



King Midget Model III (1968)

1. Mercedes GLB provkörd
2. Provkörning av Citroën ë-C5 Aircross
3. Nya elbilen Denza Z9GT lanseras i Sverige
4. Kias nya drag
5. Vätgasdrivna BMW iX5 får räckvidd på 75 mil
6. Privatleasing i april 2026
7. Privatleasing ökar kraftigt
8. Audis kinesiska elbil sätter banrekord
9. King Midget
10. Talbo Coupe
11. Grattis Volvo Amazon
12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



1. Mercedes GLB provkörd

10 april 2026

Små missar men bra helhetsintryck



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

Jag har haft möjlighet att provköra nya Mercedes GLB, en bil som tar över där EQB slutade och det har den gjort med råge. GLB delar plattform och teknik med nya CLA vilket betyder att den får nackdelarna från den bilen... men också fördelarna som drivlina och chassi fast ännu bättre då GLB har adaptiva dämpare vilket CLA saknar. I min första provkörning går jag igenom bilen och dess utrymmen och ger mina första tankar om bilen.



Teknikens Värld

2. Provkörning av Citroën ë-C5 Aircross 73 kWh Max

Av Erik André

Publicerad 10 apr 2026 kl 09.02

Den må ha en egensinnig design i detaljerna, men bortom de lätt avantgardiska linjerna döljer sig en riktigt habil bil, som lyfts av drivlinan. När du inte snabbbladdar.



*Med eldrift faller (de flesta av) bitarna på plats för Citroën C5 Aircross.
Hade den bara laddat lite snabbare...*

Aircross. Det låter kanske som någon actionfylld energidryckssponsrad aktivitet, eller möjligen som någon av de där nya olympiska grenarna som ingen förutom dess domarjury riktigt har koll på. Men nej, det är sedan sisådär halvannat decennium tillbaka **Citroëns** sätt att säga "suv" på. Parar vi det med det citroëniska sättet att räkna storlek på, så finner vi att **C5 Aircross** är en suv i mellanklassen. Eller C-segmentet, om du så vill. Ett slags förhöjt syskon till vanliga (nåja) **C5 X**, som inte längre säljs hos oss, och steget upp från lilla, billiga **C3 Aircross**.

Det här är nytt

Trevlig drivlina. Endast framhjulsdraft, men man upplever sällan att motorn saknar i effekt. Batteriet duger. Laddeffekten lämnar dock en del att önska.

Interiöra fördelar. C5 Aircross är ingen enormt stor suv, men interiören är ändå rymlig. Så även bagageutrymmet.

Egensinnig design. Upprättstående front, baklampor som har små vingar på sidorna, plast och krom i lustiga vinklar, samt lustigt utstickande högtalare på instrumentpanelen interiör. Antingen gillar du det, eller så gör du inte det.



Andrén sitter bra vid ratten på Citroën C5

Första intrycket av C5 Aircross är dock radikalt annorlunda mot lillasyskonet. Kvalitetskänslan är märkbart högre. Det är inte utan att interiören inger en viss premiumkänsla. Vårt provkörningsexemplar blandar läderliknande inslag med mörk, lätt blåaktigt tyg. Tillammans med accentinslag i orange för det lite tankarna till en sportsko, eller kanske en högtalare. Möjligtvis en sån cylinderformad boombox som var populär på 1990-talet.

Även en ljusare interiör finns att välja, i en färgton som kollega, reporter Sanne Hansen, kallade "trottoarkant" när hon körde C5 Aircross som plug in-hybrid. Det taktila intrycket är tack och lov mjukare än så. Det mesta är lagom mjukt och trevligt. Ergonomin på förarplatsen är också generellt god. Stolen har goda inställningsmöjligheter, och ratten likaså. Och även om jag har ratten i lägsta läget så skymmer inte rattkranen någon viktig information i förarskärmen. Bra! Och i rutan projiceras all relevant info i en head up-display. På mittkonsolen hittar vi växelväljare, körlägesknapp och trådlös mobilladdare – även den sistnämnda är föredömligt utformad, i en lagom vinkel för att mobilen ska kunna sneglas mot vid behov, utan att ta fokus från körningen. Dessutom ligger telefonen bra på plats vid laddningen, och en grön lampa indikerar att allt funkar. Några få saker går att klaga på interiört. Mugghållarna, exempelvis, vars placering i ett fack under mittkonsolens stora skärm är allt annat än lättillgänglig.

Även digitalt är vissa saker knepiga att nå. Exempelvis stolsvärme kräver onödigt många skärmtryck. Svårtillgängliga är även USB-kontakterna, både fram och bak. I baksätet sitter man förresten lågt, med golvet nära och halvdant benstöd. Samtidigt är takhöjden slösande god. Perfekt om du bär stjärngossestrut och har korta ben, men annars hade man önskat att dynan satt högre. Utrymmet finns ju. Vad som dock är bra är att baksätets lutning går att justera, och det är dessutom fällbart i tre delar. Praktiskt om du vill frakta skidor, men ändå vara fyra personer i bilen. Bagageutrymmet är även i övrigt generöst. Något främre lastutrymme finns dock inte. Motorn täcks i stället av ett plastsjok. Om det så bara hade varit ett fack för laddkabeln hade det varit uppskattat. Återigen: Utrymmet finns ju.



Undantaget de oåtkomliga mugghållarna under mittkonsolen så är förarplatsens ergonomi bra.

Några saker har dock C5 Aircross gemensamma med lillasyskonet C3 Aircross. En sån sak är formspråket, där C5 likt C3 anammat den nya Citroën-stilen, med upprättstående frontparti, äggformad logotyp och allmänt mer räta vinklar. Baklamporna är ett intressant stycke i sig, som formar små vingar på var sin sida om bakluckan. Personligen tycker jag det är en aning överdesignat, men smaken är ju... olika. Och i vissa vinklar och dunkel belysning är den åtminstone inte klappful. En annan sak C5 Aircross och C3 Aircross har gemensamt är antalet drivlinealternativ. Båda modellerna finns nämligen med tre olika motoralternativ, med olika grad av elektrifiering. För C5 Aircross innebär det laddhybrid, vanlig hybrid av den typ man bara tankar med bensin, samt ren elbil. I det sistnämnda fallet hängs tecknet "ë" på före modellnamnet. Hur det är tänkt att uttalas, eller skilja sig från ett e utan prickar, är oklart.

Det är i vilket fall just ë-C5 Aircross som vi kör nu, och det är en drivlina som gör bilen gott. När vi körde laddhybriden var de två motorernas högst motvilliga samarbete den stora plumpen i protokollet. I stället för att just jobba tillsammans verkade de snarast byta av varandra i skift, vilket var problematiskt när ingendera upplevdes märka med att sätta fart på bilens massa i nån raskare takt. Med elmotor under huven märks inget av det. Bilen är pigg redan i standardkörläget, och slår du om till sportläge så krasar framhjulen nästan travhästlikt iväg vid minsta gaspådrag. Körlägena ger en påtaglig skillnad. Till skillnad från sina syskonbilar byggda på Stellantis-koncernens STLA Medium-plattform, så som **Peugeot ë-5008** och **Opel Grandland** så finns inte ë-C5 Aircross som fyrhjuldriven. Däremot kommer en version med ett större batteri, där räckvidden – på papperet – går från 52 till 68 mil. Det är dock högst teoretiska siffror. I verklig körning kommer du runt 35 mil på landsväg med det mindre batteriet, som provkörningsbilen är utrustad med.



Även oräknat drivlinan är körupplevelsen trivsamt. Styrningen är lätt i låg fart, runtomsikten acceptabel (särskilt med kameror och parkeringsradar runt om) och chassit väl avstämt. De pipjud, för till exempel hastighetsvarning, som moderna bilar har är också oftast väldesignade. Det är tursamt, eftersom skyltavläsningen – eller hur nu bilen kommer fram till vad hastighetsbegränsningen är – inte kan beskrivas som annat än genomusel. Den visar 70, 60 och 50 – eller 120 – på 100-väg. Och 50 eller 80 på 40-väg. Ofta för låg, ibland för hög. Rätt... tja, nån gång ibland. Resultatet blir att man helt enkelt struntar i vad som visas i displayen, och får hålla koll på hastighetsbegränsningen själv.

Men en funktion gör ju inte en hel bil, och hastighetsinformationen går att ha överseende med. En större plump i protokollet är långreseprestandan. Eller snarare en särskild del av långreseprestandan. För även om komforten är god, och räckvidden acceptabel, så finns en akilleshäl. Ska du köra längre än så, och inte vill ta steget upp till det större batteriet, så krävs som bekant laddstopp, vilka tyvärr tenderar att bli rätt långa. Max effekt på 160 kW säger Citroën, vilket väl hade varit okej, om än långt från marknadsledande, ifall det hållit. Det krävs dock att stjärnorna står rätt, och rejäl förvärmning, för att ens korta stunder komma nära. Ofta toppar laddningen ut betydligt lägre, och kurvan sticker neråt igen snabbt. Redan långt under 80 procent batteriladdning är effekten nere på under 50 kW, och skulle du till äventyrs vilja ladda helt fullt, ja, då är det i timmar du behöver vara stillastående.

Vad blir då Aircross-juryn utlåtande? Tja, kör du sällan längre sträckor, och kan ladda hemma, då är e-C5 Aircross absolut en spelare att räkna med. Särskilt till priset på 489 500 kronor. Det är ett gott stycke under flera konkurrenter, särskilt sett till bilens storlek. Då bör nedsidorna gå att leva med. Frankrike, nio poäng.

Citroën ë-C5 Aircross 73 kWh Max

Pris: 489 500 kronor. Säljs nu.

Motor: El. Elmotor, max effekt 213 hk (157 kW), vridmoment 343 Nm. Batteri 73 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/160 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,9 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 235/55 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 279, längd 465, bredd 187, höjd 170, spårvidd f/b 163/164. Markfrigång 20. Tjänstevikt 2 220, maxlast 410, max släpvagnsvikt 1 250. Bagagevolym (VDA-liter) 565–1668 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,9 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,77 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 520 km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.



Peugeot E-5008

Syskonbil byggd på samma plattform, och därmed likartad specifikation. Dock något längre kaross och med möjlighet till ytterligare två sittplatser. Finns att få fyrhjulsdreven.

Pris: 579 900 kronor.



Renault Scenic E-tech Electric

I runda slängar 10 000 kronor lägre instegspris, men då också närapå tio mil kortare räckvidd och 13 kWh mindre batteri. Större batteri kostar 70 000 kronor extra.

Pris: 479 900 kronor.



3. Nya elbilen Denza Z9GT lanseras i Sverige

Posted by Kristofer Rask april 9, 2026

Fem minuters snabbladdning



Denza är BYD:s egna nya premiumärke som fokuserar på lyxiga bilar som ska utmana många av de etablerade premiummärkena på marknaden. Nu kommer Denza också till Sverige. Den första modellen Denza Z9GT lanseras i slutet av sommaren.

Denza Z9GT kommer både som elbil och laddhybrid. Elbilen kommer med avancerade teknik och kommer erbjuda marknadens snabbaste laddning. Det ska vara möjligt att ladda batteriet från 10 till 70 procent på fem minuter.

Även under de kallaste vintrarna med -30°C ska det vara möjligt att ladda från 20 till 97 procent på 12 minuter. Under lite mer normala förhållanden kan intervallet 10 till 97 procent avverkas på nio minuter. Snabbladdning är alltså en av modellens paradgrenar.

För att leverera dessa effekterna lanserar Denza sitt eget laddningsnätverk kallat för Flash Charging. De första stationerna ska öppna i Sverige redan i år, förväntar sig BYD.

Denza Z9GT bygger på BYD:s nya elbilsplattform e3 och kommer erbjuda upp till 600 kilometer (WLTP) i räckvidd på en laddning från ett batteri på 120 kWh. Den blir också kraftfull med tre elmotorer som levererar en total systemeffekt på 1156 hästkrafter och ska klara 0 till 100 km/h på 2,7 sekunder.

– Z9GT representerar kärnan i DENZA, med avancerad teknik, vacker design och fokus på en premium körupplevelse. Det gör den till den perfekta modellen för att introducera varumärket i Europa, säger Stella Li, Executive Vice President på BYD.



Bland de förhöjande köregenskaperna nämner Denza fyrhjulsstyrning och luftfjädring med adaptiv komfort och kördynamik. En integrerad batteristruktur ska ge ökad säkerhet och stabilitet.

Z9GT har formgivits under ledning av designchefen Wolfgang Egger som tidigare arbetat med märken som Alfa Romeo, Audi och Lamborghini. Denzas nya bil "kännetecknas av mjuka, flytande linjer inspirerade av silke" och målet är att leverera en kombination av elegans och funktion.

Inga svenska priser har kommunicerats, men den har fått ett europeiskt riktpreis på 115.000 euro.

I skrivande stund är undertecknad på väg till en provkörning av Denza Z9GT, men jag har redan testat ett tidigt förserieexemplar förra året när Europalanseringen inte var fullt riktigt lika konkret. [Det kan du läsa mer om här.](#)



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)

4. Kias nya drag: Kommer med Toyota-dödare

Av Maths Nilsson

10 april 2026, 09:05

Kia gör sig redo för ett av bilvärldens tuffaste segment. Nu bekräftar den sydkoreanska jätten en ny pickup som ska stjäla kunder från ikonen Toyota Tacoma.



Det har länge spekulerats, men nu är det officiellt. Vid Kias senaste investerarmöte bekräftade vd Ho Sung Song att märket utvecklar en ny pickup i mellanstorlek som ska utmana giganterna Toyota Tacoma och Ford Ranger.

Men Kia nöjer sig inte med att bara bygga en traditionell lastbils. För att locka över de mest kräsna köparna planerar man att erbjuda drivlinor som konkurrenterna inte har. Utöver en vanlig hybrid kommer pick-upen att erbjudas med en räckviddsförlängare (EREV). Det innebär att bilen drivs av elmotorer, men har en bensinmotor som fungerar som ett kraftverk ombord för att ladda batteriet under körning. Det innebär utsläppsfri körning i stan men möjligheten att köra tunga lass utanför tätorterna.

Kia vill utmana Toyota Tacoma.

Till skillnad från Kias tidigare försök, rör det sig här om en riktig rambyggd pickup. Kia lovar rejäl dragkapacitet, seriösa terränegenskaper och en rymlig dubbelhytt som ska fungera i vardagen. Designmässigt väntas den hämta inspiration från det Hyundai Boulder-konceptet som nyligen visades i New York. Pick-upen blir en central del i Kias aggressiva USA-strategi. Märket siktar på att sälja över en miljon bilar årligen i Nordamerika till 2030.

LÄS MER:



Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år



Test & betyg: Volkswagen Amarok – så bra är nya...



94 nya bilar i tyskt jättetest – Volvo i topp



Sveriges mest googlade bilmodeller avslöjade



Bildspecial: Ford visar upp nya råa Ranger Raptor



Avslöjat: Bilarna som pallar över 40 000 mil



Test: Nya Kia EV9 en lyxig komfortdröm till fyndpris



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

Feber

5. Vätgasdrivna BMW iX5 får räckvidd på 75 mil

Av Bobby Green

2026-04-09 kl 08:00

Tankarna påminner om ett elbilsbatteri



BMW har nu presenterat några nya detaljer kring den kommande vätgasdrivna versionen av iX5. Bland annat visar man upp lagringssystemet för vätgasen och detta påminner väldigt mycket om hur ett batteripack i en elbil är förpackat. De sju tankarna ligger staplade i ett paket som placeras i bilens golv och de är tillverkade av kolfiberförstärkt kompositmaterial. Tankarna rymmer tillsammans minst sju kilo vätgas och det ska ta under fem minuter att fylla alla. Denna modell kommer att ha en WLTP-räckvidd på upp till 75 mil.

Masstillverkningen av den vätgasdrivna bilen drar igång först 2028. iX5 kommer även att erbjudas med bara eldrift, som laddhybrid och med diesel- och bensinmotorer.

press.bmwgroup.com



Bobby Green



Nästa generation BMW X5 kommer erbjudas med vätgasdrift
Testerna är i full gång



BMW kommer lansera bränslecellsmodell innan 2030
Just nu bara på test



BMW: Vätgas-bil kommer bli det hippaste att köra
Vad tror du



6. Privatleasing i april 2026

9 april 2026

9 elbilar under 5000 kr/månad



FILM: <https://youtu.be/7SDuKuRAT3s>

Elbilsmarknaden växer så det knakar just nu och en stor del är via privatleasing. Jag har därför tagit en närmare titt på ett antal erbjudanden som jag tycker är extra intressanta.

00:00 - Intro

02:02 - Bil 1

03:06 - Bil 2

03:30 - Bil 3

04:24 - Bil 4

05:02 - Bil 5

06:14 - Bil 6

06:54 - Bil 7

07:33 - Bil 8

08:30 - Bil 9



Christoffer Gullin

7. Privatleasing ökar kraftigt – här är favoriterna

Publicerad 2026-04-10 6:10 Text Erik Söderholm

Allt fler väljer att privatleasa sin bil i stället för att köpa den. Särskilt för en biltyp blir privatleasing allt vanligare.



Lägre räntor och flera nya modellanseringar är några av anledningarna till att privatleasing ökar kraftigt bland svenska bilköpare.

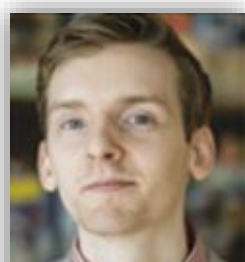
Under första kvartalet privatleasades 40 procent fler bilar jämfört med samma period i fjol, enligt siffror från Mobility Sweden som företaget Carplus sammanställt.

Totalt sett står privatleasing nu för 54 procent av alla nya bilar som registreras på privatpersoner – en bit från rekordet, men ändå en högre nivå än på länge.

Hälften av alla nya bilar som privatleasats under första kvartalet 2026 är elbilar.

– Privatleasing har blivit den dominerande finansieringsformen för elbilar, säger Jan Gustafsson, produktchef på Carplus.

De bilmodeller som är vanligast bland leasingkunderna är Volvo EX/XC40, Tesla Model Y och Volvo EX30 som alla har ett rejält försprång framför övriga modeller på topplistan.



Erik Söderholm



8. Audis kinesiska elbil sätter banrekord

Posted by Kristofer Rask

april 10, 2026 [Två kommentarer](#)

Slår Porsche, Tesla och Xiaomi



I Kina har Audi lanserat ett nytt bilmärke som heter AUDI. Det nya märkets modeller saknar de klassiska ringarna på fronten och är utvecklade i nära samarbete med kinesisk bilindustri. Nu har märkets andra elbil AUDI E7X satt ett nytt banrekord på en utmanande racingbana i Kina.

Den nya modellen slog därmed både Porsche Macan Electric, Tesla Model Y och Xiaomi YU7 vilket nu gör det till den SUV som snabbast tagit sig an den 2,4 kilometer långa Baijun Mountain Ridge Track.

Det med varvtiden 1 minut och 47,93 sekunder. Banan är utmanade med stora höjdskillnader och hela 31 kurvor.

AUDI E7X är fyrhjuldriven och har en total systemeffekt på 500 kW. Modellen är utrustad med avancerad chassiteknik med fyrhjulstyrning, adaptiv luftfjädring och kontinuerligt justerbara stötdämpare. Enligt tillverkaren har bilen testats i över 800 olika scenarier under utvecklingen.

Banrekord för suvar vid Baijun Mountain Ridge Track

Bilmodell (SUV)	Varvtid
Audi E7X	1:47.93
Porsche Macan 4	1:49.09
Xiaomi YU7 Max	1:52.23
Lotus Eletre S+	1:52.67
Li Auto i6 AWD (ESP off)	1:52.81
Tesla Model Y AWD (2025)	1:53.82
Chery iCaur V23S	1:54.39
Li Auto i6 AWD	1:56.12
Tesla Model Y Performance (2022)	1:57.47
Li Auto L6	1:59.38

AUDI E7X PERFORMANCE SUV

林德伟 DEWEY

E7X
1:47.93
SUV.P1

LEISTUNG
500 kW / 670 PS

BESTZEIT
1:47.93 MIN 1:19

FILM: https://youtu.be/H0v_9yXuLb8



9. Bilar som tiden glömde: King Midget

Av Richard Dredge 10 oktober 2022



I slutet av 1700-talet och början av 1800-talet genomgick USA en industriell och konsumentrevolution. Varor producerades i större mängder än någonsin tidigare, men landets infrastruktur var fortfarande primitiv. Befolkningen var utspridd, med de flesta boende i isolerade byar och småstäder, medan vägnätet var dåligt. Köpcentrum fanns inte, och butikerna i de flesta städer hade ett mycket begränsat sortiment av produkter. Då lanserades postorderkatalogen, som gjorde det möjligt för konsumenter att köpa allt från kläder och köksredskap till heminredning – och bilar.

I stället för att etablera ett nätverk av återförsäljare över hela USA valde vissa biltillverkare att sälja sina produkter via postorderkataloger. Den första var St Louis Automobile Supply & Parts Company, som började verka redan 1900, och under de följande åren skulle det komma många fler, inklusive Kiblinger (1907–1909), Sears (1908–1912) och Pratt-Elkhart (1909–1911). I början av 1920-talet hade postordertrenden upphört, men 1946 återupplivades den av Claud Dry och Dale Orcutt när de lanserade King Midget.

Grundad i Athens, Ohio, lanserades King Midget som en ensitsig runabout (den röda bilen här), tillgänglig initialt endast som byggsats, men inom ett år kunde den beställas som en fullmonterad bil. Priset var endast 270 dollar i byggsatsform och King Midget marknadsfördes som världens billigaste bil; de som valde en nyckelfärdig utgåva var tvungna att betala 350 dollar. Även om King Midget var en postorderprodukt såldes den inte via kataloger; istället annonserades den i tidskrifter som *Popular Science*, där köpare inbjöds att göra direkt kontakt med fabriken.

Kunder kunde köpa bilarna direkt från fabriken eller genom det som Dry och Orcutt kallade 'Rider Agent Plan'. Genom att använda detta kunde köparen ta emot sin bil på fabriken i Aten, eller så skickade företaget den till köparens hem. Den nya ägaren uppmuntrades att demonstrera sin King Midget för andra potentiella köpare och tjänade provision i processen.



King Midget hade en spårvidd på endast 40 tum och drevs generellt av en encylindrig bakmonterad Wisconsin-motor med 6 hk, även om köpare kunde montera vilken encylindrig motor som helst. De tidigaste bilarna kunde utrustas med en treväxlad manuell växellåda, även om företaget snart utvecklade sin egen enväxlad automatlåda som saknade backväxel.

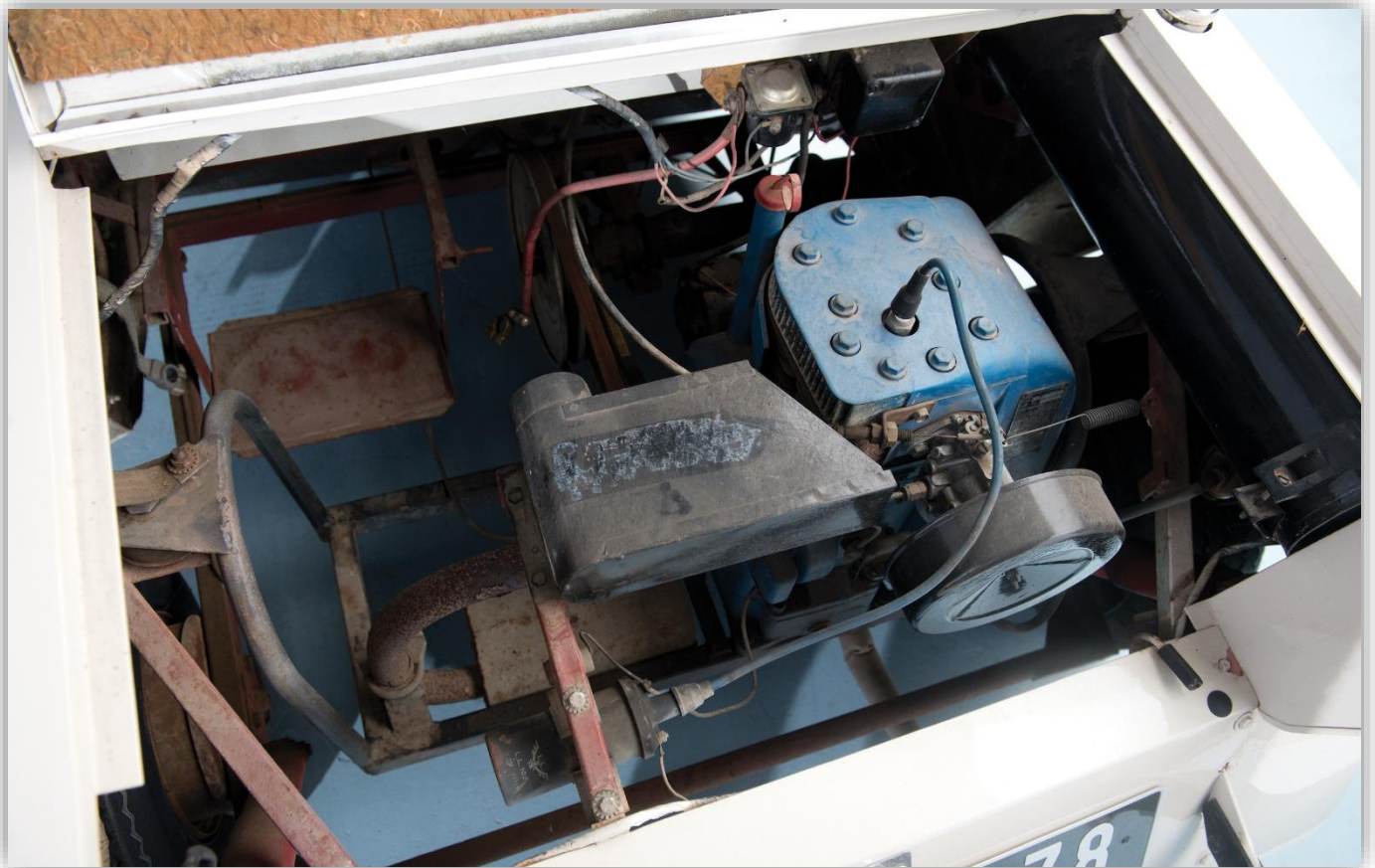
År 1951 omdesignades King Midget helt för att bli Series II (den svarta bilen här), och såg mycket mer ut som en konventionell bil, men i miniatyr. Tvåsitsiga roadstern hade nu en kraftfullare 377cc-motor som utvecklade mäktiga 7,5 hk, och det fanns också lyxen med tygtak, men det fanns fortfarande inga dörrar. Hjulbasen växte till sex fot och den totala längden förlängdes till 102 tum, medan den backfria automatlådan bevarades. Vid det här laget låg priset på en monterad King Midget till 550 dollar, men besparingar kunde fortfarande göras genom att beställa byggsats.





Försäljningen flöt över fint, med hundratals King Midgets sålda varje år, produktionen matchades noggrant med efterfrågan. För 1958 kom ytterligare en uppdatering, där King Midget fick en facelift till Series III; Det är den vita bilen som visas här.

Hjulbasen ökade till 76 tum och bilen blev nu 117 tum lång, men den stora nyheten var att dörrarna installerades som standard; King Midget var äntligen en riktig 'lyxbil'. Det fanns också en ny tvåväxlad automatlåda med backväxel. Samma Wisconsin-motor fördes vidare, men med en effektökning till 9,25 hk; från 1967 kunde köpare välja en 475cc Kohler-motor med 12 hk.





När denna större motor introducerades var det tydligt för Midget Motors. När mitten av 1960-talet närmade sig bestämde sig Dry och Orcutt för att det var dags att gå i pension, så 1966 sålde de till Rootes Groups chef Joseph Stehlin, som ledde ett konsortium med stöd av investmentbankirer. Medan Dry och Orcutt varit försiktiga med sina produktionsvolymerna, bestämde sig de nya ägarna för att öka produktionen avsevärt, men efterfrågan fanns helt enkelt inte där, och 1969 hade företaget gått i konkurs.

Midget Motors såldes vidare igen, och företaget öppnade en fabrik i Florida 1969. Men inom ett år ledde en brand där till att King Midget gick under för gott. Denna udda mikrobil hade dock haft en bra period, med cirka 5000 exemplar tillverkade totalt, vilket gjorde den till den mest framgångsrika och längst levande postorderbilen som någonsin producerats.



Richard Dredge

10. Talbo Coupe 1933



I bilens långa och varierade historia har ett fåtal maskiner stått stolt som verkliga konstverk. Naturligtvis, eftersom skönheten är subjektiv, har det funnits många bilar som allmänt anses vara vackra, men bara några få räknas som verkliga "rullande skulpturer". Frankrike i slutet av 1930-talet var en het plats för idén om bilen som rullande skulptur, och verkstäderna Figoni et Falaschi var ursprunget till de mest berömda och häpnadsväckande strömlinjeformade designerna. Figonis "Goette d'Eau" (tårformade) design växte fram ur designerns känsla av tristess med att designa traditionella fyrkantiga och upprättstående bilar. Figoni bytte ut sin linja mot en uppsättning svep, och designade karosser med verkligt anmärkningsvärda sammansatta organiska kurvor och snabba former. De flesta av de häpnadsväckande vackra karosser som Figoni et Falaschi byggde i Goette d'Eau-stil placerades ovanpå Delahaye-, Delage- eller Talbot-Lago-chassi.





George Balaschak är en före detta ingenjör på Pratt & Whitney som blev så förtjust i den häpnadsväckande skönheten hos Talbot-Lago T150SS Figoni et Falaschi tårformade coupé att han bestämde sig för att bygga sin egen. Som tur är för oss gör herr Balaschaks ingenjörsbakgrund honom till en perfektionist och noggrann med detaljer, så slutresultatet bar så mycket mer än bara en yttlig likhet.





Hans första bil togs emot så väl att beställningar kom in på andra, och TLC Carrossiers föddes. Istället för att leta efter färdiga komponenter började han från ett rent blad med ett specialbyggt perimeterchassi, understött av oberoende fjädring designad av Balaschak specifikt för denna bil. Drivlinan och de stora mekaniska komponenterna kommer från Ford och hela bilen är klädd i en vacker kompositkaross som efterliknar Figoni-originalet med oklanderlig detaljrikedom. I själva verket är TLC Carrossiers Talbo (utan "T" i änden) något mindre än den riktiga Talbot-Lago T150SS, men Balaschaks designkänsla märks då bilen fortfarande är vackert proportionerad, särskilt på 16-tums kromtrådshjul. Men det som verkligen skiljer Talbo från typiska "komponentbilar" eller egenbyggda byggsatser är den utsökta kvalitet som finns genom hela konstruktionen.

Det specialanpassade chassit laserskärs och svetsas, och beläggs sedan helt för korrosionsskydd. Fjädringen är av TLC:s egen konstruktion, och motorns tillbehör är omplacerade för att passa perfekt under kompositkarossen. Läder och trä håller högsta kvalitet och karossen är vackert dekorerad och färdig med Glasurit-lack. Missta dig inte, detta är en riktig handbyggd bil som byggdes för att uppfylla sin noggranna designers krav.

Denna Talbo Series 1 coupé från 1993 är den femte bilen som byggts och ett verkligt utsett exempel på denna anmärkningsvärda bil. Det är ganska ovanligt eftersom 5,0-liters Ford H.O. V8 (som monterades i den samtida Mustang GT) är kopplad till en 5-växlad manuell växellåda, vilket ger den tydligt förkrigsutseende Talbo förvånansvärt modern prestanda. Just denna bil var föremål för Patrick Beddards omslagsreportage och vägtest i Car and Driver magazine 1994. Den har bara tillryggalagt 8 580 miles från ny och är fortfarande i verkligt enastående skick. Den livfulla blå lacken är i utmärkt skick över en rak och ren kaross.



Motorhuven sitter mycket bra och dörrarna stängs med ett tillfredsställande klick, till och med tankaren är smart dold bakom "F" bak, ett bevis på detaljnivån som lagts ner i bilens konstruktion.

Den har utmärkt krom och polerat rostfritt stål i linje med den ursprungliga Talbot-Lago Figoni-stilen, och den körs på 16-tums kromade trådfälgar. Särskild uppmärksamhet lades på däck, där vintage-Michelin-modeller gav precis rätt balans av sidoväggsproportioner.

Lika imponerande är den lyxigt inklädda interiören som har gott om högkvalitativa läderklädsel, trädetaljer och frodiga mattor. Bilens grå läder på säten och dörrpanelerna är i utmärkt skick, med endast mycket tunna veck i förarsätet under de knappa 8 500 miles bilen har tillryggalagt. Trälisterna på instrumentbrädan och dörrlocken är gjorda av solida bitar av Honduras Mahogny och vackert handlackerade med djup glans. Lika imponerande är den motordrivna aluminiuminstrumentpanelen som rymmer mätare i vintage-stil, framför ett underbart fyrekrade trähjul. Hela kupén är en extremt välavvägd balans mellan gammalt och nytt, utförd med en oklanderlig känsla för kvalitet. Modern lyxutrustning inkluderar elhissar, ellås, luftkonditionering, AM/FM-stereo och eljusterbara säten.

Precis som med originalet Figoni et Falaschi Talbo Lago passar drivverket perfekt till speed-form-designen. Även om Fords 5,0-liters bränsleinsprutade V8 är något mindre exotisk än en Talbot-Lago T150:s raka sexa, uppnår den samma resultat genom att ge den fantastiska maskinen prestanda som matchar utseendet. Talbo kan nå 60 mph från stillastående på under sju sekunder och glider vackert fram med en passande spänd och kontrollerad körning för livlig kurvtagning. Som man kan förvänta sig av en bil med så låg bränslemängd fungerar motorn fantastiskt och matar kraft genom den sällsynt utrustade 5-växlade manuella växellådan, också från Ford.

TLC Carrossiers har byggt färre än 30 av dessa bilar, var och en skapad efter individuell specifikation för att säkerställa exklusivitet. Få bilar av denna typ fungerar lika bra som Talbo när det gäller vägegenskaper, tillförlitlighet och kvalitet. Det är en riktig bil, den är genomtänkt konstruerad, vackert designad och byggd enligt mycket hög standard. Detta exempel har dessutom den extra statusen att vara en Car and Driver-försäkringsbil, samt att ha kört väldigt få mil. Den är fortfarande i vackert skick både inuti och ute, redo att avnjutas och redo att väcka uppmärksamhet vart den än går.

11. Grattis Volvo Amazon!

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

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Amalia och Amelie har namnsdag vill vi uppmärksamma Amazon.



Volvo Amazon 1956

Samma år som Felix lanserar ketchup i plastflaska. Samma år som Ikea uppfinner platta paket. Börjar det moderna Sverige där? Med Amazonen 1956.

Världspremiären ägde rum den 3 augusti - i Skövde! Amazon (fast den hette från början Amason med s) var det oväntade och lyckosamma resultatet av en intern beslutskramp där den konservativa hållningen höll på att ta död på projektet och därmed företaget.

Ordern från ledningen löd: identisk taklinje som PV och delad vindruta. När förslag och motförslag skulle smältas samman gick processen i baklås och den begåvade Jan Wilsgaard (som ännu inte hade fyllt 30) kuppade istället in sitt fritidsprojekt, modernt influerad, men tidlös som få skulle det visa sig.

"En pinuppa" var Assar Gabrielssons kommentar och gav projektet klartecken. Den 3 juli 1970 rullade den sista pinuppan av bandet i Torslanda, hon var nu en medelålders hemmafru berövad allt glitter. Desto större var den sympatiska känsla av varaktig vardag och avtorkningsbara ytor i tjock vinyl.

667 323 (Volvos egen siffra, uppgifterna varierar) Amazoner hade tillverkats, ungefär hälften av dem såldes utanför Sveriges gränser.



Volvo 122S station wagon 1967

Under dess levnad *tiodubblades Volvos omsättning*, från 600 miljoner till 6 miljarder. Produktionen steg från 30 000 bilar till 200 000, en del av dem sattes samman i Halifax, Kanada och i belgiska Gent.

Amazon var landets mest eftersökta begbil 1970. En gångbar Amazon hann nått och jämt svalna i bilhallen och de största handlarna upprättade kölistor. Tio år senare kostade en frisk 70:a runt 8 500 kr i begagnathallen vilket var 3 500 kr mer än en jämgammal 140! Svenskarnas omfamning av Amazon fortsatte, ökade.



Volvo Amazon 122 S 1970

MOTORNYTT

Det talades 1981 i termer av **kultbil** och på bara ett år var den nybildade Amazonklubben uppe i över 100 medlemmar, alla hängivna måttet: "alla ska äga en Amazon och den får vara hur ful som helst, bara den inte förblir så". Det är inte riktigt vad man idag hör om Volvo 740.

Att Amazon numera är Hobbybilen Nummer Ett är inte oväntat. Det finns ingen bättre. Dansa hambo i motorutrymmet, inga problem. Bara en skiftnyckel i verktygslådan? Och? Svårt att hitta reservdelar, visst om du inte vet hur en telefon ser ut.

Det mesta är sig olikt nuförtiden. Men ketchupen ringlar alltså över vårt land och det osar av svordomar när platta paket ska förvandlas till bokhyllor.

Och vi älskar Volvo Amazon mer än någonsin.



Men framför allt var ju Amazon - eller Amazone för att vara helt korrekt - en sportig moppe tillverkad av Kreidler. Det var också den direkta orsaken till att Volvo inte kunde sälja modellen med namnet Amazon i Europa utan använde sig av sifferbeteckningen 121. Kreidler lyckades även få ner Ford på knä när Mustang skulle lanseras i Tyskland. Man hade även en mopedmodell med namnet Mustang och Ford fick därför snällt finna sig i att lansera sin världssuccé med namnet T-5.



12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Chevrolet Corvette 1953

Chevrolet byggde ursprungligen Corvetten enbart för **Motorama 1953**, en GM-motorutställning som var full av futuristiska och häpnadsväckande koncept. Allmänheten älskade den så mycket att ledningen bestämde sig för att göra den till en produktionsmodell samma år. Även om nästan alla gillade hur den såg ut, var det få som uppskattade hur den körde, delvis på grund av att den använde en anemisk, **150 hk rak sexmotor**. Corvetten floppade nästan.

Chevrolet prissatte Corvetten till **\$3498** (ca \$35.000 i dagens penningvärde) och sålde endast **300 exemplar**. Försäljningen började ta fart **1955** när företaget lyssnade på ingenjören **Zora Arkus-Duntov** (1909-1996) och gjorde en **V8** tillgänglig. Resten är historia, som man brukar säga. Omkring 1,6 miljoner 'Vettes har tillverkats fram till idag.



