



1. Provkörning av DS No8 Étoile Long Range AWD
2. Citroën har byggt eldriven minivan
3. Citroën återkallar
4. Tvåtaktsmotorn på väg tillbaka
5. Elbil på vintern
6. Trump förförd av småbilar
7. Saabarna som slår rekord
8. Toyota IQ
9. Edwards Engineering
10. Kaiser Darrin
11. Grattis Hindustan Contessa

Teknikens Värld

1. Provkörning av DS No8 Étoile Long Range AWD

Av Peter Klemensberger

Publicerad 11 dec 2025 kl 13.10

DS Automobile tar nya tag med No8. En eldriven coupésuv som sticker ut både sett till design och räckvidd. Vi tar plats bakom en konstig ratt och imponeras mest av bilens komfort.



Nya elbilen med lång räckvidd och slank design.

Bentley, Rolls-Royce och Louis Vuitton. Det är **varumärken som har nämnts** när det franska bilmärket **DS** ska ta nya tag och bli lyxigare. Nu sitter jag i bilmodellen som tar det första steget och är glad över att de inte har lyckats. Det här är nämligen en elbil med bra räckvidd, utmärkt komfort, gott om personlighet och som säljs för småpengar – i alla fall om vi har tidigare nämnda bilmärken som referens.

Som du säkert förstår är inte DS inte i finrummet än och har knappast passerat de tyska premiummärkena som designchefen Thierry Métroz har haft som mål. Det är en lång resa har han erkänt, en resa som kanske inte ens blir av. Men att skapa en mer inspirerande design och särskilja sig från den armada av nya elbilar som strömmat ut på marknaden har man lyckats med.



*Klurig ratt och kluriga platta högtalare i dörrarna.
Annars mer uppstädat än i tidigare DS-bilar.*

Det här är nytt

Modell. En hel ny coupésuv från märket.

Namn. Med No8 lanserar DS en ny namnfilosofi.

Design. Märket byter stil på sina bilar.

Plattform. No8 är första bil från DS som bygger på Stellantis STLA-plattform.

Faktum är att No8 (med bilen kommer även en ny namnfilosofi) skiljer sig från det mesta på marknaden med en självsäker hållning utvändigt samt en mer lyxig och stilren design invändigt, fjärran är det plottriga och blingiga från forna modeller.



*Bra med plats för knän och fötter,
värre för huvudet och du är längre än försökspersonen här som mäter 178 centimeter.*



Rymligt sett till liter.

1,16 meter djupt utrymme men karossformen är inte optimal för lastande.

Att det skulle bli en SUV stod klart redan när vi nåddes av de första nyheterna i slutet av förra året om bilen trots att man bröstat upp sig och lovat att **det var slut på suvar från DS**. No8 är en coupésuv och med det kommer en del uppoffringar. Baksätet må ha bra utrymme för knän och fötter men dynan ger inte perfekt stöd för långa lår och takhöjden räcker inte till om du tangerar 180 centimeter i längd. Sikten ut åt sidorna och framåt är dock bra då rutorna är långa och framstolarna smala upptill.

Bagageutrymmet är hyggligt i liter mätt och luckan öppnar högt på ett exemplariskt vis. Tredelad baksätetrygg ökar på de flexibla aspekterna men det gör inte den sluttande taklinjen och att golvet blir inte riktigt plant när baksätetryggarna fälls.

Det är i huvudsak minusposterna med bilen men när jag framhåller komforten som det bästa med No8 blir det lite sura miner hos fransmännen. Kanske för att de tar komfort för givet. De vill hellre lyfta fram bilens räckvidd – upp till 75 mil på en laddning vid blandad körning och, kanske än mer imponerande, 50 mil vid motorvägskörning. Riktigt bra pappret och det ska bli intressant hur det blir när No8 hamnar i händerna på vårt testlag.

Komfort i toppklass

Till Sverige kommer bilen med ett batteripaket på 97,2 kilowattimmar. Du kan välja på fram- eller fyrhjulsdraft med effektuttag på 245 respektive 350 hästkrafter (280 och 375 i boostläge) samt utrustningsnivåerna Pallas och Étoile. Provkörningen börjar längs ner i rang med Pallas, framhjulsdraft och den där långa räckvidden för 749 900 kronor. Den versionen hade jag sagt åt dig att välja om jag inte sedan hade tagit plats i toppversionen: fyrhjulsdrivna Étoile för ytterligare 100 000 kronor, bilen på bilderna här. Kameror i vindrutans topp läser av vägen och justerar fjädningen efter det vilket gör en redan fin fjädringskomfort utsökt. Lägg till lyxigare material invändigt, 360-graderskamera, ventilerade stolar fram och bak samt utökade assisterande system och påtagligt mer av motorkraft. Mindre viktigt, i alla fall för mig, är digital innerbackspegel och upplyst grill.



Ljuskällorna bak rimmar med de i fram. Dörrhandtag i C-stolpen

No8 är ingen vägvagn i den bemärkelsen att den är kul att köra. Ett sportläge finns som styvar upp bilen men det passar inte den komfortinriktade stilen. Ratten är mindre knasig att greppa än vad man kan tro. Den är förvisso liten, tunn och knölig men de fyra ekrarna lär man sig undvika eller utnyttja genom att hänga tummarna på dessa för att nå "tio i två". Rattens design förstörs av två klumpiga klossar i pianolack med otydliga knappar. Bakom ratten justeras bromsgenereringen och på mittkonsolen kan ett ganska abrupt enpedalsläge slås på som bromsar in bilen så fort gaspedalen släpps.

Man sitter ganska högt och med bra sikt framåt även om A-stolparna stjäl en del sikt. No8 är en stor bil och kan kännas klumpig men mot luftflödet är den smidig. Den har ett lågt cd-värde på 0,24, främst tack vare klaffar under "grillen", bakspoilers utformning, flärpar i alla hörn, hög markfrigång och speciella fälgar.

Annars är upplägget invändigt horisontellt och luftigt. Det mesta sköts på en låg 16-tums-skärm. Gränssnittet där är snyggt men inte glasklart att ta till sig. En del tydliga knappar finns undertill och smala, mer oklara, på mittkonsolen. På dörrsidorna finns snajdiga högtalare som också agerar handtag till själva dörrarna. Det hela ger en lyxig och småtokigt fransk stil men inte alla material känns rejäla.

DS vilar på ett franskt arv från Citroën-modellen med samma namn från 1955 och batterierna sätts samma i Frankrike. Men någon genomfransk bil är det inte. Plattformen är den multinationella Stellantis-koncernens STLA Medium och själva bilen byggs i italienska Melfi.

Under provkörningen visar DS upp diagram, mått och priser som pekar på fördelar mot rivaler från såväl Audi, BMW, Mercedes, Polestar som Tesla. Men 89 procent av alla 340.000 DS-bilar har sålts i Europa och Frankrike är den dominerande marknaden. Det är här det största problemet ligger för No8. För många är märket ett frågetecken, vilket egentligen inte behöver vara ett minus – du slipper alla klyschor som följer med emblemet.

DS No8 Étoile Long Range AWD

Pris: 849 900 kronor.

Motor: El. Max systemeffekt 350 hk (257 kW), sammanlagt vridmoment 509 Nm. Batteri 97,2 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/160 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 235/50 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 483, bredd 192, höjd 157, spårvidd f/b 163/165. Markfrigång 15,5. Tjänstevikt 2 289, maxlast 511, max släpvcagnsvikt 1 200. Bagagevolym (VDA-liter) 620–1834 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,4 s, toppfart 190 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,66 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 688 km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:



BMW iX xDrive45

Nyligen uppdaterad. 408 hästkrafter och upp till 60 mils räckvidd enligt WLTP-körcykeln vid blandad körning. Version med 70 mils räckvidd spränger miljongränsen. Lastar mindre i liter mätt än DS.

Pris: 949 000 kronor.



Polestar 4 Long range Dual motor

Snäppet lägre och lastar mindre. Bättre baksäte och roligare att köra än DS. Räckvidd 59 mil vid blandad körning enligt WLTP.

Pris: 722 000 kronor.

Feber

2. Citroën har byggt eldriven minivan med plats för sex personer

Bobby Green 2025-12-10 kl 08:40

Smart paketerad



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

Nu presenterar Citroën den nya eldrivna konceptbilen ELO. Den mäter bara 4,1 meter på längden men har tack vare smart paketering trots detta plats för upp till sex personer. Det finns även stora dörrpartier som går åt varsitt håll på bägge sidor vilket gör det enkelt att kliva i och ur.

Förarsätet har man placerat i mitten och detta kan snurras ett helt varv. De bakre sätena kan man plocka ur om man vill ha mer plats och gör man det kan man exempelvis göra om bilen till en sovplats eller ett biorum. Alla materialval är valda med miljön i åtanke och här finns återvunnen filt från gamla konceptbilar, miljöanpassade textilier och återvinningsbara polypropenkomponenter.

Som väntat är det här konceptet lite väl spexigt för att vara något som kommer mynna ut i en produktionsversion snart, men det visar lite hur Citroën tänker inför framtiden.



Bobby Green

3. Citroën återkallar – bromspedalen kan lossna

Publicerad 2025-12-12

Text Erik Söderholm

Ett fel som kan få katastrofala följder behöver åtgärdas på två Citroën-modeller



Citroën har upptäckt ett problem i senaste generationen C3 och C3 Aircross som kan få allvarliga följder. Stödet för bromspedalen kan vara monterat på ett felaktigt sätt, och i vissa bilar saknar bilen helt ett stift som ska hålla stödet på plats.

Det kan i sin tur leda till att bromspedalen lossnar vilket innebär att bilen inte går att bromsa med hjälp av pedalen.

Bilarna ska kontrolleras på verkstad, men det finns ingen uppmaning till bilägarna om att sluta köra sina bilar tills de är åtgärdade.

Om bromspedalen inte fungerar kan bilen stoppas med den elektroniska parkeringsbromsen på mittkonsolen. Felet påverkar heller inte bilens autobromssystem som kan bromsa bilen vid risk för en kollision.

Bilarna som omfattas är Citroën C3 byggda mellan 15 maj och 1 november 2025, samt Citroën C3 Aircross byggda mellan 10 juni och 2 november 2025.

Mer från Vi Bilägare:



Stellantis återkallar dieselbilar kamkedjan kan haverera



Stellantis återkallar motorn kan stanna under körning



Citroën återkallar – bromspedalen kan lossna



4. Tvåtaktsmotorn på väg tillbaka – där du minst anar den

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 11 dec. 2025 Publicerad 11 dec. 2025

GM väcker liv i tvåtaktsmotorn igen men frågan är om den gamla trotjänaren verkligen får en chans på vägarna denna gång.



*General Motors kollar på om de kan få till en tvåtaktsmotor i kommande hybrider.
Bild på två Buick.*

Tvåtaktaren har för många blivit ett minne från skogsstigar, moppegarage och ungdomliga misstag. För den som inte ägnat år åt oljeblandning och blå rök känns den nästan museal.

Ändå är det just den här motortypen som nu fångat General Motors intresse.

Ett nytt patent visar att företaget undersöker hur en tvåtaktsmotor skulle kunna ta plats i framtida hybridbilar. Det handlar inte om en nostalgitripp utan om en konstruktion där de klassiska cylinderportarna täcks av ett linjärt ventilarrangemang på insidan av cylindern.

Poängen är enkel: minska slitaget på kolringarna, en detalj som historiskt gjort tvåtaktare mer underhållskrävande än deras fyrtaktskusiner.

Gamla knep i ny förpackning

Traditionellt har tvåtaktaren skött sin gasväxling genom enkla portöppningar som kolven själv hanterar. GM:s lösning innebär att ventilerna rör sig längs cylinderväggen och styr flödet mer precist.

Det kan ge stabilare tätning och bättre livslängd – något som lockar när varje komponent i en hybrid ska leva länge.

Konstruktionen kan dessutom påverka tajmningen eftersom ventilerna inte behöver följa kolvens rörelser fullt ut. Det låter modernt, men samtidigt är det inget okänt grepp. Historien är full av exempel på allt från rörliga reedventiler till de roterande skapelser som gjort Rotax populärt.

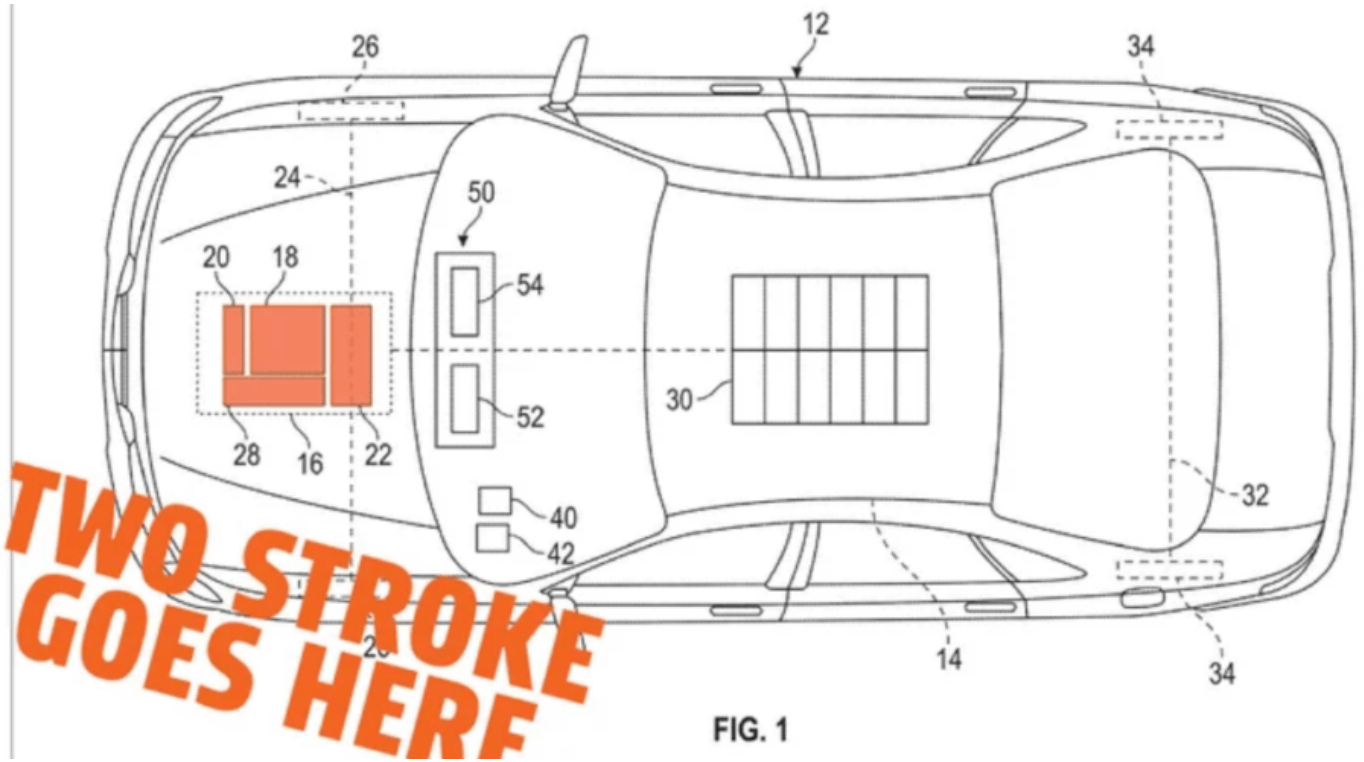


FIG. 1

Skiss på hur det kan se ut och var den skulle placeras

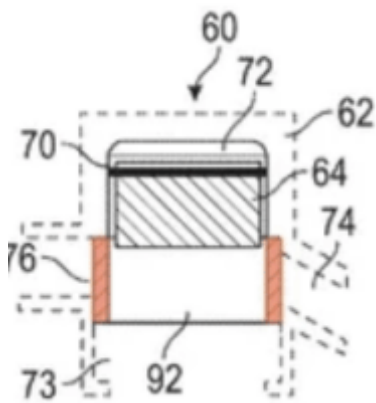


FIG. 8A

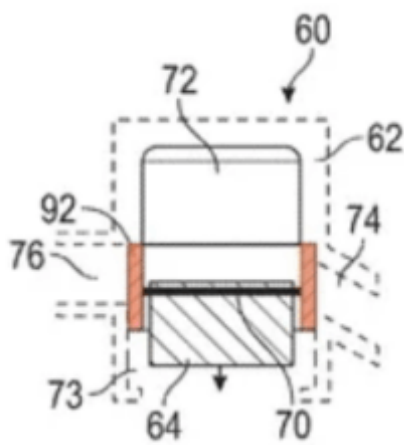


FIG. 8B

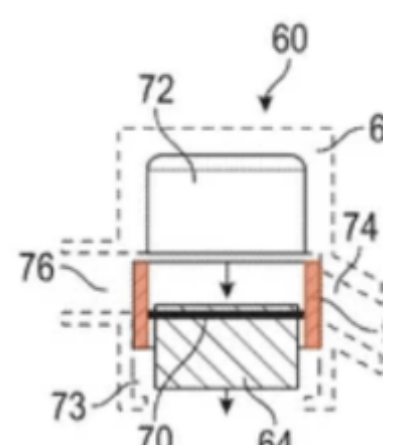
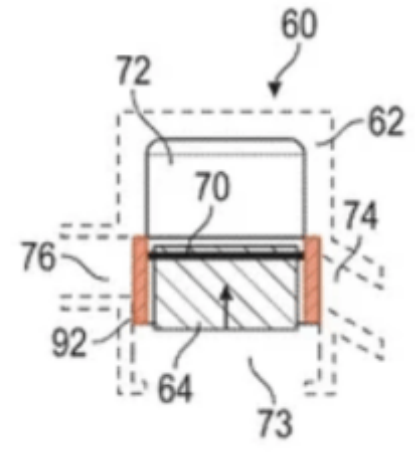
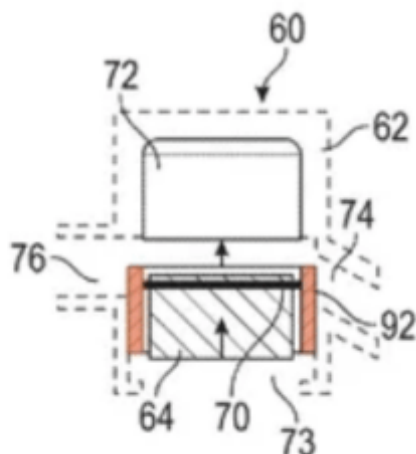
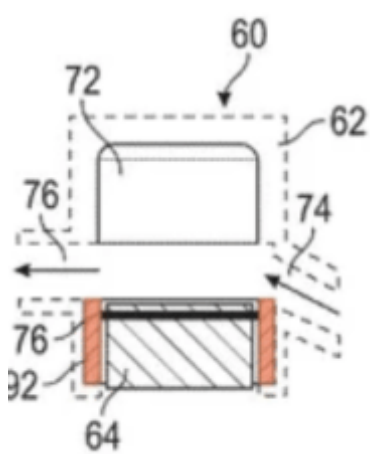


FIG. 8C



Detaljbild från patentansökan

Emissionsfrågan hänger kvar

Frågan är dock om tekniken gör något åt det som en gång skickade tvåaktaren i skamvrån: utsläppen. I patentet visar GM ventiler som öppnar och stänger samtidigt på insugs- och avgassida, ett upplägg som ger effektiv spolning men inte direkt dämpar mängden oförbrända kolväten.

Det kan förstås finnas fler lösningar på ritbordet, men utifrån det som visas nu känns det osannolikt att parkeringarna snart fylls av det karakteristiska *ring-ding-ding*-ljudet. Tvåaktaren må ha charm, men vägen tillbaka till offentlig trafik är fortfarande lång – även med GM som påhejare.



Dacia visar upp prisvärt campingfordon: "Husbilen många har väntat på" 10 dec. 2025



Experten slår larm: Elbilar skapar spökköer i trafiken 09 dec. 2025



Dieselhybriden som trotsar hela bilvärlden 09 dec. 2025



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



5. Elbil på vintern

Av Christoffer Gullin

10 dec. 2025

Varför räckvidden sjunker och tips inför laddning och körning



FILM: <https://youtu.be/NOPeFgl1Cg0>

Jag går igenom tips och förklarar varför räckvidden sjunker med elbil på vintern. I videon pratar jag om räckvidd, laddning, köregenskaper och funktioner som finns i en elbil för att det ska bli lättare att köra på vintern och funktioner som man kanske vill slå av vintertid, speciellt om man är ovan vid elbil.



Christoffer Gullin

6. Trump förförd av småbilar – men passar de USA?

Av Erol Orhun

12 december 2025, 04:01

Donald Trump har blivit kär i japanska småbilar. Nu vill han ta världens minsta bilar till landet som älskar stora bilar. – Jag gav omedelbart utrikesministern instruktioner om att godkänna produktionen av den här typen av bilar i USA, säger han.



USA:s president Donald Trump ska efter ett besök i Japan ha blivit imponerad av hur populära och funktionella kei-bilar är. Den här typen av bilar är populära i Japan och finns också i andra delar av Asien och Europa, men är sällsynta i USA. Presidenten vill nu att biltillverkare ska producera kei-liknande bilar i USA:

– Om du åker till Japan har de en väldigt liten bil där, de är väldigt små, de är väldigt söta och jag undrade hur de skulle klara sig i vårt land. Alla tror att de skulle klara sig bra, men man får inte bygga dem. Så jag gav omedelbart utrikesministern instruktioner om att godkänna produktionen av den här typen av bilar i USA, säger Trump.

En kei-bil är en mycket liten bil designad för att möta specifika japanska regler. Som maximalt får den vara 3,4 m lång, ha en motor på högst 660 cc slagvolym och ha en effekt på högst 64 hästkrafter. Kei-bilar är extremt populära i Japan, särskilt i städer. De är små, effektiva och finns i många olika typer, exempelvis som vanlig personbil, minibuss och pick-up.



En japansk Kei Car från Suzuki

Varför vill Trump införa den här typen av bilar i USA?

Trumps administration vill sänka regelribban för tillverkare som Toyota och Honda, så de ska kunna tillverka och sälja mikrobilar i USA. En drivkraft är att de skulle bli ett billigare och mer bränslesnålt alternativ för de amerikanska konsumenterna. Men röster hörs som menar att de kanske inte skulle passa den amerikanska infrastrukturen.

Utmaningarna

Trots att president Trump ligger på om att tillåta och tillverka bilar i den här klassen, så kommer det hela förmodligen stanna på ett teoretiskt plan. Amerikanska medier är kritiska. Man menar att de amerikanska Toyota- och Honda-fabrikerna måste byggas om för klara av att bygga väldigt små bilar. En signifikant investering.

Dessutom måste amerikansk lagstiftning anpassas för kei-bilar, då USA har säkerhetsregler som gör det svårt för den här typen av bilar att godkännas. Trump-administrationen skulle kunna sänka kraven i de nuvarande föreskrifterna för att göra det enklare för biltillverkarna, men det skulle ta tid. Och att tunga lastbilar och kei-bilar ska färdas på samma väg skulle vara en utmaning. Och elefanten i rummet är kanske – vill amerikaner köpa små bilar?



Erol Orhun

LÄS MER:



Trumps tillrättavisning: "Musk är inte president"



Trump river upp elbilskrav – lovar nya strafftullar



Chock för biljättar: 25% tull på bilar blir kvar



Trump lättar på chocktullar för bilindustrin



Nya tullen på bilar: En sexdubbling



Japanska bilaktier rusar efter tullbesked

7. Saabarna som slår rekord – dyrast någonsin

Av Andreas Jemn

13 december 2025, 20:52

Saab är ett märke som vägrar att dö. Här är listan på de dyraste bilarna som sålts på auktion. – Saab:s popularitet är obestridlig och här verkar det finnas en växande följarskara, säger experten Jens Hasselholm på Bilweb Auctions.



På fredag är det årsdagen av Saabs undergång. På morgonen den 19 december 2011 fick arbetarna beskedet. Det blev en mörk dag som alla skulle ta med sig vidare i livet. Då trodde många att Saabarna snart skulle bli utrotade. Ändå rullar det mängder kvar ute på våra vägar.

– Det finns väldigt många eftertraktade SAAB-modeller. Klassiska bilar som SAAB Sonett 2T och Saab 96 Sport GT850 har hållit sitt värde väl. Saab 900 AERO T16 sticker också ut, denna tilltalar idag en köpstark målgrupp och har många intressenter, säger Jens Hasselholm, expert på Bilweb Auctions.

De sista Saabmodellerna börjar sticka iväg. Har du en sådan i garaget kan den vara värd pengar. Många yngre bilentusiaster är speciellt på jakt efter de här sena modellerna.

– Även de sista bilarna som lanserades innan konkursen är intressanta, främst tack vare sin begränsade upplaga. Saab 9-5 NG SportCombi och 9-4X är här extra intressant bland samlare och entusiaster.

En Saab 9-4X är den dyraste Saaben någonsin på Bilwebs auktioner. Men den är faktiskt byggd i Mexiko och inte i Trollhättan.



En Saab 9-4X är den dyraste Saaben någonsin på Bilwebs auktioner. Men den är faktiskt byggd i Mexiko och inte i Trollhättan.

En gång i tiden var Saab 9000 lite lätt utskrattad. Man anklagade dem för att gå sönder och rosta. Men i vårt upplysta tidevarv har 9000 gått till att bli en riktig raritet. En symbol för svensk ingenjörskonst när den var som bäst. Och den lilla biltillverkarens seger över de stora globala drakarna.

– Vill man kika på något som kanske lyfter i värde i framtiden så skulle jag kika lite extra på Saab 9000. Dessa bilar har ännu inte riktigt ökat i värde, men jag tror att en fin tidig AERO eller en av de sista A50-modellerna kommer att stå sig bra samt vara roliga att åka med på träffar och event. Vilket kanske är det viktigaste.

Saab 9-3 TTiD Cabriolet Independence Edition är en annan bil som får budgivarna att bli som tokiga.

Varje bil ingår i en modell. Samtidigt har varje exemplar också sina speciella egenskaper. Det kan vara allt från en spännande historia och hur väl den tagits om hand. Allt det här vägs samman.– Precis som med de flesta entusiastfordon är skick, historik och dokumentation avgörande för värdet. Vissa Saab-modeller och specialutgåvor är dock ovanliga och därmed mer värdefulla.

Här är ett exemplar som drog storpublik till auktionen. Det var inte alla som hade råd att bjuda. Men det blev ändå en smygtitt på en drömbil för alla Saabälskare.

– Ett exempel, som även med på vår topplista, är Saab 9-3 Independence cabriolet. Denna lanserades i mars 2011 för att fira ett års självständighet från GM. Planen var att bygga 366 exemplar, men endast 38 färdigställdes innan konkursen. Detta gör den till ett mycket eftertraktat samlarobjekt.

Trots att det gått 14 år sedan undergången fortsätter Saab att vara populärt. Dessutom har nya och yngre tillkommit.

– Saab:s popularitet är obestridlig och här verkar det finnas en växande följarskara. Detta syns tydligt på Saab-Festivalen, som anordnas vartannat år av Saab Car Museum i Trollhättan. Vi var på plats under 2024 års festival, en riktig folkfest med bilar och besökare från hela världen. Nästa festival går av stapeln 2027 och är ett måste för alla Saab-entusiaster, avslutar Jens Hasselholm.



Saab 9-3 TTiD Cabriolet Independence Edition är en annan bil som får budgivarna att bli som tokiga.



Saab 900 Aero T16 är en av de mest åtråvärda modellerna



Monte Carlo-modellen av Saab 96 är en riktig dyrgrip



Saab 99 Turbo

Dyraste Saabarna som sålts hos Bilwebauctions

- 1 SAAB 9-4x 3,0 V6 XWD 800 000
- 2 SAAB 9-3 TTiD Cabriolet Independence Edition Nr: 2/37 650 000
- 3 SAAB 900 Aero T16 536 000
- 4 Saab 9-3 Aero Turbo4 426 000
- 5 SAAB 96 Sport 425 0000
- 6 SAAB 9-5 NG Aero Turbo6 2,8 XWD SportSedan 410 000 kronor
- 7 SAAB 96 Sport 850 2T 401 000
- 8 SAAB 9-3 TTiD Cabriolet Independence Edition Nr: 8/37 380 000
- 9 SAAB Sonett II 2T 370 000
- 10 SAAB 96 Monte Carlo 850cc 365 000
- 11 SAAB 9-3 Aero Turbo4 360 000
- 12 SAAB 96 Sport 841cc 360 000
- 13 Saab 96 GL (68Hkr) V4 Super 350 000
- 14 SAAB 96 Sport 2T 341 000
- 15 Saab 92 325 500
- 16 SAAB 900 2.0 Turbo Coupé Talladega 320 000
- 17 SAAB 99 Turbo 320 000
- 18 Saab 900 Solstad Transport 2,0 L 316 000
- 19 SAAB 99 Turbo 2.0 "Nummer 29" 315 000
- 20 SAAB 900 Turbo S 16v Cabriolet 310 000
- 21 SAAB 92A 2T 310 000
- 22 SAAB 9-4 X V6 3,0i 305 000

Källa: Bilwebauctions

LÄS MER:



Experten: Saabarna som rusar i värde 2025



En av de sista Saabarna som knappt körts – slumpades...



Budkrig om fabriksny Saab – såld för otroligt pris



En av de sista Saabarna någonsin – nu säljs ikonen på rea



Världens mest exklusiva Saab – rariteter på auktion



Saaben som är det största klippet just nu: "Stiger"



Andreas Jemn är journalist och författare.

8. Toyota IQ var en utrymmesmaximerad minimalist

Publicerad 2025-12-14 6:30

Text Erik Söderholm

Hur mycket bil kan du klämma in på tre meter? Toyota lyckades få plats med mer än de flesta när den minimala modellen IQ presenterades 2008. Detta är ingenjörskonst i mini-format.



När storstäderna växer och parkeringsluckorna blir allt mindre är det oslagbart med en liten bil. Det var också tanken när Toyota IQ visades upp.

Vid en första anblick kan det här se ut som vilken småbil som helst. Vad var egentligen så smart med IQ, när självaste Smart (konkurrenten alltså) vid den här tiden var hela 30 centimeter kortare? Svaret är: paketeringen.

Toyota lyckades få IQ att kännas som en ganska stor bil, och det är verkligen inte lätt i den här klassen. Till skillnad från i Smart får fyra personer plats i IQ.

Det slutar inte där. Hela framvagnen har en udda design jämfört med andra bilar för att maximera kupéutrymmet, och motorn är placerad bakom framvagnen. Den platta bensintanken är placerad under golvet och de vinklade bakre stötdämparna ger mer plats i baksätet.

Till och med stolsryggarna och enheten för luftkonditionering minimerades. Startmotorn är inbyggd i motorns svänghjul. Resultatet blev överraskande bra utrymmen fram och dugliga bak, åtminstone för kortare resor.



*En utrymmesmaximerad minimalist:
på bara tre meter kan fyra personer och (lite) packning få plats.*

IQ-utbudet bestod inte bara av en Toyota. Det amerikanska syskonmärket Scion hade en egen variant, och det hade – överraskande nog – även Aston Martin, för att sänka sin genomsnittliga utsläppssiffra och slippa betala böter. Dessutom fanns en eldriven version.

Toyota hade hyfsad fart på IQ-försäljningen strax efter lanseringen. Men den prissattes högre än den något större småbilen Aygo, och IQ fanns även med en fyrcylindrig motor i stället för bara en trecylindrig i Aygo.

IQ var definitivt värd merkostnaden för den som gillar snillrika ingenjörslösningar. I dag säljs begagnade exemplar inte sällan ganska dyrt och modellen har fått trogna fans som verkligen gillar den smarta – förlåt ordvitsen! – bilen.



Passageraren sitter något längre fram än föraren



I Vi Bilägares test mot Smart Fortwo tog IQ hem segern, främst tack vare bättre köregenskaper och toppbetyg i krocktest hos Euro NCAP.



Erik Söderholm

9. Bortglömda biltillverkare: Edwards Engineering Co.

Av Brett Berk

Publicerad Jul 12, 2017

En pionjär i uppfinningen av den amerikanska sportbilen efter kriget



Edwards 1954

Den accepterade visdomen säger att det var amerikanska soldater som återvände från Europa efter andra världskriget som, efter att ha exponerats för den smidiga rasen av sportfordon där, var drivkraften bakom en importboom och i slutändan skapandet av den inhemskt uppfödda amerikanska sportbilen.

Men denna berättelse är till stor del apokryfisk. Det fanns få sportbilar som rullade runt under kriget eftersom ägarna höll dem dolda eller inte hade ransonerad bensin för att driva dem. Amerikanska styrkor som var stationerade i Europa under de omedelbara efterkrigsåren kan ha stött på några av de mest berömda europeiska modellerna när de kom till i slutet av 1940-talet – Jaguar XK120, Alfa Romeo 6C 2500, Ferrari 166 – men den begynnande amerikanska hot-rod-kulturen producerade samtidigt sin egen andel av hemmagjorda sportbilar.

Enligt bilhistorikern Geoff Hacker (en specialist vars forskning var avgörande för att skriva denna artikel) fanns det mer än 50 amerikansk-tillverkade sportbilar tillgängliga under åren mellan krigsslutet och introduktionen av Chevrolet Corvette 1953. Men kanske är ingen så viktig eller spännande som de bilar som Sterling Edwards tillverkade, även om han bara tillverkade ett halvdussin under lika många år.

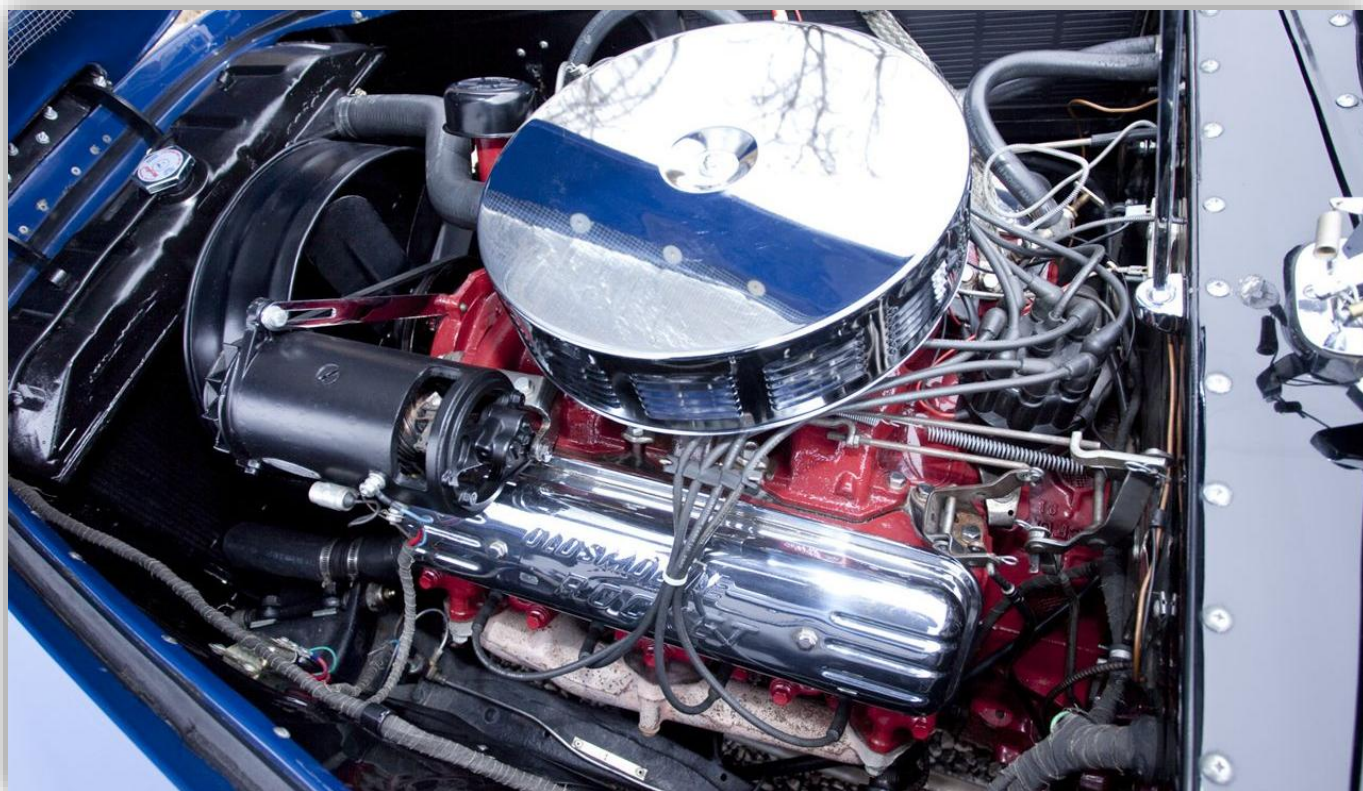


"Sterling Edwards var en stor figur på sin tid. Och helt enkelt en riktigt bra bilentusiast, säger David Gooding, vars auktionshus, Gooding & Company, sålde **den första prototypen av Edwards redan 2010**. Och så byggde han sin egen bil med hjälp av de bästa personerna, som Phil Remington, Lujie Lesovsky och Emil Diedt. Bilen blev så väl mottagen när den först byggdes.

Edwards var ättling till ett imperium av ställinor i San Francisco – galvaniserad stålvaajer som användes i hissar och borrar – och använde sitt arv i äventyrliga sysselsättningar som att flyga, åka skidor och tävla. När han var på semester i Sankt Moritz för att titta på de olympiska vinterspelen 1948 fick han syn på en Cisitalia 202 – en ikon för efterkrigstidens bildesign som lades till i den permanenta samlingen på New Yorks Museum of Modern Art (MOMA) – och bestämde sig för att han skulle bygga sin egen road racingbil.

Vilket är precis vad han gjorde, han skrev designen själv, lät bygga den i Diedt & Lesovskys banbrytande racerbils- och hotrod-butik och anställde förstklassiga ingenjörer som Remington och Norman Timbs för att skapa sofistikerade underlag. Dessa inkluderade ett chassi av krom-molybden av stålrör, en oberoende fjädring utformad för att minimera bromsdykning, skivbromsar på fyra hjul, en aluminiumkaross och – i linje med Kaliforniens hot-rod-kultur – en Ford-V8 med platt huvud med dubbla förgasare och toppventiler med hög kompression. Den här vackra prototypen, som kallades R-26, var avsedd att köras till banan, tävlas och sedan köras hem, så den hade bekvämligheter som läderklädsel, en avtagbar hardtop och vindruta och en integrerad metalltonneau som täckte baksätena när den inte användes.

Detta fungerade bra för Edwards, vars insatser var ungefär samtida med – och till och med lite före – de mer berömda racing- och sportbilsbyggprojekten som Briggs Cunningham genomförde på östkusten. R-26 dök upp på omslaget till *Road & Track* i december 1949, bara det sjätte numret av den publikationen. Edwards körde den för att vinna California Sports Car Clubs första Palm Springs Road Race i april 1950, och sedan hjälpte han till att etablera Pebble Beach-tävlingarna och vann det första loppet där i november. Han vann Del Monte Trophy för seger i en klass som inkluderade flera kompressormatade MG-TC, en Frazer Nash/BMW 328 och en MG som drevs av en platt Ford V-8. (Phil Hill vann huvudtävlingen i en Jaguar XK120.)



Edwards unika cabriolet tog också hem Best of Show-utmärkelser i den första Pebble Beach Concours, som genomfördes i samband med tävlingarna. När han återvände till Pebble 1951 slutade han och R-26:an tvåa i ett handikapplopp (startfältet var i omvänd ordning efter motorns slagvolym), precis bakom Hills Alfa Romeo och strax före Ritchie Ginthers Ford-drivna MG-TC, ett par Allard-Cadillacs och Jim Kimberlys Ferrari 166M. Han var i gott sällskap där.

Edwards följde upp detta 1952 med en mer potent prototyp med glasfiberkaross (en av världens första sportracers med glasfiberkaross), vilket gjorde det möjligt för honom att öka vikten på underlaget utan att offra prestanda. För den bilen, som han kallade R-62, använde han ett Kaiser Henry J chassi och en Chrysler Hemi V-8.

R-62 i glasfiber var mindre framgångsrik i racing, men den blev mallen för Edwards korta serie av sportbilar, Edwards America. Den ursprungliga planen var att bygga bilen på västkusten för den framväxande entusiastmarknaden, utrusta den med en glasfiberkaross (antingen denna cabriolet eller en coupédesign), den beprövade fjädrings- och bromsuppsättningen från R-26 och finesser som en vadderad läderinstrumentbräda, en AM-radio och elfönsterhissar, och sälja den för strax under 5000 dollar - betydligt mer pengar än en samtida Jaguar XK120 eller Porsche 356 (vardera runt 4000 dollar) men erbjuder mer kraft och lyx tillsammans med en amerikansk namnskylt. Den första amerikanska prototypen (som visas på dessa bilder) använde en 185-hk Oldsmobile Rocket V-8, men de efterföljande produktions-Americas utrustades med dragkraftiga 200-plus hk V-8:or från Lincoln och Cadillac.

Den innehöll också en fantastisk kaross med ren men ändå elegant design som tydligt påverkades av Cisitalia (och kanske lite av Bentley i den där sparkiga bakskärmen) men utökades i skala med ungefär en tredjedel för de bredare amerikanska vägarna, bredare amerikaner och billig amerikansk bensin. Det var en härlig och spännande fyrsitsig version av rasen, tillräckligt för att locka *Road & Track*, som överöste den i en långfilm i januari 1954 – ett år innan *Car and Driver* startade under namnet *Sports Cars Illustrated*.



Tyvärr sköt Edwards kostnader i höjden, som ofta händer vid tillverkning av handgjorda fordon. Inte ens med hjälp av standarddelar från stora tillverkare – Nash-mätare, Mercury-baklyktor, ett hackat Mercury-chassi, en automatisk växellåda från General Motors och de tidigare nämnda V8-motorerna – kunde Edwards hålla priset till den utlovade nivån. Fem Americas tillverkades och såldes, varav den sista kostade nästan 8 000 dollar (cirka 70 000 dollar idag). Och även om den var vacker och hade en hyfsad prestanda, matchade tillförlitligheten inte vad som erbjöds ens från petiga europeiska märken.

"En sak som jag skulle säga att några av dessa föräldralösa märken – de flesta föräldralösa märken – lider av är att det ofta finns brister eller kinks som inte är lösta, sådana som vanligtvis skulle bli lösta när bilar produceras i stor skala och konsumeras i stor skala", säger Gooding. "Jag upplever att bilar med låg produktion vanligtvis inte har en finish på särskilt hög nivå. Det finns någon form av kompromiss som görs. Och ofta har de inte tid och budget för att testa. Allt ser bra ut på pappret, ser bra ut i montern, men sedan kör du på vägen och inser: "Hmm, det här är ett problem som måste åtgärdas." "

Edwards var helt klart en viktig och inflytelserik föregångare till de fordon som följde – särskilt fordon som kombinerade europeisk design och amerikanska muskler som Shelby Cobra, Facel Vega, De Tomaso Pantera, Apollo GT, Jensen Interceptor och Iso Grifo. Det var också ett viktigt exempel på den glödande, om än ofta storslagna, amerikanska entreprenörsandan som vi hyllar i denna serie av funktioner som kallas Orphan Chronicles. Men som så många andra exempel illustrerar är det mycket svårt att få ut en bil på marknaden.

I dag kan Sterling Edwards olycka bli bilsamlarnas vinst. När Gooding sålde den här ursprungliga prototypen av Edwards America cabriolet 2010 gick den för endast 110 000 dollar, vilket verkar vara en spottstyver för så mycket bil och historia. En coupé som fanns i Petersen Automotive Museums samling fram till 2013 såldes det året för 66 000 dollar och renoverades därefter och erbjöds 2014 för 149 000 dollar, vilket fortfarande ser ut som riktigt små pengar för ett enda exemplar från en mycket begränsad upplaga. Trots alla deras fallgropar kan det vara prisvärt och ikonoklastiskt att köpa ett föräldralöst barn.

"Folk säger ofta: 'Allt är så dyrt.' Men det finns ett värde i marknaden, och bilar som dessa illustrerar det, säger Gooding. "Många människor gillar att äga märkesnamn och bilar som de kan och som alla andra kan förstå. [Edwards] tar någon som verkligen är en bilfantast."



10. Kaiser Darrin 1954



Under de hektiska åren efter andra världskriget såg amerikanska tillverkare snabbt värdet i att lägga till en sportbil till det ordinarie sortimentet. Sportbilar ökade snabbt i popularitet, men ingen av de amerikanska biltillverkarna hade tid eller resurser att utveckla en bil från grunden för att komplettera med det ständigt ökande antalet europeiska inkräktare. Ford och GM började arbeta med sina egna idéer om en sportbil, baserad på befintliga personbilsplattformar. Prestanda verkade ta baksätet till förmån för stil, eftersom dessa nya bilar var mer tänkta som imageförbättrare för att öka trafiken i utställningslokalen.

I början av 1950-talet drevs den berömda industridesignern Howard "Dutch" Darrin, som tidigare hade varit anställd av Kaiser, nu från sitt eget showroom i LA, där han tog på sig att designa en sportbil för Kaiser Corporation baserad på det kompakta Henry J.-chassit. Han bjöd in ledande företagsledare att titta på bilen men fick istället ett ganska bryskt svar från Henry Kaiser själv, som informerade Darrin om att Kaiser var i familjens bilaffär, INTE i sportbilsbranschen. Men Darrin stod på sig och till slut blev det ett möte. När Henry Kaisers fru såg bilen för första gången var det faktiskt Henry Kaisers fru som insisterade på att bilen skulle gå i produktion.

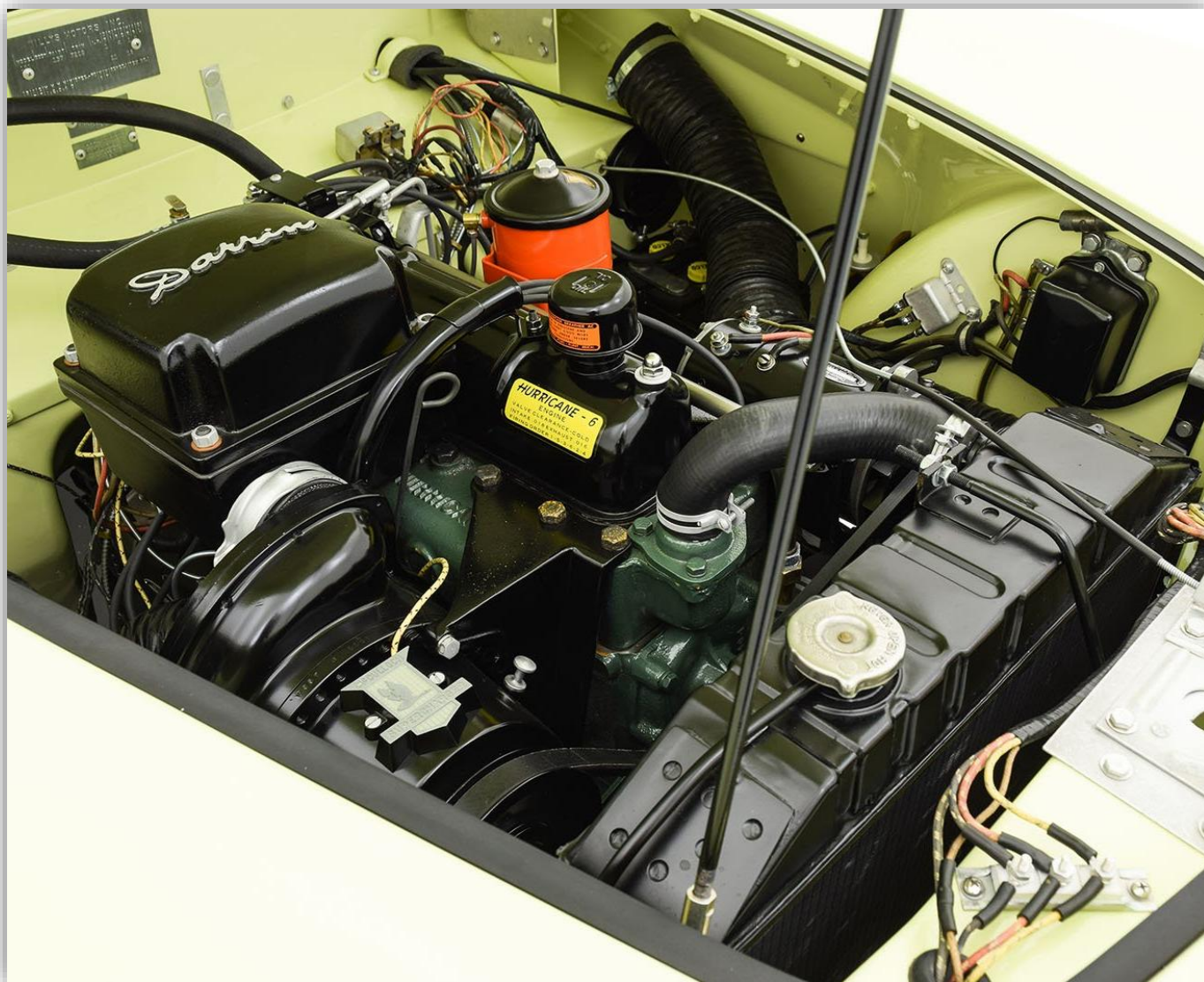
Fru Kaiser fick sin vilja igenom och den första prototypen dök upp på New York Auto Show 1953 och slog precis Chevrolet's Corvette för att bli USA:s första sportbil i glasfiberproduktion. Utöver den svepande profilen och den hjärtformade grillen var Kaiser-Darrin 161 mest känd för sina innovativa fickdörrar som försvann in i framskärmarna på glidspår. Tillverkningen av glasfiberkarosserna lades ut på entreprenad till Gaspar i Kalifornien, som hade tidigare erfarenhet av att tillverka en sportig bil under eget namn. Kraften kom från *Hurricane* F-head inline six som producerade cirka 90 hästkrafter. Dessvärre kunde Kaiser Motors Corporation inte konkurrera med GM:s och Fords marknadsföringskrafter, och efter att bara 435 Darrins hade byggts (alla sålda som 1954 års modeller) slutade Kaiser helt och hållet att tillverka personbilar.

Men historien slutade inte där eftersom Dutch Darrin kunde skaffa en handfull sena produktionsmodeller som lämnades osålda på Kaisers Willow Run-fabrik. Han tog med sig bilarna till sitt showroom i Los Angeles där de renoverades, där några modifierades med V8-motorer och såldes som Darrin Sports Car.



Vår utvalda Kaiser-Darrin, chassinummer 161-1389, är ett utsökt presenterat exemplar som har ett antal sällsynta alternativ. Det finns vissa experter som tror att denna bil är en av de få bilar som säljs via Dutch Darrins eget showroom, även om avgörande bevis saknas på grund av begränsade register. Färdig i original gul satin med en vit interiör, har denna enastående Darrin behandlats med en fullständig restaurering till concours-standarder 2014 av Dan Green Restorations i Salt Lake City, Utah och presenterar sig i fantastiskt skick idag. Den har en extremt sällsynt valfri avtagbar hardtop, samt en centrifugalkompressor på "Hurricane" F-head inline six, som båda var tillbehör som Darrin erbjöd genom sin Los Angeles-återförsäljare. Kvaliteten på restaureringen är förstklassig och bilen presenteras i slående ordning med oklanderlig lack, krom och detaljer, och ser fantastisk ut med hardtoppen på plats och utrustad med coola tidsenliga tillbehörshjulkåpor. Medan den genomgår restaurering bekräftar många originaldatummarkeringar och stämplars att detta är en mycket original, sen produktion.

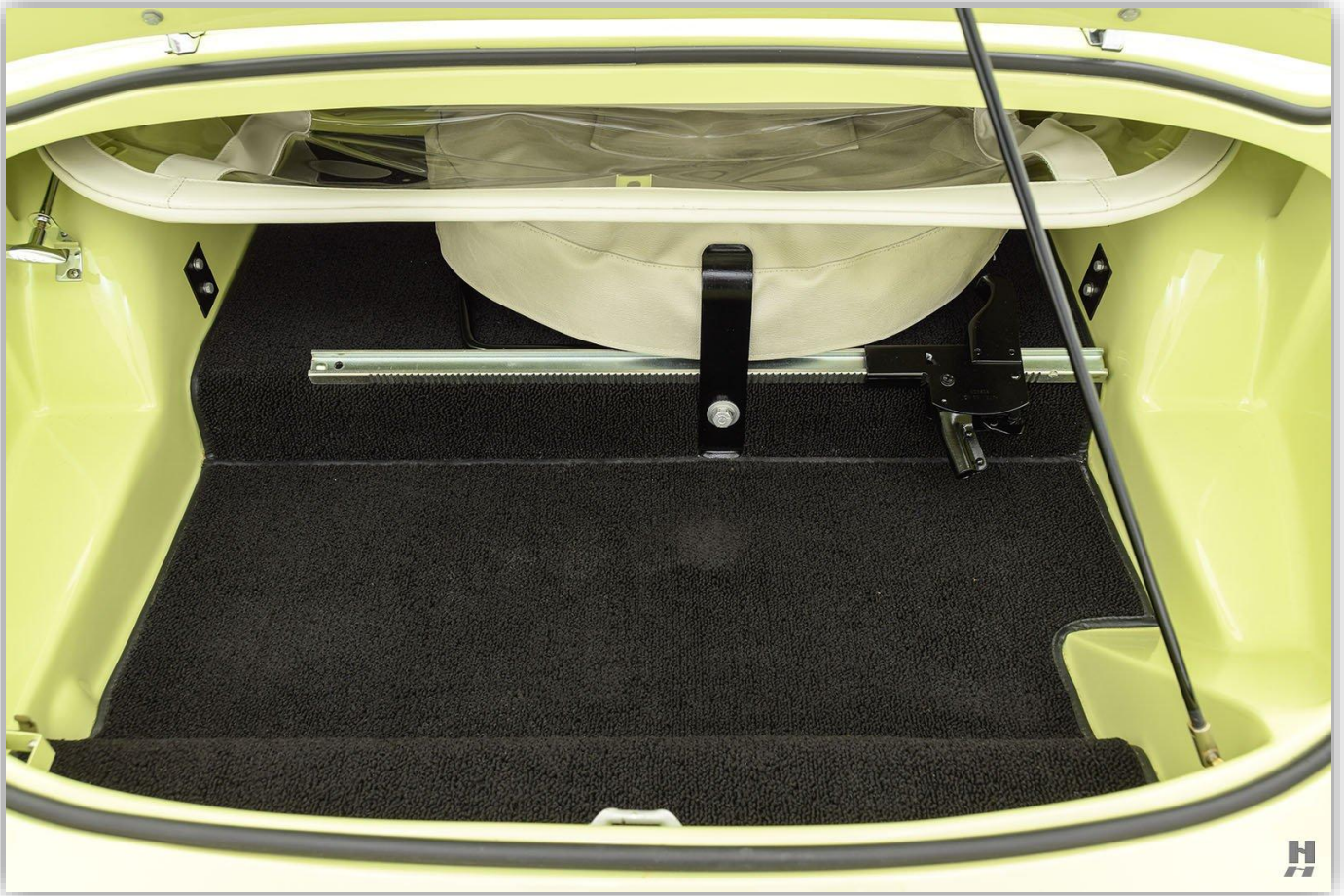
Kaiser-Darrins visitkort är naturligtvis de unika framåtskjutbara fickdörrarna, som fungerar korrekt på den här bilen och avslöjar en vackert restaurerad interiör. En del av designbriefen av Darrin var att interiören skulle förbli enkel och elegant, för att inte övermanna renheten i karossdesignen. Den här bilens benvita klädsel kompletterar den mjuka gula lacken, medan nya svarta mattor ger en viss kontrast. Instrumentpanelen är färdig i karossfärgen glasfiber, med en stoppad dyna som täcker resten av instrumentbrädan som original. Instrument, reglage och reglage har alla restaurerats till en hög standard, och interiören ser fortfarande mycket fräsch ut under tiden sedan restaureringen slutfördes. Under den mycket sällsynta matchande hardtoppen finns en hopfällbar sufflett i vit vinyl, som original.



När man lyfter på huven avslöjas Kaisers robusta men något nyfikna "F-Head" raka sexa. Motorn är fullt detaljerad till en mycket hög standard och presenteras med korrekta färger, etiketter och kopplingar. Som personbilmotor var Hurricane Six stark, pålitlig och någorlunda effektiv. Men i standardutförande saknade den lite kraft för sportbilstjänst, med bara 90 hästkrafter på kranen från 161 kubiktum. I ett försök att förbättra prestandan på en alltmer konkurrensutsatt marknad erbjöd Dutch Darrin köparna en kompressor som tillval, som ursprungligen utvecklades för fyradörrars Kaiser Manhattan, vilket ökade effekten till nästan 140 hk. Den här bilen har den sällsynta och eftertraktade fläkten, komplett med den unika "Darrin"-inkastningskammaren. Motorn är kopplad till en treväxlad manuell växellåda med överväxel. Försäljningen kommer att innehålla en original instruktionsbok, foton som dokumenterar restaureringen, tidstypisk litteratur, historisk dokumentation och en uppsättning original och viktiga tvådelade Kaiser-Darrin-trådhjulskåpor.

Utan tvekan en av de bästa Kaiser Darrins som finns, bil nummer 1389 drar nytta av långtidsvård i en stor samling viktiga bilar. Det har restaurerats sakkunnigt med liten hänsyn till kostnaden, och förblir fräscht och redo att avnjutas i ett antal concours-evenemang eller ute på vägen där den verkligt unika stilen och karaktären kan uppskattas av alla.

För mer information och hjälp om hur du enkelt säljer klassiska bilar från din samling, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar. Våra bilspecialister har lång erfarenhet av veteranbilar och kan hjälpa dig att få ut det bästa värdet för dina fordon.



Klassiker

11. Grattis Hindustan Contessa!

Publicerad 24 december 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

God jul och grattis Eva. Vi säger grattis till Contessa också. Dagens namnsdagsbil ur Klassikerkalendern.



Victor/Contessa gör skäl för namnet "Classic". Den fanns i produktion till 2002

Det här med att Saab i en eller annan form blir hamnar i Kina är inget konstigt. Bilhistorien är full av exempel på pressverktyg på drift.

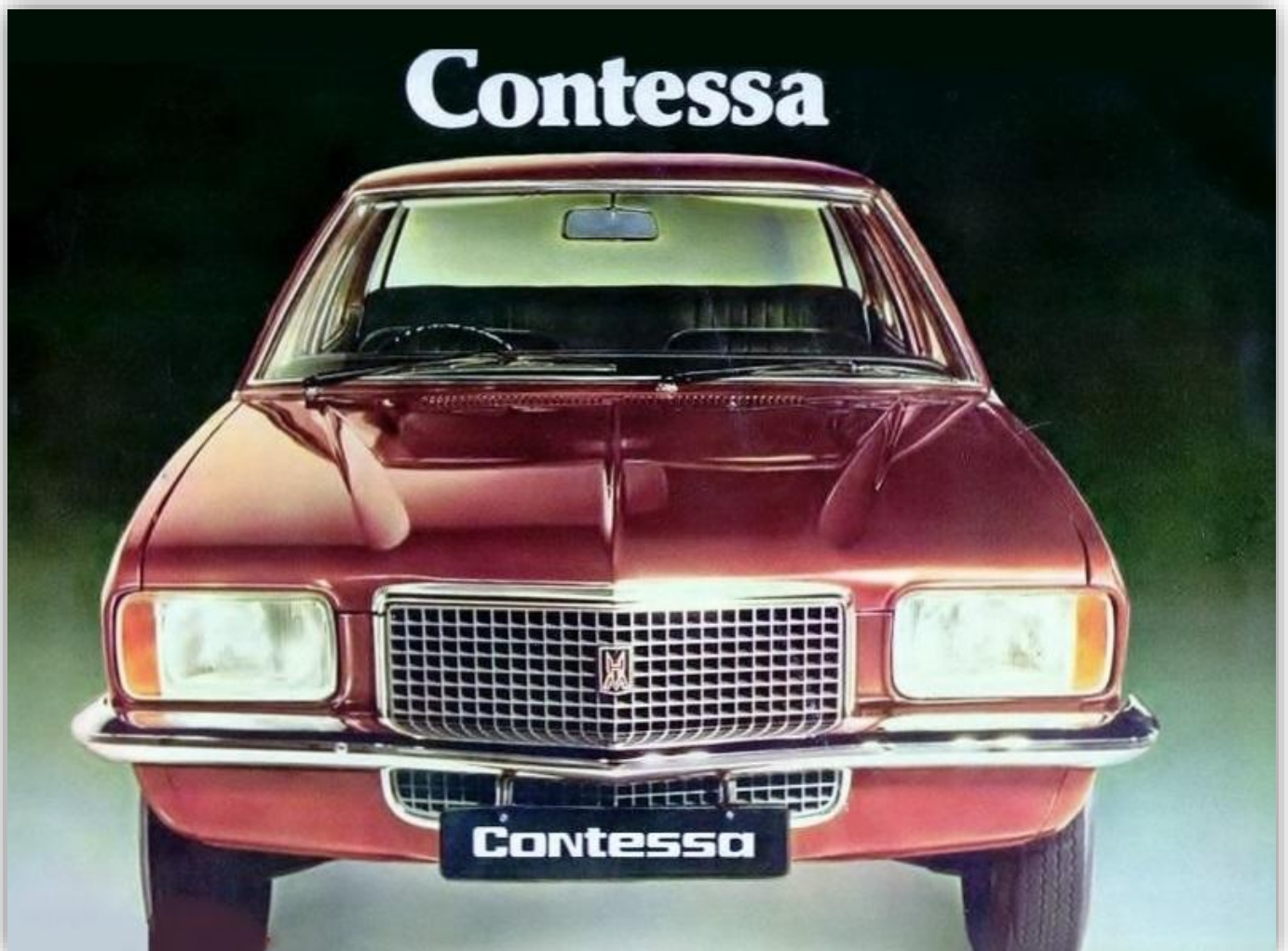
Det kanske mest kända och framgångsrika transformeringen av en "uttjänt" modell är Hindustan Ambassador, en indisk fortsättning på Morris Oxford III. Den är för övrigt fortfarande i produktion, en bil som kom 1956!

Den lite finare Hindustanmodellen var Contessa, baserad på 1970-talets Vauxhall Victor/VX/FE.

Resan österut till skedde 1982 och året därpå lanserades bilen fullt ut. Innan tillverkningen var över 2002 hade Contessa både ac, servostyrning och elektriska fönsterhissar - och ett erkänt rymligt baksäte.



Obesvärat försar Vauxhall vidare mot något som kan liknas vid ett evigt liv. I indisk tappning blev namnet Contessa och motorerna hämtades från bland annat Isuzu, både bensin och diesel.



Kromstötångare och fyrkantiga strålkastare är snyggare än den moderna lösningen



Roger Warolin