



Renault Fuego Turbo Diesel (1984)

1. Renault 4 är större än R5
2. BMW i7 och 7-serie facelift officiella
3. Svenskritad superbil avslöjad
4. Tesla drar tillbaka ny elbil
5. Nya regler för hund och katt i bilen
6. Milstolpe för Scania
7. Enkel och billig traktor från Kanada
8. Renault Fuego Turbo Diesel
9. Cadillac 62 Fastback
10. Grattis Monaco
11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



## 1. Renault 4 är större men löser inte riktigt problemen från R5

Av Christoffer Gullin

23 apr. 2026

Jag har testat nya Renault 4, en bil som delar mycket av sina komponenter med det mindre syskonet Renault 5. I denna video går jag igenom R4, dess utrymmen, funktioner och självklart kör jag den också



FILM: [https://youtu.be/Z4BnVv\\_bmSc?t=14](https://youtu.be/Z4BnVv_bmSc?t=14)



Christoffer Gullin

## Teknikens Värld

### 2. BMW i7 och 7-serie facelift officiella – med stänk av "Neue Klasse"

Av Mattias Rabe

Uppdaterad 22 apr 2026 kl 15.36 Publicerad 22 apr 2026 kl 15.23

BMW:s lyxbil 7-serie och eldrivna i7 uppdateras med ny batteriteknik, snabbare laddning och mer avancerad teknik. Efter sommaren börjar nyheterna synas ute på vägarna.



*Generation G70 av BMW 7-serie och i7 (elbilen)  
har blivit fyra år gammal och det är dags för uppdatering av det mesta.*

Generation G70 av BMW 7-serie och i7 (elbilen) har blivit fyra år gammal och det är dags för uppdatering av det mesta. Foto: Daniel Kraus / BMW

Dagens **BMW 7-serie** och **i7** (generation G70) får nu vad som beskrivs som en av märkets största uppdateringar någonsin, inspirerad av Neue Klasse-modellerna **iX3** och **i3**. Fokus ligger på elversionerna i7 50 xDrive, i7 60 xDrive och i7 M70 xDrive, där modellbeteckningarna ändrats och instegsmodellen nu är fyrhjulsdriven.

#### Nya batterier

Alla eldrivna versioner får BMW:s **sjätte generations batteriteknik** med cylindriska celler och högre energitäthet, precis som i iX3 och i3. Nettokapaciteten ökar från 101,7 till 112,5 kWh (112,4 kWh i M70). Maximal laddeffekt höjs från 195 till 250 kW. Laddning från 10 till 80 procent tar nu 29 minuter, fem minuter snabbare än tidigare. Tio minuters snabbaddning ger 20,5 mils räckvidd, 3,5 mil mer än förut.

BMW i7 behåller de stora njurarna i fronten, till skillnad från BMW:s "Neue Klasse"-elbilar. Kantigare nos än tidigare och betydligt mindre strålkastare.



*BMW i7 och 7-serie anammar den interiör som vi har sett i iX3 och i3. Ratten, den parallelogramformade infotainmentskärmen och den utsträcka panoramaskärmen längst vindrutans nederkant.*

## Modellversioner BMW i7 2027

### **BMW i7 50 xDrive**

Systemeffekt på 335 kW (455 hk) och maximalt vridmoment på 660 Nm. Bakre elmotor levererar 230 kW (313 hk) och främre 190 kW (258 hk). Accelerationen 0–100 km/h på 5,5 sekunder och toppfart begränsad till 210 km/h. Räckvidd enligt WLTP-cykel är 590–708 km.

### **BMW i7 60 xDrive**

Systemeffekt på 400 kW (544 hk) och 745 Nm i vridmoment. Samma motorer som i i7 50 xDrive men med högre sammanlagd uteffekt. 0–100 km/h på 4,8 sekunder och toppfart på 240 km/h. Räckvidd 590–707 km.

### **BMW i7 M70 xDrive**

Systemeffekt på 500 kW (680 hk) och max vridmoment på 1 015 Nm. Bakre elmotor på 360 kW (489 hk), främre på 190 kW (258 hk). Total systemeffekt på 500 kW (680 hk) och maximalt vridmoment på 1 015 Nm. 0–100 km/h på 3,8 sekunder och toppfart begränsad till 250 km/h. Räckvidd på 560–650 km.

### **Laddhybrid, bensin och diesel**

7-serie erbjuds fortsatt med bensin-, diesel- och laddhybriddrivlinor. Laddhybriderna 750e xDrive och M760e xDrive kombinerar en treliters sexcylindrig bensinmotor med elmotor och fyrhjulsdraft. Elektrisk räckvidd är 6,9 till 8,2 mil beroende på modellversion och utrustning. Toppfarten på el är begränsad till 140 km/h.

Batteriet är troligen oförändrat på 18,7 kWh netto och laddas med 11 kW växelström (ingen snabbladdning).



*Gott om benutrymme med tanke på axelavstånd på över 3,4 meter*

## Laddhybridversioner 2027

### **BMW 750e xDrive**

Systemeffekt på 360 kW (489 hk) och maximalt vridmoment på 700 Nm. Bensinmotor på 230 kW (310 hk) och elmotor på 145 kW (197 hk). Acceleration 0–100 km/h på 4,8 sekunder och toppfart på 250 km/h. Elektrisk räckvidd 70–82 km.

### **BMW M760e xDrive**

Systemeffekt på 450 kW (612 hk) och maximalt vridmoment på 800 Nm. Bensinmotor på 313 kW (426 hk) och elmotor på 145 kW (197 hk). Acceleration 0–100 km/h på 4,2 sekunder och toppfart på 250 km/h. Elektrisk räckvidd 69–80 km.

I Europa finns även bensin- och dieslversioner (740 xDrive och 740d xDrive) med trelitersexor, 48-volts mildhybridteknik och fyrhjulsdraft. Utanför Europa lanseras bakhjulsdrivna bensinversioner, 735 och 740.

## Bensin- och dieslversioner 2027

### **BMW 740 xDrive**

Effekt på 294 kW (400 hk) och maximalt vridmoment på 580 Nm. Acceleration 0–100 km/h på 5,1 sekunder och toppfart 250 km/h.

### **BMW 740d xDrive**

Effekt på 230 kW (313 hk) och maximalt vridmoment på 670 Nm. Acceleration 0–100 km/h på 5,7 sekunder och toppfart 250 km/h.



*Komfort i baksätet*

### **Teknik och interiör**

Tekniknivån är – som sig bör i BMW:s flaggskepp – hög med adaptiv luftfjädring, elektroniskt styrd dämpning och fyrhjulsstyrning. Interiört introduceras nya operativsystemet BMW Operating System X och ”Panoramic Vision”-skärm över hela vindrutans nedre del, hämtad från Neue Klasse-elbilarna. Mittskärmen är 17,9 tum stor och även framför passagerarstolen finns nu en skärm som standard.

### **Pris och lansering**

Alla versioner av uppdaterade G70 ska byggas i BMW:s fabrik i Dingolfing, nordost om München, med produktionsstart i juli. Marknads lansering sker strax efter, men laddhybriderna och dieselversionen dröjer till november.

Svenska priser är ännu inte klara. Utgående i7 börjar på 1 338 000 kronor (bakhjulsdriven, vilket nu försvinner). Laddhybriderna börjar på 1 410 700 kronor. Bensin- och dieselvarianterna säljs inte i Sverige.



*Tvåtonslack för den som är ambivalent vid färgvalet*

### 3. Svenskritad superbil avslöjad: 0-100 km/h på 2 sek

Av Maths Nilsson 24 april 2026, 11:02

Det har gått över 50 år sedan Volvo P1800 slutade tillverkas. Sedan dess har det varit tomt på äkta sportbilar hos de svenska Volvo-handlarna. Men en ändring kan vara på väg. Volvos systemmärke Lynk & Co stjal showen på Beijing Auto Show i dag. Svenskdesignade superbilen "Time to Shine" gör 0–100 km/h på två sekunder – med bakhjulsdrift.



Lynk & Co som snart ska börja säljas via Volvos återförsäljarnät i Sverige firar sitt 10-årsjubileum med besked. Under fredagsmorgonen drog det svensk-kinesiska märket täcket av sitt första renodlade sportbilskoncept någonsin: Lynk & Co GT "Time to Shine". Konceptet ger en tydlig vink om vad som kan bli det häftigaste ute hos Volvohandlarna när de svenska bilarna snart får kinesiskt sällskap i hallarna.

Projektet har letts av Lynk & Co:s svenska designteam i Göteborg, och det märks. Proportionerna är klassiska för en Gran Turismo: en lång, svepande motorhuv, bred kaross och en låg, målmedveten hållning. Med en längd på 4,78 meter och en höjd på endast 1,33 meter har den klassiska sportbilsproportioner.

Den mest spektakulära funktionen hittas på mittkonsolen. Genom att trycka på den gula "+"-knappen genomgår bilen en fysisk förvandling. Aktiva vingar fälls ut fram och bak, vilket förlänger bilen med 10 centimeter. Fjädringen sänks omedelbart med 15 mm. Instrumentpanelen och de digitala skärmarna fälls undan för att ta bort all icke-nödvändig information.

Resultatet är en bil som är optimerad för maximalt marktryck och stabilitet. Prestandasiffrorna är i hyperbilsklass och verkar utmana de fysiska gränserna: bakhjulsdrift och en acceleration från 0–100 km/h på osannolika 2 sekunder. Lynk & Co hävdar att det är möjligt med hjälp av AI. Invändigt bjuder konceptet på en 2+2-layout. Materialvalen är en blandning av skandinavisk minimalism och extrem high-tech. Sätena är klädda i vitt "digitalt läder", medan baksidan av stolarna pryds av handinlagd kolfiber.



Lynk & Co är tydliga med att "Time to Shine" är en viljeyttring och att något beslut om tillverkning inte är taget. Skulle den bli verklighet innebär det att svenska Volvohandlare för första gången på ett halvt sekel får en äkta sportbil i bilhallen – en nutida efterföljare till P1800, men med prestanda som får det mesta på jorden att blekna.



LÄS MER:



**P1800 Cyan släpps i USA – blir dyraste Volvon någonsin**



**Succé för Volvo P1800 The Saint – vann "Best in Show"**



**Bedagad skönhet – Volvo P1800 söker sin räddare**



**Aston Martins okända specialmodell av Volvo P1800**



**Volvo P1800 ska tillverkas igen – se bilderna på nya...**



**Volvon gör succé: ”Människor tycks älska P1800 Saint”**



**Klassiska Volvo P1800:n döljer en urstark...**



Maths Nilsson

#### 4. Tesla drar tillbaka ny elbil – bara tre månader efter lansering

Av Christian Pedersen Publicerad: 22 apr. 2026

Ett aggressivt prisgrepp blev i stället ett strategiskt misstag. Nu backar Tesla och stramar åt sitt erbjudande i en av sina viktigaste modeller.



*Modellen erbjöd en räckvidd på upp till 660 kilometer och positionerades som ett mer prisvärt alternativ i Model Y familjen.*

Det som skulle bli en nyckelmodell i Teslas europeiska strategi fick en ovanligt kort livslängd.

Model Y Standard Long Range, lanserad i början av 2026, försvinner nu helt från marknaden efter drygt tre månader.

Beslutet kommer efter en lansering som väckte mer frågor än efterfrågan. Samtidigt möter Tesla allt hårdare kritik från konkurrenterna.

Fords vd **Jim Farley** har öppet **ifrågasatt bolagets modellprogram** och menar att Tesla saknar verkligt uppdaterade fordon i en marknad där utvecklingstakten accelererar snabbt.

##### **Prissättning som slog fel**

Modellen erbjöd en räckvidd på upp till 660 kilometer och positionerades som ett mer prisvärt alternativ i Model Y familjen.

Priset sattes runt 350 000 kronor, vilket initialt framstod som konkurrenskraftigt. Problemet var att **avståndet upp till nästa version blev för litet.**

En bättre utrustad Premium variant låg bara omkring 10 000 kronor högre i pris. Det skapade en situation där den billigare modellen i praktiken saknade tydlig roll i produktutbudet.

För många kunder blev valet enkelt, men inte till Teslas fördel.

### **Namnförvirring och snabba beslut**

Förvirringen stannade inte vid prissättningen.

Tesla valde dessutom att använda beteckningen Standard i kombination med Long Range, något som gick emot bolagets tidigare logik.

Kunder reagerade snabbt. Redan efter några månader valde Tesla att slopa termen Standard helt, ett ovanligt snabbt erkännande av att kommunikationen inte fungerat.

Nu tas nästa steg. Modellen har försvunnit från Teslas hemsida och går inte längre att beställa.

### **Fokus på det som säljer**

Bakom beslutet finns en tydlig prioritering.

Teslas fabrik i Berlin ska i stället koncentrera produktionen på de versioner som har starkast efterfrågan. Model Y är en av bolagets viktigaste modeller globalt, och särskilt i Europa där konkurrensen hårdnar snabbt.

Att förenkla utbudet kan därför ses som ett sätt att öka effektiviteten i både produktion och leverans. Samtidigt visar händelsen hur känslig marknaden blivit.

Små skillnader i pris eller positionering kan få stora konsekvenser för efterfrågan.

### **En signal om ett mer pressat läge**

Tesla har länge varit synonymt med tydlig produktstrategi och snabb execution. Men den här reträtten pekar på något annat.

När konkurrensen ökar och marginalerna pressas finns mindre utrymme för felsteg. Varje modell måste ha en tydlig funktion i portföljen. Model Y Standard Long Range fick aldrig den rollen.

### **Missa inte:**



### **Teslafabrik släpper ut cancerämnen i vattnet**



### **Nya tyska trenden: Köper Tesla – Dagens PS**



## 5. Nya regler för hund och katt i bilen

Av Andreas Jemn

21 april 2026, 18:09

**Nya lagar för resa med djur i bilen Sverige ska stoppa hunddöden vid gränsen. – Vi vill inte ha in rabies i Sverige, säger Eva Masthagen, smittskyddshandläggare på Jordbruksverket till [P4 Jönköping](#).**



Sverige inför nya lagar för att resa med husdjuren i Europa. Varje dag hör det av sig människor till Jordbruksverket som undrar vad som gäller. Allra helst nu när det snart är semestertider.

– Man hör av sig hela tiden, det finns många som vill resa med sina hundar eller katter. Men även marsvin, fåglar, ormar och illrar, säger Eva Masthagen.

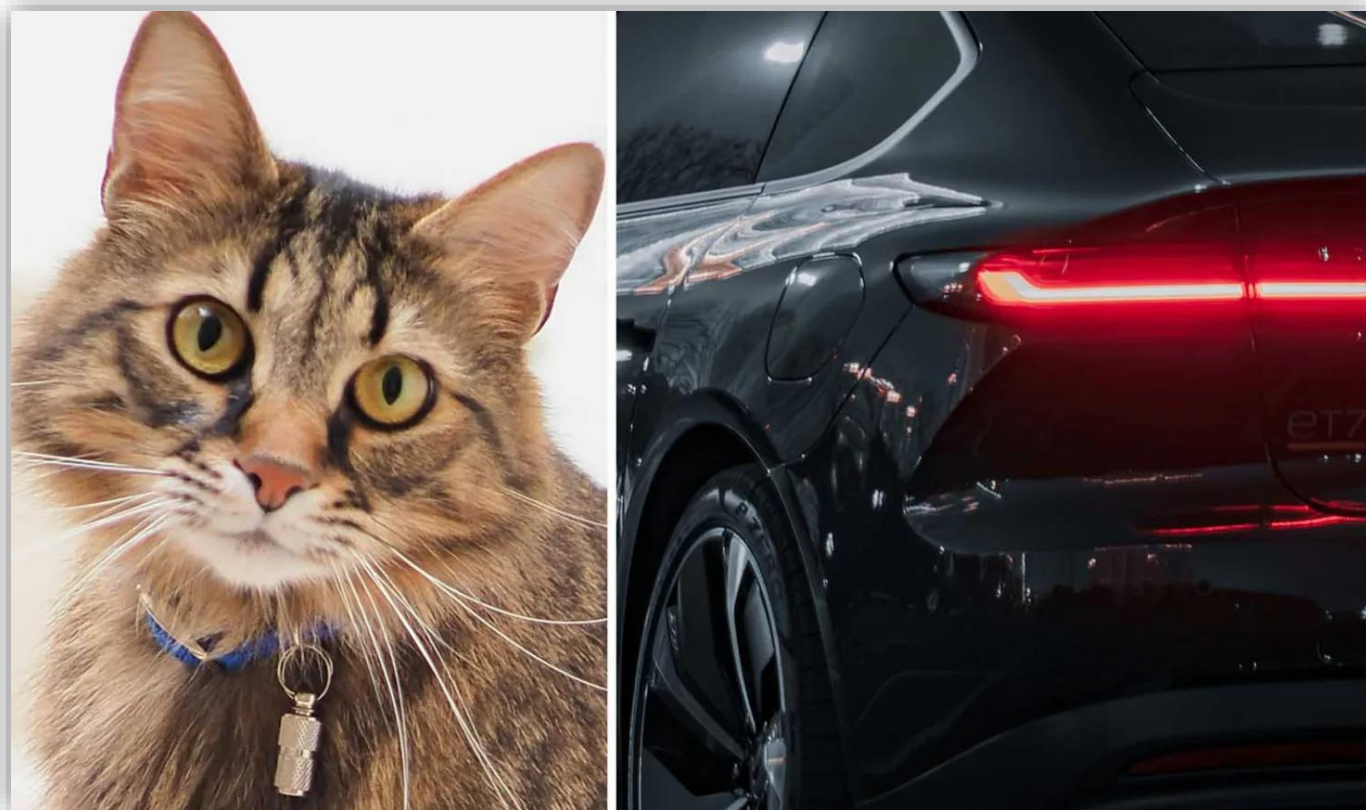
Tidigare i våras dog en hund i Tyskland. Veterinären slog snabbt fast att den hade smugglats in från Östeuropa och var smittad av rabies. Flera länder i Västeuropa har nu skärpt sin gränskontroll för att slippa liknande problem. I Östeuropa har det varit flera utbrott av rabies under 2020-talet. I Sverige däremot har sjukdomen varit i det närmaste utrotad.

Om du bryter mot kattreglerna kan du fastna vid gränsen.

Därför vill man inte ha hit den och har skärpt lagstiftningen. Nu är det nya regler som gäller för hund och katt i bil.

– Man får resa med maximalt två hundar och tre katter i en bil. Om det är ett sällskap som har fler djur måste man ha ett särskilt hälsointyg, säger Eva Masthagen.

Det här gäller också illrar. De har blivit alltmer populära husdjur. Dessutom har Jordbruksverket märkt att de kan vara effektiva smittspridare om någon individ drabbas av rabies. Jordbruksverket upplyser oss också om att alla djur som ska ut och resa behöver ha ett pass.



*Om du bryter mot kattreglerna kan du fastna vid gränsen*

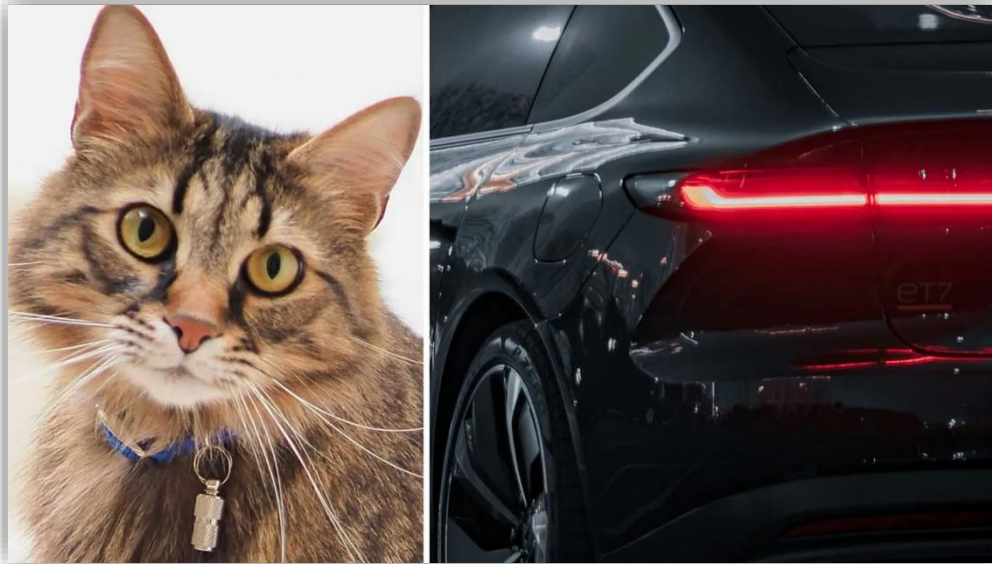
Precis som deras hussar och mattar ska ha. Förutom det måste de också vara chipmärkta för att kunna spåras och så att man kan säkra identiteten om något skulle inträffa.

Rabies är en sjukdom som är mycket smittsam. Därför har Jordbruksverket fått i uppdrag av regeringen att se till så de nya lagarna följs. Illegal import från Östeuropa och Ryssland av främst hundar har också varit ett vanligt sätt för att sprida sjukdomar.



Andreas Jemn är journalist och författare.

LÄS MER:



**Polisen: Då är det ett brott att köra på en katt**



**Bötesfällan: Så många kör hunden olagligt**



**Veterinärens varning till alla hundägare: "Går fort"**



### Experten: Värre än rökning för bilen



### Hundar dog i het bil – nu döms två svenska män



### Sveriges populäraste bilar 2022: Topplistor för...



### Okända tvättmissen: Då förstör djur lacken på din bil



Andreas Jemn är journalist och författare.



## 6. Milstolpe för Scania – så många ellastbilar har tillverkats

Carl Undéhn 21 apr 2026



I september 2020 lanserade Scania sin första helt eldrivna lastbil. Nu meddelar tillverkaren att de har nått en ny milstolpe i produktion när de tillverkat 1000 helt eldrivna lastbilar vid fabriken i Södertälje. Med det menar Scania att de uppnått en tillverkning i industriell skala av de eldrivna lastbilarna som därmed är en del av den vanliga produktionen och inget nischat segment längre. –

– Nummer 1000 visar att vi har gått från uppstart till industriell leverans. Här i Södertälje har vi byggt upp kompetens, processer och kapacitet för att producera elfordon med samma krav på kvalitet och produktionstakt som resten av vårt sortiment, säger Mathias Wijkström som är fabrikschef för slutmonteringen i Södertälje på Scania.

Kunden för den tusende ellastbilen är åkeriet Falkenlev Logistik i Arlov utanför Malmö. Ett företag som vi har skrivit om flera gånger i deras stora satsningar på eldrivna transporter samt en egen laddpark och en tillhörande solcellsanläggning på 15.000 kvadratmeter. 2024 lade Falkenlev Logistik en beställning på 50 eldrivna lastbilar från Scania.

– Vi vill ligga i framkant och vara med och driva omställningen. Att ta emot Scantias elfordon nummer 1000 är både roligt och betydelsefullt, och med en stigande leveransförmåga kan vi elektrifiera våra transporter i allt snabbare takt, säger Calle Svantesson som är operativ chef på Falkenlev Logistik.

Sett till Scantias hela tillverkning är 1.000 eldrivna lastbilar sedan ingen stor siffra. Och majoriteten av dem, 602 stycken, levererades under förra året enligt Scantias siffror för 2025. Det var en rejäl ökning jämfört med de 266 eldrivna lastbilarna som levererades året innan. Förra året minskade Scantias leveranser av lastbilar med 7,9 procent till totalt 94.091 fordon.



Carl Undéhn

## 7. Enkel och billig traktor från Kanada

**Skribent Anders Niléhn apr 22, 2026**

Alla lantbrukare vill inte ha den senaste tekniken med all elektronik och komplicerade system som det innebär. Många lantbrukare efterlyser en robust maskin som de själva kan reparera om det behövs.



Detta har den kanadensiska tillverkaren Ursula Ag tagit fasta på och de tillverkar nu en traktor med en rak sexa från Cummins. Den finns i tre storlekar; 150, 180 och 260 och modellbeteckningen anger antalet hästkrafter. Även där enkelt.

I USA och Kanada är det en ständig konflikt om vem som har tillåtelse till att reparera traktorn, lantbrukaren eller återförsäljaren, för att garanti och framtida support ska gälla. En konflikt som fått en hel del lantbrukare i de båda länderna att se sig om efter bättre begagnat i stället för nytt.

Ursula Ag producerar traktorn i egen regi men köper begagnade motorer från Cummins som fabriksrenoveras. Motorerna är äldre med mekanisk insprutningspump och saknar all form av elektronik. Planen är att alla verkstäder och även händiga lantbrukare ska kunna reparera dem. Transmissionen är mekanisk med flera lådor så det blir 32 växlar fram/back och två stegs snabbväxel. Vem som levererar transmissionen samt axlar och hydraulik framgår inte av informationen från Ursula Ag.

Hur de lyckas säljas i två länder där nya traktorer ska ha motorer som uppfyller avgaskrav steg 4 Final är oklart. Troligtvis bygger det på att den gamla motorn är godkänd då den en gång sattes på marknaden och därmed får följa med i en ny konstruktion på ett så kallat gamla EPA-certifikat.

Traktorerna kan således inte skeppas till EU och säljas här, även om det troligtvis finns en stor skara lantbrukare som hade välkomnat en sådan konstruktion, där nästan inget kan gå sönder eller krångla.

Företaget tillverkar även en hjullastare enligt samma princip och den heter Ursula Ag 7000.

## 8. Renault Fuego Turbo Diesel

Av Nicolas Fourny - 2021-06-29

En dieseldriven coupé, den har länge överraskat alla



Det har redan gått två decennier sedan tillverkare så olika som BMW, Peugeot, Opel, Alfa Romeo, Mercedes-Benz eller Audi investerade i detta marknadsundersegment, med varierande framgångar. Men för fyrtio år sedan var det mycket annorlunda och i början av 1980-talet kunde den paradoxala kopplingen av en motor a priori dedikerad till arbetsamma uppgifter, och främmande för all föreställning om körglädje, med en kaross dedikerad till fritid och som antydde prestanda, bara förstena traditionens anhängare med fasa. för vilka endast bensinmotorer var intressanta. Denna sekterism, som fortfarande består idag bland vissa tröga sinnen, bör inte hindra oss från att intressera oss för denna märkliga maskin, som vi inte ens kan säga har missat sitt mål – eftersom den inte existerade!

### En eld redan släckt

En missförstådd pionjär, ett misslyckat satsning, ett desperat försök att återuppliva intresset för en modell som snabbt övergavs av kunderna eller en visionär förutseende? Fuego Turbo D kan vara lite av allt detta samtidigt. En mästare på konsten att pilla med oväntade varianter genom att skamlöst utnyttja de komponenter som fanns på hyllorna – även om de inte nödvändigtvis var de allra färskaste – hade den tidigare Régie i början av 1980-talet gett upphov till en bil som skulle ta över från [R15/R17-duon](#), just när kunderna började vända sig bort från "mainstream" coupéer till förmån för GTi.



Fuego var nära härstammad från **R18** men erbjöd en mycket mer innovativ design än den senare, och var tillräckligt för att förvirra betraktare. Att lyfta huven på en maskin som ofta jämfördes – felaktigt – med **Porsche 924** kunde bara orsaka en viss besvikelse, eftersom lanseringsserien kröntes av en GTS med endast 96 hästkrafter. Denna effektnivå var inte bara inte särskilt spännande (till exempel hade en **VW Scirocco GLi** erbjudit en helt annan prestandanivå i flera år nu) utan dessutom var det ett tydligt steg tillbaka jämfört med den nedlagda R17 Gordini. Och även utan ett stoppur istället för ett hjärta fanns det ingen anledning att svimma när man detaljerade nykomlingens drivutrustning: helt enkelt hämtat från R18 — som i grunden bara var en förbättrad **R12** — berövade de automatiskt Fuego all trovärdighet bland sportentusiaster, De utkragade mekanismerna, i kombination med den otillräckliga styrningen av framaxeln, gav ett dramatiskt understyrningsbeteende när man ville köra bilen med lite dynamik...

### "Det kommer aldrig att fungera"

Under dessa förhållanden liknade Fuegos femåriga karriär på den europeiska kontinenten — Renault höll sig mycket längre i Latinamerika (särskilt **med GTA Max**) — en rad korrigeringar avsedda att rätta till klumpigheten i den första bilden och på så sätt återställa modellens rykte med en mer eller mindre definierbar kundkrets. För i själva verket fastställdes aldrig bilens identitet tydligt av företagets marknadsföring; Var det en familjecoupé (men det var inte en anledning att så uppenbart underkrafva basversionerna)? Eller kunde de mest optimistiska ha hoppats på en tillräcklig prestandanivå för att kunna inleda en konversation med en **Lancia Beta 2000** eller en Audi Coupé GT5S på lång sikt?

För en generalisttillverkare är det verkligen inte lätt att skapa sig en plats i en kategori som alla spontant förknippar med prestige och/eller sportighet, särskilt när de tillgängliga motorerna inte är särskilt spännande.



Således återvann Fuego Summit våren 1980 den 1 995 cm<sup>3</sup> stora "Douvrin", välkänd på marknaden eftersom den redan var monterad i **R20 TS** eller **instegsmodellen Citroën CX**. Med en förgasare som vanligt hade denna grupp lite att klandra sig för under huven på en familjesedan, men när den väl sattes ihop i en bil som tillverkaren utan skämt presenterade som tillhörande grand touring-segmentet, kompengades dess självutplånande karaktär bara otillräckligt av en ganska bra prestandanivå för tiden. De "2-liters"-ord som stolt satt på kvartspelarna var inte imponerande när man jämförde bilens tekniska specifikationer med dess direkta konkurrenters och försäljningen föll mycket snabbt oroande — två år efter lanseringen av serien hade de redan sjunkit med 30%. Men Renaults chefer, i företagets bästa tradition, tog inte lång tid på sig att föreställa sig en lösning som ingen förnuftig individ vågat tänka på!

#### **För dyrt, min son**

« Att älska är att ge det du inte har till någon som inte vill ha det. » Denna kusliga definition beror på Jacques Lacan och, ur ett visst perspektiv, kan man mycket väl parafrasera den berömda psykoanalytikern för att utforska ödet för den första dieseldrivna coupén som erbjöds i Europa. De som inte upplevde den officiella presentationen av Fuego Turbo Diesel i september 1982 kommer utan tvekan att ha svårt att föreställa sig den specialiserade pressens förvåning, eller till och med mistro, inför nykomlingen. Särskilt eftersom det inte var en av de experimentella varianter som lanserades i smyg, utan att man egentligen trodde på det: bilen var föremål för en värtalig reklamkampanj som kallade sig "*världens snabbaste dieseldcoupé*"! Ett enkelt argument, kan man säga: vi kunde lika gärna räkna med de enarmade och zoofila gitarristerna, men det måste ändå erkännas att Billancourts initiativ inte saknade oräddhet.



I grund och botten var idén att återvinna den fyrcylindriga J8S som dykt upp ett år tidigare på [R30](#) och placera den, så gott som möjligt, bakom Fuegos suggestiva grill. Utrustad med en luft-till-luft-växlare som fortfarande var ovanlig vid den tiden, hävdade denna 2 068 cm<sup>3</sup> — som höll utan större modifieringar fram till [Safrane](#) — en effekt som inte var orimlig: med 88 hästkrafter vid 4 250 varv/min presterade Renault-motorn något bättre än 2,3-liters Indenor i [Peugeot 505](#) och [604](#). Dessutom var det en modern helt aluminium-överliggande kamaxel, vars prestanda enhälligt berömdes av franskpresen, även i dess naturligt sugade version. Men kunde det som var acceptabelt vid ratten på en R20 eller R18 (rök, vibrationer, grovt sprakande vid kallhet) förbli acceptabelt när man hade skrivit under en check på 87 000 franc (dvs. 10 000 franc mer än en Alfa Romeo GTV 2 liter, och knappt mindre än en BMW 323i)?

#### **Det är ingen bil, det är en profet**

I december 1982 publicerade André Costa i *Auto-Journal* en testbänk av Fuego Turbo D, under en suggestiv titel: "Anmärkningsvärd... Men för vad?". Extremt lovordande om bilens totala hantering ("*kort sagt, låt oss säga att Fuego Turbo Diesels köregenskaper är som hos en riktig sportbil*"), fokuserade den berömda testaren på nöjet och känslan av kraft som modellens goda resultat i form av acceleration gav oss: "*Man känner verkligen att man körs av en kraftfull maskin och detta beteende hjälper på ett ganska spektakulärt sätt till att få vägmedelsgenomsnitt som är mycket högre än vad man kan förvänta sig av en maskin av denna typ.* Faktum är att prestandasiffrorna för Renault-coupén riggade på detta sätt var en ganska exakt indikation på vad moderna dieselmotorer skulle bli under det följande decenniet: bilar som blivit behagliga att köra, hade fördrivit den endemiska lymfbildningen hos denna typ av motor tack vare fördelarna med kompressor och lockat röster från en bredare kundkrets, lockad av en hittills strikt okänd prestanda/förbrukningskvot. Faktum är att i början av 80-talet var överstigande 170 km/h vid dieselratten fortfarande exceptionellt och enligt detta mått är Renaults kortlivade försök — Fuego Turbo Diesel skulle bara finnas i katalogen i ett och ett halvt år — likna en typ av prototyp som redan var mycket framgångsrik, vars största fel var användningen av en kaross som snabbt blev föråldrad (coupéer var aldrig särskilt populära länge). Kort sagt, det franska företaget har haft rätt alldeles för tidigt...



### Din grannes åsikt spelar ingen roll

Runt 1985 träffade jag en idrottslärare som körde en Fuego TL (ingen anledning att skratta). En dag när han beklagade att han inte hade råd med **R25 GTX** i sina drömmar, påpekade jag för honom att, allt som allt, stilistiskt sett, var hans bil inget annat än en R25 med två dörrar borta och det är ingen överdrift att säga att coupén, som var så avskydd under hans livstid, fungerade som en slags utkast för Diamonds designers när, under ledning av den bortgångne Robert Opron designade de sin första (och sista) framgångsrika stora sedan. Temat är i grunden detsamma: en djupgående förstäv med ett imponerande överhäng, en hög bakdel och, förstås, den mycket berömda vindrutan som fungerar som baklucka. Allt detta definierar en *design* som *den vanliga människan ofta skrattar åt utan att tänka*, medan sanna entusiaster hittar många anledningar till intresse. Numera är Fuego förmodligen bättre än den fördömande och de håna som har fastnat på däck sedan dess födelse, dess brott är förmodligen att bära en logotyp som är alldeles för populär för att slippa lättvindig sarkasm. Dess totala brist på image och låga pris har lämnat den till osmakliga individer (eller tuningentusiaster, vilket i praktiken är samma sak). Det finns nu väldigt få kvar i väggott skick och Turbo D är utan tvekan den sällsyntaste av alla. Så vet hur du befriar dig från bojorna av konventionella kommentarer och sententiala domar som upprepar om och om igen att "*diesel inte har någon framtid i samlingen*"... I detta fall är det samlarna som bestämmer och, om än bara på grund av den innovation den representerade, finns här en maskin som är mycket mer fängslande än vad man allmänt tror, och som verkligen förtjänar att återupptäckas!



Nicolas Fourny

## 9. Cadillac 62 Fastback 1947



Bara två månader efter att den sista M-24 lätta stridsvagnen rullade av Cadillacs produktionslinje den 24 augusti 1945 dök den första produktionsbilen upp, en lätt uppdaterad version av Cadillacs kortlivade modeller från 1942. Efter att ha varit svältfödda efter nya bilar i nästan fyra år, köpte den amerikanska allmänheten nya bilar så snabbt de kunde byggas. Således förändrades Cadillac lite för 1947: större saker väntade 1948 och ännu större för 1949.





En av de mest attraktiva och ovanliga karosserna i Cadillacs lyxiga **Series 62-serie** från 1947 var modell nummer 6207, Club Coupe bättre känd som Sedanet. Den avsmalnande, sluttande formen på bakdelen passade sömlöst på Series 62:s 129-tums hjulbas, vilket passade de långa pontonskärmarna och stämde överens med standardkjolarna bak. Kromstenskydd på bakskärmarna balanserade grillens horisontella bars och de valfria "sombbrero"-hjulkapslarna. Med endast 7.245 byggda av den totala Cadillac-produktionen på 61.926 för modellåret 1947 är Series 62 Sedanet sällsynt och vacker.





Detta exemplar, i gräddfärg med grått och brunt tyg invändigt, är ett vackert men också mycket användbart exemplar som restaurerades för ungefär femton år sedan och har körts och beställts runt men också noggrant underhållits sedan dess. Den 150 hk starka 346 kubiktums V8:an drivs genom Cadillacs berömda Hydra-Matic automatlåda (grundligt utvecklad och väl beprövad i alla andra världskrigets stridsvagnar som rullat ut från Cadillacs fabrik) och är utrustad med radio, värmare, vita däck och hjulkapslar. Som en CCCA Full Classic (tm) har den använts på flera CCCA-turer där den har bevisat sin pålitlighet och komfort. Det är en vacker, slank och stilren Cadillac med omedelbar ögonattraktion, ett idealiskt sätt att njuta av CCCA-evenemang med komfort och stil.



# Klassiker

## 10. Grattis Monaco!

Publicerad 4 maj 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Monika och Mona har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Monaco.



*Simca Aronde P60 Monaco Spéciale 1962*

Furstendömet Monaco har liksom dess huvudstad Monte Carlo utövat lockelse på dem som namnger bilmodeller.

I dag firar modeller från **Dodge**, **Riley** och **Simca** namnsdag.



*Simca Aronde var en av få europeiska bilar som fanns som riktig hardtop utan B-stolpe*

## MOTORNYTT

Med starkare motor kallades den från 1959 för Monaco. För att skilja den utvändigt från Grand Large som var hardtoppen med standardeffekt hade Monaco en annan sidodekor. Sista åren fanns bara Monaco som då tappade sina av Ford Fairlane inspirerade kromlister och fick en enkel rak list i stället.



Riley, ständigt på jakt efter bra namn för sin för sin stora modellflora, använde namnet Monaco för en saloonkaross som under perioden 1927-1937 förnyades stilmässigt flera gånger. Bilden visar det senaste utförandet från 1936.



Med Grand Prix från Pontiac och Caprice från Chevrolet startade GM 1965 ett nytt segment, personal luxury. Egentligen var det dress-up packages med egna modellnamn. Dodge kontrade med sin hard-top ur toppserien Custom 880 som med vinyltak, ännu mera krom och allt standard lanserades som Monaco. Med små medel skapades på detta sätt en säljframgång, Sedan gick det som ofta förr i Detroit - namnet på specialmodellen devalverades genom att breddas till alla karosstyper och sedan flyttas ned i modellhierarkin. Monaco var 1966-1978 huvudnamn för Dodges största modeller. Bilden visar en 76:a med det fullständiga namnet Dodge Royal Monaco Brougham



Namnet Monaco återkom 1990-92 på Dodges version av en bil övertagen från AMC, nämligen den på teknik från Renault byggda Eagle Premier. Precis som denna blev Dodge Monaco i sin anonyma stil en flop på marknaden men vi kan lägga till den på listan över bilmodeller som haft den beryktade PRV V6-motorn utvecklad av Peugeot, Renault och Volvo.



Om du mot förmodan skulle bli omkörd av en Dodge Monaco 1990 kan du identifiera den med hjälp av den här bilden.

# AUTOCAR

## 11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

# GREAT LITTLE CARS



## MORRIS MINI-MINORS

### BMC Mini 1959

Mini tog befintliga tekniker och blandade dem med förödande effekt. Dess framhjulsdraft innebar att fyra femtedelar av bilens längd ägnades åt passagerar- eller bagageutrymme, den **var** ytterst prisvärd (omedvetet - som rivalerna Ford först räknade ut – **förlorade** BMC initialt **pengar på varje exemplar**) och den **var fantastiskt rolig** att köra och dödade 50-talets biltrend, mikrobilen.

Mini var den första "**klasslösa bilen**" som tilltalade alla, och den blev ännu bättre när **John Cooper** tog fram verktygslådan och skapade en rad heta utgåvor, som tillverkades i mer än **100.000** exemplar. När produktionen upphörde år 2000 hade mer än **fem miljoner Mini** tillverkats. Och det var det **lyckligaste arvet** som BMW fick från sitt annars olyckliga köp av Rover.

**Hedersomnämningen för 1959:** Ford Anglia 105E, Triumph Herald, Chevrolet Corvair



Roger Warolin