



Crosley Super Sport

1. Lotus Emira sätts på prov
2. Porsche Cayenne Electric
3. Ny bensinmotor slår rekord i verkningsgrad
4. Nissans nya räckviddsförlängare
5. Crosley Super Sport
6. Imperial Crown Limousine av Ghia
7. Grattis Edsel Bermuda
8. Saab 9-3
9. Fredagsfilmen



1. Lotus Emira med 400 hk och AMG-genetik sätts på prov

Phillip Tonne 20 oktober 2025

SE – sedan åttiotalet har Lotus stått för "Special Equipment"-paketet, i slutändan för mer prestanda och bättre utrustning från fabrik. AUTO BILD testade hur väl detta implementerades i nya Emira Turbo SE med den fyrcylindriga AMG-motorn förstärkt till 400 hk i Sverige.



Nu är det några som funderar. Var står han i den drivdynamiska hierarkin, denna furste i backarna? I grund och botten ganska högt upp till en början, eftersom Emira Turbo SE, som har förstärkts med 40 till 400 hk, nu har ännu färre konkurrenter framför sin eleganta nos. En doft som trots en del lån från och för övrigt ändå ser helt unik ut.

Precis som hela designen på den tvåsitsiga bilen som tillverkas i Hethel, Storbritannien, som lånar en del från företagets egen hyperbil Evija, särskilt i sidovyn. Alltid speciellt, men tack och lov aldrig för mycket – eller ska vi hellre säga "less is more"?

Från aluminiumgrottan till den fina sportcoupén

När man kommer in över den breda tröskeln gäller inte detta motto. Vart du än tittar är utförandet ett riktigt uttalande jämfört med fordonen från det förflutna. Inga fler nakna aluminiumplåtar, utan kvadratmeter av finaste läder och Alcantaras. Dessutom körsätt och telefonnät, alla moderna och reducerade så långt som det anstår en Lotus. Första intrycket så bra. Bra, då kör vi.



Varm panna och kalla däck: att lära känna varandra i fyra grader och en blöt bana i växlingsfilen.

Som tur var var det Lotus som höll i presentationen av Emira Turbo SE i Göteborg. För denna underbara stad har en liten men fin naturlig racerbana ungefär en timmes bilresa söder om dess gränser: Falkenbergs Motorbana, ett sympatiskt självförklarande namn. Banan bjuder på en mycket bra och framför allt utmanande blandning av långsamma och snabba passager. När du som redaktör möts av ett hagel på fyra grader Celsius på morgonen behöver du fortfarande humörhöjare för kördynamik.

Och de lät inte vänta på sig. Efter några eftertänksamma inledande varv bakom instruktören följde allt snabbare varv. Och mycket under dagen, utan några tecken på trötthet. Inte heller bromsarna mjuknade och inte heller saktade Goodyears, som var perfekt matchade till Emira Turbo. Nåväl, den genomblöta banan varnade oss för att vara försiktiga i början av dagen, vilket var mycket hanterbart tack vare de olika körlägena Tour, Sport och Track. Till en början var det medium sportläge som rekommenderades, programmerat med tillräcklig fallhöjd och smidig kontroll. Men även på eftermiddagen, när banan äntligen var torr, visade Emira även i ett mycket modigt tempo att den har en oväntat stor mängd reserver att erbjuda trots aktiverad dynamisk kontroll.

Även när det gäller motorn, som tack vare sina 480 Newtonmeter (50 mer än i basen) trycker mycket elastiskt ut ur mitten, men samtidigt också kan varva ut ganska snabbt vid nominell hastighet. Själv skulle jag älska att vara på Nordschleife med SE nu för att kunna njuta fullt ut av dessa egenskaper. Mitt fönster skulle vara lite öppet, eftersom AMG-motorn frustar och skramlar behagligt kommunikativt från sidomotorns ventiler.



Den åttavväxlade växellådan styrs av växelpaddlar, men återkopplingen från växelpaddlarna kunde vara tydligare och mer definierad.

Motor och ljud: AMG fyrcylindrig med karaktär

På det hela taget verkar Emira fungera mycket bra, inte bara subjektivt, även om dess 1467 kilo (trots allt inklusive alla driftsresurser) inte riktigt passar in i den tidigare Lotus-filosofin. Men han ger sig inte, levererar stadigt och skapar på så sätt det nödvändiga självförtroendet när han närmar sig gränserna. Och desto mer ju mer du flyttar den enligt den gamla skolan. Med andra ord är bromsning och nedväxling på raksträcken helt klar innan du lutar den mjukt in i kurvan.

Sedan kommer belöningen inte bara i form av hög stabilitet i kurvorna, utan också låga och mycket konsekventa varvtider. Men om du inte konsekvent tar detta till ditt hjärta och försöker köpa tid på bromsen när du svänger, kommer du snart att uppleva det svåra samspillet mellan den vertikala axeln och mittmotorkonceptet i ordets bokstavliga bemärkelse.

Resultat av Phillip Tonne:

Lotus Emira Turbo SE är en mobil njutning med ett mycket brett användningsområde. Finstämd, kärleksfullt arrangerad i detalj och utan en intetsägande eftersmak. En total succé, om det bara inte vore för det påtvingade äktenskapet med dubbelkopplingslådan.





*De halvt dolda bokstäverna på depåväggen är symboliska:
Med 400 hk och 291 km/h är Emira Turbo SE en tuff motståndare på banan.*

Lotus Emira Turbo SE

Motorkonstruktion/turboladdning	R4, Turbo
Placering av installation	Bakre mittersta tvärgående
Kubikkapacitet	1991 cc
kW (hk) vid 1/min	294 (400)/n/a
Kapacitet per liter	201 hästkrafter/l
Nm vid 1/min	480/5500
kW (hk)/Nm E-Boost	294 (400)/6800
Transmission	8-växlad DCT
Typ av enhet	Bakhjulsdrift
Mått L/B/H	4413/2092/1226 mm
Hjulbas	En tjocklek 2570
Tjänstevikt (DIN)	1467 kg
Bränsletankens/bagageutrymmets volym	58/151 l
0-100 km/h	4,0 sekunder
Högsta hastighet	291 km/h
WLTP-förbrukning/100 km	9,2 l Super Plus
Grundpris	109 490 euro



2. Porsche Cayenne Electric får över 60 mils räckvidd...

Posted by Kristofer Rask

oktober 24, 2025

...och 16 minuters snabbladdning

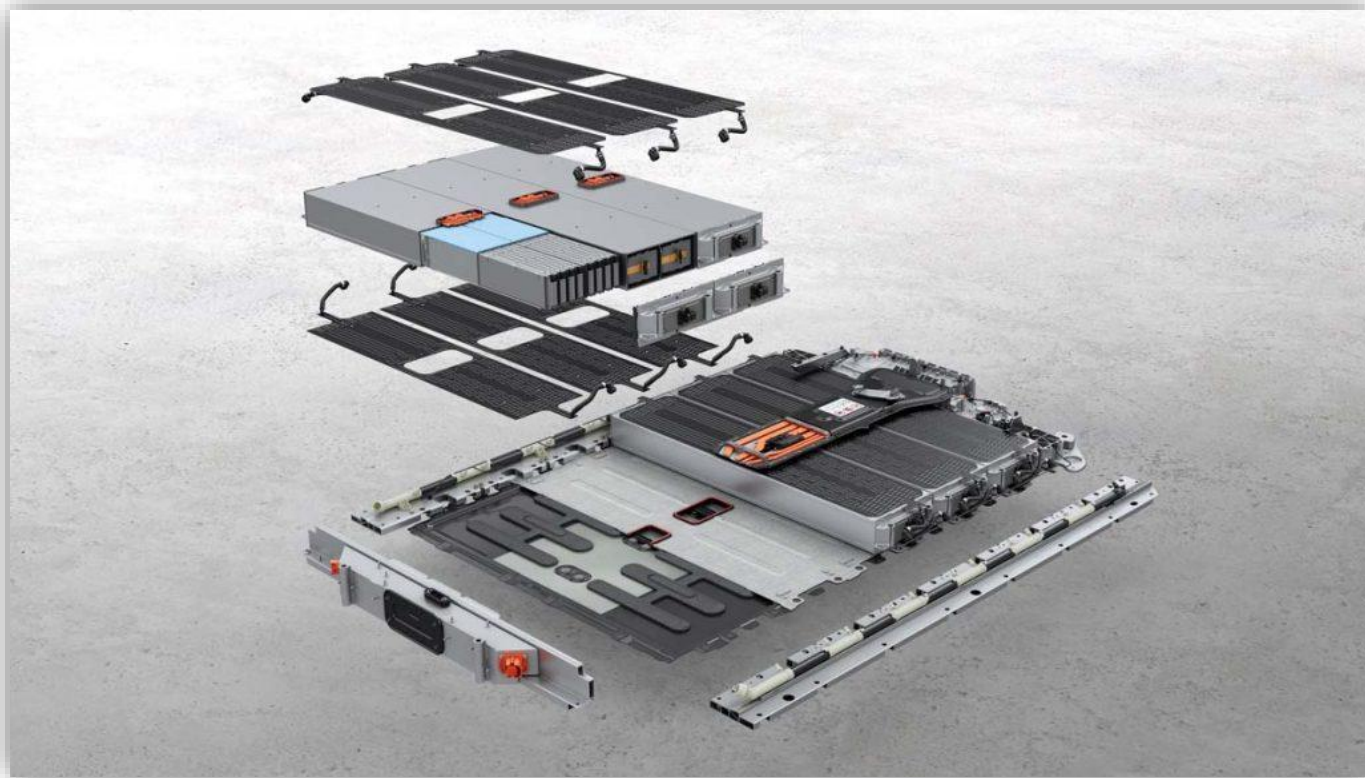


Porsche förbereder nu lanseringen av helt nya Cayenne Electric som blir märkets nästa eldrivna SUV. Modellen bygger på en vidareutveckling av den egenutvecklade plattformen Premium Platform Electric (PPE) med 800-voltsarkitektur.

Löftet är en kraftfull plattform med hög verkningsgrad, snabb laddning och jämn prestanda. Under räckviddstester i USA har förseriebilar redan uppvisat imponerande resultat.

Vid körning i motorvägsfart nådde Cayenne Electric över 560 kilometer på en laddning vilket motsvarar en WLTP-räckvidd på mer än 600 kilometer. Porsche lyfter fram att modellen kombinerar långdistanskapacitet med den körglädje som är typisk för märket.

Själva hjärtat i Cayenne Electric är ett fullt integrerat högvoltsbatteri på 113 kWh som både lagrar energi och fungerar som en del av bilens struktur. Det ger lägre vikt, ökad karosstyvhet och en lägre tyngdpunkt. Faktorer som enligt Porsche bidrar till att ge bilen dess stabila och smidiga vägegenskaper.



Cayennes batteripaket med dubbel kylning

För att säkerställa hög och jämn prestanda har Porsche utvecklat ett dubbelsidigt kylsystem som reglerar batteriets temperatur ovanifrån och underifrån. Det kompletteras av ett förutseende värmehanteringssystem som anpassar kylning och uppvärmning efter rutt och körsätt. Resultatet är kortare laddtider och effektivare energianvändning.

Cayenne Electric kan snabbaddas med upp till 400 kW vilket gör att batteriet kan fyllas från 10 till 80 procent på under 16 minuter. På bara tio minuter kan mer än 30 mils räckvidd laddas på.

Från 2026 kommer Porsche dessutom introducera det trådlösa laddningssystemet Porsche Wireless Charging. Det kan leverera 11 kW och laddar bilen automatiskt då den parkeras över en särskild golvplatta. En smidigare upplevelse helt enkelt som gör att ägaren aldrig behöver plugga in bilen med sladd vid hemmaladdning.

Med Cayenne Electric vill Porsche ta ett ytterligare kliv mot en övertygande elektrifierad framtid med fokus på effektivitet, prestanda och användarvänlighet i toppklass.



Kristofer Rask

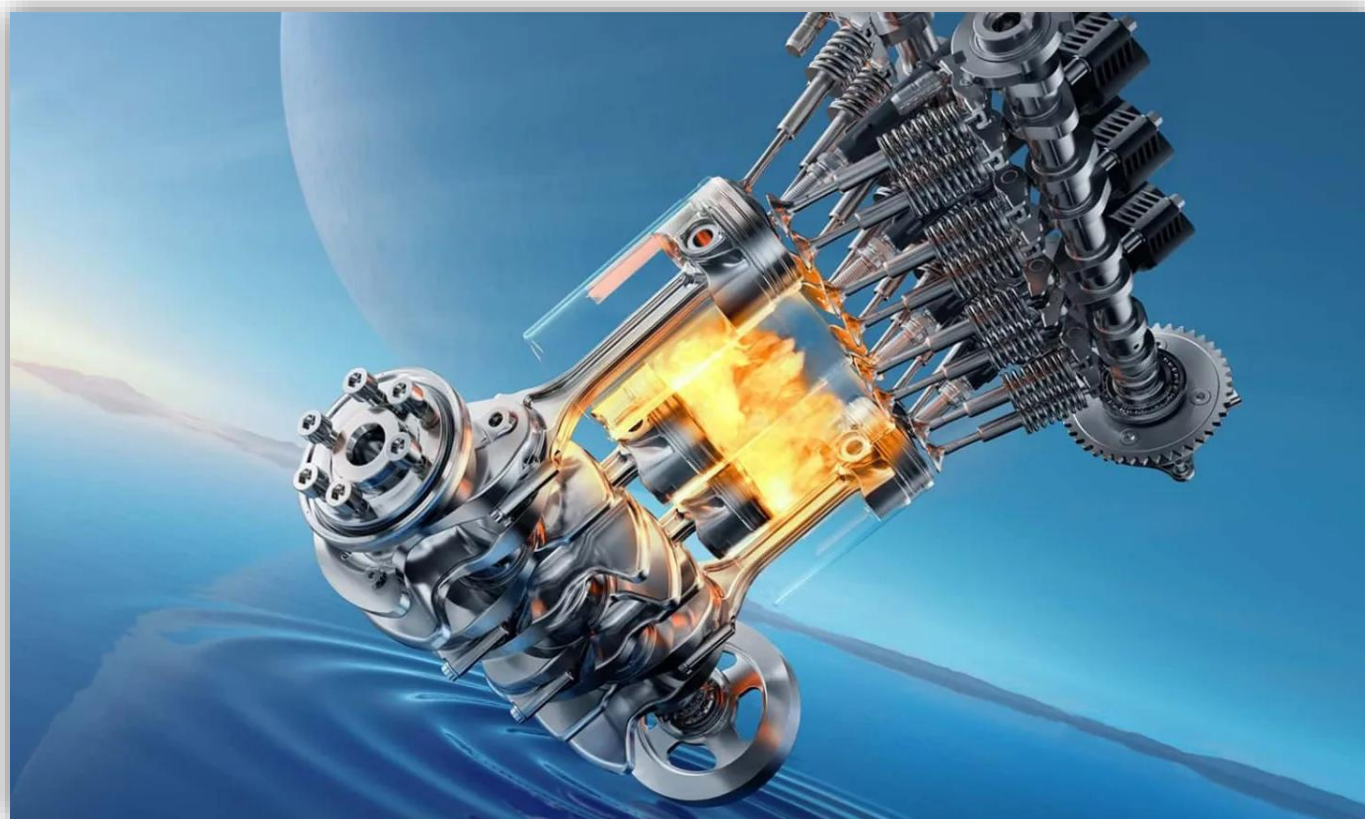
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

3. Ny bensinmotor slår rekord i verkningsgrad

Av Kevin Neemé

23 oktober 2025, 20:41

Få tillverkare har varit i närheten. Men nu har en tillverkare knäckt koden med en ny bensinmotor. Den höjer ribban för verkningsgraden rejält – och kan förlänga förbränningsmotorns existens.



I dag ligger verkningsgraden för vanliga moderna bensinmotorer ofta mellan 38 och 45 procent. Det innebär att en stor del av energin i bränslet går förlorad som värme. Att öka den siffran har länge setts som en nästan omöjlig uppgift. Men nu har kinesiska Omoda & Jaecoo tagit fram en bensinmotor som förändrar allt.

Företaget som är en del av Chery Group har presenterat en motor som tar tekniken flera steg längre. Den kombinerar avancerad termisk isolering, extremt högt kompressionsförhållande och innovativa mekanismer som gör förbränningen mer effektiv och minskar energiförlusterna. Även avgaserna återvinns i högre grad vilket hjälper motorn att hålla nere temperaturerna och samtidigt minska utsläppen.

Trots att elektrifiering är kärnan i Chery Groups långsiktiga strategi, satsar Omoda & Jaecoo också stort på att utveckla förbränningsmotorer. Företaget menar att hybrider under många år framöver kommer att vara det mest praktiska sättet att minska världens energiförbrukning, eftersom de kombinerar bensinmotorns räckvidd med elmotorernas effektivitet.



Omoda & Jaecoo fortsätter satsa på förbränningsmotorer och har nu slagit rekord i verkningsgrad.

Nu har man slagit rekord och nått en verkningsgrad på 48 procent. Det är ett stort tekniskt steg framåt jämfört med dagens motorer, som vanligtvis ligger mellan 38 och 45 procent. Varje procentenhet högre verkningsgrad motsvarar ungefär 2,5 procent lägre bränsleförbrukning.

Ju bättre verkningsgrad, desto mer av bränslets energi används alltså till att faktiskt driva bilen – och går inte förlorad som värme. 48 procent kanske låter som lite, men det är en nivå som få tillverkare kommit nära. Det betyder att varje droppe bensin används mer effektivt, vilket både minskar bränslekostnader och koldioxidutsläpp.

Motorn är en del av Omoda & Jaecoos satsning på hybridteknik. Redan i deras nuvarande Super Hybrid System (SHS) används en 1,5-liters bensinmotor tillsammans med två elmotorer och en smart automatlåda. Systemet anpassar automatiskt körläge efter hastighet och belastning, vilket ger lägre bränsleförbrukning och bättre prestanda.

Här når motorn redan 44,5 procents verkningsgrad och en förbrukning på cirka 0,6 liter per mil, samtidigt som bilen kan köra upp till nio mil på ren eldrift. SHS kan dessutom driva externa apparater med upp till 3,3 kilowatt via V2L-funktionen, vilket gör bilen användbar även utanför vägen.



LÄS MER:



210 mils räckvidd – Geely slår rekord



Ny motor slår rekord i verkningsgrad



Dieseljätten släpper sin första bensinmotor



Milstolpe: Ny diesel slår rekord i verkningsgrad



Svensk elmotor slår världsrekord i verkningsgrad



Kryphålet: Bil med bensinmotor räknas som elbil



Kevin Neemé

4. Nissans nya räckviddsförlängare sitter på taket

Bobby Green 2025-10-23 kl 17:00

Solceller som går att fälla ut när man har parkerat

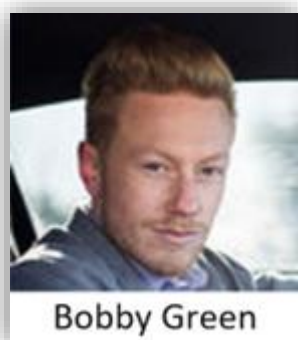


FILM: https://youtu.be/RtILLL5_PMw

Snygg kepa! En räckviddsförlängare behöver inte vara en fossildriven motor. Det kan också vara något helt annat - som solceller exempelvis, då dessa kan förlänga räckvidden. Det är just vad Nissan har tagit till när de nu visar en ny räckviddsförlängare till den lilla elbilen Sakura. Man kallar det hela för Ao-Solar Extender och här sitter solcellerna inbyggda i taket. När man parkerar kan man förlänga taket så att ytan med solceller blir bättre och således ger mer kräm till batteriet. Upp till 300 extra mil om året räknar Nissan med att taket ska kunna ge i effekt.

Nissan kommer att ställa ut bilen på Tokyo Motor Show senare denna månad.

global.nissannews.com.



Bobby Green

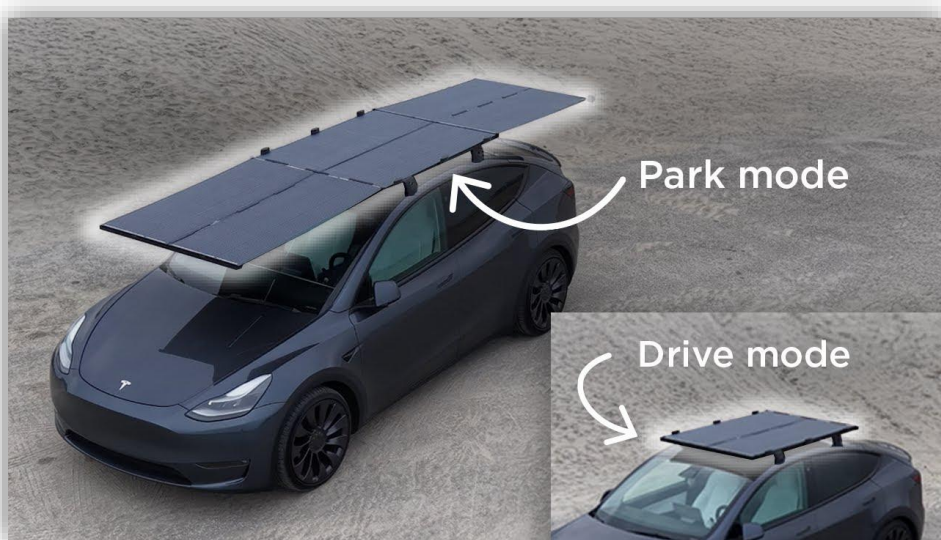


En illustration som Nissan tagit fram visar hur mycket ström panelen kan producera under olika väderförhållanden. Utfälld och under soliga dagar kan den ge 500 W.





En titt på Nissan Sakura
En populär liten elbil i Japan



Utfällbart solcellstak till elbilen
Kan ge upp till tre mil extra om dagen



Snubbe monterar solpaneler på taket på sin Tesla Model 3
Funkar, men de ger inte så värst mycket



5. Crosley Super Sport 1951



Powell Crosley, Jr. var en industriman från Cincinnati som var känd för sina radioapparater och kylskåp. Mot slutet av 1930-talet gav han sig in i bilproduktionen, först under namnet Crosley Corporation och senare under namnet Crosley Motors Incorporated. För att tillgodose marknaden för subkompakta bilar byggde de sedaner, pickuper, cabrioletter och en sportbil. Den mest populära karossstilen var kombi, och den kanske mest unika var ett litet jeepliknande fordon.





Den civila produktionen stoppades under andra världskriget, men Crosley fortsatte att tillverka den fyrcylindriga COBRA-industrimotorn för den amerikanska regeringen, vilket bidrog till att ge företaget en solid ekonomisk grund. När fredstiden återvände återupptogs Crosleys biltillverkning, men dess rykte skadades snart på grund av motorfel. När Crosley arbetade med ett projekt för den amerikanska flottan under kriget använde han ett block av lödd koppar och stålplåt för att utveckla den fyrcylindriga motorn med överliggande kamaxlar, känd som COBRA-motorn. Den hade en förskjutning på 44 kubiktum och hade fem huvudlager. Det användes under kriget för flera applikationer, bland annat i Mooney Mite-flygplan och lastbils kylskåp. Problem uppstod på grund av elektrolys som resulterade i att hål utvecklades i cylindrar. Det stansade koppar-stålblocket uppdaterades snart till ett gjutjärnsblock designat och byggt av Crosley 1949. De ursprungliga måtten behölls, men användningen av ett gjutjärnsblock ökade motorns vikt. Den extra vikten över framhjulen gav mer stabilitet till fordonet. Crosleys rykte hade skadats av de trasiga motorerna, så för att hjälpa till att förny försäljningen introducerade Crosley en ny roadster 1949 kallad *Hot Shot*. Under en fyraårsperiod producerades cirka 2 500 exemplar.





Crosley Hot Shot var en lättviktsroadster för två passagerare som drevs av en ny gjutjärns-motor, eller CIBA (Crosley Cast Iron Block Assembly), utvecklad av Crosley, som ersatte det tidigare plåtblocket som hade skadat företagets rykte. Den 44 kubiktum stora raka 4-cylindriga motorn gav cirka 26,5 hästkrafter.





De kompakta proportionerna hos Hot Shot mätte 85 tum vid hjulbasen, en total längd på 137 tum och en bredd på 51 tum. Den till stor del nya, sänkta ramen var upphängd baktill med spiralfjädrar och en enkelbladig kvartselliptisk fjäder som även fungerade som momentstänger. En nyhet på den tiden var de fyrhjuliga skivbromsarna. Fyrhjuliga Goodyear-Hawley-skivbromsar i flygplansstil användes till en början men ersattes snart av 9-tums hydrauliska bromsar. Denna förändring genomfördes på grund av de saltfyllda landsvägarna som orsakade frysproblem med bromsarna. Stylingfunktionerna inkluderade en platt vindruta i ett stycke, dörrutskärningar, "bug eye"-strålkastare placerade högt på en sluttande nos och ett reservdäck monterat på bakdäcket. Eftersom det inte fanns någon bagagelucka kom man åt det bakre stuvutrymmet genom att fälla fram ryggstöden.

Crosley Super Sport

Crosley lade till en *superversion* 1950 och döpte om den ett år senare till *Super Sports*. Denna version hade en helröd läderklädsel och foder i plast och en nedfällbar topp. Senare 1951 och 1952 års Super Sports skilde sig från de tidiga Hot Shots genom att ha hela dörrar, medan Hot Shots hade nedskurna sidor med antingen inga dörrar eller avtagbara halvdörrar. En annan utmärkande egenskap var "Super"-sidoskriptet.



6. Imperial Crown Limousine av Ghia 1958



När Chrysler rullade in i 1950-talet stärktes de av en blomstrande ekonomi och stark försäljning, delvis på grund av ankomsten av Virgil Exner, som anslöt sig till avdelningen för avancerad styling, vilket signalerade Chryslers avsikt att göra sig av med sin stöddiga image en gång för alla. För att få Chrysler tillbaka i framkanten av den amerikanska stilen var Exner först tvungen att ta kontrollen över designprocessen från ingenjörsavdelningen. Men när han väl gjorde det fick han fritt spelrum över det nya formspråket. Exners aptit för europeisk design ledde till ett fruktbart samarbete med Luigi "Gigi" Segre från Carrozzeria Ghia i Italien. De två männen arbetade nära tillsammans på en serie spektakulära utställningsbilar och Chrysler Ghia Specials, och satte slutligen stopp för Chryslers rykte om att vara "stylad av ingenjörer" en gång för alla. Det internationella inflytandet spillde över på Chryslers vanliga produktionsbilar, som snart såg smalare, mer graciösa och mer sammanhållna ut. Exners första helt nya, rena design var flaggskeppet Imperial från 1955; början på de revolutionerande "Forward Look" Chryslers, som skulle definiera amerikansk bil-design under resten av decenniet.





Den nya Imperial var en del av en ambitiös plan för att bättre anpassa flaggskeppsmodellen till sin främsta rival och branschledare, Cadillac. För att skaka om bilden av att vara uppblåsta Chryslers övergick Imperial till en fristående division på toppen av företagets linje, med unik stil och utrustning. Avgörande för Imperials imagehöjning var inkludering av en fabriksbyggd limousin. Här kom Chryslers koppling till Ghia till god användning. Som en modell med låg volym kunde Chrysler inte motivera kostnaden för att byta verktyg varje år, men Ghia erbjöd en kvalificerad arbetskraft och produktionskapacitet i små volymer.

För att tillverka Imperial Crown Limousines levererade Chrysler delvis monterade Imperial hardtop coupéer på ett förstärkt 129-tums chassi, kompletta Hemi-drivlinor och förkoppade instrumentbrädor. Ytterligare delar som levererades tillsammans inkluderade en förlängd drivaxel, fyra sedandörrar, kraftiga fjädrar och torsionsstänger, klädselmateriel och luftkonditioneringsenheter. Ghia modifierade chassit och tillverkade den vackra svepande karossen för hand. Ghias hantverkare tog så många som 17 timmar per bil bara för att se till att dörrarna passade perfekt, och varje Imperial var vackert handgjord. En sådan uppmärksamhet på detaljer hade ett pris, mer än 15 000 dollar 1958 – med en total produktion under de nio åren som toppade på bara 132 enheter.

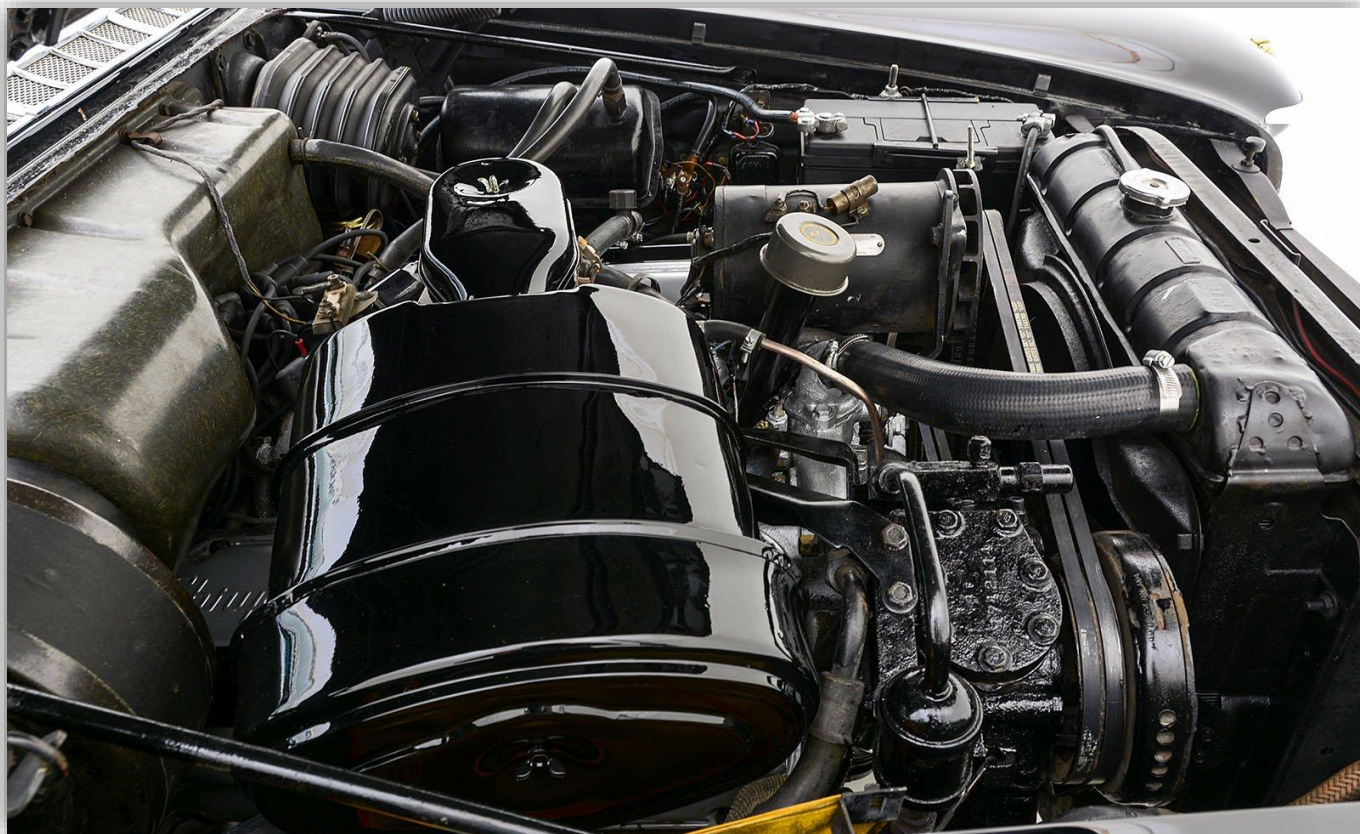
Denna fantastiska och eleganta Imperial Crown Limousine från 1958 är en av bara 31 sådana exemplar som byggdes av Ghia 1958 och är en av endast ett fåtal kända överlevande. Denna bil levererades den 21 april 1958 via Ontario Automobile Co. Limited i Toronto, Ontario, Kanada. Enligt det ursprungliga garantikortet var den första ägaren T. Eaton Co. Limited, en av Kanadas äldsta och största varuhuskedjor. Familjen Eaton var framstående societetslejon, ibland kallad "Kanadas kungliga familj", och med tanke på deras betydelse var den kejsrerliga kronan ett naturligt transportval. Drottning Elizabeth II bodde till och med hos familjen Eaton under ett av sina officiella besök på Royal Fair, och man tror att hon använde denna bil under sin vistelse.



Familjen Eaton ägde Imperial i många år, och när deras verksamhet gick i konkurs i slutet av 1970-talet ställdes bilen i förråd i deras sommarhus. Den senaste ägaren, en samlare från Michigan, köpte Imperial från Eatons i slutet av 1990-talet. Efter en lättare reovering använde han ibland bilen för lokala utställningar, men den höll en låg profil i hans samling. Den är i anmärkningsvärt välbevarat skick, huvudsakligen orestaurerad med undantag för en omlackering i den ursprungliga svarta färgen och en del selektivt restaureringsarbete vid behov.

Karossen och lacken är utmärkta, och de stora, tunga dörrarna – omsorgsfullt putsade av italienska hantverkare – stängs med en betryggande solid känsla. Den bakre stoppade taksektionen i landau-stil är i utmärkt skick, liksom stötfångarna och det omfattande exteriöra ljusarbetet.

Typiskt för limousiner från perioden är att förarutrymmet är stoppat i läder för hållbarhet, medan det bakre utrymmet har lyxigt ulltyg. Framtill är den läderklädda förarstolen välbevarad i originalskick, med en lämplig nivå av veck i klädseln och en attraktiv glans i lädret. De genomarbetade instrumenten och reglagen i Jet Age-stil är utmärkta original, med lite lätt patina på kromdetaljerna som överensstämmer med bilens mycket originella presentation. I baksätet täcker blågrått tyg baksätet, dörrpanelerna och två fällbara operasäten. Liksom förarutrymmet är det ganska välbevarat och återspeglar bilens bortskämda tillvaro. Tillsammans med de hoppbara sätena inkluderar annan utrustning elektriska fönsterhissar, bakklocka, motordriven glasvägg och luftkonditionering i det bakre utrymmet.



Den mäktiga Ghia-Imperial drivs av Chryslers största motorerbjudande från den tiden - den 392 kubiktum stora Hemi V8:an. Den här bilen har en korrekt motor med Imperial-specifikation toppad med en enda fyrcylindrig förgasare, bra för 345 hästkrafter i standardutförande. Den paras ihop med en robust moment-flite automatisk växellåda med tryckknappskontroller för föraren och har servobromsar, servostyrning och fabriken luftkonditioneringskompressor. Motorrummet är snyggt och väl presenterat, med lackerade tillbehör av god kvalitet och i första hand korrekt hårdvara och inredning.

Tack vare Virgil Exners Forward Look och partnerskapet med Ghia producerade Chrysler några av de mest unikt eleganta och minnesvärda bilarna på 1950- och 1960-talen. Med sina snygga fenor, bakljus och sofistikerade detaljer är Imperial Crown-limousinen från 1958 det ultimata uttrycket för Exners visionära, transatlantiska stil. Denna Imperial är ett utmärkt exempel på Chryslers flamboyanta och eleganta flaggskepp, redo att avnjutas och säkerligen kommer att glädja sin nästa vaktmästare.



Klassiker

7. Grattis Edsel Bermuda!

Publicerad 31 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag har Edit och Edgar namnsdag. Faktiskt har även Bermuda det, åtminstone enligt Klassikers almanacka. Grattis alla tre och fram för allt Edsel Bermuda.



Bermuda består av 138 öar och ligger i Atlanten strax söder om USA. Bermuda är dessutom namnet på en exklusiv stationsvagn från Edsel, Fordkoncernens stora flopp i slutet av 1950-talet.

Edsel var en satsning på djärv design och stor kraftfull motor lanserad 1958. Just designen blev en miss och särskilt kylarmaskeringen väckte motstånd bland publiken.

Trots enorma marknadsundersökningar vad som skulle sälja bra ratades bilen av massorna och en kraftig ändring av karossen till 1959 lyckades inte höja upp försäljningssiffrorna.

Edsel såldes faktiskt undantagsvis med en liten 223" rak sexa på 145 hk men den så kallade E 410 var det tongivande valet. En jättelik V8 på 410" som presterade 345 hk redan 1958. Bensinförbrukningen låg å andra sidan uppåt 2,8 liter milen.

Automatlådans väljartryck-knappar placerade i rattcentrum var en typisk tillkrånglad Edselfiness. Liggande hastighetsmätare som snurrade runt sin egen axel en annan.

Varje Edsel kostade i genomsnitt 24 000 dollar att tillverka och såldes för mellan 2 500 och 4 000 dollar. Edsel höll på att ruinera Fordkoncernen.

Man bör tänka på att det under 1958 rådde en tillfällig lågkonjunktur och flera andra bilmärken hamnade i knipa och kom att snart läggas ner som De Soto och Packard. Stationsvagnen Bermuda fanns endast 1958.

Bermuda med sina träimitationer var lite finare än Villager som den delade kaross med men även tvådörrarsversionen Roundup.



Stationsvagnarnas baklysen var en orgie i femtiotalsdesign





8. Saab 9-3 2002



Den andra 9-3, till skillnad från den första, var verkligen helt ny och inte relaterad till någon tidigare Saab.

Eftersom den var baserad på GM Epsilons plattform var den dock definitivt relaterad till flera andra General Motors-fordon, inklusive Cadillac BLS som både designades och tillverkades av Saab.

Som en del av en strategi som var mer meningsfull i Detroit än i Europa, var denna 9-3 tillgänglig främst som sedan och inte alls som kombi, även om cabriolet- och kombikarosser också erbjöds.

Betydande förändringar som gjordes för 2008 inkluderade införandet av ett fyrhjulsdrevet system som utvecklats tillsammans med det svenska företaget Haldex.





9. Fredagsfilmen



FILM: <https://youtu.be/Ckynq4nyOOY>



Roger Warolin