



Buick Riviera (1965)

- 1. Provkörning av Alpine A390 Electric GTS 89 kWh AWD**
- 2. Fiat Grande Panda**
- 3. Är det här årets snyggaste bil**
- 4. Dacias osannolika resa**
- 5. Laddar Xpeng G6 med iskallt batteri**
- 6. Svarar på frågor om Volvo EX60**
- 7. Guide till Volvos modeller och motorer**
- 8. Tesla svartlistade igen**
- 9. Buick Riviera**
- 10. Intermeccanica Italia Spyder**
- 11. Grattis Dodge Dart**
- 12. Lyxbilmärket som misslyckades**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Alpine A390 Electric GTS 89 kWh AWD

Publicerad av Sanne Hansen 26 jan 2026 kl 13.09

Alpine försöker hänga med i elbilsvärlden och lanserar nu sin flaggskeppsmodell A390. Det är en så kallad coupésuv och ska vara både sportig och rymlig. Frågan är om den är bra på något av det? Och vilken plats har modellen på marknaden?



Alpine har lanserat sin nya flaggskeppsmodell A390

Alpines historia inom racing har bland annat handlat om lätthet och visst är **A110** en liten och lätt sportbil. Hur ska lätthet implementeras när vi pratar om elbilar – vars stora problem är just deras vikt? Där har Alpine en hård nöt att knäcka och lanserar emellertid sin nya flaggskeppsmodell: elbilen **A390**, som är allt annat än lätt. Det är en mellanstor suv, visserligen med coupéform, men är det inte raka motsatsen till varumärkets rötter och historia? Kanske både och.

Bilen har nämligen i det här GTS-utförandet tre elmotorer, två på bakaxeln och en fram, med en total effekt på 470 hästkrafter och 808 Nm. Det finns även en GT-version med två motorer och 400 hästar. Provbilen gör 0–100 kilometer i timmen på 3,9 sekunder med launch control. Det här låter väl sportigt?

Det här är nytt

Modell. A390 är en helt ny modell från Alpine och ska vara varumärkets stora flaggskepp. Det är svårt att jämföra bilen med något, då det inte finns särskilt många konkurrenter med liknande specifikationer. Men man säger att man vill närma sig Porsche, så kanske Macan kan vara en motståndare?

Snöflinga. Det är var fälgarna heter. Eller ja, på engelska "snowflake diamond cut". Något liknande har jag aldrig sett tidigare. Och snygga är de!

OV. Ja, det är bokstäverna som pryder den knapp man trycker på på ratten för att få en boost-effekt. OV står för Overtake som är taget från Formel 1.



Sköna säten som håller en på plats när man utmanar bilen

Nog rör det på sig vid full gas och OV-knappen intryckt. OV? Ja, det står så på den röda knapp på ratten som ger bilen en effektboost i tio sekunder. OV är F1-inspirerat och står för "Overtake". Det verkar som att bilen måste andas mellan varven för det fungerar inte varje gång jag trycker på knappen.

Är det kul då? Som vanligt med sådana här boostfunktioner så är det väl kul ett par gånger. Att köra bil snabbt rakt fram är inte så spännande längre. Det är viktigare hur bilen betar sig när den får utmanas på kurviga vägar. A390 är faktiskt rätt kul när jag gör det. Tyvärr är de flesta vägar i Tannis i Danmark alldeles platta och raka, men när jag letat en stund hittar jag en kurvigare variant och trycker på lite. Bilen är i sportläge och det känns att den är lite tajtare då, ja chassit och styrningen styvas åt en aning, helt enkelt. Styrkänslan är bra för den här bilstorleken, absolut inte som en A110, men tillräckligt för att ge föraren kontroll.



*Det ser ut som i en Renault fast ändå inte.
Lite mer ombonat men man har sparat in på skärmen.*



Lite för högt golv i baksätet och svårt för barn att se ut genom fönstren

Chassit är inställt lagom sett till fjädring och stötdämpning och det går förvånansvärt bra i svängarna. Även bromsarna tar bra.

Huruvida A390 skulle lämpa sig för bankörning är svårt att säga, för sådana hastigheter kommer jag inte upp i under den här provkörningen. Men den är inte helt avfärdad till 2026 års bankalas om jag får bestämma.

Efter en stunds körning funderar jag över hur jag sitter, för i många bilar där man ska köra snabbt brukar min nätta kropp kunna flyga runt en del. Jag konstaterar att kroppen sitter på precis samma sätt som när jag klev in i bilen. Det är ett gott betyg alltså, jag sitter bra. Det är sköna sportstolar och både stol och ratt går att justera för mig. Kollegan Erik Wedberg som är min motsats sett till längden sitter också bra, meddelar han.



Ingen frunk i sikte. Men en av tre elmotorer sitter framtill. De andra två är bak.



Ingen frunk i sikte. Men en av tre elmotorer sitter framtill. De andra två är bak.

Interiören är för övrigt väldigt påkostad. Stolarna och andra delar av inredningen är klädda i Alcantara och Nappa-läder i en mörkblå färg kombinerat med en ljusgrå. Samma mörkblå läderfärg pryder ratten, likaså Alpine-loggan. Den blåa ratten är ett tillval, förstås.

Vad gäller instrumenteringen och skärmlösning är det inte lika imponerande däremot. Pekskärmen på mittkonsolen är densamma som i **Renault Mégane E-Tech**. Kunde de inte ha gått hela vägen och skapat något eget, lite fräschare? Inte för att det är något fel på Renaults skärm, men det är tydligt att man har sparat in på den punkten – och bilen jag sitter i är betydligt dyrare än Renault Mégane. Det finns inga svenska priser när detta skrivs, men det finns indikationer på att grundpriset för GTS-versionen kommer ligga på närmare 800 000 kronor.

Nåväl, vi får leva med pekskärmen och även med alla de EU-bestämda regler kring varningar som nya bilar måste ha. Det plingar och plångar en del i A390 när man kör för fort, men det går att stänga av via ratten. Förarstödssystemen arbetar i övrigt bra, filhållaren är inte onödigt ryckig till exempel. Väg- och vindljud finns, men inte störande mycket. Allt är ganska "lagom" med den här bilen.

Det gäller även utrymmena. Det här är ju en slags SUV i ungefär samma storlek som **Porsche Macan** – men cirka decimetern kortare. Varför jämföra med Macan? Jo, för att **Alpine** själva säger att de vill närma sig premiumbilar av den klassen och Macan är mest jämförbar sett till storlek. Hur som helst är innerutrymmena okej i A390, det enda att anmärka på i baksätet är sikten utåt som blir dålig med tanke på den höga midjelinjen. Men bagageutrymmet är inte speciellt stort. Varför har man byggt en coupésuv egentligen? Jag som har småbarn har ingen nytta av en bil som ser ut så här, det är kanske mer för en familj med lite äldre barn (som inte heller har stora barnvagnar, till exempel). Om man nu ska göra en bil som är både stor och sportig är det visserligen de här kompromisserna man får göra. A390 hade med största sannolikhet inte varit lika sportig och rolig på vägen om den samtidigt varit ännu större och framför allt kantigare.



Men finns det någon marknad för den här typen av bil? Man kan eventuellt jämföra den med Porsche Macan, som sålts i drygt 750 exemplar i Sverige i år när detta skrivs. Kan Alpine verkligen konkurrera på den marknaden? Har man pengarna, kommer man då välja att lägga dem på Alpine? Du får visserligen lägga ett par hundra tusen till på Macan, men då får du ett varumärke som möjligen är mer pålitligt.

Jag tycker att Alpine A390 är snyggare, särskilt med de speciella snöflingefälgarna. De är bland det läckraste jag sett i bilväg. Det här känns faktiskt som något nytt. Den har också rimliga elbilssegenskaper, trots fokuset på prestanda. Den har ett batteri på 89 kilowattimmar som ska ge 52 miles räckvidd. Och den går att snabbladda med 190 kilowatt samt är utrustad med V2L-teknik med 11 kilowatts trefasladdning. 22 kilowatt finns även som tillval. När tekniken når samhället på en kommersiell nivå går det alltså att använda den här bilen för att skicka ström till hemmet.

Förutom OV-knappen på ratten finns ett annat reglage. Ett blått, som styr bromskraftsåtervinningen. Det finns totalt fyra lägen, antingen helt avstängd eller tre olika nivåer av återvinning. Det är ingen större skillnad på de tre och ska man ändå ha den påslagen kan man lika gärna använda enpedalsläget. Det fungerar bra och är en viktig egenskap för elbilar. Egentligen viktigare än att det ska vara kul i kurvorna.

Trots att mitt hjärta slår lite extra för den här bilen så tror jag dessvärre att den kommer ha svårt att hitta sin plats på marknaden. Det råder lite identitetskris över den här modellen – är det en familjesuv eller en sportbil? Lite varken eller, tyvärr. Och det är en stor prislapp för svenska folket, åtminstone sett till Alpines status och konkurrenskraft här. Samtidigt finns ingen klockren konkurrent. Kan de fylla ett gap med A390?

Alpine A390 Electric GTS 89 kWh AWD

Pris: Ej fastställt.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 115 hk (85 kW), vridmoment 300 Nm. Bakre elmotorer, max effekt 115 hk (85 kW) respektive 115 hk (85 kW), vridmoment 262 Nm respektive 262 Nm. Max systemeffekt 470 hk (346 kW), sammanlagt vridmoment 808 Nm. Batteri 89 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/190 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 245/40 R21.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 271, längd 462, bredd 189, höjd 153, spårvidd f/b i.u./i.u.. Markfrigång 15. Tjänstevikt 2 121, maxlast i.u., max släpvagnsvikt i.u.. Bagagevolym (VDA-liter) 532 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,9 s, toppfart 220 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning ca 1,7 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 520 km.

Garantier: Nybil 5 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:



Audi SQ6 e-tron quattro Sportback

Jämförbar effekt, men betydligt dyrare än Alpine. Inte alls lika inspirerande att köra heller. Kanske mer pålitligt märke dock?

Pris: 1 034 000 kronor.



Porsche Macan 4S

I det här utförandet får man mer effekt, men en prislapp på långt över A390 är det svår-motiverat. Förutom att det är en Porsche.

Pris: 1 080 000 kronor.

Feber

2. Fiat Grande Panda är Sveriges billigaste elbil

Roger Åberg 2026-01-27 kl 09:20

Din för dryga 250 000 kronor



FILM: <https://youtu.be/iP95Vu9EEi0>

När jag provkörde **Fiat Grande Panda** kunde jag konstatera att det var en bil som gjorde mig glad. Då visste vi inte priset, för med den här bilen spelar priset roll.

Nu har man dumpat priset på den enklaste versionen, den som kallas Pop. Och när jag säger enklaste så är det verkligen den enklaste, det finns ingen skärm i mitten av bilen utan istället finns en telefonhållare. Passagerarstolen går inte att justera i höjdlid, fälgarna är av plåt (snygga!), baksätet är inte delbart och det finns ingen regnsensor eller farthållare. Och så vidare.

Men vi snackar Sveriges billigaste elbil, vad jag vet. **Leapmotor T03** kommer att bli billigare, men den har inte börjat säljas än så den räknas inte. För pengarna får man alltså inte så mycket utrustning, men en rätt trevlig bil som har ett kul utseende. Vill man privatleasa så kostar det 2795 kronor i månaden. För 2995 kronor i månaden får man Icon Edition som har väldigt mycket mer utrustning, så det kan vara värt en titt. [fiat.se](https://www.fiat.se)



Roger Åberg



3. Är det här årets snyggaste bil

Roger Åberg 2026-01-26 kl 16:00

Bertone är klar med sin Runabout



1969 visade Bertone upp det udda konceptet Runabout. Den otroligt coola bilen har nu blivit verklighet 57 år senare när Bertone visar upp den färdiga bilen. Eller de färdiga bilarna, för den kommer i två varianter. En har en öppen kaross med en lite framruta och en är en lite mer användbar Targa.

Båda varianterna har den kilformade formen och små popplyktor. Och de är super-coola.– Vår avsikt från början var att översätta essensen av 1969 års Runabout till en bil som känns helt relevant idag... Vi förde vidare andan, inte stylingen, säger Andrea Mocellin, designchef på Bertone.

Under huven hittar vi en 3,5-liters kompressormatad V6:a på 475 hästkrafter och 490 Nm, kopplad till en sexväxlad manuell låda med tätstegad utväxling. Bilen väger 1057 kilo, kraften gör bilen rimligt snabb. 0-100 km/h går på 4,1 sekunder. Bilen kommer att visas upp på Rétromobile i månadsskiftet. Endast 25 bilar kommer att byggas och prislappen ska ligga på 390.000 euro + skatt, så runt 5 miljoner kronor. bertone.it



FIRST LOOK



FILM: <https://youtu.be/N-SczF6cHo>



GENTLEMAN
— GARAGE —

AUTOBIANCHI RUNABOUT BERTONE



FILM: <https://youtu.be/95sCBhbfgeM>



Roger Åberg

4. Dacias osannolika resa – från billig slitbil till europeisk miljonsuccé

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 21 jan. 2026 Publicerad 21 jan. 2026

Från enkel budgetbil till etablerad volymtillverkare – Dacia passerar nu 10 miljoner sålda bilar och fortsätter växa i Europa.



Att Dacia nuförtiden är på listor för årets bil är en häftig resa för varumärket

Dacia har nått en ny milstolpe. **Under 2025 passerade märket 10 miljoner sålda bilar** sedan lanseringen av den första moderna modellen 2004.

Samtidigt blev året ett nytt rekord med 697 408 sålda bilar, vilket motsvarar en ökning med 3,1 procent jämfört med 2024.

Utvecklingen är resultatet av en lång resa som tog sin början när Renault köpte det rumänska märket 1999. Efter några års omställning kom Logan 2004 – en enkel bil med Renault-teknik och ett pris under 5 000 euro, cirka 55 000 kronor.

Den modellen lade grunden för Dacias nuvarande position på marknaden.

Sandero bär försäljningen

Dacias mest sålda modell är fortfarande Sandero. Under 2025 levererades 289 295 exemplar, och totalt har över 3,5 miljoner bilar producerats sedan modellen lanserades.

I Sverige har Sandero länge varit en stark aktör bland bensindrivna småbilar, där pris och enkelhet varit avgörande faktorer för många köpare.

Sandero symboliserar också Dacias filosofi: fokus på funktion snarare än utrustningslistor. Det är ett recept som fortsatt lockar kunder, även när konkurrensen i segmentet blivit tuffare.



Dacia tar hem vinst efter vinst. Grattis till Duster som är Europas bästa bil

Duster och Jogger breddar sortimentet

På andra plats i försäljningsstatistiken för 2025 hamnar Duster med 193 974 sålda bilar. Det gör modellen till en av de mest valda SUV:arna bland privatkunder i Europa. Totalt har Duster passerat 2,8 miljoner sålda exemplar sedan starten 2010.

Jogger, som introducerades 2022, tog tredjeplatsen inom märket med 73 965 sålda bilar under 2025. Modellen riktar sig främst till familjer som behöver utrymme och flexibilitet, snarare än SUV-form.

Bigster och elbilar pekar framåt

Den nya modellen Bigster fick en stark start under sitt första hela år med 67 573 sålda exemplar. Under andra halvan av 2025 blev den den mest valda C-segment-SUV:en bland privatkunder i Europa.

Elbilen Spring, som inte säljs i Sverige, ökade sin försäljning med 53 procent till 35 034 bilar.

Samtidigt fortsätter Dacia att elektrifiera sitt modellutbud. Alla modeller erbjuds nu i hybridutförande, och försäljningen av hybridbilar ökade med 122 procent under året. Det innebär att var fjärde såld Dacia idag är elektrifierad.

Inför 2026 planerar Dacia både nya hybridversioner och en mindre elbil baserad på samma plattform som kommande Renault Twingo. Ett tydligt tecken på att märket, trots sitt enkla ursprung, anpassar sig till en snabbt föränderlig bilmärknad.



Åsa Wallenrud

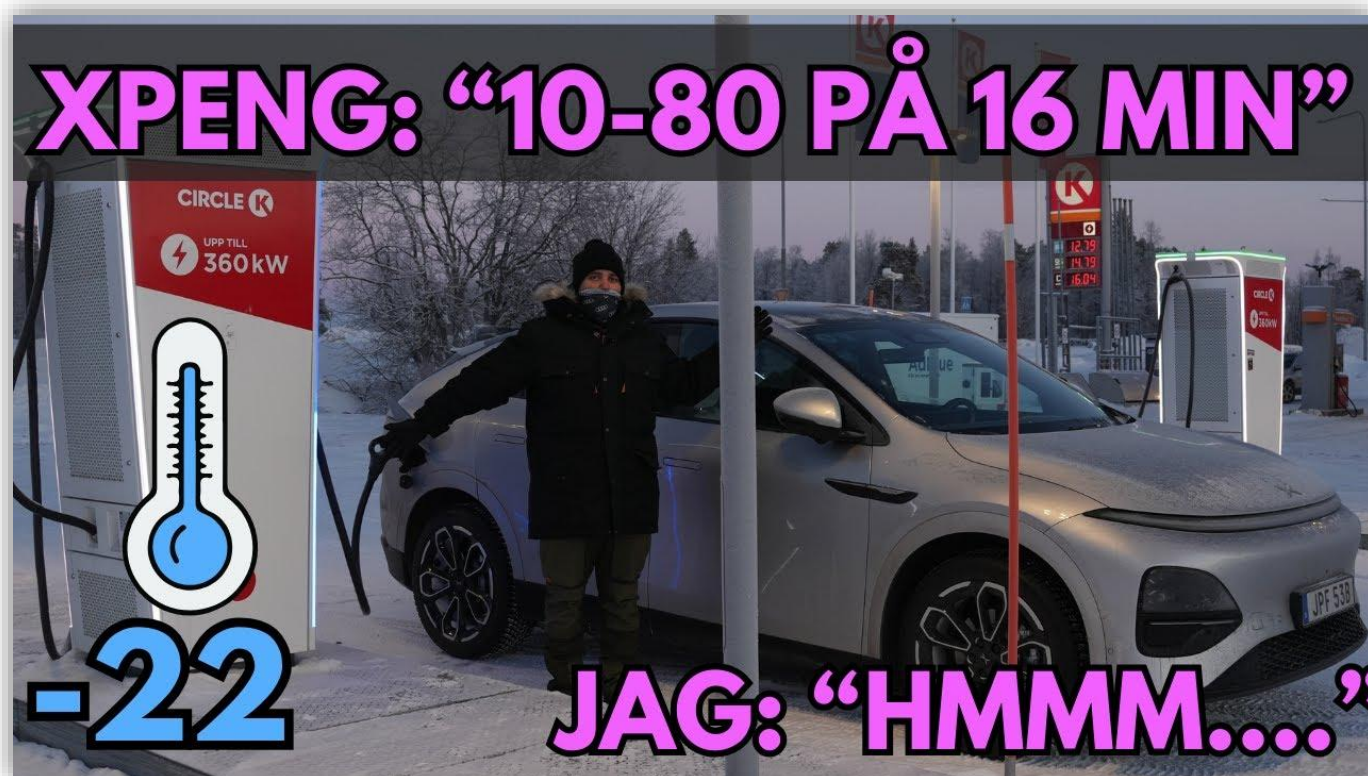


5. Laddar Xpeng G6 med iskallt batteri i -22 för att testa Xpengs påstående.

Av Christoffer Gullin

25 jan. 2026

Misslyckas!



FILM: <https://youtu.be/Xbuy2UDAj9M?t=1>

I en video som Xpeng publicerat på sin Youtube-kanal så laddar man nya Xpeng G6 från 10-80% på 16 minuter efter att man kylt ner bilen i -30 grader och låtit den stå i 8h. Jag testar detta i verkligheten och får väl inte riktigt samma resultat.



Christoffer Gullin



6. Svarar på de mest vanliga frågor ni hade om Volvo EX60

Av Christoffer Gullin

26 jan. 2026



FILM: https://youtu.be/rJm-qk_440E?t=1

I denna video går jag igenom och svarar på de vanligaste frågorna som ni haft om Volvo EX60. Vi kommer såklart få veta mer när det är dags för provkörningar men redan nu har Volvo valt att svara på ett antal frågor som jag, och ni, hade.



Christoffer Gullin

7. Guide till Volvos modeller och motorer

Publicerad 2 februari 2022 (uppdaterad 2026-01-22 10:48) Text Redaktionen

Här är bästa valet



D4, T5 eller P10? Namnen på Volvos modeller och versioner är inte alltid så lätta att tyda. Här reder vi ut vad namnen på modellerna, motorerna, versionerna och utrustningsnivåerna betyder.

Innehåll:

- **Biltyp: EX, ES, EC, EM, XC, V, C och S**
- **Modellserie: 30, 40, 60 och 90**
- **Motorer: T, D, B och P**
- **Elbilar: Single Motor, Twin Motor, Extended Range och Performance**
- **Elbilar: P6, P10 och P12**
- **Motoreffekt: 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 och 12**
- **Extra utrustning**
- **Utrustningsnivå**
- **Så vilken Volvo ska jag välja?**

Det är inte särskilt enkelt att hålla koll på alla olika modellnamn och versioner i Volvos modellprogram. Det finns mängder av olika bokstavskombinationer, biltyper och motoralternativ att välja på.

I den här artikeln reder vi ut vad som gäller och hur du ska tänka när du väljer Volvomodell.



XC60 D4 AWD Momentum

Biltyp: EX, ES, EC, EM, XC, V, C och S

Till att börja med består Volvos modellnamn av en kombination av bokstäver och siffror. Bokstäverna anger vilken biltyp det handlar om och siffrorna vilken modellserie – alltså hur stor bilen är.

- **XC** står för "Cross Country" och är Volvos suvar som är högre än de vanliga modellerna. Vissa uppskattar den högre sittpositionen och en del tycker istället till bilen blir enklare. Till nackdelarna hör att bilen blir tyngre, dyrare och **törstigare**. Den som vill ha en effektivare bil med lägre förbrukning och resursanvändning bör undvika XC-modellerna.
- **V** står "Versatility", alltså mångsidighet, och är Volvos kombibilarna. Detta är modellerna som ger mest utrymme för pengarna. Kombikarossen är praktisk, men alla faller inte för bilens design eller image.
- **S** står för "Sedan" och är helt enkelt Volvos sedanmodeller. Dessa är relativt ovanliga i Sverige. Ska locka köpare som gillar designen och känslan av en lite ovanligare bil och kan stå ut med sämre lastutrymme.
- **C** står för "Coupé" och är en lite förvirrande bokstav i Volvos modellprogram. Enda modellen i skrivande stund är Volvo C40 som ska vara en lite sportigare version av suven Volvo XC40 med sluttande taklinje. Detta är alltså en suv eller crossover trots att modellnamnet inte säger det.
För några år sedan lanserades även nya modellnamn som börjar på "E". Dessa bilar är eldrivna och bokstaven efteråt anger vilken biltyp det handlar om.
- **EX** är den vanligaste förkortningen och står för en eldriven suv, oavsett storlek. Se "XC" här ovan.
- **ES** är en eldriven sedan eller halvkombi. Se "S" här ovan.
- **EC** är en eldriven coupé eller coupésuv. Se "C" här ovan.
- **EM** är en eldriven minibuss. Än så länge finns bara Volvo EM90 som inte säljs i Sverige.

För dig som är på väg att välja en kombi, läs gärna vår [köpguide till de bästa kombibilarna](#). Läs också vår genomgång av [förbrukningen i olika biltyper](#) och vår [guide till milkostnaden i nya suvar](#).

Modellserie: 30, 40, 60 och 90

Volvo har i nuläget tre olika modellserier som anger hur stor bilen är.

- **30** är Volvos minsta modellserie och representeras av eldrivna suven EX30. Den har ganska gott om plats fram, men baksätet är trångt och bagageutrymmet litet jämfört med andra Volvomodeller. Däremot finns ett litet främre bagageutrymme under motorhuven och även en större lastbalja under det bakre bagagerumsgolvet
- **40** är de något större modellerna som bygger på Volvos så kallade CMA-plattform. Det är lite enklare och billigare bilar jämfört med de dyrare modellserierna, men det behöver inte innebära att bilen i sig upplevs billig eller plastig.
- **60** är en större modellserie med bättre innerutrymmen. Här bygger bilarna också på en mer påkostad plattform som heter SPA med högre komfort.
- **90** är de största modellerna med fokus på ännu större utrymmen och en lyxigare känsla. Även dessa bilar bygger på SPA-plattformen.

Cross Country-modeller

- Vid sidan av suvarna, som alltså heter "XC", finns även särskilda Cross Country-versioner av kombibilarna i V-serien: V60 Cross Country och V90 Cross Country.
- Detta är vanliga kombibilar men med något högre markfrigång, hasplåtar på undersidan och plastdetaljer på sidorna.
- Modellerna ska upplevas som tuffare och tåligare än vanliga kombibilar men inte lika klumpiga eller dyra som suv-modellerna.
- De vanliga Cross Country-modellerna med kombikaross har utgått ur Volvos modellprogram. De har ersatts av tillvalspaket för Volvos suvar. Både **EX30** och **EX60** finns som Cross Country.



XC60 D4 AWD Momentum

Motorer: T, D, B och P

Då var modellnamnen avklarade! Vi går vidare med motoremblemet. När du valt modell finns det nämligen flera olika drivlinor att välja på. Det är viktigt att utgå från sina egna behov när du väljer motor och drivsystem i bilen.

Volvos motoremblem består av en bokstav och en siffra. Bokstaven bestämmer vilken motortyp bilen har.

- **T** är namnet på Volvos bensinbilar. Från början döptes Volvos sportigaste modeller till T4, T5 eller T6 beroende på antalet cylindrar eftersom de hade turbo. Nu har alla Volvos bensinbilar turbo och heter T i förnamn. Här ingår även laddhybrider som också heter Twin Engine i efternamn, till exempel T5 Twin Engine. Laddhybrider kan köras på el i upp till några mil och sedan på bensin. De kan även laddas i ett eluttag.
- **D** var tidigare namnet på Volvos dieslbilar och står helt enkelt för "Diesel". Ett fåtal dieslbilar har även haft ett litet "e" i motorbeteckningen, till exempel D3e. Det är dieslbilar som är särskilt anpassade för att sänka förbrukningen och utsläppen.
- **B** står för "Brake recuperation" och är Volvos så kallade mildhybrider. Dessa kan inte köras på el några längre sträckor utan elmotorn kan stötta bensin- eller dieselmotorn i vissa situationer för att sänka förbrukningen. Bilar med B i motornamnet kan krångligt nog ha antingen bensin- eller dieselmotor. Det går inte att avgöra på utsidan.
- **P** står för "Pure" och är Volvos helt eldrivna bilar. Här finns alltså ingen förbränningsmotor alls. Dessa bilar brukar också heta Recharge i efternamn vilket antyder att de är eldrivna. Den här beteckningen togs bort helt för Volvos elbilar för några år sedan, men har nu kommit tillbaka. Den införs på **nya EX60**.

Elbilar: Single Motor, Twin Motor, Extended Range och Performance

För några år sedan gjorde Volvo om modellnamnen på elbilarna. Vissa av dem följer dessa regler:

- **Single Motor:** Dessa bilar har bara en elmotor och den sitter på bakhjulen vilket gör bilen bakhjulsdriven. Bilen får längre räckvidd än med fyrhjulsdraft, men kan i vissa fall också upplevas som lite mer sladdbenägen på vinterväg.
- **Twin Motor:** Dessa bilar har även en elmotor på framhjulen vilket gör den fyrhjulsdreven.
- **Performance:** Volvos allra snabbaste elbilar har dubbla elmotorer och fyrhjulsdraft samt mer effekt för kvickare acceleration. Räckvidden blir lidande jämfört med övriga modeller.
- **Extended Range:** Bilar med ett större batteri heter Extended Range och får längre räckvidd än bilar med standardbatteriet. Bilar med fyrhjulsdraft brukar automatiskt ha det större batteriet.

Elbilar: P6, P10 och P12

Nyare elbilar från Volvo kan också ha bokstaven P och en siffra i sitt modellnamn. Siffran berättar hur stark bilen är men är inte direkt kopplad till motoreffekten. Volvo XC40 har tidigare haft detta system och nu återinförs det på EX60.

Ett utsläppstest som gjordes 2020 visade på [stora skillnader mellan bensin- och dieslbilar](#). Läs även vår artikel om [förbrukning i laddhybrider](#).

Funderar du på en elbil, läs gärna vår [guide till laddning av elbil](#) och vår genomgång av [elbilarna som ägarna älskar](#).

Motoreffekt: 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 och 12

Siffran i motoremblemet anger hur stark motorn är. Siffran har ingen direkt koppling till antalet hästkrafter men motorn "T5" är till exempel starkare än "T4".

XC60 D4 AWD Momentum

Extra utrustning

- **AWD** står för "All-Wheel Drive" och innebär att bilen är fyrhjulsdriven. Systemet fungerar på olika sätt beroende på om bilen bara har bensin- eller dieselmotor eller om den är en laddhybrid i en elbil. Det är inte samma system i alla bilar trots att AWD-namnet är detsamma.
- **Polestar** kan det också stå på bakluckan. Det innebär att motorn har trimmats av Volvos prestandaavdelning Polestar. Trimkitet är godkänt av Volvo och bilen är laglig oavsett om den fått trimkitet installerat före eller efter leverans. Vissa modeller heter **Polestar Engineered** och det betyder att Polestar gjort mer än att trimma motorn: bilen kan ha ett särskilt chassi och större bromsar.
- Flera av Volvos bilar finns med **manuell växellåda eller automatlåda**. Bland nyare bilar blir det allt ovanligare med manuell låda. Alla laddhybrider och elbilar har automatlåda som standard.



XC60 D4 AWD Momentum

Utrustningsnivå

Efter namnet på motorn består modellnamnet också av ett paket som anger vilken utrustningsnivå bilen har. Bilen kan även ha "lösa" tillval förutom utrustningspaketet.

- **Core** och **Kinetic** är Volvos enklaste utrustningsnivåer där det nödvändigaste brukar ingå.
- **Momentum** och **Plus** är nästa nivå och brukar vara ett bra val för den som vill få mycket bil för pengarna.
- **Summum**, **Inscription** och **Ultra** heter de lyxigaste utrustningsnivåerna för den som vill ha mycket "lull-lull" som exempelvis läderklädsel, exklusivare utseende på utsidan med kromlister och större fälgar. I vissa fall har utrustningsnivån även hetat **Ultimate**.
- **R-Design** är ett utrustningspaket som ger ett sportigare utseende, både exteriört och interiört. Bland annat med sportstolar, sportratt samt annorlunda front och fälgar. Kom ihåg att R-Design-paketet ofta kommer med sportchassi som av vissa kan upplevas som hårt.
- På vissa Volvobilar finns även ett extra namn på utrustningsnivån som **Inscription Expression** eller **Momentum Advanced**. Det är ett mellanting mellan olika utrustningsnivåer.
- Nyare Volvobilar kan också heta **Bright** eller **Dark** efter utrustningsnivåns namn. Det har med designen att göra: Bright har glänsande lister för en ljusare känsla medan Dark har blanksvarta lister.

Att tänka på

- Det går inte alltid att jämföra utrustningsnivåerna rakt av mellan olika modeller eller modellår. Tyvärr skulle det också ta för mycket plats att gå igenom skillnaderna här. I Volvos försäljningsbroschyrer och på Volvos hemsida beskrivs nivåerna mer utförligt.
- Alla utrustningsnivåer finns inte till alla modeller. Den dyra Volvo XC90 går till exempel inte att välja med enklaste utrustningsnivån Core.
- Det går även att köpa tillval separat eller i olika paket. Till exempel ett Klimatpaket med rattvärme och stolsvärme i baksätet eller ett parkeringspaket med backkamera.

**Så vilken Volvo ska jag välja?**

Börja med att utgå från dina egna behov. Vill du ha en SUV, kombi eller sedan? Det är en bra utgångspunkt att först välja kaross.

När du valt biltyp går du vidare med att välja motor och drivlina.

- **Bensinmotorer** går ofta ganska mjukt och knattrar inte som dieslbilar. Kan vara ett bra val för den som kör kortare sträckor och inte har möjlighet att ladda sin bil.
- **Dieselmotor** har låg förbrukning och är ett smartare val för den som kör längre sträckor men inte heller har möjlighet att ladda sin bil.
- **Mildhybrider** kan sänka förbrukningen marginellt men skillnaden är inte stor mot Volvos vanliga bensin- och dieslbilar.
- **Laddhybrider** ger möjlighet att köra på el kortare sträckor, till exempel i stadstrafik. På längre sträckor går förbränningsmotorn in.
- **Elbilar** ger inga lokala utsläpp och eldriften är helt tyst. Bilen laddas istället för att tankas. Högre inköpspris men möjlighet till lägre milkostnad.

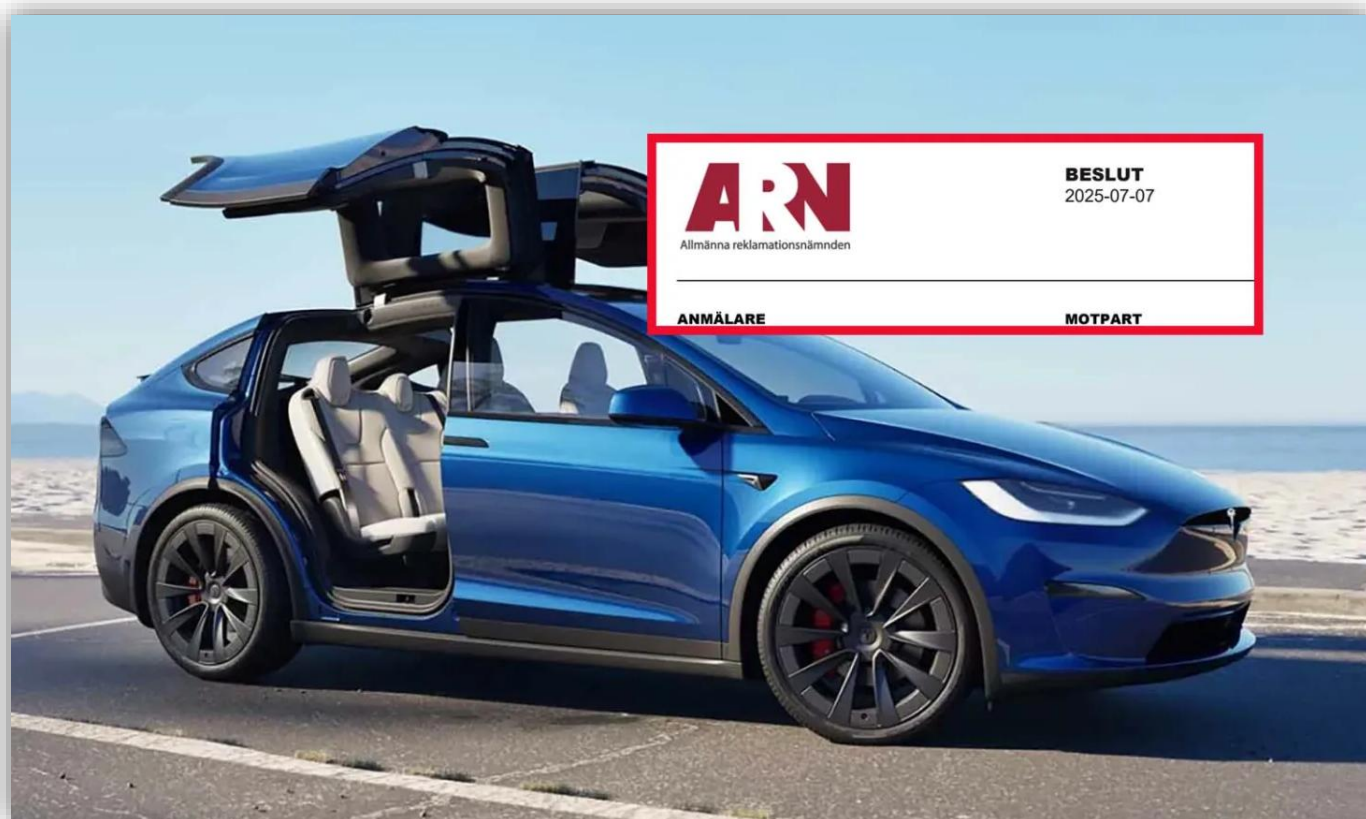
När du ska köpa bil, läs gärna vår guide till [privatleasing eller billån](#) och räkna även på [bilens fordonsskatt](#). Osäker på vilken bil du har råd med? [Gör vår snabbkoll!](#)

Du hittar [alla tester och provkörningar av Volvos modeller här](#) och alla våra [köpguider till nya bilar här](#).

8. Tesla svartlistade igen – struntar i ARN:s beslut

Av Andreas Jemn 26 januari 2026, 18:15

Så här ofta struntar Tesla i att följa Allmänna reklamationsnämnden. Förra året blev mörkt. – Det är första gången som en generalagent hamnar på svarta listan, säger Carl Erik Stjernvall, teknisk expert hos M Sverige.



[Teknikveckan.se](https://www.teknikveckan.se) har gjort en stor genomgång av Tesla alla fall hos Allmänna reklamationsnämnden. Den amerikanska biltillverkaren är dålig på att följa nämndens rekommendationer. Teknikveckan räknar upp 13 fall från de senaste åren där Tesla helt struntat i ARN. För det har de belönats med en föga beundransvärd plats i den svarta listan som publiceras av Råd & Rön. Det gör också att seriösa aktörer inom bilbranschen tar sina händer från Tesla.

– Vi avråder från att man har med företag att göra som är med på den listan, säger Carl Erik Stjernvall.

Tesla är ett unikt fall

Hos ARN följer man Tesla. Det är unikt att en importör eller generalagent uppträder på det här viset.

– Av de beslut som vi fattar under 2024 har vi registrerat att Tesla både följt och inte följt ARN:s rekommendationer med ungefär lika stor jämnvikt. Vad gäller föregående år har vi inte fastställt uppföljningen ännu, men hittills ser det ut som att vi fattat två beslut under 2025 som innehåller rekommendationer mot företaget, säger Hanna Björkman på ARN:s presstjänst.



*Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på M Sverige
är kritisk till att Tesla struntar i ARN:s beslut*

Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på M Sverige, är kritisk till att Tesla struntar i ARN:s beslut.

Förra året verkade inte Tesla alls följa någon av nämndens rekommendationer.

– I dessa två fall har vi registrerat att bolaget inte följt rekommendationen utifrån den information som parterna lämnat i ärendena, säger Hanna Björkman.

Det händer att Tesla följer ARN:s råd. Men i flera fall har det handlat om garantifrågor. Och då sätter sig Tesla på tvären. Helst om de inte sålt bilen själva.

– I flera fall har det varit så att Tesla haft synpunkter på garantin. Om man köper sin Tesla av en annan handlare så är det faktiskt Tesla som har ansvaret om något går sönder, säger Carl Erik Stjernvall.

Tre fall från 2025:

I oktober 2025 fällde ARN Tesla för att de krävde en kund på felsökningsavgift. Bilägaren hade lämnat in bilen eftersom det var fel på dörrarna. Tesla gjorde en felsökning för 3225 kronor utan att fråga kunden och krävde honom senare på betalt. De kunde heller inte reparera dörrarna, utan skyllde att det var smuts på sensorn. Bilägaren kunde dock inte bevisa för nämnden att dörrarna inte blivit reparerade. Därför rekommenderades Tesla att återbetala felsökningsavgiften.

I november 2025 fälls Tesla för en släpvagnskontakt. Bilägaren upptäcker att det inte fungerar som det ska när han kopplar till en husvagn. Han ber Tesla åtgärda detta. Men de vägrar. Då vänder han sig till Allmänna reklamationsnämnden som ger honom rätt.

I december 2025 fälls Tesla återigen efter ett fall med lack som lossar på en dörr. En kund kräver Tesla på 27000 kronor för omlackering och ersättningsbil under tiden. Tesla bestri-der kravet. De har redan försökt lacka om bilen en gång. Men misslyckades. Nu har en extern verkstad gjort arbetet. ARN rekommenderar Tesla att ersätta ägaren för omlackeringen och ersättningsbil.

LÄS MER:



Så många har anmält Riddermark Bil till ARN



Tesla svartlistade – nu varnar experten för köp



Så tjänar Blocket miljoner på svartlistade bilhandlare



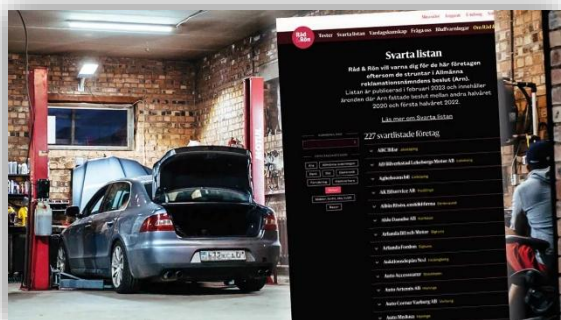
Elbilsexperten: Tesla struntade i ARN i fem nya fall



Därför har Tesla hamnat på Svarta listan – igen



Historiskt ras för Tesla på svensk prestigelista



Sanningen om Svarta Listan: Bilbranschen har INTE...





9. Buick Riviera 1965

Av Frank B. Meyer 13. augusti 2025

En kylargrill som Ray-Ban: Buick Riviera från 1965 är mer avslappnad än någon muskelbil och uppfann coolheten. Ja, den är till och med för cool för alla vanliga amerikanska bilklichéer.



Foto Alexandra Lier

Tyskarna äter surkål varje dag, dricker mycket öl, är hårt arbetande och deras president heter, eh, Frederick Mörz.

Du förstår: klichéer är orättvisa, men det finns alltid ett korn av sanning i dem. Det är samma sak med amerikanska bilar: de har vansinnigt stora V8-motorer, men ingen effekt. De dricker, och deras landningsställ är inte till någon nytta. En riktig amerikansk bil måste vara inredd, med sidorör, sydstatsflagga eller airbrush (helst indianer, vargar och örnar).

När det gäller förarna av amerikanska bilar är "tysken" redan redo för större differentiering: Där finns den tatuerade hotroddern, fraktionen med en isterquiff och kedja på sina uppkavlade jeans, föraren med armar av stål och den utbildade pottmagsbäraren med baseballkeps eller cowboyhatt.



Fronten kan ha effekter, men resten – från den tunna stötfångaren till höftsvängningen till stjärtfenorna – är inte imponerande. Det är coolhet!

Vissa amerikanska bilstereotyper misslyckas på '65 Buick Riviera

Och nu är det Rivieran här, modell 1965, var är vi nu med alla våra vackra klichéer?

Kanske kommer det att fungera. Törstig V8? Det gjorde han. Till och med grundmotorn, en "Nailhead" V8, så uppkallad efter de vertikala ventilerna, har en slagvolym på 6,6 liter (med 325 SAE hk) och avvisar alla förbrukningsmål under 20 liter som orealistiska.

Treväxlad automatlåda, stumma styrning, häftiga mått, nästan två ton tjänstevikt, stel axel bak, trumbromsar – varsågod, den lever nog upp till klyschan om det bakåtgångande skeppet.

Moooment: 1964 hyllades den treväxlade lådan av samtida testare, även från Europa, som kanske den bästa automatiska växellådan i världen, och i själva verket växlar den extremt smidigt och snabbt och äter fortfarande inte upp allt vridmoment på 603 Newtonmeter. Okej, så 603:an mättes enligt SAE-standard, alltså utan hjälpenheter och luftfilter, men det är ändå en massa. Så mycket att till och med den tunga Rivieran spurtar upp och bort från de flesta moderna bilar när det behövs.

Och som sagt, detta är även den "lilla" motorn. Den stora med sju liter utvecklar också bara fem procent mer vridmoment, oavsett om det är som en "Wildcat 465" med 340 SAE hp (som mäts utan hjälpenheter, värdena i DIN hp är lägre) eller som en "Super Wildcat" i Riviera Gran Sport med 360 SAE hp.

Ja, styrningen är stum, men förvånansvärt exakt, den stela axeln mycket riktad utom på otäcka gropar. Sidolutning uppstår knappast tack vare stabilisatorn, de enorma trumbromsarna bromsar bitande inbromsning.

År 1965 fanns det också toppmodern teknik på Rivieran: farthållare, en justerbar varningston för hastighet, till och med ett automatiskt halvljus för helljuset.

Alltså: Tekniken på Rivieran uppfyller bara delvis den amerikanska bilklichén, men det är bara så det är med klichéer – om det bara är delvis sant så ligger det något i det.



*Eleganta, nästan återhållsamma, värdefulla material,
gediget utformade – verkligen, Amerika brukade bygga bilar som denna.*

Vad gör '65 Buick Riviera cool?

Men det handlar inte om avancerad teknik, utan om coolhet. Och Rivierans coolhet är inte något som de vanliga amerikanska bilmålgrupperna smyckar sig med – det passar inte in i klyschan.



*Buick Riviera var tänkt som en konkurrent till fyrsitsiga Ford Thunderbird,
men även till europeiska lyxcoupeer.*



En cockpit där allt känns tungt och massivt, från metallplattorna på dörrstödet till de fasta sätena och den coola växelspaken.

En ny låda behövs. Ganska stereotyp: En man som älskar Rivieran 1965 gillar också att bära bra kostymer. Och han har en smoking hängande i garderoben, oavsett om han kallar det smoking eller smoking. Han gillar 60-tals TV-serier, "Mad Men" från USA och även "With Umbrella, Charm and Melon" från Storbritannien. Han kan namnen på möbelformgivare, Charles Eames från Missouri och Verner Panton från Danmark. Han håller upp sin nattmössa ur en tung karaff av blykristall – vare sig det är Tennessee-whisky eller skotsk whisky.

Kort sagt, Amerika och Europa spelar lika stora roller i hans värld. Det var precis vad Buickchefen Ed Rollert ville när han introducerade Rivieran 1962.

Historia: Hur Buick Riviera kom till

I slutet av 1950-talet var Buick nästan död: ingen image, usla försäljningssiffror. Det är då Ed Rollert kliver in som ny chef. Hans uppdrag: att återupprätta Buicks som ett kvalitetsmärke.

Ungefär samtidigt ritar GM-designern Ned Nickels designen till en LaSalle II under projektnamnet XP-715; Rollert förespråkar passionerat att bilen ska byggas i serieproduktion, som en aktiv Buick-konkurrent till rockbilen.

Designern Bill Mitchell berättar hur han en kväll i London under Earls Court Motor Show går ut från Claridge's Hotel – när han ser någon med en speciell kropp i den kalla dimman. Hans första tanke: Om jag skissar en sådan form, men bygger bilen mycket plattare ... Det skulle vara coolt.

Men vad ska den nya coupén heta? Centurion? Andrake? Nej: Riviera – som tidigare Buicks utan B-stolpe. Namnet framkallar helt andra stereotyper: Rivieran, den sofistikerade delen av de franska och italienska Medelhavskusterna. Bilen är tänkt som en konkurrent till de fyrsitsiga, men även till europeiska lyxcoupeer.



*Det är bara 1965 års modell som bär denna front med musselskal som öppnas elektriskt.
Det finns ingen strålkastarblinkers.*

1962 dök den ursprungliga versionen (modellår 1963) upp, fortfarande med synliga strålkastare, tvåväxlad automat, 6,6 eller 7,0 liters slagvolym.

Vem kommer på idén att ta bort rampljuset från Rivieran? Kanske George Barris, filmbilens gudfader? Han sticker en targa utan ljus från en Riviera från 1963, "Villa Riviera". Senare dyker bilen upp i filmen "Beach Party by Moonlight".

I vilket fall som helst, på GM ritar designern George Gallion "clamshell" strålkastarkåpor, som blir legendariska. Gallion åkte sedan till Tyskland och blev en av de viktigaste formgivarna på Opel.

1964 tog Buick med sig en ansiktslyftning av Rivieran till 1965 års modell: dolda lampor från Gallion, treväxlad automatlåda. Ny toppversion: Gran Sport med 360 SAE hk och differential med begränsad slirning, fastare chassi och mer direkt styrning på begäran.



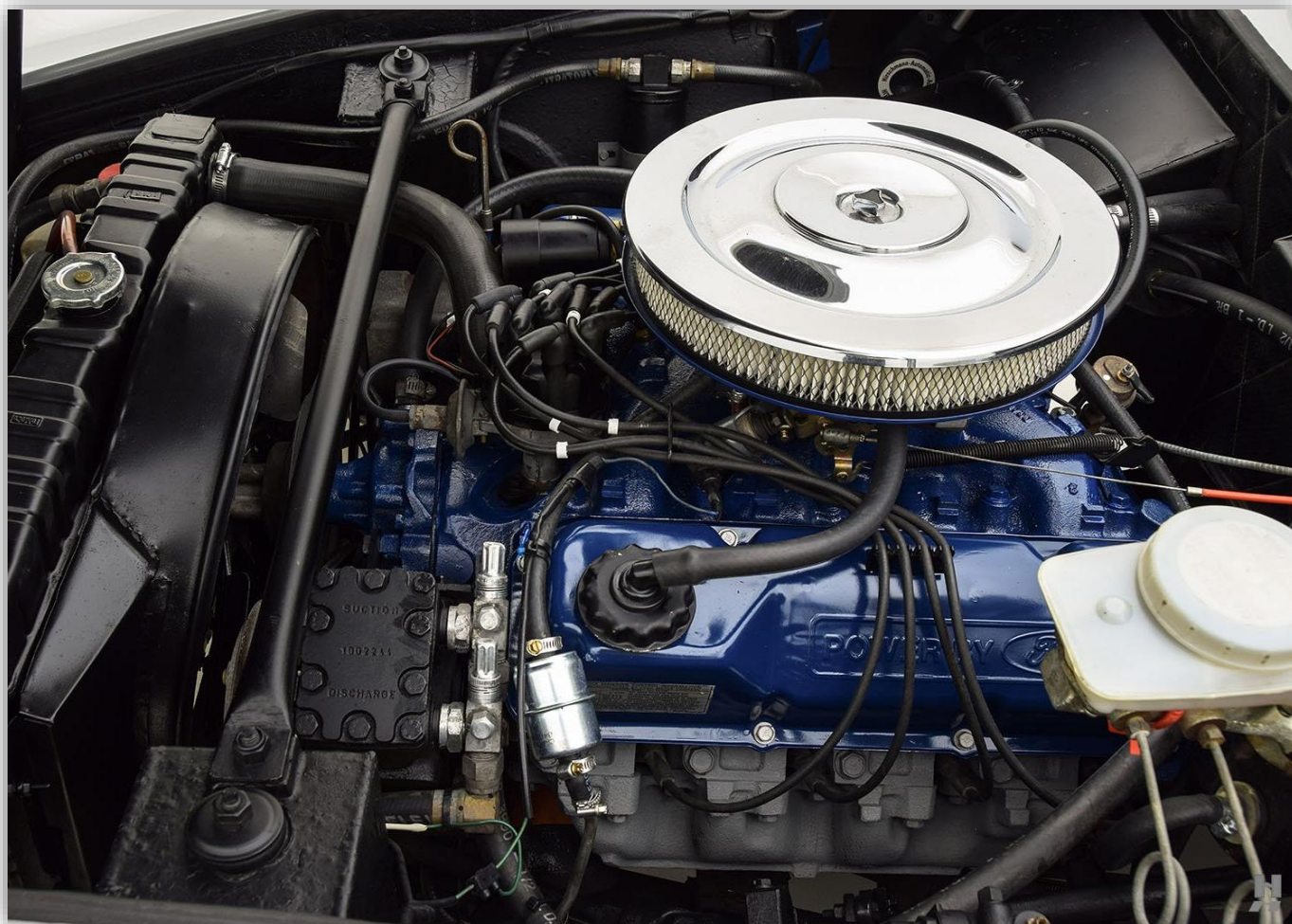
Frank B. Meyer

10. Intermeccanica Italia Spyder 1972



Berättelsen om Intermeccanica är en lång och omstökig berättelse om bra idéer, hinder, hack, misstag och bara lite framgång. Företaget grundades i Turin, Italien 1959 av Frank och Paula Reisner; två entusiaster som hade en särskild kärlek till allt italienskt. Frank hade erfarenhet av att designa racerbilar för Giannini, och deras nya verksamhet, kallad *Intermeccanica*, fokuserade initialt på trimningsdelar som förgasarkit och stora avgassystem för Fiat, Peugeot, Simca och andra små europeiska bilar.





De försökte snart bygga egna racerbilar i form av en Peugeot-driven Formula Junior, och skiftade snart fokus till gatbilar med en liten karosbil med aluminiumkaross baserad på den lilla 500cc Daimler-Styer-Puch. Precis som vad Carlo Abarth gjorde med Fiat, baserades IMP (Intermeccanica-Puch) på ett enkelt chassi, hade en lätt aluminiumkaross och var trimmad för rally och banracing. IMP lyckades med måttlig framgång, inklusive en skrällseger i klassen på Nürburgring. Fyllda av självförtroende gick Frank och Paula snabbt vidare till större och bättre saker. Apollo GT var Intermeccanicas första riktiga kompletta gatbil, driven av 3,5 liters eller 4,9 liters Buick V8-motorer inbyggda i en handbyggd italiensk kaross. Efter Apollo kom Italia, en bil som genom flera vändningar av misslyckade affärspartner-skap blev Intermeccanicas mest framgångsrika modell.

Efter att två partnerskap (med Jack Griffith och Steve Wilder) misslyckats i försöket att få projektet igång, insåg Intermeccanica att det enda sättet att lyckas med den nya bilen, som nu kallades *Italia*, var att bygga den internt. Bilen hade ett chassi designat av före detta BRM-designern John Crosthwaite, inlindat i en slank stålkaross designad av Robert Cumberland och justerad av den legendariske Bertone-mannen Franco Scaglione, vilket gav Intermeccanica stor trovärdighet. Ett avtal slöts så småningom med Ford Motor Company om att leverera motorer, växellådor, bakaxlar och Magnum 500-hjul från Mustang. När Mustangen utvecklades, gjorde även Italia det: 289 V8 ledde till 302, och slutligen till den stora 351C. Komponenter skeppades till Turin, Italien och installerades i rörchassin och karosser byggdes internt vid Intermeccanica. Idag är dessa bilar fortfarande mycket samlarvärda tack vare sin korrekta italienska sportbilsstil, pålitliga och kraftfulla amerikanska drivlina och mycket god byggkvalitet. Detta är riktiga, handgjorda och noggrant konstruerade bilar, som inte ska förväxlas med en kitbil eller en specialbyggd specialbyggare.



Denna Intermeccanica Italia Spyder från 1972 är från det sista produktionsåret innan Opel-baserade Indra tog Italias plats. Det är ett mycket originellt exemplar avslutat i silver över svart med svart cabriolet-tak. En vacker och mycket korrekt bil, den visades nyligen på Greenwich Concours d'Elegance i Connecticut och har visats och körts mycket av sina tidigare ägare. Stålskarossen är i mycket gott skick, med bra, fabriksanpassad panelpassning och skarpa karosslinjer. Silverfärg ger den ett diskret utseende, som är i attraktivt skick med djup glans och endast några få mindre brister som kommer från regelbundet njutande. Strålkastarnas "sockerskopor" är svartade för ett aggressivt utseende och bilen körs på ett set Cromadora Dino-liknande lättmetallfälgar istället för de typiska Magnum 500. Kromstötfångare samt lampor och lister är i mycket gott skick.

Interiören är utmärkt, klädd med original svart klädsel på säten och dörrkort. De svarta mattorna är i gott skick och den svarta softtoppen sitter tajt och åtsittande. Mittkonsolen rymmer strömbrytare för elfönstren, ett typiskt utsmyckat italienskt askfat (för att röka stilfullt, antar vi) och reglage för HVAC. Instrumentbrädan är typisk italiensk från tidigt 1970-tal – stram, insvept i svart läder och med en flygliknande målmedvetenhet i layouten. Den ursprungliga radion och instrumenten är på plats och i utmärkt skick.

Under huven finns Fords beprövade, pålitliga och otroligt robusta 351-Cleveland V8, vilket ger Italia en rejäl fart. Presentationen under huven är mycket respekterad, de tidigare ägarna har motstått frestelsen att modifiera bilen med moderna hastighetsdelar. Fordblå lack på motorn, liksom det satinsvarta motorutrymmet, är alla i mycket prydligt skick. Även den ursprungliga italienska isoleringen under huven är fortfarande intakt och i utmärkt skick. Motorn backas av en fyrväxlad manuell Top Loader-växellåda, som är byggd för att klara vridmomentet från den stora 351C. Denna Italia är ett mycket attraktivt exemplar som är moget för att njutas på vägen, men har ändå underhållits i ett skick värdigt att visa upp. I försäljningen ingår en kopia av originalköpet samt originalets ägarmanual. Italia var en av de bästa av de italiensk-amerikanska hybriderna, en fint byggd bil tillverkad av en passionerad entusiast för den rena kärleken till italiensk maskin.



Klassiker

11. Grattis Dodge Dart

Publicerad 6 februari 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Dorotea och Doris har namnsdag hyllar vi Dart!



Daimler

När Daimler 1959 avtäckte sin sportbil med glasfiberkaross och egenutvecklade 2,5-liters V8 var det inte bara formgivningen som väckte uppmärksamhet. I USA reagerade Chrysler Corporation på att Daimler kallade bilen Dart, ett namn som **Dodge** just skulle börja använda på en ny bil.

Lilla Daimler valde att snabbt döpa om sin bil till **SP250** för att göra Chrysler nöjda. SP250 var tack vare glasfiberkarossen lätt och motorns dryga 140 hk räckte till en toppfart på nära 200 km/h. Modellen tillverkades till 1964 och i omkring 2 600 exemplar.

Dodge

Dodge Dart som namn dök upp första gången på en Ghia-byggd show-bil 1956 men det var först som 1960 års modell en Dart gick att köpa hos Dodgehandlarna.

Från början handlade det om en full-size-bil, 1962 kom andra generationen Dart, en nedskalad fullsize-bil med svulstig formgivning. Den ersattes 1963 av ännu en ny Dart, en uttalad kompaktbil.

Dodge Dart var tillsammans med sin omkostymerade helbror Chrysler Valiant **Sveriges mest sålda jänkare på 1960-talet**. Hemligheten var storleken, men också marknadsföringen av importföretaget ANA.



*1964 var andra året för den kompakta Dodge Dart.
GT HardTop kostade 23600 kr, tillägg för automatlåda var 1300 kr.*

Modellen hade en extravagant men samtidigt återhållen, kompakt stil. De markerade ögonen var komna ur företagets hiskeliga turbinexperiment och nog var det fortfarande lite av 1950-talets raketförtjusning över bakpartiet.

En originell kaross med små hjul och stora överhäng, *Virgil Exner* fick till linjespelet, men helt lätt var det inte att koka ner storbilsgesterna till "småbilsformat".

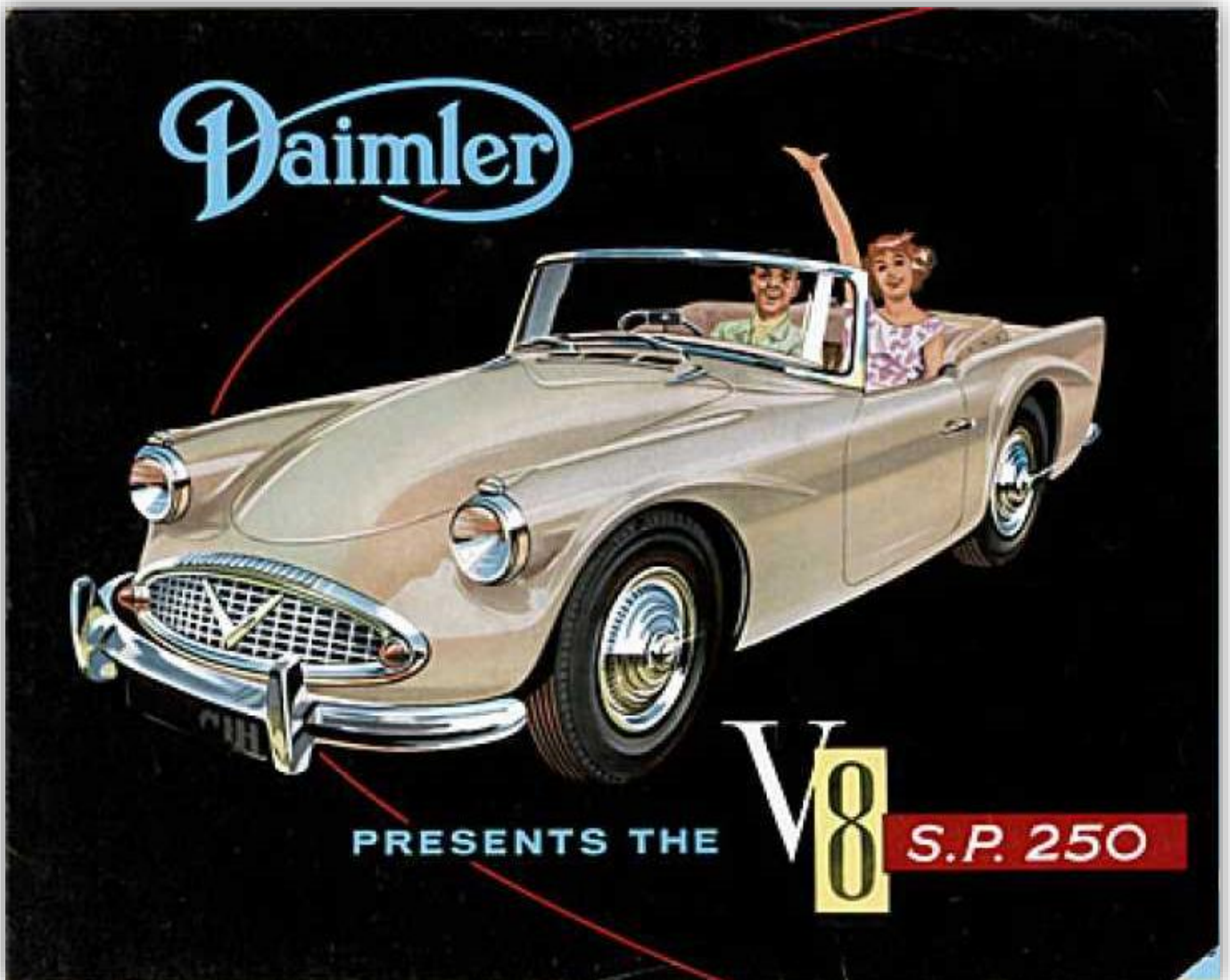
GT-modellens främsta särdrag var hardtoplösningen med helt nervevbara sidorutor bak. Stilen och det faktum att Chrysler hade ett gott kvalitetsrykte gjorde bilarna begärliga för ungdomar på 1970-talet.

Fjärde generationen Dart kom som 1967 års modell och lades ned 1969 för att 1970 ersättas av sista upplagan som tillverkades fram till 1976.





*Har man en gång sett en Daimler SP250 Dart
glömmer man den inte, linjerna var karaktäristiska*



12. Lyxbilmärket som misslyckades



Auburn (1900 - 1937)

Efter att ha tillverkat olika bilar under sina tidiga år tog Errett Lobban Cord över 1924 och 1928 tillverkades Auburn Speedster, en stilig roadster av hög klass. Det fanns olika Speedster-iterationer, men de var ganska opraktiska och även den stora depressionen påverkade försäljningen. Slutligen bidrog några av Mr Cord's tvivelaktiga affärsmetoder till att företaget upphörde 1937.



Roger Warolin