



Hudson Italia GT Sport Coupe 1954

1. Provkörning av Porsche 911 Turbo S
2. Hyundai Ioniq 9 till Göteborg t/r
3. Renault Scenic är tillbaka
4. Tillverkningen av Subaru E-Outback har börjat
5. Mercedes jobbar på instegsmodell
6. Släggan får V12-motor på 7,5-liter
7. Superbatteriet
8. Koenigsegg sladdar i snön
9. Svenska eldrivna snöskotern
10. Hudson Italia
11. Oldsmobile 88 Custom
12. Grattis Vauxhall Viva
13. Lyxbilmärket som misslyckades

Teknikens Värld

1. Provkörning av Porsche 911 Turbo S

Av Patrik Lindgren

Publicerad 7 feb 2026 kl 13.00

Porsche 911 Turbo S får fler hästkrafter, elmotor och dubbla e-turboaggregat. Resultatet är den starkaste 911:an någonsin. Hur nära är Porsche att bygga världens bästa sportbil?



Nya Turbo S har väldigt mycket kraft, effektivitet och körkänsla. Är det den ultimata körkamraten?

Under presentationen av nya **911 Turbo S**, kvällen innan provkörningen, låter **Porsche** ett gäng kändisar berätta vad de tycker om den nya bilen. Och det snålas inte med hyllningar från kända skådespelarna Patrick Dempsey och Orlando Bloom samt från förarlegendaren Walter Röhrl – alla tre väl förknippade med Porsche sen lång tid tillbaka.

Det talas en del om komforten i nya Porsche Turbo S, vilket blir högst tydligt när jag morgonen efter tar plats bakom ratten och sätter kurs mot racerbanan Ascari. Det är väldigt ombonat, bekvämt och tyst i kupén. Att det sen är väldigt lätt att göra sig hemmastadd i en Porsche, oavsett modell, adderar också till komforten. Jag sitter dessutom väldigt bra i de omfamnande sportstolarna.



En förarmiljö med fina material som är oerhört enkel att ta till sig, man känner sig hemma direkt.

Det här är nytt

T-Hybrid. Ny 3,6 litersmotor med integrerad elmotor i PDK-lådan. Det enda som är kvar sen föregångaren är insprutare.

Dubbla e-Turboaggregat. Laddas av avgasströmmarna och ger blixtnabb effekt.

Aktiv aerodynamik. Variabla luftintag samt en nedfällbar gummiläpp i fronten förbättrar aerodynamiken automatiskt.

Vägarna slingrar sig genom ett öde bergslandskap där mäktiga klippformationer och stenrösen, som ser ut att höra hemma på månen, sveper förbi utanför. Efter ett tag ser jag hur bergstopparna sakta får en varmare ton när solen kämpar sig över horisonten. Just här och nu är det lätt att glömma bort att det här är den starkaste 911 som någonsin byggts.

Under första delen av resan får bilen jobba på i sitt normalläge. Gasresponsen är lite lugnare, även om explosiviteten i kraftutvecklingen bara är ett hårdare gaspådrag bort. Med körläge sport och sport plus blir responsen ännu snabbare, men för vardagsbruk är det överkurs. Omkörningar kan ske reptilsnabbt även i normalläget.

Dessutom kommer jag på mig själv att ibland växla ner manuellt inför omkörningar, vilket är helt onödigt. Det fattas knappast effekt, aldrig någonsin ska det visa sig. Vilket i och för sig var sant även i föregångaren och föregångarens föregångare. Men nu är det ännu mer och ännu värre.

Boxersexan i ny tappning liksom den nya elmotorn, som sitter integrerad i PDK-lådan, jobbar mycket som en helhet. Icke att förglömma de två e-turboaggregaten som ständigt laddar upp ett batteri på 1,9 kWh via avgasströmmarna som flödar igenom turbinerna. Närhelst behovet uppstår kan extra turbotryck skjutas in med blixstens hastighet. Därför finns ingen laddtrycksventil (så kallad wastegate), och inte heller någon turbofördröjning.

Kan hända att en och annan puritan tvivlar på dessa nymodigheter, men då vill jag rekommendera en provkörning för att se vilken oerhörd effektivitet det här T-Hybridssystemet levererar. Det måste upplevas.



Där innanför skymtar massiva 420 millimeters keramiska bromsskivor som aldrig verkar tröttna.

Väl framme på racerbanan Ascari, denna privatägda pärla en bit upp bland bergen i södra Spanien, finner jag en stund att reflektera samtidigt som bilarna förbereds för bankörning.

Framifrån ser man tydliga förändringar jämfört med förra versionen 992.1. Allt som har med belysning att göra är integrerat i strålkastarna och Matrix LED är standard. Strax under ljusarrangemanget hittar man de variabla luftintagen, som styr luften antingen till kylning eller för att minska luftmotståndet. Längst ner i fronten finns en nedfällbar gummiläpp som också bidrar till den numera intelligenta aktiva aerodynamiken. Det där är inget jag behöver tänka på under färd, det sköter bilen själv.

I profil är 911 992.2 Turbo S minst sagt bekant, men betraktad bakifrån märks några nyheter. Vingen har varit synonym med 911 Turbo sedan 1975, ibland riktigt stor. Vingen på 992.2 är en diskret och snygg lösning som inte bygger så mycket på höjden. Nedanför löper en lång ljuslist och därunder finner vi förutom ett stort utsläpp för varmluft även de dubbla titanutblåsen som nu sitter bredare isär än tidigare. Ljudet? Även det bör upplevas.

Det är dags att ta plats bakom ratten igen. Jag lägger i sportläget och rullar ut på den fem kilometer långa banan med sina 26 kurvor. Ett konstverk i sig, den här banan. Efter några uppvärmningsvarv bakom en instruktör är det så dags – gasen i botten. En lätt uppförbacke kommer farande mot mig med en väldig fart när alla de 711 hästarna får luftas samtidigt. Jag trampar hårt på bromspedalen och styr in i en lång vänster och går på gas igen. Kraften levereras direkt samtidigt som kraftutvecklingen trots allt är följsam – hur märkligt det än låter. Och bromsarna är klockrena, bilen är fortsatt fullständigt stabil även under inbromsning från riktigt hög hastighet.

Känslan i ratten är trygg och stabil, styrningen är perfekt fint avstämd med lagom motstånd och skön tyngd. Och bilen går precis dit man pekar, jag behöver aldrig brottas med den i kurvorna. Under de första varven verkar Turbo S vilja styra in mer i kurvorna än vad jag själv vill, men när farten ökar försvinner den känslan samtidigt som däckgreppet bara biter sig fast i underlaget.



*De dubbla utblåsen i titan behöver ingen dirigent,
de låter alla sektioner av 3,6 litersmotorn leverera fullt ut.*

Däcken är specialutvecklade i samarbete med chassi- och stötdämparavdelningen samt Pirelli och greppet är imponerande. Turbo S är utrustad med Pirelli P Zero R, 255/35 R20 fram och 325/30 R21 bak. Innanför hjulen sitter de största bromsarna någonsin på en 911. De keramiska skivorna fram mäter 420 millimeter och 410 mm bak. Känslan under mina varv på Ascari är att bromsarna aldrig mattas och att de alltid kan hejda framfarten av 1800 kg.

Förvisso har Turbo S lagt på sig lite vikt genom elektrifiering men den kompenserar det med råge prestandamässigt. Porsche har, som många gånger tidigare, hittat både den fina balansen och ännu mer effekt.

Med Sport Plus inställt upplevs bilen strama åt sig ytterligare ett snäpp. Jag kör lite hårdare och lite fortare och märker att jag vid några tillfällen inte håller det optimala spåret och hamnar därför lite i obalans. Trots det går bilen hur stabilt som helst, den kränger minimalt och behåller det lugn som gör att man kan gå på gas lite tidigare och skratta högt hela vägen bort till nästa kurva.

Ascari-banan sätter verkligen bilen på prov, men den är alltid redo för vad som väntar. Och det blir även tydligt att det inte är bilen som sätter gränserna här i dag, utan det är jag bakom ratten. Porsche 911 Turbo S fortsätter att vara oerhört skarp, stabil och kompetent i sitt beteende även när jag når min gräns som förare. Prestandan är egentligen långt över vad som behövs för någon som jag, en glad gubbe som gillar att köra bil. Det är en av många intressanta saker med Porsches produkter, de kan få vem som helst att känna sig som en racerförare. Turbo S 992.2 klarar i princip allt, från vardagspendlingen till hopp och lek på helgen i form av bankörning.

Den är lätt att leva med, det är egentligen bara inköpspriset som kan sätta en och annan käpp i hjulet. Men är det världens bästa sportbil? Jag vänder på steken och frågar så här – vilken annan bil kan leverera likvärdiga prestanda samt en så jämn och hög standard med bibehållen vardagskvalitet? En svår fråga där vi, än så länge, saknar svar.

Porsche 911 Turbo S

Pris: från 2 990 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin-el. Längsmonterad 6-cyl boxer. 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbla e-turbo aggregat. Kompression 10,2:1. Borrning/slag 97,0/81,0 mm, cylindervolym 3 591 cm³. Max effekt 640 hk (471 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 800 Nm mellan 2 300-6 000 r/min. Elmotor 82 hk (60 kW), max systemeffekt 711 hk, batteri 1,9 kWh.

Kraftöverföring: Motor bak, fyrhjulsdraft. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Fyrhjulsstyrning. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 11,5 tum bak, däck 255/35 R20 fram, 325/30 R21 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 245, längd 455, bredd 190, höjd 130, spårvidd f/b i.u. Markfrigång 10. Tjänstevikt 1 800, maxlast 225, max släpvagnsvikt 0. Tank 63 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 128+373 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 2,5 s, toppfart 322 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Låg 1,96 l/mil, extra hög 1,0 l/mil, hög 0,97 l/mil, medium 1,6 l/mil, blandad körning 1,16 l/mil. CO₂ 263 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 0 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt: 23 926 kronor per år de första tre åren. Därefter 3 704 kronor per år.

Rivaler:



Ferrari 296 GTB

V6 och elmotor med totalt 830 hästkrafter, väldigt mycket mer italiensk i sin framtoning. Prego!

Pris: cirka 3 331 000 kronor.



Lamborghini Temerario

Huracans efterträdare med V8, tre elmotorer och en totaleffekt på 920 tjur... förlåt, hästkrafter.

Pris: ca 3 570 000 kronor.



2. Hyundai Ioniq 9 till Göteborg t/r

Av Christoffer Gullin

8 feb. 2026

Det praktiska valet mot G9 och EX90



FILM: https://youtu.be/2WG0A_Ka0Nc

Jag har kört nya Hyundai Ioniq 9 från Stockholm ner till Göteborg och tillbaka, en resa på strax under 100 mil. Under resans gång testar jag laddning, pratar om komforten och jämför bilen med konkurrenter som Volvo EX90 och Xpeng G9. Häng med på en vintertur i Hyundais nya flaggskepp.



Christoffer Gullin

3. Scenic är tillbaka – har Renault förstört ett älskat namn?

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 10 feb. 2026 Publicerad 10 feb. 2026

Renault väcker liv i ett klassiskt namn men hur står sig eldrivna Scenic när Europas testförare granskar den i verkligheten?



Vad tycker Europas journalister på Renault Scenic E-Tech?

Renault har väckt liv i Scenic, ett namn som många förknippar med 1990-talets flexibla familjebussar. Nu är det en eldriven familjebil med SUV-drag som gäller.

Frågan är om förvandlingen har fallit Europas motorjournalister i smaken.

Enligt [Auto Express](#) får modellen betyget 4,5 av 5. I deras test beskrivs bilen som en tekniskt avancerad familjebil med få svaga punkter. De lyfter särskilt fram designen, räckvidden och utrustningsnivån.



Bra och kompetent bil men saknar en del



Laddar tyvärr inte lika snabbt som många konkurrenter

Samtidigt noterar de att bakåtsikten är begränsad och att fjädringen kan upplevas som fast.

Även **Carwow** är inne på samma spår. Där får Scenic 7 av 10 i betyg. Omdömet sammanfattas som en rymlig och effektiv elbil med lång räckvidd – men inte den mest engagerande att köra.

Det är en bil som gör jobbet, snarare än att väcka känslor bakom ratten.



Sikten bak är illa men med backkamera går det bra

Räckvidd som imponerar – i teorin och i praktiken

Med ett batteri på 87 kWh och en officiell WLTP-räckvidd på upp till 381 miles, motsvarande cirka 61 mil, placerar sig Scenic högt i klassen. Flera testförare har nått verkliga siffror på runt 3,1–3,4 miles per kWh, vilket ger en praktisk räckvidd på omkring 43–47 mil beroende på temperatur och körstil, skriver Auto Express.

Top Gear konstaterar att bilen inte är byggd för att jagas genom kurvor, men att den är effektiv och lättkörd. De beskriver den som “rymlig, effektiv och snygg”, men ifrågasätter samtidigt om den verkligen lever upp till arvet från den ursprungliga MPV-versionen.

Laddningen sker med upp till 150 kW DC, vilket ger 15 till 80 procent på cirka 37 minuter. Här menar flera testare att konkurrenter som **Hyundai Ioniq 5** laddar snabbare.

Komfort med kompromisser

Fjädringen får blandade omdömen. **What Car?** anser att komforten är god och att bilen är tyst i motorvägsfart. Samtidigt pekar både Carwow och Top Gear på att styrningen känns något konstlad och att bromspedalen kan upplevas svampig vid låg fart.

Sikten bakåt återkommer som en svag punkt i flera tester. Smal bakruta och kraftiga stolpar gör att backkamera nästan är ett måste.

Å andra sidan får bilen beröm för generös standardutrustning, där adaptiv farthållare, värmepump och Google-baserat infotainmentsystem ingår.

Praktisk – men inte som förr

Scenic erbjuder 545 liters bagageutrymme och gott om plats för fyra vuxna. Men den saknar de skjutbara och helt nedfällbara baksäten som gjorde originalet så populärt.

“Det är synd att den tappat sin tidigare flexibilitet”, skriver Top Gear.

Interiören får beröm för modern design och smart teknik, men flera recensenter noterar att vissa plastdetaljer känns enklare än väntat i prisklassen.

Prisvärd familjebil – utan sportambitioner

Sammanfattningsvis är Europas motorjournalister överens: Renault Scenic E-Tech är en kompetent, rymlig och tekniskt genomtänkt elbil.

Den briljerar inte i körglädje – men levererar där det räknas för barnfamiljen. Och ibland är det just det som betyder mest.



Åsa Wallenrud

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.



4. Tillverkningen av Subarus "riktiga elbil" E-Outback har börjat

Magnus Fröderberg 2026-02-10

Subaru E-Outback är inte bara lika praktisk som en Subaru ska vara. Den tillverkas dessutom av Subaru själva.



E-Outback tillverkades Subarus fabrik Gunma Yajima Plant i Japan till skillnad mot Solterra, som tillverkas av Toyota.

Det har säkert gjort ont i själen hos många trogna Subaru-fans att **märkets första elbil Solterra** tillverkas av Toyota eftersom det är en **Toyota bZ4X** med Subaru-logga.



Trailseeker har lika kraftfull elmotor fram som bak, vilket ger mer effekt än Solterra.



Subaru E-Outback säljs under namnet Trailseeker i USA

Inte heller stora Subaru E-Outback är en unik Subaru-produkt, men den känns betydligt mer Subaru med sin praktiska framtoning. Dessutom tillverkas den i Subarus Yajima-fabrik i Gunma, Japan.

Subaru E-Outback bygger på den ovanligt stora elbilen **Toyota bZ4X Touring** och är med sitt stora lastutrymme värdig **benämningen Outback**.

För de kunder som är tidiga med att beställa en E-Outback ger Subaru 20 000 kronor i rabatt.

Läs även:



Subarus nya elbilar provkörda – fixar 60 mil på en laddning



Magnus Fröderberg

5. Mercedes jobbar på mindre eldriven instegsmodell

Carl Undéhn

10 feb 2026



Mercedes har det senaste året lanserat flera elbilar på nya plattformar för modeller i olika storlekar. Senast suven GLB och nästa eldrivna modeller från den tyska tillverkaren blir transportbilar och minibussar i form av VLE och VLS. Men det är även mindre modeller på gång, meddelar utvecklingschefen Jörg Burzer till branschtidningen [Automobilwoche](#).

– Det blir en fristående modell på MMA-plattformen som inte har funnits i den här formen innan, säger han till tidningen.

MMA-plattformen används idag av både CLA och GLB och är den plattform som är tänkt för mindre modeller. Priset börjar idag på 559.000 kronor för versionen CLA 200 Advanced Edition, med ett LFP-batteri på 58 kWh, en motor på bakaxeln med en effekt på 165 kW och en räckvidd på 53,2 mil. Även elsuven GLB, som delar teknik med CLA och kostar från 619.000 kronor samt kommande GLA utgör tillsammans familjen av eldrivna instegsmodellerna från Mercedes.

Men 2028 ska det komma ytterligare en som uppges vara en mindre modell som då främst är tänkt för den europeiska marknaden och yngre kunder, men med samma 800-voltsteknik för snabb laddning som hos övriga modeller på MMA-plattformen. Någon exakt eldriven efterföljare till A-klass med förbränningsmotor ser det däremot inte ut att bli. Enligt obekräftade uppgifter kommer den mindre modellen vara en crossovermodell.

6. Brutala "Släggan" får V12-motor på 7,5-liter

Av Anton Nordgren

9 februari 2026, 22:23

Mercedes värstingar hade motorn på 90-talet. Nu avslöjar tunern sin ombyggda monster-V12 – kallad "Sledgehammer". Nya motorn är på 7,5 liter.



På 1990-talet använde Mercedes sin V12-motor "M120" i sina värstingar. Bland annat berömda SL 600 och 600 SE hade motorn. Men idag har Mercedes nästan helt övergett bensin-V12:or. Det är något som Mercedes-tunern Renntech vill ändra på. Nu avslöjar företaget sitt senaste bil, "SEC V12 Widebody Sledgehammer". Motorn är baserad på just M120. Men en större 7,5 liters V12 väntar under huven. Det är en ombyggd Mercedes SEC C126. Bilen blir historiens första SEC med 7,5 liter.



Bilen ser ut som de äldre AMG-bilarna innan AMG blev ett officiellt märke, men med en jättestor motor fram.



Basen är en Mercedes C126. Men bilen får en bredare kaross, ny diffusor och spoiler, samt en omritad front för att ge motorn tillräcklig kylning.



Även värstingen Pagani Zonda använde den hyllade M120-motorn. Den var på 7,3 liter och gav 550 hk. Men denna släggan är snäppet vassare. Renntech har ökat motorvolymen till 7,5 liter, vilket ger rejäla 660 hk och 880 Nm vridmoment. Alla delar i motorn och alla förbättringar byggs av Renntech själva. Men den som vill ha en måste vara snabbt. Totalt kommer bara 12 exemplar byggas. Och varje bil kan bli skräddarsytt efter kundens önskemål.

Bilen ser ut som de äldre AMG-bilarna innan AMG blev ett officiellt märke, men med en jättestor motor fram. Bilder: Renntech MercedesBasen är en Mercedes C126. Men bilen får en bredare kaross, ny diffusor och spoiler, samt en omritad front för att ge motorn tillräcklig kylning.

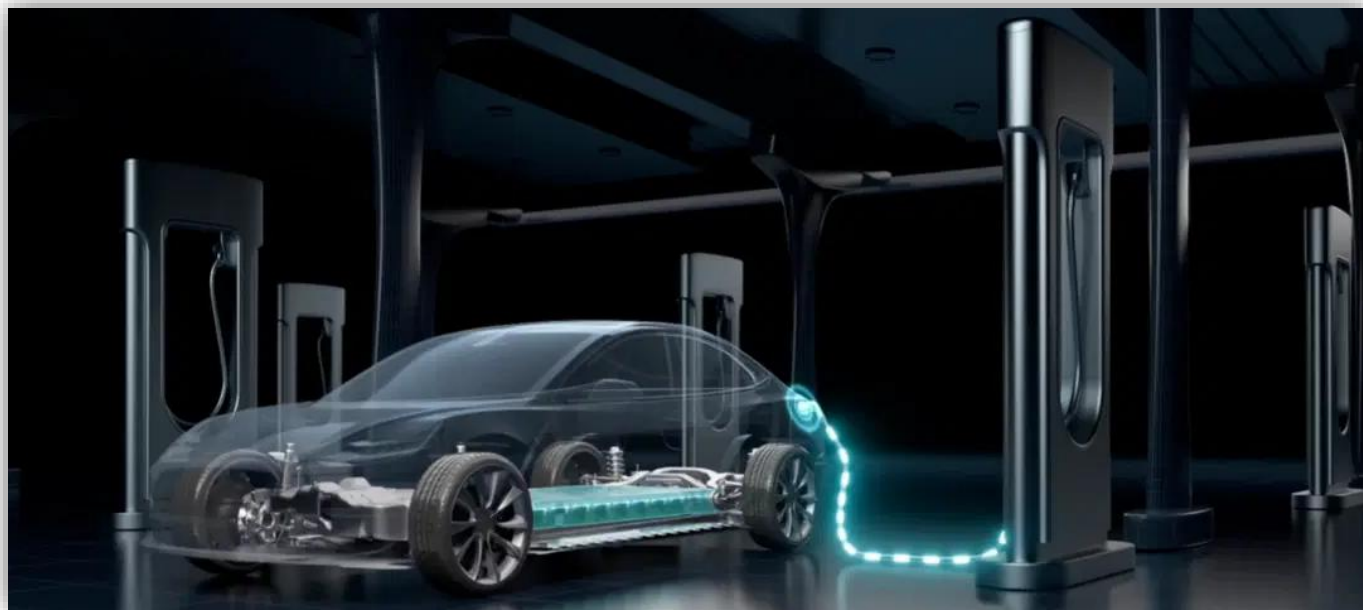
LÄS MER:

- [AMG-monstret som gått 489 mil säljs för jättesumma](#)
- [Nu säljs AMG:s Monster-Merca för jättesumma](#)
- [Gessles nya superköp – extrem Ferrari med 830 hk](#)
- [Elbilarnas dolda fördel](#)
- [TEST: Audi RS6 Avant med 600 hk kan skrämman både...](#)
- [Hittar kände filmskaparens super-Merca gömd i lada](#)
- [Första testet av nya Polestar 3: "Chockad av bilen"](#)

7. Superbatteriet: Kan laddas brutalt mycket, håller i evigheter

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 09 feb. 2026 Publicerad 09 feb. 2026

Ett nytt elbilsbatteri sägs tåla extrem värme och snabbbladdas på minuter och ändå leva längre än bilen det sitter i.



Ett batteri som klarar snabbbladdning hela tiden och ändå håller längre än du kommer leva

Tänk dig en elbil vars batteri lever längre än karossen, inredningen och kanske till och med ägaren. Det är löftet från kinesiska batterijätten Contemporary Amperex Technology Co. Limited, mer känd som **CATL**.

Företaget presenterar nu ett nytt så kallat 5C-batteri som enligt egna uppgifter kan hantera extremt många snabbbladdningar – utan att tappa nämnvärt i kapacitet.

I en tid när begagnade elbilar granskas med lupp och batterihälsa blivit ett nytt miltal, kan det här förändra spelplanen.

1,8 miljoner kilometer – på pappret

CATL uppger att batteriet klarar 3 000 fulla laddcykler med bibehållen kapacitet på 80 procent, förutsatt en temperatur runt 20 grader. Översatt till körsträcka handlar det om cirka 1,8 miljoner kilometer, skriver **Car News China**.

Det är nivåer som normalt förknippas med långtradare eller taxiflottor, inte familjebilar som rullar till fotbollsträningen.

Även vid betydligt högre temperaturer, upp till 60 grader, ska batteriet enligt bolaget klara 1 400 cykler innan det når 80 procent av ursprunglig kapacitet. Det motsvarar ungefär 840.000 kilometer.

I praktiken längre än många bilar över huvud taget får vara kvar på vägarna.

Siffrorna är anmärkningsvärda. Hittills har snabbbladdning ofta kopplats till ökat slitage och snabbare degradering. Här hävdas motsatsen: att batteriet är byggt för att tåla just detta.



Ladda i 12 minuter är ju inget man kan klaga över

Full tank på 12 minuter

Beteckningen 5C syftar på laddhastigheten – fem fulla laddningar per timme i teorin. Det innebär att batteriet kan laddas från noll till fullt på omkring tolv minuter.

Traditionellt har så höga effekter inneburit ökad värmeutveckling och därmed snabbare åldrande. CATL menar att ny kemisk sammansättning och förbättrad temperaturkontroll ska hålla slitaget i schack.

Bland lösningarna nämns en jämnare beläggning på katoden för att minska strukturella skador, tillsatser i elektrolyten som kan motverka mikrosprickor samt en separator med temperaturkänsligt lager som bromsar jonflödet om värmen stiger.

Därtill ska batteristyrningen kunna rikta kylning mot specifika varma zoner i paketet.

Det låter tekniskt – och det är det. Men i grunden handlar det om något så klassiskt som hållbar konstruktion.

Rätt material, rätt temperatur, rätt styrning. Så byggde man förr – och så verkar man vilja bygga igen.

Mindre laddångest, mer drift

För yrkesförare kan ett sådant batteri få direkt ekonomisk betydelse. Taxibilar, budbilar och transportflottor lever på att rulla. Stillestånd kostar pengar. Om snabbaddning kan bli vardag utan att batteriet tar stryk förändras kalkylen.

För privatköpare är frågan minst lika intressant. Begagnatmarknaden för elbilar är fortfarande ung. Osäkerheten kring batteriets återstående livslängd påverkar andrahandsvärdet.

Ett batteri som på allvar kan överleva bilen det sitter i kan ge en helt annan trygghet.

För bra för att vara sant?

Samtidigt ska man komma ihåg att detta är tillverkarens egna uppgifter. Verklig körning, varierande klimat och olika laddmönster brukar ge mer nyanserade resultat än laboratorietester.



Det här är verkligen optimalt för yrkestrafiken

Massproduktionstidpunkt är ännu inte offentliggjord, och det är oklart vilka modeller som först får ta del av tekniken.

Men om ens en del av löftena infrias kan vi stå inför ett skifte. Idén om att batteriet är elbilens svaga punkt har hängt kvar sedan de första modellerna rullade ut. Nu utmanas den bilden.

Kanske är det inte längre batteriet vi ska oroa oss för – utan hur länge resten av bilen håller ihop. Och det är en tanke som hade fått vilken gammal bilbyggare som helst att höja på ögonbrynen.

Miss inte:



FILM: <https://youtu.be/XOEGg5jxZQk>



Billigaste bilägandet – komplett guide. E55



Louis Vuittons lyxiga vråläk – med guld och diamanter. Dagens PS



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



8. Koenigsegg sladdar i snön

Roger Åberg 2026-02-12 kl 17:00

Intervju med Christian von Koenigsegg



FILM: <https://youtu.be/CLVCSKABP-0>

Förkortningen ICE står ju numera för något tråkigt, men det kan också betyda något roligt. Som International Concours of Elegance, ett bilevent som körs på sjön i St. Moritz i Schweiz. På eventet sladdar en massa alldeles för dyra bilar runt på isen, och i stan. Christian von Koenigsegg var på plats och i det här klippet får vi hänga med när Classic Driver träffade honom och körde lite egg. Nedan kan ni se när Bugatti brummade med några av sina bilar och under det en massa andra klipp från eventet.



FILM: <https://youtu.be/g-y6bRAIgp0>



FILM: https://youtu.be/PIEzbiAEx_8



FILM: <https://youtu.be/s7g81KNY3pl>



FILM: <https://youtu.be/2lxgGuGb3M8>



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



Roger Åberg



9. Svenska eldrivna snöskotern ett steg närmare tillverkning

Posted by Kristofer Rask februari 9, 2026

Under ett par års tid har vi kunnat läsa om utvecklingen av en eldriven snöskoter från svenska startupföretaget Vidde Mobility. Nu har företaget säkrat 26 miljoner kronor i nytt kapital och förbereder nu serieproduktionen.



– Vi är nu officiellt fulladdade! Nu fokuserar vi till 100 procent på att få igång produktionen. Vårt mål? Att ge våra kunder tysta färder på världens första cirkulära elektriska snöskotrar redan till nästa vinter, skriver bolagets VD Christian Lystrup.

Tanken är att de första skotrarna ska levereras efter sommaren och bolaget kommer ha en produktionstakt på omkring 15 i månader, enligt [Impactloop](#). Bland tidiga kunder som visat intresset för skotern finns bland annat Skistar som så tidigt som **2022 beställde 50 stycken**.

Den eldrivna snöskotern Vidde Alfa har ett batteri på 20 kWh och ska erbjuda en räckvidd omkring 10 mil. Med en motoreffekt på 113 kW är den kraftfull och klarar 0 till 100 km/h på 3,2 sekunder.

Toppfarten anges till över 100 km/h. Vidde Alfa väger 290 kg är 3,15 meter lång, 1,2 bred och 1,2 meter hög.



Kristofer Rask

10. Hudson Italia 1953/54 recension

mars 26, 2015, 12:00



Hudson Italia

1953/54 Hudson Italia

Detroit hade en förkärlek för att namnge bilmodeller efter platser. Chrysler levererade New Yorker 1939 och Windsor tre säsonger senare, medan Kaiser valde "Manhattan" för sitt vackra flaggskepp från 1952. Fram till 1953 refererade de flesta sådana namn till kända amerikanska platser, och själva bilarna var lika amerikanska som nästan alla Detroit-erbjudanden hade varit sedan pilgrimsfädernas landstigning.

Icke desto mindre fanns det chefer i Detroit som var mer än flyktigt intresserade av bil-trenderna i Europa. GM:s Harley Earl, utan tvekan världens första officiella bildesigner, älskade att delta i de europeiska bilmässorna och lockades särskilt av Pininfarinas arbete.

I början av 1950-talet inspirerade de italienska Carrozzeria-karossbyggarna amerikanska konstruktörer. Chrysler använde Ghia för att skapa utställningsbilar från 1951. Och Nash anställde Farina för att styla om sin Nash-Healey sportcoupé, som var USA:s första sportbil efter kriget, som visades i prototypform på Parissalongen 1950. Samma år övertalade Hudsons "stilingenjör" Frank Spring sin chef, Ed Barit, att gå med i ett joint venture med Carrozzeria Touring i Milano.

Detta var ett djärvt drag: Chevrolet Corvette, Ford Thunderbird, Nash-Healey och Kaiser Darrin var alla tvåsitsiga, men den nya Hudson – ursprungligen kallad "Hudson Super Jet Experimental Car" men omdöpt till "Italia" – skulle bli den första fyrsitsiga sportbilen efter kriget, avsedd att inleda en ny generation Hudsons.

Italia var tänkt att skapa uppmärksamhet genom att tävla i 1954 års Carrera Panamericana, men för att uppfylla anmälningskraven skulle Hudson behöva bygga minst 25 exemplar. Detta skulle ha varit oöverkomligt i Detroit med tanke på de höga arbetskostnaderna, så produktionen lades ut på entreprenad till Touring i Milano.



Frank Spring hade arbetat på Hudson sedan 1931 och hans genombrott var "Step Down" från 1948. Hans avsikt var att ge den kompakta Jet ett liknande coolt, lågt utseende för 1953, men Ed Barit var mer intresserad av takhöjd än raka linjer: det var en tid då folk fortfarande bar hatt. Barit hade alltid tyckt att Step Down var för lågt och han var övertygad om att Jet skulle se ut som den nya Ford från 1952.

Spring blev åsidosatt och ville aldrig att hans namn skulle förknippas med Jet.

Alla USA:s "oberoende" var i strid vid den här tiden. Dilemmat var om man skulle riskera att vara långt framme som Studebaker gjorde med sin "coming or going"-bil omedelbart efter kriget, eller om man skulle efterlikna de tre stora. Barits val av det senare ledde i praktiken till Hudsons död.

Bilhistoriker menar att Italia i själva verket var Barits kompensation till Spring, vars tjänster han inte ville förlora. Springs skisser för Italia liknade i vissa avseenden hans förslag för Jet.

En Hudson Jet skeppades till Touring i Milano, där karossen avlägsnades. Ed Barits son beskrev det senare som en "hål-i-väggen-operation på en smal sidogata, med en produktionslinje som slingrade sig genom en rad förfallna byggnader".

Frank Spring arbetade tillsammans med Tourings Carlo Anderloni på den slutliga designen. En "superleggera" (ultralätt vikt) kropp i aluminium var handgjord och draperad över Jets stålrohrsram. Prototypen, som var full av kromade hjul från Borrani, stod klar i september 1953 och herr och fru Spring körde den runt i Italien.

Även om övningen inte var så dyr för Hudson, var den resulterande bilen det. Det marknadsfördes under en kort tid som "Hudson Super Jet Italia". Alla Italias målades med 20 lager italiensk kräm och gnuggades ner för hand mellan lagren. Bilen skulle ha varit klädd i rött och cremefärgat läder men till slut kom vinyl att användas till de gräddvita partierna. Det var en fyllig mörkröd italiensk heltäckningsmatta. Till och med säkerhetsbältena – som var sällsynta på den tiden och som bara satt fast i sätena och därför i stort sett var oanvändbara – var av rött läder.



För ovanlighetens skull hade Italia en radio som standardutrustning och det var världens första bil som hade genomströmningsventilation.

Det fanns inget bagageutrymme med öppningsbart lock men det fanns en enorm bagageplattform bakom baksätena med två låsbara fack och fästremmar.

Italia var 254 mm lägre än den boxiga Jet. Reaktionerna på dess utseende var generellt sett positiva, men det fanns reservationer mot de tredubbla bakljusen i ändarna av vad som såg ut som kromade avgasrör, kallade "orgelpipor".

Den levde inte upp till prestandabilden och fick bara 85 kW från sin 3,3-liters Hudson-sexa med dubbla förgasare, som kördes genom en 3-växlad kolumnväxling. Trots aluminiumkarossen vägde Italia 1230 kg – knappast "superleggera". Viktbesparingarna var minimala eftersom det var nödvändigt att använda Jet golvplatta och kåpa. Prototypen var utrustad med overdrive men detta togs bort för produktionsmodellen. En toppfart på 145 km/h med noll till 100 km/h på 15 sekunder var föga inspirerande – knappast förvånande med tanke på att 1952 hade en tredjedel av de USA-byggda bilarna V8:or.

Trots ett starkt gensvar på bilmässorna sålde Italia inte bra. Återförsäljarna började ta emot beställningar den 23 september 1953. Nitton placerades ut och till slut tillverkades bara 26 bilar, inklusive prototypen och en experimentell 4-dörrars version kallad X-161.

Men Italia kom för sent för att påverka en ny våg av Hudsons. Den 14 januari 1954 tillkännagav Hudson och Nash-Kelvinator en sammanslagning för att bilda American Motors Corporation. Men all energi fanns hos Nash. De sista Hudson-modellerna var bara omgjorda monocoque Nashes, som började med den "helt nya '55" Hudson Wasp.

Italia med kaross på ram hade ingen framtid, även om dess utsmyckade grill var anpassad för 56-modellerna.





SPECIFIKATIONER

1953/54 Hudson Italia

KAROSS 2-dörrars coupé

MOTOR 3310cc in-line 6

EFFEKT 85kW @4000rpm

VRIDMOMENT 214Nm@1400rpm

VÄXELLÅDA 3-växlad manuell

FJÄDRING spiralfjädrar (f), halvelliptiska fjädrar (r)

BROMSAR trummor (f), trummor (r)

VIKT 1230kg (trottoarkant)

0-100KM/H 15 sek

TOPPFART 145km/h

PRIS \$4800



11. Oldsmobile 88 Custom 1954



Nästan lika länge som det har funnits bilar har det funnits människor som anpassat dem för att passa sin egen personliga stil. Från grundläggande tillbehör för att göra bilkörningen mer njutbar och säker, till dagens sofistikerade tuning- och omstylningsföretag, har bilen länge varit en duk för självuttryck. Att anpassa bilar är ett universellt språk, och människor runt om i världen arbetar alltid för att göra sin maskin snabbare, starkare eller ett unikt uttryck för sin smak. Amerikas besatta bilkultur har gett upphov till en mängd olika stilar och trender, där de mest utmärkande och inflytelserika var hot rod-gänget som började bygga billiga Ford roadsters på 1940- och 50-talen.





Hot roden har antat otaliga former genom åren, från de tidiga dagarna med torrsjöröders och dragbilar till de vilda, gränsöverskridande "Kustoms" på 1960-talet. Från slutet av 50-talet och framåt experimenterade biltillverkare med radikal omdesign av befintliga bilar. Med 2-dörrars coupéer från 1940- och 1950-talen skulle fjädringen sänkas, karosslinjerna jämnas ut, taket kapas, karosser sänkas över ramen och olika fram- och bakljus monterades på karossen. När 1960-talet fortskred drevs byggare av specialbyggare av kreativitet, konkurrens och möjligen nitrocellulosalacksångor.

Ett sådant exempel på höjdpunkten av Kustom-rörelsen är "Joanne's Dream". Denna anmärkningsvärda bil började som en **1954 års Oldsmobile Super 88** coupé och förändrades helt under sin tid. Innan dess radikala omvandling användes denna Olds som vardagsbil i början av 1960-talet medan den ägdes av Tom och Joanne Archer. Det var Joannes dröm att bygga en specialbyggd showbil och Olds fungerade som den perfekta utgångspunkten. Istället för att bara applicera lite färg och några nålränder gick Tom helt loss och förvandlade 54 Olds till en helt unik och verkligt individuell kustombil. Knappt igenkännbar som donatorn Super 88, har den nu helt restaurerade maskinen en unik taklinje och en handgjord El Camino-stil pickupflak. Från fronten är det första man lägger märke till den modifierade 55 DeSoto-grillen, tillsammans med de fyrdubbla strålkastarna som hämtats från en Plymouth från 1957 och sattes in i Olds skärmar.

Den ursprungliga huven var stämplade med lameller och slipad för att vara fri från lister och emblem. Corvette-inspirerade lådor bakom fram- och bakhjulhusen specialtillverkades och monterades på karossen och 1959 års Plymouth Belvedere-detaljer pryder karossens sidor. Taklinjen var förstås kraftigt avskuren och 1961 års Corvair-luftkanaler integrerades i den.



Baktill har den vilda specialbyggda flaket rödekplankor i golvet, 1958 Corvette bakljus i toppen av skärmarna och 1963 års Impala bakljus under. Sex (räkna dem!) avgasrör lämnar bak, genom sidomonterade sjörör och genom skorstenar utskurna i flaket precis bakom hytten. Detaljeringen är helt enkelt häpnadsväckande och överallt hittar du delar som hämtats från andra bilar och sömlöst integrerats i detta otroliga verk.

Under den lamellerade huven finns den ursprungliga 371 Rocket 88 Olds-motorn, som var utrustad med flera hastighetsdelar. Ett Weiland dubbelfyrhjuligt insug, Offenhauser-fenade aluminiumventilkåpor pryder motorn, och tillbehör som servostyrningsreservoar, generator, remskivor och värmemotor har förkromats.

Joanne's Dream upptäcktes 2008 som en hulk som satt bakom en hot rod-butik i Fort Worth, TX. Alan Lewenthal hade aldrig sett något liknande, och började snart upptäcka att detta var en sällsynt överlevare från Kustom-bilens gyllene era. Efter omfattande forskning genomfördes en noggrann restaurering av Marquis Auto Restorations i Philadelphia, Pennsylvania. Att restaurera en specialbyggd bil av denna typ krävde specialiserade färdigheter och kunskaper, och de otaliga detaljer och detaljer som hämtats från andra bilar behövde identifieras. Traditionella metoder som blyfyllnad användes för att återställa karossen till dess forna glans och den presenteras nu i verkligt imponerande skick, färdig i sin ursprungliga skrikiga lila över vita färg och tidsenliga kromade fälgar i omvänd krom. 1962 års Impala-stolar är klädda med vit klädsel, liksom Impalas mittkonsol (med unik växelspak) och specialrullad instrumentbräda. Till och med sängkanterna är kantade med matchande vit vinyl. Hela restaureringen återställde noggrant denna bil till den kvalitetsstandard den hade när den var en stjärna på bilutställningscirkusen i mitten av 1960-talet.



National Geographic producerade en dokumentär för sitt program Dream Car Archaeology som följde restaureringsprocessen, och i januari 2009 på Chicago World of Wheels-mässan tilldelades bilen ett prestigefyllt George Barris Elegance Award, en Best In Class och utsågs till Most Outstanding Radical Custom Hardtop. Vi kan inte föreställa oss hur Joannes reaktion var när hon först såg sin Olds Super 88 helt förvandlad. Men vi vill gärna tro att det var en dröm som gick i uppfyllelse.

Om du vill sälja veteranbilar från din samling men inte vill hantera besväret, kontakta våra representanter så kan vi arbeta för dig. Vårt program för klassibilskommissioner är en smidig tjänst utformad för samlare att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.

Tråkigt att den här bilen har sålts. Letar du efter att köpa eller sälja en bil som denna? Kontakta en representant



OLDSMOBILE

12. Grattis Vauxhall Viva!

Publicerad 20 februari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Vivianne har namnsdag passar vi på att hylla Viva!



Viva kommer av latinets Vivat och är ett utropsord som på spanska, portugisiska, italienska och franska (vive) kan översättas till: **Länge leve!**

Vauxhall Viva introducerades 1963, ett år efter den snarlika men inte identiska Opel Kadett A. För Vauxhall var den då ett viktigt steg in på **kompaktbilsmarknaden**. Den fanns enbart som *tvådörrars* sedan, men en skåpbilsversion såldes som Bedford 8 och 10.

Den andra generationen Vauxhall Viva tillverkades mellan 1966 och 1970 var större än sin föregångare och hade den för GM och tiden så typiska "*coke bottle-formen*".

Den 1 057 kubik stora motorn i föregångaren hade borrats upp till 1 159 kubik, värstingmodellen Viva GT hade en 1 975 kubik stor motor. Viva fanns nu i tre olika karossformer, tvådörrars och fyrdörrars sedaner och en tredörrars kombiversion.

1970 kom den tredje generationen Viva, mekaniskt var den snarlik föregångaren men hade en ny kaross som gav större innerutrymmen. Alla tre generationerna Vauxhall Viva såldes i Sverige. 1979 lades modellen ned. 1 516 792 Vauxhall Viva tillverkades totalt.

2004 blåste GM liv i namnet Viva igen då den rysktillverkade **Chevrolet Viva** kom. Den Malaysiska biltillverkaren Perodua har sedan 2007 också en modell som heter Viva.

Även i Australien har GM använt modellnamnet Viva. Det valdes för en lokal upplaga av Lancetti som från 2005 säljs som Holden Viva.



Stolt fabriksledning vid Vauxhalls fabrik i Ellesmere poserar vid den först Viva som tillverkades i den nya fabriken 1964.



Runda former! Nästa generationen Viva, HB kallad, hade den form som känns igen från många andra GM-bilar från den här tiden.



*Den tredje och sista generationen Vauxhall Viva:
HC introducerades 1970 och skulle tillverkas till 1979.*



Holden Viva lär vi aldrig få se i Europa så vi får trösta oss med Chevrolet Lacetti

13. Lyxbilmärket som misslyckades



Du Pont (1919 - 1932)

Det var sällsynt att ett amerikanskt märke kunde komma i närheten av Cadillac eller Packard: Dessa två var kungar gällande lyxiga bilar, och många märken hade försökt konkurrera med endast ett fåtal som lyckades - ett av dem var Du Pont. Familjen Du Pont hade gjort sig en förmögenhet på kemikalieområdet, vilket möjliggjorde högre utgifter och att man kunde anställa topppersonal.

Som ett resultat av detta var både stil och kvalitet starka mellan 1919 och 1931. Den stora depressionen slog dock till och inte ens familjen Du Ponts rikedom kunde rädda bilmärket, som avslutades 1932.



Roger Warolin