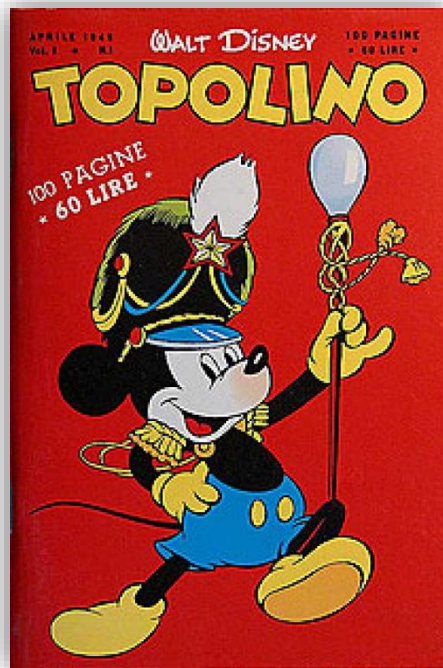
*Fiat 500 A Topolino 1936*

Den lilla musen eller Musse Pigg. Så kan Topolino översättas, ett väl valt namn på en billig minibil konstruerad för att enkelt och behändigt kunna pila igenom en storstad. Ryktena kring Topolinos återfödelse som en konkurrent till Smart och Toyota iQ blir allt mer ihärdiga. Det talas om en gemensam plattform framtagen i samarbete med BMW - som därmed skulle återuppta namnet Isetta!

Vilken av de båda tillverkarna som torde dra mest PR-nytta av ett återuppväckt modellnamn förefaller ställt utom all tvivel. Även om det var länge sedan klingar Topolino än idag helrätt medan en BMW Isetta känns predestinerad att vingla av vägen redan vid introduktionen.

Redan 1919 presenterade Fiat en ny minibil, men den kom aldrig längre än den kunde beskådas i katalogerna. Det skulle dröja till mitten av 1930-talet innan företaget på nytt började utveckla en bil, den som kom att bli den lilla musen.

Kravspecifikationen omfattade en lastkapacitet på 50 kg och plats för två personer. Bilen fick inte kosta mer än 5 000 lire. För det tekniska innehållet stod den blott 29-årige konstruktören Dante Giacosa. Det blev ett kompakt rambygge där skenor till stor del var lätthållade, med en kompakt fyrcylindrig vattenkyld maskin på 569 kubik monterad fram. Den drev bakhjulen på konventionellt sätt med ett sugrör ... en kardan. 1936 presenterades bilen, vars officiella beteckning blev 500. Som så ofta vid industriella projekt hade priset rusat iväg, till 8 000 lire, men det hindrade inte en försäljningssuccé.



*Här har vi honom.  
Den lilla musen. Topolino!*

I sitt första utförande tillverkades Topolino ända till 1948, med avbrott för Andra världskriget då civil bilproduktion inte stod högt på dagordningen någonstans i världen. Bakfjädringen ändrades efter 46 000 chassin vilket gjorde efterföljande bilar en aning längre. Drygt 100 000 bilar tillverkades 1936-48.



500 B visades på Genevesalongen 1948. Den blev kortlivad, bara en årsmodell. Motorn höll samma volym men var helt ny, med toppventiler. Toppfarten höjdes till 95 km/h och Fiat introducerade härmed 12-voltssystem, något som exempelvis BMW inte gjorde förrän på 1960-talet. Detaljförändringarna var åtskilliga, men den funktionellt rundade karossen signerad Rudolfo Schaffer var i princip oförändrad sånär som på motorhuvens utformning.



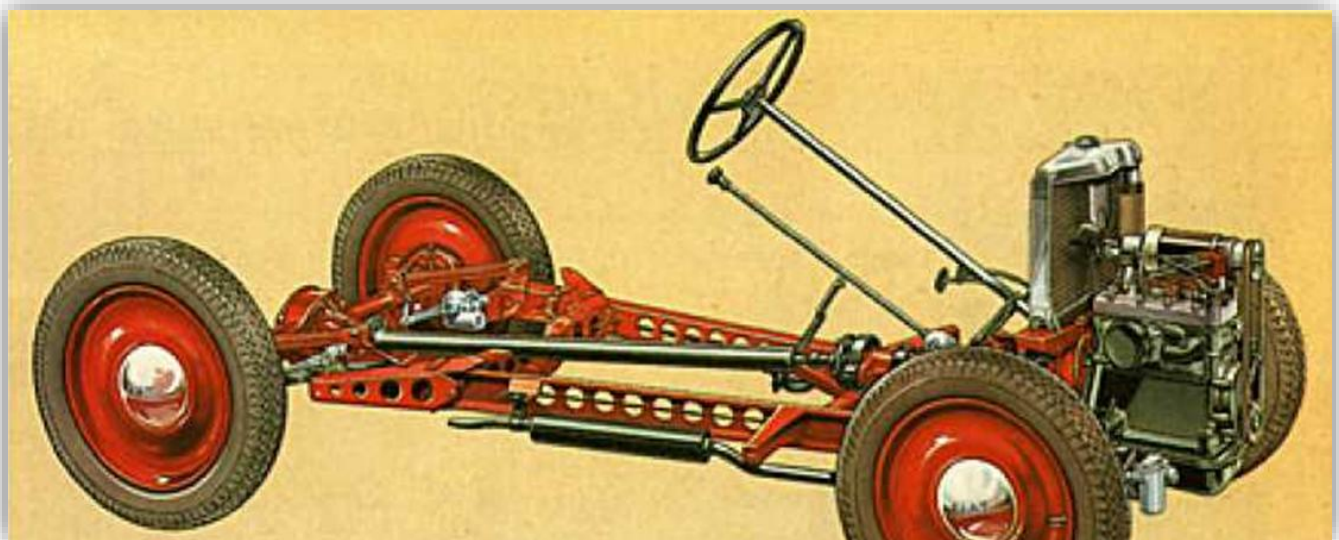
500 C fick en delvis ny kaross komplett med bagagelucka



Kombimodellen Giardinetta fanns alltså i programmet, den kom 1948 och var delvis byggd i trä. Någon enorm lastförmåga var det naturligtvis inte frågan om, men ett kantigt avslut på bilen medgav möjlighet att stuva in två passagerare.



*Giardinetta ersattes 1952 av en kombimodell byggd helt i stål, Belvedere.*



1955 slutade tillverkningen av Topolino och det var dags för Fiat 500 Nuova att göra entré.  
Den med motorn bak och halva antalet cylindrar.



## 10. Saab 9-X 2001



Saab använde namnet 9-X tre gånger under 2000-talet för konceptbilar som inte hade mycket hopp om att leda till produktionsmodeller.

Den första visades upp på bilsalongen i Frankfurt i september 2001, året efter att Saab blivit ett helägt dotterbolag till General Motors

Dess designers tog idén om ett multifunktionellt fordon till sin spets och gav bilen egenskaper som en coupé, en roadster, en kombi och en pickup. Kraften kom från en 3,0-liters V6-motor med turbo och 300 hk som drev alla fyra hjulen.



Roger Warolin