



Falcon F7

1. Mini Aceman
2. Aston Martin DBX
3. Freelander har återuppstått
4. Kia PV5 nu både för människor och verktyg
5. Jaguar Type 00
6. Aston Martin Valhalla saknar backväxel
7. Ferrari uppfinner V12:an på nytt
8. Toyota ska göra bränsleceller med Volvo och Daimler
9. BMW 3.0 CS möter Jaguar XJ 4.2 C
10. Den bortglömda Falcon F7
11. Nash Ambassador Suburban
12. Grattis Vaz Lada Niva
13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



1. Mini Aceman

Av Christoffer Gullin

2 april 2026

Gokart-känsla men saknar den senaste tekniken



FILM: <https://youtu.be/wFcuJeDMLI0>

Under 2026 kommer vi få se många nya småbilar så får att se hur bra dem är behöver vi ta reda på hur bra de som redan finns är. Därför har jag kört Mini Aceman, en liten bil på strax över 4 meter som kan vara både rolig, praktisk och charmig. Och lite funky...



Christoffer Gullin



2. Recension av Aston Martin DBX S

Av Guido Naumann

31 mars 2026, 09:39

Från hånad till brutal: Aston slipar DBX:en till S-nivå



Mindre vikt, mer chassisubstans, plus finjustering av styrningen och 727 hk utan eltilsats: Som S-modell vill DBX äntligen komma ikapp toppstjärnorna i tungviktsklassen. Måste Cayenne, Urus och gänget darra nu?

Till en början var det ganska hånat. Snyggt utseende, mycket kraft, men Aston Martins första SUV ville egentligen inte köra runt hörnet. Det var först när före detta AMG-föraren Tobias Moers anslöt som tenoren blev sportigare i form av DBX 707. Den nya toppmodellen skulle verkligen kunna göra något, till och med stryka Urus och Cayenne Turbo åt oss. Och det ska bli ännu bättre med S-modellen?

Moers är nu borta igen, britterna har tagit spiran i egna händer. Och ge dig in direkt med rekordet "mest kraftfulla SUV med förbränning". Denna hölls senast av Purosangue med 725 hk. Vi ignorerar medvetet den elektriskt förstärkta Turbo E-Hybrid (739 hk) och SE (810 hk) här. Prestandaökningen i DBX S möjliggörs av högre laddtryck och en reviderad bränsletillförsel.



Den fyraliters V8-biturbon, ursprungligen från AMG, fick 20 hk mer effekt med turboteknik från Aston MArtin Valhalla.

De får sällskap av några godsaker från supersportbilen Valhalla. Trevligt att ha, men i slutändan minst lika avgörande som de 47 kilo i viktbesparing (kolfibertak, frontgrill, magnesiumfälgar). Vi pratar ju fortfarande om 2,3 ton stridsvikt här.

Det nya utseendet med svart grill, skarpa flisor, stora luftintag och avgasfläktarna från utblåsningen erbjuder också mer estetiskt mervärde. Det DBX har saknat hittills är mer precisär styrning och mer lätthet.

Fordonsdata	Aston Martin DBX S
Motordesign/turboladdning	V8/Biturbo
Förflyttning	3982 cc
Utgång vid 1/min	535 kW (727 hk)/6250
Dimensioner L/W/H	5039/2175/1680 mm
Hjulbas	3060 mm
Körvikt/nyttolast	2320/710 kg
0–100 km/h	3,3 s
Toppfart	310 km/h
WLTP-förbrukning/100 km	14,2 l Super Plus
Baspris	från 258 000 euro



*I sig är DBX S alldeles för bra för tuffa grejer.
Men det är bra att veta att du skulle kunna om du ville.*

Detta är precis vad britterna nu har finjusterat, genom att anpassa styrväxlingen och luftfjädringen igen. Och ja, på de första kilometerna runt Palma de Mallorca bär denna S-Tuning verkligen frukt. DBX känns mycket lättare, mer smidig och mer direkt. Om detta också syns på klockan får vi snart se.



Slutsats av Guido Naumann

Även utan före detta AMG-spelaren Moers verkar Aston Martin-teamet från Gaydon vara på rätt väg. Åtminstone är det vad du kan se och känna med nya DBX S. 707:an var redan ett tillkännagivande när det gäller kördynamik, men S känns ännu mer lättfotad och direkt under de första kilometrarna, utan att lämna komfort och lyx på vägen.

3. Freelander har återuppstått

Av Roger Åberg

2026-04-01 kl 08:50

Samarbete mellan Chery och Jaguar Land Rover



FILM: https://youtu.be/GtGZN6Fm_zw

Kommer du ihåg modellen Freelander från Land Rover? Jag blir verkligen inte arg om du inte kommer ihåg den, jämfört med Defender, Discovery och Range Rover var Freelander verkligen den anonyma i gänget.

Nu har varumärket återuppstått, men denna gång i Kina tillsammans med Chery. Men tanken är att bilen inte bara ska säljas i Kina utan globalt.

Första bilen ut är konceptet Concept97 och produktionsvarianten ska komma under andra halvåret i år.

Freelander kommer att vara ett eget märke som är fritt både från Jaguar Land Rover och Cherys varumärken. Tekniken är byggd i Kina medan designen delas mellan Storbritannien och Shanghai. carnewschina.com



Roger Åberg



4. Kia PV5 nu både för människor och verktyg

Roger Åberg

2026-04-02 kl 13:40

Flexibelt



Kia har en liten succé med sin PV5, deras skåpbil. Man sålde nästan 300 stycken förra månaden, vilket är Volkswagen-siffror för en modell av det här slaget. Imponerande för en nykomling.

Idag har man en version som bara är för prylar (Cargo) och en version är för personer (Passenger). Nu slår man ihop dessa i en version som heter Crew. Den har två säten fram och sedan en soffa med tre säten. Bakom soffan finns en avskiljningsvägg och bakom den kan man göra lite vad man vill. Det ser väldigt rough ut i bakom väggen, men tanken är att man ska inreda det så att det passar dina behov.

Rent praktiskt är detta en Cargo, alltså en helt utan inredning, med en soffa och skiljevägg. Vill man kan man stoppa in soffan i sin Cargo om man redan har köpt en sådan.

Pris för PV5 Crew är inte fastställt, men Cargo kostar mellan 418.500 och 483.000 kronor plus moms. Så räkna med det + en slant för soffan.



Roger Åberg



5. Jaguar Type 00 (2027): Pris, specifikationer, interiör och foton

Av Adele Moser 01.04.2026, 11:12

Jaguar Type 00, som presenterades för 2027, vänder inte bara upp och ner på märkets utseende, utan även den tillhörande strategin. Detta är redan känt om den elektriska GT!



Jaguar Type 00 lanseras inte förrän 2027 – men vår datorillustration visar redan hur fyradörrars elbilen GT sannoligt kommer att se ut som produktionsmodell.

Innehåll

- **Pris: Jaguar Type 00 (2027) från cirka 138 000 euro**
- **Körning: Efter I-Pace, den andra helelektriska Jaguaren**
- **Exteriör: Extremt reducerad design, produktionsmodell med fem istället för tre dörrar**
- **Interiör: Flytande säten, fina material**
- **Körintryck: Tyst, bekväm och – övertygande**
- **Slutsats**

Pris: Jaguar Type 00 (2027) från cirka 138 000 euro

Efter att ha presenterat den nya, radikala [varumärkesstrategin](#) presenterade Jaguar en inte mindre spektakulär studie kallad Type 00 i slutet av 2024. De två nollorna står för nollutsläpp och dess status som bilnoll i den helt nya modellfamiljen. Även om den långa fronten är avsedd att framkalla minnen av den ikoniska **E-Type**, vill **Jaguar** skära bort alla minnen från det förflutna – enligt mottot "kopiera ingenting". Liksom Typ 00 ska andra framtida modeller av märket, troligen SUV-derivat, vara uteslutande elektriska och hamna i den övre prisklassen.



Den minimalistiska interiören har två fritt flytande säten samt material som vävda textilier, mässing, travertin och alabaster.

Efter beslutet att stoppa produktion och försäljning av alla nuvarande modeller under innevarande år 2024, kommer det att dröja till 2027 innan den nya Jaguaren är producerad och tillgänglig i England. År 2026, troligen på sommaren, kommer den dåvarande fyrdörrars elbilen GT att presenteras som produktionsmodell. Det kommer också att vara möjligt att lägga en beställning. Priset är omkring 120 000 brittiska pund (motsvarande cirka 138 000 euro, alla priser: från december 2025), med de första leveranserna planerade till början av 2027.

Förresten, Typ 00 är inte det slutgiltiga namnet. Vi kan bara spekulera om detta just nu. Nomenklaturen börjar troligen alltid med prefixet "Type", vilket syftar på varumärkets rötter, och får sedan olika nummer.

Körning: Efter I-Pace, den andra helelektriska Jaguaren

Jaguar Type 00 är baserad på den nya Jaguar Electric Architecture (JAE)-plattformen, det vill säga den driver rent elektriskt, och sägs enligt WLTP möjliggöra en räckvidd på upp till 770 km. Tack vare 800 V-arkitekturen och en laddningskapacitet på upp till 350 kW sägs fyrdörrars GT kunna ladda upp till 321 km extra räckvidd på 15 minuter. Enligt Jaguars särskilt lyxiga marknadsposition är prestandavärden på över 700 kW knappast förvånande.

Jaguar avslöjar också att fyrhjulsstyrning, adaptiv luftfjädring samt aktiva tvåventilsdämpare och momentvektorering också finns ombord och för närvarande är i slutprov och trimningsfas.

Exteriör: Extremt reducerad design, produktionsmodell med fem istället för tre dörrar

Till skillnad från de vanliga standarderna för elbilar utmärker sig Jaguar Type 00-studien inte bara på grund av sin långa huv, utan särskilt på grund av den fönsterlösa bakluckan, det stora panoramataket och den extremt reducerade designen på grund av avsaknaden av dörrhandtag och ytterspeglar. Typ 00 presenterades i färgerna "Miami Pink" och "London Blue". Den senare är inspirerad av Opalescent Silver Blue från 1960-talet och sägs syfta på Jaguars brittiska rötter.



Färgen, kallad "London Blue", är inspirerad av Opalscent Silver Blue från 1960-talet och syftar på Jaguars brittiska rötter.

En prototyp som upptäcktes våren 2025 (se bildgalleri) bevisar att Jaguar är villig att överföra de extroverta linjerna i studien till serieproduktion så långt det är möjligt. Den största skillnaden: Istället för de tre dörrarna i konceptbilen kan kunderna se fram emot praktiska fem dörrar. Vår exklusiva datorillustration visar hur produktionsmodellen skulle kunna se ut.

Förresten, det finns också en ny logotyp. Den hoppande Jaguaren, som har prydd det brittiska märkets fordon sedan 1982, har ersatts av nyktra bokstäver. Den nya logotypen består nu av gemener "jaguar". Men den stora katten har inte helt försvunnit: omdesignad som silhuett kommer "Leaper" även att finnas på framtida fordon.

Interiör: Flytande säten, fina material

I den reducerade interiören i Jaguar Type 00-studiet finns två fritt flytande säten, en central och ganska hög mittkonsol samt material som vävda textilier, mässing, travertin och alabaster – vilket pressbilderna tyvärr knappt visar. Som vår första körning i prototypen också visade, trots de fem dörrarna, är entrén mer lik en coupé än en sedan. Du sitter lågt, inramad på ena sidan av den höga mittkonsolen, och vindrutan är något mindre än i en klassisk sedan eller SUV.

Körintryck: Tyst, bekväm och – övertygande

Åtminstone från passagerarsätet känns den här nya bilen redan som en riktig Jaguar. Han bemästrar de första metrarna med bravur; Luftfjädringen reagerar mjukt och nästan ljudlöst på dåliga vägunderlag vid låga hastigheter. Den imponerande låga ljudnivån och vibrationerna bibehålls upp till över 210 km/h.

Slutsats

Rawdon Glover, verkställande direktör på Jaguar, kommenterade Type 00: "Vi har skapat en orädd kreativ ny karaktär för Jaguar som följer varumärkets DNA – men som också är framåtblickande, relevant och verkligen sticker ut från mängden." Även om reaktionerna på varumärkesomställningen, som åtminstone kan beskrivas som modiga, var ganska blandade, kan man redan säga: Typ 00 sticker ut från mängden!

6. Valhalla saknar helt backväxel – så fungerar den unika lösningen

Åsa Wallenrud

Publicerad 01 apr. 2026

Uppdaterad 01 apr. 2026

Nya Aston Martin Valhalla använder smart elteknik för att backa vilket sparar vikt och gör den snabbare på vägen.



Supersportbilen Valhalla har ingen backväxel, men de har en annan lösning

Den **nya 2026 Aston Martin Valhalla** är utrustad med en 4,0 liters v8-motor med dubbel-turbo som samarbetar med tre separata elmotorer. Två av dessa sitter på framaxeln och driver varsitt framhjul oberoende av varandra.

Detta möjliggör inte bara en avancerad kraftfördelning vid kurvtagning utan ger också möjligheten att helt skippa en fysisk backväxel.

Det finns alltså ingen mekanisk koppling mellan bakhjulen och backfunktionen, utan det är elen som sköter allt bakåtriktat arbete.

Batteriet laddas under körning

Många kan oroa sig för vad som händer om batteriet skulle ta slut när man behöver backa. Enligt konstruktörerna är detta inget problem eftersom bensinmotorn fungerar som en generator som kan ladda systemet så länge det finns bränsle i tanken.

I praktiken fylls batteriet dessutom på kontinuerligt genom regenerativ bromsning under körning. På så sätt säkerställs att bilen alltid kan manövreras oavsett batterinivå.



Det är en smart elektrisk lösning som vi kanske kommer att se mer av

Smart konstruktion sparar vikt

Inuti växellådan har man även gjort andra smarta val för att hålla nere vikten. Den tredje elmotorn är integrerad i växellådan och är kopplad till de jämna växlarna. Tack vare hur en dubbelkopplingslåda fungerar kan elmotorn ge extra kraft oavsett vilken växel som används.

Genom att bara förstärka de jämna växlarna har man kunnat göra konstruktionen mindre och smidigare än i en traditionell suv eller sportbil.

Framtidens teknik för prestanda

Priset för denna tekniska innovation är ännu inte fastställt i svenska kronor men räknas bli en betydande investering för den som vill äga en av marknadens mest avancerade bilar.

Denna metod att ta bort mekaniska delar till förmån för elektriska lösningar spås bli allt vanligare i framtidens prestandabilar. Valhalla visar att framtidens teknik inte bara handlar om mer kraft utan om smartare sätt att använda den kraft man har tillgång till.



Åsa Wallenrud

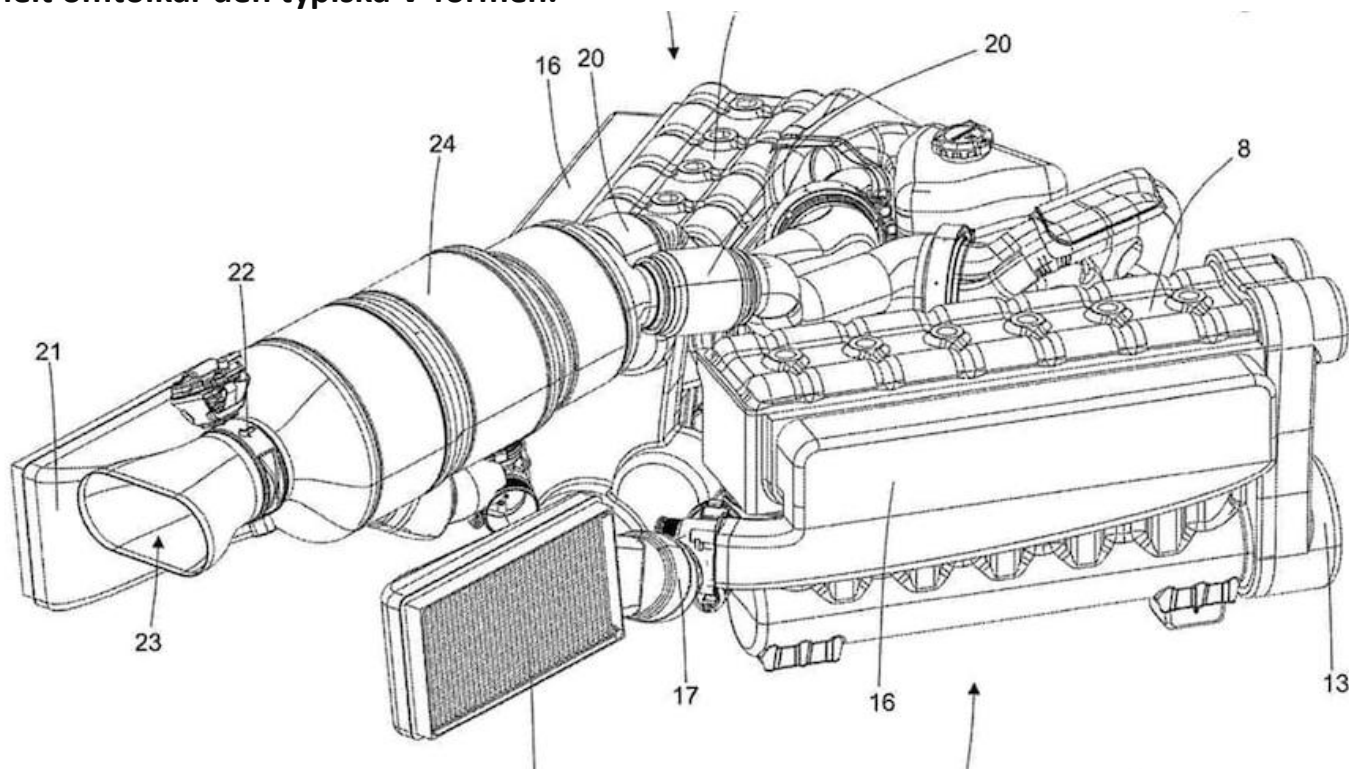
Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se



7. Ferrari uppfinner V12:an på nytt – med två vevaxlar

Av Sebastian Friemel 29 mars 2026, 06:40

Den italienska sportbilstillverkaren Ferrari har patenterat en tolvcyldrig motor som helt omtolkar den typiska V-formen.



Ferrari tänker helt om kring tolvcyldriga motorn – och resultatet har knappt något att göra med en klassisk V12. Typiskt består tolvcyldermotorer av två sexcyldriga bankar arrangerade i en V-form och vars kolvar och vevstänger arbetar på en gemensam vevaxel. Bänkvinkeln är vanligtvis mellan 60 och 180 grader.

Två sexcyldriga motorer med egen vevaxel

Sportbilstillverkaren patenterade ett nytt tolvcylderkoncept hos det amerikanska patentverket (USPTO) under nummer 2026/0077642 den 19 mars 2026. Istället för den vanliga designen med två cylinderbankar och en gemensam vevaxel tar Ferrari en radikalt annorlunda väg: Enligt patentet fungerar varje cylinderbank på egen hand – med sin egen vevaxel.

Detta innebär att motorn i princip består av två sexcyldriga motorer i en Y-formation som fungerar oberoende av varandra. Båda cylinderbankarna är placerade i en vinkel på 45 grader mot varandra. Avgassystemet fungerar som ett förbindande element, som samlar avgaserna från båda bankarna och leder dem in i ett centralt avgasrör. Sett ovanifrån resulterar detta i den karakteristiska Y-formen.

Men varför detta ovanliga tillvägagångssätt? Å ena sidan möjliggör motorn, som är bred fram och avsmalnande bakåt, ett förbättrat aerodynamiskt koncept – lämpligt för supersportbilar som är voluminösa i mitten och smala bak.

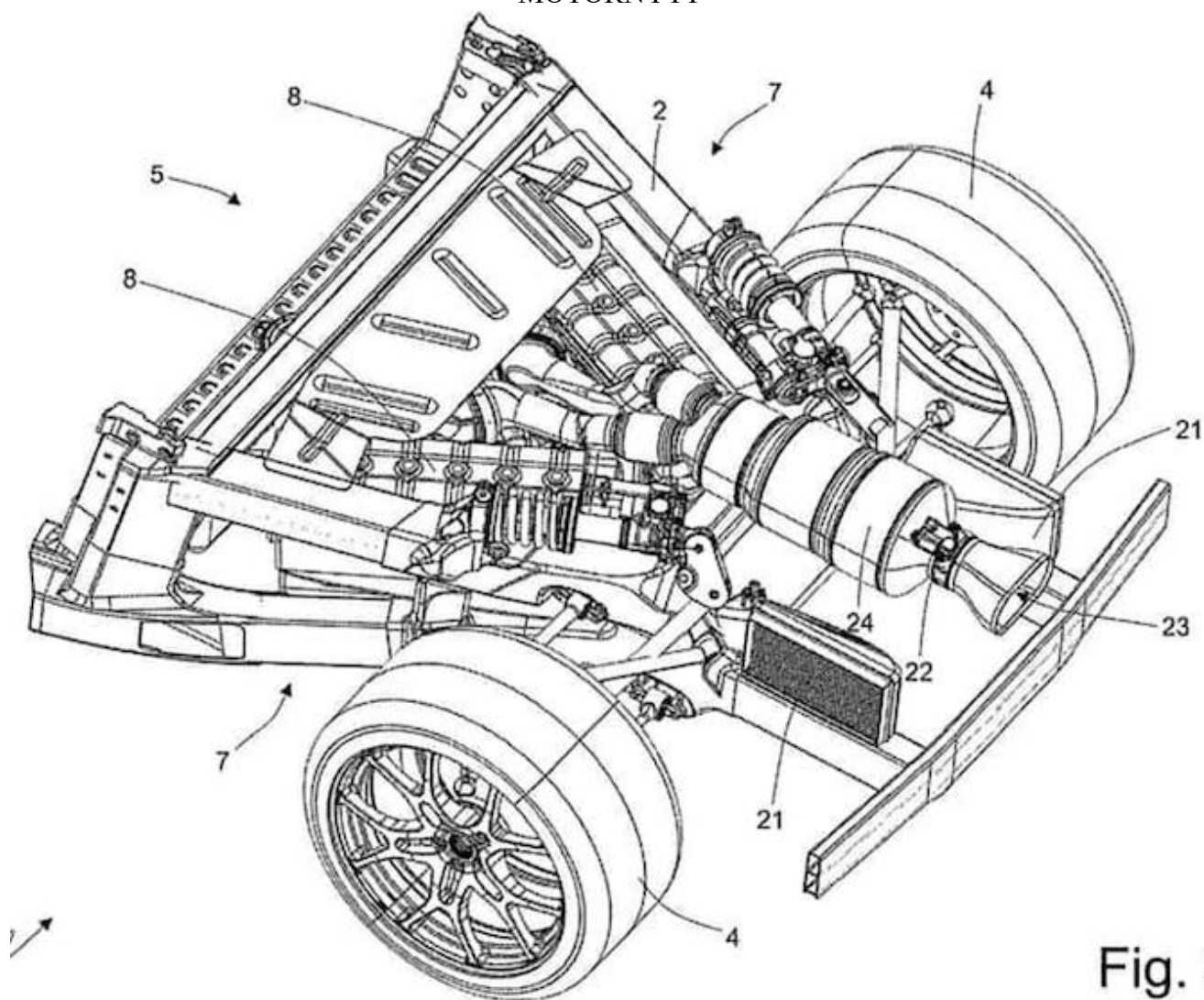


Fig. 1

Motorns omdesign ger ny frihet i designen och skapar mer utrymme i hjulhusen, till exempel för bredare däck.

Motorerna fungerar som generatorer i hybridsystemet

Samtidigt kan drivkraften flyttas längre fram, vilket har en positiv effekt på vikt fördelningen och skapar extra utrymme för bakaxeln och hjulfjädringen. Och hur driver två motorer som är placerade i vinkel hjulen? Inte alls.

Ferrari designar systemet som en seriell hybrid drivning. Ingen av motorerna är mekaniskt kopplad till hjulen. Istället är elmotorer kopplade till vevaxlarna som omvandlar förbränningsmotorns kraft till elektrisk energi – med andra ord fungerar motorerna som generatorer.

Hjulen drivs av separata elmotorer med fast utväxling. Systemet kompletteras av ett ospecificerat batteri som lagrar både överskottsenergi från de två sexcylindriga motorerna och återvinningsenergi vid bromsning.

Virtuell växellåda för en sportigare körupplevelse

Styrsystemet tillåter också att båda motorblocken kan köras i olika hastigheter, vilket kan påverka ljudet och prestandakaraktären. Dessutom möjliggör patentet möjligheten till en "virtuell överföring". Tekniskt sett är detta inte nödvändigt, men det kan ge en sportigare körupplevelse.

Som alltid hamnar dock inte allt som tillverkare patenterar senare i serieproduktion. Det återstår att se om detta ovanliga motorkoncept faktiskt kommer att användas i framtida Ferrari-modeller.

8. Toyota ska göra bränsleceller med Volvo och Daimler

Wille Wilhelmsson 2026-04-01 kl 17:00

Inte redo att överge vätgas ännu



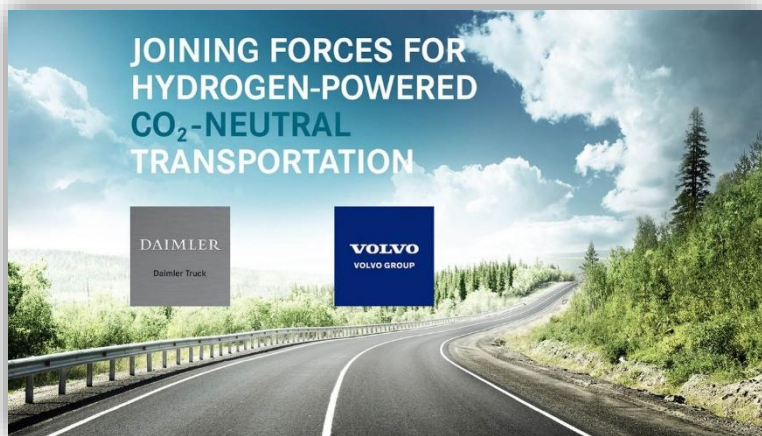
Toyota kommer att köpa in sig i Cellcentric, ett företag som fokuserar på att utveckla bränsleceller för vätgas som Volvo Group och Daimler **grundade 2021**.

Tillsammans planerar de tre företagen att fortsätta utvecklingen av bränslecellssystem för lastbilar och andra tunga fordon tillsammans med Cellcentric. I ett pressmeddelande skriver man:

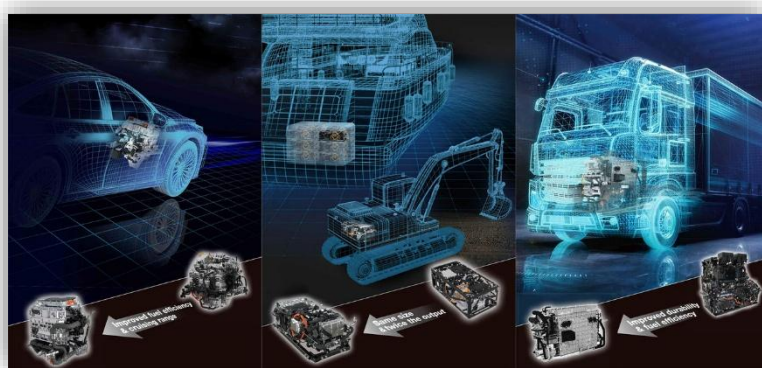
"Genom att kombinera Daimler Truck och Volvos omfattande expertis inom kommersiella fordon med Toyotas bränslecellsutveckling, produktionsteknik och tillverkningserfarenhet är målet att ytterligare stärka cellcentrics teknologiska fördel och marknadskonkurrenskraft. Avsikten är att cellcentric ska vara det gemensamma kompetenscentret som utvecklar, producerar och kommersialiserar bränslecellssystem för tung väg- och terrängtransport samt andra tunga tillämpningar med jämförbara krav.

"Flera andra företag har den senaste tiden övergett sina satsningar på bränsleceller med vätgas, bland annat Stellantis och GM, men det ser ut som om Volvo, Daimler och Toyota fortsatt tror att det finns en marknad för vätgasdrivna fordon.

northamerica.daimlertruck.com



**Daimler Truck AG och Volvokoncernen bildar bränslecellsbolag
Vill bli ledande global tillverkare av bränsleceller**



**Toyota håller på med nytt bränslecellssystem
Ska vara billigare och 20 procent effektivare**



**Toyota visar första prototypen av vätgasdriven Hilux
60 mils räckvidd, full tank på fem minuter**



9. BMW 3.0 CS möter Jaguar XJ 4.2 C: Ädla coupéer från 70-talet i duell

Av Thomas Pfahl

2026-02.02, 12:09

BMW och Jaguar, två märken i lyxklassen, möts i jämförelse. XJ 4.2 C förkroppsligar ren lyx, 3.0 CS en rejäl dos sportighet: Finns det fortfarande paralleller? Vilka är skillnaderna?



Innehåll

- [Noble glider vs. sportcoupé: Jaguar XJ 4.2 C och BMW 3.0 CS möts i jämförelse](#)
- [Sex cylindrar, tre liter: BMW:s formel för körglädje](#)
- [Produktionen av de två bilarna gick inte alltid smidigt](#)
- [Slutsats](#)
- [Tekniska specifikationer för BMW 3.0 CS och Jaguar XJ 4.2 C](#)

Noble glider vs. sportcoupé: Jaguar XJ 4.2 C och BMW 3.0 CS möts i jämförelse

Coupéer är bilens fria stil: de behöver inte vara praktiska, utrymmet är sekundärt, det är bara en sak som räknas (initialt): utseendet. Och så tävlar två riktiga skönheter från 70-talet här.

Produktionen av den eleganta [Jaguar XJ 4.2 C](#) startade inte förrän 1975 – året då [BMW 3.0 CS](#) redan tog farväl. Men Jaguar hade redan presenterat en första förhandsvisning av produktionsmodellen 1973 – mer om det senare. Det är tydligt vid denna tidpunkt att E9 och coupén i den andra XJ-serien skulle ha mötts direkt utan dröjsmål.



Sex cylindrar, tre liter: BMW:s formel för körglädje

Kunde ha, skulle ha, kamkedja – redan 1968 hade det München-baserade företaget placerat coupén bredvid sin lyxklassiga modellserie. Liksom den mindre **2000 CA/CS** tillverkades även den nya tvådörrarsmodellen av Karmann i Osnabrück och Rheine. Den leverades dock uteslutande med sexcylindriga motorer. Den första var 2800 CS – fram till 1971. Därefter följde trelitersmodellen, initialt endast med förgasare, några månader senare även med D-Jetronic.

För vår jämförelse tar Volker Pehl med sig sin 3,0 CS, alltså förgasarmodellen med 180 hk (132 kW). Redan partisk när det gäller BMW gör han ingen hemlighet av sin entusiasm för fjordsilvermodellen 74 – och särskilt dess chassi: "Den är helt enkelt fantastisk att köra!" Vem kan motsäga honom? Det var precis det bayrarnas mål på vägen mot den nya sportigheten: 2000 CS var chic, men kunderna krävde mer kraft.

Nu har hon förstått. E9 var mycket mer än en pimpad coupé i ny klass: fronten fick designas om på grund av de större motorerna, och nästan allt annat var annorlunda, inklusive chassit med längre hjulbas och bredare spårvidd. Denna bil kan med säkerhet betraktas som den stora smällen av den ofta citerade "rena körglädjen": den raka sexcylindern övertygar både med sin akustik och sin kraftleverans.

Oavsett om det var med förgasare eller insprutning blev trelitersversionen inte den mest populära E9-varianten utan anledning. 2.5 CS var det välmenande svaret på oljekrisen 1974/75, men spelar inte en större roll i seriens historia. Viktigare och mer inspirerande var **CSL-varianterna**, som slutligen användes för att ta sig ut på racerbana. Kort sagt: Med sin påkostade interiör visar civila 3.0 CS sig vara en bekväm touring-coupé, med en topphastighet på 213 km/h kan den även låta kon flyga vid behov.



XJ Coupé var också med på motorsport

Sådana äventyr är förstås helt främmande för den framstående coupén från Jaguar – kan man tro. Faktum är att Broadspeed hade förberett några tolvcyndriga coupéer för European Touring Car Championship, inklusive för Andy Rouse och Derek Bell. Bilarna var snabba, men allt annat än pålitliga.

Så låt oss lämna det där och vända oss till Achim Rotts bil som visas här: Under dess långa huv gör den 4,2-liters raka sexcyndriga motorn sitt jobb. Med 170 hk (125 kW) är effekten något lägre än BMW:ns, och britten bär också betydligt mer vikt. Det faktum att den också är utrustad med en automatisk växellåda vittnar om Jaguars suveränitet i detta fall.

Komfort är dagens ordning, inget hektiskt skiftande i jakten på den där saknade tiondelssekunden. Den eleganta tvådörraren glider avslappnat fram. Det finns heller ingen stress vid bensinpumpen när de två tankarna bak vill fyllas på en efter en ...

Sir William Lyons levererade återigen ett verkligt mästerverk: Coupén i XJ-serien anses vara den sista bilen som Jaguar-chefen själv arbetade med. Inte nog med det: den kallas ofta till och med "Lyons favorit". Det är synd att konceptet med de fullt infällbara sidorutorna och den saknade B-stolpen hade försenat marknads lanseringen med två år.

Produktionen av de två bilarna gick inte alltid smidigt

För redan 1975 hade [XJ-S](#) börjat riva sina hovar, vilket skulle ärva E-Type som fullblods-coupé eller cabriolet. Tvådörrars XJ var i princip "över", den försvann från prislistorna efter två år och 10 426 modeller (Jaguar och Daimler). Det som återstår är erkännandet av att vara en av de vackraste coupéerna i bilhistorien. Nåväl, åtminstone.

Det faktum att det definitivt är en eftertraktad klassiker, men marknadspriserna är långt ifrån lika höga som för andra representanter i dess klass, kan bero på den ökända nonchalans som tillskrevs de strejkglada arbetarna i British Leyland vid den tiden.

När det gäller BMW Coupé sägs transporten av de obehandlade karosser som tillverkats av Karmann från Niedersachsen till Bayern för slutmontering har satt sin prägel på många bilar. Den svetsade konstruktionen gör också reparationerna ganska kostsamma.

Trots detta har de totalt 30 546 coupéerna i E9-serien lämnat ett bestående, absolut positivt intryck: de banade väg för den extremt populära **6-serien (E24)**, som ersatte dem som planerat 1975.

Slutsats

Båda bilarna är typiska för sitt märke: Jaguar XJ 4.2 C erbjuder komfort och lyx i överflöd, BMW 3.0 CS är den vilda killen som gillar att vara sportig på vägen.



Thomas Pfahl

Tekniska specifikationer för BMW 3.0 CS och Jaguar XJ 4.2 C

Klassiska bilar 01/2026	BMW 3.0 CS	Jaguar XJ 4.2 C
Cylindrar/ventiler per cylinder.	6 / 2	6 / 2
Förflyttning	2985 cm ³	4235 cm ³
Prestanda	132 kW/180 hk vid 5500 varv/min	125 kW/170 hk vid 4500 varv/min
Max. totalt vridmoment vid	255 Nm vid 3700 varv/min	384 Nm vid 3750 varv/min
Växellåda / Drift	4-växlad växellåda / bakhjul	3-växlad automat / bakhjul
L / V / H	4660 / 1670 / 1370 mm	4845 / 1770 / 1375 mm
Egenvikt	1340 kg	1730 kg
Byggtid	1971 – 1975	1975 – 1977
Antal enheter	8199	10 426 (Jaguar+Daimler)
Acceleration noll till 100 km/h	8,2 s	10.0 s
Toppfart	213 km/h	185 km/h
Förbrukning per 100 km	10,6 L S	12,2 L S
Baspris (år)	26 975 markeringar (1975)	37 610 mark (1976)







10. Den bortglömda Falcon F7 från Detroit

Av Bruno Maia Publicerad 9 dec 2022

Är fortfarande relevant idag



FILM: https://youtu.be/MOZie_KwQO0

Utvecklad av det amerikanska företaget **Falcon Automobile Corporation** är Falcon F7 en tvåsitsig superbil som blev uppmärksammas när en prototyp först visades för allmänheten på North American International Auto Show 2010. Och sedan, 2012, presenterades produktionsmodellen för bilpressen. **Bloomberg TV rapporterade så här: "620-hk Falcon F7 är 2013 års mest eftertraktade bil"**. F7 var snabbare än de flesta amerikanska muskelbilar och superbilar. Vid den tiden var den näst efter **Chevy Corvette C7**. Det är imponerande hur den amerikanska biltillverkaren lyckades utforma och presentera denna produktionsmodell på mindre än tre år.

Fullblodsursprung från Detroit

Företaget är baserat i Detroit, Michigan, och grundades 2009 av Jeff Lemke, en amerikansk bildesigner och ingenjör. Lemke följde sin dröm om att bygga sin egen superbil. Inspirationen bakom Falcon F7:s exteriöra design kom när Jeff Lemke såg en affisch av **Ford GT**. Det var då han lade grunden för att bygga Falcon F7. Målet för Falcons ingenjörsteam var att skapa ett budgetalternativ med målet att konkurrera med modeller som **Ferrari 458 Spider** och **Lamborghini Aventador**.

Som de flesta små bilprojekt var företaget tvunget att outsourca många viktiga komponenter. Dessa kom från andra amerikanska företag. Den främsta anledningen till detta var att hålla kostnaderna nere. Att utveckla en drivlina från grunden var inget alternativ. Inte heller ett superbilsklassat fjädringssystem.



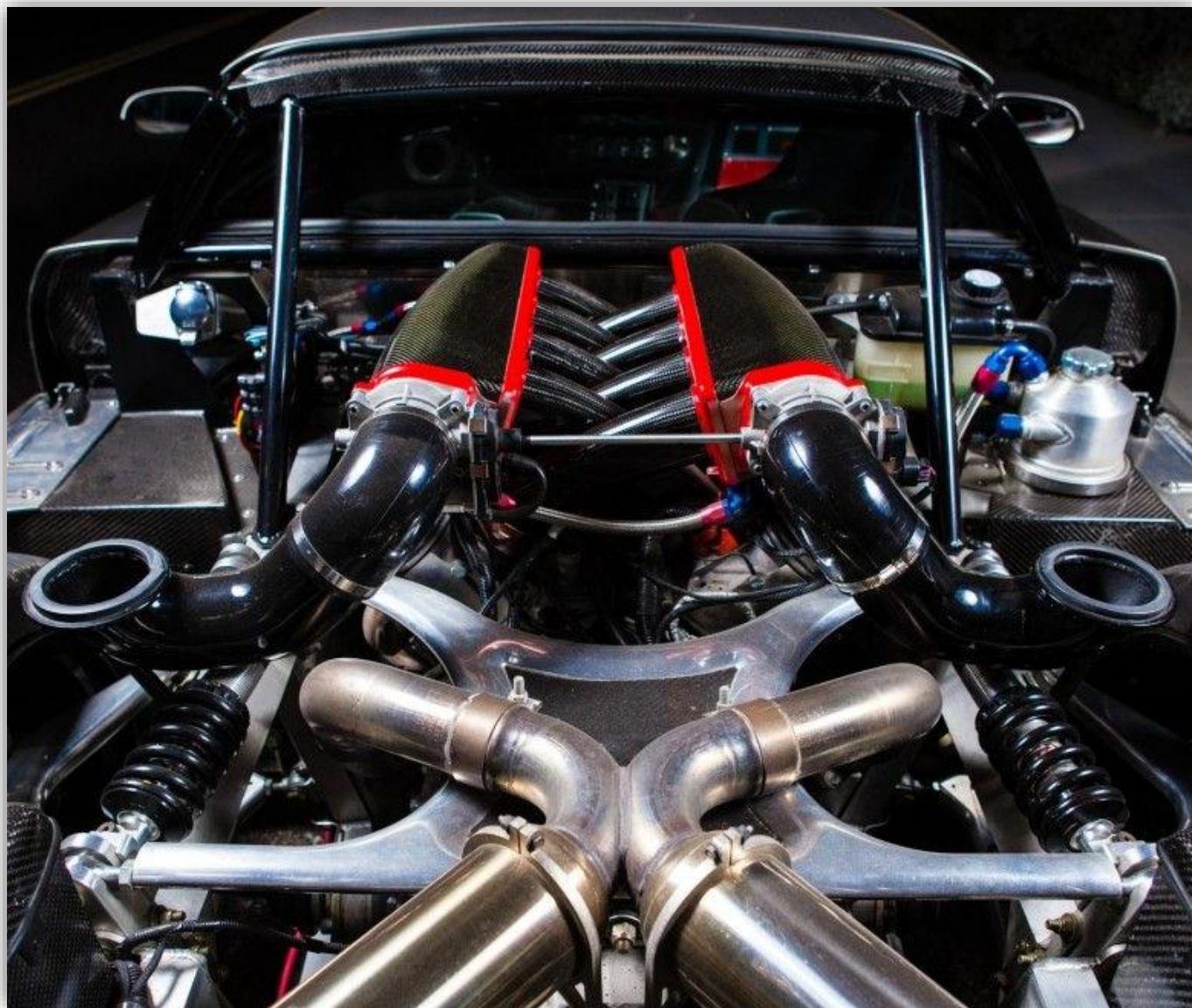
Interiörbild av Falcon F7 med sin manuelle växellåda och röda lädersäten

Tvärtemot vad du kanske tror, finns komfort och stil i insidan av detta odjur. Hans ger en mycket intim upplevelse för varje köpare eftersom bilen är anpassad efter varje kunds behov. Detta inkluderar även cockpitkonfigurationen som passar ägaren bekvämt, vilket är viktigt för en optimal körställning. Du har en handgjord läderinteriör med biljet-mätare, nyckellos tändning och luftkonditionering.

Lånad drivlina från en annan hot rod

Motorn i nuvarande Falcon F7 utvecklades i samarbete med Lingenfelter Performance Engineering. Falcon lånade motorn från den tidigare Chevrolet Corvette C6. Denna 7,0-liters V8 från GM stod bakom sätena. Falcon lade till tvångsinnsugning på V8:an med en dubbelturbo-intercooler. Den har ett torrsump-oljesystem och levererar imponerande 1100 hästkrafter. Den sexväxlade tunga växellådan använder ett dubbelskivkopplingsystem. Kopplad till en sexväxlade manuell växellåda, liknande den du hittar i Ford GT, kunde F7 nå 60 mph på 3,3 sekunder med en maxhastighet på cirka 190 MPH. Falcon Motorsports hävdar en uppskattad 0-60-tid på 2,7 sekunder samt en topphastighet på över 200 mph. Andra intressanta siffror som företaget anger är en kvartsmilstid på 10,9 sekunder och en sidoacceleration mellan 1,1 och 1,3 g.

När det gäller bromsarna fortsatte Falcon Motorsports med de bästa Brembo Carbon/keramiska skivorna, som har sexkolvsok för att bita i 15,5-tums skivorna fram, och fyrkolvs-skivor på 15-tums skivorna bak. Bromsning från 18 till 0 bör ske på under 30 meter. För att säkerställa att ingen prestanda går till spillo när den levereras till asfalten, sitter F7:an på Michelin Pilot Super Sport-däck. De är placerade på 20-tums smidda hjul.



Det högpresterande coil-over pushrod-fjädringssystemet kommer från Penske. Fjädringen är justerad för att ge rimlig dämpning på vanliga vägar. Det är en bil värdig att köra på banan, absolut. Men den är främst utformad för praktisk användning på gatan. Det vill säga, om inte just den kunden vill vara på racerbanan hela tiden. I det här fallet kommer Falcon Motorsports gärna att ställa upp och trimma den för det ändamålet. Överlag är det ren amerikansk arv som rinner från denna maskin. I slutändan är detta verkligen en rå amerikansk superbil som inte får tillräckligt med erkännande. Det är inget du ser på vägen eller ens på bilutställningar och tävlingar. Dess monocoque, mittmotor, bakhjulsdrivna konfiguration ger en unik körupplevelse.

TopSpeed General: Prenumerera och missa aldrig det som betyder något

Från de senaste genombrotten inom bilindustrin till recensioner, branschinsikter och exklusivt innehåll finns vi här för att väcka din passion för allt som rör bil. Prenumerera nu och håll dig i förstaplatsen i bilvärlden!

Sammanfattningsvis

Nu är F7 en helt amerikansk superbil som aldrig riktigt slog igenom och det kan ha varit av olika anledningar. Kanske på grund av den begränsade produktionen eller kanske var priset inte det, billigt trots allt. Eller så kommer en nykomling alltid ha svårt att konkurrera med mer etablerade superbilmärken. Oavsett verkar inte folket på Falcon Motorsports vara avskräckta.



Bakre perspektiv av en grå Falcon F7 på vägen under en fotografering i Arizona av Justin Muir

Falcon F7 finns fortfarande kvar och är uppdaterad med sin nuvarande konkurrent. Falcon Automobile Corporation fortsätter att bygga sitt varumärke. De erbjuder mycket bil för pengarna och en rå amerikansk känsla för föraren. Det är en exklusiv superbil. Den är ovanlig och annorlunda, med en begränsad produktion som anpassar sig till varje enskild ägare med omsorg och uppmärksamhet. Låt oss hoppas att de stannar kvar och fortsätter att erbjuda den amerikanska superbilsupplevelsen till dem som har turen att få tag på en Falcon F7.



Bruno Maia

Bruno började på Top Speed 2022 och är nu Senior Editor för ICE samtidigt som han utbildar skribenter inom CarBuzz, HotCars och TopSpeed. Som bil- och motorcykelentusiast tycker han om att skriva om och följa vad som händer i branschen. Med en magisterexamen i företagsekonomi fann Bruno tillfredsställelse i att skapa och redigera... Han är entusiastisk över den elektrifierade framtiden, men om han får välja skulle han ändå föredra att bränna saker som diesel, gas eller etanol. Bruno är lättsam och vänlig, och är känd för att ibland tappa basen.

11. Nash Ambassador Suburban 1947



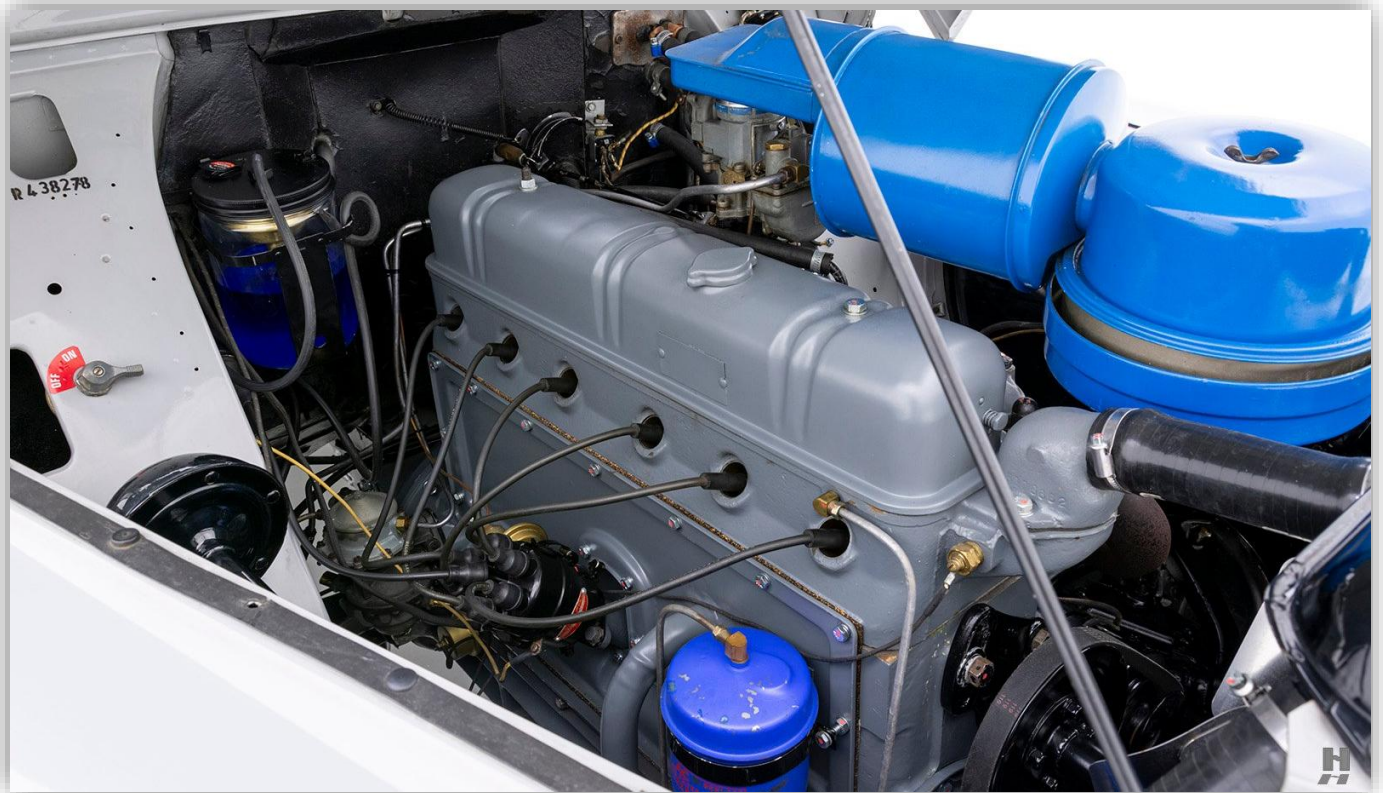
Efter andra världskriget stod amerikanska biltillverkare inför både en utmaning och en möjlighet. Marknaden för nya bilar var som mest på sin höjd, men samtidigt var konkurrensen hårdare än någonsin. Praktiskt taget alla biltillverkare återvände till efterkrigsproduktion med daterade 1942-design, vilket gjorde det avgörande för företag som Nash Motors att introducera något innovativt. Nash svarade med Ambassador Suburban, en bil som, även om den inte var avsedd att säljas i stora mängder, var designad för att locka kunder till bilhallarna med sin distinkta stil och lyx.





Nash Ambassador, en långlivad modell som tillverkades från 1927 till 1957, utvecklades genom flera generationer och olika karossstilar, inklusive tvådörrars, fyrdörrars, cabriolet och både långa och korta hjulbaser. Bland dessa utmärker sig 1947 års Nash Ambassador Suburban med sin lyxiga 'woodie'-stil, ett kännetecken för sin tid. Denna fyrdörrars fastback-sedan hade vacker tvåfärgad askram och mahognyträpaneler levererade av Mitchell-Bentley, vilket gjorde den till den dyraste produktionsbilen som Nash tillverkade vid den tiden.





Nash byggde endast 1 000 exemplar av Suburban mellan 1946 och 1948. Diskussioner inom Nash-fanbasens onlinememskap uppskattar att det finns färre än tjugo exemplar kvar. Denna generation av Ambassador är känd som Nash 600, och har fått sitt namn från den annonserade förmågan att köra 600 miles på en tank bensin. Den debuterade 1941, men liksom andra biltillverkare vid den tiden fick Nash order av den federala regeringen att stoppa produktionen av personbilar under andra världskriget, från 1942 till 1945. När Nash kunde tillverka bilar igen fortsatte de med sin populära slipstream-design från 1940-talet. På grund av brist på delar och behovet av att köpa nya bilar accepterade många kunder gärna förkrigsmodeller eftersom de åldrande och försummade fordonen på vägarna behövde bytas ut.





Unik och exceptionellt väl presenterad har denna Nash Ambassador Suburban från 1947 noggrant restaurerats; en verklig mutter-och-bult-restaurering i alla bemärkelser. Kroppen är färdigställd i en vacker tidsriktig nyans av Arlington Light Gray med en vinröd interiör, en mycket vacker kombination i kombination med det vackert restaurerade tvåfärgade träet. Panelpassningarna är exemplariska och träarbetet har omsorgsfullt lackats till en varm glans. Under huven finns den robusta 235 kubikhjuls överliggande ventil 112 hk sex-cylindriga motorn, kopplad till en treväxlad manuell växellåda med överväxel. Motorutrymmets detaljer utförs av samma höga standard som resten av denna fantastiska Nash. Bilen har fem helt nya vita bladbladsdäck monterade på de ursprungliga 16" kromade hjulen.

I och med den grundliga restaureringen av denna Ambassadors interiör har de flesta av bilens ursprungliga detaljer bevarats, förutom dörrpanelerna, som har byggts om till vackert synligt betsat trä. Denna förändring betonar och utvidgar woodie-upplevelsen in i bilens interiör. Den har fortfarande sina vackra vinröda läderklädselsäten och träådningsdetaljer, medan mattan har moderniserats med ett högkvalitativt vinrött öglamaterial, vilket ökar hållbarheten och ger den nytt liv.

Den motordrivna instrumentpanelen är original i bilen och ger en autentisk Art Deco-influens, samtidigt som den omger det signatur Weather Eye-klimatiserade luftsystemet. Detta system, varumärkesskyddat av Nash Motors, var det första massproducerade konditionerade luftsystemet som använde varm motorkylvätska som värmekälla. Den kännetecknas av en kåpmonterad utomhusluftmottagare som låter frisk luft passera genom en värmekärna och tillför varm luft till fordonets interiör.

En annan unik funktion i bilen är det nya nedfällbara baksätet, som gör det möjligt för passagerarna att stoppa in benen i bagageutrymmet och omvandla det till ett sovområde – en innovation exklusiv för Nash vid den tiden. Slutligen levereras bilen med originalinstruktionsboken och försäljningsbroschyren, och har registrerats av FIVA med en registreringskod på vindrutan. FIVA är en världsomspännande organisation som ägnar sig åt skydd, bevarande och främjande av historiska fordon. En FIVA-registreringskod utfärdas till en ägare som har lämnat detaljerad information om fordonets historia, teknisk information, eventuella ändringar och andra viktiga detaljer. När dessa uppgifter har kontrollerats av den auktoriserade nationella federationen och fordonet har inspekterats för att bekräfta informationens riktighet, utfärdar FIVA ett registreringsnummer.

Som ett av de få kvarvarande exemplen står denna Nash Ambassador Suburban från 1947 som ett bevis på amerikansk bilupppfinningsrikedom och hantverk under sin tid. Denna Ambassador Suburban är noggrant restaurerad och fortsätter att fånga publikens och säkerställer att dess arv lever vidare i generationer framöver.

12. Grattis Vaz Lada Niva!

Publicerad 8 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Nadja och Tanja har namnsdag passar vi på att hylla Niva.



Lada Niva som debuterade 1976 var AutoVaz' första egna bil, även om den till utseendet anknyter starkt till den Fiat 124-baserade personbilen från Togliattigrad.

När den kom var den i framkant eftersom det var en av de första terrängbilarna med självbärande kaross.

I Sverige introducerades den först 1979-1980, de svenska avgasreglerna sinkade lanseeringen en aning. Vid denna tid var Vaz ett märke att räkna med på den svenska marknaden och generalagenten Matreco satsade med två modeller av Niva; den enklare Niva 1600 och den lite mer påkostade Niva 1600 Jet.

Försäljningen gick ganska bra i början av 1980-talet för att mot slutet av decenniet klinga ut.

Men Niva finns kvar och går numera att köpa fabriksny även i Sverige. Karossen är i stort sett oförändrad sedan introduktionen, bakluckan har fått lite bättre öppning och grillen ser lite annorlunda ut

Eftersom Niva bara är 3,7 meter lång (det finns en version med längre axelavstånd och fyra dörrar också men inte i Sverige) är den smidig både i stadstrafik och terräng.



Lada 2121 1977–94



Lada 2123 (200) 1998



Lada 2123 (200) 1998



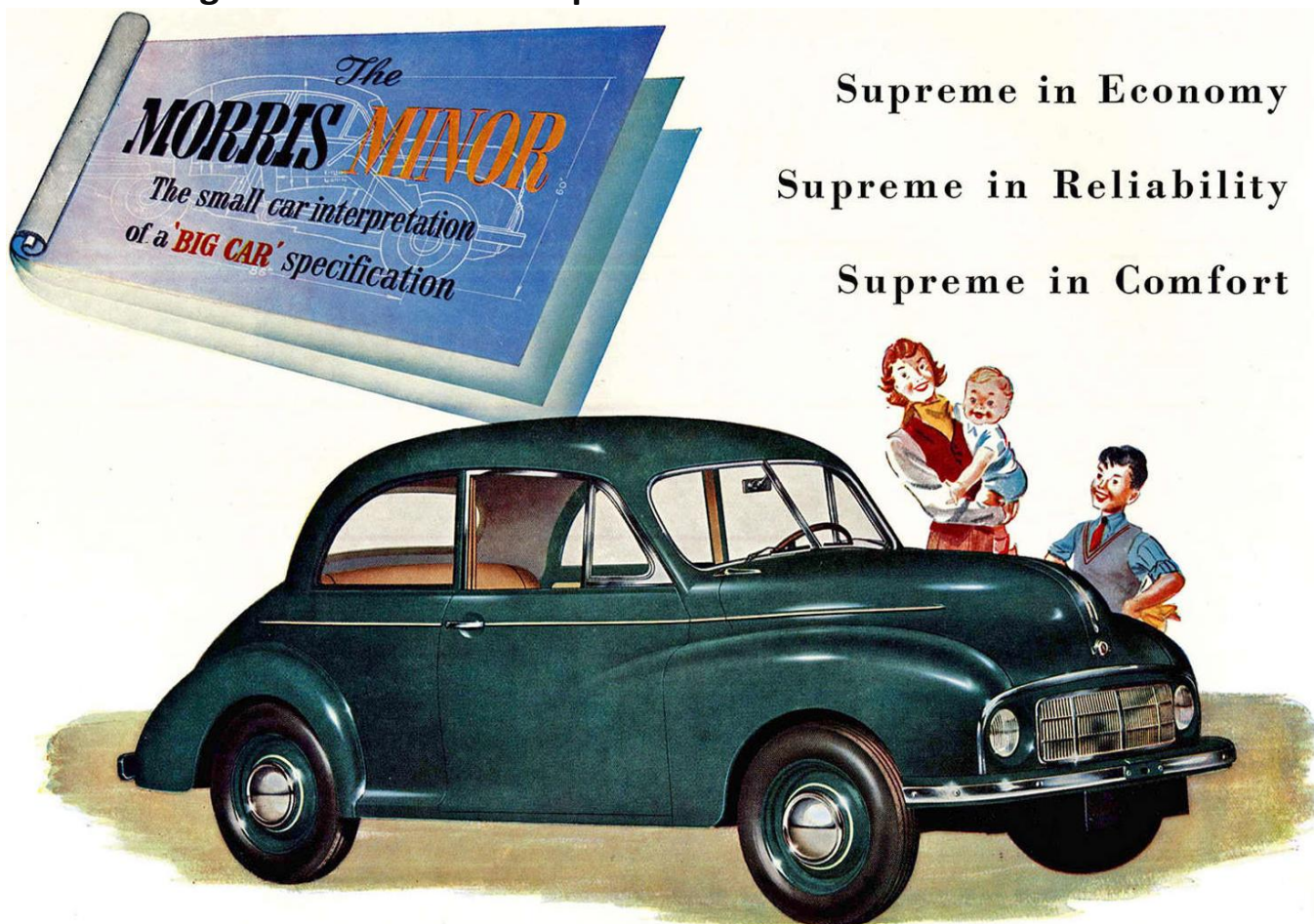
Lada 2723 1999



Lada 2123 2001

AUTOCAR

13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Morris Minor (1948)

Fransmännen fick Renault 4CV, britterna fick Morris Minor, som var den första brittiska bil som någonsin såldes i en **miljon** exemplar, en milstolpe som nåddes i slutet av 1960. När produktionen av Minor upphörde helt 1971 hade 1,6 miljoner exemplar sålts i en rad olika karosserier: sedan (två- och fyradörrars), cabriolet, skåpbil, herrgårdsvagn och pick-up.

Trots sin popularitet var Minor helt konventionell i sin **konstruktion** med en basmotor och bakhjulsdrift. Designern **Alec Issigonis** hade hoppats på en flat-fyramotor, oberoende framhjulsupphängning med länkarmar och kuggstångsstyrning - men han fick bara det sista.

Hedersomnämningen för 1948: Citroën 2CV, Land Rover Serie I, 1949 Ford



Roger Warolin