



Humber Super Snipe Series IV (1964)

- 1. Puma Gen-E**
- 2. Isuzu D-Max BEV**
- 3. Mini JCW med 265 hk**
- 4. Elbil från Mercedes får steer-by-wire-styrning**
- 5. BMW sågar BYDs rekordladdning**
- 6. Humber Super Snipe**
- 7. Pontiac Star Chief**
- 8. Grattis Austin-Healey Sprite**
- 9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945**



1. Fords minsta elektrifierade: Puma Gen-E i första kontrollen

Av Gerald Czajka 04 april 2026, 08:04

Med Ford Puma Gen-E vill det Köln-baserade företaget ha inflytande över små, prisvärda elbilar. Testet klargör om det fungerar.



Ford tänker stort – små bilar som Ka (utgången 2020), (2022) eller (2023) har det inte lätt. Sträckan under 4,30 meter plöjs nu endast av , som också varit batterielektriker sedan början av 2025.

Den 4,21 meter långa crossovern känns igen på den stängda fronten, har 168 hk och kan möjligen skjutas riktigt billigt till priser från 36 900 euro med lite förhandlingsförmåga och inklusive nuvarande Ford-bonus (upp till 5000 euro) och statliga bidrag (upp till 6000 euro). Är den lilla värd investeringen?

Rad två erbjuder lite mindre utrymme

Puma räknas egentligen inte som ett rymdmirakel, men ingen förväntar sig det här heller. När man sätter sig i är den behagliga 620 millimeters sitthöjden märkbar – detta ger en bra överblick utan att behöva klättra. Ändå vill långa ryttare ibland ha luftigare boende framtill, det vill säga mer utrymme för långa ben och höga huvuden. Framför allt vill platserna erbjuda mer format och stöd. Det är bäst att placera avkomman längst bak, där det snabbt blir mysigt för vuxna.

Utrymmet för bagage är snyggt tack vare det 145-liters utrymmet (av plast, med avlämning) under det variabla lastgolvet i Gen-E finns 523 till 1283 liter bagageutrymme tillgängligt, fram finns fortfarande ett 43-liters förvaringsutrymme (frunk) för laddkablar och valfri avtagbar dragstång (790 euro).



Ganska smal: För passagerare från 1,80 meters längd blir det lite obekvämt bak, den låga sittställningen skapar skarpa knävinklar.

Infotainment fungerar inte alltid optimalt

Funktionen sker i princip via den 12-tums pekskärmen i mitten, assisterad av några riktiga knappar och knappar. Systemet (Ford Sync 4) fungerar okej, inte alltid optimalt, men kan hanteras med hjälp av röstassistans och din egen smartphone (Apple CarPlay och Android Auto trådlös standard).

Självklart finns de viktigaste säkerhetsassistenterna alltid i Puma (från trafikskyltsigenkänning till filhållning till kollisionsassistans), det nya BlueCruise-systemet (kräver förarassistanspaket för 1500 euro och 7-årsprenumeration för 1450 euro) kommer sedan också att tillåta autonom körning enligt nivå 2+ på utvalda rutter (inklusive automatiska filbyten). Tyvärr kom vår testbil utan BlueCruise, men vi kommer att ta igen ett test så snart som möjligt.

Fast chassi med komfort

Från stillastående ser Gen-E ganska livlig ut, och ska nå landsvägshastighet på trovärdiga åtta sekunder. Chassit, som tenderar att vara styvt, passar in i detta, men kräver knappast några kompromisser när det gäller reskomfort. Gupp och fel på vägen hanteras på ett bindande och mestadels orörligt sätt, endast grova kanter och klackar gör passagerarna obekväma. Bland annat är 18-tumsfälgarna märkbara här (standard på Premium, bas 17-tum). Överlag ger den elektriska Puma dock en behagligt aktiv körupplevelse.

Detta förändras dock vid högre hastigheter på motorvägen. Från 120 km/h som senast blir det lite tråkigt, den lilla Forden får tom på andan – inte ens sportläget biter av en tråd. Vid 160 km/h stannar den ändå, vilket kan göra långa motorvägssträckor till ett tålamodstest.



Pumas arbetsplats: cockpit med två stora skärmar och stiliserat hantverk – det kan du definitivt göra.

Särskilt eftersom det inte är en av de största med en nettokapacitet på 43 kWh, och testförbrukningen på 21,8 kWh/100 km i samma tåg inte är en av de minsta. Så vi klarade bara 272 kilometer utan stopp vid en utomhustemperatur på fem grader Celsius – och hade sedan tid för en liten frukost på maximalt 100 kW. I år bör dock en optimerad batteridesign och något mer kapacitet (46,8 kWh netto) öka WLTP-räckvidden till 386 kilometer – detta kommer vi också att kontrollera i ett annat test.

Subventionen pressar priset under 26 000 euro

Tack vare maximalt 6000 euro i statliga bidrag och upp till 5000 euro i elbonusar från Ford själv (hos deltagande Ford-partners gäller både vid köp och för), kan priset på 36 900 euro idealiskt sänkas till mindre än 26 000 euro. Om du tar tillverkarens 5000 euro som handpenning kan du hyra för 210 euro/månad (36 månader; 10 000 km/år). Vi skulle säga: Avtal – även om Ford är snåla med garantin och bara ger två år.



Motordesign	Elmotor fram
Prestanda	123,5 kW (168 hk)
Kontinuerlig effekt	52 kW (71 hk)
Max. vridmoment	290 Nm
Drivning/växellåda	Fram/1-växlad automatlåda
0–100 km/h	8.0
Vmax	160 km/h
Testkonsumtion*	21,8 kWh/100 km
Reichw. (Test/WLTP)	272/376 km
Batterikapacitet (netto)	43 kWh
Laddningseffekt (AC/DC)	11/100 kW
Längd/bredd/höjd	4214/1805-1930**/1555 mm
Hjulbas	2588 mm
Säteshöjd	620 mm
Stamvolym	523-1283 + 43 l
Tomvikt/last.	1552/463 kg
Dragkapacitet gebr.	750 kg
Garanti	2 år utan kilometergräns
Pris	från 36 900 euro

*mätt vid 5 °C; **bredd med ytterspeglar

Slutsats av:



Gerald Czajka

Precis som sin bror till förbränningsmotorn lyckas även Gen-E med sin praktiska natur, och Fords elbonus gör den attraktivt prissatt. Måttlig räckvidd och laddningskraft gör den till en andra bil för familjer.





2. Isuzu D-Max BEV

Av Christoffer Gullin

5 apr. 2026

Test av räckvidd, laddning och så fastnar jag i snön...



FILM: <https://youtu.be/TtoLpKW2vKg?t=1>

Jag har provkört nya Isuzu D-Max BEV, en fullstor pickup som går på el. I videon testar jag dess räckvidd och laddning samt går igenom bilens utrymmen och funktioner. Jag testkör den även i snön och det går väl sådär bra...



Christoffer Gullin



3. Mini JCW med 265 hk: Denna inställning väcker den gamla körglädjen!

Guido Naumann 04 april 2026, 06:40

34 hk mer för 231 hk tvålitersturbon? Hjälper det? Tro mig, denna mini är en av årets överraskningar.



Alla som har läst den tidigare jämförelsen har redan lagt märke till den senaste slutsatsen. Den rör sig allt längre bort från sina puristiska rötter. Det är verkligen synd med den här bilen, i början av min journalistkarriär var den 1100 kilo tunga R50 (2002) med sin 1,6-liters kompressormotor (163 hk) en rolig maskin framför herren.

Och idag? Borriga tvålitersturbo, väger upp till en fyra, nästan lika stor som en kompaktbil, med mer fokus på livsstilschic och premium touch än körglädje.

För övrigt ser även mini-tuners det så. Alla njuter av den nu mycket återupplivade trimningsbranschen. Den "gamla" Mini finns fortfarande tillgänglig till bra priser mellan 3000 och 5000 euro. Vilket sedan kryddar dem med färskare delar och har kul.

AC Schnitzer gör också detta, men har förstås även några "gånghjälpmedel" för de nuvarande modellerna i sitt sortiment. Nyligen ringde utvecklingschefen Roman Fenners och sa att han hade en Mini JCW cabriolet klar. 34 hk mer, hjul, lite utsmyckning. Jag: "Roman, vi är AUTO BILD SPORTSCARS." Varpå han svarar: "Den där bilen kör nästan som gamla Mini!" Cabriolet, med 34 hk fler och större hjul? Så snälla! Nåväl, fram och tillbaka lät vi oss bli slagna, och strax därefter stod bilen på vårt redaktionskontor.

Söta, vita med svarta ränder, våra kollegor var överlyckliga. Tvärtom för mig. De första kilometrarna genom staden irriterades lite på den vinglande innerspegeln. Sedan ut mot mätflygplatsen, cirka 100 kilometer motorväg och landsväg. Olja varm, gas. Och ärligt talat: jag hade aldrig trott att 265 hk kunde kännas så bra.



Objektivt sett är den "bara" 34 hk mer.

Subjektivt ger dock uppgraderingen en helt ny disk. Äntligen sugen på varv igen!

Motordesign/turboladdning	R4, Turbo
Ventiler/Kamaxel	4 per cylinder / 4
Förflyttning	1998 cm ³
Utgång vid 1/min	195 kW (265 hk)/5200
Vridmoment 1/min	390 Nm/1450
Växellåda	Åttastegad automatlåda
Drivtyp	Framhjul
Dimensioner L/W/H	3872/1932*/1415 mm
Hjulbas	2495 mm
Bränsletank/bagageutrymme	44/215 l
WLTP-förbrukning per 100 km	6,9 l Super
Testbilspris	59,642 €

* Bredd med ytterspeglar



De 2106 eurona för detta underbart rökiga avgassystem är väl investerade pengar

Mer tryck från 34 hk sprutan

Tvålitersturbon verkar ha behövt just denna 34-hästars spruta. Han har alltid varit klarvaken där nere; Men nu trycker han också ut från toppen riktigt tappert. Dessutom är det betydligt rökigare ljudet från sportens avgassystem jämfört med serien, underbart! Den åttaväxlade automatlådan spelar också glatt och levererar det ökade vridmomentet med smak.

Om den blir kurvig verkar förnyringen äntligen perfekt. Det är svårt att tro att ett par fjädrar och större skor gör så stor skillnad. Girigheten efter kurvor är nästan som förr i tiden. Understyrningen, som ofta kritiseras i serien, blåses bort, bakdelen spakar äntligen igen. De greppvänliga Contis spelar definitivt en roll i detta.

På arbetstid? En mjuk sekund snabbare till 100, till 200 lite över fyra. Bara när det gäller pris, ärligt talat, hade vi hoppats på lite mer reflektion över de gamla tiderna. 60 000 euro för en Mini är redan högt!

Slutsats av:



Guido Naumann

Att köra en Mini som den brukade – det är precis vad du kan göra med stämmningskitet från AC Schnitzer. Det Aachen-baserade företaget har medvetet tagit itu med svagheterna i motorn och chassit och effektivt kryddat dem. Mycket mer kurvglädje, rakt fram tydligt och synligt snabbt, vackert ljud och sportigt utseende. AC Schnitzer kan inte justera priset själv, Mini är helt enkelt dyr.



4. Elbil från Mercedes får steer-by-wire-styrning

Posted by Kristofer Rask april 4, 2026

Mercedes-Benz tar ytterligare ett steg i utvecklingen av sina elbilar. Lyxsedanen Mercedes-Benz EQS blir först ut från en tysk biltillverkare att få så kallad steer-by-wire i serieproduktion. Tekniken innebär att ratten inte längre är mekaniskt kopplad till hjulen.



FILM: https://youtu.be/a06oW4NQ_Hc

Den nya lösningen ska ge en mer direkt och lättkörd känsla bakom ratten. Styrningen blir mer exakt och kräver mindre rattutslag samtidigt som det blir enklare att manövrera bilen i trånga utrymmen och vid parkering. Mercedes uppger också att stabiliteten i högre hastigheter förbättras genom bland annat samspelet med bakhjulsstyrningen.

Eftersom vibrationer från vägen inte längre överförs mekaniskt till ratten så bidrar det också till att öka komforten. Systemet simulerar istället känslan av vägkontakt digitalt vilket ska ge en naturlig och intuitiv styrkänsla.

En annan effekt är att ratten kan göras mer kompakt och platt i sin design. Det ger bättre sikt mot förardisplayen och mer utrymme i kupén samtidigt som insteget i bilen blir enklare.

Säkerheten har varit en central del i utvecklingen. Systemet har dubbla signalvägar och är uppbyggt med redundans för att säkerställa att styrningen alltid fungerar. Skulle ett fel uppstå finns stöd från bakhjulsstyrning och individuella bromsningrepp via stabilitetssystemet.



Mercedes EQS erbjuds med Steer-by-wire.


En annan viktig del i utvecklingen är att systemet redan har genomgått omfattande tester. Enligt Mercedes-Benz har steer-by-wire-lösningen testats i över en miljon testkilometer både i simulatorer, på testbanor och i verklig trafik. Det ska säkerställa att tekniken fungerar i olika situationer och lever upp till samma krav på säkerhet och tillförlitlighet som traditionell styrning.

I samband med den nya styrtekniken introduceras även en uppdaterad airbaglösning anpassad för den nya rattdesignen. Trots förändringarna uppges säkerhetsnivån vara oförändrat hög.


Steer-by-wire blir ett tillval till EQS. Mercedes kommer samtidigt fortsätta erbjuda traditionell mekanisk styrning som alternativ.

STEER-BY-WIRE
NEW STEERING EXPERIENCE COMBINED WITH MAXIMUM SAFETY

Responsive on the open road,
agile in the city



170°





360°

- Less effort at low speeds
- No need to re-grip the wheel
- Better view and more leg space



Kristofer Rask

5. BMW sågar BYDs rekordladdning och varnar för dolda risker

Av Åsa Wallenrud

Publicerad 03 apr. 2026

Kriget om laddhastigheter trappas upp när kinesiska BYD presenterar teknik som ger 500 kilometers räckvidd på bara fem minuter.



Markus Fallböhmer, chef för batteriproduktion hos BMW, tycker att BYD är lite väl optimistiska.

BMW ställer sig dock mycket kritiska till de extrema siffrorna och varnar nu för att jakten på korta laddtider sker på bekostnad av både batteriets livslängd och säkerhet.

Den tyska biltillverkaren menar att det är enkelt att optimera en enskild egenskap men att det alltid innebär kompromisser på andra områden.

Enligt BMWs ingenjörer kan **BYDs** nya metod leda till överhettning och sämre hållbarhet över tid, vilket gör att tyskarna väljer en mer balanserad väg framåt för sina kommande elbilar.

Läs mer: [BYD:s drag i elbilskampen: Laddning på fem minuter. Dagens PS](#)
Tyska jätten ifrågasätter de kinesiska löftena

Den kinesiska biltillverkaren BYD har nyligen visat upp ett system för så kallad blixtladdning på 1 500 kW. Med hjälp av den nya tekniken och den andra generationens Blade-batteri påstås modellen Denza Z9GT kunna laddas med 50 mil i räckvidd på endast fem minuter.

Detta är siffror som närmar sig den tid det tar att tanka en vanlig bensinbil, men hos BMW är man långt ifrån imponerade.

Markus Fallböhmer, chef för batteriproduktion hos BMW, **menar att man måste vara försiktig** med den här typen av tillkännagivanden. Han liknar batteriteknik vid en filt där man blottar andra delar om man drar för hårt i ena änden.

Enligt honom skulle BMW också kunna öka sina laddhastigheter markant, men det skulle tvinga dem att sänka andra viktiga faktorer för batteriet.

Kvalitet och säkerhet går före snabbhet

BMW betonar att deras strategi handlar om att garantera kvalitet och säkerhet snarare än att vinna jakten på den högsta siffran vid laddstolpen.

Mike Reichelt, som leder arbetet med BMWs nya **Neue Klasse**-modeller, förklarar att de ständigt arbetar för att minska laddtiderna men att de aldrig kompromissar med hållbarhet eller räckvidd.

De nya modellerna **iX3** och **i3** är de hittills snabbaste elbilarna från det tyska märket med stöd för laddning på 400 kW. Det gör att en i3 kan få 400 kilometer räckvidd på tio minuter.

BMW anser att detta är en nivå som räcker för de flesta användare i verkligheten utan att man riskerar att batteriet slits ut i förtid eller blir osäkert.

Upp till 90 miles räckvidd sätter fokus på långkörning utan kompromisser. (Foto: BMW)

Risk för överhettning i fokus

En av de största utmaningarna med extremt snabb laddning är värmeutvecklingen. När energin pressas in i batteriet med så hög effekt som 1 500 kW genereras stora mängder värme. Detta kräver avancerad temperaturhantering för att undvika skador eller i värsta fall bränder.

BMW antyder att den snabba utvecklingen på den kinesiska marknaden kan leda till att man prioriterar kortsiktiga prestandasiffror framför långsiktig tillförlitlighet.

Genom att hålla sig till 400 kW menar den tyska tillverkaren att de kan säkerställa att kunderna får en produkt som håller i många år utan att batterikapaciteten försämras drastiskt.

Miss inte:



Billigaste bilägandet – komplett guide. E55





6. Humber Super Snipe MkIV

Av Martin Buckley 6 mar 2023

Humber hade förfallit till uppgraderade Hillman Hunters när namnet togs bort i mitten av 70-talet. Ändå var det ett högprofilerat märke under sin efterkrigstid, Rootes främsta produkt med en egen tydlig identitet.



De stora sidoventils-Pullman-bilarna, alltid målade svarta, användes flitigt som officiella statliga bilar, medan 'seriens' enhetskarosser Super Snipes var (osannolika) polisbilar på 60-talet, särskilt stationer för motorvägspatruller.

Däremellan kom MkIV, de sista Humber-bilarna med kaross-på-ram och de första Snipes med en toppventilmotor, i detta fall en 113 hk 4,1-liters 'Blue Ribband' raksexa från en Commer-lastbil, med en effekt på 30 RAC hästkrafter.

Dessa bilar var moderna symboler för Storbritanniens nya elisabetanska era 1953, med en b

landning av fullbredd, mid-atlantisk design och tre-i-varandras bänksäten med växelspak, stort vridmoment och lätta kontroller, med antydning från samtida reklam att Super Snipe var en bil för både kvinnor och män.

Det var en fullvärdig sexsitsig 'toppväxel'-bil som tog kuperad terräng med gott och roligt, hade ett enormt bagageutrymme och en full synkroniserad växellåda, fortfarande en sällsynthet i början av 50-talet.



En cockpit i trä och läder för denna exklusiva klassiker Humber

Förutom sedan-, turné-limousin- och kombiversioner byggde karossbyggaren Jones Brothers från Kilburn (mest känd för sina likbilar) fyra speciella öppna Super Snipe MkIV för drottning Elizabeth II:s Royal Commonwealth-turné 1953/54, en sex månader lång resa runt det brittiska imperiet efter kröningen, vilket ytterligare förstärkte märkets exklusiva rykte.

Designen var en långnos/lång svans-anpassning av Hawk-kroppen (den fyrtuppiga versionen som berömts för att transportera den förrädiske spionen George Blake bort från Wormwood Scrubs-fängelset i London efter att han rymt 1965), med en förlängd version av dess korsformade chassi.

Super Snipe var en större bil än den först såg ut och var definitivt imponerande. Med en vikt på 4500 lb och en kostnad på £1400 var den dyrare än den mycket smidigare **Jaguar** MkVII, men bra värde för de köpare som betraktade flaggskeppet Rootesmobile som en fattigmans **Bentley**.

Problemet var att de flesta brittiska kunder förmodligen blev avskräckta av deras storlek och törsten på 14 mpg – förbrukningen kunde sjunka till ensiffriga siffror i stan – vilket troligen är anledningen till att endast 5286 kunde övertalas att köpa en MkIV, trots dess potential på 95–100 mph och möjligheten, på de sista 122 hk-versionerna, en helautomatisk växellåda.



Den stora 'sexan' ger Humbern prestanda nära 160 km/h

Autocar gav ett entusiastiskt omdöme under perioden: 'allmän stabilitet och väghållning gör att bilen snabbt kan köras in i kurvor ... lätt understyrning ... styrningen är lätt'.

Naturligtvis har dessa inget med upplevelsen under 2023 att göra. Dessa 50-tals-Humbers är nästan definitionen av tunga. Alla manövrar måste förutses i god tid, så stor är dess totala understyrning när den ombeds ta de mest blygsamma kurvorna.

När du drar på stora armar fulla av oprecis lås fumlar du med rattväxlingen, men inser snart att växlingar är valfria och vilken utväxling du hittar är ganska irrelevant, eftersom den mjukt diskreta motorn med sin lilla Stromberg-förgasare är mycket flexibel – vridmomentet på 206 lb ft når sin topp vid endast 1400 varv/min.

På en rak väg kommer dessa Humbers att bowla fram tyst och ganska magnifikt.

Man kan se hur bilarna passade Stirling Moss rekordbrytande insatser i Europa, Afrika och Australien i ett fabriks-exemplar – 15 länder på 90 timmar var en betydande bedrift 1952, samt en fin reklam för den typ av robusta bilar Storbritannien kunde exportera till dessa områden.

Med vida läderytor och en lyxig interiör som blandade brittisk fasad och amerikanska stilinslag kändes dessa Humbers välgjorda på det sätt som alla Rootes-produkter från 50- och 60-talen brukade vara, definitivt ett snäpp över **Ford Pilots och Wolseley 6/80-talet** på sin tid.

Formen, förförisk i den praktfulla färgkonsten i tidens Rootes-reklam, verkar idag bara pompös i metallen, den perfekta bilen för den stela bankchefstypen med Homburg-hatt som är välkänd från Norman Wisdom-komedifilmer från tidigt 50-tal.

Problemet är att jag har en svaghet för pompösa sedaner och något med MkIV Snipe fångar eran mer perfekt, på något sätt, än någon Jaguar eller **Rover**, även om bilen i sig inte är lika fulländad. Ibland spelar det ingen roll.



Med ståtliga linjer var Humber Super Snipe MkIV definitivt ett snäpp över



7. Pontiac Star Chief Cabriolet 1957



1955 var det första året för Pontiacs V8 med överliggande ventil, en 287 kubiktums 180 hk motor som passade in i GMs hierarki mellan 265 kubiktums Chevrolet och 324 kubiktums Oldsmobile. Den visade sig snabbt vara stark, pålitlig och kunde trimmas och utvecklas för mycket högre prestanda. Tillsammans med den nya V8:an genomgick Pontiac också en total omdesign 1955. 1957 såg en ytterligare omdesign, där de överarbetade silverfärgade motorhuvsstrecken slutligen övergavs, och motorn borrades ut till 347 kubiktum med effektvärden från 227 till 317 hästkrafter med Extra-Horsepower Tri-Power-förgasaren och 315 hästkrafter i den begränsade bränsleinsprutade Bonneville.





Andra generationens GM-mannen S.E. 'Bunkie' Knudsen, Pontiacs general manager, fick sällskap av E.M. 'Pete' Estes som chefsingenjör 1957. Tillsammans satte de ut för att ge Pontiac en ny riktning, efter att ha konstaterat: 'Du kan sälja en gammal mans bil till en ung man, men du kan inte sälja en gammal mans bil till en ung man.' Pontiacs omvandling började 1957, vilket gjorde detta till ett avgörande år.





Denna fenomenala Star Chief Cabriolet från 1957 är svår att missa i vitt med ett klarrött spjut längs sidan, matchande interiör och vitt vinylcabriolettak. Den är utrustad med automatlåda, Tri-Power-förgasare, Autronic-Eye automatisk strålkastardimmer, servostyrning och bromsar, tryckknappsradio, klocka, korrekta hjulkåpor, vita däck och bakskärmshjolar. Den fick en nyligen avmonterad restaurering av mutter och bult, och är blank, rak och vacker. Motorutrymmet är också mycket detaljerat. Den framstår som den fräscha, utsökta restaurering den är, och är i synligt skick. En eftertraktad, snabb och pålitlig Star Chief Cabriolet i toppskick, den skulle vara ett fantastiskt tillskott till vilken samling som helst.



Klassiker

8. Grattis Austin-Healey Sprite!

Publicerad 13 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Douglas och Artur har namnsdag passar vi på att hylla Sprite.



Sprite är ett engelskt ord som betyder ett litet *väsen*, en *älva* eller ett *troll*. Sprite var ett passande namn för den lilla sportbil som BMC började sälja 1958 under märket Austin-Healey.

Men det hade använts förut, inte oväntat av Riley som med sin enormt stora modellflora på 1930-talet avverkade mängder av bra modellnamn. Även Hundkojan har funnits i en Sprite-version.



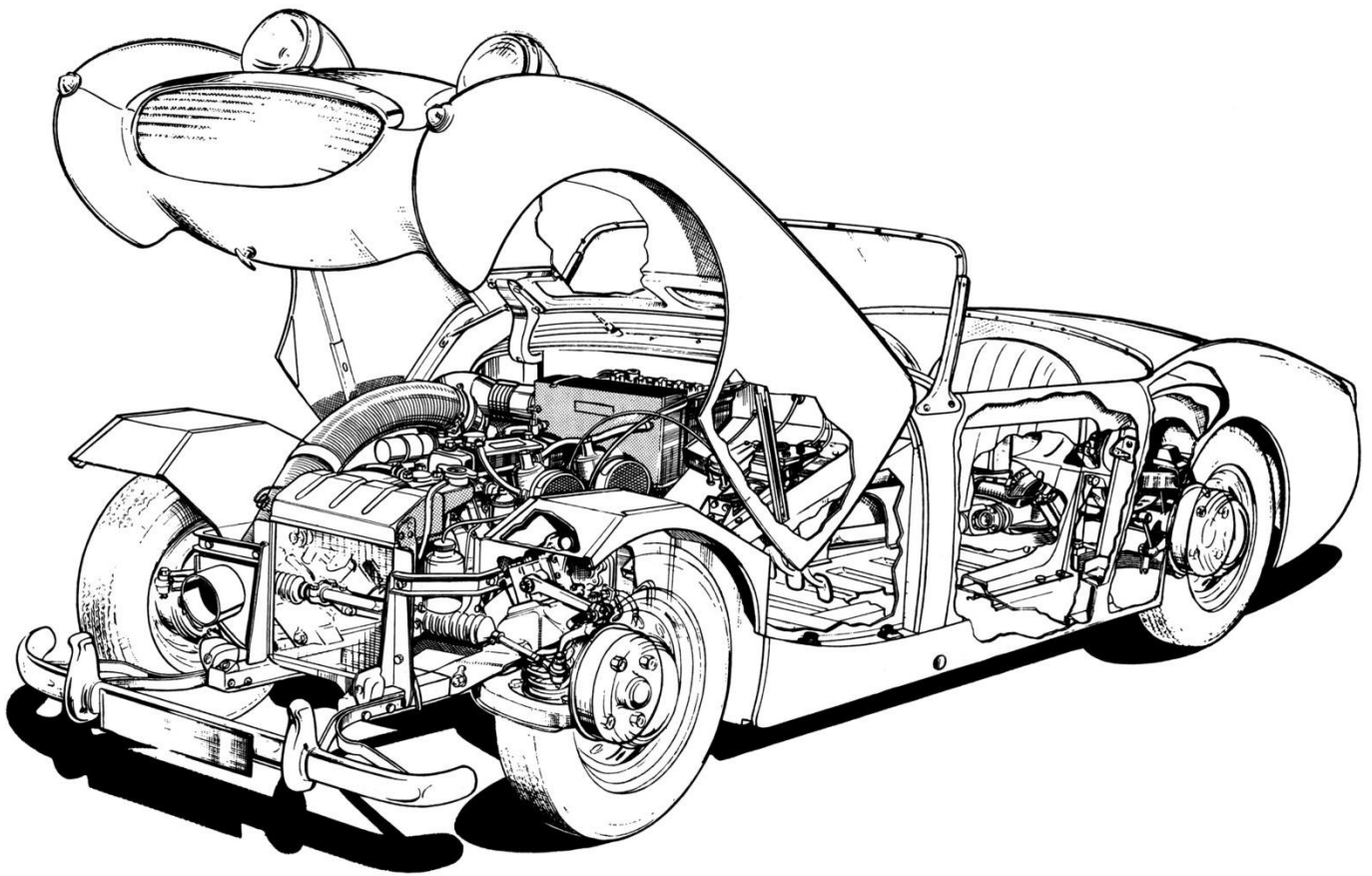


Den mest kända pressbilden på Austin-Healey Sprite är den från introduktionen på våren 1958. Mekaniken hämtades från Austin A 35. Bakaxeln var fäst i kvarts-elliptiska fjädrar och det gjorde kurvtagningen intressant!



Så här var det tänkt med fällbara strålkastare men det blev för dyrt. De glos-ögon som kom i stället gav bilen dess karaktär och smeknamnet Frogeye.





Efter tre år fick Sprite ett nytt och mera konventionellt utseende och samtidigt lanserades en version med MG-emblem. Det påstås att främre delen av bilen ritades av Austin i Longbridge och den bakre av M.G. i Abingdon och att de inte talade med varandra.



Sprite blev med tiden mer civiliserad med vevbara sidofönster och fällbar sufflett. Motorstorleken ökades från 948 via 1098 till 1275 cc. Rostylefälgar och svart dekor kom från 1969. Eftersom BMC slutat betala licensavgift för namnet till Donald Healey såldes 1971 de sista bilarna som Austin Sprite.



Med en elegant tvåsitsig roadsterkaross och med en liten Bugattiinspirerade fena på den rundade aktern var Sprite Rileys överraskning på 1935 års bilsalong i London. Köparen kunde välja front, antingen Rileys traditonella kylare eller en strömlinjeformad grill. Effekten i dubbelkamfyran på 1½ liter översteg 60 hk - mer precis uppgift gavs inte. Bilen på bilden ägs av en svensk konnässör.

Det har också funnits modeller av Hundkojan med namnet Sprite, första gången 1983 på en av de myriader av limiterade specialmodeller som gjordes med olika dekor för att hålla intresset för Mini uppe. 1992 bytte den enklaste modellen City namn till Sprite.

9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Consul, Zephyr, Zodiac 1950

År 1950 lanserade Ford en serie bilar som var inget mindre än revolutionerande. Mk1 Consul, Zephyr och Zodiac kallades för femstjärniga bilar på grund av att de på en rad områden flyttade **fram** gränserna, och de hade **oberoende framhjulsupphängning**, toppventilmotorer och monocoque-konstruktion - allt detta var nytt för Blue Oval.

Som om inte det vore nog fanns det också **12-volts el** och hydrauliska bromsar runt om, vilket gjorde dessa familjebilar mer användbara än något annat som någonsin hade kommit från Dagenham tidigare. Den första generationen av Consul, Zephyr och Zodiac slutade tillverkas 1956, men därefter följde ytterligare **tre generationer** av varje modell.

Hedersomnämning för 1950: Volkswagen Typ 2, Nash Rambler



Roger Warolin