



Oldsmobile 442 W-30 1970

1. Sydkoreanska KGM Torres EVX
2. Detta är Ioniq 3
3. Bilstolen som även fungerar som toalett
4. Här är elbilarna som drar minst
5. Film från Donut Lab ger få svar
6. Ford slår sitt egna rekord på Ringen
7. VW-övertaganden som misslyckades
8. Vår tröga Volvokombi
9. Oldsmobile 442 1970
10. AC Acedes-Magna Tourer
11. Grattis Buick Skylark
12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



## 1. Sydkoreanska KGM Torres EVX rymmer både familj och hund

Av Christoffer Gullin

19 apr. 2026

Med pressat pris



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

Jag har kört KGM Torres EVX, en SUV i det populära familjesegmentet. KGM Torres EVX sticker ut då priset börjar på 449 900 kronor vilket inte bara gör det möjligt att köpa bilen med bonus utan gör också att den kostar mindre än många populära bensin/dieslbilar.



Christoffer Gullin

## 2. Ny mindre elbil från Hyundai – detta är Ioniq 3

Av Maths Nilsson 21 april 2026, 04:20

Hyundai kommer med en ny mindre elbil. Nya Ioniq 3 konkurrerar i det växande getingboet med Kia EV2, VW ID.Polo och Cupra Raval.



Nya Hyundai Ioniq 3 är en kompakt elbil som storleksmässigt placerar sig mellan den lilla Inster och populära Kona Electric. Bilen mäter drygt 4,1 meter i längd och beskrivs av Hyundai som en "aero hatchback", på svenska skulle vi säga strömlinjeformad halvkombi.

Exteriören bär tydliga drag av Hyundais digitala formspråk. En utmärkande detalj är de fyra lysande punkterna bak som bildar bokstaven "H" i morsekod – en flirt med märkets logotyp. Bakpartiet har en tvådelad ruta med en integrerad vinge, vilket ger bilen en sportig men utmanande siluett. Interiören domineras av en fristående pekskärm på 14,6 tum (12,9 tum i basutförande) som kör Hyundais nya Google-baserade infotainmentsystem "Pleos".





Ioniq 3 bygger på en 400-voltsversion av Hyundais E-GMP-plattform, vilket är samma teknik som återfinns i syskonmodellerna Kia EV3 och EV4. Vid lansering erbjuds två batterialternativ:

**Standard Range:** 42,2 kWh batteri, 144 hk och en räckvidd på ca 34 mil (WLTP).

**Long Range:** 61 kWh batteri, 133 hk och en räckvidd på upp till 49,6 mil (WLTP).





### 3. Bilstolen som även fungerar som toalett

Av Bobby Green

tors. 16 apr 2026, 11:30

Låter ju som en skitbra idé

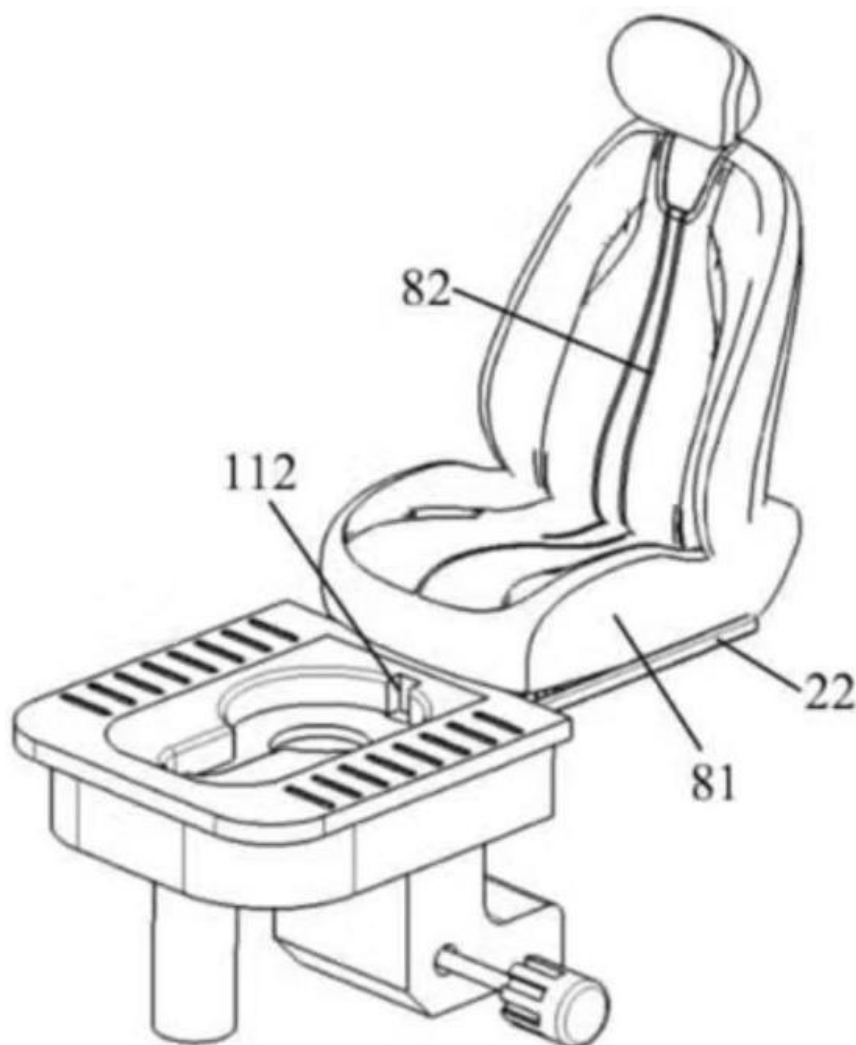


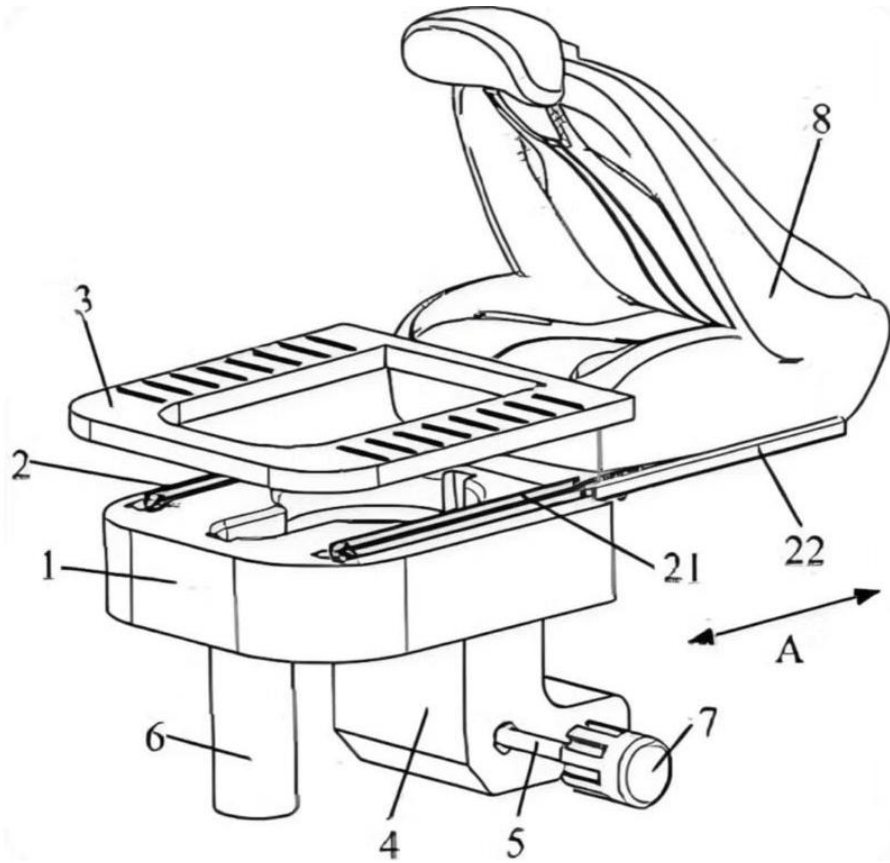
图2

Den kinesiska biltillverkaren Seres har lämnat in patentansökingar på den ultimata kombinationen - en bilstol som även fungerar som toalett. Under stolen finns en låda som samlar upp det du lämnar från dig och detta gör alltså att du slipper stanna när det trycker på utan med glädje kan köra vidare. Om man nu är ensam i bilen vill säga, om det nu inte är så att man inte har några problem att göra sina behov i sällskap med andra. Det är oklart om nummer sju på bilden är ett vred som manövrerar en kvarn, men detta kanske kan vara en bra grej för de där riktigt jobbiga bitarna.

Om det här någonsin kommer att bli verklighet återstår att se. Men ni har nog alla varit med om att vara riktigt nödiga i bilen, och det är inte kul alls. Då kanske detta är en briljant idé - eller vad tycker ni?

[autoblog.com](http://autoblog.com)

# MOTORNYTT



**EV2-prototyp krossar motstånd i räckviddstest – snart lanseras den**  
**Annons från Kia Sweden**





#### 4. Här är elbilarna som drar minst – ettan förvånar alla

Christian Pedersen

Publicerad 19 apr. 2026

Uppdaterad 19 apr. 2026

En ny topplista över marknadens mest energieffektiva elbilar visar att låg förbrukning inte längre är förbehållen små stadsbilar



*Lucid Air Pure toppar med en officiell förbrukning på 11,8 kWh per 100 kilometer enligt WLTP*

När bilköpare tidigare talade om snålhet handlade det om dieselmotorer, landsvägskörning och låg förbrukning vid pumpen. I dag har samma logik flyttat över till elbilarna.

Skillnaden är att frågan blivit ännu mer avgörande. För i elbilsmarknaden är låg energiförbrukning inte bara en fråga om kostnad per mil.

Den påverkar också räckvidd, laddbehov, andrahandsvärde och hur attraktiv bilen blir i ett läge där konkurrensen hårdnar snabbt.

Samtidigt visar utvecklingen att elbilar inte bara konkurrerar på effektivitet, utan också pressas ekonomiskt.

Flera **analyser** pekar på att elbilar tappar värde snabbare än traditionella bilar, vilket påverkar kalkylen för köpare.

### **En oväntad etta sätter tonen**

Det mest anmärkningsvärda i den nya **listan** är vinnaren. Lucid Air Pure toppar med en officiell förbrukning på 11,8 kWh per 100 kilometer enligt WLTP.

Det förvånar av flera skäl.

Modellen är stor, tung och stark, med omkring 442 hästkrafter och en tjänstevikt runt 2,1 ton. Ändå är den mer energieffektiv än betydligt mindre bilar.

Det säger något centralt om dagens elbilsutveckling. Effektivitet avgörs inte längre främst av bilens storlek, utan av helheten i konstruktionen.

Aerodynamik, drivlina, mjukvarustyrning och energihantering har blivit minst lika viktiga som vikt och format.

### **Små bilar har inte längre ett självklart övertag**

Listan visar också något annat. Flera småbilar lyckas inte alls lika bra som förväntat. Det betyder att det gamla antagandet om att liten bil automatiskt är billigast att köra inte längre håller.

I stället premieras bilar som byggts med eldrift som utgångspunkt.

Mercedes-Benz CLA är ett tydligt exempel, där en extremt strömlinjeformad kaross och tekniska lösningar som tvåväxlad växellåda bidrar till låg förbrukning.

Tesla fortsätter samtidigt att visa hur långt effektiv paketering och mjukvaruoptimering kan ta en volymmodell.

Toyota bZ4X:s placering är också intressant.

Den visar att en längre och mer aerodynamiskt effektiv bil i vissa fall kan prestera bättre än mindre alternativ med sämre luftmotstånd.

### **Därför blir förbrukningen allt viktigare**

I praktiken handlar detta om pengar.

En elbil med låg förbrukning kräver mindre energi för samma körsträcka, vilket sänker driftskostnaden direkt. Men effekten stannar inte där.

En effektiv bil behöver inte lika stort batteri för att leverera god räckvidd. Det kan på sikt dämpa både produktionskostnader och vikt.

Det förbättrar i sin tur bilens totala ekonomi, vilket är avgörande i ett läge där marknaden blivit mer prismetveten.

För konsumenten blir därför energiförbrukning en allt mer strategisk faktor. Det räcker inte längre att fråga hur långt bilen går. Frågan är hur dyr den är att använda för att ta sig dit.

### **Marknaden mognar snabbt**

Topplistan bygger på WLTP-värden, vilket innebär att verklig förbrukning ofta blir högre. Men som jämförelsetal är de ändå viktiga.

De visar vilka tillverkare som lyckas bäst med det som nu blivit elbilens kärnfråga: Effektivitet.

Och det är just där marknaden håller på att mogna. För några år sedan räckte det att erbjuda eldrift. Nu krävs mer än så. Bilen ska också vara smart konstruerad, billig att köra och tekniskt genomarbetad.

Det är därför den här listan säger mer än bara vilka modeller som drar minst. Den visar vilka tillverkare som på allvar förstått vad nästa fas i elbilsracet handlar om.

## **Topp 10 effektivaste nya elbilar – april 2026**

1. Lucid Air Pure (11,8 kWh/100 km)
2. Mercedes-Benz CLA 200/250+ (12,3 kWh/100 km)
3. Dacia Spring Electric 70/100 (12,4 kWh/100 km)
4. Dongfeng Box ( 12,9 kWh/100 km)
5. Tesla Model 3 bakhjulsdrift 'Standard' (13,0 kWh/100 km)
6. Renault Twingo E-Tech 80 Urban Range (13,0 kWh/100 km)
7. Fiat 500e 24 kWh (13,0 kWh/100 km)
8. Toyota bZ4X Aktiv/Dynamisk (13,0 kWh/100 km)
9. Ford Puma Gen-E (13,0 kWh/100 km)
10. Tesla Model Y RWD 'Standard' (13,1 kWh/100 km)

Källa: AD.nl

### Missa inte:



### Nu försvinner bilarna från lyxgatan i Stockholm



### Bilar blir allt äldre – hot mot bilindustrin växer



Bevakar nyheter inom bil och techsektorerna.

## 5. Ytterligare en film från Donut Lab ger få svar

Fredrik Sandberg 15 apr 2026

Trots stora ord om sina solid state-batterier, lämnar Donut Labs senaste presentation av batteripaketet i Verge TS Pro fler frågor än svar. Det är fortfarande Schrödingers solid-state-batteri.



I senaste videon från Donut Lab som gick upp på Youtube idag visade Verge Motorcycles och deras teknikpartner Donut Lab upp vad deras batterier kan klara av i den nya motorcykeln TS2. De utgick från versionen med kortast räckvidd, Standard Range-versionen. Den består av 192 celler på 94 Wh per styck. Två celler i parallell och 96 i serie. Det ger en energimängd på 18 kWh, med teoretisk maxkapacitet på 20 kWh.

Det är dock inga revolutionerande siffror på en stor motorcykel. Zero Motorcycles har cirka 20 kWh i sina [toppmodeller](#). Det som faktiskt skvallrar om att det sitter ett fastfasbatteri i Verge TS Pro är laddtiderna. Zero Motorcycles laddar på 60 minuter. Verge laddar på cirka 10 minuter.

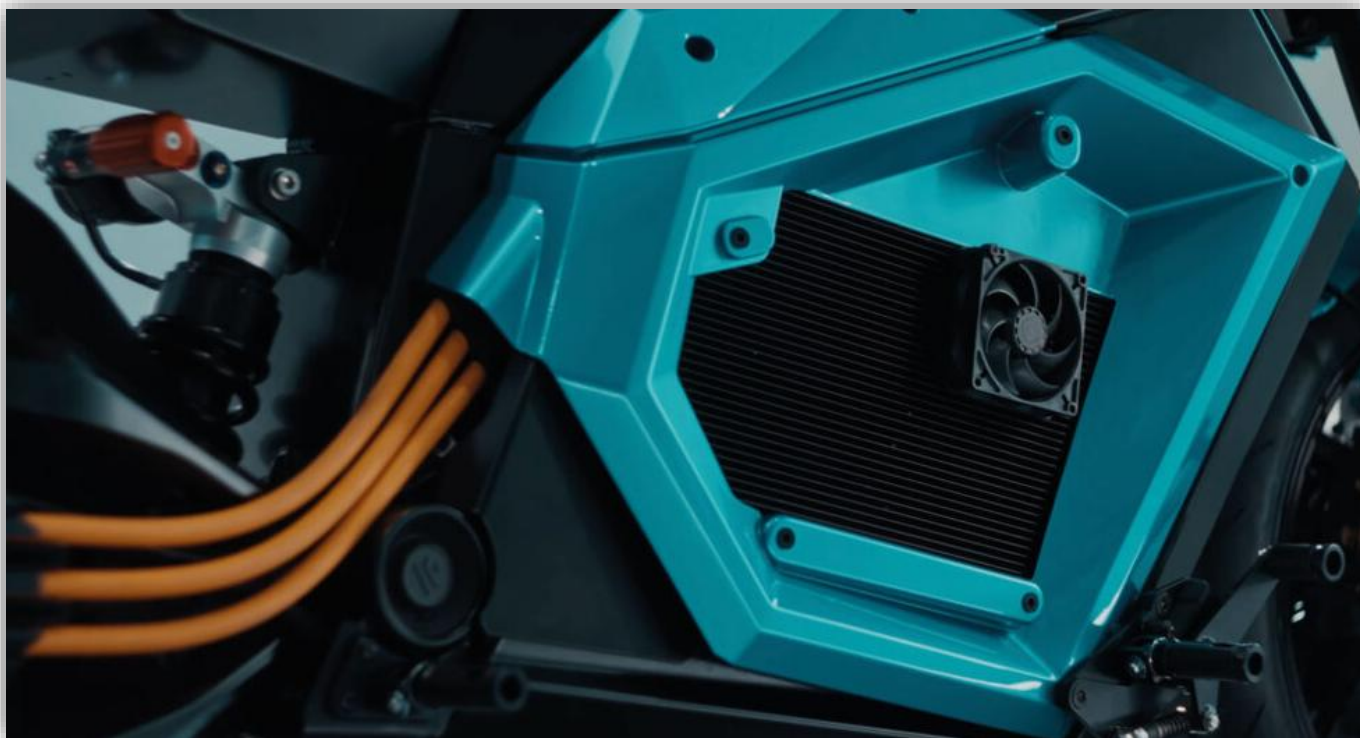
Enligt Donut Labs CTO, Ville Piippo, är cellerna i TS Pro arrangerade i fyra moduler med värmeöverföringsplattor som leder energin till chassit, där små fläktar blåser luft över kylflänsar.

Att använda luftkyllning för att hantera de värmen som uppstår vid snabbbladdning av ett 400-voltsystem tyder det på ett batteri med lågt inre motstånd, vilket är typiskt för fastfasbatterier. En liten fläkt som ser ut som om den är tagen från en hemdator klarar alltså av att kyla ner batteriet tillräckligt. Donut Lab menar att man med vätskekyllning, som man har i bilar kommer att kunna ladda på fem minuter.



### Laddtiderna för Verge TS Pro

Det verkliga beviset för att Verge verkligen har solid-state-batterier är "Long Range"-versionen som ska rymma 30 kWh in i samma yttre hölje. Det finns motorcyklar med den kapaciteten i dag, [Evoke Motorcycle 6061 GT](#), men där ser man tydligt att batteriet är betydligt större än i Verge. Det är vätskekylt och laddtiden 10–80 procent tar ändå 30 minuter.



*Den här lilla datorfläkten klarar av att kyla batterierna som laddar med 5C.  
Ett tecken på att det trots allt är fastfasbatterier i Verge motorcykel.*

Även om videon från Donut Lab visar på imponerande laddtider, avslöjar de inte mycket mer än vad de redan berättat. Samtidigt är det inte helt klockrent, det finns motorcyklar som har 30 kWh, de senaste cellerna av mer traditionell teknik kan ladda med 10C, exempelvis BYD:s batterier.



*Imponerande laddkurva får man säga*



*Fyra moduler utgör batteripacket i Standard-range-versionen av Verge TS Pro*

Det är också obegripligt varför Donut Lab inte bara visar på cellernas energiinnehåll, som uppges vara 400 Wh per kilo, och hur de har tänkt producera **dem**. Och varför fick vi inte se motorcykeln med det stora batteriet? Det blir fler frågor än svar efter presentationen. Donut Labs fastfasbatteri framstår mer och mer som **Schrödingers solid-statebatteri**, vilket också avspeglas i kommentarer under videon, som dessa:

”Är inte det här information vi redan hade? Två veckor för det här, du mjölkar det verkligen.”

”I den här takten kommer vi få GTA VI innan vi får veta Donut-batteriets energitäthet...”

”Ännu en video med ‘inte riktigt bevis’”.



Fredrik Sandberg

## 6. VW-övertaganden som misslyckades: Alfa, Rolls-Royce & Co.

Av Tim Neumann 2026-04-18, 06:24

Piëchs imperialism har gjort det möjligt för VW att växa till ett enormt varumärkeskonglomerat under de senaste decennierna. Det fanns tillverkare som till och med Porsche-barnbarnet lärde sig att använda.



Svälj eller bli slukad – så har det varit inom bilindustrin i årtionden. Och **VW** har alltid varit allt annat än en dålig sväljare. Det är därför gruppen under chefen Ferdinand Piëch har varit på shoppingrunda sedan 90-talet. Efter **Seat** och **Skoda** (fortfarande övertagna av hans föregångare Carl Hahn) följde **Bugatti**, **Lamborghini**, **Bentley**, **Porsche** och **Ducati** i följd.

**Golftillverkaren** från Mittellandkanalen riktade sig inte bara mot bilmärkenas lyx- och sportelit. Ett japanskt småbilmärke och en viss italiensk **BMW-konkurrent** stod också högt upp på Piëchs önskelista. Frågan om varför affärerna föll igenom är lika spännande som konsekvenserna av de respektive besluten.

### Alfa Rome-No: Fiat avbokade VW flera gånger

Detta avtal var i luften flera gånger mellan 2010 och 2019. **Alfa Romeo** befann sig vid den historiska bottenpunkten i sin lysande och hundraåriga historia. Under tiden bestod modellportföljen endast av de chica, men annars ganska bleka **MiTo** och **Giulietta**. Efterdyningarna av den stora depressionen fördröjde utvecklingen av nya modeller.

VW, å andra sidan, hade pengarna och de tekniska plattformarna för att hjälpa Alfa ur dess elände. En idé var bland annat att sätta Alfisti tillbaka i snabbfilen med Porsche-motorer. Nästan varje år knackade Piëchs delegation på dörren till dåvarande **Fiat-bossen** Sergio Marchionne, men utan framgång. Fiat ville inte missa märkets karisma till något pris,

särskilt eftersom **Ferrari** hade skilts ut från koncernen 2014 och då bara **Maserati** och **Lancia** skulle ha återvänt, som också varit en skugga av deras forna jag i årtal.

### **Med Fiat-Chryslers övertagande skulle VW ha överskuggat Toyota**

Nästan parallellt med Alfas satsningar flirtade VW också med den riktigt stora kuppen: övertagandet av hela Fiat Chrysler Group (FCA). De skulle inte bara ha haft Alfa Romeo i sina egna led, utan också spännande teknologier som Fiats MultiAir-ventilstyrning och common-rail-diesel. Tack vare **Chrysler** skulle VW också få mer lovande tillgång till den amerikanska marknaden, för att inte tala om imageökningen som världens största biltillverkare, till och med före **Toyota**.

Ferdinand Piëch sägs ha fört samtal med Fiat-ägarna, familjerna Agnelli och Elkann, eftersom italienarna ville säga adjö till bilbranschen för det mesta och bara fortsätta köra Ferrari. Det senare skulle visa sig stämna 2014 med avknoppningen från Ferrari. Men istället för att underordna sig VW sökte FCA räddning några år senare genom sammanslagningen med PSA och bildade Stellantis Group.

### **Misslyckad Proton-övertagning: VW var nära att ta in Lotus i företaget**

För att kunna uppfylla sina ambitiösa tillväxtplaner siktade VW från och med 2004 på den sydostasiatiska marknaden. I slutet av 90-talet hade den malaysiska tillverkaren Proton modet att kortvarigt ta över på den tyska marknaden.

Märket var intressant inte så mycket för att det hade köpt sportbilslegenden **Lotus**, utan framför allt för att det hade omkring 50 procents marknadsandel på hemmamarknaden. Huvudägaren, delstaten Malaysia, ville privatisera företaget och var öppen för samtal, vid den tiden även med General Motors och PSA.

Ingen av de tre intressenterna nådde dock någon överenskommelse. Istället köpte Proton in teknik från **Mitsubishi** och höll ut till 2017, då **Volvos** moderbolag **Geely** köpte in sig i koncernen.

### **Rolls-Royce: Piëch ägde Spirit of Ecstasy, men inte namnrättigheterna**

Duellen om **Rolls-Royce kan fylla** hela böcker och vi har redan gjort **en detaljerad genomgång av fejden mellan BMW och VW vid det här laget**. 1998 sträckte sig Piëch efter Spirit of Ecstasy och fick den – för 730 miljoner euro. Vad han hade förbises: Även om avtalet inkluderade fabriken i Crewe (Storbritannien), dotterbolaget Bentley och alla designrättigheter, men inte rättigheterna till namnet och logotypen med dubbel R. BMW hade säkrat detta för 60 miljoner euro från motortillverkaren Rolls-Royce Holdings.

"Ingen av oss hade kunnat bygga en Rolls-Royce," bekräftade VW-chefen senare fiaskot. Till slut var Piëch tvungen att ge efter och lämna Rolls-Royce till BMW. Åtminstone blev han kvar med Bentley och den gamla huvudfabriken, medan den nya ägaren från München byggde en separat fabrik för "världens bästa bil".

### **Suzuki skulle ha varit VWs nyckel till Indien**

År 2009 hittade VW en partner i **Suzuki** för att sätta budgetbilar på hjul för utvecklingsländer – särskilt Indien. För detta hade det Wolfsburg-baserade företaget tagit över nästan 20 procent av Suzukis aktier, Suzuki i sin tur 1,5 procent av VW. Martin Winterkorn & Co. utvecklade snabbt idén att helt svälja det japanska varumärket.

Till exempel skulle utvecklingsexpertisen för de kompakta modellerna ske i Wolfsburg, för lyxklassen hos Audi i Ingolstadt, för sportbilarna hos Porsche i Weissach och för småbilarna hos Suzuki i Hamamatsu. Men Suzuki stämde på alla kontrakt på grund av hotet om dominans från Volkswagen och gick skilda vägar med sin partner efter bara två år. Vi har sammanfattat konsekvenserna av detta beslut i en **analys av den indiska bilmaknaden**.



## 7. Ford slår sitt egna rekord på Ringen

Bobby Green fre. 17 apr 2026, 20:00

Mustang GTD Competition snabbaste amerikanen



Ford blev den första amerikanska biltillverkaren att komma under sju minuter på Nürburgrings Nordslinga med Mustang GTD. Nu har man med racerföraren Dirk Müller slagit detta rekord med inte mindre än elva sekunder. Detta med Mustang GTD Competition som klockade tiden 6:40.835. Det här är den sjätte snabbaste tiden i Pre-Production/Prototype-klassen på Ringen.

Bilen har en kompressormatad V8:a på 5,2 liter som ska ge över 815 hästar. Drivningen sker bara på bakhjulen. Den är bantad bland annat med hjälp av magnesiumfälgar, kolfiberstolar och lättare stötdämparsystem. GTD Competition kommer att erbjudas som en specialversion i framtiden, och den kommer då att vara laglig för gatkörning.

Ford Racing-ingenjören Steve Thompson fick även han ta ut bilen på slingan och han lyckades då sätta tiden 6:49.337, och hur det såg ut kan ni se här längst ner.

[fromtheroad.ford.com](http://fromtheroad.ford.com)





FILM: [https://youtu.be/k7mz6lqJ\\_Es](https://youtu.be/k7mz6lqJ_Es)



FILM: <https://youtu.be/QgbFTEL-rgg>



**Mustang GTD har brummat på Nürburgring igen  
Kapade tiden med ytterligare 5,5 sekunder**



**Ford Mustang GTD-köpare måste vänta två år med att sälja  
Inget flippande här inte**



**Muskelbilar med lite för mycket muskler  
ZR1 mot GTD**

## 8. Full gas gjorde susen för vår tröga Volvokombi

Publicerad 2026-04-19 6:30 Text Erik Söderholm

Den Volvo 745 som rullade i Vi Bilägares långteststall för 40 år sedan behövde 400 mil på Autobahn på sig för att vakna.



**Vi Bilägare har köpt** in många Volvomodeller som långtestbilar genom åren, **nu senast i form av XC60**. Men frågan är om inte den 745 GL som rullade i långtestgaraget 1986 krävde den längsta inkörningssträckan.

I vår 3 000-milarapport skrev Sven Zettergren att bilen känts ovanligt trött och slö redan från start. Kombinerat med en skyhög förbrukning på 1,3 liter milen var bilen knappast någon förarfavorit.

”Vi ska inte sticka under stol med att vi ofta kände oss besvikna på dess egenskaper”, blev domen.

**Men så plötsligt** hände något. Bilen kördes i princip på fullgas på Autobahn i Västtyskland under 400 mil. Toppfarten ökade gradvis från 165 till 175 km/tim och bilen kändes efter det märkbart kvickare.

”Den orkade dra på femte växeln i normal landsvägsfart samtidigt som bränslet började räckta allt längre”, lydde testförarnas summering.

Bilens praktiska räckvidd ökade från blygsamma 35 mil till 45. Men bilens lynniga tankmätare gjorde att det fanns tiotalet liter kvar i tanken fast mätaren stod i botten, och en gång fick vi bensinstopp på Essingeleden i rusningstid.

”En mycket obehaglig upplevelse som gör att vi numera håller bränslemätaren under extra stark observation.”

## 9. Oldsmobile 442 1970

Läsningstid ca 1 minut | Skrivet av Ben Branch | 24 maj, 2012

Oldsmobile 442 från 1970 var resultatet av General Motors beslut i början av modellåret att släppa begränsningarna för motorkapacitet. Motorn på 455 kubik, eller 7,5 liter, var en av de största V8:orna som användes under decenniet och står än idag som ett slags högljutt bevis på en tid då slagvolymen var kung.



När 1970 års Oldsmobile 442 släpptes för allmänheten förebådades den av tidningsannonser över hela landet med slagordet "Dr. Olds introducerar en så stor V8 som någonsin skruvats in i en specialprestandaserie!", en enda mening som räckte för att skapa ett explosivt intresse från alla pojkar, tonåringar och män oavsett ålder.





Ben Branch



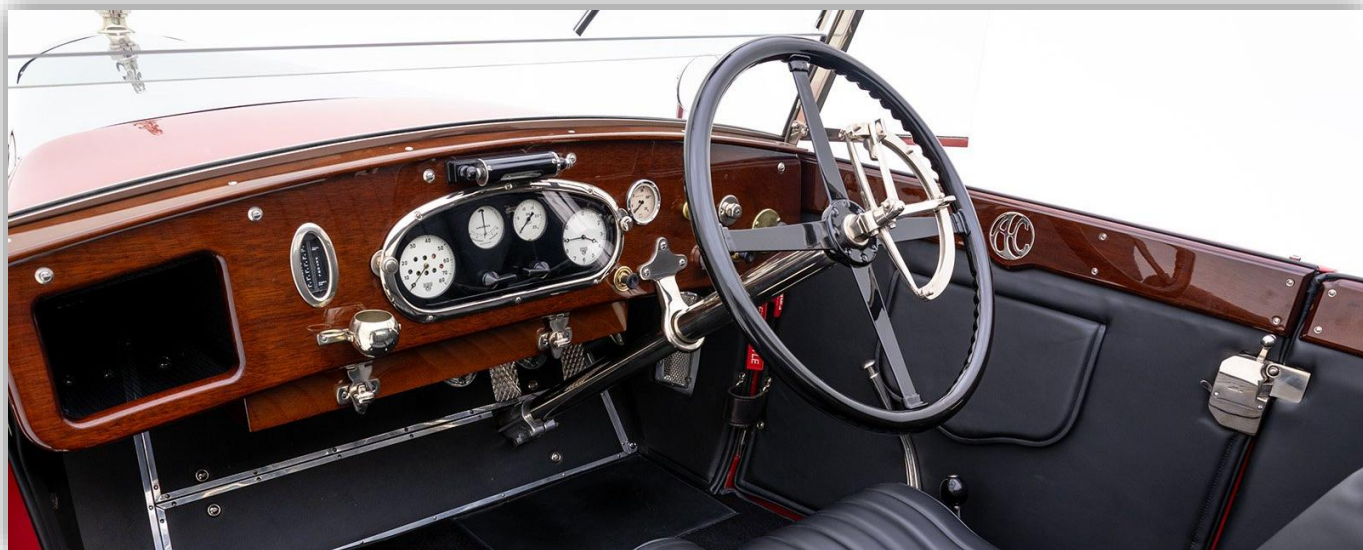
## 10. AC Acedes-Magna Tourer 1929



AC:s rötter går tillbaka till sekelskiftet 1900, i West Norwood, London, när Weller-bröderna, med ekonomiskt stöd från en lokal slaktare vid namn John Portwine, satte sikte på att bygga en bil. Portwine var oroliga för kostnaden för Weller-brödernas design av en komplex 20-hästars touringbil och uppmuntrade bröderna att prova något billigare – så en trehjulig leveransbil byggdes och märktes som en "Auto-Carrier". Det visade sig bli en rimlig framgång och hjälpte till att etablera bröderna som legitima tillverkare. Efter första världskriget började John Weller designa en avancerad sexcylindrig motor med överliggande kamkam som han ansåg skulle konkurrera med det bästa W.O. Bentley hade att erbjuda. Tyvärr blev Weller avskedad från sitt företag vid ett uppköp, men hans motor levde vidare och återfanns i nästan varje efterföljande AC-bil under de följande 40 åren.

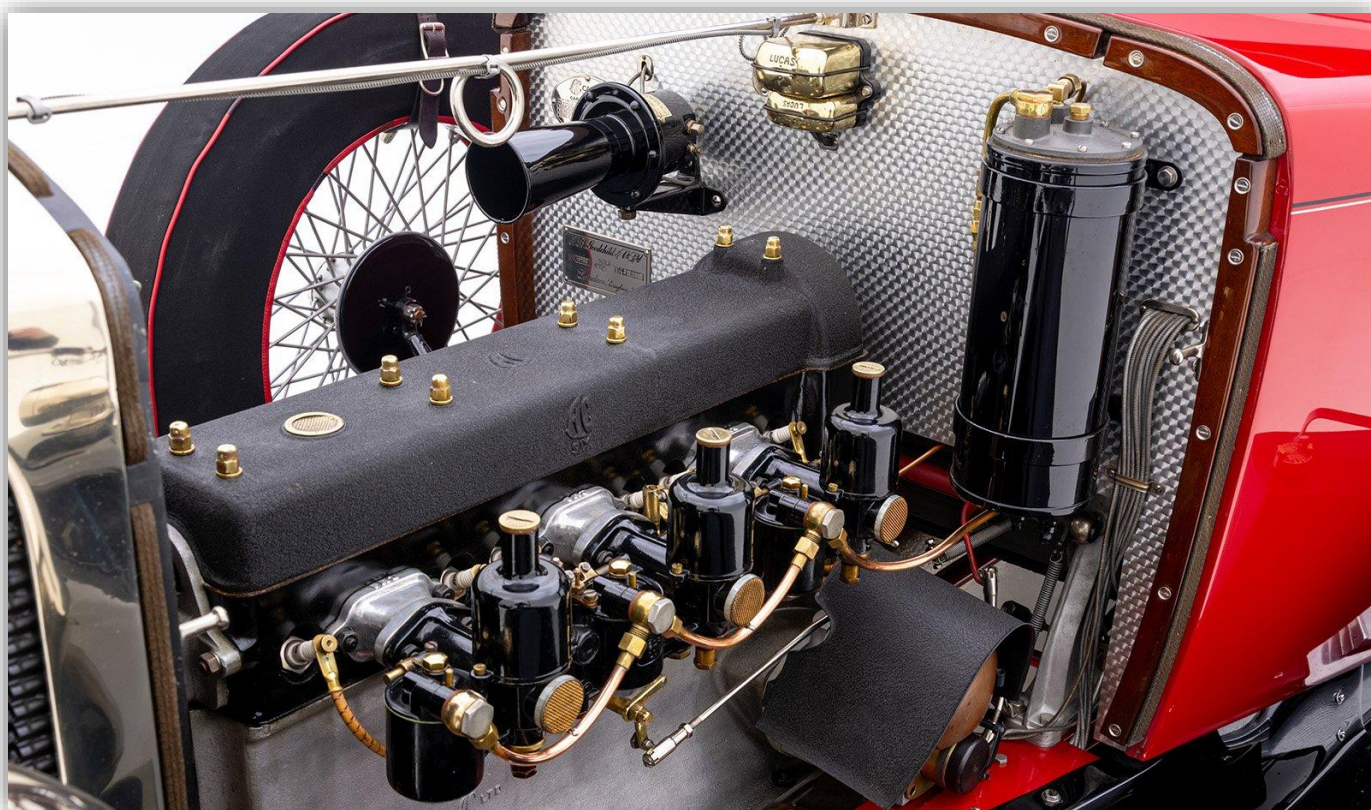
Denna Acedes-Magna Tourer från 1929 AC är ett vackert exempel på en extremt sällsynt AC från före kriget och är kanske den finaste AC från perioden. Ursprungligen såld av den välkände London-AC-handlaren F.B. Goodchild, LTD, hamnade denna AC i händerna på den framstående samlaren John Moir i början av 2000-talet. Med insikt om dess potential anlidade Mr. Moir David Steinmans expertis för en omfattande och noggrann restaurering. Steinmans hantverk, som ofta förekommer på många concours-planer, visades tydligt på den 18:e greenen i Pebble Beach Concours d'Elegance.

Restaureringen, som slutfördes 2002, visade sig vara exceptionell. Bara ett år senare blev denna AC inbjuden till 2003 års Pebble Beach Concours d'Elegance, där den vann ett klasspris och det prestigefyllda Lord Montague Award för den mest betydelsefulla brittiska bilen. Efter denna triumf fortsatte Magna Tourer att imponera och fick utmärkelser vid flera andra concours-evenemang, inklusive CCA National First Prize samt AACA National First Prize och Senior Award-märkena.



Såld som en del av John Moir-samlingen 2014, fann denna exceptionella AC Acedes-Magna Tourer från 1929 ett nytt hem hos en kräsen samlare. Den genomgick ytterligare en omfattande, högkvalitativ restaurering för några år sedan av Automotive Restorations Inc. i Stratford, Connecticut. Ett vackert resultat återigen efter dess andra restaurering, som gav honom en inbjudan till Greenwich Concours d'Elegance 2019, där den vann det prestigefyllda Speed and Style Award. Nyligen uppfräscerad 2022 är denna AC redo att återigen pryda utställningsfältet, redo att fånga entusiaster med sin tidlösa elegans och oklanderliga restaurering. Toppform

Utrustad med stilren sporttouringkaross, är karossen klädd i djupt karminrött med svarta skärmar och en vacker, iögonfallande polerad motorhuv, en typisk detalj för AC-bilar vid den tiden. Trådekrade hjul, ett reservdäck på passagerarsidan, skärmmonterade lampor, ett tajt svart cabriolettak och en integrerad bakmonterad bagagelucka med ett par vinglas i kompletterar det eleganta utseendet på utsidan.





Den högerstyrda öppna interiören är klädd med svart klädsel och har en instrumentpanel med träädning, ett skiljeglas mellan fram- och bakfacken samt en bakmonterad 8-dagars Jaeger Paris-klocka. Den finjusterade tvåliters raka sexan med överliggande kamkam ger bekväma 65 hästkrafter, som skickar kraft till bakhjulen via en fyrväxlad manuell växellåda. Chassit är byggt av halvelliptiska fasta axlar och mekaniska trumbromsar, för att komplettera dess korrekta brittiska mekanik.

Vackert presenterad, tack vare sina två omfattande restaureringar under de senaste 20 åren, kommer denna Pebble Beach Concours d'Elegance-prisbelönta AC med sin slående polerade huv att dra uppmärksamhet till vilken utställningsarena som nästa vaktmästare väljer att promenera in på.



## Klassiker

### 11. Grattis Buick Skylark!

Publicerad 29 april 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Tyko har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Skylark.



Skylark är det engelska namnet för *sånglärka* (*Alauda arvensis*). Som verb betyder lark att larva sig och to skylark är att busa rejält.

Från Buick har det genom åren kommit en lång rad modeller med namnet Skylark.

Den första var öppen specialmodell för att fira Buicks femtioårsjubileum 1953. Den följdes 1954 av en liknande specialmodell. Mellan 1961 och 1998 var Skylark ett serie- eller modellnamn i Buicks alltmera komplexa program.



Buick hade helt nya karosser 1954 och nu var Skylark byggd på den mindre Century som den skilde sig från med ett annat, faktiskt ganska underligt bakparti. Skylark 1954 såldes i 836 exemplar, mindre än hälften av de 1690 enheter som 53:an kom upp i.



Namnet Skylark återupplivades 1961 på en motorstarkare coupé av Special, Buicks kompakt. Den kom mitt i modellåret och hade den grill och andra stildrag som skulle komma på nästa års Special. På bilden en 63:a med 200 HP ur den aluminium-V8 som skulle komma att byggas av Rover ända till 2004.



*1964 års modell av Skylark var helt ny och inte längre någon compact utan en intermediary. Skylark fanns nu även med V6.*



*En ny grundkaross kom 1969 som med en större facelift 1970 höll ut till 1972. Special försvann som namn 1970 och även de enklaste modellerna hette därefter Skylark. Bilden visar några 72:or.*



*Ingen Skylark fanns 1973 och 1974 men 1975 återkom namnet på en bil som var en coupémodell av Apollo som i sin tur var Buicks version av Chevrolet Nova. Även Apollo kallades från 1976 Skylark.*



En helt ny Skylark med framhjulsdraft presenterades 1980. Konstruktionen hade koden X-car och den byggdes också som Chevrolet Citation, Pontiac Phoenix och Oldsmobile Omega.



Nästa generation Skylark kom 1986 och var en fyradörrars version av den 1985 nya, framhjulsdrivna Somerset Regal som 1986 bytte namn till enbart Somerset för att inte förväxlas med den bakhjulsdrivna Regal, glasklart eller hur?



*Den sista generationen Buick Skylark för den här gången tillverkades modellåren 1992-1998. Den var tänkt för en yngre publik och hade ganska säregen styling. Plattform delades med Oldsmobile Achieva och Pontiac Grand Am.*



*Men Buick var inte först med Skylark, det nu bortglömda amerikanska märket Hupmobile producerade 1940 och 1941 en modell med det namnet.*



*Den initierade ser att Hupmobile Skylark har Cordkaross. Karossverktygen kom från Cords konkursbo och användes också för koncernsyskonet Graham, som då fick modellnamnet Hollywood. Båda märken lades ned efter 1941 men företaget blev grunden för Kaiser och Frazer efter Andra Världskriget.*

## 12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Fiat 500 1957

Än idag kan du hitta Fiat 500 i original i bruk över hela Italien. Mer än **3,4 miljoner** av dem tillverkades mellan 1957 och 1975; **Giardinera** (Kombi) överlevde i ytterligare två år. Fiat 500 var full av karaktär och billig att köpa såväl som att köra, och den gav italienarna rörlighet - tillsammans med andra delar av Europa.

Med sin **tvåcylindriga motor på 499 cc** som ger hela **13 hk** är Fiat 500 ingen slangbella, men om du vill ha en bil som får både dig och alla i din omgivning att le är det bara att köpa en av de här.

**Hedersnämmande för 1957:** Lotus Seven

