



Monteverdi High Speed 375S (1967-1972)

1. Peugeot 308 SW PHEV plug-in hybrid
2. Denza Z9GT provkörd
3. Uppdaterade Volkswagen ID.3 Neo
4. Premiär för Volkswagen ID.3 Neo
5. Hondas mikrocamper är minst i världen
6. Så här ser eldrivna C-Klass ut på insidan
7. Grönt ljus för Tesla
8. Svenska Candela får jätteorder på 20 eldrivna färjor till Norge
9. Monteverdi High Speed 375S
10. Winton Six
11. Grattis Chevrolet Vega
12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945
13. Fredagsfilmen



1. Peugeot 308 SW PHEV plug-in hybrid i test

Av Jan Horn och Berend Sanders

12 april 2026, 11:18

En sofistikerad drivkraft, hög utrustningsnivå, ett omfattande hjälppaket – 308 SW PHEV har höga värden. Problem: Det är inte billigt.



Låt oss börja med serien: En populär, beprövad kompakt kombi, dystert designad i sitt nuvarande skick och ekonomiskt motoriserad trots mycket kraft (195 hk), men ändå en erkänd typ av ligan. Låter ganska attraktivt hittills, eller hur?

PEUGEOT 308 308 SW Laddhybrid 195 e-DSC7

- Bekväma säten
- Bra hantverk
- Tight bak
- Hög värdeminskning

Låt oss titta på testbilen, å andra sidan: mycket komplex hybridiserad, konfigurerad i den mest omfattande utrustningsserien, cirka 1,8 ton tommassa och nästan 50 000 euro dyr – en teknologibombare.



308 med hyfsade kombinationsegenskaper

Vem vill ha det? Går de inte för långt? Vi har ju lärt oss: En SW måste vara en väluppfost-rad, billig och främst funktionell familjekombi ... Vi försäkrar: På det hela taget är det så. För trots den dyra utrustningen och trots ytterligare (hybrid)teknik under plåten finns det fortfarande en mångsidig generalist i SW.

Trots sin höga utrustningsnivå och hybridteknik är 308 SW PHEV 195 fortfarande en mångsidig kombi med gott utrymme i centrum.

Med en längd på 4,64 meter erbjuder den gott om plats på första raden, medan personer på 1,80 meter kan klara sig längst bak. Den längre bakre karossöverhänget på SW leder också till ett djupt bagageutrymme med gott om användbart utrymme. Detta innebär att upp till 1402 liter lastutrymme finns tillgängligt.

Batteriet i bagageutrymmets dubbelvåning tar dock en del av volymen, det typiska "hemliga facket" under täckplattan sticker några centimeter in i bagageutrymmet. Batteriblocket bak påverkar också nyttolasten. Vi har beräknat ett maxvärde på 435 kilogram – vilket är under genomsnittet.



*Djärva trick: Instrumentpanelen med kanter är välgjord.
Typiskt Peugeot är arbetsstationen med en liten ratt och display ovanför.*



Många knappar och knappar: Funktionen av 308 måste läras, och pekskärmen är också placerad för långt bort från föraren.

Modern interiör och noggrant hantverk

Detaljerna ger komfort: bakre ryggstödet kan placeras plant i tre delar med en mjuk fjärrlösare, och skydden är stadiga. Peugeot har också varit särskilt framgångsrik med designen av framsätena: tack vare stöd med byggd struktur ger de mycket bra sidostöd även på ytan och kan justeras elektriskt på olika sätt. Lårstödet kan också förlängas med värdefulla centimeter.

Framsätena erbjuder också en behaglig, kraftfullt stampande massagefunktion. Låt oss säga så här: Här tar den dyra 308 SW GT Exclusive in marken. Överlag ser interiören också modern och noggrant utformad ut, vilket stämmer överens med påståendet. Så mycket för känslan av välbefinnande inomhus.

Driftskonceptet är inte optimalt

Å andra sidan är det ganska stressande: Funktionskonceptet via enhetligt märkta och arrangerade plattor på pekskärmen måste studeras noggrant, det finns flera menynivåer i horisontell riktning och många underkapitel bakom förinställda tangenter. Kontrolllytan är också monterad i instrumentbrädan mycket långt från föraren.

För att trycka på ikoner på skärmen måste du resa dig ur stolen mot pekskärmen för nästan varje kommando. Trots allt accepterar 308 röstkommandon via ChatGPT i utbyte mot aktivering via en app, och känner sedan även igen "fritt" formulerade förfrågningar om luftkonditionering eller väderrapporter, till exempel.

På vägen är 308:an smidig och bekväm

Utbudet av körhjälp är lika omfattande. Till exempel hjälper en stor heltäckande display av bilen (via kameror) vid parkering, och filhanteringssystemen fungerar korrekt, om än ibland med mycket tydliga styrningskorrigeringar. Ingen dramatik, men vi drar bara av en blyg prick.

Motortyp/cylinder	Fyrcylindrig, turbo + elmotor
Prestanda hos förbränningsmotorn	110 kW (150 hk) vid 5500 varv/min
Förflyttning	1598 cm ³
Installationsposition/kamaxeldrift	främre tvärgående kors/kedja
Kraftelektrisk motor	92 kW (125 hk)
Systemprestanda	143 kW (195 hk)
Systemvridmoment	300 Nm
Vmax	225 km/h
Växellåda	Sjustegs dubbelkoppling
Kör	Framhjulsdraft
Fram- och bakbromsar	Skivor/skivor
Testbilsdäck	225/40 R 18 Y
Däcktyp	Michelin-primat 4
Hjulstorlek	7,5 x 18"
Avgas-CO2	53 g/km
Konsumtion*	2,3 l + 13,0 kWh/100 km
Tankkapacitet/batterikapacitet	42 l/17,2 kWh
Bränsletyp	Toppen
Laddningseffekt/tid	7,4 kW/2:05 timmar
Förbipasserande ljud	65 dB(A)
Dragkapacitet använd/oanvänd	1315/750 kg
Dragstångsbelastning	70 kg
Stamvolym	467–1402 l
Längd/bredd/höjd	4636/1852–2062**/1438 mm
Hjulbas	2732 mm
Baspris	42 275 euro
Testbilens pris (kommer att utvärderas)	48 925 euro

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



PEUGEOT



308 SW känns lättare än den är. Den goda styrningen i kombination med den lilla ratten säkerställer en smidig körupplevelse.

Att styra själv är ändå roligare. Vi lät 195 hk flyga: Faktum är att 308:an känns lättare än den är. Den lilla ratten, den välplacerade servoassistenten och ett lämpligt utväxlingsförhållande ger Peugeot en smidig körupplevelse. Utan att tveka över den behagligt bekväma fjädringen kör SW sina varv och följer banspecifikationerna rent.

308:an är också stabil att köra, och känslig understyrning förvandlas snart till en varelse med felfri undvikande beteende som greppas av ESP:n. För bromsarna gäller följande: Nästan 37 meter från 100 km/h är inte en höjdpunkt för en bil med greppiga 18-tums däck, men det är ändå okej för denna liga.

Konsumtionen är helt okej

Detta gäller inte riktigt konsumtion. Särskilt eftersom Peugeot bara är 45 kilometer över effekt i våra mätningar (och i minusgrader) (Peugeot lovade 81 kilometer). Vid blandad drift fungerar 1,6-liters bensenmotorn ofta och hörbart, vid högre varv låter den ansträngd och plöjer måttligt bearbetat.

Bra: Bensenmotorn ensam dricker 6,9 liter per 100 kilometer på AUTO BILD-testvarvet. Vad synd är dock att tekniken tillåter maximalt 7,4 kW vid laddstationen – vilket innebär att man stannar vid väggboxen och liknande i ungefär två timmar när batteriet är tomt.

När batteriet är fullt sägs systemet med elmotor och turboladdad bensenmotor ha 195 hk effekt – vilket dock "bara" känns som 150 hk vid full acceleration.

Körprestandan är inte helt övertygande

Även om SW snabbt börjar röra sig från stillastående kan sprintvärdena till 100 km/h (8,1 sekunder) eller vridmomentsiffrorna (80–120 km/h på 4,9 sekunder) också uppnås av mycket mer måttligt motoriserade småbilar.

Den sjuväxlade dubbelkopplingsautomaten sorterar växlarna diskret, håller varvtalet i lägre varvtal och fungerar därmed felfritt. Högst hade vi önskat en mer alert gasrespons från "rullläget".

Mätvärden

Acceleration	
0–50 km/h	3,5 s
0–100 km/h	8,1 s
0–130 km/h	12,5 s
0–160 km/h	18,8 s
Mellansprint	
60–100 km/h	4.0 s
80–120 km/h	4,9 s
Körvikt/nyttolast	1750/435 kg
Viktfördelning v./timme.	54/46 %
Vändring vänster/höger	11,1/11,1 m
Säteshöjd	545 mm
Bromsväg	
från 100 km/h kallt	36,7 m
från 100 km/h varmt	34,8 m
Interiörbuller	
vid 50 km/h	60 dB(A)
vid 100 km/h	65 dB(A)
vid 130 km/h	69 dB(A)
vid 160 km/h	72 dB(A)
Konsumtion	
Strömförbrukning	38,2 kWh/100 km
Testkonsumtion (60 % hybrid, 40 % elinnehåll)	4,1 l S + 15,3 kWh/100 km
Förbrukning med urladdat batteri	6,9 l S/100 km
CO2 (testförbrukning)	97 g/km
Utbredning	608 km + 45 km eldrivna

Slutsats

Med höga tekniska och utrustningskrav förblir 308 en trevlig allroundbil som SW. Komforten är hög, vi tycker att sätena är utmärkta – så även långa sträckor kan bemästras.

AUTO BILD-testresultat: 2,5





2. Denza Z9GT provkörd

13 apr. 2026

Mer fokus på gimmicks och laddning än körning



FILM: <https://youtu.be/K4BLIhziV2c?t=61>

Jag har provkört nya Denza Z9GT, en enorm elbil med många olika funktioner och gimmicks. Denza, som är BYDs lyxmärke, vill ta sig in i Europa och först ut är denna shooting brake-modell. Under en dag hade press och media möjlighet att provköra bilen och lära sig mer om flash charging, något som gör det möjligt för bilen att ladda i 1 500 kilowatt.

00:00 - Intro

00:48 - Reklam

01:00 - Specifikationer

02:44 - Laddning

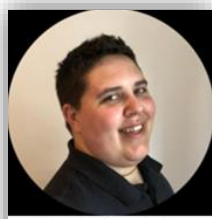
06:44 - Bagage

09:22 - Baksäte

12:38 - Förarmiljö

17:48 - Häftiga funktioner

18:55 - Provkörning



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

3. Uppdaterade Volkswagen ID.3 Neo officiell

Av Per Sundström

Uppdaterad 15 apr 2026 kl 12.23 Publicerad 15 apr 2026 kl 12.00

I väntan på ID. Golf får vi leva med ID.3 ett varv till. I sitt nya utförande får den tilläggsnamnet Neo och en ny och effektivare drivlina med en räckvidd på upp till 63 mil.



Nya ID.3 Neo påminner mycket om gamla ID.3.

Trots att den första ID.3 lanserades så sent som 2020 känns det som om den funnits med oss sedan urminnes tider. Teknikens Värld var bland de första i världen att provköra den mitt under brinnande pandemi och under de sex år som följt fram till i dag har den fått sällskap av en hel armada av ID-syskon.

Det första ansiktslyftet kom 2023 med en lätt omarbetad främre stötfångare, nya luftintag och högre kvalitet på ytor och material i kupén. Nu, tre år senare och i väntan på en helt ny ID. Golf som troligtvis inte kommer förrän 2028, får den ytterligare ett lyft och tilläggsnamnet Neo.

Ny design och fler fysiska reglage

Skillnaderna är inte gigantiska men man ser dem tydligast på den omgjorda fronten och den nya ljussignaturen som följer Volkswagens nya designspråk. Nu går den även att få med tak och baklucka i samma lack som bilen i övrigt i stället för enbart svart som på tidigare versioner.

Den största förändringen hittar vi inne i den omdesignade kupén. Här finns nya, mjukare material på instrumentpanelen och dörrsidorna.



Mer textil, mer ombonat, fler fysiska knappar

En stor förändring är återinförandet av fler fysiska reglage, vilket är ett svar på tidigare kritik från kunder. Mittkonsolen har fått en list med fysiska knappar för de centrala klimatfunktionerna som temperatur och fläkt, dessutom har den tidigare touchytan för ljudvolym, den så kallade "slidern", ersatts av en traditionell volymratt.

Även den digitala förarmiljön är ny. Instrumenteringen består av en digital förardisplay på 10,25 tum och en större, horisontellt placerad infotainmentskärm på 12,9 tum. Ratten har också fått ny design med en annan utformning av knappgrupperna.



Inte någon volymslider längre. Nu finns vred och knappar.



ID.3 Neo i väntan på ID. Golf

Större batteri och längre räckvidd

Bilen baseras på den vidareutvecklade MEB+-plattformen och får en ny, effektivare drivlina med en förfinad elmotor som möjliggör en räckvidd på upp till 630 kilometer enligt WLTP. Till skillnad från ID. Polo som också står på plattformen MEB+ så är ID.3 Neo bakhjulsdriven. ID. Polo är framhjulsdriven.

Ny teknik som tillval inkluderar "Connected Travel Assist" som kan reagera på trafikljus och automatiskt stanna vid rödljus och V2L som gör det möjligt att driva externa enheter med bilens batteri.

ID.3 Neo kommer i tre olika effektversioner med batterier på 50, 58 och 79 kilowattimars nettokapacitet som ger räckvidder på mellan 41,7 och 63 mil.

Det går att förhandsbeställa bilen redan nu, men den riktiga marknads lanseringen sker först i juli.

Drivlinor och batterier

125 kW (170 hk), 50 kWh-batteri (netto). Räckvidd: ca 417 km

140 kW (190 hk), 58 kWh-batteri (netto). Räckvidd: ca 494 km

170 kW (231 hk), 79 kWh-batteri (netto). Räckvidd: ca 630 km



Baklucka och tak finns nu i bilens färg i stället för svart



4. Premiär för Volkswagen ID.3 Neo

15 apr. 2026

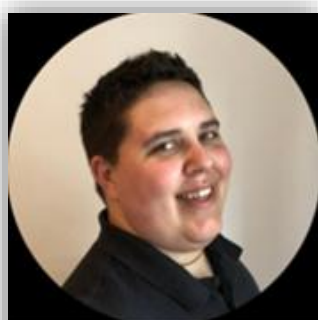
Lovande på (nästan) alla punkter



FILM: <https://youtu.be/mTxZQ5kyq9I>

Äntligen får vi se en riktig produktionsbil och inte bara koncept. Volkswagen ID.3 Neo är här och det är en rejäl uppdatering som adresserar de flesta av de punkter vi tidigare kritiserat. Med ny motor, förbättrad räckvidd och en interiör som äntligen känns premium, tar ID.3 ett stort kliv framåt.

I dagens video går vi igenom allt från den nya APP 350-motorn och de uppdaterade batterialternativen till den helt nya interiören med efterlängtade fysiska knappar. Dessutom har jag pratat med Volkswagens inredningsdesigner om de nya materialvalen och varför



Christoffer Gullin

5. Hondas mikrocamper är minst i världen

Av Emil Karlsson

Publicerad 14 apr. 2026

Uppdaterad 14 apr. 2026

Är du helt immun mot klaustrofobi och jättesugen på en husbil, då kan det vara en kul idé att kika på vad mikrosegmentet har att erbjuda dig. Tyska Ari Motors har tagit fram en pytteliten elcamper, men Honda slår alla mått.



*Inte ens 3,5 meter lång men lika välutrustad som vilken annan husbil som helst.
Tyvärr säljs Hondas N-van inte i Europa.*

Bara för någon vecka sedan [skrev min kollega Åsa](#) om Europamarknadens minsta husbil: En liten eldriven rackare från tyska Ari Motors. Med en längd på endast cirka 3,8 meter och en bredd på knappt 1,5 meter kostar den minimala utflyktsbilen cirka 331 760 kronor inklusive moms.

Men vad är det man brukar säga? Hur duktig du än är på någonting finns det någon i Asien som är bättre och det gäller visst även att bygga minicampers. Franska [Automobile Magazine](#) har kikat närmre på saken.

Honda och en lokal husbilsdesigner har satt ihop en fullt utrustad husbil med minimala mått, kallad N-Van Compo.



FILM: <https://www.youtube.com/watch?v=4CIL2xKY9Gk>

3,4 meter lång, och mikro i taket

Inte ens tre och en halv meter lång, drygt en och en halv meter bred och med en bensinmotor som genererar 54 hästkrafter, eller 63 om du väljer till turbo.

Bilen klassas som en Kei-bil, en särskild typ av småbilar i Japan som är designade för att vara extremt kompakta, billiga att äga och enkla att använda i tät stadstrafik.

Men trots de mikroskåpiska måtten är bilen fullt camping-kompatibel. Sätena fälls till en 120-säng, taket är en pop-top med ytterligare sovplats(er). På insidan finns mikro, vattenkran, en liten kyl och förvaring för både mat och kläder.

Bra pris, men fel marknad

Om det är mycket bil för pengarna låter jag någon annan svara på, i alla fall när det gäller de fysiska måtten. Sett till funktion får jag nog anse att de cirka 165 000 kronorna (omvandlat från Yen) som bilen kostar är ett ganska bra kap. Problemet är bara att N-van inte säljs i Europa.



Emil Karlsson

Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

Feber

6. Så här ser eldrivna C-Klass ut på insidan

Bobby Green 2026-04-17 kl 08:00

Got screen?



I september förra året fick vi en glimt av hur kommande helt eldrivna Mercedes C-Klass kommer att se ut på utsidan. Nu får vi bilder som visar insidan och som vi kan se är det fokus på skärmstorlek. Tillverkaren lovar mer utrymme än tidigare, bättre säteskomfort, tystare kupé och mer fokus på föraren. Stolarna har nu fyrvägs svankstöd, massagefunktion, ventilation och inbyggda högtalare. Ett nytt klimatsystem ser till att värma upp kupén snabbt även när det är kallt ute. Vid minus sju grader kommer kupén upp i arbetstemperatur ungefär dubbelt så snabbt som i motsvarande bensin- eller dieselmodell. Värmepump är standard.

Bilen som baseras på en elbilsplattform har världspremiär den 20 april. [mynewsdesk.com](https://www.mynewsdesk.com)



Bobby Green





Mercedes teasar eldrivna C-Klass
Ska komma 80 mil på en laddning



Första åkturen i nya C-klass
Ska konkurrera med BMW i3



Mercedes ska lansera 36 nya modeller inom två år
Fler fossilbilar än elbilar

7. Grönt ljus för Tesla – men svenska förare får vänta

Publicerad 2026-04-15 17:30 Text Erik Söderholm

Teslas system "Total självkörning" är tillåtet att använda i Nederländerna – men ännu inte i Sverige. Så här svarar Transportstyrelsen.



Tesla har i flera år sålt ett system kallat Total självkörning som inte kunnat användas på europeiska vägar. Men nu har finessen fått grönt ljus.

Beslutet kom **tidigare i veckan**, men gäller än så länge bara i Nederländerna där myndigheten RDW testat, analyserat och godkänt systemet som går under namnet "Total självkörning (under uppsikt)".

Det innebär dock inte per automatik att systemet också blir godkänt i Sverige.

– Det provisoriska typgodkännandet gäller för nya fordon som tas i bruk i Nederländerna. Andra medlemsstater kan välja att acceptera detta godkännande, vilket i så fall även omfattar nya fordon i dessa länder, säger Anders Eriksson, teknisk utredare för automatiserade fordon på Transportstyrelsen, till Vi Bilägare.

För att systemet ska kunna användas i exempelvis Sverige behövs ett fullständigt typgodkännande. Det kräver en omröstning på EU-nivå – men även om det blir grönt ljus gäller det bara för nya bilar, inte för befintliga bilar som redan rullar på vägarna med systemet inaktiverat.

Enligt Anders Eriksson pågår just nu en analys hos Transportstyrelsen, men han kan inte säga när nästa steg blir aktuellt.

– Det är i nuläget för tidigt att uttala sig om tidsplaner eller eventuell nationell hantering, säger han.



Svenska Transportstyrelsen tillåter tester av Teslas system, men inte att det används i allmän trafik. Föraren har fortfarande ansvaret när systemet används.

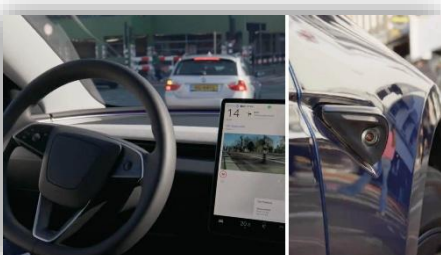
Mer från Vi Bilägare:



Tesla får testa total självkörningsförmåga på fler vägar



Teslas självkörning får nu testas i Sverige



Teslas system godkänns i Nederländerna – först ut i Europa



8. Svenska Candela får jätteorder på 20 eldrivna färjor till Norge

Posted by Kristofer Rask april 17, 2026 [1 kommentar](#)

Turister och pendlare som reser längs Norges kust kan snart göra det med eldrivna färjor.



Norska transportoperatören Boreal har lagt en order på 20 elfärjor av modellen Candela P-12 från svenska Candela.

När båtarna är levererade kommer det bli världens största eldrivna passagerarflottan. Båtarna använder sig av bärplansteknik för att lyfta sig ur vattnet under färd, något som sänker motståndet och därmed förbrukningen.

Satsningen ska korta restider och ge tätare avgångar längs Norges fjordkust där sjötransporter redan är en central del av vardagen.

Norge ligger redan i framkant när det kommer till elbilar. Men snabbgående passagerarbåtar har varit betydligt svårare att ställa om eftersom traditionella elfärjor ofta saknar både räckvidd och fart för de långa rutterna mellan kustsamhällena.

Candela P-12 uppges lösa det problemet genom att kombinera en marschfart på 25 knop med en räckvidd på cirka 40 nautiska mil. Det gör det möjligt att ersätta dieseltrafik även på längre sträckor.

– Candela P-12 är det enda eldrivna passagerarfartyget som kombinerar lång räckvidd med hög fart utan att kräva omfattande laddinfrastruktur. Vår investering möjliggör nya snabba linjer både i städer och på landsbygden, säger Boreals vd Nikolai Knudsmoen Utheim.

Tekniken bygger på datorstyrda bärplan under skrovet som lyfter fartyget ovanför vattenytan vid hastigheter över 18 knop. När skrovet lämnar vattnet minskar motståndet kraftigt vilket enligt bolaget sänker energiförbrukningen med omkring 80 procent jämfört med konventionella fartyg i samma storlek.

Fartygen laddas dessutom på ungefär en timme med vanliga snabbbladdare för elbilar vilket minskar behovet av dyrare hamninfrastruktur.

De två första fartygen levereras 2027. Resterande leveranser sker successivt mellan 2028 och 2030.



Utöver tätare turer kan passagerarna också förvänta sig ökad komfort. Ett digitalt styrsystem anpassar bärplanen i realtid efter vågorna vilket ska ge en mjukare resa och en mycket lägre ljudnivå. [Tester i Stockholm](#) visar enligt Candela en kabinljudnivå på endast 64 decibel.

– Resenärer i Norge får bättre service, tätare avgångar och tysta resor utan utsläpp eller svallvågor i de unika norska fjordarna, avslutar Alexander Sifvert, Europachef på Candela.



Plats för 25 passagerare



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.](#)

9. Jay Lenos tidigare Monteverdi High Speed 375S från 1969

Lästid: cirka 4 minuter | Skriven av Ben Branch | 8 juni 2022

Detta är ett av endast tio exemplar av Monteverdi 375S som byggdes av den italienska karossbyggaren Carrozzeria Frua, och den var också showbilen som visades både på Genève Auto Show och New York Auto Show 1969.



Mycket senare i bilens liv, 2006, köptes den av Jay Leno och lades till i hans samling under flera år. Även om han är mest känd för sitt arbete i The Tonight Show är Jay Leno en ivrig bilsamlare med en omfattande samling.

Snabba fakta – Monteverdi 375S

- Monteverdi 375S är en av de mer kända bilarna i lågvolyms från den schweiziska biltillverkaren Monteverdi. Bilen karossades av italienska karossbyggare och kraften tillhandahölls av en Chrysler V8.
- Monteverdi grundades av Peter Monteverdi på 1960-talet, han var en före detta racerförare och importör av lyxiga sportbilar som satte igång att skapa sin egen serie lyxiga sportfordon.
- Schweiz är inte särskilt känt för bilproduktion, även om flera biltillverkare har varit baserade där, där Monteverdi är ett av de mer kända exemplen.
- Monteverdi 375S från 1969 har tidigare restaurerats och tillhörde tidigare Jay Leno, men nu ska den rulla över auktionsblocket med Bonhams den 3 juli.

Monteverdi

Monteverdi grundades **1965** i Binningen, Schweiz av en ung Peter Monteverdi. Hans plan var att bygga och sälja sina egna lyxiga sportbilar, och vid den tiden var han förmodligen en av de bäst lämpade personerna i Schweiz att anta utmaningen.

Monteverdi hade ärvt sin fars bilverkstadsverksamhet vid 22 års ålder, han revolutionerade företaget och förvandlade det till en återförsäljare för några av världens mest eftertraktade bilar, inklusive Ferrari, BMW, Bentley, Lancia och Jensen.



FILM: <https://youtu.be/l-WfbppXkyk>

Ovan video: Det här är ett avsnitt av Jay Leno's Garage där han pratar om Monteverdi och 375S. Bilen i detta klipp är en senare modell från 1970 med kaross från Fissore.

Monteverdi High Speed 375S

Monteverdi High Speed 375S lanserades 1967 på Frankfurt Motor Show, det blev det schweiziska företagets första serieproducerade bil och mottagandet var överväldigande positivt.

375S baserades på ett stålörmsramschassi utvecklat av Stahlbau Muttentz GmbH, och på detta monterades en lättviktslegeringskaross designad av Pietro Frua. Motorn och växellådan levererades av Chrysler, vilket resulterade i mycket kraft, enkel reservdelshantering och utmärkt tillförlitlighet.



I klassisk europeisk stil är interiören vackert inred och designad för höghastighetsresor över kontinenten.



Carrozzeria Frua tros ha byggt karosserna till de första 10 bilarna innan produktionen flyttades till Carrozzeria Fissore, också från Italien, från 1969 och framåt. Det fanns vissa skillnader i karosserna från de två karossbyggarna, men under ytan förblev allt ungefär detsamma.

När du beställde din nya Monteverdi 375S på 1960-talet hade du valet mellan 7,0-liters V8 med 375 hk eller 7,2-liters V8 med 450 hk. Automatväxlar användes som standard, och bilen har dubbel wishbone oberoende framfjädring med De Dion-bakaxel.

Till slut byggdes bara 16 exemplar av High Speed 375S, 10 av Frua och 6 av Fissore, de är nu mycket eftertraktade och utgör en utmärkt vintage GT-bil som kan ägas utan att spräcka budgeten på underhåll.





Monteverdi 375 S från 1969 som visas här

Bilen du ser här är den ursprungliga showbilen från både Genève Auto Show och New York Auto Show 1969. Det är en av de tidigare bilarna med kaross från Frua och den var utrustad med den 450 hk starka 7,2-liters Chrysler V8 från fabriken, kopplad till en automatlåda.

Bilen levererades först till Washington DC i USA och var ursprungligen lackerad i gult med svart läderinredning.

Efter en restaurering i början av 2000-talet ställdes bilen ut på den 17:e Concorso Italiano på Black Horse Golf Club, Seaside, Kalifornien i augusti 2003. Ytterligare restaureringsarbeten slutfördes 2006, och kort därefter köptes bilen av Jay Leno som hade den i sin privata samling i några år.

Bilen ska nu rulla över auktionsblocket hos Bonhams den 3 juli i Gstaad, Schweiz med en prisguide på 70 000 – 110 000 CHF, vilket motsvarar cirka 72 000–113 000 USD.



Ben Branch

Seniorredaktör

Artiklar som Ben Branch har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

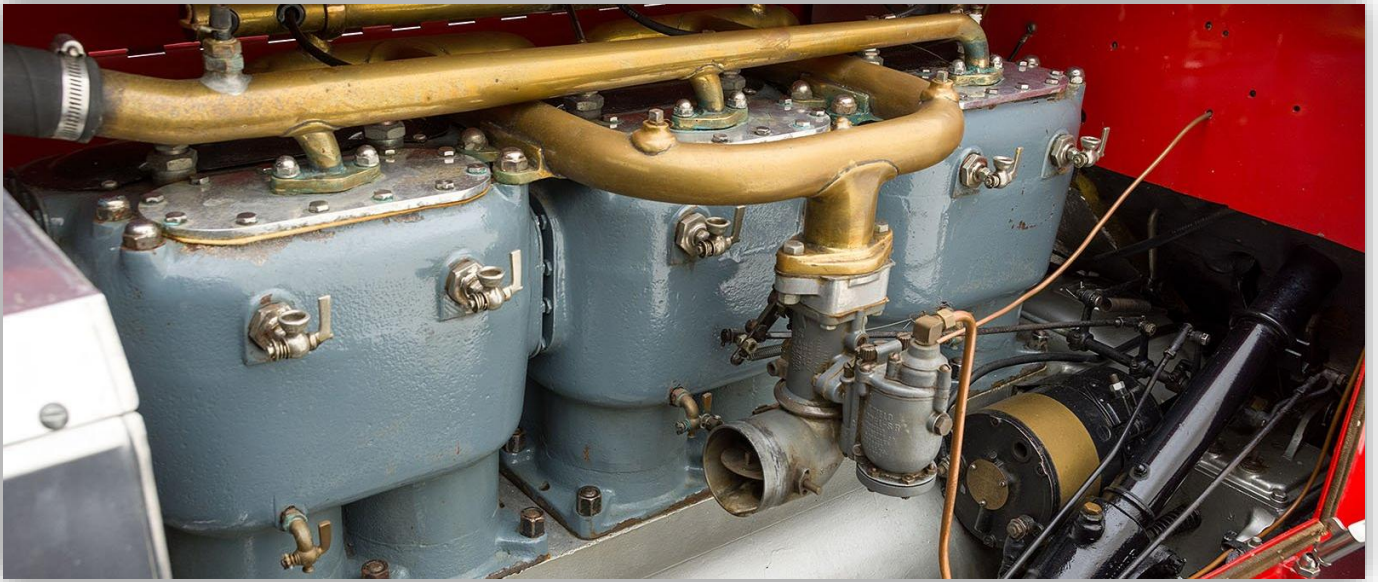
Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

10. Winton Six Roadster 1915



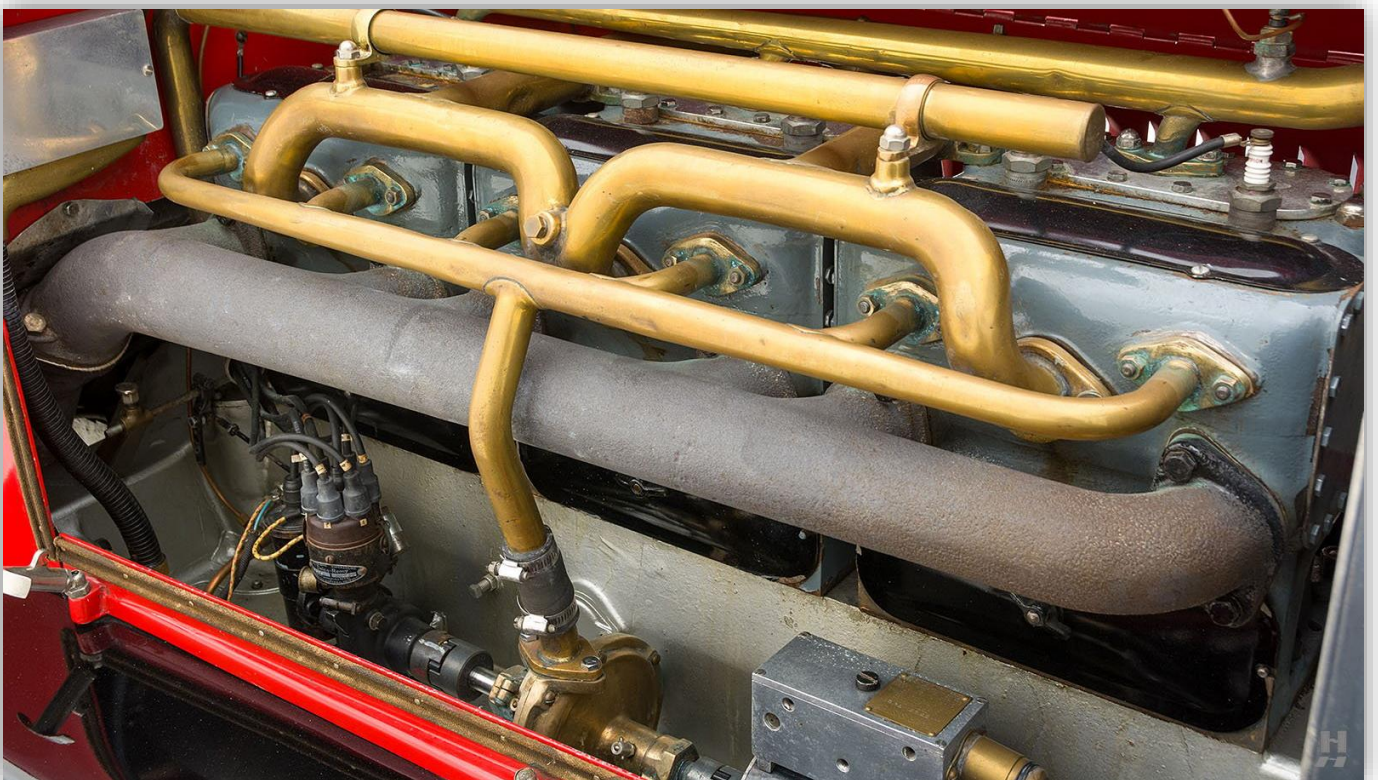
Det verkar synd att Winton inte är ett mer allmänt hyllat amerikanskt bilmärke. Liksom många samtida under motorbilens formativa år började den skotskfödde Alexander Winton sin karriär inom cykelbranschen i slutet av 1800-talet. År 1896 byggde han sin första experimentella bil med encylindermotor, och året därpå organiserade han Winton Motor Carriage Company och färdigställde sitt andra fordon – en tio hästkrafters tvåcylindrad runabout. Winton testade den bilen på Clevelands berömda galoppbana i Glenville och nådde en häpnadsväckande topphastighet på 33,64 miles per timme (54 km/h) – år 1897! Men ännu viktigare än hans ingenjörsprestationer var hans strategier. När de flesta såg bilen som lite mer än en leksak för de rika, etablerade Alexander Winton det första ordnade produktionsschemat för att bygga sina bilar, vilket gjorde det möjligt för bilen att gå från amatörverkstadskuriositet till en riktig industri.





Genom racing, rekordslagande och mycket uppmärksammade tvärkontinentala körningar ökade Winton stadigt berömmelse och försäljning. Företaget låg ständigt i framkant – introducerade hjulstyrning 1901, tre- eller fyrväxlade glidväxlar och sexcylindriga motorer 1907, samt en tryckluftstartare 1909. Alexander Winton behöll fast kontroll under hela företagets existens och såg till att bilarna som bar hans namn levde upp till hans standarder.

Winton Six Roadster som erbjuds här är en av de mest imponerande bilarna i nickel-eran i Kleptz-samlingen. Dess imponerande skala döljs av en fantastiskt sportig, lågt placerad tvåsitsig roadsterkaross, komplett med oval bränsletank och dubbla reservdelar på bakdäcket. Den vågiga röda tvåsitsiga karossen kompletteras av ett svartlackat chassi, svarta lackskinnskydd och rödlackade 25-tums Houk "quick change" trådfälgar. Den presenteras här i utmärkt skick, med den högkvalitativa äldre restaureringen som ser anmärkningsvärt bra ut, med vacker målning och attraktiv nickelplätering runtom.





Winton Six förvärvades av Kleptz Collection i början av 1980-talet och ägdes tidigare av herr Thomas Lester. Tom var en hyllad samlare, entusiast och anhängare av bilhobbyn samt en hård konkurrent i rallyevenemang. Efter att ha förvärvat Winton från Lester förberedde Frank och hans son David bilen för rally med det krävande Great American Race, deras främsta mål. Några av Franks tekniska detaljer är fortfarande synliga, inklusive en axeldriven generator, elektrisk startmotor och ett rejält kylarfläktskydd, nödvändigt för att hålla de stora sexorna svala i det ökända tuffa Great Race. För att spara vikt körde Kleptz-familjen Winton utan skärmskydd och tak och med en smart gångjärnsbunden golvplanka för att släppa in lite värme i bilen under kyliga morgnar.

Winton är tvåfaldig veteran från Great Race i slutet av 1980-talet, och enligt David är det en ren fröjd att köra, och han kallade den en av sina favoritbilar. Mycket av detta beror på den utmärkta körställningen, som ger gott om arbetsutrymme, även för längre förare, samt idealisk placering av rattstång och pedaler. Det, i kombination med den kraftfulla raka sexan och den precisa fyrväxlade växellådan, gör den till en seriös prestandabil. Växellådan har en 1:1 tredjeutväxling och 25 % överväxel på fjärde växeln, vilket gör att Winton kan kryssa lätt över tillåtna hastigheter och orsakar liten oro för den vridmomentrika motorn. För att citera David Kleptz: "Hon äter Locomobils och Stevens-Duryeas hela dagen!"

Nu erbjuds den i vägspecifikation med sina skärmar och fällbart tak på plats, och Winton Six är fortfarande en imponerande maskin och är i härligt skick både invändigt och utvändigt. Den kör och kör bra, och känns lika kraftfull och ivrig som alltid att föra Frank Kleptz arv vidare i rallyn och evenemang världen över.



Klassiker

11. Grattis Chevrolet Vega!

Publicerad 24 april 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Vega har namnsdag vill vi naturligtvis göra dig uppmärksam på bilmodellen Vega.



Vega är den starkast lysande stjärnan i konstellationen Lyran. Vanligt namn på båtar men så hette också Chevrolets ekonomibil som tillverkades modellåren 1971-1977. Dess värste konkurrent var *Ford Pinto*, namnsdagsbil den 22 februari. Liksom den drogs Vega med en del problem men var i alla fall inte som Pinto eldfängd. Vega hade ett attraktivt utseende med stildrag lånade från *Camaro* och var mycket elegantare än den knubbiga Pinto. Den fanns som *Hatchback Coupe*, *Notchback Sedan* och *Kammback Wagon*, alla tvådörrars. I storlek föll den mittemellan sina tyska kusiner Rekord och Ascona från Opel.

Vegas motor var en **2,3 liters fyra** med block i aluminium och topplock i gjutjärn. Den hade överliggande kamaxel men effektuttaget var måttligt. Första året uppgavs 90 och 110 HP SAE men när senare omräkning gjordes enligt den nya SAE nettonormen blev det bara 70 resp. 84 HP. Motorn ansågs **högljudd** och **varvovillig**. Engelska Cosworth utvecklade en tvålitersversion av motorn som gav 110 HP. Den erbjöds modellåren 1975 och 1976.

Man kunde välja mellan automat och tre- eller fyrväxlad manuell låda. Senare tillkom en femväxlad låda.



En välkomnande Vega Hatchback 1971. Den kostade i Sverige 26 950 kronor, 1700 kr mer än en Volvo 142 Grand Luxe . Svenska GM sålde bara 27 stycken Vega 1971, det enda året modellen marknadsfördes i Sverige.



Visst ser man likheter med Camaro men i profilen av Vega Notchback också influenser från Fiat 124 Sportcoupé.



Med breda fälgar och svärtad grill såg Vega inte ut som den ekonomibil den faktiskt var. Skivbromsar var nu en självklarhet i Detroit och vägegenskaperna hos Vega med GT-fjädring fick godkänt av sportbilstidningen Road&Track.



Kammback var en prydlig kombi vars aerodynamik GM prisade i broschyren utan att förklara att namnet emanerade från tysken Wunibald Kamm. Alla Vega hade stora ventilationsgaller i aktern som liknade Corvairs luftintag för motorkylning - märkligt när GM helst ville glömma Corvair efter att alla skriverier.



Mid-life facelift kallas på Detroitsspråk de ändringar som görs efter några år för att förnya intresset för en modell. Vega fick 1974 ny front och nya baklykter. Man kunde få vinyltak och ett GT-paket med styvare fjädring och sportiga tillbehör som varvräknare och fyrekrad ratt.



Kammback försvann som namn 1975 men inte kombi som kallades Estate Wagon om den hade falsk trädekors- på bilden en 75:a med för året ny grill.



Sista årsmodell av Vega var 1977 men grundkonstruktionen levde vidare ett par år till i sportcoupén Monza. GM sålde under sju år drygt två miljoner Vega och vann därmed marknadskriget mot Pinto. Den sålde Ford lika många av men behövde tio år för det.

12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

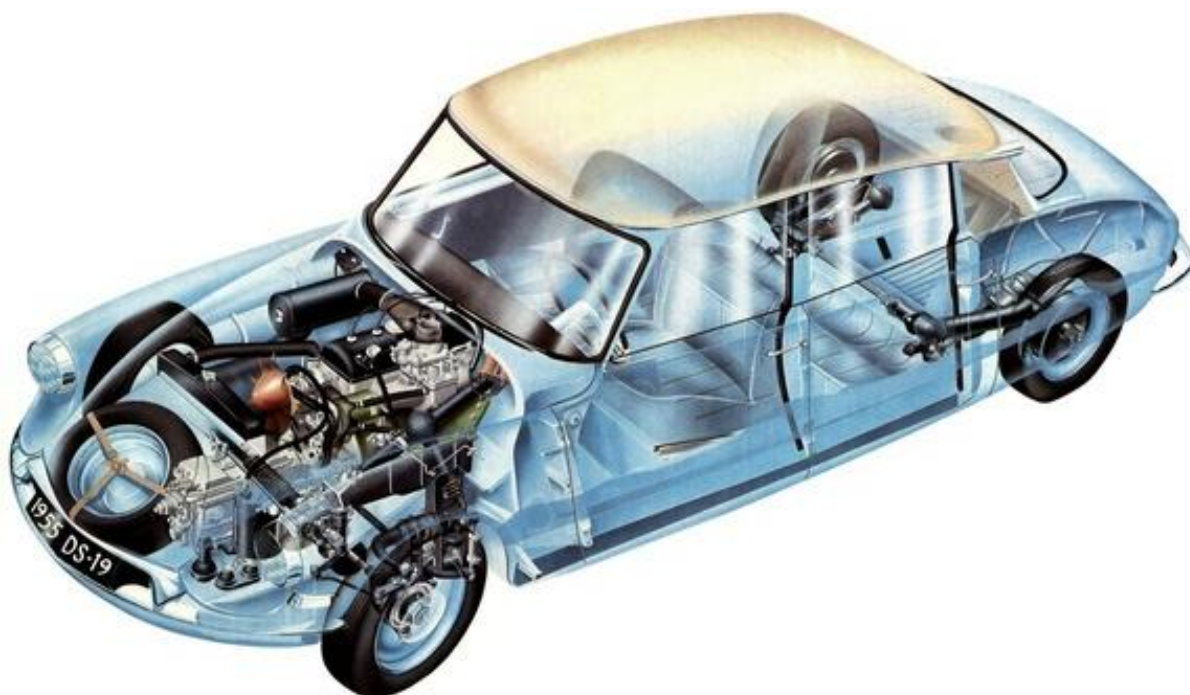


Citroën DS 1955

Än idag ser Citroën DS futuristisk ut, mer än 60 år efter att den presenterades. Med sin aerodynamiska design och banbrytande konstruktion (alla ytterpaneler är fastbultade i bilens struktur och taket är tillverkat av **glasfiber**) var DS en **teknisk tour de force**.

Även om motorerna var konventionella var resten av tekniken allt annat än det, med **självnivellerande, höjjusterbar hydropneumatisk fjädring, självcentrerande servostyrning, en halvautomatisk växellåda och servostyrda bromsar**.

Hedervärda omnämningen för 1955: Ford Thunderbird och MGA



13. Fredagsfilmen: Så fungerar turbinen i automatlådan

Av Jim Lundberg 17 april 2026

Har du funderat över hur turbinen arbetar i din bil? I filmen från 1953 får du svaret



FILM: <https://youtu.be/leCEmJA0Wsl>

