



Ultima GTR 720

- 1. Provkörning av Subaru E-Outback Touring+**
- 2. Nya Fiat Panda avslöjad**
- 3. Caterham gör 0-100 på 3,8 sekunder**
- 4. Ny Spyker-modell**
- 5. Tesla startar produktionen av Semi**
- 6. När Saab 95 kombi blev sjusitsig**
- 7. Ultima GTR**
- 8. Ford Model A**
- 9. Grattis Mazda Miata**
- 10. De viktigaste bilarna**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Subaru E-Outback Touring+

Av Linus Pröjtz Publicerad 30 apr 2026 kl 08.00

Subarus flaggskepp Outback kommer nu med eldrift och frågan är given – blir den lika uppskattad som bensin- och dieseldrivna föregångaren? Vi provkör.



Första mötet blir positivt. Förvisso hade jag redan sett den här bilen vid [Japan Mobility Show](#) i Tokyo förra hösten, men nu är det ute i verkligheten. Och den ser ut som den robusta kombi som [Outback](#) alltid har varit, fast i ny tappning med eldrift. Vilket är bra, för jag tror att detta är vad [Subarus](#) kunder suktar efter.

Räcker specifikationen till och är bilen bra även under skalet? Första provkörningen kommer ge några svar i alla fall.

E-Outback ska ta vid efter 30 år av crossover-tradition från tidigare generationer av Outback. Bensin- och dieseldrivna Outback kom att bli en enorm framgång för Subaru som byggt 7,7 miljoner bilar under de senaste 30 åren, varav 429 000 sålts i Europa. Fyrhjulsdrift, hög markfrigång och crossover-look gjorde succé.

Det här är nytt

Paketeringen. Subaru har tagit fram E-Outback på plattformen kallad e-Subaru Global, eller e-TNGA på Toyota-språk.

Bara fyrhjulsdrift. Systemeffekt anges till 280 kW (381 hästkrafter), främre och bakre motors effekt anges till 224 hk vardera.

Batteristorlek. Subaru uppger 74,7 kWh som bruttokapacitet och upp till 52,6 mils räckvidd. Bilar producerade 2026 får batteri från kinesiska CATL, därefter från japanska Panasonic.



*Förarmiljön känns igen från Solterra,
men det går att få till en bättre körställning i E-Outback.*

De tydligt markerade plastpanelerna, kryddade med aluminiumlook, är kvar när Outback nu blir elektrisk. Modellen, samt systerbilen **Toyota bZ4X Touring**, är utvecklad av Subaru och de båda märkenas modeller byggs i Subarus fabrik Yajima – där även första Outback rullade av bandet för 31 år sedan. Den tekniska specifikationen känns igen då bilen bygger på plattformen kallad e-Subaru Global eller e-TNGA på Toyota-språk.

Subaru värnar traditionen då E-Outback bara erbjuds med fyrhjulsdraft. **Toyota** erbjuder även en framhjulsdreven version och det kommer även att finnas ytterligare skillnader under skalet. Inga enorma, men vissa detaljer såsom hur regenereringen fungerar samt olika lägen för fyrhjulsdraften. Just det, Subaru har stolsvärme med uppvärmt ryggstöd både fram och bak. Toyota värmer bara upp dynan.



*Ratten har för många inbyggda funktioner tycker vi,
men uppenbarligen inte Subaru som redan testat den i Solterra.*



*Baksätet är hyfsat rymligt,
men utrymmet för fötterna under stolen framför något begränsat.*

E-Outback har likadana elmotorer fram och bak, med effekt på 167 kW/224 hästkrafter per axel. Systemeffekten anges till 280 kW eller 375 hästkrafter, men när vi översätter blir det 381 hk. Bilen accelererar snabbare än vad någon Subaru, tidigare gjort, 0-100 km/h går på 4,5 sekunder.



*Här ryms 633 VDA-liter med sätet uppfällt,
1 718 med sätet fällt. Men varför inte 40/20/40-delning?*



Det känns igen som en Outback, men är ändå helt nytt när E-Outback nu lanseras.

Batterikapacitet 74,7 kilowattimmar brutto, räckvidd upp till 52,6 mil (47,7 mil för provkörda toppversionen Touring+) och snabbladdning med upp till 150 kW. Inga överraskningar, det är samma som för Solterra men det är långsam laddning för en ny elbil 2026. Hemmaladdning med upp till 11 kW, eller extrautrustad med upp till 22 kW som vi har svårt att se nyttan av.

E-Outback mäter 485 centimeter på längden, axelavståndet är samma 285 centimeter som för Solterra och markfrigången anges till generösa 21 centimeter. Bagageutrymmet ska svälja upp till 633 VDA-liter med ryggstöden uppfällda och upp till 1 718 liter med baksätet fällt. Närmsta konkurrenten, förutom Toyota bZ4X Touring, blir **VW ID.7 Touring** som är elva centimeter längre och har tolv centimeter längre axelavstånd, men som lastar 605–1 714 liter. Men varför erbjuder Subaru bara 60/40-delning av ryggstöden är, det känns gammalt? På frågan om varför det är så får vi till svar att Subaru tittar på om de kan erbjuda genomlastningslucka som extrautrustning.

När jag sätter mig bakom ratten landar jag i en interiör som i detalj känns igen från Subaru Solterra och Toyota bZ4X. Det innebär den 14 tum stora liggande skärmlösningen, den framdragna placeringen av instrumenteringen och ratten med sin mängd av reglage. Dubbla laddplattor på mittkonsolen och förvaring där under är bra. Rejält fack under mittarmstödet och dubbla mugghållare bakom växelvredet. Och när dörren stängs märks ett mer solitt klonk än i

Solterra, det är också bra. Visserligen är plattformen densamma, men karossen är helt ny och Subaru är stolta över vridstyvheten den erbjuder.

Exemplaren vi provkör är förseriebilar utan registrerings skyltar och körningen är förlagd enbart till testslingsor. Det blir aldrig tal om att åka ut i trafiken och inte heller att åka länge för att känna på komforten. Men det märks direkt att E-Outback kränger väldigt lite trots att den komfortabla gången lyser igenom. Styrningen känns bättre kalibrerad än i Solterra och på det stora hela taget går E-Outback som den bör göra. Med ett lugn och en skön hanterbarhet samt med en skärpa som passar biltypen.



Bilen vi kör är av högsta utrustningsgrad Touring+ vilket bland annat innebär 20-tumshjul

Stolarna erbjuder bra komfort, jag sitter bra och jag får till en bra körställning. Bättre än i Solterra där ratten för mig är tvungen att justeras max nedåt för att kringlan inte ska skymma instrumenteringen. Baksätet har varit en svagare punkt hos Solterra, här är det något bättre – men batteripaketet tar plats i höjd och utrymmet under stolen framför begränsar benutrymmet en smula.

Bilen jag kör är en så kallad Touring+ för 629 900 kronor, vilket innebär högst utrustningsnivå. På den svenska marknaden innebär det vegansk läderklädsel, ventilerade stolar och glastak samt 20-tumshjul som standard. I andra änden av prislistan hittar vi instegsmodellen Limited för 569 900 kronor som rullar på 18-tummare och därmed får snudd på fem mil längre räckvidd. Systerbilen Toyota bZ4X Touring börjar också på 569 900 kronor, men det är för den framhjulsdrivna versionen.

Den svenska Subaru-importören tror att Business-versionen kommer bli mest populär med sin prislapp på 594 900 kronor, där vegansk läderklädsel (konstläder) och ventilerade stolar ingår. Touring-versionen för 604 900 kronor får 20-tumshjul som standard.

Att dra några avgörande och stora slutsatser från den korta provkörningen går inte, i alla fall inte hur den uppträder på väg. Däremot håller sig Subaru vanan trogen och låter oss köra en terrängslinga för att visa på allt från terränglägena X-Mode och Grip Control. Det är imponerande hur bra bilen tar sig fram backe upp och backe ner, i djup lös sand samt över extremt ojämnt underlag med vanliga landsvägsdäck. Hur relevant är detta egentligen för svenska kunder? Kanske vid något tillfälle då och då, men till vardags? Intressant är att E-Outback tar sig fram extremt bra även när bilen körs i sitt normalläge. Och det ska sägas, Subaru har gjort ett stort jobb att få de båda axlarna att driva rätt vid alla tillfällen. Att begränsa understyrning och att hjälpa föraren.

Men, som sagt, hur bilen går på vägen i helt vanlig vardagstrafik – det återstår att se. Första intrycket är bra, trots bilens 400-voltsteknik som ger förhållandevis långsam snabb-laddning. Introduktion med bilar hos handlare planeras till någon gång runt skiftet maj-juni och bil ut till kund i början av sommaren. Men bilarna åker båt från Japan och transporten kan påverkas av vad som händer i Mellanöstern, därav osäkerheten.

Subaru E-Outback Touring+

Pris: 629 900 kronor, säljs nu. Första leverans början av sommaren.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 224 hk (165 kW), vridmoment 268 Nm. Bakre elmotor, max effekt 224 hk (165 kW), vridmoment 268 Nm. Max systemeffekt 381 hk (280 kW). Batteri 74,7 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/150 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 235/60 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 285, längd 485, bredd 186, höjd 168, spårvidd f/b i.u./i.u.. Markfrigång 21. Tjänstevikt 2 160, maxlast i.u., max släpvagnsvikt 1 500. Bagagevolym (VDA-liter) 633–1718 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,5 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,53 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 477 km.

Garantier: Nybil 10 år/20 000 mil, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 10 år/20 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:



Toyota bZ4X Touring AWD Executive

Snacka om match i matchen! Toyota ligger högre i pris, men vi hittar ingen egentlig fördel med bZ4X Touring som får den att sticka ut över E-Outback.

Pris: 674 900 kronor.



Volkswagen ID.7 GTX Edition

En vettig kombi med ett större batteri än Subaru E-Outback, men något lägre effekt och betydligt högre pris.

Pris: 699 900 kronor.

2. Nya Fiat Panda avslöjad

Av Christian Pedersen Publicerad: 01 maj 2026 Uppdaterad: 01 maj 2026

Hybriden ska locka massmarknaden



Den kantiga silhuetten och kompakta proportionerna ger bilen en retroprägel, samtidigt som detaljerna är uppdaterade för en modern publik.

Kompakt format, lägre pris och hybridteknik ska göra modellen till ett brett alternativ i en pressad bilmarknad.

Fiat växlar upp i jakten på volym.

Med nya Grande Panda Hybrid riktar sig den italienska tillverkaren tydligt mot en bred publik som söker en enklare, mer prisvärd elektrifiering.

Modellen markerar ett strategiskt skifte.

I en tid där rena elbilar fortfarande upplevs som dyra och infrastrukturellt begränsade i vissa marknader, väljer Fiat en mer pragmatisk väg.

Kopplingen förstärker att Fiats strategi är tudelad.

Medan hybridversionen ska locka en bred publik visar tester av elvarianten att kompromisserna är tydliga.

Grande Panda hyllas för sin design och sitt pris, men beskrivs samtidigt som **begränsad i både utrymme och användningsområde.**

Klassisk form möter ny teknik

Designen hämtar tydlig inspiration från originalet.

Den kantiga silhuetten och kompakta proportionerna ger bilen en retroprägel, samtidigt som detaljerna är uppdaterade för en modern publik.



Fiat Grande Panda Hybrid i ny tappning – kompakt design möter modern elektrifiering

Invändigt handlar det om funktion snarare än lyx.

En digital instrumentpanel kombineras med en central pekskärm, men materialen är enkla och robusta.

Det är ett medvetet val.

Bilen ska vara tillgänglig, inte exklusiv.

Hybridlösning för vardagen

Under huven sitter en trecylindrig bensinmotor kombinerad med ett mindre elsystem.

Den totala effekten landar på 109 hästkrafter, vilket räcker för stadskörning och kortare pendling.

Acceleration och toppfart är inte i fokus. I stället handlar det om låg förbrukning och enkel körbarhet.

“Prestandan kommer inte att imponera på dem som söker mer kraft”, konstateras i testet. Samtidigt pekar rapporten på att bilen passar Pandans avslappnade karaktär.

Pris och praktisk nytta i centrum

En avgörande faktor är prisbilden.

Fiat positionerar modellen som ett av de mer tillgängliga alternativen i segmentet.

Bagageutrymmet är större än tidigare generationer, vilket stärker bilens roll som vardagsbil för familjer och pendlare.

Det handlar om att maximera värde per krona.

En modell för en ny marknad

Bilmarknaden förändras snabbt. Konsumenter pressas av högre räntor och ökade levnadskostnader, samtidigt som kraven på elektrifiering ökar.

Fiats svar är tydligt.

En enklare hybrid som sänker tröskeln.

“Det är en bil som inte försöker vara något den inte är”, lyder en av slutsatserna i genomgången.

Det kan visa sig vara en styrka.

För medan premiumsegmentet dominerar rubrikerna, finns den stora efterfrågan fortfarande i mitten.

Där vill Fiat nu ta position.



*Fiat Grande Panda i flera utföranden
– modellen ska locka brett med prisvärd hybridteknik och tydlig designprofil.*

Missa inte:



Topplista: De mest energieffektiva elbilarna 2026 – Dagens PS



Familjebussen är tillbaka – och den går på diesel – Dagens PS



Bevakar nyheter inom bil och techsektorerna.

Feber

3. Trots låg effekt gör denna Caterham 0-100 på 3,8 sekunder

Bobby Green 2026-04-30 kl 18:00

Väger som en halv Miata



Effekt är inte allt, det vet ni nog redan. Ser man bara till att hålla nere vikten så behöver man inte 1000 hästar. Det är precis vad Caterham är duktiga på och deras senaste specialare av modellen Seven R är ett bevis på detta.

Miami Special Edition som man kallar bilen för har bara 213 hästar men den gör trots detta 0-100 km/h på 3,8 sekunder. Det kan man tacka vikten för, eller snarare avsaknaden av den. För vågen stannar nämligen på 560 kilo vilket är ungefär hälften av vad en Mazda Miata väger (1073 kilo). Det ger ett effekt/viktförhållande på 375 hästar per ton. Till motorn kopplas en manuell fempetad låda som i sin tur driver bakhjulen.

Endast tolv exemplar kommer att bli till och alla har samma sköna utseende som det vi ser på bilderna här. Någon prislapp har vi inte fått än, vanliga Seven R börjar dock på 51.995 dollar och den här lär inte vara billigare. [caterhamcars.com](https://www.caterhamcars.com)





**Caterhams elbil lever fortfarande
Ny prototyp ska visas snart**



**En Caterham i italienska kläder
Camal Studio visar renderingar på Scoperta**



**Caterham släpper dyraste Seven-versionen hittills
Seven CSR Twenty firar 20 år med CSR**

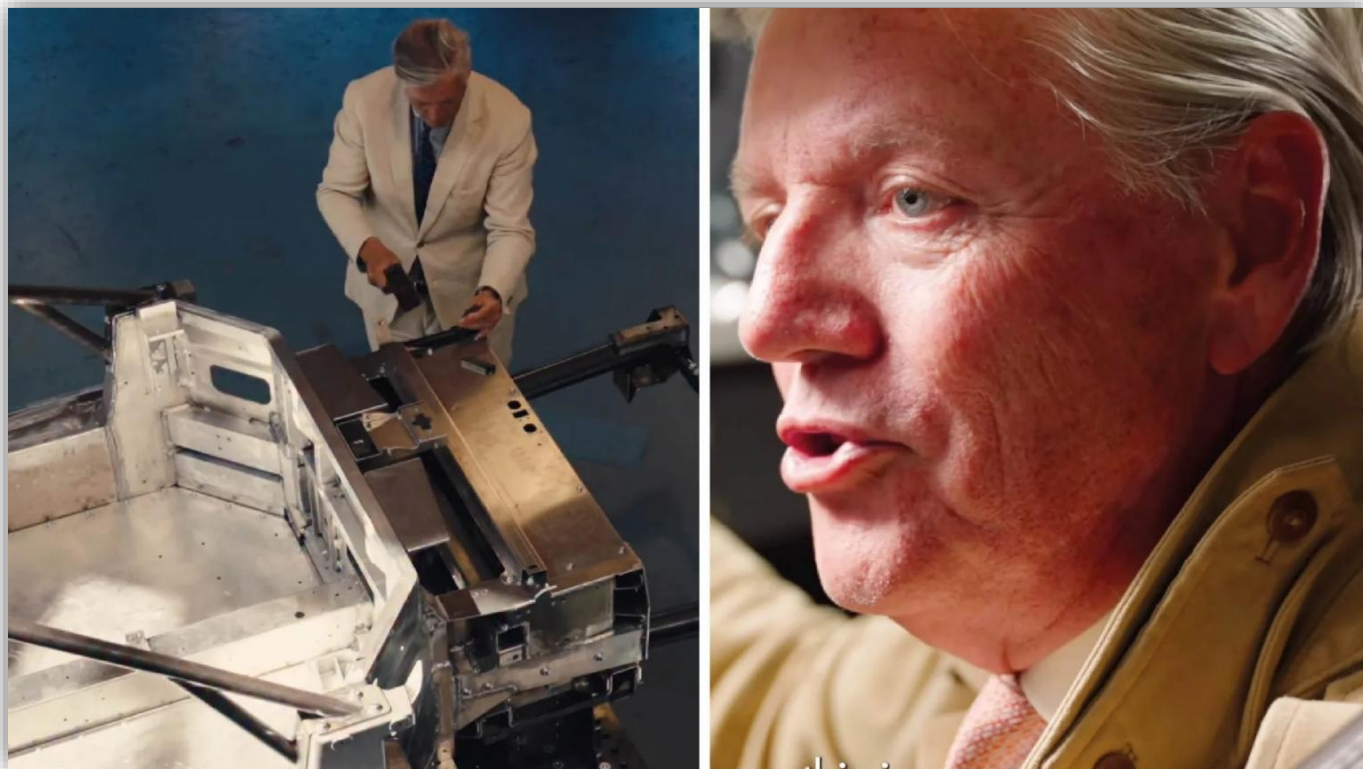


Bobby Green

4. Saab-ägaren tillbaka – med ny Spyker-modell

Av Maths Nilsson 1 maj 2026, 06:39

Den nederländska sportbilstillverkaren Spyker vägrar att dö. Nu ger vd:n Victor Muller besked om att en helt ny modell ska visas upp i augusti. Men nylanseringen skuggas redan av ett bråk.



”Nulla tenaci invia est via” – ingen väg är ogenomkomlig för den ihärdige. Spokers gamla valspråk har aldrig känts mer aktuellt. Efter år av juridiska strider, konkurser och tystnad har tidigare Saab-ägaren Victor Muller återigen klivit fram i rampljuset via en video på Instagram med en nyhet. Den 14 augusti 2026 kommer en helt ny **Spyker C8 Preliator** att presenteras på den prestigefyllda bilshowen The Quail under Monterey Car Week i Kalifornien.

Slår in chassinummer i ofärdig bil

I videon visar Muller upp vad som sägs vara början på den nya produktionen. Som en symbolisk handling slår han in ett chassinummer i en ram som ännu ser ut att vara långt ifrån en färdig bil. Muller lovar att vi inte bara ska få se en ny bil, utan även få en inblick i ”vart Spokers framtid är på väg”.

Men allt är inte frid och fröjd i Spyker-läggret. Nylanseringen sker nämligen utan en av märkets viktigaste stöttepelare de senaste åren: Jasper den Doppe, mer känd som Spokerentusiast. Den Doppe är mannen som på egen hand hållit liv i märket genom att tillhandahålla reservdelar och service åt befintliga ägare världen över när fabriken stod stilla.

Det var länge planerat att han skulle vara en central del av Spokers återfödelse, men nu har samarbetet med Victor Muller havererat.



Spykers tidigare modell C8 Spyder

– Det går allt för snabbt. Jag vet inte vad de håller på med, det är alltigenom oklart, säger Jasper den Dopper i en kommentar till nederländska AutoWeek.

Spykers tidigare modell C8 Spyder.

Bråket leder nu till en märklig situation. Medan Victor Muller kämpar för att få färdigt sin C8 Preliator till augusti, arbetar Den Dopper vidare på egen hand med sitt projekt "Heritage Plans". Där utvecklas en C12 Spyder med V12-motor och manuell växellåda, som även den planeras att visas upp i augusti. Om båda parter lyckas med sina planer kan publiken i Monterey få se två "nya" Spykers från två olika tillverkare som ligger i luven på varandra.

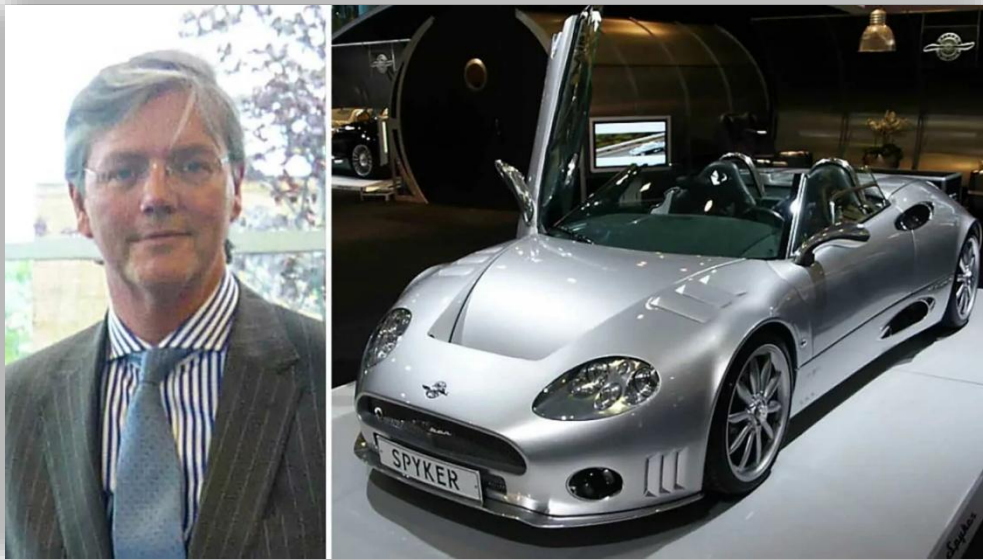
Flygplanstema och exklusivitet

För de som hoppas på en äkta Muller-Spyker lovar vd:n att fler detaljer och teasers ska släppas under våren. Märket, som nu uppger sig ha sitt säte i nederländska Lijnden, förväntas hålla fast vid sin unika designestetik med nakna växellänkage, quiltat läder och detaljer som hämtade från ett lyxflygplan från 1920-talet.

Fakta: Spyker C8 Preliator

- **Datum för avtäckning:** 14 augusti 2026.
- **Plats:** The Quail, Monterey Car Week, USA.
- **Motor:** Spyker har tidigare använt V8-motorer från Audi, men rykten om andra samarbeten har cirkulerat länge.
- **Signum:** Flygplansinspirerad design, exklusiva material och extremt låga produktionsvolym.

LÄS MER:



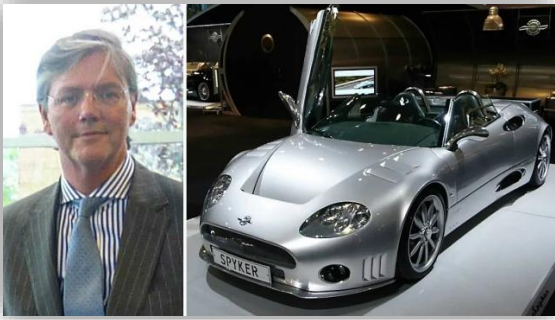
Victor Muller tillbaka: "Ånger är negativ energi"



Spyker tillbaka efter Saab-fiaskot: "Här är vår nya bil"



Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...



Victor Muller misstänks för konkursbedrägeri i Spyker



Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger...



Slutet är nära för Saabägaren Victor Mullers Spyker



Världens mest exklusiva Saab – rariteter på auktion



Maths Nilsson



5. Tesla startar produktionen av Semi

Posted by Kristofer Rask april 30, 2026 [2 kommentarer](#)

Utmanar Volvo och Scania



När det kommer till tunga eldrivna lastbilar finns det några märken som sticker ut och i Sverige kan vi stoltsera med både Volvo och Scania som stora globala aktörer. Men nu ska Tesla utmana.

Den eldrivna lastbilen Tesla Semi har varit i görningen i flera år och Tesla har testat flera prototyper ute hos amerikanska åkerier. Nu är det dags för Semi att gå in i nästa fas.

Tesla meddelar nu att serieproduktionen av den färdiga lastbilen har startat. Det vid företagets tillverkningsanläggning i Nevada.



Produktionsteamet poserar intill den första Tesla Semi.



I Semi sitter föraren centralt i kupén.

Tesla kommer erbjuda två varianter av den eldrivna lastbilen med två olika räckvidder. Något som ska ge större anpassningsbarhet baserat på verksamhetens förutsättningar. Modellen med längst räckvidd ska erbjuda omkring 800 kilometers räckvidd på en laddning.

Planerna är också att lansera Semi i Europa. Semi-chefen Dan Priestley har förklarat att Tesla redan från dag ett har utvecklat lastbilen med Europa i åtanke.

– Vi ser att Europa är nästa marknad efter att volymtillverkningen är igång i Nordamerika, sa Dan om tidsplanen.

Specifikationer	Semi Standard Range	Semi Long Range
Räckvidd	Ca 523 km, vid 37,2 ton bruttovikt	Ca 805 km, vid 37,2 ton bruttovikt
Tjänstevikt	under 9,1 ton	Ca 10,4 ton
Energiförbrukning	105,6 kWh/100 km	105,6 kWh/100 km
Drivlina	3 oberoende motorer på bakaxlarna	3 oberoende motorer på bakaxlarna
Laddning	Upp till 60 procent av räckvidden på 30 minuter	Upp till 60 procent av räckvidden på 30 minuter
Laddstandard	MCS 3.2	MCS 3.2
Max laddeffekt	Ej angivet	1,2 MW
Driveffekt	Upp till 800 kW	Upp till 800 kW
ePTO, elektriskt kraftuttag	Upp till 25 kW	Upp till 25 kW

6. När Saab 95 kombi blev sjusitsig – med ”spyfälla”

Publicerad 2026-05-03 6:03 Text Calle Carlquist

Sjusitsiga bilar finns det gott om – men på 1960-talet var de inte lika många. Saabs satsning kunde utsätta olyckliga barn för åksjuka.



I annonsen här nedan är det våren 1961 och Saab har just presenterat en ordentligt förnyad kombi.

Redan året före vände man på dörrarna i 95:an så att de fortsättningsvis var hängda i framkant och bland 1961 års nyheter tillkom öppningsbara bakre sidorutor, start med nyckel och den omskrivna luftspalten över bakrutan, osthyveln kallad. Den skulle hålla rutan ren och gjorde det väl i någon mån.

Det här var sista året innan tillverkningen av Saab 95 flyttades från Linköping till Trollhättan.

Nittiofemman var ju en präktig lastare och salufördes till och med 1975 som ”sjusitsig”, trots den ringa karosslängden 402 centimeter. De två sista resande stackarna fick ta plats i en uppfällbar, bakåtvänd soffa längst bak, möjlig tack vare att bensintanken låg under baksätet. ”Spyfällan” blev soffans öknamn, närmare förklaring överflödigt. Ofta såg man två olyckliga barn sitta i den och hållögt titta på bakomvarande trafik, eller ondsint grimaserande så som bara barn kan.



Calle Carlquist

SAAB 95 — en bil för 7



7 personer ryms ledigt i nya SAAB 95 — en bekvämare och rymligare bil än man kan drömma om. Och med en rad väsentliga nyheter. SAAB 95 är den verkliga önske bilen för den stora familjen — en elegant och mångsidig herrgårdsvagn, en praktisk bil för yrkesmässigt bruk.



- 7** personer eller ...
- 5** personer och 170 kg bagage eller ...
- 2** personer och 425 kg bagage eller ...
- 1** person och 510 kg gods ...

**Provkör nya
SAAB 95**
— en svensk bil
med flygkvalitet

Sensationell nykonstruktion



SAAB 95:s "lufthyvel" håller bakrutan ren. Luftströmmen över bilen pressas ner genom takets utskjutande del och över bakrutan. SAAB 95:s lufthyvel ger dessa fördelar:

- Vid torr väderlek, dammfri bakruta
- T.o.m. vid körning på smutsig, våt väg har man kunnat konstatera en avsevärt förbättrad bakåtsikt
- Vid regn pressas vattnet med luftströmmen ned utefter bakrutan och spolar denna ren.

Bilcentralen

Sveavägen 49 tel. 23 38 05 • Lindhagensgatan 53 tel. 54 04 30
Katarinob. tel. 68 01 80 • Enskede, Sofielundsplan tel. 49 26 60
Västberga vid Riksettan tel. 18 04 20 • Selna-Sundbyberg
Högavägen 118 tel. 83 04 20





7. Ultima GTR

Skriven av Ben Branch

25 februari 2014



FILM: <https://youtu.be/8P4OpBO73s4>

Ultima GTR är bilens motsvarighet till rå, oslipad heroin. Den erbjuds av fabriken antingen som en nyckelfärdig superbil eller som kitbil, där det senare alternativet låter köpare konfigurera det slutgiltiga fordonet efter egna specifikationer och pris. De flesta ägare väljer en stor amerikansk V8 kopplad till en Porsche G50-transaxel och hästkrafter från 350 upp till över 1 700 har rapporterats. Som du säkert kan föreställa dig är det roligt, skrämmande och nästan religiöst att köra GTR.

Ultima lanserades första gången 1983 av den hyllade bilingenjören Lee Noble, och under de senaste 31 åren har Ultima förbättrats stadigt, där nuvarande GTR är en vidareutveckling av företagets ursprungliga Ultima MKI. Alla Ultima-modeller har byggts med ett styvt, lätt stålkonstruktionschassi med GRP-kaross och en mittmonterad V8 – denna kombination har visat sig vara den bästa balansen mellan låg kostnad och låg vikt.

GTR:ns flexibilitet har lett till att racingteam världen över använt den för olika motorsportevenemang, ett Ultima-chassi användes också av McLaren när de testade drivlinan till McLaren F1 – möjligen det största förtroendet en liten biltillverkare kan få.

Priserna på Ultima GTR har alltid varit förvånansvärt överkomliga eftersom kitet kan köpas del för del, vilket bidrar till att avsevärt minska den initiala ekonomiska kostnaden. Att hitta en lämplig V8 och växellåda är den enda andra stora kostnaden och detta kan göras relativt billigt om du inte har något emot att köpa begagnad och göra renoveringen själv.



År 2009 satte en fabriksbyggd version av GTR med 720 hk en rad nya världsrekord, inklusive:

Snabbaste 0–100 km/h: 2,6 sekunder

Snabbaste 0–100 mph: 5,3 sekunder

Bästa prestanda på skidpad: 1,176 g sidledes grepp

Snabbaste gatbil över 1/4 mile: 9,9 sekunder @ 143 mph

Snabbaste 0-100-0 mph: 9,4 sekunder

Var och en av dessa rekord sattes med en väggodkänd bil, utrustad med väggodkända däck. Fans av det brittiska TV-programmet Top Gear kan också vara intresserade av att veta att GTR innehar det inofficiella varvrekordet på Top Gear Test Track med tiden 1:12:28 – över en sekund snabbare än något som tidigare setts på den provisoriska banan.

Om du vill bygga en Ultima måste du se till att du har lite utrymme i ditt skjul eller garage, sedan [måste invånare i USA klicka här](#), och [invånare i Storbritannien/Resten av världen måste klicka här](#). Jag har alltid tyckt att den stora fördelen med Ultima är att den erbjuder Lamborghini och Ferrari förstklassig prestanda till ett blåkragepris, på vissa sätt är GTR demokratiseringen av superbilen. Nu behöver jag bara frigöra lite plats i garaget.







Bilderna i den här artikeln visar en Ultima som har modifierats något från original, alla Ultima-ägare anpassar sina bilar till viss del, så det är ganska svårt att hitta en i fabriksstandard. Om du vill se en omodifierad Ultima GTR direkt från fabriken kan du [klicka här](#).



Ben Branch

Artiklar som seniorredaktör 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.



8. Ford Model A 1930



När tiden var inne att ersätta sin revolutionerande Model T gjorde Henry Ford motstånd. Den hade sålts i miljontals och förvandlat världen, om den inte är trasig, varför laga den? Men marknaden delade inte hans åsikt, och konkurrenter som Chevrolet och Dodge hade börjat minska avståndet. Till slut, i slutet av 1927, gav Ford med sig, och Model A föddes. Samtidigt modern, praktisk och attraktivt designad, tack vare Edsel Fords skarpa öga, behöll Model A T:s mekaniska ärlighet men omfamnade 1930-talet med självförtroende och grace.

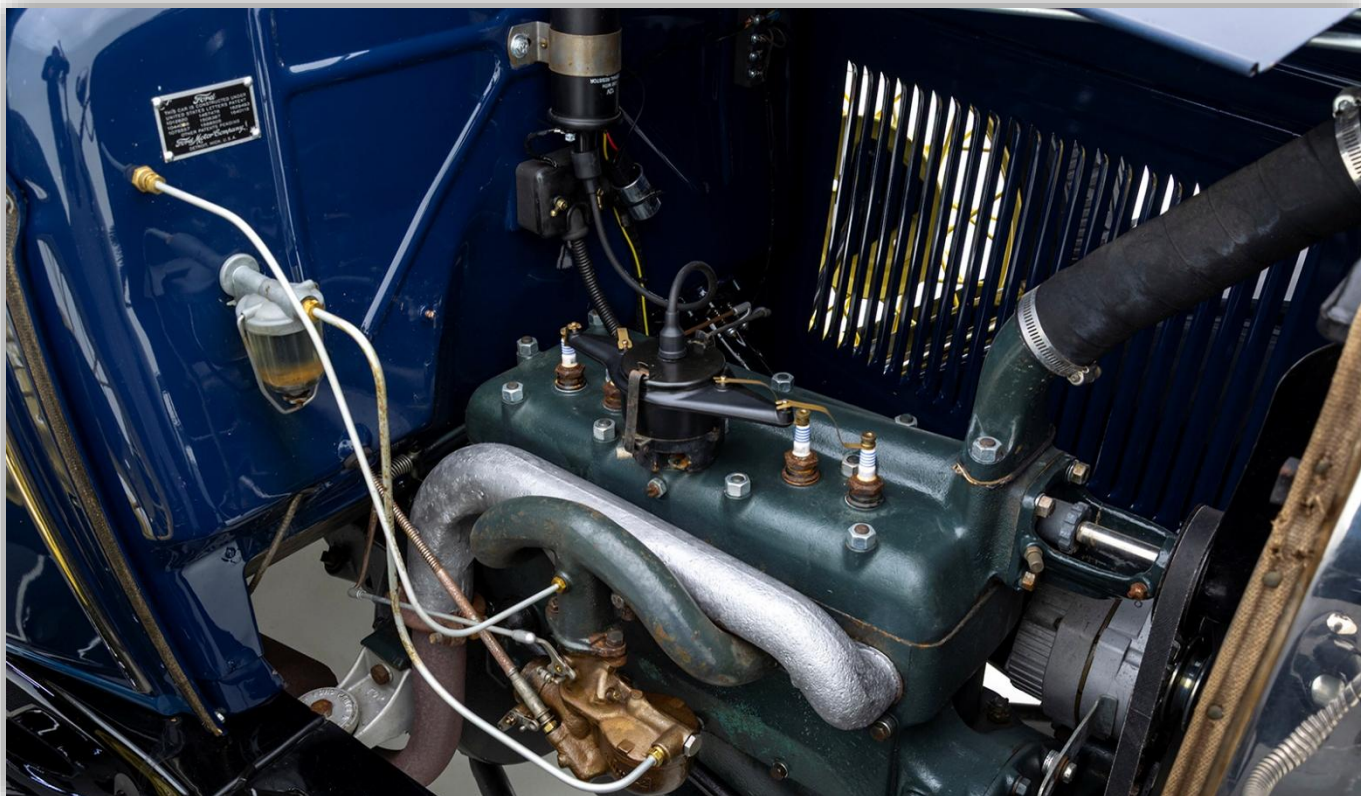
Den gamla planetväxellådan och de enkla kontrollerna var inte längre där; i det kom en 3-växlad manuell växellåda, 40 hästkrafter i L-head rak fyra, samt mer förfinade kör- och kör-egenskaper. Bilen kändes vuxen, kapabel till högre hastigheter och klädd i ett brett utbud av karosstilar och färger. Mellan 1928 och 1931 såldes mer än 4 miljoner Model A, och nästan ett sekel senare har deras charm, användbarhet och tydliga personlighet hållit dem vid liv.



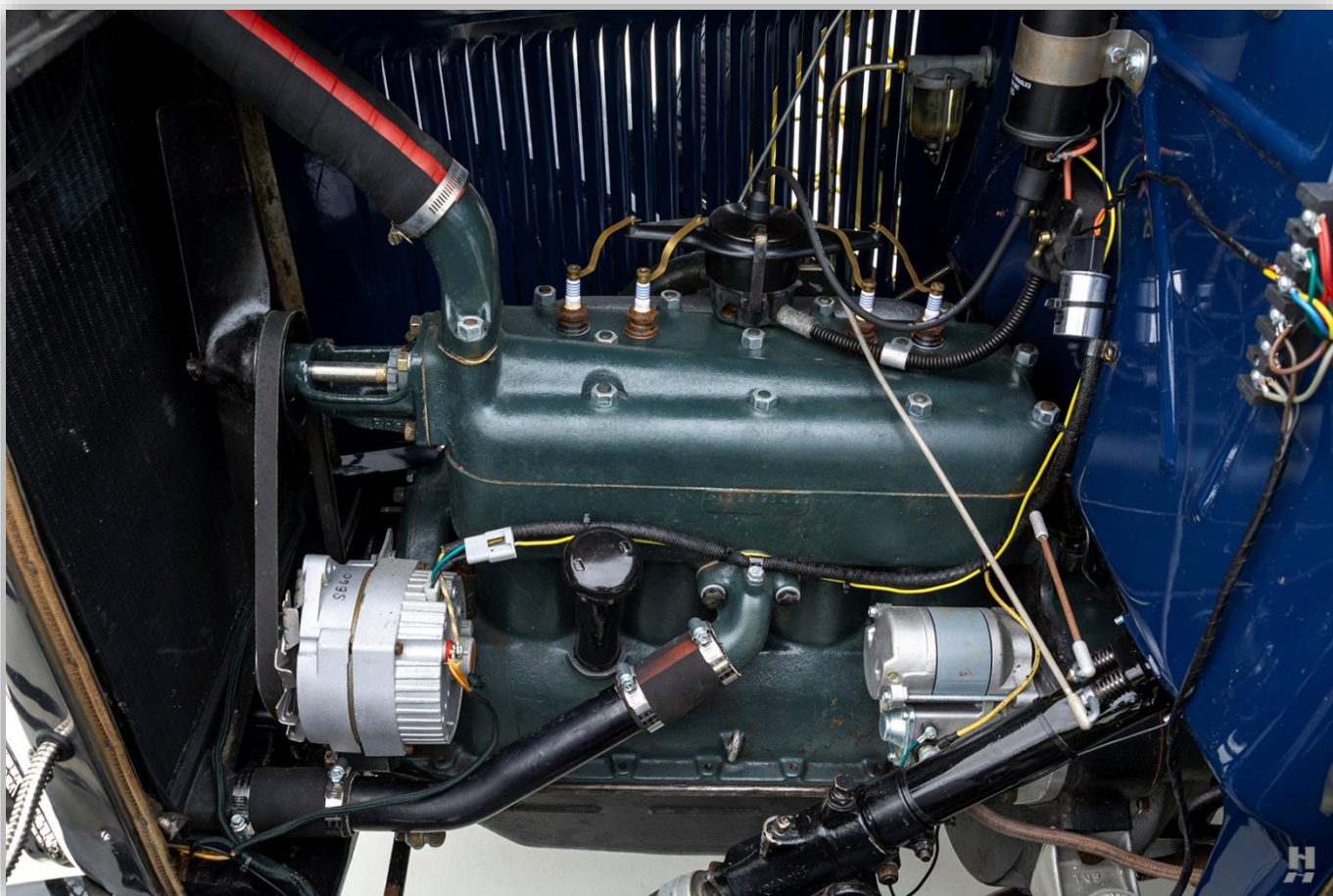


Exemplet som presenteras här är en Standard Roadster från 1930, klädd i klassisk Washington Blue med svarta skärmar, ett beige hopfällbart tak och matchande interiör. Tidigare förvärvat 2020 och genomgått en genomtänkt kosmetisk och mekanisk renovering, där tidstypiska ytbehandlingar kombineras med praktiska uppgraderingar. Enligt den tidigare ägaren togs karossen bort från chassit och målades om, och både ramen och drivverket fräschades upp till ett rent och sammanhängande utseende. Även om vissa tecken på tidigare rostreparation syns, behåller lacken en hälsosam glans, med prydlig panelpassform och mycket visuell tilltal.





Tidstypiska tillbehör inkluderar dubbla sidomonterade reservdelar, vindvingar, en vindruta som fälls utåt, halmfärgade 19-tums trådhjul och en kylarstenskydd, vilket ger bilen en självsäker, något sportig hållning. Även om den inte är överdrivet accessoriserad har den precis tillräckligt med hårdvara för att kännas speciell utan att överskugga sin anspråkslösa och vägklara karaktär.





Invändigt är den enkla bänkstolen klädd med nybeige klädsel, kompletterad av en matchande rumble-stol för två extra passagerare. Interiören är i utmärkt skick med minimala tecken på användning sedan restaureringen. Canvastoppen fälls lätt och förblir i gott skick, och förarens instrument är placerade i en stålpanel i karossfärg med en behagligt ren layout.

Kraften kommer från den robusta 201-kubiktums L-topps raka fyracylindrigen, borrarad .080" över och ombyggd med nya interna delar inklusive ventiler, stänger och lager. Motorn drivs av ett modernt 12-volts elsystem med negativ jord för ökad tillförlitlighet. Kraften skickas till bakhjulen via en 3-växlad glidväxellåda med ett omlackerat svänghjul. Ytterligare mekaniskt arbete under restaureringen 2020 inkluderade ombyggda stötdämpare, styrarmar, klumpar och ett nytt set gjutjärnstrumbromsar – vilket resulterade i en tajt, responsiv körupplevelse som är långt ifrån den spinkiga och vaga känsla som vissa förknippade med tidiga bilar.

Oavsett om du kliver in i att äga en veteranbil för första gången eller lägger till en erfaren samling, träffar denna Roadster rätt punkt. Den har stil och substans i lika stor utsträckning: rena kosmetika, fräscha mekanik och en vänlig personlighet som uppmuntrar dig att hoppa på toppen, hoppa in och ge dig ut på vägen. Lika hemma på klubbturen som på lokala söndagsbilar och kaffe, erbjuder denna Model A en tidlös attraktionskraft som är svår att slå.



Klassiker

9. Grattis Mazda Miata!

Publicerad 11 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Märta och Marit har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Miata.



Alla visste hur det skulle göras, hur den skulle se ut och vara konstruerad. Alla hade skissat på prototyper för att i sista stund lägga projektet på is. Alla ansåg att marknaden för små enkla sportbilar dött med MG och Triumph.

Det visade sig att alla hade fel. Alla utom Mazda.

I februari 1989 visade de sin knappt fyra meter långa, bakhjulsdrivna roadster MX-5 Miata för första gången på bilutställningen i Chicago och mottagandet var minst sagt gott. Rätt utseende, rätt specifikation och inte minst rätt pris.

När de första 200 Miatorna kom till Sverige på försommaren 1990 var de redan sålda sedan länge. Värdeökning var de första åren ett okänt begrepp för MX-5-ägare.

Det är bara i Nordamerika som bilen heter Miata, i Japan kallas den Eunos och på de flesta övriga marknader MX-5. Hur Mazda tänkte när de kom fram till namnet Miata är inte klarlagt, men det kan härledas till ett utdött ord i tyskan som betyder belöning. Eller så var det bara ett av många datorgenererade förslag, det som Mazdafolket fastnade för.



Miata generation 1 var snygg, billig, lätt att äga och hur kul som helst att köra

Miatans historia började redan på 1970-talet då den amerikanske motorskribenten Bob Hall började bearbeta den blivande Mazdahöjderen Kenichi Yamamoto.

- Mazda borde bygga en enkel, billig sportbil utan tak, sade Hall.

I en tid då de sista brittiska folksportbilstillverkarna vred sig i dödskramp och hårdare säkerhetskrav höll på att knäcka cabrioletmarknaden helt, var det ingen självklar åsikt.

Yamamoto var tveksam men när han en tid senare fick tillfälle att köra en Triumph Spitfire på små, krokiga vägar i solsken, förstod han vad Bob Hall menat. Två år senare var Bob Hall anställd av Mazda.

Mazda gjorde ingen hemlighet att Miatakonceptet var en ren kalkering av sextiotalets folksportbilar som MGB, Spitfire, Austin-Healey och inte minst Lotus Elan.

Det var också därför den slog. Det visade sig att en hel värld hade längtat efter en bil som Miatan. En revitalisering av den engelska sportbilen men med tät sufflett och utan oljeläckage.

Miata var bakhjulsdriven och hade en längsmonterad liten fyra med sexton ventiler och två överliggande kamaxlar under en snyggt skulpterad ventilkåpa.

Tack vare bland annat en aluminiumram som löpte mellan växellådans bakkant och bakaxeln var karossen mycket vridstiv och vägegenskaperna fantastiskt underhållande.

Första generationen kallas av kännarna för NA och den tillverkades fram till 1997 i över 400 000 exemplar.

Generation NB kom 1998 och hade fasta strålkastare istället för popupporna och hade en omarbetad kaross. Måtten var nästan identiska men motorn hade blivit lite starkare.

Tredje generationen NC kom 2005 och är lite större och tyngre men känslan finns utan tvekan kvar.



Carl Legelius

AUTOCAR

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Cortina 1962

Den kanske inte såg särskilt innovativ ut, men Cortina Mk1 var en storsäljare tack vare **konkurrenskraftiga priser** och ett brett modellutbud. Ford spenderade **12 miljoner pund** (ungefär motsvarande **300 miljoner pund** i dagens penningvärde) på att utveckla den ursprungliga Cortina och fokuserade särskilt på att minska vikten så mycket som möjligt för att minska bränsleförbrukningen och förbättra prestandan.

Köparna kunde välja mellan sedaner (med två eller fyra dörrar) och en herrgårdsvagn, medan den oberoende karosseribyggarer Crayford erbjöd en cabriolet. Bäst och mest samlarobjekt av alla var dock Lotus-utgåvan, med sin **105 hk 1558cc** tvåkammarmotor.

Hedersnämmanden för 1962: BMC 1100/1300, Lotus Elan, MGB, Triumph Spitfire





Roger Warolin