



Winton Model 17B

1. Det här är BMW i3
2. Priset klart för Kia EV2
3. Svensk säljstart för Volvo EX60 Cross Country
4. DS N 7
5. Hur bra är DS nr 8
6. Rolls-Royce struntar i att bli elektriska
7. Alpine A110 R Ultime
8. Dubbdäcken som kan fälla in dubbarna
9. E-bränsle kan rädda bilsinbilen
10. Saabhandlaren som vägrar dö
11. Gömd i 20 år: Saabs försvunna konceptbil hittad
12. Winton Model 17B
13. Hudson Commodore
14. Lyxbilmärket som misslyckades
15. Grattis Morris Minor



## 1. Det här är BMW i3!

Roger Åberg 2026-03-18 kl 11:20

Räckvidd på 90 mil



**FILM:** <https://youtu.be/Jme5kcFxn18>

Som väntat släppte BMW idag ut BMW i3 i det fria. Vi har vetat en hel del om den, men tyvärr så berättar man inte speciellt mycket mer idag, inte om tekniken. Man fokuserar mest på designen.

Det här är alltså den andra bilen i BMW:s Neue Klasse, efter iX3. Men 3-serien är speciell för BMW, så BMW i3 lär vara speciell för dem. Och det är så här som BMW kommer att se ut från och med nu.

Den första versionen som kommer är eldrivna BMW i3 50 xDrive. Det kommer fossilare senare. Motorerna levererar 345 kW och 645 Nm, precis som iX3. Hur snabb den blir återstår att se, men den lär bli snabbare än iX3 som 0-100 km/h på 4,9 sekunder.

### All fakta om BMW i3 på Automatos

Räckvidden är också längre än iX3, BMW lovar upp till 90 mil. Laddningen är samma som för iX3, det betyder 400 kW, 800V och 10-80 procent lär gå på 21 minuter. Man ska kunna trycka in 40 mil på bara 10 minuter. BMW i3 kommer att stödja både V2L och V2G.

Hur stort bagaget är berättar man inte, men bilen kommer att ha en frunk på 31 liter.

Att det ska komma en touring har varit klart, men BMW lovade idag att en touring ska komma.

De första bilarna ska levereras i augusti.



FILM: <https://youtu.be/BcYZKqKC9t8>



Roger Åberg

## 2. Priset klart – det kostar nya Kia EV2

Av Carl Undéhn

18 mars 2026



När Kia EV2 i veckan fick ett pris från 26.600 euro på flera europeiska marknader spekulerade vi om det svenska priset skulle landa på omkring 300.000 kronor här. Nu har Kia släppt priset på sin senaste, 4,06 meter långa modell EV2 och det börjar på 331.900 kronor.

Det handlar då om Kia EV2 Standard Range med ett batteri på 42,2 kWh tillsammans med en motor på framaxeln med en effekt på 108 kW som ger bilen en räckvidd på 31,7 mil. Och det är också versionen med batteriet på 42,2 kWh som är först ut, EV2 med det större batteriet på 61 kWh för upp till 44,8 mil kommer att lanseras vid ett senare tillfälle och något pris har inte meddelats.

Kia EV2 Standard Range erbjuds även i två versioner i utförande Plus. Med fem sittplatser kostar den från 365.900 kronor och i fyrsitsigt utförande från 369.900 kronor. Den som vill privatleasa en EV2 kan också göra det till ett pris från 3.495 kronor i månaden med en löptid på 36 månader och 1.000 mil om året.

Ombordladdaren är på 11 kW och batteriet kan snabbaddas med 118 kW. Tiden för att fylla batteriet från 10 till 80 procent på 29 minuter. Kia EV2 kommer med Vehicle to Load (V2L) som gör det möjligt att ladda eller driva saker med bilens högvoltsbatteri. Bilen är också förberedd för Vehicle to Grid (V2G) som gör det möjligt att sälja tillbaka el från bilens batteri till elnätet. Kia EV2 har med en hel del digitala system som standard med det senaste mjukvarusystemet ccNC och värmepump är standard. På insidan känns EV2 också igen från sina större syskon med samma upplägg med tre skärmar och en horisontellt formad förarmiljö med fysiska knappar för till exempel klimatanläggningen. Utöver det går det att få EV2 med assistanssystem som även finns hos de större modellerna från märket, som filhållningsassistent, adaptiv farthållare, 360-graderskamera och parkeringsassistent.



Kia EV2 är efter EV4 den andra eldrivna modellen som märket tillverkar i Europa i sin fabrik i Slovakien. Genom det räknar Kia med snabb leveransstart till kunder, som väntas kunna få sina bilar från april.





### 3. Svensk säljstart för Volvo EX60 Cross Country

Posted by Kristofer Raskmars 19, 2026 [17 kommentarer](#)



I samband med premiären av Volvo EX60 i januari överraskade Volvo också med en variant i ett Cross Country-utförande. Då öppnades man upp för förbeställningar på den upphöjda varianten klädd i plastiga skyddskåpor. Men först nu i dagarna har orderböckerna öppnat på riktigt och modellen finns i konfiguratoren på Volvo webbplats.

– EX60 Cross Country är versionen för alla med en ‘ta-mig-vart-som-helst’-inställning. Byggt för att klara mer och se mer, förkroppsligar EX60 Cross Country inte bara känslan av äventyr utan också en spegling av prestation, sa Erik Severinson, Volvo Cars Chief Commercial Officer i samband med premiären.

Jämfört med EX60 får EX60 Cross Country en ökad markfrigång på 20 millimeter och genom luftfjädringen kan föraren höja med ytterligare 20 millimeter.

Modellen får dessutom specialfälgar som är exklusiva för Cross Country samt den klassiska Cross Country-märkningen på de främre och bakre stötfångarna samt på D-stolpen.

Skyddsplåtar i borstat rostfritt stål fram och bak framhäver bilens karaktär ytterligare tillsammans med de bredare robusta hjulhusen.

– Vi uppfann i princip segmentet och tyckte att EX60 var den perfekta Volvon att bli nästa Cross Country, kommenterar, summerar Erik Severinson.

Priserna för Volvo EX60 Cross Country börjar på 765 000 kronor. Den har då fyrhjulsdraft, en räckvidd på 640 kilometer (WLPT) och snabbladdning som gör intervallet 10 till 80 procent möjligt på 18 minuter. Motoreffekten är på 375 kW och bilen klarar 0 till 100 km/h på 4,7 sekunder.



Kristofer Rask



#### 4. Nya DS N°7 är här – utmanar i viktig klass

Av Christoffer Lindén 2026-03-19

DS har visat nya N°7, en uppdaterad premium-suv som tar över efter DS 7. Modellen kommer som både elbil och hybrid och en uppgift lär få konkurrenterna att reagera.



*DS Automobiles visar nya N°7, en uppdaterad premium-SUV som kommer som både elbil och hybrid.*

**FILM:** [https://youtu.be/y4\\_o7jrw0zM](https://youtu.be/y4_o7jrw0zM)

DS Automobiles presenterar nu nya N°7, märkets uppdaterade premium-suv i mellanklassen. Modellen tar över efter DS 7 och blir en viktig del i den fortsatta satsningen på elektrifiering.

Det handlar om en bil som ska kombinera komfort, teknik och flera olika drivlinealternativ i ett segment där konkurrensen är hård. DS erbjuder modellen både som elbil och som självladdande hybrid.

**Läs också:** [DS N°8 säljs i Sverige – åk 749 km lika lyxigt som presidenten](#)

**Utseendemässigt bygger** N°7 vidare på märkets befintliga formspråk, men med tydlig premiumprofil. Kupén beskrivs som rymlig och kan bland annat utrustas med panoramaglastak, säten med värme, ventilation och massage samt separat klimatzon för baksätet.

Interiören erbjuds dessutom med material som Alcantara, Nappa-läder, trä och aluminium, samtidigt som DS lyfter fram flera av sina egna designsignaturer.



*DS N°7 får en ny design med smala bakljus och ett mer kantigt formspråk*

### **DS satsar på teknik och komfort**

På teknikfronten får N°7 ett omfattande paket av förarstödsystem. Här finns bland annat adaptiv farthållare, filhållning och stöd för halvautomatiska filbyten.

Modellen kan också utrustas med mörkerkamera som ska kunna upptäcka fotgängare, cyklister och djur i mörker, samt adaptiva strålkastare med bländfria helljus.

**Invändigt får bilen** ett infotainmentsystem med 16-tumsskärm, uppkopplade funktioner och stöd för både Apple CarPlay och Android Auto. DS uppger också att *ChatGPT* integreras i systemet för röststyrning och andra assistansfunktioner.

Men det är drivlinorna som lär få störst uppmärksamhet. Elversionen med framhjulsdraft uppges få en räckvidd på upp till 740 kilometer enligt WLTP. Om siffran håller i verklig körning återstår att se, men på pappret är det en nivå som sticker ut i klassen.

**Läs också: [PROV: DS 9 E-Tense 4x4 – komfortabel och stark laddhybrid](#)**

### **Elversionen får längst räckvidd**

Det kommer också en fyrhjulsdreven version med 375 hästkrafter. Enligt DS ska den klara 0–100 km/h på 5,4 sekunder. Snabbladdning från 20 till 80 procent uppges ta omkring 27 minuter.



*Från sidan syns proportionerna i nya DS N°7, som blir en viktig modell i märkets elektrifierade satsning.*

**För den som inte vill ta steget fullt ut till elbil** erbjuds även en självladdande hybrid, kallad *Hybrid 145*. Där lyfter DS fram låg förbrukning och möjligheten att köra stora delar av vardagskörningen elektrifierat, särskilt i stadstrafik.

Komforten är fortsatt en central del av bilens identitet. *DS Active Scan Suspension* använder kamera för att läsa av vägen framför bilen och anpassa stötdämparna i realtid. Kupén ska dessutom vara akustiskt optimerad, och bilen kan utrustas med ett ljudsystem från Focal.

Produktionen sker på flera håll i Europa. Batterierna tillverkas i Frankrike, elmotorerna i östra Frankrike och slutmonteringen sker i Italien. DS lyfter också fram användningen av återvunna material i interiören.

Modellen kommer även i ett särskilt Business Line-utförande för tjänstebilsmarknaden. Enligt DS kan bilens eco-score i vissa fall bidra till ett lägre förmånsvärde. Svensk lansering väntas ske i slutet av sommaren 2026.

**Läs också: [Comeback för diesel i Peugeot, Citroën, Alfa Romeo, DS och Opel](#)**



Christoffer Lindén



## 5. Frankrikes nya ledarskapsanspråk: Hur bra är DS nr 8 i testet?

Av Gerald Czajka och Berend Sanders

den 20 mars 2026, 16:58

DS N°8 avslutar sortimentet för Stellantis ädla märke i toppen. AUTO BILD testade delningsfiltret.



Frankrike formulerar ledarskapsanspråk. Inte bara politiskt, utan även bilmässigt. Crossovern ser ståtlig ut och lämnar samtidigt ett elegant intryck – som passar väl framför Élyséepalatset, Emmanuel Macron kan bli förtjust.

Men AUTO BILD-testet handlar inte om representationsuppgifter, det är bara hårda fakta som räknas här, kandidatens färdigheter testas objektivt. Kan den elektriska crossover-topmodellen från Stellantis premiummärke övertyga med sin verksamhet?

### En teknisk bror till Opel Grandland

Den 4,82 meter långa hatchback-SUV:en är baserad på STLA medium-arkitekturen, likt /5008, trots allt lovar en hjulbas på 2,90 meter (som 5008) mycket – och levererar inte allt. Utrymmet längst fram är fortfarande okej, men längst bak blir det snabbt knappt, särskilt ovanför kronan, gästerna sitter ganska platt ovanför golvet med 325 millimeter. När man går in/ut förändras ljus och skugga. Långa dörrar som (om ingen parkerar bredvid), den platta takbågen gör det inte.

Framsätena är bekväma, men jag skulle vilja visa mer format. Varken benstödet kan förlängas eller nackstödet justeras i höjd – detta passar inte nödvändigtvis långa chaufförer. Och med det stora glastaket missar vi en mörkläggningsgardin.



*Profilen visar tydligt att DS N°8 ligger mellan en halvkombisedan och en SUV – med andra ord en crossover.*

### Fordonsdata DS N 8

<b>Motor design</b>	Synkron elektrisk motor
<b>Topprestanda</b>	190 kW (258 hk)
<b>Kontinuerlig effekt</b>	104 kW (141 hk)
<b>Maximalt vridmoment</b>	343 Nm
<b>Vmax</b>	190 km/h
<b>Kör</b>	Framhjulsdrift
<b>Fram- och bakbromsar</b>	Skivor/skivor
<b>Testbilsdäck</b>	235/50 R 20 Y
<b>Räckvidd*</b>	527 km
<b>Konsumtion*</b>	16,5 kWh
<b>Batterityp</b>	Litiumjon
<b>Nettobatterikapacitet</b>	73,7 kWh
<b>Laddningseffekt AC/DC</b>	11/160 kW
<b>Laddningstid (20–80 %; DC-laddning)</b>	31 minuter
<b>Laddningsport</b>	Bakre vänster
<b>Förbipasserande ljud</b>	66 dB(A)
<b>Dragkapacitet använd/oanvänd</b>	1260/750 kg
<b>Dragstångsbelastning</b>	80 kg
<b>Stamvolym</b>	620–1553 l
<b>Längd/bredd/höjd</b>	4820/1900–2099**/1580 mm
<b>Hjulbas/markfrigång</b>	2900/155 mm
<b>Baspris</b>	<b>57 700 euro</b>
<b>Testbilens pris (kommer att utvärderas)</b>	<b>65 100 euro</b>

\* kombinerat enligt WLTP-standard; \*\* Bredd med ytterspeglar



*Den iögonfallande fyrekrade ratten i X-design och fina material kännetecknar förarhytten. Genom att trycka på vänster rattspak kan upp till fem instrumentvyer öppnas.*

### **Bearbetande med ljus och skugga**

Fina material som aluminium och nappa samt snygga glipor avslöjar noggrann tillverkning, men brytarna för fönsterregulatorerna känns till exempel ganska billiga. Åtminstone har DS tillräckligt med förvaringsutrymme och mugghållare, men USB-portarna under den flytande mittkonsolen är inte optimalt tillgängliga.

Pekskärmen i superwidescreen-format styr mycket, men (typiskt för Stellantis) erbjuder inte alltid intuitiva menystrukturer och reagerar oftast med en liten fördröjning. Om du kommer in i systemet kan du spara funktioner som favoriter och till exempel snabbt stänga av irriterande assistenter.

Röstassistenten kan göra allt viktigt och tar navigeringsdestinationer fritt formulerade. Rutter kan planeras med laddstopp, hastighetsbegränsningar införs i förväg, och kombinationen av adaptiv farthållare och filhållning gör att du kan köras (med handen på ratten). Omkörning fungerar på en blinkande puls. Till och med ett mörkerseendesystem finns tillgängligt på begäran (1700 euro i paketet).

### **Körprestanda och effektivitet i testet**

Med 8,4 sekunder till 100 km/h rör sig DS:en framåt tillräckligt snabbt och ser behagligt praktisk ut. Recuperation har tre nivåer (via paddle-växlar) och även ett enpedalläge. I testet hjälpte detta dock inte mycket, vid obekväma minus 2 grader Celsius klarade DS bara 321 kilometer utan stopp – på sommaren skulle vi förvänta oss minst 100 kilometer mer.



## Mätvärden

<b>Acceleration</b>	
0–50 km/h	3,9 s
0–100 km/h	8,4 s
0–130 km/h	12,7 s
0–160 km/h	18,7 s
<b>Mellansprint</b>	
60–100 km/h	3,7 s
80–120 km/h	4,7 s
<b>Körvikt/nyttolast</b>	2197/443 kg
<b>Viktfördelning v./timme.</b>	55/45 %
<b>Vändring vänster/höger</b>	11,8/11,8 m
<b>Interiörbuller</b>	
vid 50 km/h	55 dB(A)
vid 100 km/h	64 dB(A)
vid 130 km/h	68 dB(A)
vid 160 km/h	72 dB(A)
<b>Konsumtion</b>	
<b>Sparande konsumtion</b>	19,2 kWh/100 km
<b>Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)</b>	26,2 kWh/100 km (+59 %)
<b>Konsumtion av sport</b>	28,4 kWh/100 km
<b>CO2 (lokalt)</b>	0 g/km
<b>Utbredning</b>	321 km



Överlag ger körkomforten liten anledning till klagomål. Åttassitsen dämpar vanligtvis långa vågor med självförtroende och stör knappt sina passagerare, bara på korta kanter eller ojämna guppiga vägar uppstår rastlöshet, bilen verkar något skakig. Körlägena (Sport, Normal och Eco) ger ingen tydligt märkbar spridning i något område – den framhjulsdrevena Étoile har inte heller Scan-fjädring (kameran, sensorerna och accelerometern ska upptäcka gupp i förväg och justera dämparna selektivt och i realtid).

### Betyg DS nr 8

<b>Kaross</b>	Bakdelen är ganska tajt, lasten endast 443 kg, stor bagageutrymme, dålig kvalitet, god kvalitet.	3,5 / 5
<b>Kör</b>	Körprestandan är fortfarande okej, att ladda till 100 procent tar lång tid, hög förbrukning, måttlig räckvidd.	3,5 / 5
<b>Kördynamik</b>	Kör smidigt, styrningen går jämnt men precist, vridcirkeln är nästan 12 meter stor, greppet är bra.	3,5 / 5
<b>Ansluten bil</b>	Mobiltelefonspeglings utan kablar, TomTom-navigeringen fungerar som den ska, men utan satellitvy.	3,5 / 5
<b>Miljö</b>	Inte lätt på 2,2 ton och ganska bred på 1,90 m, värmepump och flätklaffar som standard fram.	3,5 / 5
<b>Komfort</b>	Studsar väldigt bra, bra ljudintryck, omfattande utrustning, sätena lite små.	4 / 5
<b>Kostnader</b>	Baspris/avskrivning hög, försäkringen dyr, bara två års garanti. Underhåll vartannat år.	2 / 5
<b>AUTO BILD-provresultat</b>		<b>2,1</b>

5 poäng = mycket bra, 4 poäng = bra, 3 poäng = tillfredsställande, 2 poäng = tillräckligt, 1 poäng = dåligt



Det finns fortfarande frågan om pris – och den är inte trevlig. DS N°8 kostar minst 57 700 euro, och ytterligare 7 400 euro läggs till för den goda Étoile-utrustningen. Trots detta finns endast två års garanti, och försäkringsbolagen håller händerna vidöppna (fullt omfattande klass 27). Även de som kan säkra statligt bidrag på upp till 6000 euro kommer inte att göra en prut här. Ett sådant anspråk på ledarskapskostnader ...

### Slutsats

Om du gillar den franska envisheten och inte vill köra en vanlig bil kan du inleda en lycklig relation med DS N°8. Komfort, stilmedvetenhet och avslappnad körupplevelse är precis lagom. När det gäller kostnad och vardagsliv är det viktigt att acceptera vissa brister hos din partner. **AUTO BILD-testresultat: 2,1**





## 6. Rolls-Royce struntar också i att bli elektriska

Av Roger Åberg 2026-03-19 kl 16:30

V12 får vara med ett tag till



På vissa håll känns det som att elbilen är det enda valet, på andra ställen går det segt. Även om jag tycker att Rolls-Royce passar bra som elbil, den ska ju vara tyst och inte låta som en Lamborghini, verkar inte kunderna tycka det.

Ett bevis på det är att försäljningen av Rolls-Royce Spectre dippar. Man levererade 1890 bilar 2024 men bara 1002 under 2025. Man hoppades att modellen skulle stå för 70 procent av de sålda bilarna 2028, men så verkar det alltså inte bli.

Nu säger man istället att man lyssnar på kunderna och levererar vad de vill ha. Vilket just nu mest verkar vara V12-motorer. [theguardian.com](https://www.theguardian.com)



**Rolls-Royce Ghost med Spectre-utseende**  
När du vill ha V12:a istället för eldrift



**Supercar Blondie har köpt en alldeles för dyr Rolls**  
Lät Mansory gå loss



## 7. Alpine A110 R Ultime tar lättviktskonstruktionen till det yttersta

Av Guido Naumann

18 mars 2026, 06:09

Många gör lättviktskonstruktion, men bara en av dem gör växellådan. Med A110 R Ultime ger utvecklarna från Dieppe återigen fria tyglar åt sina drömmar om kördynamik i slutet av serien.



**V**arför sju växlar när sex räcker? Och du kan spara ytterligare 20 kilo. Fransmännen är galna! Förlåt, jag menade förstås att de äntligen tar ämnet lättviktskonstruktion till det extrema med sin A110 R Ultime. Vi hade redan skrivit något liknande om A110 R. Men om Magma har den tidigare sjuväxlade dubbelkopplingslådan förkortad med en växel, oavsett kostnad, bara för att lätta upp situationen lite mer, då är det minst sagt galet. Till och med den nya Alpine-chefen, före detta Ferrari-föraren Philippe Krief, utbrister: "Det är bilen vi har drömt om!"

Min entusiasm, å andra sidan, var ganska täckt av tiden in. Innan dejten med den ultradyra A110 R Ultime tänkte jag mer på att spara pengar än på den ultimata tillfredsställelsen. Precis som vissa andra tillverkare gör enligt mig. Sätt en tjock logga på baksidan, lite kol – och sedan ge hela paketet vidare till kunderna med rejäla tillägg. I det här fallet vågar du knappt skriva, det är till och med 150 000 euro mer jämfört med A110 R. Och det var verkligen ingen liten bedrift – både vad gäller pris och kördynamik. Kolfiberfälgar, coilover-fjädring, den gamla 1,8-liters turbon maxad, det fanns egentligen inte mycket mer – tänkte jag.



*Bara fram till har 124 kilogram mer marktryck jämfört med A110 R.*

Men sedan kom den aktuella dagen på den lilla banan nära Le Mans. Alpine var vänlig nog att arrangera körintrycken i direkt jämförelse. Det betyder att innan man körde in den ultimata slutförstärkaren, var det några varv med A110 R. För att värma upp och fräscha upp de tidigare intrycken. Efter det gick de direkt till den nya avkomman utan några omvägar. Innan dess hölls dock en kort genomgång i Alpines nya showpalats, "La Piste Bleue", på banan. Närvarande finns också: hela utvecklingsteamet, alla långvariga patrioter, några av dem till och med från Renault Sports gamla dagar.

#### **Laurent Hurgon och det stora tillkännagivandet**

Till och med testföraren och Nürburgring-rekordföraren Laurent Hurgon var där. Och när det ena eller andra busiga leendet fladdrade över hans ansikte under den efterföljande presentationen blev det långsamt tydligt att det förmodligen fanns mer än bara marknadsföring här. Utvecklingschef Hervé Mailliet gav slutligen denna antagelse ett nummer: "En sekund per kilometer, på varje racerbana!" Wow, det är verkligen ett meddelande. I fallet med vårt referensspår motsvarar detta en tid i det högre intervallet 1:29 (A110 R 1:33,18 min). Med 345 hp, förresten! Hittills har den övre gränsen i A110:s omloppsbana varit runt 300 hk. Förutom marktryck markerar effekten därmed det enda värde som faktiskt har ökat under revisionen.

Den välkända 1,8-liters turbomotorn finjusterades tillsammans med utvecklingspartnern Oreca. Mycket har tagits över från GT4-tävlingsbilen, inklusive kolvar och vevstänger. Dessutom har turbon optimerats och kartorna har anpassats till 102-oktanigt bränsle. (325 vid 98 oktan). Vridmomentet stiger också från 340 till 420 Newtonmeter. På grund av de högre krafterna behövde även växellådan förstärkas. I detta sammanhang har den redan nämnda sjunde växeln övergivits.

#### **Ny differential med begränsad slirning och lättare avgassystem**

Den begränsade slirningsdifferentialen är också ny och fungerar nu med 39 procents låseffekt i tåget och 24 procent i dragkraft. Den redan välkända Akrapovic-anläggningen minskades med ytterligare 3,5 kilo. Chassi? Bort från ZF, mot Öhlins TTX, kompression och retur justerbar. Körhöjden kan nu också minskas avsevärt. En ny stabilisator säkerställer mindre svängning. Bromsarna runt omkring är från 320 till 330 millimeter. Dessutom finns större och nya luftkanaler i underredet.



*På Circuit du Mans Bugatti-banan kunde du verkligen visa färdigheterna hos denna superalpine.*

### Fordonsdata

<b>Motor/design/turboladdning</b>	R4/Turbo
<b>Installationsposition</b>	Mittback tvärgående
<b>Förflyttning</b>	1798 cm <sup>3</sup>
<b>Borr x slag</b>	84,0 x 81,1 mm
<b>Kompaktering</b>	9,0:1
<b>Utgång vid 1/min</b>	253 kW (345 hk)/60001
<b>Kapacitet per liter</b>	192 hk/l
<b>Vridmoment 1/min</b>	420 Nm / 3200-56001
<b>Växellåda</b>	6-växlad dubbelkoppling
<b>Drivtyp</b>	Bakhjul
<b>Däckstorlek</b>	225/40 R 18 - 255/35 R 19
<b>Däcktyp</b>	Michelin Sport Cup 2 (A11)
<b>Dimensioner L/W/H</b>	4258/1979/1234 mm
<b>Hjulbas</b>	2419 mm
<b>Körvikt/nyttolast</b>	1100 kg/n/a
<b>Bränsletank/bagageutrymme</b>	45 l/-
<b>0–100 km/h</b>	3,8 s
<b>Toppfart</b>	280 km/h
<b>WLTP-förbrukning/100 km</b>	7,7 l Super Plus
<b>Baspris</b>	från 265 000 €



*Vi känner redan till hela kol-skal och Sabelt-bälten från R. New är några (klara) färger.*

Vilket för oss kort till Aero. 149 kilogram mer marktryck jämfört med A110 R. För att göra detta togs bagageutrymmet bort fram och kylaren vreds så att luftflödet leds via ribbor på ett sådant sätt att mer marktryck skapades. Bakre delen ger en ny bakvinge extra marktryck, som nu kan justeras i fyra möjliga vinklar (0, +2, +4 och +6 grader). Vad mer? Tydligen har fransmännen hört oss. Tidigare brukade vi klaga på de smala framaxeldäcken. Jämfört med kolfiberfälgarna finns nu nya, lika lätta smidda hjul med specialblandade Michelin Cup 2 i 225/40 R 18 och 255/35 R 19 (tidigare 215/40 och 245/40 R 18). Inuti? Den mest dynamiska förändringen är de större växelpaddlarna.

Men innan vi vänder oss om med dem, låt oss först ta några varv med R. Vacker, mycket mer linje jämfört med den livliga vanliga A110. Trots detta böjer sig R:n ganska mycket vid bromsning, och när du vrider in den på bromsen vrider den sig ganska precis mot centrifugalkraften. Det är roligt, snabbt också. Men senast, när de smala Michelin-däcken ber om nåd efter tre varv, skulle man vilja se lite mer stabilitet i sidledningen.

### **En sekund per kilometer?**

Tillbaka i depån väntar testföraren Hurgon redan bredvid A110 R Ultime. Hoppa in, wow, du tror att du sitter lägre, men landningsstället är bara helt nedvridet. Sabelt-remmarna knyts fast, startknappen trycks in, och en show börjar, vilket absolut inte har något att göra med den annars så sött lekfulla A110. Ratten vibrerar när den står stilla, precis som i en riktig racerbil. Dessutom det morrande ljudet bakifrån.



*Ny bakaxellåsning, växellåda med bara sex istället för sju växlar, fransmännen slaktar!*

Laurent ger sista tipsen, värm upp ordentligt. På andra varvet är greppet rätt. Efter den välkända Dunlop-chikanen svänger du höger in på Bugatti-banan och två kurvor senare litar du inte längre på din hjärna. Inget nickande, inget vacklande, inget suddigt. Istället precision och grepp utan slut. Även de snabba kurvorna går utan lyft, utan korrigering i alla fall. När du lämnar kurvor tar du med dig mycket mer fart, motorn är märkbart kraftfullare och växellådan mycket snabbare. Helt enkelt brutalt, hur aggressivt denna Alpine kan flyttas. En sekund per kilometer? Jag skriver under direkt!



Guido Naumann

### **Slutsats av Guido Naumann**

Till en början var jag skeptisk. Trodde fransmännen ville tjäna riktiga pengar igen med sin sista svanesång till A110. Men Alpine levererar också en ganska extrem prestanda till det extrema priset. Både på klockan och i körupplevelsen – och åtminstone när det gäller de installerade delarna. Den här bilen är radikal purism när den är som bäst.



## 8. Dubbdäcken som kan fälla in dubbarna har testats

Av Roger Åberg 2026-03-18 kl 10:50

De fungerar



FILM: [https://youtu.be/Nm\\_Y0\\_3bL8k](https://youtu.be/Nm_Y0_3bL8k)

Ibland vill man äta kakan och ha den kvar. Så kan det vara med dubbdäck, man vill ha dubben när de behövs, men när de inte behövs vill man inte ha dem. Dubbarna låter och äter asfalt och det är ju inte bra.

Nokian har **hittat på ett däck** som verkar vara det bästa av två världar. Hakkapeliitta 01 har nämligen dubbar som håller sig ute när det är kallt och de behövs, men som dras in när de inte behövs.

Alrik drog upp till Ivalo i Finland för att snacka med Nokian och testa däcken på is. Sedan provade han dem på sydligare breddgrader med lite mer värme. Han kan helt enkelt konstatera att de fungerar.

Nackdelen? De är lite dyrare än ett vanligt dubbat däck, men det kanske man kan förvänta sig.



Roger Åberg

## 9. E-bränsle kan rädda bilsbilen – så fungerar tekniken

Av Christian Pedersen

Publicerad 20 mars 2026

Kan syntetiska bränslen ge nytt liv åt förbränningsmotorn – eller är det en dyr parentes i omställningen?



*E-bränsle, eller syntetiskt bränsle, produceras med hjälp av förnybar el*

Debatten om bilens framtid har länge dominerats av eldrift.

Samtidigt seglar ett alternativ återkommande upp som en möjlig kompromiss: e-bränsle.

Tekniken lyfts fram som en chans att förlänga livet för miljontals bilsbilen och dieslbilar som redan rullar på Europas vägar.

Frågan är om det är en realistisk lösning eller en dyr omväg.

Samtidigt visar utvecklingen kring traditionella drivmedel hur svårt det är att snabbt förändra marknaden.

I Sverige har exempelvis den nya **bensinvarianten E20 stoppats**, trots att den skulle kunna minska utsläppen.

## Vad är e-bränsle?

E-bränsle, eller syntetiskt bränsle, **produceras med hjälp av förnybar el**.

Processen börjar med elektrolys där vatten omvandlas till vätgas.

Därefter kombineras vätgasen med infångad koldioxid och bildar ett flytande bränsle som kemiskt liknar bensin eller diesel.

Den stora fördelen är att det kan användas i befintliga motorer utan större tekniska ingrepp.

Det gör tekniken särskilt intressant i Europa, där bilflottan är omfattande och där ett totalstopp för nya fossilbilar väntas från 2035.

I teorin innebär det att utsläppen kan minska utan att alla bilar behöver bytas ut.

## En dyr lösning för bilister

Problemet är ekonomin.

I dagsläget ligger priset för e-bränsle ofta på motsvarande 20 till 30 kronor per liter, beroende på produktion och skatter.

Det gör tekniken svår att konkurrera med, särskilt när elbilar samtidigt blir billigare i drift. Även effektiviteten är en utmaning.

Stora mängder energi går förlorade i flera steg, från produktion till förbränning i motorn. Det innebär att elbilar fortsatt är betydligt mer energieffektiva.

För vanliga bilköpare blir kalkylen därför tydlig.

E-bränsle kan fungera, men det är i nuläget svårt att motivera ekonomiskt.

## EU prioriterar andra sektorer

Trots stora investeringar i tekniken pekar mycket på att e-bränsle inte i första hand är tänkt för personbilar.

EU:s strategi fokuserar snarare på sektorer där elektrifiering är svårare.

Flyg, sjöfart och tung transport lyfts fram som områden där syntetiska bränslen kan få störst effekt.

För bilmarknaden innebär det att tillgången sannolikt blir begränsad under lång tid.

## Kan tekniken rädda förbränningsmotorn?

Svaret är ja – men bara delvis.

E-bränsle kan i praktiken förlänga livslängden på befintliga bilar och minska deras klimatpåverkan.

Samtidigt är det tydligt att tekniken i nuläget inte är en bred lösning för massmarknaden.

I stället framstår e-bränsle som ett komplement, snarare än en ersättare.

För de flesta bilister är eldrift fortsatt det mest ekonomiska alternativet.

Men i skuggan av elektrifieringen finns en möjlighet.

Om kostnaderna sjunker kan e-bränsle bli en väg att hålla liv i förbränningsmotorn – längre än många i dag räknar med.



Christian Pedersen

## 10. Saabhandlaren vägrar dö – gör ”nya Saabar”

Av Kevin Neemé 13 mars 2026, 23:10

Saabhandlaren som vägrar att ge upp slår till igen. 15 år efter konkursen fortsätter det rulla ut ”nya” Saab-bilar, som genomgått fullständiga moderniseringar – utan att ta ifrån bilen identiteten. Nu har de gjort en total makeover av en Saab 9-5 Aero – som mistogs för att vara en helt ny Saab.



Det har gått snart 15 år sedan Saab gick i konkurs, men i Taiwan verkar det som att märket aldrig försvann. Vi har tidigare skrivit om [Saabhandlaren SAC](#) har gjort sig känd för att hålla det svenska bilmärket vid liv och vägrar acceptera att tillverkningen upphört. I deras bilhallar står glänsande Saabar uppradade som om vi förflyttats tillbaka till början av 2010-talet. Och bilarna de säljer är inte bara i toppskick – de levereras med ett års garanti och ibland en hel del mer kraft under huven än originalet.

Nyligen visade de upp sitt senaste mästerverk på sociala medier – en Saab 9-5 Aero i färgen Brooklyn Gray Metallic. Bilen hade genomgått en fullständig omlackering och såg så ny ut att en förbipasserande vid en bensinstation inte kunde låta bli att fråga: ”Är det här en ny Saab? Den är så snygg!”, skriver företaget på Facebook.

Enligt Facebook-inlägget ska ägaren ha svarat: ”Ja, jag hämtade den idag”, med ett leende. Företaget SAC skriver att det är just den här känslan som de vill bevara. För dem handlar det inte bara om att renovera gamla bilar till nyskick. Det handlar om att hålla ett arv vid liv, att bevisa att Saab fortfarande har en själ och en plats på vägarna. Och med tanke på att vissa av deras bilar säljs för högre priser än när de var nya – och att motorerna ofta har trimmats till 340 hästkrafter – verkar det finnas många som delar den passionen.



SAC driver sex bilhallar runtom i Taiwan och öppnade till och med en ny under 2023, något som är minst sagt ovanligt för ett märke som officiellt upphörde för över ett decennium sedan. De erbjuder allt från service till nyproducerade Saab-prylar för trogna kunder och fortsätter sin satsning även under 2025. Att de har en passion för Saab kan ingen ifrågasätta, det är bara att kolla exteriören och interiören på denna Saab 9-5 Aero – som första gången tillverkades 1997 och sedan fram till 2011. Men blott fjorton år efter att den sista fabriksnya 9-5:an rullade ut från Saab-fabriken fortsätter det Taiwanesiska företaget att förfina och modernisera bilen.

#### LÄS MER:

- [Saab-handlaren vägrar dö: Säljer Saabar i nyskick](#)
- [Saabhandlaren vägrar dö – gör en 9000 till ny bil](#)
- [Saab-handlaren som vägrade dö – öppnade ny bilhall](#)
- [Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...](#)
- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Saabhandlaren vägrar dö – förvandlar Saab till ny](#)
- [Sveriges dyraste Saabar – slår Porsche](#)



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

## 11. Gömd i 20 år: Saabs försvunna konceptbil hittad

Av Andreas Jemn

18 mars 2026, 18:07

**Saabs försvunna konceptbil kan vara återfunnen. Nu har den dykt upp på ett amerikanskt museum. – Det är bilen som ingen har sett men alla talar om, säger Saabkännaren Ola Persson.**



Sloan Museum of Discovery i Flint Michigan har lagt ut bilder som slår knut på hela Saabvärlden. De ställer ut ett försvunnet exemplar av den legendariska konceptbilen Saab Aero X. Museet bekräftar att bilen varit gömd i 20 år.

– Det sägs att man byggde två stycken av den här modellen. Den första var en form för att se så den fungerar och sedan en riktig bil, säger Ola Persson.

Den fungerande bilen finns på Saabmuseet i Trollhättan. Längre har man undrat var den andra kan finnas. Nu visar det sig att GM satt och ruvade på den här artefakten borta i USA.

– Jag är inte helt säker, men det borde vara så att det är den här första bilen som folk undrat var den tog vägen, säger Ola Persson.

Saab Aero X avtäcktes på bilmässan i Geneve 2006. Den designades av Anthony Lo och Bryan Nesbit. Den har en 2,8 liters dubbelturbo med 400 hästkrafter. Och slog hela bilvärlden med häpnad.

### Vann pris

Saab Aero X vann pris som Årets konceptbil 2006. Det är den prestigefyllda motortidningen Autocar som delar ut priset.



**FILM:** <https://youtu.be/Zlglukkx4HQ?t=176>

– Aero X tar vara på välbekanta designelement hos Saab och visar hur de kan fogas in i en modern bilarkitektur på ett mycket trovärdigt sätt också i en 400-hästars supercoupé, sa Chas Hallet, chefredaktör på Autocar.

Priset var ett gigantiskt erkännande för Saab. Den nya Aero X skulle väcka upp arvet från jetplanen och ge bilmärket skjuts in mot framtiden.

– Vi är oerhört stolta över priset. Saab Aero X är så mycket mer än en konceptbil. Den slår fast den inriktning Saabs design har för framtiden, sa Bryan Nesbit som var chefsdesigner på GM.

Istället gick Saab i konkurs. Aero X hamnade på museet i Trollhättan. Men dess tvilling försvann. Nu visar det sig att den har varit i USA hela tiden.

– Jag såg en bild på den här för en vecka sedan. Den har varit väldigt omtalad. Det är bilen som ingen har sett men alla talar om, säger Ola Persson.

Ola Perssons replika.

### **Han bygger en egen**

Han är själv på gång och bygger en replika av Aero X. Hemma i garaget i östgötska Borensberg håller en perfekt kopia att ta form.

– Vi började med att göra en form i frigolit. Då såg vi att det blev bra och började med att bygga en riktig version, säger Ola.

Han har lagt ut bilder på Instagram över bygget. Mängder med Saabfantaster blir alldeles lyriska när de får se den. Bilen börjar bli klar. Den låter och rullar precis som en Saab ska. När den är klar kommer det att finnas en unik Saab Aero X ute på vägarna. De övriga två står på museum på var sida om Atlanten.

– Det har varit ett ganska stort intresse, det får man säga, säger Ola och skrattar.

### **Fakta: Saab Aero X Concept**

Saab Aero X slog ner som en bomb när den täcktes av på Genèvealongen 2006. Det var inte bara en bil; det var en kärleksförklaring till Saabs flygarv och ett löfte om en framtid som tyvärr aldrig materialiserades fullt ut.

## Tekniska specifikationer

	Detaljer
<b>Premiär</b>	Bilsalongen i Genève, 2006.
<b>Motor</b>	2,8-liters V6 med dubbelturbo (BioPower).
<b>Drivmedel</b>	100 % bioetanol (E100).
<b>Effekt</b>	400 hk (298 kW) vid 5 000 v/min.
<b>Vridmoment</b>	500 Nm (mellan 2 000 – 5 000 v/min).
<b>Drivlina</b>	Fyrhjulsdrift (XWD) med 7-växlad automatlåda.
<b>Toppfart</b>	250 km/h (elektroniskt begränsad).
<b>0–100 km/h</b>	4,9 sekunder (beräknat).
<b>Vikt</b>	1 500 kg (kaross i kolfiber).

### Unika egenskaper

- **Cockpit-huven:** Bilen saknar dörrar och A-stolpar. Istället lyfts hela taket och vindrutan (inspirerat av stridsflygplan) för att ge föraren ett 180-graders synfält och smidigt in-steg.
- **Turbinfälgarna:** De ikoniska fälgarna formades som turbinblad för att aktivt suga ut värme från bromsarna – en design som senare letade sig ner till produktionsbilar som Saab 9-5.
- **Digital instrumentering:** Istället för analoga mätare användes etsade akrylglas ("Clear Zones") med 3D-grafik, vilket förbättrade dagens digitala cockpitar.
- **Flyginspirerad belysning:** Hela kupén badade i ett kallt vitt/blått ljus från lysdioder, en teknik som vid tiden var extremt futuristisk.

### LÄS MER:

- [Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...](#)
- [Världens mest exklusiva Saab – rariteter på auktion](#)
- [Saabarna som slår rekord – dyrast någonsin](#)
- [Sveriges dyraste Saabar – slår Porsche](#)
- [13 år efter undergången: Saab-andan bara växer](#)
- [Ikoniska Saab Aero-bilarna på auktion – ägda av...](#)
- [14 år sedan konkursen: Populärare än någonsin](#)



Andreas Jemn



Sotheby's

## 12. Winton Model 17B femsitsig Touring 1911

318 500 USD | Såld



- Imponerande, kraftfull mässingstouringbil
- Lång, dokumenterad historia; Bifogat av kopior av originalbeställning och inköpsdokument
- Utmärkt bevarad och noggrant underhållen äldre restaurering
- En utmärkt följeslagare för show, rundtur eller nöje





Wintons tidiga år kan sammanfattas med ett ord: konkurrens. Efter att ha visat bilens tillförlitlighet med en 47-timmars Cleveland-New York-dash 1899, anmälde Alexander Winton en encylindrig racer till Gordon Bennett Cup-loppet 1900 i Frankrike. Trots att han blev ute på spel på grund av hjulhaveri var Wintons bil den första amerikanska bilen att tävla i ett europeiskt lopp. År 1903 demonstrerade Nelson Jackson och Sewall Crocker Wintons långdistansförmåga genom att köra från San Francisco till New York i en modell med 20 hästkrafter. Den första framgångsrika transkontinentala bilresan genomfördes säkert efter 63 mödosamma dagar på vägen.





Winton gick över till enbart sexcylindriga bilar 1908. Den 9 december 1910 beställde F.L. Garlinghouse från Glenshaw, Pennsylvania denna Winton Model 17B med "fördörr [touring] body" från återförsäljaren i Pittsburgh. Leverans utlovades omkring den 1 mars 1911 för 3 275 dollar. En efterföljande beställning den 31 december lade till Goodrich-däck, stötdämpare och belysning till ett leveranspris på 3 408 dollar. Mot detta tilläts han 540 dollar för sin Pope Hartford-inbyte 1906. Som civilingenjör vid Pittsburgh and Western Railroad kände herr Garlinghouse väl till vikten av kvalitetsmaskiner; Han var så stolt över sitt val att han hade sina initialer monogramade på den.

Forskning av Roger Allison, som köpte den i början av 1970-talet, visade att tidigare ägare inkluderade samlaren Harry Resnick, den tidigare AACA-presidenten George Hughes och Robert Chambers, som restaurerade den och körde den på många Glidden-turer under 1950-talet. Den har varit i konsignationsinstitutets ägo i cirka 20 år.

En utmärkt bevarad äldre restaurering, denna Winton är klädd i mörkgrönt med subtila ränder som framhäver den starka mässingsnärvaron i dess frontala sida. Interiören är gjord i mandelfärgat läder med knappar. Föraren har en mässings-Warner AutoMeter och en styrsel-vindklocka med en sekundvisare vid hans blick, samt en mässings-MotoMeter ovanpå kylaren. Koppargasstrålkastare kompletteras av en kombination av olje-elektriska sidolyktor och baklykta, enligt order från Mr. Garlinghouse. Blåshornet är en elektrisk klaxon.

Prominent är en symbol för Friends of Ancient Road Transportation, en turnerande organisation grundad av den välkände samlaren Henry Austin Clark, Jr., och kärleksfullt känd under sin akronym. Inleveratorn minns många glada turer med vänner, ibland flera gånger i månaden under varmare årstider, under vilka Winton presterade lätt och beundransvärt. Bilen har därför underhållits i touring-skick, och inleveratören har noterat att vevhuset byts ut med nya gjutgodsdelar 2019. Ytterligare fakturor från 2013–2019 visar att reparation och underhåll utförts av RM Auto Restoration i Ontario, Kanada.

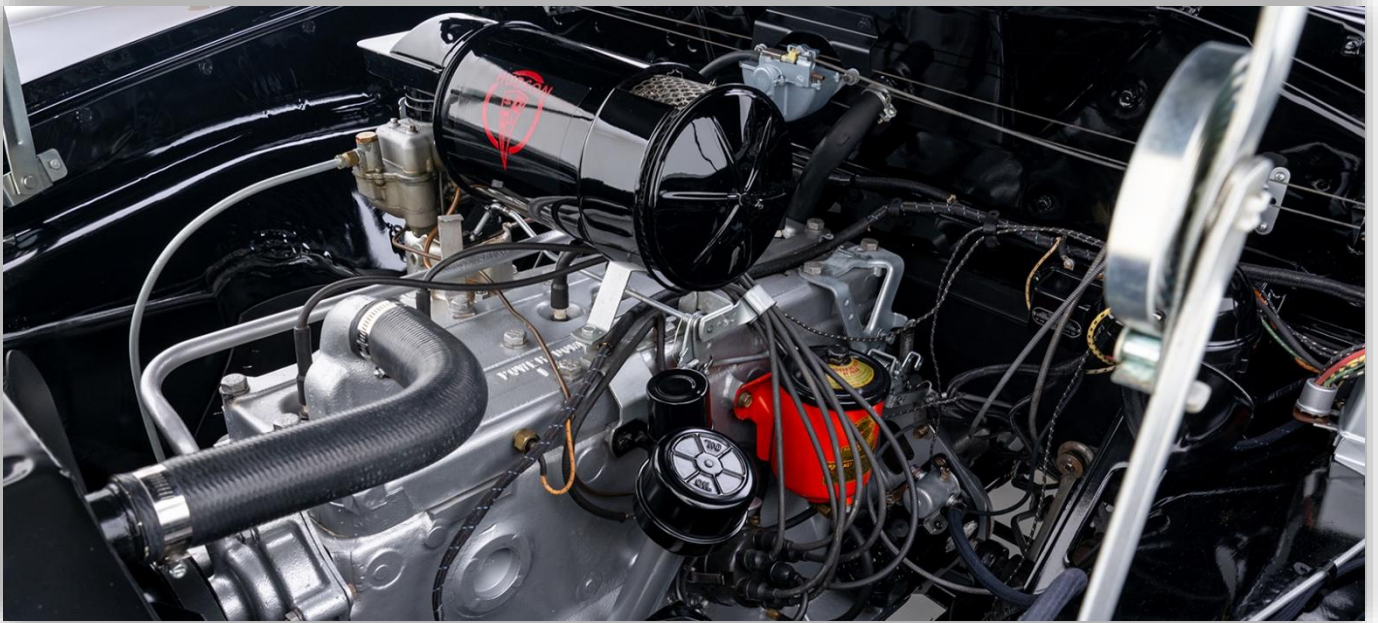
Ett utmärkt exempel på Brass-eran, denna majestätiska Winton är en utmärkt kandidat att visa, resa runt eller bara njuta av. Den kompletteras av ett ton till ett tonneau till baksätet samt ett tonneau som täcker framsätena och ratten.

### 13. Hudson Commodore Six Sedan 1949

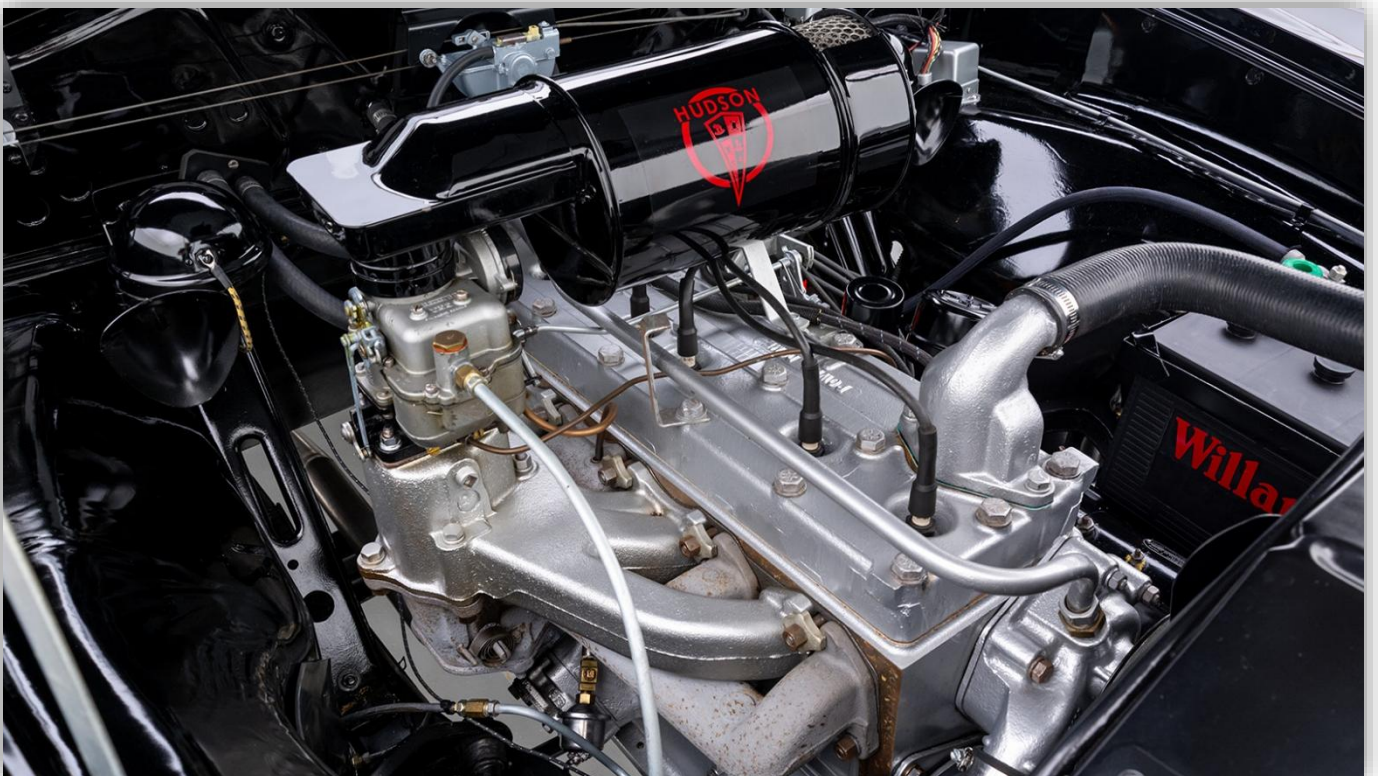


Hudson Motor Car Company är en av få oberoende biltillverkare som lyckades överleva både den ekonomiska katastrofen under den stora depressionen och produktionsmoratoriet under andra världskriget. Sedan starten 1909 har Hudsons sortiment av genomtänkt konstruerade, högkvalitativa mellanprisbilar gett företaget en mycket lojal kundbas som höll dem vid liv genom svåra tider. När Ford, GM och Chrysler växte och konsoliderade sitt grepp om marknaden, kände oberoende tillverkare som Hudson, Studebaker och Nash pressen och var tvungna att göra allt de kunde för att sticka ut på en trång marknad.





Precis som nästan alla andra tillverkare skyndade sig Hudson tillbaka till marknaden 1946 med en hastigt faceliftad version av deras förkrigserbjudande. Redan 1948 presenterade Hudson en revolutionerande ny efterkrigsdesign, långt före Ford och GM. Baserad på en helt ny plattform hade den fräscha nya Hudson Super Six/Commodore avancerad enhjuling karosskonstruktion, fantastisk design och specialavstämmd fjädring för att optimera hanteringen. Frank Springs rena och aerodynamiska platta design var ljusår före en samtida Ford, Chevrolet eller Studebaker. Hudson var olik allt annat på vägen; Slank och odekorerad, med graciösa linjer och en låg, bred hållning. Hudson uppnådde en relativt låg frigångshöjd tack vare den varumärkesskyddade "Monobuilt"-konstruktionen, som inkorporerade en perimeterram i karossen. Designen gjorde det möjligt för konstruktörerna att sänka golven, vilket gav bilen smeknamnet "step-down". Lätt och robust erbjöd Hudson Commodore överlägsen komfort jämfört med nästan alla fordon i sin klass.





Hudsons serie av beprövade L-huvud raka sex- och åttacylindriga motorer fortsatte med revideringar för nya Commodore. Kraftfulla och i princip oförstörbara, var dessa motorerna som föredrog under de tidiga dagarna av Grand National Stock Car-racing i södern. Den låga tyngdpunkten och låga vikten gav bilarna exceptionell prestanda och hantering, och få sedaner kunde mäta sig med dem på banan eller vägen. Step-Down Hudsons låg långt före sin tid och har fått en stolt status som en efterkrigstidens designikon.

Denna Commodore Six sedan från 1949 är en av de finaste restaurerade Step-Down Hudsons vi någonsin har stött på. Enligt den tidigare ägaren tillhörde denna bil en långvarig medlem i Hudson Club från Tennessee som gillade bilen sedan 1970-talet. Tack vare år av underhåll och omsorg var Commodore i anmärkningsvärt stabilt och originellt skick när den fann sin nästa och senaste ägare. Kort efter förvärvet beställde den nya ägaren en omfattande och kostnadsfri restaurering av Penn-Dutch Restorations, färdigställd till en standard som sällan sågs på fyrdörrars Hudson-bilar från denna tid. Klädd i klassiskt svart över en grå interiör i bredtyg och läder, visar denna enastående Hudson hög kvalitet på passform och finish. Karossens justering är utmärkt, med utmärkta raka paneler och vacker lack. Alla karossdetaljer och detaljer är exceptionella, med concours-kvalitets plåtar på stötfångare, grillar och lister.

Commodore Six var ett steg upp från Super Six när det gäller lyx och utrustning. Denna bil är färdigställd enligt fabriksstandarden från perioden, med grå breda tygpaneler och läderklädda säten, vilket fanns som fabriksalternativ på den mer exklusiva Commodore. För en bil i mellanklassen är Commodore ganska lyxig och erbjuder generösa säten, inbyggda bakre fotstöd och omfattande trädekor på instrumentbrädan och dörrlocken. Baksätepassagerare har också ett nedfällbart armstöd och öppnande bakre kvartljus. Denna bil har en originalradio, värmare och till och med en krommatad servettdispenser under instrumentbrädan.



Den 3-växlade manuelle växellådan med rattrem möjliggör tre breda säten fram, med generöst benutrymme för alla passagerare. Tack vare den styva strukturen och väljusterade fjädringen är Commodore en fröjd att köra, med exceptionell komfort och förfining för sin klass.

Den högkvalitativa detaljeringen fortsätter under huven, där den ursprungliga 262 kubiktums raksexan presenteras i fint skick med utmärkt lack, korrekta beslag och beslag samt tidsriktiga dekaler och etiketter. Som en del av restaureringen fick den nummersmatchande motorn en fullständig demontering och ombyggnad enligt fabrikksspecifikationer. Understället är väl detaljerat och visar vissa tecken på lätt användning på vägen samtidigt som det är mycket rent och ordnat. Målet med restaureringen var att ha en bil som presterar lika bra som den ser ut, så ingen detalj förbises i processen.

Efter restaureringen fick denna Hudson med rätta både AACA Junior- och Senior-utmärkelser och har mottagits varmt vid Hudsonklubbens evenemang. Denna Commodore skulle utan tvekan vara ett välkommet tillskott till varje concours-evenemang, eftersom vi sällan ser sedaner så utsökt restaurerade. Försäljningen av denna Hudson Commodore utgör en sällsynt möjlighet att skaffa en ikon för efterkrigstidens amerikansk design, som i princip inte behöver något att njuta av för turné eller show.



## 14. Lyxbilmärket som misslyckades



### **Infiniti (1989 - )**

Den är fortfarande igång idag, men Nissans lyxdivision hade en besvärlig tid i Europa. 1989 började Infiniti sälja bilar i Nordamerika och 2010 hade man återförsäljare i över 50 länder. Den lanserades i Europa 2009, men detta var under en djup lågkonjunktur. Den saknade också initialt dieselmotorer vid en tidpunkt då Europa var förälskat i dem.

Infinitis design verkade fungera mycket bättre i USA och Asien, och naturligtvis var märket helt okänt vilket gjorde det svårt att konkurrera med etablerade märken som Audi och BMW. I slutändan avslutade Nissan varumärket i Europa 2020.

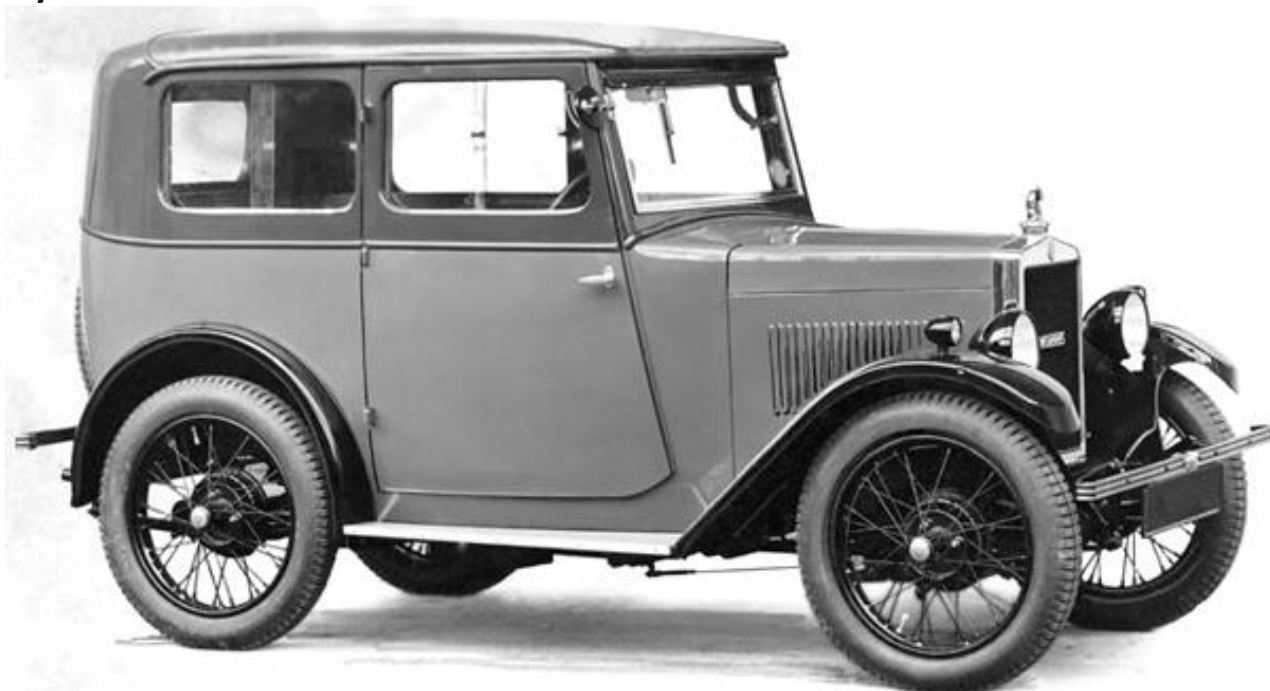


## 15. Grattis Morris Minor!

Publicerad 25 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när det är Maria bebådelsedag passar vi på att hylla Minor!



*Morris Minor 1929. Den täckta karossen var byggd enligt Weymanprincipen - det vill säga den var klädd med impregnerad duk. Det fanns också en öppen bil med fyra sittplatser som det såldes fler av.*

På engelska betyder minor minderårig, men det kan också vara tillägg till ett namn på samma sätt som Senior eller Junior. Om man exempelvis heter Trevor Snettisham Minor har man en äldre bror med samma namn som då sätter Major efter det.

I bilarnas värld förknippas Minor med Morris men Morris Minor kom lustigt nog innan det fanns en Morris Major. Den första Morris Minor presenterades 1929 som William Morris svar på Herbert Austins Seven.

Sensationellt nog hade denna lilla bil en motor med överliggande kamaxel. Senare kom en ekonomimodell med sidventilsmotor som blev den första bilen i England att säljas för bara £ 100.

Morris Minor ersattes 1935 av den nya Morris Eight men kom tillbaka 1948. Resten är historia som det heter, för nu handlar det om en av Englands mest kända och älskade bilmodeller.

När tillverkningen lades ned 1971 hade 1,3 miljoner exemplar sålts världen över. Den hade successivt uppgraderats tekniskt men dess karaktäristiska utseende förändrades inte mycket.



Priset för en öppen Minor var 1949 precis detsamma som för en täckt, £ 382 16s 1d, vilket betyder 382 pund, 16 shillings och 1 penny - det var långt innan pundet drabbades av decimalsystemet och blev 100 pence!



*Strålkastarna måste flyttas högre upp för att Minor skulle få säljas i USA. Den lilla herrgårdsvagnen i woody-stil kom 1953 och var den variant som sist slutade tillverkas.*



*En Aero Minor 1950 fotograferad vid Norra Station i Stockholm. Det var en ganska avancerad liten bil med bra köregenskaper. Den hade kunnat bli en succé om den inte byggts i den usla kvalitet som följde av den kommunistiska planekonomin.*

Från Tjeckien kom också en bil med modellnamnet Minor. Det var en liten bil med en tvåtaktsmotor på 616cc och framhjulsdraft. Den konstruerades i hemlighet under den tyska ockupationen av Jawa som efter andra världskriget av de styrande ålades att koncentrera sig på motorcyklar.

Bilen tillverkades i 14 000 exemplar 1946 - 1951 som Aero Minor II av Letecké závody národní podnik (= Flygplansfabrikerna nationaliserat bolag) i Prag. Underleverantör för motorer och chassi var Motorlet Jinonice och karosserna byggdes av bolaget Rudy Letov i Praha-Letnany.

I Sverige såldes bilen tidvis enbart under namnet Minor men märket är alltså Aero.



*Så här såg omslaget ut på den tjeckiska broschyren*

