



Lotus Seven S4 (1971)

1. Kia EV5
2. JAC JS8 Pro
3. Honda släpper liten elbil
4. Rolls-Royce vågar det ingen annan vågar
5. Nissan lyckades göra Juke ännu fulare
6. Biljättarnas nya krav ska rädda bensinbilar
7. Trafikverket testar fartkameror på portaler på tre platser
8. Volvo Lastvagnar höjer ribban och når längre
9. Lotus Seven
10. Volkswagen Phaeton W12
11. Grattis Lancia Appia
12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



1. Kia EV5

Av Christoffer Gullin

12 apr. 2026

Familjebilen vi väntat 5 år på är äntligen här men tekniken matchar inte priset (fixad)



FILM: https://youtu.be/INw7_nnDq5o

Jag har testat Kia EV5, en bil som många länge har väntat på men som tog sin lilla tid och när den äntligen kom blev den lite av en besvikelse till en början. Men hur är det efter en vecka med bilen? Inte så illa så jag först tänkte.



Christoffer Gullin

2. JAC JS8 Pro till Sverige: Ny 7-sitsig suv med rejäl skatt

Publicerad 2026-04-14 12:40

Text Erik Söderholm

Volkswagen och Skoda får en ny utmanare i den sju-sitsiga familjebilsklassen. Men JAC:s nykomling dras med en besvärande nackdel.



Än så länge har det knappast blivit någon rivstart för bilmärket JAC som började säljas i Sverige för **tre år sedan**. Ett år senare hade bara **nio bilar registrerats** och nu är siffran ett 30-tal.

Modellerna som sålts hittills har varit eldrivna men nu tar den svenska importören ett omtag och lanserar en sju-sitsig suv med bensinmotor.

Nykomlingen heter JAC JS8 Pro och lanserades på andra marknader 2022 som JAC Sehol X8 Plus.

JAC JS8 Pro har bland annat dubbla 12,3-tumsskärmar, trådlös mobilladdning, läderklädsel, elbaklucka och 360-graderskamera.

Bilen har en 1,5-liters bensinmotor med turbo på 182 hk och 300 Nm samt en sjustegad dubbelkopplingslåda. Det som sticker ut är bilens höga förbrukningssiffra på hela 9,2 l/100 km.

Det innebär att den årliga fordonsskatten under de första tre åren blir svettiga 14 686 kronor, eller totalt 44 058 kr under de första tre åren.

Prislappen ligger på 399 900 kronor vilket är 21 600 kronor billigare än sju-sitsiga Skoda Kodiaq och 62 200 kr billigare än Volkswagen Tayron med lika många sittplatser.



Fordonsskatten är dock betydligt lägre för både Skoda och Volkswagen, och inräknat den blir kalkylen en helt annan. Då kostar Skodan bara 1 800 kr mer än JAC (räknat på bilens inköpspris och tre års fordonsskatt) medan merpriset för Volkswagen sjunker till 40 816 kr.

Som alltid med ett nytt varumärke finns också frågetecken kring andrahandsvärdet på sikt. Å andra sidan kan köparna också välja privatleasing för 3 995 kr/mån (vilket dock inte inkluderar service) och då garanteras bilens andrahandsvärde.

– Vi har stor tilltro till JS8 Pro som produkt. Den levererar en utrustningsnivå, rymd och kvalitetskänsla som normalt återfinns i betydligt dyrare segment – och det till ett pris som gör den till ett mycket konkurrenskraftigt alternativ för svenska familjer, säger Rikard Lindström, försäljningschef på RSA Sverige och ansvarig för JAC.



Storleksmässigt är JAC JS9 Pro ungefär en decimeter längre än Volvo XC60

Mer från Vi Bilägare:



JAC E30X 2025: Räckvidd, laddning, fakta och pris



Svalt intresse för JAC: "Vi skyndar långsamt"



Mercedes EQS får längre räckvidd och ny teknik



Erik Söderholm



3. Honda släpper liten elbil

Posted by Kristofer Rask

april 13, 2026

Utmanar i A-segmentet



Honda berättar nu att den kompakta elbilen Super-N är redo för Europa. Eller i alla fall Storbritannien till att börja med. Den lilla elbilen med fyra sittplatser är utvecklad med fokus på att göra vardagskörningen både smidig och underhållande.

Super-N bygger vidare på Hondas småbilsplattform för kei-bilar, är 3,4 meter lång och har en låg vikt på omkring 1 090 kg vilket bidrar till både effektiv energiförbrukning och kvick respons bakom ratten.

Batteriet är relativt litet på 30 kWh och räckvidden anges till 205 kilometer (WLTP) vilket gör den anpassad för daglig pendling och stadskörning. Under skalet sitter en elmotor med en effekt på 47 kW (63 hk) i normalläge eller upp till 70 kW (95 hk) i det särskilda BOOST-läget.

Precis som tidigare kommunicerat får bilen en simulerad sjustegrad växellåda och artificiellt motorljud för att efterlikna känslan av en bensinbil vilket Honda menar är något som ska göra körningen mer levande även i vardagen.



Super-N är inte en efterträdare till Honda e trots liknande formspråk. I stället handlar det om en mer prispressad modell som ska bredda Hondas elbilsutbud och locka nya köpare.

Enligt uppgifter väntas priset hamna på motsvarande 250 000 kronor vilket gör den betydligt mer tillgänglig än den tidigare elbilen.

Designen är kantig och kompakt för att maximera utrymmet invändigt med en luftig kupé och flexibla säten. Samtidigt har modellen fått ett mer sportigt uttryck med bredare spårvidd och större hjul än grundmodellen den bygger på.

Interiören är utformad för att skapa en mer fokuserad förarmiljö. Bland annat finns sportstolar och en instrumentpanel med tydliga reglage och knappar. Super-N får även ett ljudsystem från Bose som standard med åtta högtalare.





Honda berättar att elbilen kommer lanseras i Storbritannien nu under våren. Om den kommer till andra länder i Europa återstår att se. Pris- och formatmässigt kan den tänkas bli **en utmanare till Renault Twingo**, som redan är bekräftad för Sverige.



FILM: <https://youtu.be/K-sEPv60nOI>



Kristofer Rask

4. Rolls-Royce vågar det ingen annan vågar – och resultatet är magiskt

Publicerad 14 apr. 2026 Uppdaterad 14 apr. 2026

Vacker, vackrare, Nightingale. Det är inte varje dag vi ser en ny Rolls Royce, men oj vilka former.



Det här är inte en bil. Det är ett manifest.

Glöm allt du trott om hur en elbil ska se ut. Med Project Nightingale levererar Rolls-Royce den modigaste designgesten på decennier. En 5,76 meter lång skulptur i stål och ljus som får dagens strömlinjeformade elbilar att se ut som tvättmaskiner på hjul.

En torped gjuten i Art Deco

Titta på linjerna. Den monolitiska ytan som flyter från nos till häck utan en enda onödig veck. Den öppna tvåsitsiga kupén som kysser luften.

Proportionerna som skriker 1928 men viskar 2028. Rolls-Royce designers har gjort det motsatta av vad hela bilindustrin gör just nu.

De har tagit bort istället för att lägga till. Inga aggressiva grillar. Inga falska luftintag. Inga skärmar klistrade på instrumentpanelen som en eftertanke.



Oj, oj..snett bakifrån med cabben uppe blir det fantastiska linjer



Tvåsitigt och väldigt vacker Art-deco design

Istället: ren form. Ren yta. Ren avsikt

Exteriören är lackerad i "Côte d'Azur Blue", en djup marinblå ton mättad med röda metallflakes som tänds i solen som gnistor under vatten.

Själva namnet avslöjar inspirationen. Detta är Rivieran på 20-talet. Vita linneskjortor, segelbåtar i Monaco-bukten, champagneglas på däck.



Genomtänkt och inte ett plåtveck i onödan



Härliga "speedster-bullar" bakom nackstödet

En tid när lyx handlade om smak, inte om skärmtum. Det är samma anda som lever kvar i **Rolls-Royces världsberömda kylargudinna Spirit of Ecstasy**, och som fortfarande får **Stockholm att stanna upp när en sådan bil rullar förbi.**

En näktergal i taket

Under den silverfärgade mjuka suffletten i kashmir öppnar sig en kupé som gränsar till det absurda. I innetaket glöder 10 500 individuellt tända lampor i ett mönster som återger ljudvågorna från en näktergals sång.

Det är där bilens namn kommer ifrån. Under bilen rullar 24-tums fälgar, de största som någonsin monterats på en serieproducerad Rolls-Royce.

Detaljerna skulle kunna vara grotesk excess i någon annans händer. Hos Goodwoods mästare blir de poesi.



Rolls-Royce vågar ta design och form till en ny nivå



Har du en tjock plånbok så kan en beställning på en av de 100 bilarna vara en investering för livet.

Modet att gå baklänges för att gå framåt

Rolls-Royce hade kunnat ta den säkra vägen. Klä en befintlig plattform i lyx, lägga till ett batteri, kalla det framtid och håva in pengarna.

Det är ungefär den vägen de redan testat med **Black Badge Spectre, en elektrisk best som redan vräker ur sig prestanda** och med **nya Spectre som väger tre ton och kallas den lyxigaste elbilen någonsin**.

Men med Nightingale går Goodwood längre.

De går hela vägen tillbaka till Henry Royces experimentmodeller 16EX och 17EX från 1928, bilar som en gång definierade vad en drömbil kunde vara, och bygger vidare på den andan med ett helt elektriskt drivsystem.



Inga algoritmer här inte, bara genuint hantverk



Streamline Moderne möter lithium-ion. Art Deco möter regenerativ bromsning.

Det borde inte fungera. Det gör det.

Enligt Rolls-Royce vd **Chris Brownridge** är Coachbuild Collection, där Nightingale är det första verket, "något som superlyx-världen aldrig sett förut".

Det är stora ord. Men när man ser bilden av Nightingale är det svårt att säga emot honom.

Det här är samma mod som en gång gjorde att Rolls-Royce kunde leverera **bespoke-skapelser som en Wraith med 2 117 lampor i taket eller världens dyraste nya bil för 200 miljoner kronor.**

100 bilar som skriver om reglerna

Upplagan är strikt 100 exemplar. Varje bil byggs för hand i Goodwood, endast för inbjudna kunder inom Rolls-Royces nya Coachbuild Collection. Testerna börjar sommaren 2026, leveranserna från 2028.

Någon officiell prislapp finns inte, men **enligt Car Magazine** handlar det om klart över en miljon pund per bil. Verkligheten lär bli betydligt högre än så.

Ingen av oss kommer att äga en. De flesta av oss kommer aldrig ens att se en i verkligheten, inte minst eftersom **Rolls-Royce försvann från den svenska marknaden redan 2020.**

Men det spelar ingen roll. För Nightingales betydelse ligger inte i de 100 bilarna. Den ligger i signalen till resten av branschen: att elektrifieringen inte behöver betyda enhetlighet.

Att de vackraste bilarna fortfarande kan byggas av människor, inte av algoritmer. Att framtiden kan ha själ.

Rolls-Royce vägrar att låta elbilsåldern bli tråkig. Och för alla oss som älskar bilar som konstform är det den bästa nyheten på mycket länge.



Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare för Dagens PS och Realtid. Bevakar främst politik, världshändelser och makro. Har drivit Dagens PS sedan 2018.

Feber

5. Nissan lyckades göra Juke ännu fulare

Bobby Green 2026-04-14 kl 12:20

Grattis!



2010 lanserade Nissan den lilla crossovern Juke och den fick en hel del uppmärksamhet - kanske mest för att den såg så märklig och rent ut sagt ful ut. En uppföljare 2019 gjorde det hela lite bättre men bra blev det aldrig. Våren 2023 berättade Nissan att nästa generation av Juke skulle bli en elbil, och nu visas denna upp. Och om ni trodde att designen nu skulle vara den bästa hittills trodde ni fel - för har ni skådat något så fult tidigare?

Under skalet hittar vi teknik som delas med Renault-Nissan-Mitsubishi och i det här fallet baseras bilen på CMF-EV eller AmpR Medium-plattformen som även Renault Scenic E-Tech, Alpine A390 och Nissan Ariya använder sig av. Några specifikationer kring just Juke får vi dock inte just nu - inte heller några bilder som visar hur interiören ser ut.

Lansering sker under nästa vår, någon prisindikation har vi tyvärr inte fått än. Nissan kommer fortsätta att sälja dagens hybrid-Juke vid sidan om denna.

nissan-global.com



Bobby Green



FILM: <https://youtu.be/96Mnpixu9DM>





**Nissan Juke vågar sticka ut
Crossovern som behöll mycket från konceptet**



**Nissan rullar ut nya Juke
Ser inte riktigt lika tokig ut längre**



**Nissan Juke, Qashqai och X-Trail blir elbilar
Från 2025**

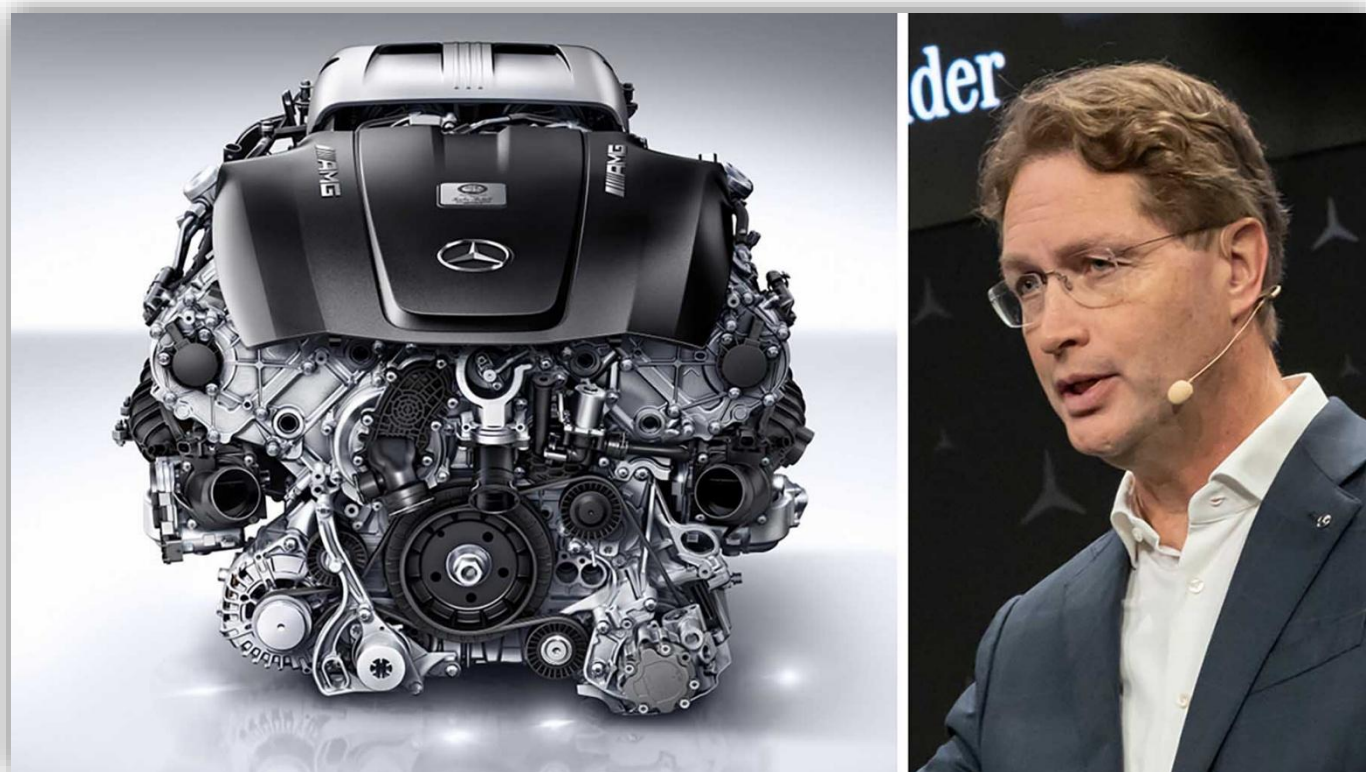


**Nissan Juke nu även som hybrid
Har ganska avancerad växellåda**

6. Läckta: Biljättarnas nya krav ska rädda bensinbilar

Av Maths Nilsson 14 april 2026, 10:11

En läcka från bilindustrins lobbyorganisation ACEA avslöjar nya, kontroversiella krav. Genom att vattna ur CO2-målen vill biljättarna sälja fler bensinbilar och laddhybrider fram till 2035. – Det kan kosta EU:s medborgare 74 miljarder euro i ökade oljeimportkostnader, varnar miljöorganisationen T&E.



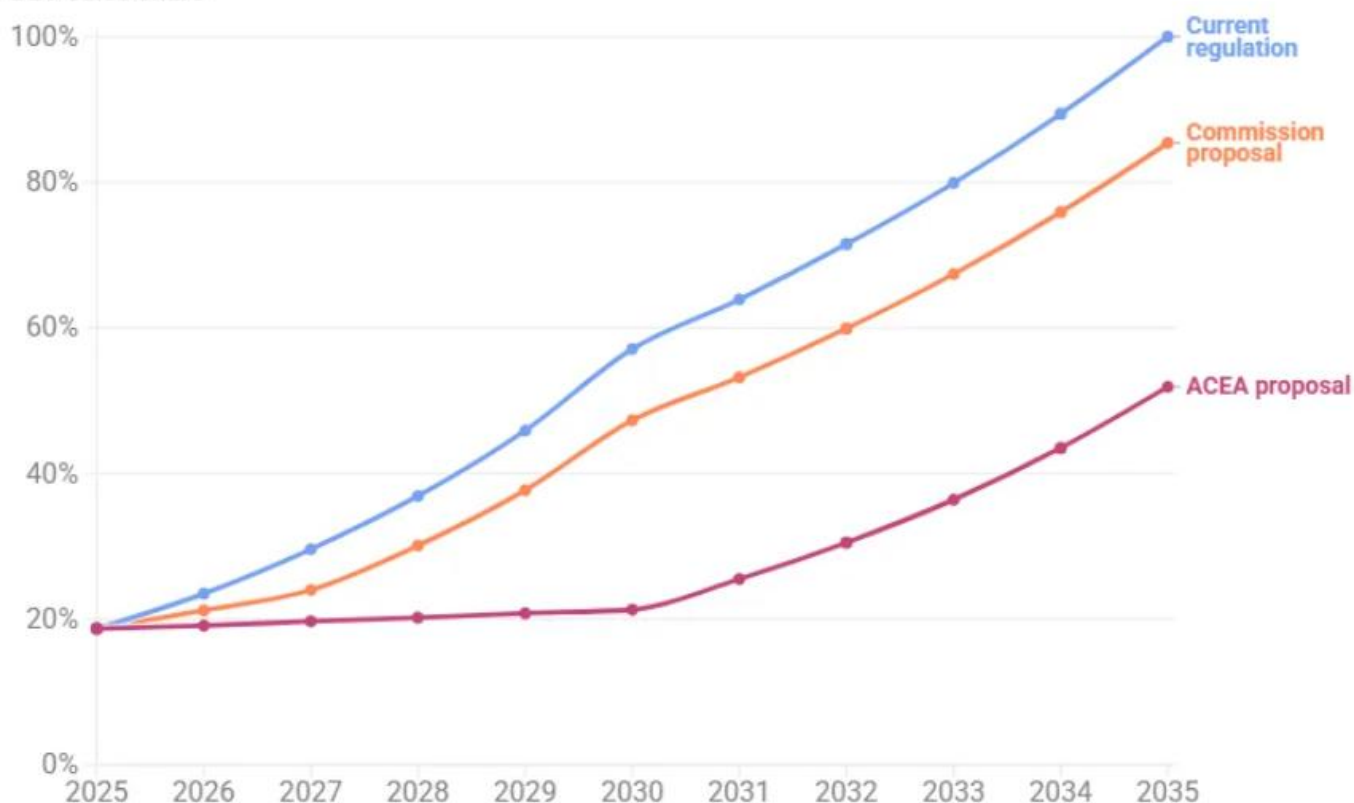
Samtidigt som intresset för elbilar når nya rekordnivåer, arbetar bilindustrins största aktörer bakom kulisserna för att bromsa omställningen. En läckt ståndpunkt från ACEA, där svensken Ola Källenius på Mercedes-Benz spelar en central roll, visar att industrin nu sätter hård press på EU:s miljöministrar för att lätta på de kommande utsläppskraven. Det dolda motivet kan vara att biltillverkarna tjänar för lite pengar på varje såld elbil.

Organisationen Transport & Environment (T&E), som kommit över ACEA:s dokument, varnar för att förslagen skulle innebära en katastrof för både plånboken och klimatet. Enligt ACEA:s förslag ska de stränga CO2-målen för 2030 räknas som ett genomsnitt över fem år istället för tre. Dessutom vill man slopa de nya reglerna för hur utsläpp från laddhybrider (PHEV) beräknas – regler som är tänkta att spegla bilarnas faktiska utsläpp snarare än glädjekalkyler i testlab.

Om kraven går igenom beräknar T&E att försäljningen av rena elbilar (BEV) kan stagnera på dagens nivåer kring 21 procent under resten av årtiondet. Detta istället för de 57 procent som krävs för att nå de nuvarande lagstadgade målen. Konsekvenserna för Europas beroende av olja beskrivs som dramatiska. Omställningen till elbilar saktas ner, vilket innebär att Europa måste fortsätta importera råolja för gigantiska summor.

ACEA wants BEV sales to flatline around 21% until 2030

BEV sales share



Source: T&E modelling based on ACEA March 2026 paper; EU Commission proposal; and current EU car CO₂ regulation.



– Medan bilister kämpar för att fylla sina tankar med bensin för 20 kronor litern, vill ACEA fördröja utbudet av prisvärda elbilar, säger Émilie Casteignau Bernardini på T&E.

Totalt beräknas notan för den extra oljeimporten landa på 74 miljarder euro (cirka 850 miljarder svenska kronor) mellan 2026 och 2035. Rapporten avslöjar också att den tyska regeringen i går valde att adoptera ACEA:s linje gällande laddhybrider. Genom att förlänga försäljningen av förbränningsmotorer i hybridform hoppas industrin vinna tid, men kritiker menar att det bara ökar gapet till Kina, som drar ifrån i den elektriska kapprustningen.

ACEA kräver dessutom att målet för 2035 – då 100 procent av alla nya bilar ska vara utsläppsfria – sänks till 80 procent genom olika kryphål och krediter för ”förnybara bränslen”.

– Framtiden är elektrisk, och att fördröja den kommer att skada både medborgarna och Europas konkurrenskraft, avslutar Émilie Casteignau Bernardini.

Detta kräver biljättarna enligt läckan:

- **Slappare genomsnitt:** 2030-målen ska räknas över fem år istället för tre.
- **Laddhybrid-bonus:** Behåll gamla, mer generösa mätmetoder för laddhybrider.
- **Sänkt 2035-mål:** Sänk kravet på nollutsläpp från 100 % till 80 % genom ett system med krediter för bränslen och material.
- **Super-krediter:** Inför multiplikatorer som gör att en såld liten elbil räknas som 1,3 bilar i statistiken.



Maths Nilsson

LÄS MER:



Nödriplet till EU: Riv upp krav på 100% elbilar



Så ska svensken rädda Europas bilindustri



Så blir EU:s förbud mot bensin- och dieselmotorer



Nu blir svenske Ola Källenius mäktigast i bil-Europa



Sågar EU:s lättnad: "Djävulen ligger i detaljerna"



Panik hos bilmärken: Måste chocksänka elbilar



Smällen: 700 miljarder kr när bubblan brast



7. Trafikverket testar fartkameror på portaler på tre platser

Publicerad 2026-04-15 7:19 Text Erik Söderholm

Tre platser är först ut när Trafikverket testar att montera de nya fartkamerorna ovanför vägen i stället för vid sidan av. Du behöver inte köra mycket för fort för att bli fotograferad.



Genom att montera fartkamerorna ovanför vägen kan hastigheten även mätas på bilar i mittfilen på en trefilig väg.

Trafikverket har börjat rulla ut en **ny typ av fartkamera** på svenska vägar. Vi Bilägare har tidigare rapporterat om den nya kameran som kan användas på **fler typer av vägar**.

En nyhet är att den också kan monteras på portaler ovanför vägen och inte bara i särskilda kameraskåp vid sidan av vägen.

Den lösningen testas nu på tre platser i landet, bland annat vid riksväg 27 utanför Värnamo. Kameran "tittar ned" på bilarna men kan ändå avslöja om de kör för fort.

– När man monterar en vanlig fartkamera vid sidan av vägen når den inte in i det andra körfältet, säger Jonas Nygren som är underhållningsingenjör på Trafikverket till **P4 Jönköping**.

De övriga två platserna som portalkamerorna testas på är Stallbackabron i Trollhättan och Vanneberga i Skåne.

Kamerorna ger högre bildkvalitet än med den gamla tekniken och det går även att sortera bort bilar som kör i vissa filer om det skulle behövas.

Bilens hastighet börjar mätas när den är ungefär 100 meter bort från kameran. Bilden tas på 14 meters avstånd och det räcker att köra 6 km/tim för fort för att kameran ska triggas.



Erik Söderholm



8. Volvo Lastvagnar höjer ribban och når längre

Av John Sempill

2026-04-14

Volvo FH Aero Electric: en räckvidd på 700 km och megawattladdning på under timmen. Eldrivna transporter menas nu matcha alla dina affärsbehov.



Upp till 700 km på en laddning med Volvo Lastvagnars nya ellastbil FH Aero Electric med e-axel. Tillägget e-axel är hemligheten här – en ny drivlineteknik som ska ge mer plats för batterikapacitet ombord.

Den kompakta e-axeln har integrerade dubbla elmotorer plus en sexstegad växellåda i bakaxeln. Enligt [pressmeddelandet](#) ska det här frigöra utrymme för fler batterier.

– Vi vässar verkligen vårt erbjudande här, säger Volvo Lastvagnars vd Roger Alm enligt [Volvo Lastvagnar](#). Vi breddar det och gör elektriska lösningar möjliga för ännu fler transportuppdrag, samtidigt som vi adderar en banbrytande ellastbil med en räckvidd på upp till 700 km. Det innebär att vi kan matcha våra kunders affärsbehov fullt ut. Det har aldrig varit enklare att byta ut sina dieseldrivna lastbilar mot eldrivna.

Laddar under den lagstadgade viloperioden

Effekten hos FH Aero Electric är 460 kW (623 hk) och megawattladdning tillåter 20–80 procent på cirka 50 minuter. Med andra ord kan du ladda under din lagstadgade viloperiod för lastbilsförare i EU.

Den maximala tågvikten är hela 48 ton och den flexibla batterikonfigurationen ska enligt Volvo Lastvagnar erbjuda den optimala balansen för räckvidd och nyttolast – här upp till 28 ton. Lansering sker under 2026.

Läs även:



Volvo störst på eldrivna lastbilar i Europa och Nordamerika



auto motor & sport och Recharges chefredaktör skriver om bilar, bransch och bilindustri. Som tioåring hade han två drömbilar: Jaguar XJ220 och Ford Mondeo. En av dem hade han som övningskörningsbil. Är annars utbildad trummis och tidigare redaktör för bland annat Den Moderna Hantverkaren, Den Moderna Verkstaden och Musikermagasinet. Lyssnar helst på Toto.

Email: john.sempill@automotorsport.se

9. En original Lotus Seven från 1971 säsong 4

Lästid: cirka 6 minuter | Skriven av Ben Branch | 13 mars 2023

Detta är en original Lotus Seven Series 4, den tillhör den sista generationen Sevens som byggdes av Lotus på 1970-talet innan Caterham tog över stafettpärlan, och idag är Series 4-bilarna eftertraktade av dem som behöver lite mer interiörutrymme än vad som erbjuds på Series 3 och tidigare fordon.



Denna Lotus Seven drivs av den legendariska Kent crossflow raka fyran i 1,6-litersform med Burton racinghuvud, motorn är byggd enligt Fast Road-specifikation och kraften överförs till bakhjulen via en 4-växlad manuell växellåda.

Snabba fakta – The Lotus Seven Säsong 4

- Lotus Seven introducerades först 1957 av Lotus grundare Colin Chapman som en lätt, prisvärd sportbil för racing och entusiastiskt vägbruk.
- Sevens design var inspirerad av den tidigare Lotus Mark VI och klubbilarna från den tiden, den hade ett rörformat stålramschassi och en lätt kaross i glasfiber.
- Series 1 Seven drevs av en 1,1-liters Ford-motor med 36 hk, den vägde bara 725 lbs, och efterföljande modeller från Serie 2 till Serie 4 utvecklades till att ha kraftfullare motorer och förbättrad hantering.
- Serie 4, som introducerades 1970, markerade ett avsteg från tidigare Lotus 7-modeller, med bredare kaross, förbättrade bekvämligheter och en valfri Twin Cam-motor som kunde leverera upp till 120 hk.
- Lotus 7 var i produktion fram till 1973 då Lotus sålde rättigheterna till designen till Caterham, som sedan fortsatte att producera modellen oavbrutet till idag – vilket gör den till en av de längst levande produktionsbilsmodellerna i historien.



Denna Lotus Seven drivs av en Kent crossflow rak fyra i 1,6-liters utförande med Burton racing huvud, den är i snabb vägstandard och kraften skickas tillbaka genom en fyrväxlad manuell låda.

Lotus Sevens ursprung

Lotus Seven introducerades först 1957 av Lotus grundare Colin Chapman. Chapmans idé var att skapa en lätt, smidig sportbil som kunde erbjuda en engagerande körupplevelse samtidigt som den var prisvärd för den genomsnittlige entusiasten. Bilens design var inspirerad av datidens clubman-racers och den tidigare Lotus Mark VI, och den erbjöds både som kit och som en nyckelfärdig bil.

Kitalternativet var det mest populära och sålde kraftigt bättre än den nyckelfärdiga bilen eftersom kitbilar vid den tiden undvek bilens inköpsbeskatt, som inte var obetydlig. Intressant nog angav lagen att byggsatsbilar inte kunde erbjudas med monteringsanvisningar, ett problem som Chapman tog itu med på sitt eget unika sätt genom att erbjuda detaljerade demonteringsinstruktioner som byggsatsbyggaren kunde följa i omvänd riktning för att bygga sin bil.

Säsong 1 till säsong 4

Den första Lotus Seven, även känd som Serie 1, drevs av en 1,1-liters Ford Sidevalve-motor som gav 36 hk, och bilen vägde bara 300 kg. Dess lättviktsdesign var klassisk Chapman, med ett rörformat stålramschassi, en kaross i glasfiber och en enkel cockpit med endast det allra nödvändigaste.

Seven blev en omedelbar succé och hyllades för sin smidighet, snabbhet, hantering och sitt överkomliga pris. 1958 körde Graham Hill Lotus Seven-fabriksdemonstratorn till seger i ett lopp på Brands Hatch, vilket befäste bilens rykte som en mycket kapabel racerbil i rätt händer.



Lotus Seven har en berömt spartansk cockpit, det finns sittplatser för två, en ratt, växelspak, mätare och inte så mycket mer.

Under åren utvecklades Lotus Seven genom olika versioner från säsong 1 till säsong 4, var och en med sina unika funktioner och förbättringar. Serie 2, som introducerades 1960, hade en styvare, enklare chassidesign, reviderad fjädring och en kraftfullare motor.

Serie 3, som släpptes 1968, drevs oftast av den 1,6-liters, raka fyrcylindriga Kent cross-flow-motorn. Serie 3-bilarna tillverkades också under licens i Argentina, med över 50 tillverkade, och modellen återintroducerades i modifierad form av Caterham efter att Serie 4 visat sig mindre populär än väntat.

Serie 4, som introducerades 1970, markerade ett betydande avsteg från de tidigare Lotus Seven-modellerna. Serie 4 designades för att vara bekvämare och mer praktisk än sina föregångare, med bredare kaross och förbättrade bekvämligheter. Den hade också en kraftfullare motor, kapabel att leverera upp till 120 hk, vilket gjorde den snabbare än de tidigare Lotus Sevens.

Trots ökad komfort och bekvämlighet behöll Serie 4 de klassiska Lotus Seven-designelementen, såsom rörformade spaceframe-chassi och lätta kaross i glasfiber. Som högre upp fanns bilen som byggsats eller som ett fullmonterat fordon, vilket gjorde den tillgänglig för ett bredare spektrum av entusiaster.



Den ovanliga fronten med de två framträdande strålkastarna har varit ett kännetecken för Seven-designen sedan starten.

Slutet på en era + Caterhams ankomst

Storbritannien gick med i Europeiska ekonomiska gemenskapen och antog dess fordons-skattesystem, vilket ledde till att kryphålet för kitbilar stängdes och Lotus Seven-byggsatserna förlorade sin kostnadsfördel. Det var också ungefär vid denna tid som Colin Chapman försökte föra Lotus framåt och flytta det bort från sin kit car-image och in i en mer förfinad sektor av bilmarknaden.

Som ett resultat av dessa två faktorer beslutade Lotus att lägga ner Seven 1973. En av de största Lotus Seven-återförsäljarna i Storbritannien var Caterham Cars, som drevs av Graham Nearn. När Nearn upptäckte att Seven skulle läggas ner slöt han en överenskommelse med Chapman på Lotus om att köpa rättigheterna till designen och fortsätta produktionen.

Detta beslut av Nearn visade sig vara anmärkningsvärt smart, han grundade Caterham Cars och började producera Series 4 Seven innan han bytte till den mer populära Series 3-designen. Under åren sedan dess har Caterham 7 varit i produktion utan avbrott, och den har kontinuerligt uppgraderats under årtiondena för att hålla den konkurrenskraftig.

Idag, 66 år efter att Chapman introducerade Seven, [kan du fortfarande köpa en](#) i både kitform och som nyckelfärdig bil.





Denna Seven har en enkel vältningsstång och ett fällbart tak, vilket är praktiskt om du fastnar i ett ösregn.

The Lotus Seven Säsong 4 Visas här

Lotus Seven som du ser här är en Serie 4-modell, dessa bilar hade en annorlunda och mer kantig kaross som var mycket trendig i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.

Designen var inte lika populär bland köpare som den tidigare Series 3, men Series 4 har alltid varit populär bland längre och större förare, då den var designad med ett nytt chassi som erbjöd mer bredd och längd, med mer inre utrymme än de tidigare Sevens.

Denna bil är färdigställd i Lotus Deep Yellow över en spartansk svart interiör, och den har 13-tums lättmetallfälgar med gula och gröna Lotus-mittkåpor utrustade med Yokohama S760-däck fram och S-707 bak. Uppgraderad fjädring och bromsar har också installerats, vilket innebär att bilen är mer än kapabel att ta sig an många mycket modernare sportbilar.

Inuti bilen hittar du två bucket-säten med Willans-bälte för säkerhet, en treekrad ratt, ett urval av Smiths-ratt, en växelspaxknopp i trä och en rullbåge för extra säkerhet. Motorn är en 1,6-liters Kent crossflow radfyra med dubbla Weber 40-förgasare, ett Burton racing-huvud, ett fyrgrenat insugrör och ett Ashley tävlingsljuddämpsystem.



10. Volkswagen Phaeton W12 Sedan 2005



Som ett hjärteprojekt för Volkswagens ordförande Dr. Ferdinand Piëch designades Phaeton för att mäta sig med BMW:s och Mercedes-Benz styrka på marknaden för lyxsedaner i hög klass. Volkswagen var tänkt som världens finaste lyxsedan och spenderade miljarder på design och utveckling, inklusive byggandet av en helt ny toppmodern fabrik. Ingenjörerna lyckades skapa en enastående lyxbil som överträffade konkurrenterna i nästan alla kategorier, där flaggskeppet hade en 420-hästars 6,0-liters W12, fyrhjulsdraft och praktiskt taget alla lyxiga detaljer man kan tänka sig.





Denna samlarägda Phaeton W12 är en av färre än 500 levererade nya i USA, och en av endast *trettio* modeller från 2005. Den har täckt drygt 56 000 miles från början och erbjuds i utmärkt skick. Det är ett sällsynt exemplar som konsekvent underhållits utan hänsyn till kostnad, inklusive nyligen monterad helt nya Gen II-luftfjädring, korrekta Continental-däck och byte av luftkonditioneringskompressor. Färdigställd i svart heliokromfärg över utmärkt grå läderlist är den ett enastående exempel på denna sällsynta och fascinerande moderna samlarföremål. Det här fordonet har precis anlant, och en fullständig beskrivning kommer snart. Vänligen kontakta Hyman Ltd för mer information.



Klassiker

11. Grattis Lancia Appia!

Publicerad 22 april 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Allan och Glenn har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Appia.



Lancia Appia, Second Series (1958)

Lancia döpte sina modeller efter de fornlromerska vägarna. Via Appia var en kustnära väg från Rom till nuvarande Brindisi. Lancia Appia var märkets minsta modell från 1953 till 1963. Det var en typisk Lancia med en **V4:a** på **1089 cc**.



Den första Appian såg ut som en nedskalad version av Aurelia Berlina. Enligt traditionen var alla högklassiga franska och italienska bilar högerstyrda, så också Appia år 1953.



Appia serie 2 har behållit den traditionella fronten men karossen har gjorts kantigare. Vänsterratt var nu normen i Italien men också i Sverige trots att vi 1956 ännu hade vänstertrafik.

Den hade så liten vinkel mellan cylindrarna att bara ett topplöck behövdes. Karossen var självbärande och mittstolpe saknades mellan de fyra dörrarna.

Lancia var först med **separatfjädring** fram och Appia var den sista modellen med ursprungskonstruktionen från 1920-talet, **teleskopiska fjäderdon** med inbyggda stötdämpare. En karaktärsfull bil för konnässörer.



En vacker Lancia cabriolet. Karossen byggdes från 1957 till 1962 av Vignale efter ritning av Michelotti i 1586 exemplar.



Tredje serien av Appia presenterades i mars 1959 med något starkare motor. Den traditionella fronten har ersatts av en grill liknande den på den större Flaminia.



Det fanns också en coupé av Appia i samma formspråk som Flaminia coupé, men så var också båda ritade och byggda av Pininfarina. Andra karossmakare som Allemano producerade också specialkarosser på Appia.



Lancia Appia GT Zagato



Lancia C83 pickup truck

12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Toyota Land Cruiser 1954

Strängt taget kom Land Cruiser tidigare än 1954, eftersom småskalig produktion startade så tidigt som 1951, med serieproduktion av Toyota Jeep BJ som startade 1953. Men det var inte förrän 1954 som Land Cruiser-namnet antogs av Toyota, efter att Jeep blev irriterad över **att** deras upphovsrätt **kränktes**.

Även om de första bilarna var otroligt enkla var de också mycket kapabla i terrängen och under åren blev de allt mer kapabla och lyxiga samtidigt som de förblev otroligt pålitliga. Den senare punkten var avgörande och gjorde det möjligt för fordonet att ersätta Land Rover på många **ogästvänliga platser** som delar av Afrika, där tillförlitlighet kan vara en **liv- eller-död-faktor**.

Hedersomnämning för 1954: Mercedes-Benz 300SL



Roger Warolin