



Bricklin SV-1 (1974)

1. Test av Nissan Qashqai 1.5 e-Power
2. Toyota bZ4X Touring provkörd
3. Provkörning av Kia EV9 GT
4. Corsa GSE
5. Därför vägrar Scania låta V8-motorn dö
6. Citroën CX Diesel
7. Bricklin SV-1
8. Jaguar XK-150
9. Grattis Toyota Corolla
10. De viktigaste bilarna



1. Test av Nissan Qashqai 1.5 e-Power

Av Dirk Branke och Berend Sanders

09 maj 2026, 07:55

Ekonomisk, kraftfull, annorlunda: Nissan Qashqai med specialhybridsystem. Nissan har reviderat Qashqai e-Powers drivsystem. Vilka är fördelarna med det speciella hybridsystemet? AUTO BILD testade den.



Den här är lite annorlunda än många andra kompakta skåpbilar. Och detta beror på dess drivkraft, ett speciellt hybridsystem med elmotor och bensinmotor som uteslutande används för att generera elektricitet.

Men först och främst. Den nuvarande Qashqai-versionen har byggts sedan 2021, det gjordes en ansiktslyftning 2024, och nu har driften reviderats igen. Qashqai är en klassisk kompakt skåpbil, med en längd på 4,43 meter, en bredd på 1,84 meter och en höjd på 1,63 meter, och den passar exakt in i det nuvarande extremt populära segmentet.

Inga experiment i design

Designen är ren och tecknad med harmoniska proportioner. Det mest iögonfallande inslaget är fortfarande den enorma, trapetsformade kylgrillen, som smälter ihop med stötfångaren. Som vanligt är strålkastarna smala.



*Arbetsplats: Qashqai är genomtänkt möblerad och prydligt färdigställd.
Riktiga strömbrytare och knappar gör det enkelt att använda.*

På sidan finns svarta plastfönsterbrädor och hjulhusomramningar, samt en stor takspoiler och taggiga bakljus bak. Hela ensemblen verkar objektiv för modern, utan att på något sätt vara överdriven.

Begränsat utrymme bak

Fram är utrymmet rymligt som är typiskt för klassen, sätena är ganska fint skurna, erbjuder tillräckligt sidledes stöd och är ganska bekvämt. Endast benstödet är ganska kort och kan inte förlängas. Bak är utrymmet relativt trångt, särskilt utrymmet för långa ben är något begränsat.

Men det goda takutrymmet är desto bättre. Du sitter lite (för) platt ovanför golvet bak, men överlag bekväm på den tajta klädseln.

Kofferten rymmer 455 till maximalt 1440 liter, inte utmärkt, prydligt. Bakre ryggstödet kan fällas ner i två delar, det finns ingen lucka. Resultatet är en platt, lättanvänd lastyta. Den maximala lastkapaciteten är imponerande 538 kilogram, och den höga dragstångslasten på 100 kg är särskilt bra – ägare av elcyklar, till exempel, kommer att uppskatta detta.

Driften är enkel

Qashqai är väl genomtänkt och orörig, och snyggt färdigställd. Den digitala cockpiten, som är 30,5 cm större än N-Connecta, kan konfigureras i tre layouter, varje gång med ett vackert utseende och lättläst. Pekskärmen i mitten är också 30,5 cm stor, och menyerna är omfattande men logiskt organiserade. Endast ikonerna är ganska små.

Fordonsdata

Nissan Qashqai 1.5 e-Power	
Motor design	Elmotor + tre-cylindrig, turbo
Installationsposition	Främre tvärgående
Kraftelektrisk motor	151 kW (205 hk)
Max. vridmoment elmotor	330 Nm
Prestanda hos förbränningsmotorn	116 kW (158 hk)
Max. vridmomentförbränning M.	237 Nm
Förflyttning	1498 cm ³
Vmax	170 km/h
Växellåda	Enväxlad växellåda
Kör	Framhjulsdrift
Fram- och bakbromsar	Skivor/skivor
Testbilsdäck	235/55 R 18 V
Däcktyp	Goodyear Eagle F1 Asymm. 5
Hjulstorlek	7 x 18"
Avgas-CO2*	104 g/km
Konsumtion*	4,5 l S/100 km
Tankkapacitet	55 l
Bränsletyp	Toppen
Partikelfilter	Serie
Förbipasserande ljud	64 dB(A)
Dragkapacitet använd/oanvänd	750/750 kg
Dragstångsbelastning	100 kg
Stamvolym	455–1440 l
Längd/bredd/höjd	4425/1835–2084**/1625 mm
Hjulbas	2665 mm
Baspris	40 180 euro
Testbilens pris (kommer att utvärderas)	43 250 euro

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

Google är med på tåget, med Maps, Assistant och Play, samt trådlös Apple CarPlay och Android Auto. I fallet med N-Connecta-utrustningen inkluderar systemet till exempel en Around View-skärm med 3D-funktion, som också ger en bild med den "transparenta" motorhuven, till exempel.

Den goda nyheten är i princip problemfri funktion med en lyckad blandning av pekskärm och många mekaniska knappar och strömbrytare. Till exempel är den separata styrenheten för klimatet också trevlig.



Det är trångt under huven. Det 205 hk starka hybridsystemet inkluderar en elmotor en 1,5-liters bensinmotor och ett litet batteri.

Trecylindrig generator

Den stora speciella egenskapen med Qashqai är, som jag sa, dess drivsystem, som kallas e-Power av Nissan. Efter revisionen är systemets maximala effekt – i sportläge – 205 hk istället för tidigare 190 hk. En elmotor driver framhjulen, och kraften till det lilla batteriet (oförändrad 2,1 kWh) levereras av en generator som drivs av en ny 1,5-liters trecylindrig turboladdad bensinmotor med 158 hk. Beroende på körsituationen kan elektriciteten också flöda direkt till elmotorn.

Bensinmotorn fungerar med ett speciellt förbränningskoncept (STARC). I huvudsak innebär detta optimerat luftflöde i cylindern med stark turbulens och kontrollerad tändning – vilket leder till hög termisk verkningsgrad och lovar lägre bränsleförbrukning. Hela bilen ska köras som en elbil – men den behöver inte laddas vid laddstationen. Nissan säger att systemet är något för personer som ännu inte riktigt vågar använda en ren elektrisk drivning.

Det kan låta komplicerat, men det fungerar helt smidigt och förblir förvånansvärt diskret i vardagen. Nissan startar lite försiktigt från stillastående bil, men drar sedan igenom kraftfullt och snabbt. Elmotorn accelererar helt jämnt och linjärt. I testet klarade Qashqai standardspurten från noll till 100 km/h på 7,6 sekunder, med en hastighetsgräns på 170 km/h.

Återhämtningen kan justeras i två steg och fungerar i princip ganska starkt, vilket vi tyckte var trevligt. Det finns också ett enpedalläge – men inte till stillastående.



Tack vare den linjära accelererande elmotorn går Qashqai från stillastående till 100 km/h på 7,6 sekunder utan några ryck.

Acceleration	
0–50 km/h	3,4 s
0–100 km/h	7,6 s
0–130 km/h	12,2 s
Mellansprint	
60–100 km/h	3,5 s
80–120 km/h	4,7 s
Körvikt/nyttolast	1642/538 kg
Viktfördelning v./timme.	62/38 %
Vändring vänster/höger	11,5/11,5 m
Säteshöjd	675 mm
Bromsväg	
från 100 km/h kallt	36,0 m
från 100 km/h varmt	34,1 m
Interiörbuller	
vid 50 km/h	58 dB(A)
vid 100 km/h	66 dB(A)
vid 130 km/h	70 dB(A)
Konsumtion	
Sparande konsumtion	4,3 l S/100 km
Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)	6,5 l S/100 km (+44 %)
Konsumtion av sport	9,9 l S/100 km
CO2 (testförbrukning)	154 g/km
Räckvidd (testförbrukning)	846 km

Konsumtion av mindre än fem liter är möjlig

Trecylindriga bensinmotorn talar alltid snabbt – batteriet är mycket litet – men stör dig annars inte. Faktum är att man bara hör den hörbart när den står stilla, till exempel vid trafikljus. Det låter ganska kärnfullt, men är väl isolerat. Nissan har också förbättrat detta. De 70 dB(A) som mättes vid 130 km/h, är till exempel behagligt tyst.

Och vad är poängen med all denna ansträngning för konsumtion? Nåväl, det var 6,5 liter/100 km i testet, vilket betyder 846 kilometer. För övrigt mätte vi 4,3 liter när vi medvetet körde ekonomiskt och återhållsamt, det vill säga smidigt, förväntansfullt, men inte som ett trafik hinder. Allt låter väldigt bra, tycker vi.

Akustiskt och även när det gäller körupplevelse beter sig Qashqai mestadels som en elbil, körs obehindrat med sin vikt på 1,6 ton och är ibland snabbare än väntat. Men de har definitivt inga idrottsliga ambitioner, de förblir ganska lugna, särskilt eftersom ESP också ingriper snabbt och modigt.

Nissan Qashqai 1.5 e-Power-klassning

Kaross	Utrymmet fram rymligt, baktill relativt trångt. Bagageutrymmet är genomsnittligt, gedigen hantverk.	3 / 5
Kör	Mjuk körning, kör som en elbil. Hyfsad prestanda, låg förbrukning.	4 / 5
Kördynamik	Säker, godmodig hantering, modig ESP. Styrning som matchar bilen, bra bromsar.	3,5 / 5
Ansluten bil	Utställningar med ett vackert utseende. Multimedia med Google, navigation och röstinmatning är väldigt häftigt.	4,5 / 5
Miljö	Hybridkonceptet fungerar perfekt, storleken och vikten på Qashqai är inte för hög.	3 / 5
Komfort	Sätena fram är nätta, platta bakbänkar bak. Byrå, fjädring, omfattande assistanssystem.	3,5 / 5
Kostnader	I miljön är genomsnittspris, ogynnsamt restvärde. Underhåll årligen, tre års garanti.	3 / 5
provresultat		2,1

5 poäng = mycket bra, 4 poäng = bra, 3 poäng = tillfredsställande, 2 poäng = tillräckligt, 1 poäng = dåligt

Den bekväma fjädringen är mjukt designad och känns lätt gungande. Och styrningen passar bilen ganska bra. Den reagerar något fördröjt och verkar fortfarande något frikopplad – men inte alls lika degig och syntetisk som i tidigare Qashqai, tydlig förbättring. Nissan har också gjort ett bra jobb med bromsarna. Qashqai stannade vid hållplatsen från 100 km/h med ett varmt system efter 34,1 meter – ett ganska bra pris.

Prislistan börjar på 40 180 euro

Nissan 1.5 e-Power finns tillgänglig från 40 180 euro, och i testbilens testutrustning blir detta 43 250 euro. Skatt och försäkring hålls inom gränser, det finns ett årligt underhållsintervall och inte minst en treårig garanti. Vid tryckläggningen började tillverkarens leasingerbjudanden på 259 euro. Det låter i sin tur ganska normalt.

Slutsats: Konceptet med Nissan Qashqai e-Power är rätt: kompakt storlek, modern multimedia, bra hantering. Hybridsystemet ger en känsla som i en elbil, tankar Super och är ändå ekonomiskt. **AUTO BILD-testresultat: 2,1**



2. Toyota bZ4X Touring provkörd

Av Christoffer Gullin

10 maj 2026

Är en upphöjd kombi den svenska drömmen?



FILM: https://youtu.be/b_v1Oi4yEbw

Jag har haft möjlighet att provköra nya Toyota bZ4X Touring, en kombi med 669 liter i bagaget, fyrhjulsdrift och dragvikt på 1500 kg. Provkörningen var i Slovenien på motorväg, landsväg och mindre bergsvägar. Under videon berättar jag om bilen, om några bra saker och några dåliga saker om bilen. Startpriset ligger på 569 900 kronor.



Teknikens Värld

3. Provkörning av Kia EV9 GT

Av Linus Pröjtz

Publicerad 10 maj 2026 kl 13.00

Kia EV9, modellen som vann Teknikens Världs Stora Bilpris 2024, i GT-utförande med 508 hästar – hur bra och smart är den? Vi provkör.



Stor, snabb och fulladdad med allt man kan tänka sig i utrustningsväg

Det här skulle kunna börja med en skön uppräpning av alla fräna detaljer och finesser som dyker upp så snart man sätter sig bakom ratten i nya Kia EV9 GT. För det är en hel del finesser, det ska gudarna veta. Det skulle även kunna börja med hur det är att köra prestandainriktad eldriven jätte-suv när det är minus 30 grader, vilket det är under delar av provkörningen. Även hur Kia EV9 GT förändras på ett smart sätt bara genom en knapptryckning. Men... i stället börjar vi med statistik. Inte det mest spännande kan tyckas. Eller?

Sverige har blivit ett SUV-land. Det är ingen nyhet, jag vet. Långt ifrån. Men i upptakten till den här provkörningen spenderade jag lite tid med att betrakta statistiken över nybilsregistrering från 2025, mest för att se hur **Kia EV9** egentligen ligger till. Och det ska sägas, den ligger bra till med 2 136 registrerade bilar under 2025 – allt enligt statistik från branschorganisationen Mobility Sweden.



Många funktioner sköts via ratten, kanske lite för många. Men skön ratt att hålla i.

DET HÄR ÄR NYTT

Mer effekt. Samma elmotor på framaxeln som vanliga EV9 (189 hk), men starkare motor bak med 320 hästar. Systemeffekt anges till 508 hästar.

Mer avancerad stötdämpning. På elektronisk väg och med hjälp av bilens kameror ska vägen analyseras för att hjälpa bilen att justera stötdämpningen i realtid.

Växellågen och ljud. Virtuella växellågen och simulerat ljud erbjuds.

Med 2 136 registrerade landar den, om jag räknar rätt, på 37 plats i Sverige. Alldeles före **Volvo XC90** och **Kia EV6**, alldeles efter **Skoda Octavia** och **Cupra Terramar** (notera: detta skrevs i januari 2026). Bortsett från lätta transportbilen **Fiat Ducato** leder Kia EV9 statistiken för sex- och sju-sitsiga bilar. Men ändå, det är inte det mest intressanta.

Efter att ha gått igenom hela statistiken inser jag att 54,8 procent av de registrerade bilarna från 2025 var suvar, nästan 150 000 stycken till antalet. Givetvis beror det lite på hur hårt man skruvar definitionen för vad som ska anses vara en suv, men oavsett kommer andelen att landa en bit över 50 procent. Bara så ni vet och nu över till Kia EV9 GT.

Första gången vi körde en EV9, det var en positiv uppenbarelse. Och den positiva känslan höll i sig till testerna, så pass att modellen vann **vårt Stora Bilpris 2024**. Det var ett tag sedan och konkurrenterna har under tiden blivit fler. Samtidigt har EV9 både lanserats i en enklare bakhjulsdriven version samt nu i denna GT-version. Missta nu inte detta för en så kallad GT Line, det är inte samma sak. Men vad är då GT?





Laddningsstopp blir trevligare med stolens viloläge utfällt

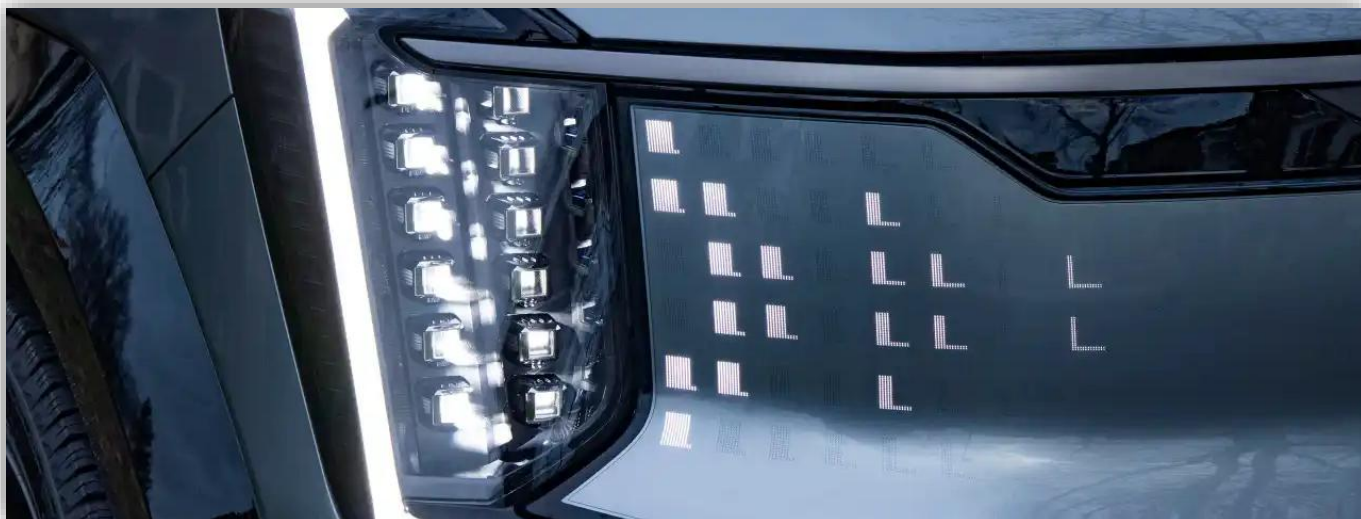
Enkelt uttryckt mer prestanda i den fyrhjulsdrivna bilen med systemeffekt angiven till 508 hästkrafter och batterikapacitet på 99,8 kWh, mer avancerad stötdämparteknik som ska ge mer fokus på körningen. Samtidigt är utrymmena oförändrat enorma och vår version är sju-sitsig. Om du inte har nytta av så många sittplatser, då skulle vi rekommendera den sexsitsiga versionen med separata stolar i andra raden. Där sitter man riktigt bra, i det femsitsiga baksätet helt okej – men inte lika komfortabelt. Prislappen är 992 900 kronor oavsett vilken version du väljer.

Första intrycket är alltid att EV9 är en stor bil. Enorm faktiskt, med sitt kantiga formspråk. Axelavståndet på 310 centimeter understryker känslan av att vara enorm, men längden är faktiskt bara 502 centimeter. Jo, den är rejält stort men exempelvis fyra centimeter kortare än en **BMW 5-serie Touring**.

Andra intrycket är de gröna detaljerna, vilket indikerar GT i **Kia**:s värld. Bromsoken sticker ut, liksom de standardmonterade 21-tumshjulen skodda med 285/45 R21-däck. Mina tankar seglar i väg till hur förbannat tunga de där hjulen måste vara att byta och hur dyra däcken är. En gång däcktestare, alltid däcktestare...

När jag sätter mig bakom ratten märks fler gröna detaljer och en riktigt skön stol, något som håller i sig även under långresorna. Kia EV9 GT är en komfortabel bil med såväl låg ljudnivå som bra sitt- och stötkomfort. Just det sistnämnda gynnas av den elektroniskt styrda stötdämpningen, men jag kan aldrig testa hur bilen fungerar på torra vägar. Helt enkelt för att vintern slår till med full kraft ungefär samtidigt som bilen hämtas ut. All körning sker på blöta eller snöiga vägar med nordiska dubbria vinterdäck.

Den elektroniskt justerbara stötdämpningen använder bilens kamerasystem för att läsa av vägen och på sätt förbereda bilen på ojämnheter. Så heter det i pressmaterialet och kanske hade jag kunnat testa det där på en somrig väg, men inte nu. Längs en snöig och isig väg är ojämnheter alltid närvarande, men Kia EV9 GT pallar trycket. Den går komfortabelt i alla lägen, men när bilen rullar i körläge Normal försvinner mycket av känslan av vägen. Som förare är det svårt att avgöra nivån av halka och bilen verkar lägga extremt mycket band på sig själv.



Strålkastarna är inte lika bra som bilen i övrigt. Mindre ljusmängd och smalare helljus

Så kan vi ju inte ha det, så jag börjar testa runt med olika inställningar. Det går att bygga sin egen profil vad gäller gasrespons, stötdämpning och styrning, men just nu är det knapptryckning via Terrain Mode som ger absolut bäst effekt. Jag väljer det mest logiska för rådande förutsättningar, jag väljer Snow Mode. Som gör en så grymt skön skillnad. Plötsligt förmedlar bilen vad som händer, det känns tydligt hur greppet över framvagnen kommer och går. Detsamma gäller hur antisladd och antispinn arbetar i tajtare kurvor. Från att ha varit okänslig och svårtolkad till att bli hyfsat skönt kommunikativ – bra!

EV9 GT har fått mer effekt än tidigare och all effekten landar över bakaxeln. Den främre elmotorn ger fortfarande 189 hästkrafter som i vanliga fyrhjulsdrivna EV9, men bakre motorn ger nu 320 hästar i stället för 189. Hur känns det?

Längs en skönt kurvig sträcka trycker jag på den gröna GT-knappen på rattens vänstra eker. Full effekt, rapp gasrespons och maximal hjälp av det så kallade e-LSD-systemet ser till att kraften används på smartast sätt. Kul en stund, men inte i långa loppet.

Kia EV9 GT är en bil med snudd på oändligt många funktioner. Den har prestanda som sticker ut med acceleration 0-100 km/h på 4,6 sekunder och den sticker iväg rejält när gaspedalen går i botten. Men det är ingen sportbil, den väger 2 749 kg tjänstevikt. På de hala vägarna handlar det mer om ett härligt effektivt transportmedel där allt får plats.



GT-knappen på ratten låser upp maximal prestanda men se inte EV9 GT som en sportbil, då blir du besviken.



Bakdelen av bilen är skåpformad, men det ser ändå inte lådformat ut.

Med batteri på 99,8 kWh anges en räckvidd på 51 mil enligt Kia. Min verklighet i smällkalla vintern blir något helt annat. Vid ett av laddstoppen är det minus 30 grader och då anges räckvidden till strax över 30 mil med fulladdat batteri. Vilket på sätt och vis får anses vara relativt okej med tanke på förutsättningarna just då och där. Kyla äter energi, så är det, men trots det gillar jag Kia EV9 GT. Det logiska valet är en vanlig EV9, det känslomässiga kanske en GT?

Enkelheten med EV9 är tilltalande, utrustningsgraden i GT likaså. Det fattas ingenting. Ultrasmidig telefoninkoppling, de sköna stolarna som spänner upp sidostöden i de vassa körlägena. Just stolarna är värda en hel del med kyla/värme, massage och ett skönt viloläge vid laddning. Ge förarmiljön en stund så hittar man snart runt till allt som behövs. Skärmlösningen är minst sagt begriplig och Kia-appen fungerar numera bra. Head-up-display är standard och bra fungerande. Jag vill även slå ett slag för Kia:s kamerabild i instrumenteringen som dyker upp så snart blinkers är aktiverad. Långt ifrån nytt hos Kia, men likväl riktigt bra.

Vad är mindre bra? Alltså, personligen ger jag inte så mycket för körläge med fejkade växlingslägen och simulerat motorljud – men vill du ha det så finns det. Paletten av varningssystem och allt plingande är irriterande, inte minst när skyltigenkänningen inte fungerar som den ska. Detta är inte ett Kia-bekymmer, alla bilar vi kör strular då de vid tillfällen varnar för felaktigt uppfattade hastighetsbegränsningar.

I övrigt är Kia EV9 GT en synnerligen trevlig bekantskap. Men redan i standardutförande är EV9 snudd på lika trevlig. Med årets vinter i färskt minne skulle jag välja bort den bakhjulsdrivna versionen och satsa på en fyrhjulsdriven EV9. GT-versionen då? Den är vassare, men egentligen inte bättre vid den körning som det bjöds på här. Du ska verkligen vilja ha en GT för att berättiga den inför dig själv. Med rent logiska resonemang landar du i en vanlig EV9. Så frågan är, köper du med hjärta eller hjärna?

Kia EV9 GT

Pris: 992 900 kronor, säljs nu.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 189 hk (139 kW), vridmoment 350 Nm. Bakre elmotor, max effekt 320 hk (235 kW), vridmoment 390 Nm. Max systemeffekt 508 hk (374 kW), sammanlagt vridmoment 740 Nm. Batteri 99,8 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/210 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,4 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram, skivor bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum. Däck 285/45 R21.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 310, längd 502, bredd 198, höjd 178, spårvidd f/b 169/170. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 749, maxlast 531, max släpvagnsvikt 2 500. Bagagevolym (VDA-liter) 312–2318 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,6 s, toppfart 220 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,17 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 510 km.

Garantier: Nybil 7 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, batteri 7 år/15 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:



Zeekr 7X AWD Privilege Business Edition

Förvisso bara femsitsig, men likväl en riktigt kompetent elbil som utnämndes till Årets Testbil av oss 2025. Klart mindre bagageutrymme.

Pris: 689 900 kronor.



Volvo EX90 Twin Motor Plus

Lägsta utrustningsgraden, men samma pris oavsett sex eller sju sittplatser. Svagare än EV9 GT, men ska vara mer energieffektiv.

Pris: 981 000 kronor.

Feber

4. Cors i taket! En ny eldriven hot hatch!

Av Bobby Green tors. 7 maj 2026, 14:00

GSE blir Opels starkaste Corsa



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

Nu får vi ta del av Opels nya hot hatch som är Corsa GSE. Som vi tidigare har nämnt är GSE numera helt eldrivet så den här går alltså bara på el. Corsa har aldrig tidigare haft så här mycket effekt och under skalet finns en elmotor som levererar 281 hästar och 345 newtonmeter i vrid. Det gör att man kan ta sig från stillastående till 100 km/h på 5,5 sekunder i Sport-läget och kan toppa 180 km/h.

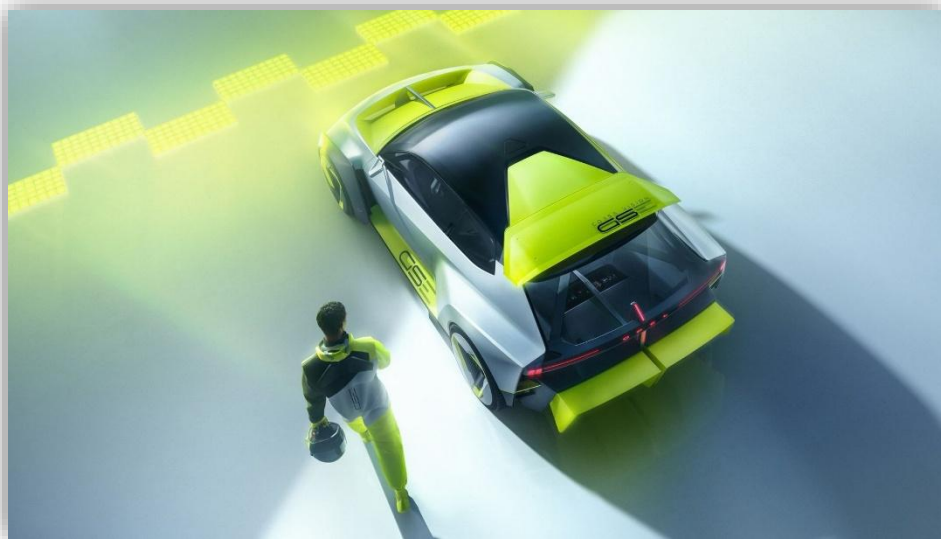
Batteripacket är på 54 kWh men hur långt man kommer på en laddning får vi tyvärr inte reda på nu. Det finns en Torsen-diff, vassare stötdämpare, biffigare bromsar från Alcon och så har man även sänkt hela bilen en aning. Utseendemässigt har man smackat på en busigare front och bak, skärmbreddare, takvinge och större fälgar på 18 tum. På insidan hittar vi skålade sportstolar med Alcantara-inlägg.

Denna version har premiär i oktober på bilmässan i Paris. När lansering sker och vad det då kommer att stå på prislappen är fortfarande oklart. [media.stellantis.com](https://www.media.stellantis.com)



Bobby Green





Opel gör koncept för Gran Turismo
Vill sporta till sig



Opel visar roligare version av Mokka
Opel Mokka GSE är inspirerad av rally



Opel GSe gör comeback
Nu som elektrifierat varumärke

5. Därför vägrar Scania låta V8-motorn dö

Av William Karlsson 10 maj 2026, 20:44

Alla lastbilstillverkare har låtit sina V8-motorer gå i graven. Alla utom en – Scania. Här är svaret på varför.



En gång i tiden var V8-motorn kung på vägarna i lastbilar som var byggda med en enorm kraft och hög uthållighet. Det spelade ingen roll om det var en amerikansk klassiker eller en europeisk arbetshäst; de flesta lastbilar hade en V8-motor som symboliserade en överträffad kraft. Men mycket har ändrats de senaste åren, och idag är V8-motorn nästan utdöd inom lastbilsbranschen. Det finns dock ett undantag, nämligen Scania.

Idag har de flesta lastbilstillverkare valt att använda raka sexor i stället för den klassiska V8:an. Många valde att göra detta på grund av V8:ans problem med förbrukningen. Motorns enorma kraft gör att den är mycket törstigare än andra alternativ, och när bränslepriserna började stiga mer och mer tvingades flera att leta efter andra lösningar.

Många företag som använde V8-motorer fick även stora problem med att lyckas uppnå de nya miljökraven som började gälla i både USA och Europa. De flesta valde att införa den mindre raksexan istället för att investera i nya, dyra tekniska lösningar som hade gjort att V8:an fortfarande kunde användas. Men Scania har valt en helt annan väg.

Scania valde att behålla V8:an som ett taktiskt drag där de fortfarande såg en stor potential i motorn. De investerade därför massor av pengar i utvecklingen av sina V8-motorer så att de blev mer effektiva och miljövänliga. Ett exempel på denna lyckade strategi är företagets senaste V8-motor på 770 hästar, som har en otrolig kraft samtidigt som den uppfyller alla de nya, strängare miljökraven.



FILM: <https://youtu.be/v1aCmkCiaSM>

Genom att Scania valde att inte ge upp på V8-motorn blev de ett annorlunda alternativ för många, och idag är företaget välkänt för att erbjuda lastbilar med en enorm kraft som också är lätta att köra. Samtidigt är framtiden mer oviss än på länge. Även om Scantias V8-motorer uppnår dagens stränga utsläppsregler är det svårt att veta om de även kommer att kunna göra det framöver.

I USA har en Scania-lastbil gjort stor succé och hyllats av flera amerikanska truckers. Många blir imponerade av den svenska lastbilens interiör och otroliga kraft, som de inte är vana vid. [För att läsa mer om detta kan du göra det här.](#)

LÄS MER:

- [400 000 bilister togs: Detta är värsta bötesfällorna](#)
- [Rak sexa eller V6 – den är bäst](#)
- [Omtalade vägkrogen övergavs: "Är speciell"](#)
- [Prisad mekaniker: Misstag att tanka 98 oktan](#)
- [Många köper 98 oktan – helt i onödan](#)
- [Svensk jätteorder på Scantias ellastbil: "Jätteroligt"](#)
- [Bilindustrins armageddon: "Ett mycket tunt plåster"](#)



William Karlsson

6. Citroën CX Diesel: Låg förbrukning men dyr byråkrati

Publicerad 2026-05-10 6:30 Text Erik Söderholm

Livet med en dieseldriven Citroën var krävande på 1980-talet. Bilen krävde service var 500:e mil och en tydlig stämpel för att slippa svidande straffskatt.



På 1980-talet började diesebilarna göra ett allt större avtryck i nybilsförsäljningen. Den låga förbrukningen fick fler och fler att acceptera de sotiga avgaserna och den minst sagt flegmatiska accelerationen på tiden då många dieselar fortfarande saknade turbo.

Ett tydligt exempel var den Citroën CX med 2,5-liters dieselmotor som rullade i Vi Bilägares långteststall för 40 år sedan. Bilen av årsmodell 1982 hade körts hela 17 500 mil på fyra år.

En CX är ju **knappast någon ordinär bil** redan i standardutförande – snarare raka motsatsen. Men den dieseldrivna versionen bjöd på ännu fler egenheter.

”Vi missade med två dagar och det innebar en skönsdebiterad skatt på nära 10 000 kronor”

Dels skulle bilen servas var 500:e mil, vilket innebar att vår långtestbil på bara några år varit på verkstad 35 gånger.

Dels skulle bilens kilometerräknare stämplas tre gånger om året. Det var något bilägarna som valt diesel före bensin helt enkelt fick acceptera på den här tiden – den som var sen med stämplingen drabbades nämligen av straffskatt, och det fick även Vi Bilägare känna av.

”Vi missade med två dagar och det innebar att länsstyrelsen snabbt krävde en skönsdebiterad skatt på nära 10 000 kronor”, stod det i en långtestrapport från 1986.

I dag motsvarar den kostnaden hela 26 000 kronor.



*”Det är faktiskt enastående vilken byråkrati som kan utvecklas ur bara en enda bil”,
blev testförarnas dom i Vi Bilägare 15/1986.*

Mer från Vi Bilägare:



Citroën CX har varit en framtidsbil i 50 års tid



Citroën CX var vägarnas egen Concorde



Förarmiljön i en Citroën liknar ingen annan-bil

7. Den bortglömda kanadensiska mäsvingen: En Bricklin SV-1 från 1975

Lästid: cirka 6 minuter | Skriven av Ben Branch | 15 december 2025

Detta är en Bricklin SV-1 från 1975, en ovanlig sportbil med mäsvinge som debuterade flera år före DMC DeLorean, men som sedan dess har levt i skuggan av den rostfria stålklädda bilen.



FILM: <https://youtu.be/nm26Kcc6Rdc>

Bilen var Malcolm Bricklins idé, namnet "SV-1" står för "Safety Vehicle 1", och bilen utvecklades med en rad säkerhetsfunktioner som låg före sin tid, inklusive en integrerad bur, stötdämpande stötfångare fram och bak samt en stålram runt kanten.

Snabba fakta: Bricklin SV-1

- Bricklin SV-1 var en sportcoupé med mäsvinge från mitten av 1970-talet, skapad av entreprenören Malcolm Bricklin som ett direkt svar på kritik mot tidigare små importerade bilar. Med varumärket "Safety Vehicle 1" baserades dess design på skydd av passagerare genom en integrerad rullstruktur, stötdämpande stötfångare och en stålram i omkretsen kombinerad med en lätt kaross i glasfiber.

- Bricklins bakgrund inkluderade att ha varit med och grundat Subaru of America 1968 och importerat Subaru 360, vilket väckte betydande negativ uppmärksamhet för säkerhet och prestanda. Lärdomar från den erfarenheten påverkade SV-1:s koncept starkt och positionerade den som en säkerhetsfokuserad, nordamerikanskbyggd sportbil avsedd att motverka rådande uppfattningar om lätta, osäkra importbilar.
- SV-1 hade frontmotor, bakhjulsdrift och erbjöds med AMC 360 V8 eller senare Ford 351 Windsor-motor, i kombination med treväxlad automat eller fyrväxlad manuell växellåda. Fjädringen följde vanlig praxis för perioden, med dubbla triangelarmar fram, en stel bakaxel på bladfjädrar och skivbromsar fram med trummor bak.
- Produktionsutmaningar, kvalitetsproblem och stigande kostnader dömde slutligen företaget, med färre än 3 000 bilar byggda innan kollapsen. Trots sitt misslyckande utvecklade SV-1 en stark kultföljarskara. Aktiva ägarstödnätverk och decennier av förfining gör nu att överlevande exemplar är mer pålitliga och bättre färdiga än när de är nya.

Ovan video: Detta är en klassisk fullängdsdokumentär om Bricklin SV-1 som berättar historien om dess bil, dess koncept, design, produktion och dess överlevnad som klassiker.



Historik Speedrun: Bricklin SV-1

Berättelsen om utvecklingen, produktionen och det slutliga misslyckandet med Bricklin SV-1-projektet är [värd en egen Netflix-serie](#). Det handlar om en karismatisk entreprenör, en banbrytande ny bildesign och en liten stadsförvaltning som satte sina förhoppningar till projektet och gav finansiering. Parallellerna med berättelsen om DeLorean DMC-12 som skulle dyka upp några år senare är extraordinära.



Långt innan Malcolm Bricklin blev känd för Bricklin SV-1 hade han redan satt avtryck på den amerikanska bilvärlden genom att vara med och grunda Subaru of America 1968. Han insåg potentialen i att importera små, bränsleeffektiva japanska bilar till USA, särskilt vid en tid då inhemska bilar vanligtvis var stora och förbrukade betydande mängder bränsle.

Subaru 360, en liten och prisvärd bil, var den första modellen som introducerades, även om den kritiserades för sina säkerhetsfunktioner (eller brist på sådana) och prestanda. Trots detta överlevde Subaru of America sina inledande hinder och har sedan dess blivit en betydande aktör på den amerikanska bilmärknaden.

Efter att ha lärt sig av all dålig press som den lilla, underdimensionerade och osäkra Subaru 360 fått, skulle Bricklins nästa projekt nästan bli ett punkt-för-punkt-svar på kritiken mot den lilla japanska ekonomibilen.

Bilen skulle heta Bricklin SV-1, modellnamnet står för "Safety Vehicle #1" och den designades av Marshall Hobart och den första prototypen byggdes av Dick Dean. En senare utveckling av designen skapades av Herb Grasse Design och konstruerades av AVC Engineering, AVC byggde också tre operativa prototyper.

Den slutliga designen var en sportbils coupé med två dörrar, fast tak och en halvkombi bak. Motorn var monterad fram och skickade kraft till bakhjulen. SV-1 använde en ovanlig stålram/chassi med en integrerad "Steel Roll-Over Module" för vältskydd för passagerarna.

Fram- och bakstötfångare integrerades i designen och sades kunna tåla en påverkan i 8 km/h (5 mph) med liten eller ingen skada – en typisk hastighet vid kollisioner på parkeringsplatser. För att minska verktygskostnaderna och minska vikten var karossen glasfiber-glasad – detta innebar också att fabriken inte behövde en separat sektion för det dyra och tidskrävande målningsarbetet.



Två olika motorer användes under produktionsserien, inledningsvis drevs SV-1 av den 360 kubiktum (5,9 liter) AMC V8 utrustad med en enda fyrportsförgasare som gav 220 hk och 315 lbft vridmoment. Senare bilar fick 351 kubiktum (5,8 liter) Windsor V8, och växellådsalternativen inkluderade antingen 3-växlad Torque Command automatlåda eller en Borg-Warner T-10 4-växlad manuell.

Fjädringen var relativt standard för den tiden, med dubbla A-armar, spiralfjädrar och teleskopiska stötdämpare fram, samt en stel axel bak med bladfjädrar. Framskivor monterades tillsammans med bakre trummor.

Problem med produktion, kvalitetskontroll och okontrollerade kostnader plågade SV-1. Detta är ett vanligt tema hos många nya biltillverkare, inklusive anmärkningsvärda exempel som Tucker, DeLorean och Tesla.

Tyvärr skulle dessa problem visa sig vara ödesdiga i Bricklins fall, företaget tillverkade SV-1 1974 och 1975 innan de gav upp, med strax under 3 000 tillverkade bilar.

Trots detta skamliga slut är Bricklin SV-1 fortfarande en kultklassiker idag, de är mycket eftertraktade av entusiaster och det finns en aktiv klubb som hjälper till med reparationer, restaureringar och reservdelsköp för att hålla dem på vägen.

Många (om inte alla) av den tidiga bilens kvalitets- och designproblem har för länge sedan lösts, vilket innebär att det nu är möjligt att köpa en SV-1 i bättre skick än den någonsin skulle ha lämnat fabriken.

1975 års Bricklin SV-1 som visas här

Bilen du ser här är en Bricklin SV-1 från 1975 som var en del av en privat samling i Alabama under många år innan den köptes av säljaren tidigare i år.

Den drivs av en 351 kubiktum (5,8 liter) Windsor V8 kopplad till en 3-växlad automatlåda, där kraften sedan skickas till bakhjulen tack vare en stel axel. Den är färdig i Safety White över tvåfärgad beige vinyl och mocka mikrofibertyg, och den har svart nålstrimma.



*Detta är det ovanliga stålchassit från SV-1 med glasfiberkaross.
Den har höga trösklar för sidokollisionsskydd som krävde måsvingedörrar.*

Som väntat har bilen en helt glasfiberkaross, måsvingedörrar, pop-up-strålkastare och höga bakstolar. Den har också servostyrning, servoassisterade skivbromsar fram, 15" ekerhjul, en Kenwood CD-stereo och har nu eftermonterad digital instrumentering.

Den erbjuds nu till försäljning i Fenton, Missouri med en jackjack, två fjärrkontroller och en Missouri-titel. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga bud [kan du besöka annonsen här](#).





Ben Branch

Seniorredaktör

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

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



8. Jaguar XK-150 Roadster 1958



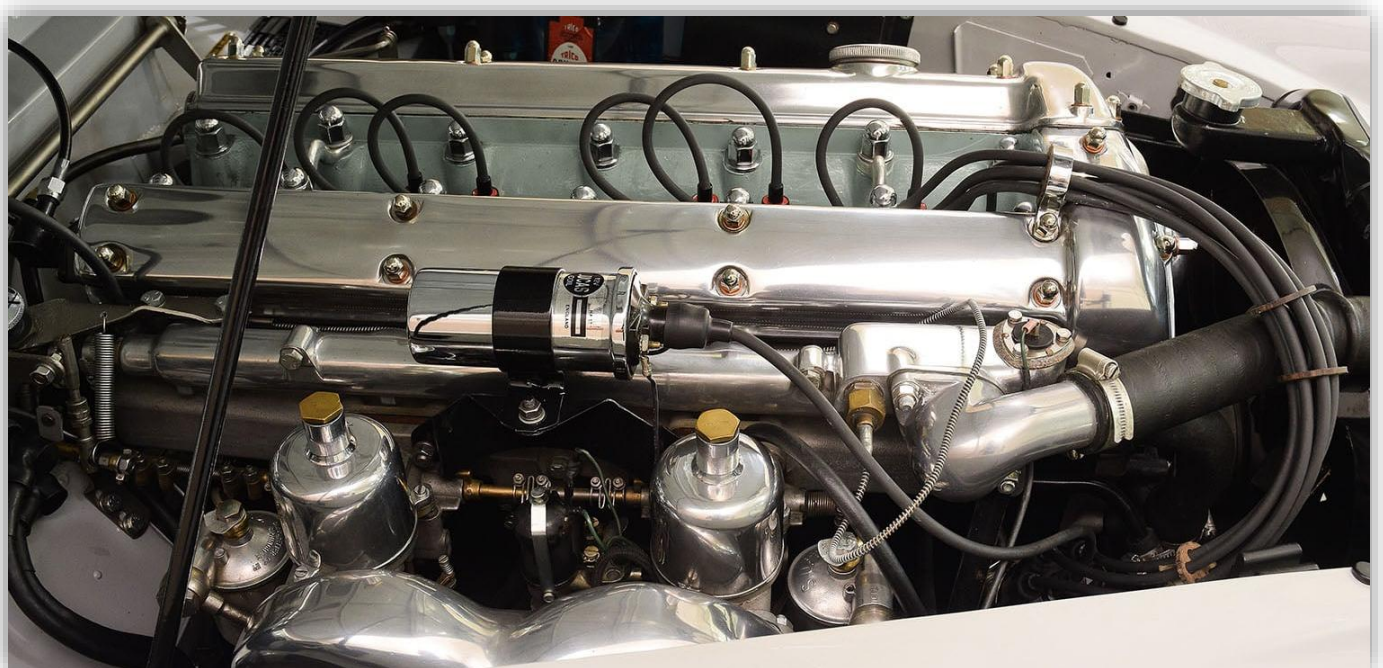
Jaguars fantastiska XK-serie bilar hade funnits på marknaden i nästan ett decennium när XK150 debuterade 1957. Jaguar hade kontinuerligt utvecklat XK-serien tack vare innovationer de lärt sig genom C-Type- och D-Type-racingprogrammen, samt genom att noggrant följa sina kunder. När XK120 utvecklades till XK140 växte kupéutrymmet något tack vare en flyttad motor, ökade några hästkrafter, styrningen uppgraderades till en kuggstångsenhet och stötdämparna uppgraderades till teleskopisk.





I linje med XK120 var XK140 en snabb, vacker och nu mer bekväm sportbil. När vi kom in i slutet av 1950-talet började dock XK140 se lite daterad ut. Så Jaguar presenterade sin mest drastiska omdesign på det befintliga XK-chassit – **XK150**. Denna nya bil var lägre och bredare än tidigare, med en mycket rymligare kupé och en modernare front. Designen hade mindre dramatiska kattformer, då den var bredare och mer platt än sina syskon, men den var ändå mycket omiskännlig som en Jaguar och förstås ganska behaglig för ögat.

Mekaniskt var den största nyheten att XK150 fick ett komplett set fyrhjuliga Dunlop-skivbromsar – en innovation som bevisades under det tuffa 24-timmarsloppet i Le Mans. 3,4-liters XK-motorn gav hela 210 hästkrafter och en valfri överväxel lades till i fyrväxlad manuell växellåda för ytterligare höghastighetsförbättring. Idag är XK150 mycket eftertraktad av tidiga Jaguar-entusiaster för sina exceptionella vägvanor samt sitt distinkta utseende.





Vår utvalda XK150 är en Open-Two-Seater från 1958 (ofta kallad Roadster) med en fullvärdig 3,4-liters drivlina och fabriksmonterad överväxel. Den rullades först ut från Browns Lane Works den 26 marsth 1958 och skickades kort därefter till Jaguar Cars New York. Idag är den fortfarande färdig i sin ursprungliga färgkombination av pärlgrått över rött läder – en smärtsamt vacker, mycket sällsynt och eftertraktad färgschema. Kosmetiskt är den i utmärkt skick både inifrån och ut. En omfattande historikakt visar att efter att ha passerat Jaguar-specialisten Guy Broad i Storbritannien, återvände den till Amerika där dess ägare i Mellanvästern lade cirka 65 000 dollar på en kosmetisk restaurering. Den har använts sparsamt sedan dess och är fortfarande mycket vacker med utmärkt färg och underbara ytskikt överallt. Karossen och panelpassformen är utmärkt överlag och kromet på stötfångare och lister håller mycket hög standard. Detta var tydligt ett mycket professionellt och högklassigt jobb på en bil som redan var ganska bra från början.





Den mycket korrekta kupén är klädd i frodigt rött Connolly-läder med matchande röda Wilton-mattor, och bilen är utrustad med ett mörkblått canvastak. OTS skiljde sig från Fixed-head och Drop-head coupéerna eftersom den saknar trälister inuti. Istället står ett sportigt och ändamålsenligt instrumentpanel mitt på scenen i instrumentpanelen, kantat med korrekt grått vinylmaterial och inramat av rött läder. Till skillnad från XK120 och 140 roadsters före den har **X K150** mer civiliserade hopfällda fönster. Läderlisten är i utmärkt skick och visar en underbar, inbruten karaktär som en perfekt passande handske. Interiören är korrekt trimmad, inbjudande och mycket tilltalande.

Register över det omfattande restaureringsarbetet visar att en fullständig översyn av den ursprungliga drivlinan med matchande nummer utfördes 2006 av J.K. Restorations i Illinois. Strax under 14 000 dollar spenderades enbart på delar för översynen, vilket säkerställde ett pålitligt och användbart slutresultat. Utöver den mekaniska hållbarheten är motorutrymmet också vackert att se på med korrekta ytbehandlings- och detaljer. Samtidigt restaurerades och kromades de ursprungliga trådhjulen, och är nu klädda i svartväggsradialdäck för ett fantastiskt utseende mot den grå lacken. Överallt där du tittar på detta fina exempel hittar du en bil som har restaurerats korrekt, men aldrig överrestaurerats. Den är fullt användbar och vi har bekräftat att den är en ren glädje på vägen. Utsökt förberedd och helt enkelt vacker att se på, detta är en mycket fin XK150 som garanterat kommer att glädja.

Försäljningen inkluderade en reproduktionsservicekarta, originalverktygsrulle med domkraft och hammare, reservhjul, en pärm full med kvitton och restaureringsregister, originalunderhåll och ägarhandbok samt ett Jaguar Daimler Heritage Trust-certifikat som bekräftar matchande nummer och originalfärgstatus.



Klassiker**9. Grattis Toyota Corolla!**

Publicerad 20 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Karolina och Carola har namnsdag vill vi fira Corolla!



Toyota Corolla (1966–70)

Modellnamnet Corolla kommer ur den tradition som Toyota hade att namnge sina bilmodeller namn som började på bokstaven c. Med Crown - krona som huvudmodell var det logiskt att namnge en mindre modell som Corolla vilket på latin är en liten krona.

1966 introducerades den första generationen Toyota Corolla, den var då en småbil med *bakhjulsdrift*. För varje generation växte karossen något och med den så kallade E80-serien som kom som 1984 års modell så blev de flesta modellvarianterna *framhjulsdrevena*.

Förutom Land Cruiser så är Corolla det modellnamn som Toyota hållit kvar vid längst. Över **35 miljoner Corolla** har sålts under de 42 år modellen funnits.



1970 kom nästa generation. Motoralternativen var nu 1 400 och 1 600 kubik.



1974 var det dags igen, en ny generation Corolla kom. En aning större än föregångaren.



Corolla med pressveck! 1979 kom en Corolla med betydligt kantigare linjer.



Den femte generationen Corolla som kom 1984 var framhjulsdreven



1987 var det dags för en ny kaross igen. Nu blev formerna rundare igen.



Den sjunde generationen Corolla som kom 1991 var en betydligt större och tyngre bil.



Toyota Corolla GLS Sedan (1995–2000)



Carl Legelius



10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Fiat 124 1966

Fiat 124 var ännu en vinnare av European Car of the Year, den här gången 1967, och den skulle komma att bli den mest sålda bilen i historien (i motsats till den mest sålda bilmodellen). Fiat sålde mer än fem miljoner av dem i sedan- och kombimodeller, och när Fiat upphörde med tillverkningen 1974 tillverkades 124 redan av VAZ (**Lada**) som skulle komma att tillverka mer än **17,3 miljoner** av dem.

Trots sitt rykte om att vara billig och rostig var 124 inte konstruerad till lägsta möjliga kostnad; det fanns skivbromsar överallt och underbara motorer med fritt varvtal som gjorde denna lådformade Fiat rolig att köra.

Hedersnämmanden för 1966: Audi 80, Jensen Interceptor, Toyota Corolla, Volvo 140



