



Fiat 8V Supersonic Ghia (1953)

1. Volvo ES90
2. Mercedes-AMG GT
3. Robot byter däcken
4. Så laddar du elbilen publikt
5. Detta avslöjar VIN-koden
6. Rattfull Tesla-förare somnade
7. Bussar som kör 225 km/h
8. Volvo hade en BMW 323i-dödare
9. Fiat 8V Supersonic Ghia
10. Nash Healey Roadster
11. Grattis Vauxhall Chevette
12. De viktigaste bilarna

1. Volvo ES90: Elektrisk lyxsedan i första testet

Av Jürgen Voigt 2026-05-16, 06:04

Volvo ES90 är en av de smartaste i sin klass tack vare mjukvarudefinierade funktioner, digital uppkoppling, smart körassistans och effektiv eldrift. Om den svenska lyxklassens elbil verkligen är så intelligent klargörs i vårt individuella test.



Volvos nya sedan från 90-talet är exakt 5000 mm lång

Innehåll

- [Volvo ES90 recension: Smart lyxklass med iPhone-nyckel](#)
- [Hjulbasen 3,10 m är rekord](#)
- [Utsökt sittkomfort möter självförklarande pekskärmkontroller](#)
- [Även som en enda motor är ES90 inte särskilt smidig](#)
- [Halvautomatisk långdistansglidare med räckvidd lämplig för resor](#)
- [Slutsats](#)
- [Tekniska data och mätvärden för Volvo ES90 Single Motor Extended Range](#)



Cockpit med pekskärm, liten förar- och head-up-display

Volvo ES90 recension: Smart lyxklass med iPhone-nyckel

Volvo skulle inte vara **Volvo** utan en fin sedan i femmetersklassen. Denna roll togs senast över av den eleganta S90 innan den pensionerades i början av 2025. Och Volvo skulle inte vara Volvo om de inte också bytte till elbil i den prestigefyllda lyxklassen. Detta görs nu av nya **Volvo ES90**, som har förlängts med tre centimeter jämfört med S90, till exakt 5000 mm.

När vi lämnar över Volvo ES90 Single Motor Extended Range blir vi först lite förvånade när vi får en iPhone istället för en nyckel. Även om smartphonen inte ingår i ES90:s utrustnings-sortiment, gör Digital Key-funktionen, det vill säga möjligheten att styra fordonets funktioner via appen på smartphonen – till exempel att låsa upp och låsa dörrarna – det.

I praktiken fungerar detta oftast ganska bra. Ibland tar det dock en stund för appen och bilen att kommunicera. Och oroa dig inte, ett nyckelkort till fickan ingår också med ES90.

Hjulbasen 3,10 m är rekord

Volvos halvkombi översätter sin yttre storlek väl till interiören, så att det finns gott om rörelsefrihet fram och bak. Även det standard – icke-öppnande – panoramataket eller dess stomme begränsar knappast takhöjden.

På grund av en rekordlång hjulbas på över 3,10 meter bör passagerare i rad två särskilt uppskatta det stora avståndet till framsätena när de bekvämt korsar benen på längre resor. Detta fungerar inte bättre i många lyxsedaner. Men det ganska korta avståndet mellan sätet och golvet gör att låren inte vilar ordentligt.

Bagageutrymmet är ganska litet för denna klass. Men åtminstone 424 l är lättillgängliga under den stora, elektriska bakluckan och kan utökas till 1427 l genom att fälla ner det tredelade bakre ryggstödet. Dessutom finns ett förvaringsutrymme (frunk) på 27 l under motorhuv, och en dragkapacitet på upp till 1600 kg finns också.

Överlag har ES90 mycket goda komfortegenskaper för behagliga långdistansresor. Detta börjar med en noggrant och behagligt fodrad och övervägande högkvalitativ interiör, förutom några knarrande ljud från området kring framarmstöden.



Som ett överklassfordon har Volvo ES90 också utsökt sittkomfort fram

Utsökt sittkomfort möter självförklarande pekskärmkontroller

Testbilen, som är utrustad med isolerande sidofönster och adaptiv luftfjädring, rullar också tyst och mestadels mjukt. Endast i stadsfart mullrar de valfria 22-tums hjulen (standard: 20 tum) på grova tvärgående leder.

Som ett överklassfordon för långdistansfordon fokuserar Volvo ES90 också på utsökt sittkomfort fram och användarvänligheten med den rika digitala utrustningen. Kombinationen av en stor, lättillgänglig pekskärm och ett litet instrument- och huvuddisplay – båda med valbart displayinnehåll – uppfyller skyldigheten att tillhandahålla information på ett exemplariskt sätt och med lysande bildkvalitet. Menyernas struktur för touchhantering är till stor del självförklarande, och en snabbt tillgänglig lista över de viktigaste genvägarna – till exempel att stänga av pretentiösa hjälpfunktioner – gör operationen mycket enklare.

Å andra sidan kräver knapparna i ratten, varav vissa är tilldelade flera gånger, lite tid att vänja sig vid – till skillnad från Androids infotainmentsystem med välbekanta Google-funktioner som Google Maps onlinenavigering eller Google Assistants röstassistent. Mindre användarvänligt: avsaknaden av start/stopp-knapp för att slå på och av drivningen, samt att vridknappen för torkarfunktionen i blinkerspaken är för mjukt inkopplad.

En stor fördel på långa distanser är dock det mångsidiga ljudsystemet från Bowers & Wilkins för 3 460 euro från Plus-utrustningen.

Även som en enda motor är ES90 inte särskilt smidig

Volvo ES90 Single Engine med enkelmotorig grunddrivning och 245 kW (333 hk) på bakaxeln testas, vars spontana vridmoment på upp till 480 Nm, som varar upp till maxhastighet 180 km/h, aldrig lämnar lusten efter tvåmotoriga ES90 fyrhjulsdrivna varianter med en maxeffekt på 500 kW (680 hk).



Mycket generöst knäutrymme bak, men avståndet mellan sätet och golvet är för litet.

Med testbilens 22-tums blandade däck överförs kraften vanligtvis till asfalten med liten förlust, även utan fyrhjulsdraft, vilket också kan ses i den uppmätta accelerationen på den nästan 2,4 ton tunga testbilen till 100 km/h på bara 6,5 sekunder. Dock känns ES90 inte särskilt smidig med sin ganska indirekta styrning trots justerbara servoegenskaper.

De generösa testdäcken hjälper också ES90 med bromsning. Med varma bromsar stannar den tunga Volvon från 100 km/h efter bara 32,9 m. Moduleringen av bromsen i kombination med bromseffekten genom återvinning är okej, åtminstone om återvinningen är inställd på automatisk. Sedan tar ES90 hänsyn till körsituationen och bromsar automatiskt – till exempel när den rullar framför kön vid rött ljus.

På mycket smala gator parkerade med fordon till vänster och höger tappar Volvo ES90 – trots sina omfattande miljösensorer med kameror, ultraljud och radar – ibland bort sig och bromsar sedan förvånansvärt abrupt. Om du vill kan du också byta till enpedalsdrift, där bromsarna aktiveras genom att släppa trycket på höger pedal.

Också intressant:

Halvautomatisk långdistansglidare med räckvidd lämplig för resor

Volvo ES90 visar då verkligen sina goda egenskaper som en halvautomatisk personbil med aktiv längsgående och lateral styrning på motorvägen, vilket också bidrar till den höga komfortnivån på långdistans. Frågan om räckvidd kvarstår. Vid testkörning över en blandad förbrukningsrutt tillät Volvo sig 22 kWh el per 100 km i Eco-läget. Detta ger en resevänlig räckvidd på 409 km, särskilt eftersom ES90 laddar från 10 till 80 procent på bara 25 minuter vid snabbladdaren. Med en mycket måttlig körstil uppnåddes dock även en realistisk räckvidd på upp till 562 km i testet.

Slutsats

ES90 visar sig i testet med hög komfortnivå vad gäller utrymme, fjädring och ljudutveckling. Tillsammans med goda köregenskaper och omfattande digital och assistansutrustning resulterar detta i ett sammanhängande men ganska dyrt totalpaket.

Tekniska data och mätvärden för Volvo ES90 Single Motor Extended Range

AUTO ZEITUNG 09/2026

Volvo ES90 Enmotorig Utökad räckvidd

Teknologi	
Motor	En permanent synkron maskin
Systemprestanda	245 kW / 333 hk
Max. vridmoment	480 Nm
Kör	Konstant utväxling, bakhjul
Batteri	Litiumjon
Spänning	800 V
Kapacitet brutto/netto.	92 / 90 kWh
Laddningseffekt AC / DC (fabrik)	11 / 310 kW
Vikt	
Egenvikt (fabrik / test)	2335 / 2394 kg
Tillåten totalvikt	2900 kg
Effektiv nyttolast.	506 kg
Viktfördelning (v/h)	48,0 / 52,0 %
Dragkapacitet (använd / ej använd)	1600 / 750 kg
Taklast / dragstångslast	75 / 100 kg
Mått	
Övergripande mått (L/W/H)	5000 / 1942 (2120)* / 1546 mm
Hjulbas	3102 mm
Stamvolym	424 – 1427 l
Körprestanda	
0 – 50 km/h	3.0 s
0 – 100 km/h	6,5 s
0 – 150 km/h	13,1 s
Toppfart	180 km/h

MOTORNYTT

Bromsväg	
100 – 0 km/h (kallt / varmt)	34,1 / 32,9 m
50 – 0 km/h / 150 – 0 km/h	8,9 / 74,9 m
Konsumtion och utbredning	
WLTP-utbudet	662 km
WLTP-förbrukning per 100 km	15,9 – 18,5 kWh
Testområde	409 km
Testförbrukning per 100 km	22,0 kWh
Laddning av 10 – 80 % SoC	
Laddningstid	25 min
Laddningseffekt Ø	167 kW
Återladdad energi	78,9 kWh
Omladdad skjutbana	382 km
Pris	
Baspris	71 490 €
Testbilspris	94 480 €
Rabatt	€13 940
Skatt och försäkring	
Motorfordonsskatt per år	0 €
KH / VK / TK Typklasser	18 / 27 / 24
KH / VK / TK försäkring	734 / 1320 / 226 €
Underhåll och garanti	
Trafikintervall	30 000 km / 24 månader
Garanti för hela fordonet	3 år / 100 000 km
Garanti högspänningsbatteri	8 år / 160 000 km
Garantifärg / rost	2 / 12 år
Mobilitetsgaranti	3 år



Lastutrymmet är ganska litet för klassen med 424 till 1427 l, men är lättillgängligt via bakluckan.



Jürgen Voigt

2. V8 vid sidan: Mercedes-AMG GT 4-dörrars coupé nu helt elektrisk

Av Cornelis Kit20 maj 2026 05:30

Baserad på en ny plattform är Mercedes-AMG GT 4-dörrars Coupé nu helt elektrisk. Tråkigt? Med 1 169 hk och 2 000 Nm är vi absolut inte oroliga.



Adjö V8. Den nya Mercedes-AMG GT 4-dörrars Coupé är nu helt elektrisk med en effekt på upp till 1 169 hk. Den fyrsitsiga sportbilen är den första som baseras på **AMG EA** (AMG:s elektriska arkitektur) och civilversionen av **Concept AMG GT XX**. Med en längd på 5,1 meter är nya GT 4-dörrars Coupé en stor kille. Men den är bara 1,41 meter hög, vilket är fyra centimeter lägre än sin föregångare. Och ändå, även om det finns ett batteripaket under golvet, har du gott om takhöjd både fram och bak. Bagaget kan förvaras i ett lättillgängligt 415-liters bagageutrymme och i en 41-liters frunk. Låter som den idealiska familjebilen.

Aktiv aerodynamik

För att skapa lågt luftmotstånd och maximal marktryck har AMG:s ingenjörer tagit fram hela den aerodynamiska påsen av trick. Fyrdörrars coupén har en frontala på endast 2,44 m² och en luftmotståndskoefficient på 0,22. Under bilen bidrar två aktiva element till en optimal venturieffekt. Den låga lufttryckszonen som skapas i venturin suger bilen ner på asfalten, så att säga. Framdelen kommer i aktion vid 120 km/h, bakdelen vid 140 km/h. Spoilern på bakluckan rör sig inte bara beroende på hastighet utan även på acceleration. Från 80 km/h kan spoilern ta olika positioner för att öka körstabiliteten (då är det brant uppför) eller för att minska luftmotståndet.



Med knapparna i rätt position kan du vända bilens karaktär helt upp och ner

Raumlänkerachsen 2.0

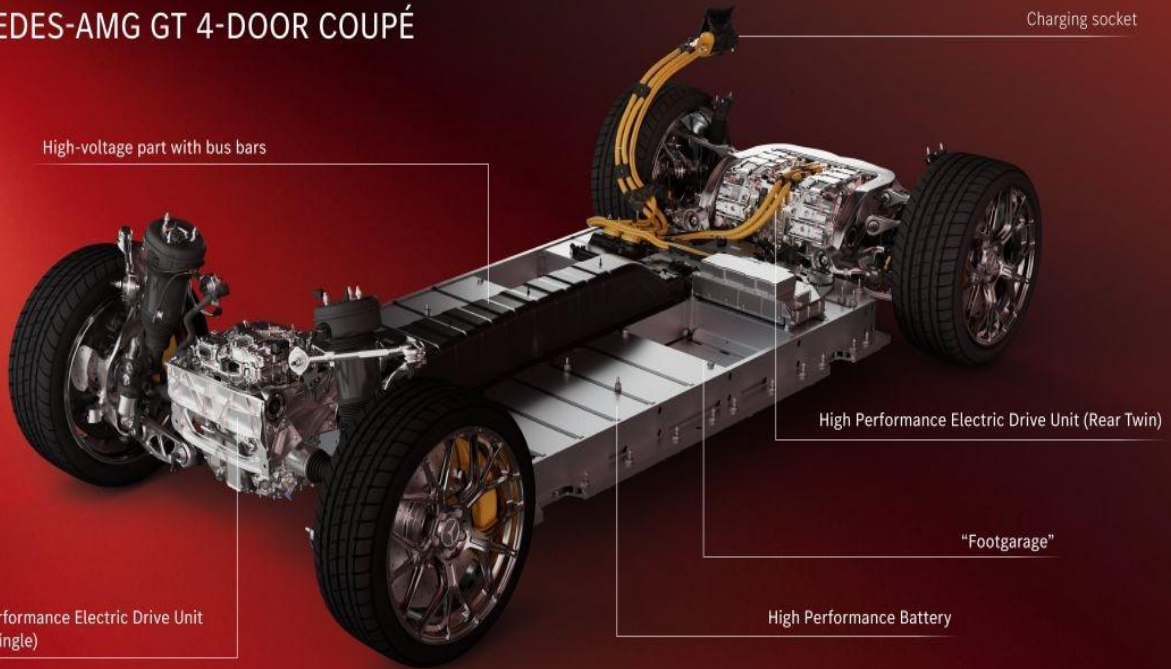
För maximal styvhet och (kurvtagnings) stabilitet består fjädningen av en multilänk-konstruktion både fram och bak (eller som man så fint säger i Tyskland: raumlänkerachsen). För att hålla den ofjädrade massan så låg som möjligt är wishbones (förutom styrstängerna) framtill gjorda av aluminium. Stållarmar har använts bak. Multilänksdesignen är utformad så att hjulgeometrin endast påverkas i mycket begränsad utsträckning vid en lastförändring. Dessutom har GT 4-dörrars Coupé en vidareutvecklad version av AMG:s Active Ride Control som består av luftfjädring, justerbara stötdämpare (både in- och utslag) och ett semiaktivt hydrauliskt stabiliseringssystem istället för konventionella torsionsstabilisatorer. Det finns en hydraulisk förbindelse mellan vänster och höger (precis som tidigare med [det berömda hydrolastiska systemet från British Leyland](#)). Det handlar helt om grepp och stabilitet.

Hur snabb är AMG GT 4-dörrars Coupé?

Mercedes-AMG GT 4-dörrars Coupé har fyrhjulsdraft, utrustad med tre axiella fluxmotorer (en fram, två bak). Dessa platta elmotorer når tillsammans sin topp på 1 169 hk och 2 000 Nm. Detta gör fyrsitsiga bilen redo för en sprint från noll till 100 km/h på 2,1 sekunder. Och 4,3 sekunder senare är hastighetsmätaren på 200, åtminstone med GT 63. Detta innebär att AMG GT 4-dörrars coupé knappt överträffar den andra elektriska fyrsitsiga bilen från Stuttgart. [Porsche Taycan Turbo GT](#), som med sina 1 034 hk, är tre tiondelar mer som behövs för att nå 100. Det kommer också en något mildare version, GT 55 med 816 hk och 1 800 Nm. Mild är tydligt relativ, eftersom GT 55 sprintar till 100 på 2,5 sekunder. För båda versionerna är topphastigheten begränsad till 300 km/h. Det handlar helt om hastighet, inklusive laddning. Tack vare 800-voltsteknik är detta möjligt med 600 kW likström. Det 106 kWh stora batteripaketet – med cylindriska celler som kyls direkt med vätska – har en räckvidd på upp till 700 km.

DRIVETRAIN CONCEPT WITH UP TO 600 kW CHARGING POWER

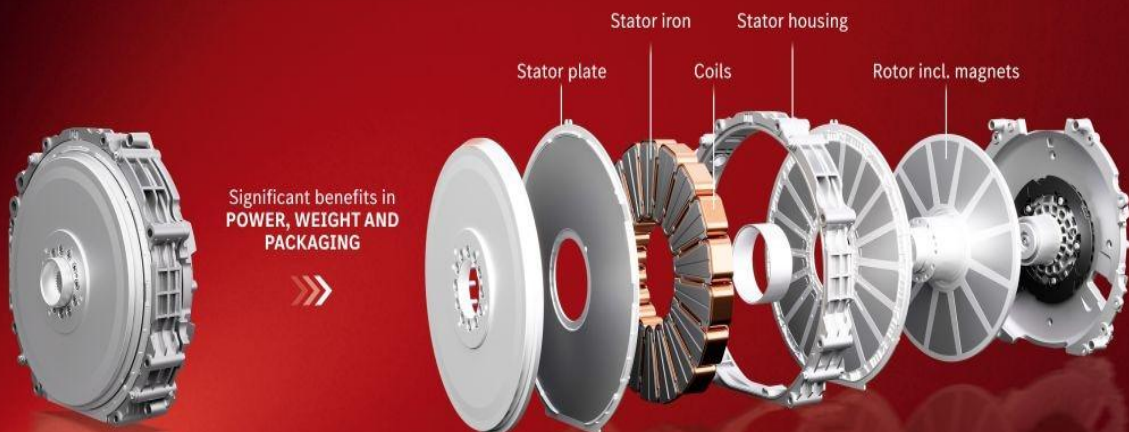
MERCEDES-AMG GT 4-DOOR COUPÉ



Både fram och bak har fyrsitsiga bilen en multilänkkonstruktion, även om den fram starkt liknar ett par dubbla trehornade wishbones

AXIAL FLUX MOTOR

MERCEDES-AMG GT 4-DOOR COUPÉ



LENGTH



Reduction by

67%

compared with a radial flux motor

WEIGHT



Reduction by

67%

compared with a radial flux motor

PERFORMANCE

Power density

Radial **x3**

Axial

Torque density

Radial **x2**

Axial

Den axiella flödesmotorn är mycket mer kompakt än den vanliga elmotorn



Helt dolda finns två aktiva element under bilen som bör ge en optimal venturieffekt och därmed generera mer marktryck.

Nästan förlängd hjulbas

Självklart har spelmomentet inte glömts bort, AMG har ett rykte att upprätthålla. Bilen har sju standardkörlägen. Dessutom kan du, med hjälp av den virtuella AMG Race Engineer, ställa in mycket själv, inte bara i nio steg gaspedalens respons eller däckens slir, utan också i vilken utsträckning bilen får rotera runt sin höjdaxel. Det handlar inte bara om understyrning och överstyrning, utan också (tack vare momentvektorerering) om GT:n beter sig som en bil med nervös, kort eller mer stabil, längre hjulbas. Digitalt är hårdvarugränserna betydligt tänjda. Och för dem som har svårt att säga adjö till V8:an: i AMG Force Sport+ läge hörs dånet från åttacylindriga motorn genom högtalarna, motorerna simulerar växlingssteg i en nioväxlad växellåda och, som gräde på moset, ser flera vibrations-simulatorer till att vibrationerna känns som hos en riktig V8. Alla sinnen är tillgodosedda.



Cornelis Kit



3. Robot byter däcken utan att plocka av hjulen

Av Bobby Green 2026-05-18 kl 11:30

Något som kommer förändra däckbytar-branschen?

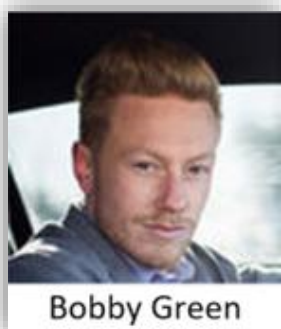


FILM: <https://youtu.be/SnNiGCEAn20?t=2>

Att byta däck har i alla tider inneburit att man antingen åkt med sin bil till en däckfirma eller lämnat in sina lösa hjul. Sen tar personalen dessa, sätter i en maskin och kränger av däck på fälgen och monterar därefter ett nytt. Den här roboten gör dock hela jobbet utan att ens ta av hjulen från bilen.

Systemet kallas för **SmartBay** och det är en automatiserad robot som givetvis har AI-teknik i sig som istället rullar av gummit från fälgen och tvärtom när det är dags att slänga på ett nytt däck. Den ska även kunna balansera när allt väl är monterat. En kamera filmar bromsarna så att en tekniker kan inspektera på håll medan däckbytet görs.

Det hela ska vara snabbare och effektivare än hur det ser ut idag, och kanske kan vara något som förändrar hur däckbytar-branschen fungerar i framtiden. Att leasa den här maskinen kostar 4900 dollar i månaden vilket företaget ATI som ligger bakom hävdar ska vara mindre än vad det kostar att anställa en däck-tekniker. therobotreport.com.



Bobby Green



4. Guide: Slipp app-kaoset: Så laddar du elbilen publikt 2026

Av Christoffer Gullin

17 maj 2026



FILM: <https://youtu.be/WfSC-FSVKD8>

Har du precis köpt din första elbil och känner dig överväldnad av alla appar, laddkort och betalningsmetoder för publik laddning? Du är inte ensam. Att ladda längs vägen är en av de vanligaste frågorna som dyker upp. I den här videon går vi igenom hur publik laddning faktiskt fungerar – och nej, du behöver inte hundratals appar för att klara dig. Vi tittar närmare på de nya EU-reglerna för kortbetalning, varnar för QR-kodsbedrägerier och går igenom teknikerna som gör laddningen helt sömlös: Plug & Charge och AutoCharge.



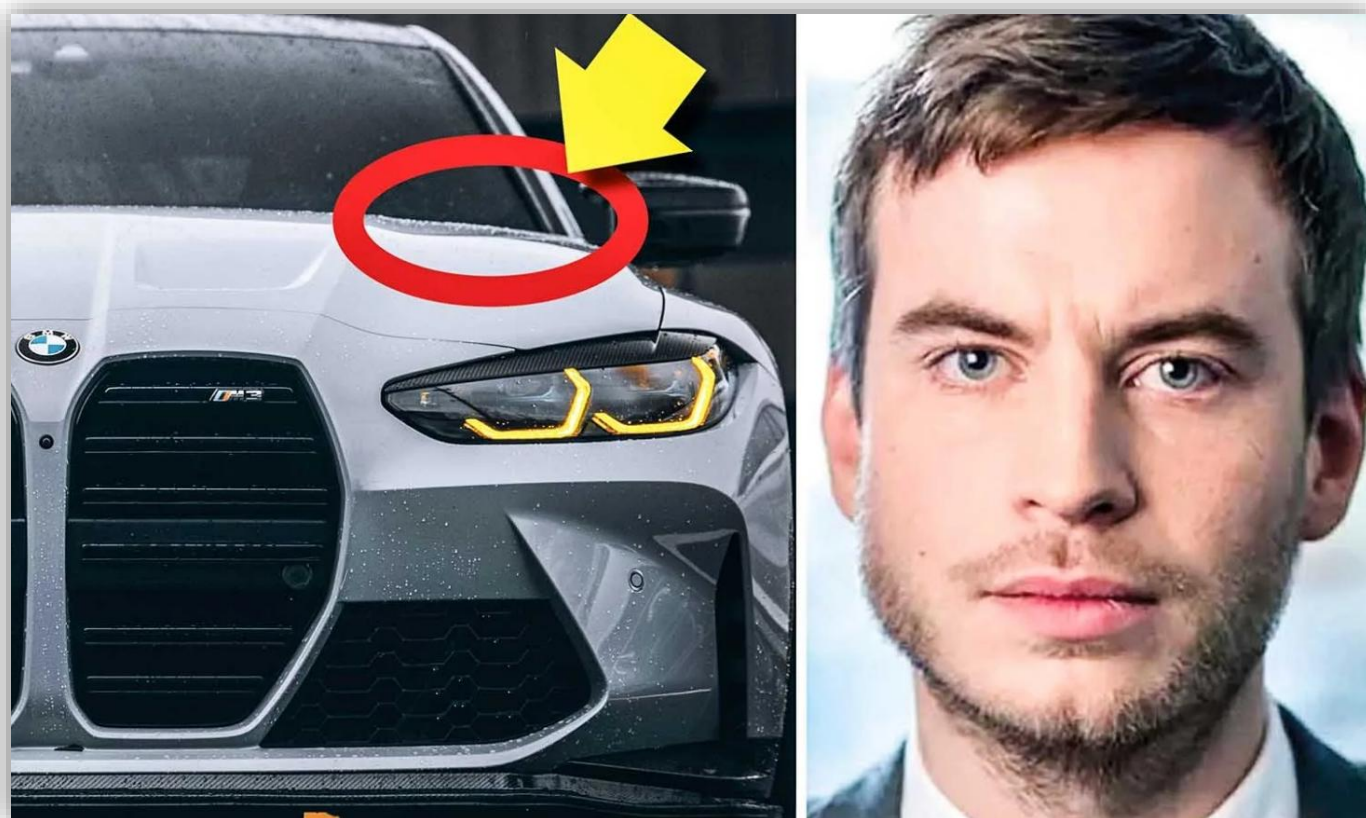
Christoffer Gullin

5. Detta avslöjar koden som finns på alla bilar

Av Maths Nilsson

17 maj 2026, 23:11

Experten avslöjar knepen som gör att du kan se var din bil är tillverkad. Dessutom går det att se bilens verkliga modellår. – Det är enkelt att ta reda på, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk rådgivare på M Sverige.

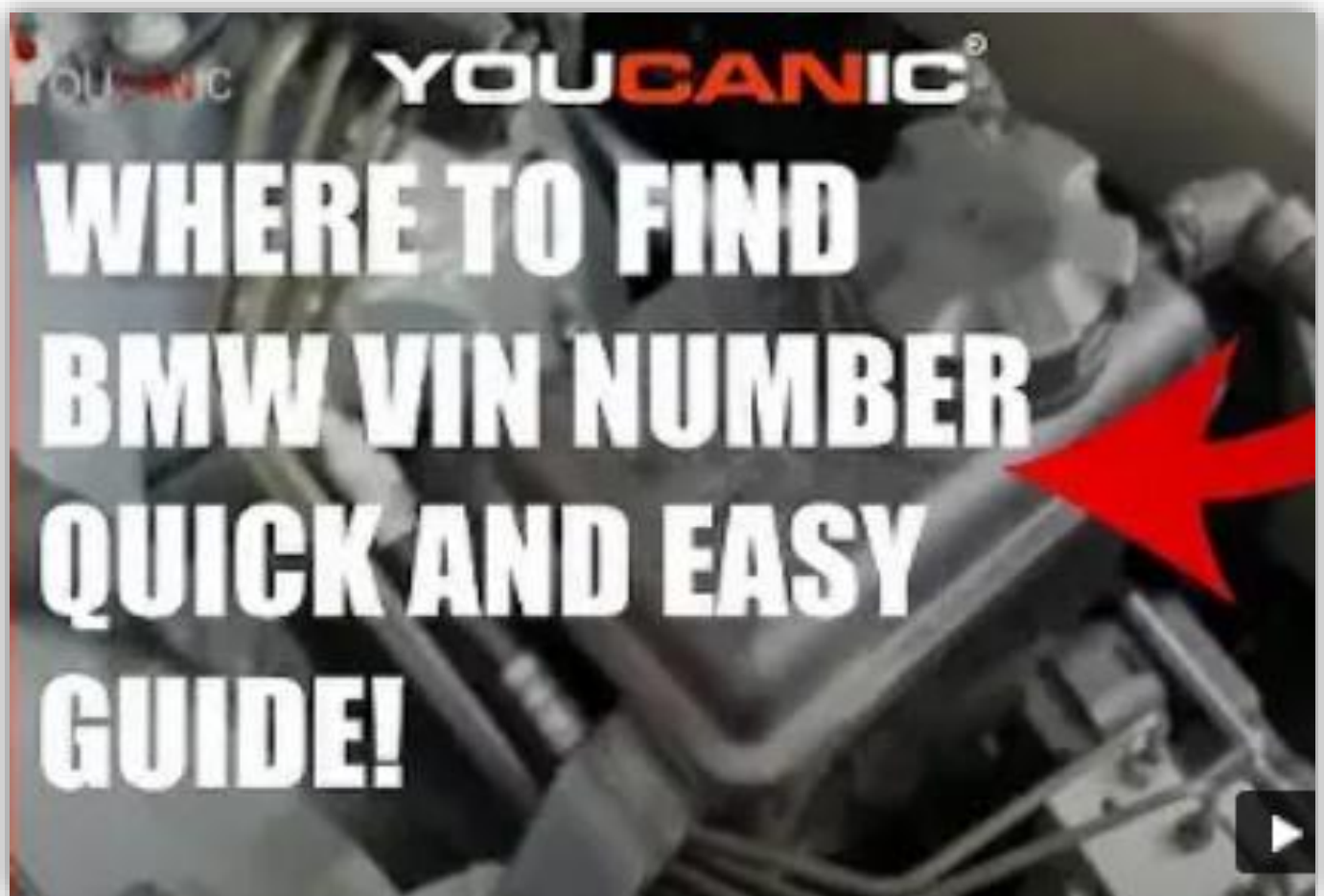


Om du inte vet din bils modellår riskerar du att få för lite betalt när du ska byta in den. Bilhandlaren kan säga att den är äldre än den är när den ska bytas in. Med hjälp av bilens chassinummer går det dessutom att enkelt se var din bil är tillverkad. Många bilar tillverkas i dag i helt andra länder än där bilmärket har sin hemvist.

– Bilmärknaden är komplex, för köpare gäller det att vara påläst. Märkenas bilmodeller tillverkas runt om på jorden, och att ta reda på bilens tillverkningsland är en allt vanligare fråga, uppger M Sverige.

Att identifiera var en bil är tillverkad är enklare än man kan tänka sig. Allt du behöver göra är att titta på chassinumret – även kallat VIN (Vehicle Identification Number) – som du hittar i nedersta vänstra hörnet av vindrutan, sett utifrån bilen. VIN-systemet som det ser ut idag infördes 1981. Det första tecknet eller de två första visar i vilket land bilen är tillverkad.

Ska du köpa en ny bil kan det vara bra att se om den kommer från ett land där tillverkaren betalar tull. Chassinumret är också bra att ha koll på om du ska beställa reservdelar.



FILM: <https://youtu.be/u25MMRXmj9k>

– Särskilt i ett läge med höga och ganska olika tullar, kan det vara en idé för bilköpare som vill vara säkra på att få så mycket bil för pengarna som möjligt, och inte betala tullar stället, att kontrollera bilens ursprung på egen hand, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk rådgivare på Riksförbundet M Sverige.

I dag undrar många också vilket modellår bilen de ska köpa eller byta in är ifrån.

– Det är alltså enkelt att ta reda på. Förutom tillverkningsland är en annan vanlig fråga som också har sitt svar i chassinumret bilens rätta modellår, eftersom det kan skilja från det år bilen är tillverkad, säger Carl-Erik Stjernvall.

Chassinummer för bilar med ett svenskt registreringsnummer hittar man i vägtrafikregistret som finns hos Transportstyrelsen på sidan Fordonsuppgifter på transportstyrelsen.se, under fliken fordonsidentitet efter att man fyllt i registreringsnumret. Observera att många andra sidor på nätet som erbjuder gratis fordonsinformation kan ha dolt chassinumret bakom en betalvägg.

När det gäller modellår råder ibland en viss osäkerhet eftersom det kan skilja en hel del i pris beroende på bilens årsmodell. Det blir lätt krångligt eftersom en bil av modellår 2025, i 2025 års utförande, kan ha tillverkats i september 2024.

Bilens modellår indikeras av det tionde tecknet från vänster, alltså det åttonde bakifrån. Systemet går i cykler, A–Y används igen vart 30:e år.

– Ett annat problem är att bilhandlare förstås gärna säljer en så ny bil som möjligt, men när det blir dags för inbyte kan de som är oseriösa luras och få en att tro att bilen är en årsmodell äldre, och sätta ett lägre pris, vilket förstås är fult. Men här kan man alltså enkelt kontrollera själv vilket modellår bilen har, säger Carl-Erik Stjernvall.

Lista över de mest vanliga tillverkningsländerna i chassinumret.

Det första tecknet eller de två första i chassinumret visar i vilket land bilen är tillverkad.

1, 4, 5 = USA	SA–SM = Storbritannien	VS–VW = Spanien
2 = Kanada	SN–ST, W = Tyskland	XL–XM = Nederländerna
3 = Mexiko	SU–SZ = Polen	X3–X0 = Ryssland
J = Japan	TA–TH = Schweiz	YA–YE = Belgien
KL–KR = Sydkorea	TJ–TP = Tjeckien	YF–YK = Finland
L = Kina	TR–TV = Ungern	YS–YW = Sverige
MA–ME = Indien	TW–T1 = Portugal	ZA–ZR = Italien
NL–NR = Turkiet	VA–VE = Österrike	
RF–RG = Taiwan	VF–VR = Frankrike	

Lista över koder för modellår i chassinumret

Bilens modellår indikeras av det tionde tecknet från vänster, alltså det åttonde bakifrån.

Kod*	Årsmodell				
Y	2000	9	2009	J	2018
1	2001	A	2010	K	2019
2	2002	B	2011	L	2020
3	2003	C	2012	M	2021
4	2004	D	2013	N	2022
5	2005	E	2014	P	2023
6	2006	F	2015	R	2024
7	2007	G	2016	S	2025
8	2008	H	2017		

* Bokstäverna I, O, Q, U, Z används inte för att undvika förväxling med siffror eller andra bokstäver.

Källa: [M Sverige](#)

LÄS MER:

- [Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal](#)
- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter](#)
- [Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag](#)
- [Prisad mekaniker: Misstag att tanka 98 oktan](#)
- [Många köper 98 oktan – helt i onödan](#)
- [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.](#)

6. Rattfull Tesla-förare somnade – bilen fortsätter själv

Av Anton Nordgren

17 maj 2026, 05:29

Kraftigt berusad Tesla-ägare somnade bakom ratten. Trots det fortsatte elbilen fram i hög hastighet. Nu har mannen fått sin dom efter den märkliga färden.



Det var i juli 2025 som Polisen i Sydöstra Finland fick bevittna den oväntade incidenten, rapporterar [Ilta-Sanomat](#). Under ett pågående larm upptäckte en polispatrull en Tesla som vägrade flytta på sig i vänsterfilen. Trots både blåljus och sirener reagerade inte bilen. När polisen körde upp jämsides gjordes den oväntade upptäckten: Föraren hade somnat djupt och lutade mot dörren. Trots detta fortsatte Teslan i en jämn hastighet av 115 km/h på en 100-väg.

Teslans förarstödssystem, inklusive den adaptiva farthållaren och filhållningsassistenten, tolkade vägen korrekt och höll bilen kvar i körfältet länge. Polisen insåg snabbt att de inte kunde väcka föraren med sina sirener. Istället tvingades de till en mer avancerad manöver. De körde in framför Teslan och sänkte successivt farten. Först då reagerade Teslans system och bromsade in bakom polisen.

Extrem promillehalt

När bilen väl stod stilla krävdes det en halv minuts hårt bankande på rutan innan mannen vaknade och öppnade dörren. Det visade sig snabbt varför han sovit så tungt. Blodprovet visade senare på 2,72 promille. Enligt polisen i Sydöstra Finland var händelsen helt unik. Aldrig tidigare hade de behövt "fånga in" en bil där föraren var helt medvetslös av alkohol men där tekniken höll ekipaget rullande i hög fart.



Trots både blåljus och sirener reagerade inte Teslan. Bilder: Polisen i Sydöstra Finland (Skärmdump från video)Polisen tvingades köra in framför Teslan, som först då sänkte farten och bromsade in bakom polisen.

Domen

I rätten visade mannen stor ånger och tackade polisen för att de räddat hans liv. Han erkände grovt rattfylleri och äventyrande av trafiksäkerheten. Södra Karelen's tingsrätt dömde mannen till fyra månaders villkorligt fängelse, vilket omvandlades till 120 timmars samhällstjänst.



Polisen tvingades köra in framför Teslan, som först då sänkte farten och bromsade in bakom polisen.

LÄS MER:



Varnar för nytt bensinknep: "Extremt farligt"



Därför rycker polisen ut med bara blåljus



Teslaförare somnade på Autobahn – bilen fortsatte i...



Togs sovande i Tesla med autopilot: "Extremt farligt"



Så mycket måste du dricka för att bli rattfull på julmust



Låg och sov – åtalas ändå för körning med blåljus



Tabellen avslöjar: Så länge kan du vara rattfull dagen efter



7. Bussar som kör 225 km/h ska konkurrera med tåg

Av Anton Nordgren

19 maj 2026, 11:47

Skulle du våga åka en buss som kör i 225 km/h? Kalifornien planerar nu en revolutionerade satsning på långa bussresor. Och lösningen kan spara enorma summor pengar.



Många förknippar långa bussresor med sega restider och dålig luftkonditionering. Men nu smider Kaliforniens transportdepartement (Caltrans) planer som ska förändra hela idén om kollektivtrafik. Istället för att plöja ner miljardbelopp i fasta tågspår, vill man nu satsa på ett supersnabbt bussnätverk. Målet är att låta specialbyggda bussar köra i upp till 225 km/h på helt egna motorvägsfiler, rapporterar [The Drive](#).

Tanken är att de nya bussarna ska binda samman städerna San Diego, Los Angeles och San Francisco via kända motorvägar. Även om bussarna skulle hålla 160 km/h under delar av sträckan, skulle resan mellan Los Angeles och San Francisco landa på under fyra timmar. Det är bara drygt en timme långsammare än ett höghastighetståg. Och bussalternativet har ett gigantiskt trumfkort: ekonomin.

Att bygga dedikerade bussfiler längs befintliga motorvägar kräver bara en bråkdel av de initiala investeringar som krävs för att köpa in mark och lägga spår för tåg. Dessutom är flexibiliteten betydligt högre. Om en rutt visar sig ha få passagerare kan linjen enkelt ändras om, något som är omöjligt för en fast räls.



Målet är att låta specialbyggda bussar köra i upp till 225 km/h på helt egna motorvägsfiler. För det krävs både bredare vägrenar och bättre barriärer än idag.

Kräver Autobahn-standard

För att projektet ska bli verklighet krävs dock mer än att bara måla lite ny färg på asfalten. Dagens amerikanska motorvägar är konstruerade för hastigheter mellan 120 och 135 km/h. För att bussarna ska köra i 225 km/h krävs helt ny infrastruktur med tysk Autobahn-standard, bredare vägrenar och rejäla barriärer. Och bussarna kräver både extremt avancerad aerodynamik och ett sofistikerat chassi för att ligga stabilt i kurvorna.

Kaliforniens transportdepartement ser projektet som en räddning för mindre städer och turistmål som ligger för långt bort för att nås av framtida tåglinjer. Genom att bygga ut "super-busslinjer" kan man knyta ihop hela delstaten till en bråkdel av tågets kostnad. Det finns dock ännu ingen fast tidslinje för projektet. Caltrans presenterar det som ett komplement till sitt höghastighets-tågprogram.

Det finns dock ett stort "men". Precis som med alla enorma projekt i infrastrukturvärlden krävs det politiskt mod och enorma budgetar. Men om Kalifornien lyckas visa att bussen kan konkurrera med tåget i medellånga distanser, kan vi stå inför ett enormt skifte inom kollektivtrafiken. Frågan är bara om resenärer vågar åka en buss som kör om sportbilar i 225 km/h.

LÄS MER:

- [Så bjuder Volvo svenska biltestare på dyr USA-resa](#)
- [Utbrett fusk: Så körs underkända bussar i trafik](#)
- [Testade 90 bilar – den är billigast att äga](#)
- [Blev kallad för idiot – nu får han medalj](#)
- [Volvo-verkstad förstörd av brinnande elbil](#)
- [Krisande biljättens drag – lägger ner designteam](#)
- [Invasion av kinesiska bilar i Sverige: Här är 13 nya...](#)



Anton Nordgren

8. Volvo hade en BMW 323i-dödare baserad på 343:an i åtanke

Av Stéphan Vermeulen 16 maj 2026 • 15:02

Sexcylindrig från 264:an



Trodde du att du visste allt om Volvo 300-serien? Volvo 363 CS som märket hade på gång baserat på 343 var ny för oss. Med V6:an från Volvo 264 (PRV-motor) och 140 hk kunde den ha blivit en konkurrent till BMW 323i med 143 hk rak sexa. Vi kan läsa exakt hur situationen är med 363 CS i boken som vår anställda Maurice Fransen skrev om 300-serien [som kom ut på marknaden för 50 år sedan i år](#).

Det finns till och med officiella bilder på Volvo 363 CS. Helt och hållet i den nomenklaturen som märket hade på den tiden kan man spåra den beteckningen tillbaka till en modell från 300-serien, där 6 står för 6 cylindrar och de sista 3 för antalet dörrar. CS stod för Competition Service. Och CS syftar förstås också lite på BMW-märket. 363 CS var förstås bakhjulsdriven och eftersom 300-serien var ganska dyr när den kom, kunde man trots allt köpa en blygsam BMW 3-serie av E21-generationen för samma pris, kunde en sexcylindrig Volvo 300 ha blivit en konkurrent till den snabbaste 3-serien vid den tiden: [323i](#)

I mars 1976 upprättades planen

Planerna för 363 CS läckte ut våren 1977, när den snabba 3-serien från Tyskland just hade presenterats. Vi läste i boken med titeln 'Volvo 300 series, the Daf that was a Volvo' att produktplaneringsavdelningen i mars 1976 kartlade möjligheterna att utrusta Volvo 343 med V6-motorn från Volvo 264. Om bilen faktiskt kommer att vara redo för marknadsintroduktion är inte helt klart. En talesperson sade på den tiden att bilar var avsedda som testbilar för rally.



Utveckling outsourcad

Volvo Cars lägger ut utvecklingen på österrikiska Denzel AG, och i juli 1977 får det företaget inte bara i uppdrag att utveckla sexcylindriga 363 CS, utan även en 343 GTS. Motorn i 200-serien, B21E, har en 2,1-liters motor som, tack vare 123 hk, bör hjälpa den snabbaste fyrcylindriga 343 att nå en topphastighet på 176 km/h. Detta borde ha gjort 343 GTS till en konkurrent till dåvarande Volkswagen Golf GTI. Det fanns en 343 med en kraftfullare fyrcylindrig motor, men den 2-liters GLS hade B19A-motorn med en slagvolym på två liter, vilket gav 95 hk.

Det krävdes en hel del anpassning och mätning vid installationen av de kraftfullare motorerna i 343 GTS och 363 CS. Till exempel passade inte kraftkällan i 200-serien bara in i 300-serien. Motorn är lägre och längre fram, vilket innebär att oljetråget, batteriet och reservhjulet flyttas.

140 hk i 363 CS

Det är ingenting jämfört med installationen av 2,7-liters PRV-motorn. Maurice Fransen skriver att de österrikiska ingenjörerna använder V6:an från [Volvo 264](#) med samma lösning som Peugeot gör med 604:an med samma kraftkälla (Peugeot, Renault, Volvo = PRV). De använder kopplingshuset på den stora Peugeot för att få motorn att passa. För övrigt är 363 CS 'i hemliga böcker' för 140 hk, vilket är 15 hk mindre än PRV:n i Volvo 264. 343:an behöver också modifieras på andra sätt. Till exempel läste vi att fjädringen och dämpningen är anpassade efter den högre motorvikten. Bakre skivbromsar borde kunna sakta ner bilen bättre. I slutändan verkar två exemplar av 363 CS ha byggts, om vilka du kan läsa en fin anekdot från projektledaren Frans Christophe i Fransens bok. Med ett av dessa exemplar körde han om en redaktör för den tyska tidskriften Auto, Motor und Sport på autobahnen och körde i mycket hög hastighet på 180 km/h under den tiden. Så han hängde genast kvar på linjen med Volvo Tyskland, vilken sorts 343 kunde det bli!



VOLVO | 300 SERIE

DE DAF DIE EEN VOLVO WAS



MAURICE FRANSEN

9. Den omöjligt vackra Fiat 8V Supersonic Ghia

Lästid: cirka 9 minuter | Skriven av Jon Branch | 19 augusti 2022

Fiat 8V var en av de stora överraskningarna i början av 1950-talet. Detta var en tvåliters V8-sportbil med semi-monocoque-chassi, helt oberoende fjädring, som erbjöd utmärkt prestanda – den vann det italienska GT-mästerskapet fem år i rad från 1954 till 1958.



Även om namnet Fiat främst förknippades med små funktionella bilar med små motorer med svag kraft, bröt denna nya bil mot mallen. År 1952 kallade tidskriften Road & Track Fiat 8V för "årets största överraskning."

Snabba fakta – Fiat 8V Supersonic

- Fiat 8V skulle ursprungligen heta Fiat V8, men Fiat trodde att namnet "V8" redan var varumärkesskyddat av Ford och kallade därför sin nya V8 för 8V.
- Motorn från Fiat 8V var samma motor som installerades i Steve McQueens Siata 208, som han kallade sin "Little Red Ferrari."
- 8V kallades Otto Vu på italienska och byggdes på ett semi-monocoque-chassi vilket gjorde det möjligt för Italiens specialbyggare att skapa specialkarosser åt den.
- Kanske den mest kända av alla "Otto Vu"-Fiats var jetålderns "Supersonic" skapad av Giovanni Savonuzzi från Ghia.

Fiat och revolutionären "Otto Vu"

På 1950-talet väckte namnet "Fiat" föreställningar om en liten bil, som Fiat Topolino eller 500 Bambino, med en liten motor och extremt ointressant prestanda.

Men i början av 1950-talet började Fiats ledning bli medveten om att de kunde tillverka bilar för den amerikanska marknaden, och Fiat hade faktiskt en lång historia av att tillverka bilar i USA, med tillverkning som startade 1909.



*Interiören är klassisk italiensk från 1950-talet
och en mästarklass i industridesign från 1950-talet.*

Det fanns stora skillnader mellan designen av en bil för den italienska och europeiska marknaden, och för den amerikanska marknaden. Licensieringen i Europa gynnade små bilar med små motorer – Fiat Topolinors motor hade en kapacitet på 569 cc och gav inte alls spännande 13 hk – detta var en bil som inte så mycket accelererade som fick fart över tid.

Amerikanerna var dock vana vid fullstora sexcylindriga motorer och V8:or i vanliga massproducerade bilar. Ford hade tillverkat sin flathead V8 sedan 1932 och de var populära i USA, men en sådan bil skulle vara de rikas domän i efterkrigstidens Italien. Faktum är att Ford V8 var känd för att vara så populär att Fiats ledning antog att Ford måste ha upphovsrätt till termen "V8."

När Fiat övervägde sin strategi för att slå sig in på den amerikanska marknaden föreställde de sig att de skulle skapa en sedan med en blygsam sexcylindrig motor – det var en försiktig plan för att testa vattnet.

Diskussioner mellan Fiats president och Italiens premiärminister 1947 satte igång processen och arbetet påbörjades med en berlina-sedan för den amerikanska marknaden.

Idén om att använda en sexcylindrig motor övergavs slutligen med en djärvare strategi – den utvecklades till en V8. Fiat trodde att Ford ägde rättigheterna till "V8"-namnet och bytte det till "8V" – i tron att detta skulle kringgå varumärket. Ett varumärke de senare skulle få veta inte existerade.

Designarbetet för 8V berlina-sedanen utfördes under ledning av Fiats konstruktör Dante Giacosa och utvecklades till konstruktionen av en fullt fungerande prototyp. Efter allt det arbetet bestämde sig dock ledningen och ingenjörerna för att skrota projektet och rädda det de kunde.



8V-motorn matades med luft via ett luftintag ovanpå, motorn har en korsflödesdesign med avgasportar som går ut på båda sidor, vilket är vanligt med många V8- och V6-motorer.

De behöll typ 104 V8-motorn och typ 106-chassit från sedanen, och började med något nytt och spännande baserat på dessa två designelement som visade stor potential.

I början av 1950-talet hade den amerikanska sportbilsmarknaden stärkts, med sportbilar från Storbritannien, Tyskland och Italien som blivit mycket eftertraktade.

Det verkar ha slagit Fiats beslutsfattare att om Alfa Romeo, Lancia, Maserati och Ferrari kunde lyckas sälja sportbilar till amerikaner, så kunde även Fiat – och med djupare fickor kunde de potentiellt skapa bilar som var överlägsna alla konkurrenter.

Planen var en V8 tvåsitsig berlinetta coupé och Fabio Luigi Rapo – Fiats designchef – fick i uppdrag att skapa den. Typ 106-chassit var en semi-monocoque bestående av en central golvplatta svetsad till en rörformad stålram: golvplattan var en spänd del.

Visdomen i detta var att Italien hade ett antal högt respekterade konstnärliga karossbyggare och semi-monocoquen skulle ge fördelar med enhjuling konstruktion – särskilt när det gällde låg vikt – och fortfarande möjliggöra specialanpassad kaross. Tjänstevikten för en komplett 8V var bara 997 kg, en vikt som delvis uppnåddes genom användning av aluminiumkarosser.

På grund av trycket från den ordinarie bilproduktionen fanns det ingen anläggningsplats för att bygga 8V-bilarna, så detta arbete underentreprenades till Siata.

8V fick helt oberoende fjädring både fram och bak, och eftersom skivbromsar var ny, banbrytande teknik hade 8V trumbromsar runt om. För att sätta saker i perspektiv var den första användningen av skivbromsar utvecklade av Dunlop på Jaguar C Type som användes vid Le Mans 24-timmars 1953. Andra konkurrenter hade konventionella trumbromsar.

Motorn som drev denna nya Fiat-sportbil var den första och enda V8-motor som Fiat hade byggt. Det var en 1 996 cc 70° V8 med gjutjärnsblock och gjutna aluminiumtopplock. I typisk amerikansk stil var vevaxeln placerad mellan cylinderbankarna och drev ventilerna med stötstänger.



Kompressionsförhållandet för den första versionen var 8,5:1 och motorn var utrustad med två Weber 36 DCF 3 förgasare med dubbla choke. Med denna specifikation levererade denna typ 104.000-motor 104 hk vid 5 600 varv/min och kunde driva 8V upp till 118 mph (190 km/h).

Motorn drev bakhjulen via en fyrväxlad manuell växellåda.

Det dröjde inte länge innan Fiats ingenjörer bedömde att den första versionen av motorn var tillfredsställande och kunde behöva lite mer kraft, så nästa version, typ 104.003, skapades. Denna motor fick förbättrad kamaxeltiming som ökade dess effekt till 113 hk @ 6.000 varv per minut.

Den sista versionen av motorn var typ 100.006 som hade kompressionsgraden höjd till 8,75:1. Kamaxelns timing justerades återigen för mer effekt och bränslesystemet förbättrades vilket resulterade i respektabla 125 hk @ 6 500 varv/min.

För en tvålitersmotor från 1950-talet visade sig detta vara ganska respektabelt, vilket bevisades av att 8V blev vapnet i tvålitersklassen i det italienska GT-mästerskapet, där en 8V stormade till seger fem år i rad från 1954 till och med 1958.

8V blev ganska populär för racing, inte bara i Italien utan även på andra håll. Motorn i 8V var också eftertraktad och Fiat levererade femtio stycken till Siata som installerade dem i en egen specialbyggd bil, Siata 208. En av dessa Siata 208 köptes av en ung amerikansk skådespelare vid namn Steve McQueen, som älskade den och gav den smeknamnet "Little Red Ferrari."

När produktionen fortskred började Fiat leverera 8V som rullande chassi till karossbyggare och Zagato skapade faktiskt de flesta av de bilar som vann i den italienska GT 2,0-litersklassen. Men den mest kända av alla 8V "Otto Vu" Fiats var Jet Age "Supersonic" skapad av Giovanni Savonuzzi från Ghia.



*Detta är Ghia-versionen av 8V, känd som Jet Age supersonic.
Den har hyllats allmänt som en av de vackraste bilarna i sin tid.*

Giovanni Savonuzzi Jet Age, Supersonic-karosstilen användes inte bara på Fiat "Otto Vu" (8V på italienska) utan även på ett fåtal Jaguar XK120 och Aston Martin.

Jet Age Ghia-karossen användes på ett antal bilar som importerades till USA. Det var en så uppseendeväckande design att den kanske blev den mest kända av alla Fiat 8V-varianter i USA.

Den tionde (chassinummer 000049 och motornummer 000085) av dessa bilar visades på Genève Auto Salon 1954 och tros sedan ha tagits till USA av Chryslers ordförande K.T. Keller. Keller behöll bilen en stund och sålde den sedan till Lou Fageol, en motorbåtsförare som vunnit Gold Cup tre gånger, vilket gav honom smeknamnet "The Speed King".

Lou Fageol var också en entusiast av sportbilracing och delägare i bussbolaget Twin Coach. Han ställde ut bilen på den 7:e årliga Pebble Beach Concours d'Elegance i klass D, "Europeiska sportbilar över 10 000 dollar."

Lou Fageol behöll bilen tills han gick bort, då den såldes och togs om hand av flera entusiastiska ägare, och den fick en väl undersökt restaurering i mars 2007.

Efter det arbetet anmäldes "Otto Vu" till Classic Sports Sunday på Mar-a-Lago i januari 2016 och utsågs till Mest Unika. Två månader senare fick bilen People's Choice Award vid Amelia Island Concours d'Elegance.

Detta vackra exempel på Ghia-karossen "Otto Vu" kommer att säljas av RM Sotheby's på deras Rei i Monterey, som hålls 18–22 augusti 2022.

*Om du vill läsa mer om denna bils anmärkningsvärda historia eller registrera dig för att lägga bud **kan du besöka annonsen här**. Prisguiden är satt till 1 700 000 – 2 000 000 USD.*



Jon Branch



10. Nash Healey Roadster 1951



Nash-Healey anses ofta vara Amerikas första sportbil efter andra världskriget, och det sa- des att Nash-Healey var resultatet av ett slumpartat möte mellan Donald Healey och Nash- Kelvinators VD George W. Mason. Bakgrunden för detta var, poetiskt sett, en transatlantisk resa ombord på RMS *Queen Elizabeth*. Var är det bättre att designa en ny anglo-amerikansk roadster?

Debuterande 1951 hade förstaårsexemplar av Nash-Healey ett charmigt utseende som dolde bilens faktiska prestandapotential. Med Donald Healey involverad var Nash-Healeys status som en riktig sportbil aldrig i tvivel.: En prototyp Nash-Healey anmäldes till 1950 års 24-timmarslopp i LeMans, där den lyckades med en imponerande tredjeplats i klassen och fjärde plats totalt—efter två Talbot-Lagos och en Cadillac-driven Allard J2 och precis före fabriks-Aston Martins!





Förstaårsbilar är en sällsynt syn, då den första serien av 104 Nash-Healeys från 1951 hade karosser från Panelcraft i Storbritannien och hade liten likhet med Nash-serien. Nash-Kelvinator vände sig sedan till Pinin Farina i Italien för att omdesigna sportbilen och föra dess utseende mer i linje med resten av Nash-katalogen. Detta särskilda exempel är ännu mer anmärkningsvärt: I början av 1990-talet förvärvades det av den internationellt berömde skulptören och möbelkonstnären Wendell Castle. Hans vältränade öga kände igen något speciellt i Nash-Healeys linjer, och han satte igång en ungefär 25-årig process för att göra det till sitt eget.





Projektet blev mycket mer än en enkel restaurering. Castle fick en vision för bilen och tog hjälp av flera specialister för att förverkliga sin dröm. De berömda POSIES Rods and Customs i Hummelstown, Pennsylvania stod för mycket av den elektriska och mekaniska restaureringen, liksom karossen – som omfattade flera subtila modifieringar, inklusive montering av en tidigare Nash 'ägglåda'-grill. Den nya grillen knyter bilen fint till andra Nashe-modeller från den tiden, medan den brantare lutande vindrutan, borttagna stötfångare och montering av avverkade trådfälgar ger den en betydligt mer genomtänkt känsla. Motorn, en Nash 3,85-liters rak sexa utrustad med ett mycket sällsynt Healey fabriksaluminiumlock för racing, byggdes om av Concours Classics Motor Cars i Macedon, New York, tillsammans med de tredubbla SU-förgasarna.

R.P. Interiors i Horseheads, New York, ansvarade för klädselarbetet och skapandet av tygöverdraget och tonneau-överdraget. En Moto-Lita-ratt med träbåg, en framträdande Nash-emblem i mitten och en uppsättning skarpa Smiths-mätare definierar den genomtänkta interiören, vars layout justerats av Castle. Bucket-sätena, kantade med sadelfärgat läder med gröna kanter – som matchar British Racing Greens exteriör – är lånade från en senare Austin-Healey och kompletteras av lantbruna kvadratiska mattor, även de med grön kant.

Denna exceptionella Nash-Healey Roadster från 1951 är både ett sällsynt exempel på en anmärkningsvärd anglo-amerikansk sportbil från efterkriget och den unika visionen från en välkänd kreativ hjärna. Den åtföljs av en stor akt som innehåller Nash-tjänstelitteratur, restaureringsfakturor, korrespondens och ägarhistorik som sträcker sig tillbaka till 1960-talet. Det finns också en höjjusterbar rullbåge, tonneau-skydd och delvis tillverkade sidogardiner. Denna unika Nash är vackert men ändå avsiktligt restaurerad och lämpar sig för en rad olika ändamål, inklusive shower, turer eller vintageracing. Som en eftertraktad tidig modell är den potentiellt berättigad till Mille Miglia Retrospective eller LeMans classic, bland många andra prestigefyllda evenemang före 57, och kommer säkert att glädja sin nästa vårdare i många år framöver.



Klassiker

11. Grattis Vauxhall Chevette

Publicerad 29 maj 2009 (uppdaterad 29 maj 2017) Text Klassiker

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Yvonne och Jeanette har namnsdag vill vi även fira Chevette!



Chevette var Vauxhalls version av GM:s T-plattform, i den familjen ingick också bland annat Opel Kadett, Isuzu Gemini, Holden Gemini och Chevrolet Chevette.

Vauxhall Chevette introducerades **1975** och var då en bakhjulsdriven småbil med hatchback-kaross. Senare kom två- och fyradörrars sedanvarianter och en herrgårdsvagn. Chevette var huvudsakligen en omdesignad Opel Kadett C med en mer aerodynamisk - och tuffare! - front.

I reklamen marknadsfördes Chevette som bilen som är vad du vill att den ska vara ("It's whatever you want it to be!"), den glada musikjingeln spelades i tv-reklamen samtidigt som nunnor, bönder och alla möjliga sorters människor glatt körde runt i Chevette. 1984 lades modellen ner efter att 415 000 Vauxhall Chevette tillverkats.



Här en 1983 års Vauxhall Chevette



Småbil eller inte, i USA gick det ändå att smacka på sidopaneler i fejkat trä och takbågar. Resten av det speciella amerikanska utseendet såg lagstiftning till; jättestötfångarna och de speciella strålkastarna. Chevrolet Chevette tillverkades mellan 1975 och 1987.



1977 års Chevrolet Chevette Rally



12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Rover P5 1958

När det gäller konservativt designade och konstruerade bilar är Rover P5 en av de allra främsta, med sin traditionella styling, lyxiga förarhytt och ståtliga närvaro. Så ståtlig att brittiska regeringsministrar kördes runt i P5:or ända in på **1980-talet**, trots att den sista tillverkades 1967.

Men den kanske största anledningen till att älska P5 är att den var den första Rover som använde Buicks **avlagda V8** i 3,5-litersutförande. Sådana bilar kallades P5B för att distansera sig från de mindre bilarna med en 3,0-liters rak sexa.

Hedersnämmande för 1958: Austin A40 Farina, Chevrolet El Camino



Roger Warolin