



Holden VF SSV

- 1. Lexus LS går från lyxsedan till sexhuling**
- 2. Då kommer elbilmärket Leapmotor till Sverige**
- 3. Volvos eldrivna polisbil**
- 4. Volvo XC90 och Range Rover Sport underkända i älgtestet**
- 5. Fantasi möter verklighet i Japan**
- 6. När Volvo 142 fick en riktig drontfront**
- 7. Holden VF SSV**
- 8. Nash Ambassador 8**
- 9. Grattis Volkswagenen Rabbit**
- 10. Saab 9-3X**

1. Lexus LS går från lyxsedan till sexhjulning

Publicerad 2025-11-31 18:35 Text Erik Söderholm

För kunder som inte tycker fyra hjul är tillräckligt visar Lexus upp en ny version av flaggskeppsmodellen LS.



De allra lyxigaste bilarna var länge sedan- eller coupémodeller. Men nu vill Lexus tänka nytt – och förse flaggskeppsmodellen LS med inte mindre än sex hjul.

Det innebär att bokstäverna LS inte längre står för "luxury saloon" utan för "luxury space", ett lyxigt utrymme.



Lösningen med sex hjul ska ge bättre kupéutrymme eftersom hjulhusen inte inkräktar lika mycket. En automatisk skjutsdörr öppnar upp en rymlig interiör med bekväma fåtöljer.



Chauffören styr bilen med samma typ av spak som i uppdaterade RZ, ett så kallat steer-by-wire-system.

Lexus säljer redan i dag **lyxbussen LM**. Men den nya konceptbilen tar det hela till en ny nivå. Den beskrivs som en "privat fristad" och ska främst locka köpare i Kina.

Enligt Toyotas globala designchef Simon Humphries brukade lyxiga sedanmodeller regera i bilvärlden. Nu har suvarna tagit över.

– I många fall vill folk ha något helt annorlunda. Det stod klart att vi var tvungna att ta LS i en helt ny riktning, säger han.



Vid sidan av den sexhjuliga konceptbilen visar märket också upp en något mer konventionell version av Lexus LS. Den har ett bagagerumsgolv som automatiskt fälls ut för enklare i- och urlastning.

2. Klart – då kommer elbilmärket Leapmotor till Sverige

Carl Undéhn 31 okt 2025

Sedan förra året säljer koncernen Stellantis elbilar från kinesiska Leapmotor i en rad europeiska länder. Och nu är det klart att Leapmotor även kommer till Sverige genom importören Wismo Automotive, som redan säljer andra märken som Opel, Peugeot och Citroën här.



De första modellerna från Leapmotor planeras att komma hit i början av nästa år. Men vilka modeller det då handlar om nämns inte. På bilden som följer med pressmeddelandet om lanseringen här syns elsuven B10, vilket alltså är en möjlig kandidat som första modell på den svenska marknaden.



Leapmotor B10 kan bli den första modellen från märket att säljas här



Leapmotor T03

På andra marknader säljs småbilen T03 och elsuven C10. T03 kostar från 18,900 euro (210.000 kronor) och är en småbil med en längd på 3,6 meter. Bilen har en elmotor med 108 hästkrafter och ett LFP-batteri på 41,3 kWh som ger en WLTP-räckvidd på 26,5 mil. Batteriet går att "snabbladda" med 45 kW och från 30 till 80 procent tar då 36 minuter.

Leapmotor C10 är en mellanklassuv som är 4,73 meter lång och kostar från 37.600 euro (420.000 kronor). Elmotorn på bakaxeln har en effekt på 170 kW (231 hästkrafter) och LFP-batteriet med en kapacitet på 69,9 kWh ger en WLTP-räckvidd på 42 mil. Senare i höst tillkommer den något mindre elsuven B10 som är 4,5 meter lång, har en räckvidd på 43 mil och kostar från 29.900 euro.

Under bilmässan IAA i München i september presenterade Leapmotor nämnda B10, som mäter 4,5 meter på längden, har en motor på bakaxeln med en effekt på 168 kW och en räckvidd på upp till 43 mil. Priset på bland annat den tyska marknaden börjar på 29.900 euro, eller 330.000 kronor. Under IAA visades också halvkombin B05 för den europeiska marknaden upp.

– Vi är mycket stolta över att ta Leapmotor till Sverige. Leapmotor kombinerar hög prestanda, innovation och avancerad teknik med konkurrenskraftiga priser på ett sätt som vi tror starkt kommer att tilltala svenska kunder, säger Tobias Pettersson som är vd för Wismo Automotive i Sverige.



LEAPMOTOR

3. Kör Volvos eldrivna polisbil – som svensk polis ratar

Av Maths Nilsson 1 november 2025, 14:04

Polisbilen som svenska polisen ratat. Youtubern Glenn Lindberg fick provköra elbilen Volvo EX40 som polisbil. – Vissa dagar får man liksom leva upp sin pojkdröm, säger Glenn.



FILM: <https://youtu.be/X3bu3GCTtiw>

Svenska polisen har testat elbilar, men **kommit fram till att de ännu inte är mogna för polistjänst**. Istället kör de dieseldrivna Volvo XC60. Men Volvo har redan tagit fram en eldriven EX40 som polisbil, som svenska polisen inte använder. Glenn Lindberg som är youtuber och bilexpert på Aftonbladet fick testa den elektriska polisbilen, som är en prototyp.

– På ett vis kan jag säga att det här är som att köra vilken bil som helst från Volvo som bara råkar gå på el.

Volvo Cars expert på polisbilar tror att svenska polisen kommer att gå över till elbilar inom 15 år. Men hans egen favoritbil är dieseldrivna klassikern Volvo XC70.

– Ja det tror jag, definitivt, säger Ulf Rydne, som är produktchef på Volvo specialvagnar.

Bilen är ungefär 100 kg tyngre än en vanlig Volvo elbil. Chassit och dämpare är uppstyvat för att klara den högre totalvikten. Provturen utfaller till belåtenhet. Men Glenn Lindberg får också testa en riktig klassiker. En Volvo 940 från 1996 med 68 mil på mätaren.

– Fasen vad den känns tajt alltså. Det finns ju noll svaj i den här säger, Glenn.

LÄS MER:



Polisen: Vi kommer sannolikt att köpa in elbilar



Diesel läggs ner – svenska polisen måste snart gå...



Polisen om nya super-Volvon: "Världens bästa polisbil"



Otroliga filmen: Volvo-förare missar polisbil med...



Första skisserna: Polisens nya Volvo XC60 med radar...



Stopp för diesel: Nu får polisen snabbare bilar



Maths Nilsson är grundare av Carup.

Teknikens Värld

4. Volvo XC90 och Range Rover Sport underkända i älgtestet

Publicerad av Mattias Rabe 20 okt 2025 kl 12.50

Uppdaterad kl 14.18

När två av tre bilar blir underkända, då är det kaos i älgtestet. Range Rover Sport och Volvo XC90 kan inte hantera krafterna som uppstår vid en undanmanöver och uppvisar ett beteende som kan vara förenat med livsfara.



Volvo XC90:s vänstra framhjul låser och styrförmågan går förlorad. Bilen strävar felaktigt till vänster i stället för åt hållet vi styr – höger: [Volvo-XC90-och-Range-Rover-Sport-älgtest](#).

I vårt senaste test står Range Rover Sport Dynamic SE P460 för ett riktigt klavertramp i älgtestet. Den klarar bara 63 km/h. Hastighetsnoteringen i sig är riktigt låg och resultatet går dessvärre hand i hand med bilens beteende. Normalt sett brukar vi värma upp bilarna i 65 km/h, bara för att gradvis bygga upp hastigheten. Men det blir aldrig aktuellt med Range Rover Sport – även 65 km/h är för mycket.

Range Rover Sport Dynamic SE P460 väger extremt mycket, totalvikten är 3 450 kg. Det är med den vikten rullar vi ut på testbanan och problemen visar sig direkt.

Studsar utanför vägbanan

– Redan i första körningen märks att bilen börjar studsas inne i banan, säger reporter och testförare Linus Pröjtz.

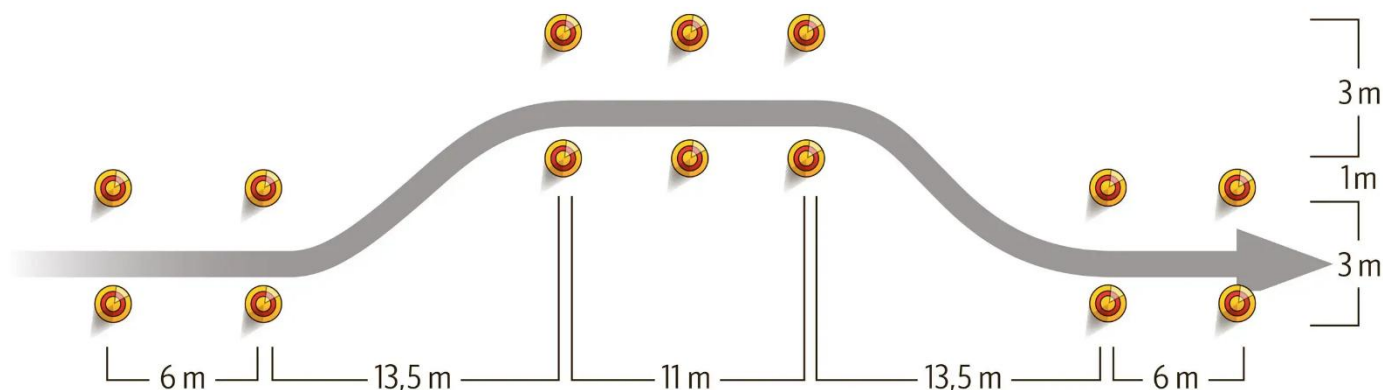
Bilens första reaktion, vid första styrutslaget, blir en rejäl krängning. Samtidigt greppar däcken tillräckligt i 65 km/h för att bilen ska klara att väja undan för hindret. Men det stora problemet uppstår när bilen ska ta sig tillbaka till rätt körfält.



*Volvo XC90:s vänstra framhjul låser och styrförmågan går förlorad.
Bilen strävar felaktigt till vänster i stället för åt hållet vi styr – höger.*

– Direkt när vi styr tillbaka mot höger börjar bilen att vagga för att snart studsas. Detta kastar bilen i sidled och vägbredden räcker därför inte till. Det syns tydligt på film (se ovan, reds anm) och bild att innerhjulet höger bak är uppe i luften samtidigt som vänster främre hjulupphängning är extremt komprimerad, säger Linus Pröjtz.

Resultatet blir att Range Rover Sport studsar i sidled och inte klarar att hålla sig kvar inom banan. När hastigheten sänks finns beteendet kvar, men vid 63 km/h tar sig bilen igenom i alla fall. Initialt fanns frågetecken kring däcken, Michelin Primacy All Season (Land Rover-märkta), då bromstesterna redan gett ett underkänt resultat. Men i älgtestet verkar däcken spela mindre roll – det studsande beteendet är det avgörande.



Konbanan som används i älgtestet simulerar en plötslig vājning på en landsväg. Det är inte enbart älgar och andra djur man kan tvingas vāja för utan även människor, andra fordon eller andra oförutsedda händelser.

Undanmanöverprovet älgtestet

Teknikens Värld har genomfört undanmanövertester enligt samma modell sedan 1970-talet.

De flesta bilar klarar det så kallade älgtestet utan några större problem. Men ibland går det sämre och några gånger har det gått riktigt illa, till exempel [när Mercedes A-klass välte 1997](#).

Älgtestet sätter bilarnas chassin och elektroniska system på prov.

Det som i konbanan resulterar i några omkullvälda koner motsvaras i verkligheten av att man okontrollerat sladdar ut i mötande trafik. Bra bilar klarar över 72 km/h, de riktigt bra uppemot eller strax över 80 km/h. Konbanan sätts upp enligt ett utarbetat mönster och provet körs på torr asfalt och med så många passagerare bilen tar, tyngder i bagaget upp till maxlast samt däcktryck enligt bilens specifikationer.

Volvo tappar styrförmågan

I samma test går Volvo XC90 T8 AWD Laddhybrid bra och balanserat genom banan i 68 km/h, men faller ur banan åt vänster redan vid 70 km/h – under vår gräns på 72 km/h och därav det underkända resultatet. Den enkla förklaringen är att antisladdsystemet tillåter att vänster framhjul låser. Detta syns tydligt på video och bilder då det ryker om vänster framhjul när XC90 är i andra delen av älgtestet.

– Effekten av att vänster framhjul låser blir att styrförmågan går förlorad. Bilen strävar därför åt vänster, i stället för att sticka tillbaka till höger dit banan går. Detta enskilda inslag i beteendet gör att XC90 underkänns i älgtestet, säger Linus Pröjtz

– Det här är inget nytt för Volvo, snarare skulle det kunna vara en effekt av deras antiväلت-system. **Vi såg liknande tendenser för XC60 vid senaste testet i våras.** Skillnaden då var att bilen klarade sig igenom i 72 km/h och att effekten av upplåsningen blev mycket mindre.

Extremt tunga

Vi noterar också att både Range Rover och Volvo rullar på däck specifikt framtagna för respektive bilmärke och att totalvikterna är riktigt höga. Range Rover Sport tar priset med sina 3 450 kg och Volvo XC90 kan i det sammanhanget framstå som en lättviktare på 2 950 kg. Men sanningen är att tyngden är extrem för en personbil och att ingen av tillverkarna klarar av att leverera ett säkert uppträdande vid en extrem undanmanöver.



Range Rover Sport**Antisladdsystem:** Underkänd**Chassi:** Underkänd**Styrning:** Underkänd**Totalbetyg:** Ej godkänd**Maxhastighet:** 63 km/h

Kommentar: Det här blir en sorglig historia där resultatet tydligt indikerar att Range Rover Sport dels är underkänd och dels inte kommer i närheten av att bli godkänd. Men vad är problemet? Det stora problemet är att bilen är för mjuk. Den kränger rejält och i samband med krängningen börjar bilen att studsas, vilket i sin tur flyttar bilen i sidled under testets gång. Greppet från Michelin Primacy All Season-däcken är egentligen inte tokigt, men bilen kan trots det inte hantera påfrestningarna genom älgtestet. Totalvikten är extremt högt satt till 3 450 kg, men när vi bantar lastvikten kvarstår beteendet. Uselt.

**Volvo XC90****Antisladdsystem:** Underkänd**Chassi:** Godkänd**Styrning:** Godkänd**Totalbetyg:** Ej godkänd**Maxhastighet:** 68 km/h

Kommentar: Oväntat och dåligt beteende i Volvo XC90. Med en totalvikt strax under tre ton är det bara att inse – det här är mycket vikt att släpa på genom älgtestet. Men till en början svarar bilen riktigt bra. Styrningen och chassireaktionerna indikerar att det här skulle kunna vara på väg mot ett godkänt resultat. Men det är i 68 km/h. Vid 70 km/h är uppträdandet i mångt och mycket detsamma, bortsett från hur antisladdsystemet arbetar. Enkelt uttryckt bromsas vänster framhjul så mycket att det låser och bilen tappar spåret då den driver ut åt vänster och ur banan. Underkänd.

Teknikens Värld

5. Fantasi möter verklighet i Japan

Av Linus Pröjtz Publicerad 31 okt 2025 kl 16.11

De stekheta riktigt stora, produktionsklara bilnyheterna lyser med sin frånvaro på andra upplagan av Japan Mobility Show. Men framtidsstudier och konceptbilar finns det desto fler av och det är just där, som mässan i Tokyo, sticker ut. Fantasin flödar.



FILM: [nyheter-fran-japan-mobility-show-2025/](#)

Framtidsstudier och nutidsstudier, blandade om vartannat. Tvåhjulingar, fyrhjulingar, sex-hjulingar och flygmaskiner. Till och med raketer. Fantasin sätter inte direkt några gränser vid Japan Mobility Show på mässområdet Tokyo Big Sight och på något sätt är det ändå befriande att se livskraften och lekfullheten hos primärt den japanska motorindustrin. Visst finns det flertalet europeiska biltillverkare på plats, liksom kinesiska **BYD** samt **Kia** och **Hyundai**. Men tidigare Tokyo Motorshow och numera Japan Mobility Show är främst ett skyltfönster för japanska tillverkare.





Interiören i Toyota Corolla Concept är ljus och luftig, men mycket talar för att den här lösningen måste justeras inför produktion. Skärmlösningen är en sak, plant golv i en bil som sägs kunna ha förbränningsmotor (och därmed avgassystem) en annan. Men ljus och luftigt.

Vad är största nyheten? Vårt val faller på Toyota Corolla Concept med sitt spänstiga designspråk, signerat danske Toyota-designern Stephen Rasmussen. Från en extremt låg frontlinje märks en lägre och mer långsträckt taklinje än tidigare och magkänslan är tydlig direkt – det här är en tilltalande form.

Någon information om mått eller mer exakta detaljer kring Toyota Corolla Concept presenteras inte. Vad som däremot sägs är att modellen ska kunna utrustas med allt från ren förbränningsmotor via hybrid eller laddhybrid till att vara rent eldriven. Däremot nämns ingenting om vätgas, vilket **Toyota** annars jobbar mycket med. Vi noterar att nuvarande **Toyota Corolla** lanserades redan 2018 och att det börjar bli hög tid för en ersättare till världens bäst säljande bilmodell genom tiderna (och den låg även med i tätskiktet under helåret 2024). Just på grund av nuvarande modellens ålder tror vi att den här formen, samt bilen i övrigt, är hyfsat nära att ta steget ut i verkligheten.



Toyota IMV Origin är ett härligt inslag, helt inställd på att göra nytta. Förvisso ett koncept även den, men om den produceras säger Toyota att fordonet bara ska byggas till 70 procent klart på fabrik – resten görs där bilen säljs.



Nya Toyota RAV4 hade förstås också en plats på salongen

Många av konceptbilarna på mässan ska vara eldrivna framtidsstudier och det är tydligt att även de japanska tillverkarna allt mer hänger sig till el som drivmedel. **Honda** med sin 0 series där mellanversionen Alfa nu gör världspremiär, **Subaru** med bland annat sin Trailseeker-prototyp och **Mazda** med sina två koncept Vision X-Compact och Vision X-Coupé. Men under mässans gång blir det tydligt att även vätgas har en allt mer central roll som framtida bränsle inom den japanska fordonsindustrin. I allt från bilar till motorcyklar och båtmotorer. Samtidigt gör Toyota gällande att de inte kommer att dedikera sig till ett drivmedel. Snarare är planen att utforska alla drivmedel som finns, samt även nya koldioxidneutrala som kan hålla flottan med redan existerande bensin- och dieslbilar igång.



Toyota IMV Origin är ett härligt inslag, helt inställd på att göra nytta. Förvisso ett koncept även den, men om den produceras säger Toyota att fordonet bara ska byggas till 70 procent klart på fabrik – resten görs där bilen säljs.



Mitsubishi Elevance Concept ska vara en stor och lyxig SUV med laddhybrid drivlina. Ett blickfång på mässan, men tveksamt om en sådan bil kan hjälpa Mitsubishi tillbaka.

Flera av de japanska tillverkarna har tappat i försäljning under senare år och **Mitsubishi** är en av dem. Deras närvaro på den europeiska marknaden får anses vara osäker framåt även om modeller såsom nya **Outlander** gjorts tillgängliga. I deras monter på Japan Mobility Show är dragplåstret en stor och klassiskt konceptbilslik lyx-suv med namnet Elevance Concept. Med så kallade självmordsdörrar öppnas passagerarutrymmet upp rejält vid insteg och interiören som väntar är luftig och ser lyxig ut. Det är en tuff skapelse och lite intressant ändå att Mitsubishi anger att konceptbilen ska vara en laddhybrid.



Honda presenterade sin mellanstora nya eldrivna 0 Alfa Prototype, en bil som helt delar formspråk med tidigare visade modellen 0 SUV. Det är nu tydligt att Honda kommer att satsa på detta högst egna formspråk.



Honda presenterade sin mellanstora nya eldrivna 0 Alfa Prototype, en bil som helt delar formspråk med tidigare visade modellen 0 SUV. Det är nu tydligt att Honda kommer att satsa på detta högst egna formspråk.

Vi har bara skrapat lite på ytan hittills, men det finns mer att se i filmen. Toyotas IMV Origin är en sällsamt intressant konceptbil i all sin enkelhet. Sexhjuliga **Lexus LS**-konceptet och smällkaramellen Hyundai Insteroid är intressanta av helt andra anledningar. Den sistnämnda var förvisso känd sedan tidigare, men den är så cool att den förtjänar sin plats – det koreanska svaret på **Renault 5 Turbo 3E**. Vilket understryker att lekfullhet och fantasi fortfarande har sin givna plats både på Japan Mobility Show 2025 och i den japanska bilindustrin.



*Hyundai Insteroid är ett skönt fantasifoster som redan finns i spelvärlden.
Renault tillverkar sin 5 Turbo 3E – gör ni detsamma Hyundai!*



Med extrema skärmbreddare och minst lika rejäl vinge bygger Hyundai Insteriod mängder med attityd. Formerna påminner mycket om Renault 5 Turbo 3E.



Sexhjuliga Lexus LS Concept är tänkt som ett alternativ till den lyxiga suven. I en tid då försäljningen av lyxsedaner är på rejält nedåtgående tänker Lexus om och visar upp ett vardagsrum på hjul. Rätt eller fel?



Linus Pröjtz

6. När Volvo 142 fick en riktig ”drontfront”

Publicerad 2025-11-02 6:30

Text Calle Carlquist

BACKSPEGLN

Volvoägare som ville modifiera sin bil kunde köpa en minst sagt tveksamt designad front på 1980-talet. Finns det verkligen någon bil med detta skräpuksansikte kvar, frågar sig Calle Carlquist.



Det faktum att man kan lura på bilägare som vill skilja sig från mängden precis vad som helst har tagit sig många uttryck.

På 1980-talet var det häftigt att doppa bilen i vitt, minns du det? Spoilers fram och bak, antenn (helst dubbla på bakskärmarna), den obligatoriska hönstrappan i bakrutan och fälgarna – på med vitt på rubbet! Lite vit fabrikattext med krita på däcksidorna och sedan var du med i innegänget.

Det knasiga ordet ”kupéhu” florerade samtidigt på oväntat många Mercedes-Benz i W124- och W201-serierna. Bilarnas eleganta och respektingivande originalfronter byttes ut mot plåtschabrak som skulle likna de eleganta SEC-modellernas front. Effekten blev snarare att de såg ut att ha fullt med snor i näsan.



Inget frontalangrepp kom dock i närheten av det vi ser ovan: Dynamind-fronten till Volvo 140-serien. Den ritades ändå av en riktig designer och konstnär, den skicklige och internationellt välkände Sune Envall. Dynamind dök upp som prototyp på en projektbil för Teknikens Värld 1978, en grå Volvo 142 som för dyra pengar renoverades, lackerades i svart och guld och försågs med turbo. "Hurtiggutten" kallades skapelsen och den säregna, glosögda fronten av ABS-plast tillverkades av AB PR-plast i Östersund.

Priset var ca 525 kronor och det räckte med sex skruvar för att fästa den på plats, tack och lov också för att ta bort den. Finns det verkligen någon bil med detta skräpuksansikte kvar?



7. Till salu: En 463 BHP Holden VF SSV "Blue Meanie" Ute: 1 av 30 gjorda

Lästid: ca 6 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 6 december 2024

Detta är ett av bara 30 exemplar av Holden VF SSV Ute med 463 hk som byggdes för att markera 30-årsjubileet av "Blue Meanie", en av Australiens mest kända prestanda-V8-sedaner.



Denna bil har utrustats med HDT Group A-motorpaketet som uppgraderade 6,0 liters LS V8 med en högpresterande kam, en HDT/Harrop OTR-insugningsatts, en ECU-omkalibrering, dubbla ventilfjädrar, en enradig kamkedjesatts, LS7-lyftare, ett 3-tums avgassystem med höglödeskatalysatorer och en HDT-fjädringsuppgradering med SSL-fjädrar monterade för gott mått.

Snabbfakta – Holden VF SSV Ute "Blue Meanie"

- Denna Holden VF SSV "Blue Meanie" Ute är ett av 30 fordon som byggts för att fira 30-årsjubileet av den ikoniska SS VK Group A "Blue Meanie", en australiensisk prestanda-sedan känd för sin racingstamtavla på 1980-talet. Den här modellen är en hyllning till sitt arv med HDT-uppgraderingar och sin unika stil.
- Denna Ute är utrustad med en 6,0 liters LS V8 med HDT:s grupp A-prestandauppggraderingar, inklusive en högpresterande kam, omkalibrerad ECU, dubbla ventilfjädrar och ett 3-tums avgassystem. Den har också en uppgradering av HDT-fjädringen, vilket gör den till ett högpresterande nyttfordon - även om få (om ens någon) kommer att använda den för mycket i vägen för användbarhet.
- Ute är stylad i den karakteristiska "Perfect Blue"-nyansen och inkluderar HDT Group A bodykit, med en brevlådegrill, motorhuvsscoop och blankvita 19-tums HDT Aero-lättmetallfälgar. Invändigt har den en mängd moderna bekvämligheter, inklusive klimatkontroll med två zoner, satellitnavigering, Bluetooth-anslutning och filhållningsassistent.

- Detta fordon, som för närvarande finns i Sydney, Australien, har 120 934 kilometer (~75.000 miles) på vägmätaren och är fortfarande ett mycket eftertraktat samlarobjekt. Dess betydelse förstärks av det faktum att Holden upphörde med tillverkningen 2017 – vilket cementerar denna Utes plats som ett stycke australisk bilhistoria.

Den ursprungliga "Blue Meanie"

SS VK Group A "Blue Meanie" var ursprungligen tänkt att köras på bana i Australien 1985, men det hade varit stopp för ett antal importerade delar som behövdes för att bygga de 500 homologerade bilar som krävdes.



Detta är en original SS VK Group A "Blue Meanie", en modell som nu anses vara bland de mest samlarbara av australiensiskt byggda bilar från eran.

Tidsfristen missades och som ett resultat av detta skulle bilarna inte tillåtas tävla förrän 1986. Detta gjorde att Holden Dealer Team (HDT) inte hade något annat val än att köra sina äldre, långsammare bilar. Vid 1985 års James Hardie 1000 noterade Holden-föraren John Harvey att hans egen personliga SS VK Group A var snabbare än den racerbil han försökte tävla med.

SS VK Group A designades med hjälp av många års racingerfarenhet från HDT och Peter Brock, Australiens mest kända racerförare. De utvecklade en bil med en enkel men nästan skottsäker drivlina och införlivade sedan en rad uppgraderingar av fjädring, bromsar och aerodynamik.

Sammantaget var det ett enkelt paket, men det visade sig vara mycket effektivt.

När den äntligen kunde ta sig ut på banan 1986 började "Blue Meanie" vinna. Bilen tog 1:a och 2:a plats med Brock och den nya kartläsaren Allan Moffat bakom ratten i Nissan Mobil 500 på Wellington Street Circuit i Nya Zeeland.

Andra förare skulle vinna Pukekohe 500 i det andra loppet i Nya Zeelands serie en vecka senare.



Utes utvecklades ursprungligen i Australien för att förse lantbrukare med ett nyttofordon som de också kunde använda för personlig transport. I början av 2000-talet hade de förvandlats till en kategori av högpresterande V8-sportbilar som den du ser på bilden här.

HDT tog två bilar till Europa för att tävla i 1986 års FIA Touring Car Championship där bilarna regelbundet ledde tävlingarna, även om det visade sig vara svårt att vinna.

Den kanske mest framstående platsen från tiden i Europa var när föraren Allan Grice körde sin SS VK Grupp A till ett nytt varvrekord för standardvagnar på Hockenheim, ett rekord som förblev obrutet fram till 2000.

De väggående homologeringsbilarna var utrustade med Holden A9L V8-motorn, den hade sänkts från 5044cc till 4987cc för att säkerställa att den passade in i grupp A-klassen under 5,0 liter. Denna motor producerade 263 hk, en berusande siffra för den tiden, kraften skickades tillbaka genom en kraftig 4-växlad M21 manuell växellåda till en differential med begränsad slirning.

Alla 500 väggående homologeringsexemplar av Holden Commodore SS VK Group A lackrades i samma nyans av Formula Blue, de fick samma bodykit och samma lättmetallfälgar.

De fick också samma grupp 3-fjädringssats, grupp A-dekaler, en Peter Brock-signaturdekal på varje framvinge, en SS-dekal i framänden och ett festligt Bathurst-klistermärke i varje bakre hörn.

De individuellt numrerade bilarna är nu mycket samlarbara i Australien men i stort sett okända utomlands.

Holden VF SSV "Blue Meanie" Ute visas här

Fordonet du ser i den här artikeln är en Holden VF SSV Ute som har fått en Holden Dealer Team (HDT) uppgradering till "Blue Meanie"-specifikationen, och det är en av bara 30 tillverkade. I sitt hemland Australien anses detta allmänt vara en av de mest eftertraktade av den sena modellen Holden Utes, och det är osannolikt att den någonsin kommer att förlora den attraktionskraften eftersom Holden slutade tillverka nya bilar 2017.



Den här bilen är välutrustad och kommer med parkeringssensorer fram och bak, farthållare, filhållningsassistans, ett centralt infotainmentsystem med satellitnavigering och Bluetooth-anslutning, automatisk luftkonditionering med två zoner och ett elektriskt justerbart förarsäte.

Den här serien av HDT-uppgraderingar som tillämpas på den här bilen inkluderar HDT Group A bodykit, som består av brevlådegrillen, HDT-motorhuvens scoop och kromlisterna som är svartlackerade. Bilen är färdig i rätt Blue Meanie-nyans av "Perfect Blue" och den är utrustad med 19-tums HDT Aero-lättmetallfälgar färdiga i blankvitt, utrustade med Kumho Ecsta-däck.

I motorrummet hittar du en 6,0 liters LS V8 som har utrustats med en uppgraderad högpresterande kam, en HDT/Harrop OTR-insugningsatts, en ECU-omkalibrering, dubbla ventilfjädrar, 7.450 tums stötstänger, en enradig kamkedjesats, ARP-kam- och balanseringsbultar, en lyftsats med topplocks-bultar, topplockspackningar och LS7-lyftare, och en L98 dalpackningar och O-ringar

Den har också ett 3-tums avgassystem med högflödeskatalysatorer, 1 7/8-tums headers och avgasspetsar i kolfiber, samt HDT-fjädringsuppgraderingen med SSL-fjädrar.

Ytterligare utrustning inkluderar parkeringssensorer fram och bak, farthållare, filhållningsassistent, ett centralt infotainmentsystem med satellitnavigering och Bluetooth-anslutning, automatisk luftkonditionering med två zoner och en elektriskt justerbar förarstol.



Bilen har nu 120 934 km på vägmätaren, eller cirka 75 000 miles, och den erbjuds till försäljning från Sydney, Australien. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga ett bud [kan du besöka annonsen här](#).



Ben Branch

Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom sektorn för alternativa och vintagebilar, med över en miljon läsare varje månad från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



8. Nash Ambassador 8 Cabriolet Sedan 1932



Nash Motors Company grundades i Kenosha, Wisconsin, och är kanske mest känt för sina grundläggande, ekonomiska men ändå udda produkter från efterkrigstiden, till exempel de aerodynamiskt utformade Airflyte-modellerna, den fräcka Austin-drivna Metropolitan och Rambler-ekonomibilen. Även om det skrivs mycket om Nash-Kelvinators och American Motors dagar, är Nash dagar som oberoende tillverkare kanske mer intressanta. Nash bildades när

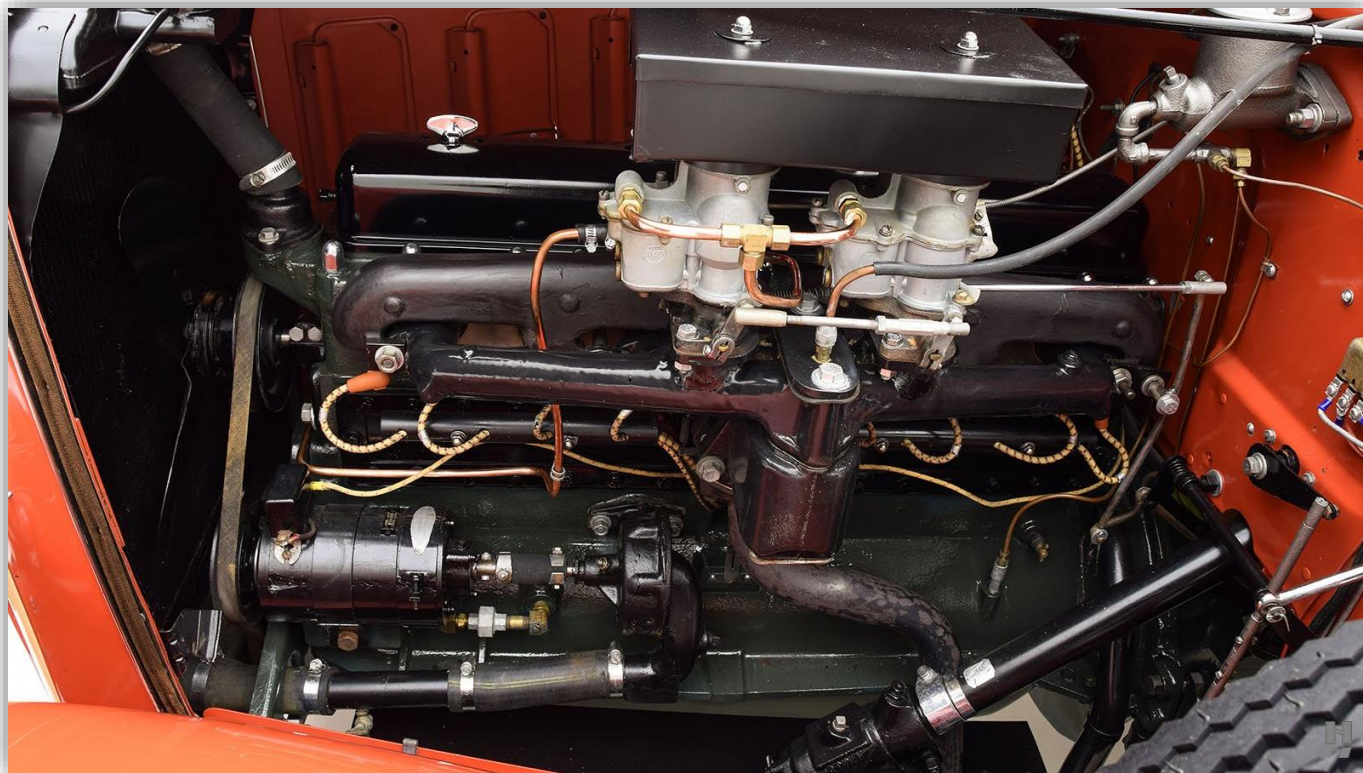
Charles W. Nash, tidigare VD för General Motors, lämnade GM och tog över Jeffrey Motor Co. 1916. Medan han etablerade sig fortsatte produktionen av Jeffrey fram till 1918 då den första riktiga Nash introducerades. Den sexcylindriga mellanprisbilen var mycket välbyggd, om än relativt konventionell. Nash var mycket trevligare än en Chevrolet eller Ford och var mer i nivå med sådana som Buick, Auburn och till och med Packards på instegsnivå när det gäller kvalitet. Under första världskriget var Nash-fabriken starkt upptagen med att bygga fyrhjulsdrevna lastbilar som användes av den amerikanska militären, även om bilproduktionen fortsatte och försäljningen ökade stadigt under det följande decenniet.

I mitten av 1920-talet hade Nash blivit allmänt respekterad, särskilt på exportmarknaderna, till stor del hjälpt av de smidiga och kraftfulla "Special Six" och toppmodellerna "Advanced Six". Till säsongen 1930 introducerades Nashs första åttacylindriga motor. Två år senare blev "Ambassador Eight" en fristående modellserie som erbjöds i ett brett utbud av karossstilar. De prestigefyllda nya Ambassador-bilarna, som var tillgängliga på ett 133-tumschassi, drevs av Nashs egen 125 hk, 322 kubiktum (5,3 liter) toppventil och dubbel-tändning rak åtta. Till och med inför den stora depressionen gjorde Charles Nashs noggranna ledning (och vissa skulle säga kreativ bokföring) att Nash kunde vara den enda andra amerikanska biltillverkaren förutom GM som gick med vinst 1932. Ambassadors var överdådigt utrustade och vackert konstruerade, vilket gav dem smeknamnet "Kenosha Duesenberg".



Till stor del tack vare den exceptionella kvaliteten och den diskreta elegansen fann ett antal kungliga familjer runt om i världen Nashs gunst, inklusive prins William av Sverige, kung Carol II av Rumänien och drottning Alexandrine av Danmark.

Denna fina Series 1093 Advanced Eight Convertible Sedan från 1932 är en av bara 1 891 Advanced Eight-modeller som byggdes 1932 och är en av uppskattningsvis tre överlevande som bär den mycket eftertraktade cabrioleten. Karossen, byggd av Seaman Body Corporation (som Nash ägde en kontrollerande andel i) är ganska attraktiv och kan jämföras i stil, kvalitet och storlek med en samtida Auburn. Detta exemplar upptäcktes i Arizona på 1970-talet av G.J. Woodsworth, en skicklig entreprenör, bilentusiast och erfaren restauratör. Trots Nashs förfallna tillstånd insåg Woodsworth omedelbart att det var något speciellt och kunde köpa bilen för 1 800 dollar. Tack och lov var den ursprungliga dubbeltändningen, toppventilen inline-åtta och resten av drivlinan intakta, även om vissa tillbehör och exteriöra kopplingar hade försvunnit. Efter många år av jakt och samlande av delar påbörjade Woodsworth den mödosamma uppgiften att restaurera bilen. Karossen demonterades varsamt och konstruktionsträet restaurerades varsamt eller ersattes med vit ek och al som original. Innan monteringen tog han sig tid att bevara varje del för att säkerställa att den skulle vara säker från framtida röta. Den exceptionella omsorgen och detaljnivån är fortfarande uppenbar vid restaureringen, även många år senare. Han valde en slående färgkombination av terrakottarött med krämfärgade accenter och kroppslinjer. Lackfärgen handslipades mellan flera lager och avslutades med klarlack för ökad hållbarhet. Den har stått emot tidens tand väl och är fortfarande mycket attraktiv, de vackra färgerna framhäver elegansen hos den Seaman-byggda karossen. Kromet och de yttre beslagen förblir i mycket gott skick och den är väl detaljerad med dubbla sidomonterade reservdelar, ett integrerat bagageutrymme, original Nash-maskot och dubbla Do-Ray-körljus. Det eleganta utseendet framhävs av en uppsättning breda vita däck och härliga kromfälgar.



Interiören är färdig i krämbeige läder, som också restaurerades av Mr. Woodsworth. Han byggde om sätesramarna medan hans fru sydde nya överdrag. Mattor i kroppsfärg accentuerar det beige lädret och ger en färgklick. Även om det tekniskt sett är en restaurering på hobbynivå, är arbetet exemplariskt och definitivt jämförbart med det i en professionell butik från den tiden. Stugan är fortfarande i mycket gott skick, efter att ha fått en lätt patina från användning, eftersom familjen Woodworth njöt mycket av Nash på vägen. Den helt hopfällbara suffletten rekonstruerades noggrant för att säkerställa korrekt funktion och trimmades i brun Haartz-duk.





Precis som exteriören är interiören full av fascinerande detaljer som en originalradio, marmorerad bakliknande växelspak och en fantastisk art-deco-inspirerad instrumentpanel.

Den stora, kraftfulla raka åttan med dubbla gnistor var i anmärkningsvärt gott skick som den hittades, och behövde bara lätt finslipning på cylindrarna för att återgå till toppskick. Efter en lätt ombyggnad detaljerades den noggrant till ursprungliga specifikationer. Presentationen är fortfarande ganska bra, även om det finns ett visst mindre kosmetiskt slitage på sina ställen. Den är fortfarande en stark löpare som inte behöver avnjutas fullt ut. Restaureringen av denna ytterst sällsynta och fascinerande Nash Ambassador Eight har klarat sig utmärkt och bilen är fortfarande i attraktivt, väl sorterat skick, redo för nästa mål-vakt att njuta av frukterna av G.J. "Woody" Woodsworths rikliga arbete.

Samlare som har antika bilar till salu bör kontakta vår representant och ta reda på hur enkelt det är att sälja klassiska bilar genom vårt sändningsprogram. Vårt sändningsprogram för klassiska bilar är en sömlös tjänst som är utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.



Klassiker

9. Grattis Volkswagen Rabbit!

Publicerad 12 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

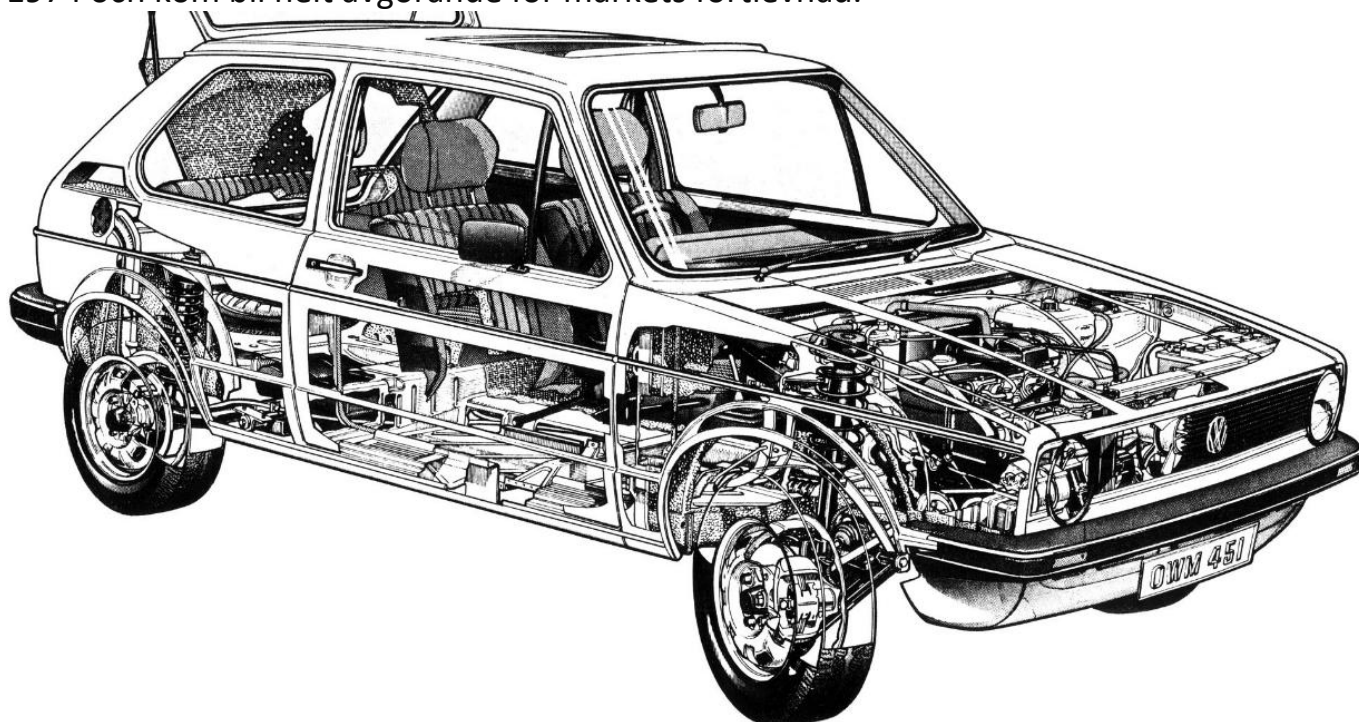
Idag firar vi Konrad och Kurt men också Rabbit, Volkswagen Rabbit!



Volkswagen Rabbit 5-door 1975–80

Efter en exempellös framgång under 1960-talet i USA var Volkswagen illa rustat att möta den nya tidens krav under 1970-talet. Den massiva lågprisimporten av dugliga ekonomibilar från Asien höll på att ta knäcken på företaget och lika dystert såg det ut i Europa.

Räddaren blev Golf. Och Rabbit. Det var olika namn på samma modell och den lanserades 1974 och kom bli helt avgörande för märkets fortlevnad.





Volkswagen Rabbit 3-door 1980–84

Rabbit var avsedd för USA-marknaden och lätt att identifiera genom en snabb blick på strålkastarna. De var fyrkantiga. Även stötfångarna hade en annorlunda utformning. Utrustningsnivån var också högre.

Men Volkswagen kunde inte andas ut. Amerikanen hade format sin bild av vad en Volkswagen var och den var inte kantig och drev med framhjulen. Försäljningen gick ganska trögt ända till 1979 när bränslekrisen bitit sig fast och fördjupats. Då plötsligt upptäckte amerikanerna den lilla bränslesnåla tyska bilen, inte minst i den grymt snåla dieselsonversionen. Det blev kö hos handlarna.

Sannolikt bidrog det faktum att VW Rabbit sedan 1978 var "made by american workers" - i New Stanton i Pennsylvania. Vid utrullningscermonin av den första bilen den 10 april rapporterade NBC att detta var den första utländska biltillverkaren som stratat en amerikansk bilfabrik.



1979 presenterades cabrioleten - med runda strålkastare och 1981 uppdaterades Rabbit med en ny typ av (fyrkantiga) strålkastare. Interiörerna var nu fullt ut amerikaniserade där färgmatchningen var på en helt annan nivå än på det tråksvarta europeiska sättet.



Modellåret 1980 introducerades Rabbit pick up, på övriga marknader kallad Caddy. 1982 kom Rabbit GTI. Sista Rabbit-året var 1984. När Golf Mk II introducerades fick den också heta just i i USA också.



Volkswagen Rabbit 5-door 2006–09

1988 stängdes fabriken i Pennsylvania efter 1 192 411 byggda bilar.

Namnet Rabbit ansågs ha en speciell klang på den amerikanska marknaden varför Volkswagen 2006 valde att kalla Golf Mk5 (som kom i Europa redan 2003) för just Rabbit. När sjätte Golf-generation introducerades i USA i oktober 2009 fick Rabbitnamnet dock ge vika igen. Nu heter Golf Golf.

Volkswagen Rabbit var precis vad jänkarna ville ha, en bil som gav många miles per gallon när soppakrisen var ett faktum. Fyrkantiga strålkastare ger ett smula märkligt intryck i våra europeiska ögon.



10. Saab 9-3X 2009-11



Till skillnad från det tidigare konceptet med samma namn var den serieproducerade 9-3X inte en SUV utan en relativt konventionell kombi.

Den skilde sig från den vanliga 9-3 Kombi genom att den hade mer karosskydd, högre höjd och, för versioner med bensinmotorer (men inte dieslar), fyrhjulsdraft.

Uppenbara rivaler var Audi A4 allroad, Škoda Octavia Scout, Subaru Outback och Volkswagen Passat Alltrack, men Saab skulle inte hålla tillräckligt länge för att 9-3X skulle ge någon av dem mycket att oroa sig för.



Roger Warolin