



Apollo 3500 GT (1963)

- 1. Audi uppdaterar Q4 e-tron**
- 2. Xiaomi SU7 Max får bilvärlden att darra**
- 3. Porsche ta tillbaka rekordet**
- 4. Eldriven Opel-SUV med Leapmotor-teknik**
- 5. B. MW M Ignite ska rädda bensinmotorn**
- 6. Miljardregn till laddning av eldrivna lastbilar**
- 7. Apollo 3500 GT**
- 8. Imperial Crown Limousine**
- 9. Grattis Ford Maverick**
- 10. De viktigaste bilarna**

Teknikens Värld

1. Audi uppdaterar Q4 e-tron

Publicerad av Linus Pröjtz

8 maj 2026 kl 09.01

Med små visuella förändringar, stor förändring interiört och något längre räckvidd lanseras nu uppdaterade Audi Q4. Dessutom återkommer versionen med det mindre batteriet till den svenska marknaden. Vi tittar närmre.



Linus Pröjtz var på plats när uppdaterade Q4 e-tron visades

Elbilen **Audi Q4 e-tron** världslanserades i april 2021. När det nu är dags för första större uppdatering sker det med extremt små designmässiga förändringar. Strålkastare, vissa drag runt fronten, bakljusarrangemang samt bakre stötfångaren har förändrats.

Interiört märks mer då även Q4 nu får den kurvade skärmlösningen som känns igen från bland annat **Q3** och **Q5** som har liknande lösningar. Digitala instrumenteringen mäter 11,9 tum, skärmen mitt i bilen 12,8 och skärmen framför passageraren (extrautrustning) 12 tum. Mittkonsolen har uppdaterats med två ventilerade laddplattor, förvaringsfack därunder och dubbla mugghållare. Det stora facket under mittarmstödet är samma som tidigare. Den tidigare högblanka svarta panelen på mittkonsolen är nu sidenmatt grå, eller Vanadium som kulören heter på **Audi**-språk. En tacksam förändring.

– När vi gör några förändringar måste det bli bättre och ofta ställs vi inför frågan om det är tillräckligt intuitivt.

I den nya förarmiljön märks även nya ventilationsmunstycken, något som är ett litet bevis på ett underliggande stort arbete.



Q4 e-tron får nu liknande digital instrumentering som hittas i de flesta av Audis modeller

– Hela ventilationssystemet är nytt. Dels krävdes det när förarmiljön ändrades radikalt och dels har Audi extremt högt ställda krav på just funktionen kring ventilation, berättar Matthieu Dupanloup.

Det mindre batteriet på 63 kWh brutto/59 kWh nettokapacitet återkommer till den svenska marknaden tillsammans med bakhjulsdrift. Ny är även den mindre elmotorn, APP350, som ska ge 150 kW/201 hk eller just 350 Nm. Audi nämner bättre effektivitet vid låg- och mellanbelastning som en fördel med den nya elmotorn. Vidare ska transmissionen i Q4 e-tron nu arbeta mer effektivt där nyutvecklade smörjning ensamt ska kunna ge tolv kilometer längre räckvidd vid kallt väder.



*Dubbla trådlösa telefonladdare och rejält utrymme där under.
Och högblanka svarta panelen är nu sidenmatt grå. Tack!*



Bagageutrymmet är i stort sett oförändrat sedan tidigare, förutom att det sitter ett 230-uttag till höger.

I bakhjulsdrivet utförande ska den uppdaterade versionen med lilla batteriet och nya APP350-motorn ge en räckvidd på 44,2 mil (Sportback 45,2 mil), bland förbrukning anges från 1,52 kWh/mil (Sportback 1,48 kWh/mil). Maximal laddkapacitet är 160 kW för det mindre batteriet.

Längst räckvidd totalt ger bakhjulsdrivna versionen (210 kW/282 hk med 82 brutto/77 netto kWh) Q4 Sportback e-tron performance. Audi anger 59,5 mil, vilket ska vara 1,8 mil längre än föregångaren. Inget jättehopp direkt. Laddmässigt toppar versionen Q4 e-tron quattro performance listan med 185 kW i hastighet mot tidigare 175 kW.

Helt nytt för Q4 e-tron är V2L och V2H. Alltså möjligheten att använda bilen som kraftuttag för att ladda exempelvis en elcykel med V2L. Ett 230-voltsuttag i bagageutrymmet ger ifrån sig 2,3 kW och via bilens ladduttag kan, via en adapter (extrautrustning) ge ifrån sig upp till 3,6 kW.

Vehicle 2 Home V2H, där bilens batteri ska kunna driva ditt hus, är än så länge inte aktuellt för Sverige.

Bagageutrymmet är snudd på oförändrat på 515-1 487 VDA-liter för SUV och 527-1.460 för Sportback. Intressant är att släpvningsvikten hoppat upp rejält, från 1.400 till 1.800 kg. Uppdaterade Audi Q4 e-tron kommer till Sverige i sommar.



Uppdaterade Audi Q4 e-tron ska komma till Sverige under sommaren

2. Bilexperter om elbilen som får bilvärlden att darra

Av Maths Nilsson 5 maj 2026, 21:53

De började som en mobiltelefonföretagare. Nu skakar Xiaomi om hela bilvärlden



FILM: <https://youtu.be/EGiaY3dbb2w>

Alrik Söderlind besöker märkets showroom i Kina och provåker den hajpade SU7 Max. – Om man satte ett Porsche-embem på den här skulle jag nästan kunna bli lurad, säger bilexperter Alrik Söderlind.

Xiaomi startade sin satsning på bilar så sent som 2021. Fem år senare säljer de hundratusentals bilar och har blivit Kinas absolut hetaste varumärke. Alrik Söderlind befinner sig på plats i Kina för att förstå hur ett elektronikföretag på rekordtid kunnat bygga en bil som får Ford-chefen Jim Farley att darra och kalla den "världens bästa bil".

– Man har integrationen mellan telefonen, hemmet och bilen helt överlägset. Allt är bättre än Tesla vad gäller prestanda, säger Alrik Söderlind efter att ha granskat bilen i ett showroom.

Snabbare än Porsche – till halva priset

Bilen Alrik tittar närmare på är **Xiaomi SU7 Max**. Det är en fyrhjuldriven sedan med 670 hästkrafter som gör 0–100 km/h på 2,78 sekunder. Priset i Kina är omkring 440 000 kronor.

– Det är en sportbil för en spottstyver av en Porsche. En Taycan kostar över miljonen här i landet, säger Alrik.



Under provåkningen imponerar tekniken. Bilen har en 900-voltsplattform som ska kunna ladda 10 till 80 procent på bara 12 minuter. Självkörningen, som Alrik får uppleva i stads- trafik, beskrivs som "aggressiv men mjuk" – den blinkar, byter fil och kör precis som en människa. Alrik hyllar materialvalen med alcantara och kolfiber, men framför allt de smarta lösningarna.

– Xiaomi har gjort något väldigt bra: de har "gadgets". Man kan köpa till fysiska knappar som man snäpper fast under skärmen för att styra AC och fläkt. Det finns till och med ett inbyggt kylskåp med plats för dricka och en projektor för filmvisning.

I baksätet sitter passagerarna bättre än i en Model 3 och har egna skärmar som fungerar som surfplattor för att styra allt från ventilation till underhållning. Men allt är inte guld och gröna skogar. Xiaomi har tvingats göra snabba ändringar efter allvarlig kritik. Alrik pekar på en specifik knapp i dörren som tillkommit nyligen.

– Det är en fysisk mekanisk öppnare som fungerar även om strömmen bryts. Det var nämligen så att några ungdomar brann upp i en bil för att de inte kom ut.

Märket har även fått kritik för bromsarna. De har visat sig vara underdimensionerade för bankörning och överhettas snabbt. Verklig räckvidd har visat sig vara upp till 35 procent lägre än vad som utlovats, och bilen drar mycket ström även när den står stilla. Laddning i kyla har också visat sig vara en långsam historia.

Trots bristerna är Alrik djupt imponerad av den så kallade "China Speed" – hastigheten i utvecklingen. Den absoluta värstingversionen, **SU7 Ultra**, har över 1 500 hästkrafter och gör 0–200 km/h på osannolika 5,86 sekunder. **FILM: <https://youtu.be/N9IA8HcS6Nw>**

– Kan man kräva att en biltillverkare ska vara perfekt efter tre år? Nej. Men de löser problemen löpande. Om man satte ett Porsche-emblem på den här skulle jag nästan kunna bli lurad. Västvärlden har en enorm utmaning framför sig, avslutar Alrik.

FAKTA: Xiaomi SU7 Max

- **Effekt:** 670 hk / 838 Nm.
- **0–100 km/h:** 2,78 sek.
- **Toppfart:** 265 km/h.
- **Batteri:** 94 kWh (10–80 % laddning på 12 min).
- **Pris i Kina:** Ca 440 000 kr (Beräknat Sverige-pris ca 750 000 kr+).

LÄS MER:



Svarta listan: 211 regskyltar som stoppats i år



BMW premiärvisar förnyade 5-serien och 6-serien



Första testerna av Xiaomis billiga Porsche-dödare



Ford tog isär en Tesla: "Som att bli slagen i huvudet"



Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år



Tog isär Xiaomis hajpade elbil – upptäckten



Fords vd älskar Xiaomis elbil: "Vill behålla den"



Maths Nilsson

3. Så lyckades Porsche ta tillbaka rekordet från Xiaomi

Av Maths Nilsson

8 maj 2026, 21: 13

Äntligen har Porsche lyckats ta tillbaka rekordet på Nürburgring från kinesisk Xiaomi SU7 Ultra. Men det krävdes ett extremt "Manthey-kit" på Porsche Taycan Turbo GT. Snart kan alla köpare beställa den extrema elbilen.



Xiaomi SU7 Ultra klockades för 7:04 minuter runt Nürburgring Nordschleife och tog rekordet från Porsche i lejonets kula i Tyskland. Men glädjen i Kina blev kortvarig. Porsche har nu rullat ut sitt senaste vapen: en Taycan Turbo GT utrustad med det helt nya Manthey-kitet.

Bakom ratten satt Porsches testförare Lars Kern, som lyckades med bedriften att klocka in på **6:55,533 minuter**. Det är inte bara nio sekunder snabbare än Xiaomis rekord, utan också hela 12 sekunder snabbare än Kerns tidigare rekord med en standard Taycan Turbo GT.

Men det krävdes en extrem ombyggnad av elbilen Taycan. Hemligheten bakom de kapade sekunderna stavas aerodynamik. Manthey-kitet ger bilen mer än tre gånger så mycket marktryck (downforce) som standardmodellen. Vid 200 km/h genererar bilen 310 kg marktryck (mot 95 kg tidigare). Vid toppfarten på 310 km/h trycks bilen mot asfalten med hela 740 kg. För att uppnå detta har ingenjörerna i Meuspath där Manthey huserar och Weissach tagit till aggressiva metoder. Bilen har fått en enorm bakvinge med större ändplattor, en optimerad frontdiffusor och de karaktäristiska "aerodiscs" i kolfiber på bakhjulen som rätar ut luftflödet och minskar turbulens.



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

1 000 hästkrafter vid ett knapptryck

Det är inte bara utsidan som har vässats. Porsche har även skruvat på drivlinan. Genom att optimera batteriet och växelriktarna har man lyckats höja maxströmmen från 1 100 till 1 300 ampere. Bilens baskraft är 600 kW (815 hk), vilket är 20 kW mer än standard. I ett sttack Mode får föraren tillgång till hela 730 kW (ca 1 000 hk) under 10 sekunder.

– Manthey-kitet förvandlar Taycan Turbo GT till det ultimata banverktyget. På Nord-schleife känner man hur mycket mer stabilitet och självförtroende bilen ger i snabba sektioner och under inbromsning, säger Lars Kern efter rekordvarvet.

Xiaomi får se sig besegrade.

Bredare däck och lägre vikt

För att få ner all kraft i asfalten har bilen fått nya, specialutvecklade och väglagliga racingdäck: Pirelli P Zero Trofeo RS. Dessa är 40 mm bredare fram och 30 mm bredare bak. Trots att hjulen är större har man lyckats banta vikten med 3 kg tack vare smidda aluminiumfälgar och hjulbultar i titan. Bromsarna har också vuxit till massiva 440 mm fram och 410 mm bak för att tåla den extrema påfrestningen på banan.

Snart tillgänglig för beställning

För dig som redan äger en Taycan Turbo GT med Weissach-paket finns goda nyheter. Manthey-kitet kommer att kunna beställas som ett eftermonteringskit från och med juni 2026. Prislappen för själva kitet är ännu inte officiell, men med tanke på att en Taycan Turbo GT börjar på cirka 2,8 miljoner kronor (241 000 euro), lär detta inte bli en billig uppgradering – men det är priset man får betala för att köra världens snabbaste eldrivna sedan.

FAKTA: Porsche Taycan Turbo GT med Manthey-kit

- **Rekordtid:** 6:55.533 min (Nürburgring Nordschleife).
- **Effekt:** Upp till 730 kW (1 000 hk) i Attack Mode.
- **Toppfart:** 310 km/h.
- **Marktryck:** 740 kg vid toppfart.
- **Hjul:** 21-tums smidda fälgar med titanbultar.

LÄS MER:



Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal



Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...



Första testerna av Xiaomis billiga Porsche-dödare



Här krossar Porsche Teslas rekord på Nürburgring



Här krossar Porsche Teslas Nürburgring-rekord -...



98 oktan gav bilen superkrafter: "Blev som ny"



Bilarna som inte klarar den nya E10-bensinen – lista...



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

Feber

4. Eldriven Opel-SUV med Leapmotor-teknik på gång

Av Bobby Green 2026-05-08 kl 14:00

Ska tillverkas i Spanien



Det var väl bara en tidsfråga innan teknik från kinesiska Leapmotor skulle hitta in i Stellantis olika varumärken. Nu bekräftas det att det är en eldriven Opel-SUV i C-segmentet på väg och den kommer då att använda sig av Leapmotors grejer.

Skapandet och designen bakom kommer att ske av Opel i Rüsselsheim medan utvecklingen görs av team både i Tyskland och i Kina. Värt att notera är att Stellantis precis meddelat att inte mindre än 650 ingenjörer som sitter i just Rüsselsheim ska få kicken. 2017 jobbade det 7700 ingenjörer med projekt för PSA-gruppen här, efter den senaste varslingen kommer siffran istället att landa på runt 1000 personer.

Tillverkningen kommer att ske på Stellantis fabrik i Zaragoza i Spanien och man tror att denna kan komma att dra igång under 2028. Leapmotor kommer från och med i år att börja tillverka sina modeller på samma plats. media.stellantis.com



Bobby Green



**Nu är det här Sveriges billigaste elbil
239.000 kronor får du slanta**



**Elbil med 90 mils räckvidd för 350.000 kronor
Leapmotor börjar sälja B10 EREV**



**Det här är en av Stellantis billigaste elbilar
Leapmotor B05 har fått sitt pris**

5. BMW M Ignite ska rädda bensinmotorn med dubbla tändsystem

Publicerad 2026-05-09 8:41 (uppdaterad 2026-05-09 8:46) Text Erik Söderholm

En klurig finess dyker upp i flera BMW-modeller redan i år. Motorn får dubbla tändsystem och klarar därmed EU:s skärpta utsläppskrav.



BMW lanserar en ny finess som ska göra att märkets bensinmotorer kan leva vidare – trots tuffare avgaskrav.

Systemet heter BMW M Ignite och ska användas i prestandamodellerna BMW M2, M3 och M4 med start senare i år.

Tekniken innebär att varje cylinder får en liten ”förekammare” med ett eget tändsystem och tändstift. I vissa situationer skickas bränsleluft-blandningen in i förekammaren och antänds där. Det innebär att motorn i praktiken har dubbla tändsystem.

Lågorna som uppstår vid antändningen skjuts in i den stora förbränningskammaren genom små öppningar i ljudets hastighet. Blandningen kan då antändas på flera punkter samtidigt.

Enligt BMW ökar motorns förbränningshastighet och knackningarna, som kan vara ett stort problem på moderna motorer, minskar. Dessutom sänks temperaturen på avgaserna.

En annan fördel är att systemet gör det enklare för motorn att klara EU:s kommande utsläppskrav, Euro 7.

Tändsystemet BMW M Ignite ska komma till den sexcylindriga prestandamotorn S58 senare i år.



Erik Söderholm



6. Miljardregn till laddning av eldrivna lastbilar

Posted by Kristofer Rask maj 6, 2026

Laddningsoperatören Milence är ett samarbete mellan Daimler Truck, Traton Group och Volvo Group. Uppdraget är att tillhanda laddningsinfrastruktur utmed viktiga transportkorridorer i Europa för att möjliggöra eldrivna transporter.



Idag har Milence 34 stationer i åtta länder i Europa, varav flera i Sverige. Nu meddelar Milence att man plockar in 120 miljoner euro för att ytterligare stötta utbyggnaden av nätverket. Finansieringen kommer från en rad banker, investeringsbolag och infrastrukturfonder.

– Stödet från denna starka grupp av internationella finansieringspartners understryker förtroendet både för vår strategi och för laddningsinfrastrukturens avgörande roll i att möjliggöra övergången till elektriska vägtransporter, kommenterar Wolfgang Brand, CFO för Milence.

För närvarande har Milence 16 stationer som befinner sig i olika utvecklingsstadiet och innan slutet av 2028 är målsättningen att ha hela 90 stationer i drift för att möjliggöra eldrivna fjärrtransporter i stora delar av Europa.

– Elektriska vägtransporter är inte bara centralt för att minska utsläppen för transporter, utan också en nyckelspelare i Europas energiomställning och oberoende, vilket minskar beroendet av importerade fossila bränslen samtidigt som motståndskraften och konkurrenskraften stärks. Tekniken är redo, affärsmodellen håller på att ta form, och med fortsatt momentum och politiskt stöd kan vi skala upp denna övergång i Europa, kommenterar Anja van Niersen, VD för Milence.

Milence är inte ensamma om att bygga snabbbladdare anpassade för tung trafik. Idag är bedömningen att det finns omkring 1 800 lastbilsanpassade laddningsstationer i Europa.

7. Den sällsynta Apollo 3500 GT

Lästid: cirka 5 minuter | Skriven av Ben Branch | 28 september 2019

Apollo 3500 GT är en av de mest anmärkningsvärda amerikanska GT-bilarna från sin tid, den är till stor del okänd för många på grund av sin relativa sällsynthet, men denna handbyggda bil visade att amerikanerna kunde designa ett fordon lika kapabelt som de från Aston Martin, Ferrari, Jaguar och Maserati.



Apollo 3500 GT (1963)

Amerika har en lång historia av att fostra intressanta bilentreprenörer – män som Preston Tucker med sin **Tucker 48**, John DeLorean med sin **DMC-12**, Carroll Shelby med sin **Shelby Cobra** och Milt Brown med sin Apollo 3500 GT.

I början av 1960-talet var det européerna som ledde världen när det gällde design och konstruktion av sportiga GT-bilar. Amerikanerna hade förstås byggt ett antal utmärkta gran turismos, inklusive de sällsynta exemplaren som byggdes av bland andra Briggs Cunningham på 1950-talet, men det var allmänt accepterat att om man ville ha en modern GT-bil köpte man troligen något från Storbritannien, Italien eller Tyskland.

Tre unga amerikaner ville förändra detta och lansera sitt eget världsklassfordon. De var Milt Brown, Ron Plescia och Ned Davis. Anmärkningsvärt nog lyckades de.

Milt Brown var en ung kalifornisk ingenjör med drömmar om att bygga en fantastisk amerikansk bil som skulle kompletteras med européerna. Han hade flyttat till England och fått arbete med att designa racerbilar åt Emeryson, och sedan gav ett slumpmässigt möte vid Monacos Grand Prix 1961 honom hans karosbyggare – Frank Reisner från **Carrozzeria Intermeccanica i Torino** i Italien.



Brown grundade International Motor Cars **1962** tillsammans med medarbetarna Ron Plescia och Ned Davis för att bygga och sälja sina nya bilar till amerikanska bilister. Frank Reiser kunde låta tillverka och trimma karosser i Italien för betydligt mindre ekonomiska kostnader än bland andra Zagato, Pininfarina, Bertone eller Ghia. Brown designade sitt eget chassi och valde att utrusta det med en Buick V8 och Buick-drivverk för att hålla kostnaderna nere och säkerställa att reservdelstillgången skulle vara billig och enkel var som helst i USA.

Det beslutades tidigt i processen att använda den då nya Buick 215 kubiktum. V8. Detta var en helaluminiummotor med utmärkt effekt/vikt-förhållande och en relativt liten storlek, definitivt enligt amerikanska V8:ors standard. Denna låga vikt innebar att motorn inte flyttade för mycket vikt över framhjulen, vilket gav bilen utmärkt viktfördelning fram och bak och därmed god väghantering.

När International Motor Cars hade grundats beställdes de första karosserna från Intermeccanica, de anlände med fullt utrustade interiörer och monterades på det rullande **Apollo-chassit**. All nödvändiga finish utfördes i USA innan varje bil erbjöds till försäljning till allmänheten.

Prestandaspecifikationerna för Apollo 3500 GT var utmärkta för tiden, den 3,5-liters Buick-aluminium-V8:an var kopplad till en Borg Warner T-10 fyrväxlad växellåda med Corvette-utväxlingar. Bilen kunde köra 0 till 60 på 7,5 sekunder och de kunde göra en kvartsmil i stående start på 15,6 sekunder.

Den spektakulärt vackra karossen designades av Art Center-alumnen Ron Plescia, han visste att han behövde införliva eleganta europeiska designslag men utvecklade också en signaturstil för Apollo som skulle användas på framtida modeller och skapa märkets visuella identitet. Detta är en bedrift som väldigt få bildesigners någonsin får försöka, och Plescia lyckades verkligen med det. Hans ursprungliga design modifierades något av Bertone-stylisten Franco Scaglione för att underlätta massproduktion, men formen är Plescias från fram till bak.



Denna slanka kaross monterades på det Milt Brown-designade chassit, oberoende fjädring med A-armar och spiralfjädrar används fram, och det finns en stel bakaxel med fyr-länksfjädring. Hydrauliska trumbromsar används på alla fyra hörn, krönta med knock-off trådhjul. Den ungefärliga tjänstevikten för Apollo 3500 GT var bara 1 100 kg och dess Buick V8 producerade ~200 hk, så effekt-till-vikt-förhållandet var utmärkt.

Försäljningen började 1962, konkurrensen från de etablerade märkena var hård men IMC lyckades sälja dussintals Apollo till entusiastiska amerikanska köpare. Mellan 1962 och 1964 hade de sålt 88 fordon innan finansieringen stramades åt, Brown sade senare "Vi hade en vinnare eftersom vi aldrig kunde möta efterfrågan", men finansiering för att skapa en konsekvent produktionslinje behövdes.

Istället för att stänga ner kämpade de med näbbar och klor för att fortsätta och ordnade så att Intermeccanica levererade kaross-/chassienheter till Fred Ricketts från Vanguard Industries i Dallas. Ricketts sålde 11 omdöpta Apollo-bilar som "Vetta Ventura" medan teamet på IMC letade efter ytterligare finansiering. Tyvärr var det svårt att få tag på finansiering, men Apollo vägrade ge sig tyst, och ett tredje företag vid namn Apollo International, grundat av Robert Stevens, färdigställde totalt 20 bilar.

Idag anses de överlevande Apollo-bilarna och deras Vetta Ventura-syskon vara mycket eftertraktade, de är en av de bäst bevarade hemligheterna i den amerikanska klassiska bilvärlden, och när en sådan kommer till försäljning finns det alltid ett stort intresse.

1963 års Apollo 3500 GT Coupe visas här

Den 1963 års Apollo 3500 GT Coupe som du ser här är av betydande historisk betydelse, det är den allra första produktions-Apollon som byggdes. Den såldes ny 1963 till John R. Niven från Atherton, Kalifornien. Nyligen såldes den av Apollo-historikern och markauktoriteten Robb Northrup till Steve Shook och George Finley, vilket krävde en total restaurering.

Restaureringen påbörjades 2013 med direkt samråd av ingen mindre än Milt Brown. Restaureringen slutfördes av Steve Shook på Shook Enterprises med kaross och lackering utförda av Phil Wanzer från Corpus Christi Old Car Museum. När Apollo var färdigställd visades den vid 2013 års upplaga av den berömda Concorso Italiano i Monterey, Kalifornien.

Bilen ska nu korsa auktionsblocket med Worldwide Auctioneers den 5 oktober, den säljs utan reserv. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



Ben Branch

8. Imperial Crown Limousine By Ghia 1958

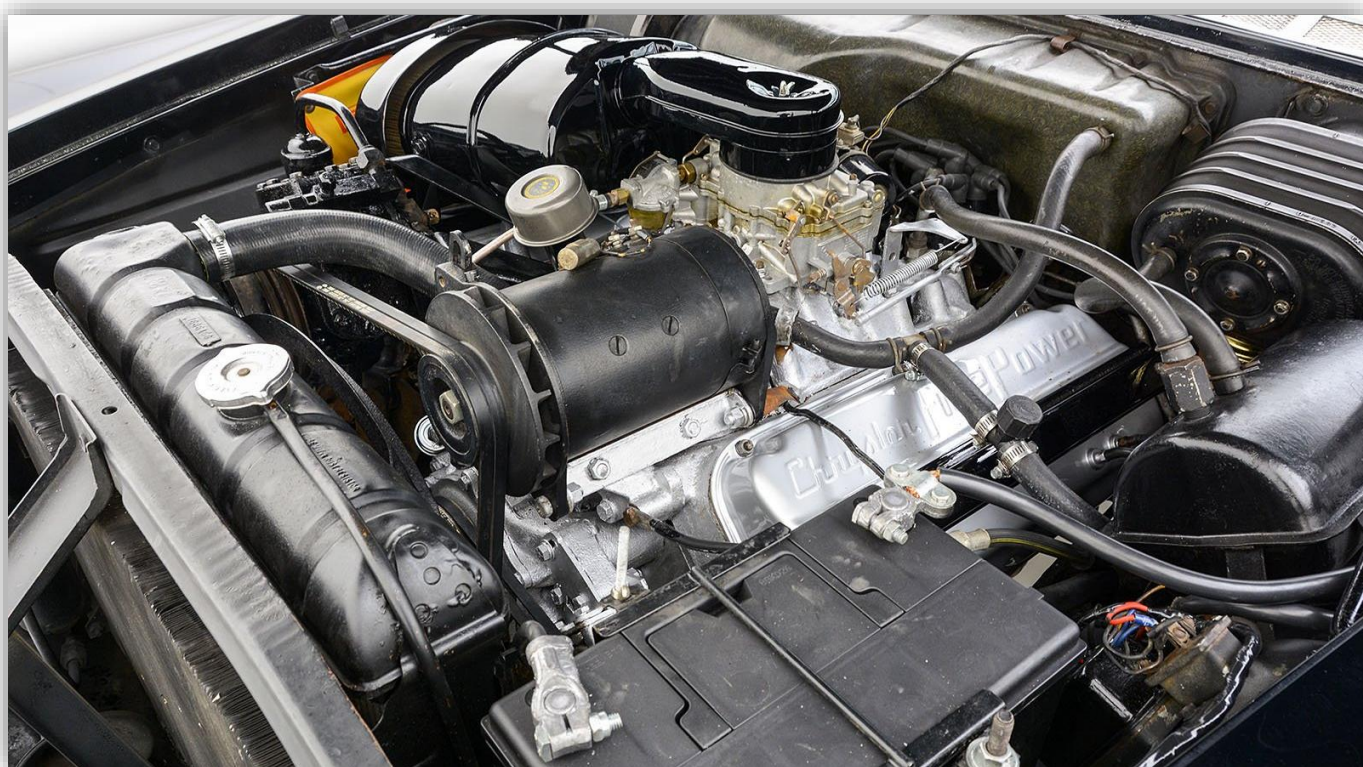


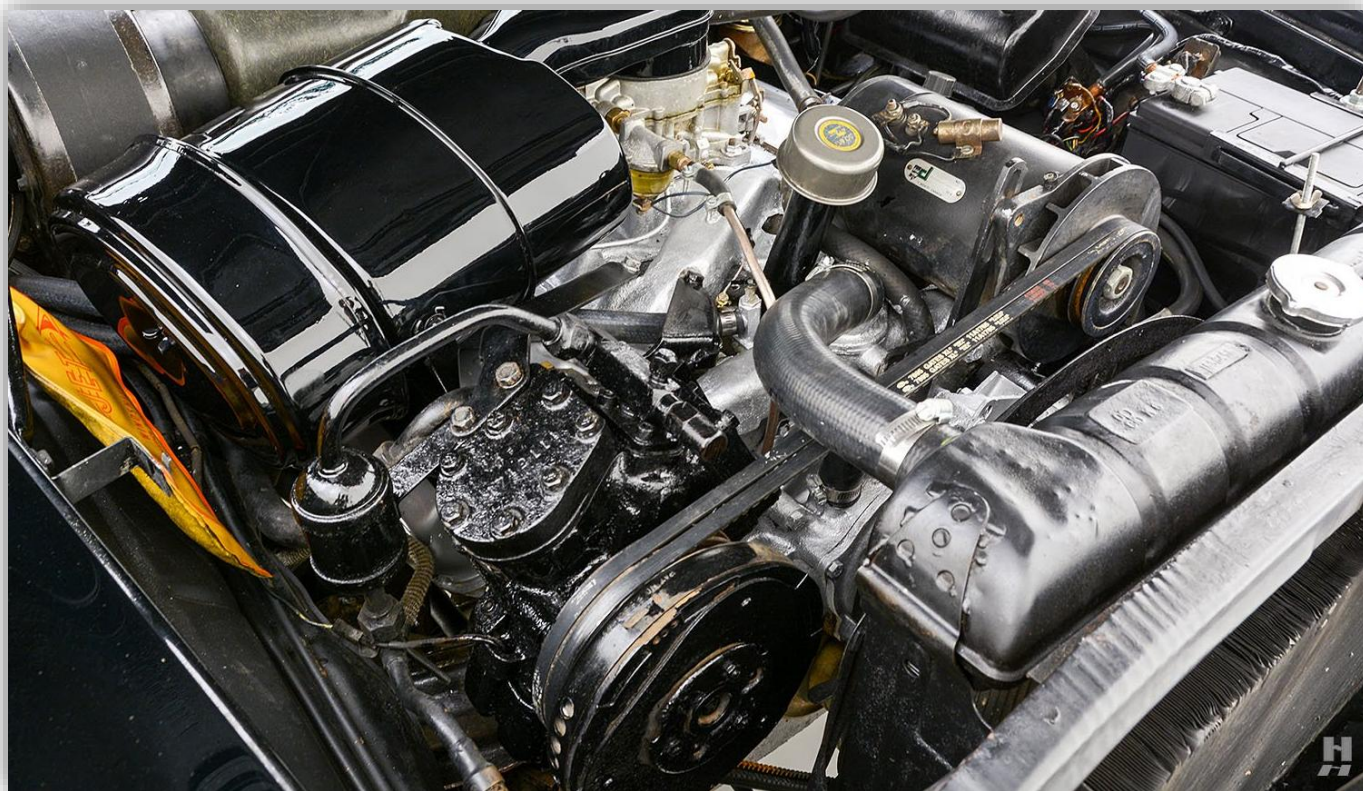
När Chrysler gick in i 1950-talet stärktes de av en blomstrande ekonomi och starka försäljningssiffror, delvis tack vare ankomsten av Virgil Exner, som anslöt sig till den avancerade designavdelningen, vilket signalerade Chryslers avsikt att en gång för alla göra sig av med sin tröga image. För att få Chrysler tillbaka till framkant av amerikansk stil var Exner först tvungen att ta kontroll över designprocessen från ingenjörsavdelningen. Men när han väl gjorde det hade han fritt spelrum över det nya designspråket. Exners aptit på europeisk design ledde till ett fruktbart samarbete med Luigi "Gigi" Segre från Carrozzeria Ghia i Italien. De två männen arbetade nära tillsammans på en serie spektakulära showbilar och Chrysler Ghia Specials, och satte slutligen stopp för Chryslers rykte om "stylad av ingenjörer" en gång för alla. Det internationella inflytandet spillde över till Chryslers ordinarie produktionsbilar, som snart såg slankare, mer graciösa och mer sammanhållna ut. Exners första helt nya, helt nya design var flaggskeppet Imperial från 1955; början på de revolutionerande "Forward Look" Chryslers, som skulle definiera amerikansk bildesign under resten av decenniet.





Den nya Imperial var en del av en ambitiös plan för att bättre anpassa flaggskeppsmodellen till dess främsta konkurrent och branschledare, Cadillac. För att skaka av sig bilden av att vara uppfluffade Chryslers övergick Imperial till en fristående division i företagets topp, med unik design och utrustning. Avgörande för Imperials imageboost var inkluderingen av en fabriksbyggd limousine. Här kom Chryslers koppling till Ghia till god användning. Som en lågvolymsmodell kunde Chrysler inte motivera kostnaden för att omarbete varje år, men Ghia erbjöd en kvalificerad arbetskraft och småvolymsproduktion.





För att producera Imperial Crown Limousines levererade Chrysler delvis monterade Imperial hardtop-coupéer på ett förstärkt 129-tums chassi, kompletta Hemi-drivlinor och förkopplade instrumentpaneler. Ytterligare delar som levererades tillsammans inkluderade en förlängd kardanaxel, fyra sedandörrar, kraftiga fjädrar och torsionsstänger, klädselmateriel och luftkonditioneringsenheter. Ghia modifierade chassit och tillverkade den vackra, svepande karossen för hand. Ghias hantverkare tog upp till 17 timmar per vagn bara för att säkerställa att dörrarna passade perfekt, och varje Imperial var vackert handfärdig. Sådan noggrannhet kom till ett pris, mer än 15 000 dollar 1958 – med en total produktion under de nioåriga produktionen som nådde endast 132 enheter.

Denna fantastiska och stilfulla Imperial Crown Limousine från 1958 är en av endast 31 sådana exemplar byggda av Ghia 1958 och är en av få kända överlevande. Denna bil levererades den 21 april 1958 via Ontario Automobile Co. Limited i Toronto, Ontario, Kanada. Enligt det ursprungliga garantikortet var den första ägaren T. Eaton Co. Limited, en av Kanadas äldsta och största varuhuskedjor. Familjen Eaton var framstående societetspersoner, ibland kallade "Kanadas kungafamilj", och med tanke på deras status var den kejsrerliga kronan ett naturligt transportmedel. Drottning Elizabeth II bodde till och med hos familjen Eaton under ett av sina officiella besök på Royal Fair, och det tros att hon använde denna bil under sin vistelse.

Familjen Eaton ägde Imperial i många år, och när deras verksamhet gick i stil i slutet av 1970-talet hamnade bilen i förvaring i deras sommarbostad. Den senaste ägaren, en samlare från Michigan, köpte Imperial från Eatons i slutet av 1990-talet. Efter en lätt reovering använde han ibland bilen för lokala utställningar, men den höll en låg profil i hans samling. Den är i anmärkningsvärt välbevarat skick, mestadels orestaurerad förutom en omlackering i originalsvart och viss selektiv restaurering vid behov. Karossen och lacken är utmärkta, och de stora, tunga dörrarna – mödosamt dekorerade av italienska hantverkare – stängs med en tryggt solid känsla. Den bakre landau-stilens stoppade taksektion är i utmärkt skick, liksom stötfångare och det omfattande yttre ljusarbetet.



Typiskt för limousiner från perioden är förarutrymmet stoppat med läder för hållbarhet, medan bakre utrymmet har lyxigt ulltyg i bredtyg. Fram är förarsätet i läder välbevarat i originalskick, med en lämplig nivå av veck i klädseln och en attraktiv glans i lädret. De avancerade instrumenten och kontrollerna i Jet Age-stil är utmärkta original, med en lätt patina på krombeslagen som är i linje med bilens mycket originella presentation. Bak täcks bakre bänken, dörrpanelerna och två hopfällbara operasäten av blågrått tyg. Liksom förarutrymmet är det mycket välbevarat och speglar bilens bortskämda tillvaro. Förutom hoppstolarna finns även elektrisk utrustning, bakre klocka, elektrisk glasvägg och luftkonditionering i bakre kupé.

Som den mäktiga Ghia-Imperial drivs Chryslers största motorutbud vid den tiden – den 392 kubiktums Hemi V8:an. Denna bil har en korrekt, Imperial-specifikationsmotor med en enda fyrportsförgasare som yttrar 345 hästkrafter i standardutförande. Den kombineras med en robust vridmoment-automatlåda med tryckknappscontroller för föraren och har servobromsar, servostyrning och fabriksmonterad luftkonditioneringskompressor. Motorutrymmet är prydligt och väl presenterat, med högkvalitativa målade tillbehör och främst korrekta beslag och inredning.

Tack vare Virgil Exners Forward Look och samarbetet med Ghia producerade Chrysler några av de mest unikt stilfulla och minnesvärda bilarna under 1950- och 1960-talen. Med sina stilfulla fenor, bakljus med sikte och sofistikerade detaljer är 1958 års Imperial Crown-limousin det ultimata uttrycket för Exners visionära, transatlantiska stil. Denna Imperial är ett utmärkt exempel på Chryslers flamboyanta och stilfulla flaggskepp, redo för njutning och garanterat att glädja sin nästa vårdare.



Klassiker

9. Grattis Ford Maverick!

Publicerad 18 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Erik har namnsdag vill vi göra dig uppmärksam på Ford Maverick.



Maverick är detsamma som omärkt och därmed lite vildstrosande boskap utan egentlig ägare. Lite wild and crazy sådär, vilket inte direkt var kännetecknande för den kompaktbil Ford lanserade 1969 med just den modellbeteckningen.

Modellen tillverkades också i Mexiko och Kanada och på sluttampen även i Brasilien. I grunden var det en Ford Falcon 1960 och själva chassit utvecklades inte nämnvärt tills det var nedläggningsdags 1977.

Maverick ersatte just Falcon och kan sägas vara ett storasyskon till Pinto, som den inte minst anslöt sig till designmässigt. Självfallet var Maverick bakhjulsdriven, lika finessfri som pålitlig.

Raka sexor under huven, men också V8. Maverick fanns även som en Mercury-klon och den hette då Comet.

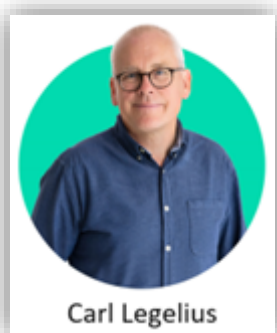
Maverick hade en del ovanliga beteckningar på kulörerna i början. Vad sägs om: Anti-Establish Mint, Hulla Blue, Freudian Gilt och Gulfstream Aqua.

Namnet Maverick har även dykt upp på senare Fordmodeller, bland annat den europeiska versionen av SUV:en Ford Escape samt versioner av Fordskyltade Nissan-bilar.

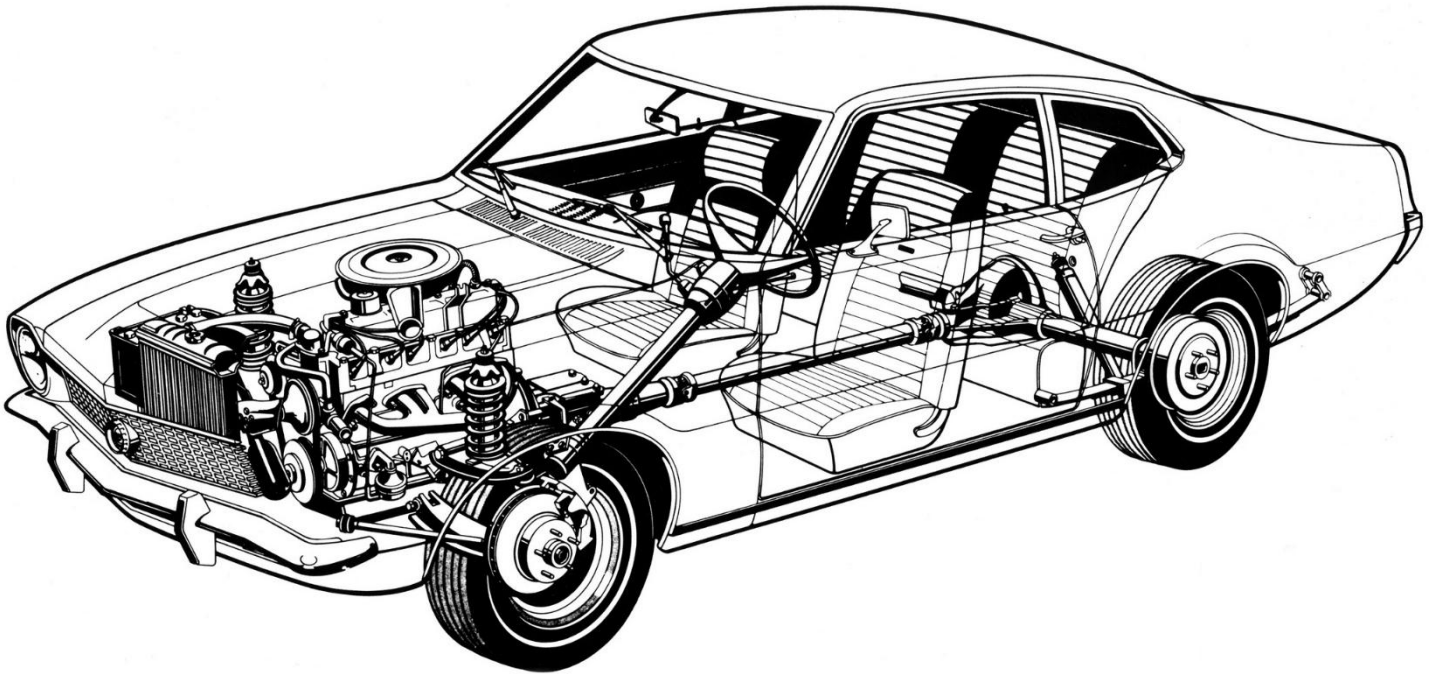
Men dem struntar vi fullständigt i här och nu.



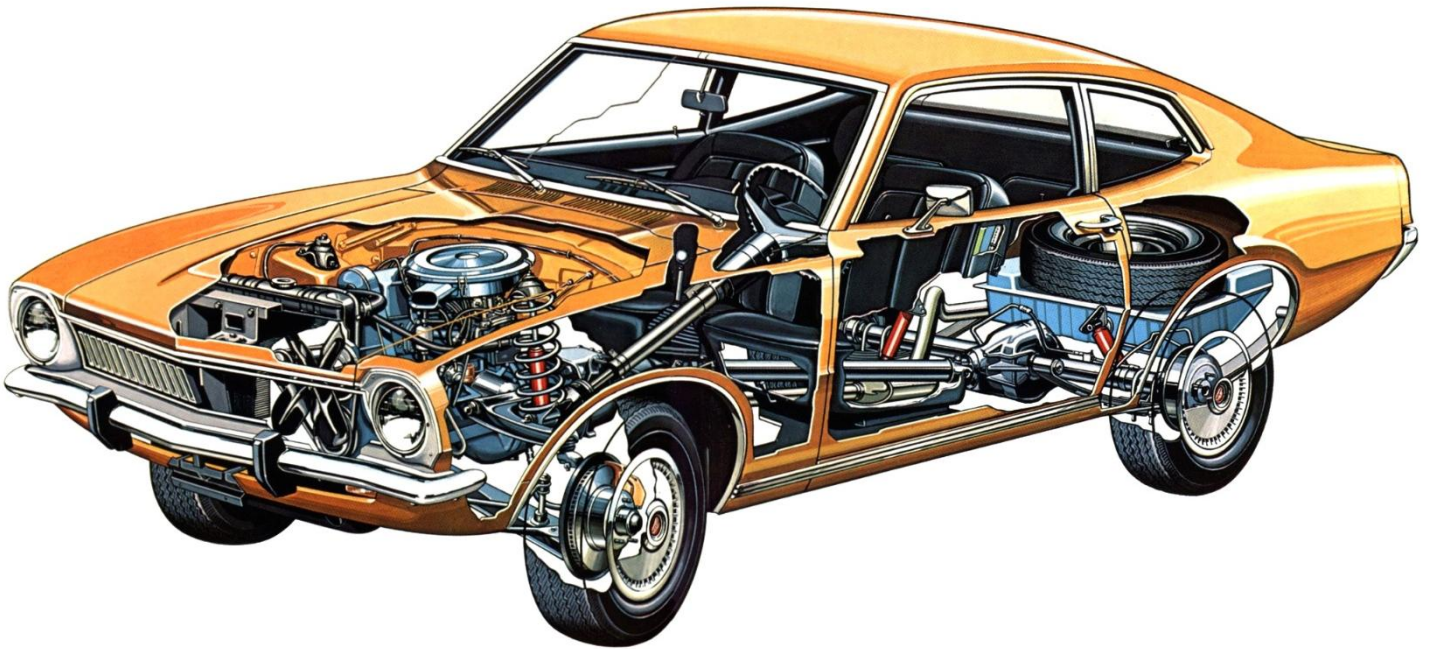
Maverick Grabber 1971–75



Carl Legelius



Maverick BR-spec (1973-79)



Maverick 4-door Sedan 1976

AUTOCAR

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Renault 16 1965

Rover P6 må ha varit framåtblickande till en viss gräns, men när Renault 16 kom fick den omedelbart allt som tillverkats i Storbritannien att se väldigt föråldrat ut - inte undra på att den fick utmärkelsen Årets bil i Europa 1966. Här var en framhjulsdreven familjelycka som rymde fem personer och deras bagage, det fanns **skivbromsar framtill**, medan legeringsmotorn var mycket lättare än de gjutjärnsaggregat som kördes på andra håll.

Senare kom en femväxlad växellåda, men redan från början hade Renault 16 bra köregenskaper och var fantastiskt praktisk.

Hedersomnämning för 1965: Rolls-Royce Silver Shadow, Ford Shelby Mustang



