



Invicta Drophead Coupe (1947)

1. Test Porsche Cayenne S Coupe Electric
2. 94 mil i nya BMW iX3
3. Maextro S800 säljer bättre
4. VinFasts nya VF 8
5. Volkswagens elbil ID. Unyx 07
6. Ferraris nya elbil chockar
7. Brutal sågning av Ferraris elbil
8. Lancia Gamma gör comeback
9. Felix Rosenqvist vann Indy 500
10. Invictas Svarta Prins
11. Rauch & Lang BX6 Brougham
12. Grattis Pontiac Bonneville!
13. De viktigaste bilarna
14. Fredagsfilmen

## 1. Test Porsche Cayenne S Coupe Electric

Av Roy Kleijwegt 26 maj 2026 • 14:00

Efter att den elektriska Porsche Cayenne lanserades i den snabbaste och långsammaste versionen finns det nu en fin mellanting i form av S-versionen. Och vad Guldlock redan visste: de är ofta precis lagom.



### En till SUV-coupé? Det är till ingen nytta för någon ...

Vi kan berätta en mycket filosofisk historia om (bristen på) användbarheten hos en SUV-coupé, men resultaten på försäljningsstatistiken överskuggar alla andra rationella argument. Sedan den första BMW X6 har denna karossstil visat sig vara en viktig del av sortimentet. Porsche insåg att de inte kunde stanna kvar och kom med en coupéversion för första gången med tredje generationens Cayenne. Och det blev snabbt en stor framgång. Så det är ingen överraskning att efter lanseringen av den första helelektriska Cayenne presenterades även en coupé. Den befintliga Cayenne Coupé-föraren borde ju ha något att välja mellan.

Bilen är lika lång och bred som den vanliga SUV:en, men 24 mm lägre. Konstruktörerna säger att de har försökt få taklinjen på en Porsche 911 i profil i bilen; Alla kan själv avgöra om de har lyckats. De andra förändringarna är begränsade. Den har samma teknik under ytan på alla områden och trots det lägre taket är den inte lägre på vägen än SUV:en. Ja, det är lite mer strömlinjeformat och det ger dig bara några extra kilometer. Det är inget du märker i praktiken. Bak är den lite tajtare vid hårfästet för långa personer, men Porschen är i princip en så rymlig bil att det fortfarande inte är lätt.



*Vacker och ergonomisk interiör. Den böjda skärmen fungerar bra!*

### **Kör Porsche Cayenne Coupe annorlunda än SUV:n?**

Nej. Det största nyhetsvärdet under den dynamiska introduktionen för oss är att vi kan ta S-versionen på vägen för första gången. Vid lanseringen av den elektriska Cayenne introducerades vi endast till grundversionen med 408 hk och **turbovarianten med 1 156 hk**.

S:en har 666 hk. Åtminstone under launch control eller overboost, annars har du 544 hp. Elmotorn på bakaxeln är Porsche-motorn från Turbo, inte Audi-versionen från bas-Cayenne. Kraften visar sig vara perfekt för bilen. Vi tyckte att grundversionen med sina 408 hk var lite för bra för den här typen av bil. Det låter som ett märkligt påstående, men glöm inte att Porschen väger 2 600 kilo. Och fjädringen är så bra att du vill ha lite mer 'tryck'. S:en erbjuder det på ett sätt som är den perfekta balansen för oss. Den bisarra kraften hos Turbo är rolig, men helt onödig för daglig användning i något som fortfarande i princip är en familjebil. Du offrar inte mycket sportighet om du kollar rätt alternativ: bakhjulsstyrning, aktiv stabilisering och en begränsad slirdifferential på bakaxeln är alla separata alternativ på S och gör faktiskt skillnad.

Om du verkligen vill ramma med denna mastodont måste du vänta lite längre på den oundvikliga GTS-versionen. **Med Macan visade det sig vara en riktigt bra produkt.** Och med Cayenne finns det plats för det. För oavsett hur bra väghållningen är, märker man att bilens 'allsidighet' var mycket viktigare än med den märkbart sportigare Macan. Ja, den är mindre och lättare, men styrningen är också mer direkt och kommunikativ än i den mer tillgängliga Cayenne. Trots sin fantastiskt bra hantering erbjuder den fortfarande mycket komfort. Om du använder den som vardagsbil, gör du – med hjälp av den aktiva chassimagin – inga uppoffringar när det gäller fred ombord.



*Om du tar sportpaketet byts glastaket ut mot en kolfibervariant*

### **Kommer coupén vara mycket tajtare?**

Coupéns cockpit skiljer sig inte från SUV:ns. Den böjda pekskärmen fungerar anmärkningsvärt bra och ergonomin är mycket bra tack vare en bra blandning av skärmar och knappar. Du sitter lågt i bilen och varje passagerare har gott om plats. Om bagageutrymmet på 534 liter inte räcker har du en frunk fram för ytterligare 90 liter. Dessutom kan bilen dra upp till 3 500 kilo. För eldrivna förare finns det ännu inte många sådana alternativ. Självklart använder man mycket extra kraft med en tung trailer bakom.

Som tur är har varje Cayenne också ett 113 kWh-batteri som Coupé. Och tack vare 800 volt kan du ladda upp till märkliga 390 kW, med topp vid 50 procent batterikapacitet. Vi får vänta och se hur ekonomisk bilen är tills vi kan göra ett mer omfattande test i Nederländerna; Pappersräckvidden på mer än 600 kilometer kommer sannolikt att vara svår i praktiken. Men marginalen finns där. Alternativen för dem som vill ha lite mer med sin bil finns också: du kan köpa det så kallade Sportpaketet, med svarta designelement, speciella sportstolar, sportratt och ett tak i kolfiber som sparar dig strax under 18 kilo. Sparar mer än 2,5 ton ...

### **Vilka är konkurrenterna till den elektriska Porsche Cayenne Coupé?**

Porsches stora fördel är att de i princip har imperiet för sig själva. Mercedes EQS SUV är en helt annan typ av bil och EQE SUV är för liten. BMW:s iX är också mindre och den elektriska X5 har ännu inte dykt upp, liksom den elektriska Range Rover. [Hälften från England, hälften från Kina, där finns Lotus Eletre](#). Den har också en bisarr mängd elektrisk kraft och till och med en anmärkningsvärt bra fjädring. På pappret är den en dynamisk konkurrent till Porschen, även om Lotus användarvänlighet är mycket mindre.

Viktigare är att Porschen inte misslyckas någonstans. För dem som saknar bensinljudet finns det den irriterande bra ljudtekniken som *fejkar* en V8 på ett icke-irriterande sätt. Men låt oss vara ärliga, i en SUV är bensin mindre viktigt än i en 718. Tyskarna har ytterligare förfinat eltricket efter Taycan och Macan med denna Cayenne och vet hur man får Porsche-känslan att framhäva utmärkt i bilen. Med toppspänning.



### Beskrivning

Varumärke	<b>Porsche</b>
Modell	<b>Cayenne Coupé S Electric</b>
Kaross	<b>5-dörrars, SUV</b>
Transmission	<b>Sekventiell brytare</b>
Kör	<b>4WD</b>
Nytt pris	<b>€ 133,745</b>
<b>Specifikationer</b>	
Bränsle	<b>Elektrisk</b>
Motor	<b>2 elmotorer</b>
Maximal effekt	<b>490 kW / 666 hk</b>
Maximalt vridmoment	<b>1 080 Nm</b>
Batterikapacitet (gross)	<b>113 kWh</b>
Längd / bredd / höjd	<b>4 991 mm / 1 980 mm / 1 650 mm</b>
Hjulbas	<b>3 023 mm</b>

## MOTORNYTT

Massa tom	<b>2 535 kg</b>
Lastkapacitet	<b>650 kg</b>
Släpvagn massbromsad / obromsad	<b>3 000 kg / 750 kg</b>
Framdäck	<b>255/55R20Prissättning</b>
Bakdäck	<b>305/45R20Prissättning</b>
Toppfart	<b>250 km/h</b>
Acceleration 0–100 km/h	<b>3,8 s</b>
Strömförbrukning (WLTP)	<b>18,9 kWh/100 km</b>
CO2-utsläpp (WLTP)	<b>0 g/km</b>
Räckvidd (WLTP)	<b>670 km</b>





## 2. 94 mil i nya BMW iX3

Av Christoffer Gullin

24 maj 2026

Snabb laddning och låg förbrukning



FILM: <https://youtu.be/A6OAdpYISfM>

Jag har haft möjlighet att köra nya BMW iX3 50 xDrive och i denna video tar jag den ner till Värnamo och tillbaka för att se hur förbrukningen ser ut på en långresa som denna. Jag behöver också ladda under tiden och hej vad det går med den nya drivlinan. Otroligt imponerad över stödsystemen i bilen.



Christoffer Gullin



### 3. Maextro S800 säljer bättre än Maybach

Av Marie Milius 20 maj 2026, 06:00

Under årtal ansågs Mercedes-Maybach S-Klass, BMW 7-serie och Audi A8 vara måttet på allt inom lyxklassen. Nu plötsligt väcker en ny sedan uppståndelse – och den lämnar några av de mest kända prestigemodellerna bakom sig!



**N**amnet betyder troligen inget för många bilfantaster: Maextro. Trots detta säljer lyxsedanen nu bättre än Mercedes-Maybach S-klass eller BMW 7-serie och Porsche Panamera.

Häpnadsväckande nog står bakom den nya lyxklassens rival inte en traditionell biltillverkare, utan den kinesiska teknikkoncernen Huawei. Tillsammans med JAC Motors utvecklade företaget lyxsedanen som en del av den så kallade Harmony Intelligent Mobility Alliance (HIMA).

Maextro finns fortfarande endast i Kina. Men det är just där lyxsedanen blir ett problem för Mercedes, och i allt större utsträckning var den bäst säljande modellen i lyxsegmentet över 700 000 yuan (motsvarande cirka 88.000 euro) till och med den mest sålda modellen.

Med 1142 sålda exemplar låg den långt före Mercedes-Maybach S-Klass med 736 sålda exemplar. Porsche Panamera låg också långt efter med 616 fordon. Mercedes S-Klass sålde 521 exemplar, medan BMW 7-serien (inklusive den elektriska i7-versionen) endast sålde 436 exemplar.

#### **Maextro S800: Lyxfartyg med 852 hk**

Lyxsedanen erbjuds inte bara som ren elbil, utan även som en så kallad räckviddsförlängare med en extra bensinmotor för att förlänga räckvidden. Priserna börjar på motsvarande cirka 88 000 euro och kan variera upp till cirka 126 000 euro.S800

Elversionen använder ett 97 kWh-batteri och har 523 hk med två elmotorer. Enligt den kinesiska CLTC-cykeln bör den kunna täcka upp till 670 kilometer. Dessutom erbjuder Huawei två versioner av räckviddsförlängare. Toppmodellen ger upp till 852 hk med tre elmotorer och har fyrhjulsdraft som standard.



*Lyx från Kina: Maextro S800 ökar trycket på den tyska lyxklassen på dess viktigaste marknad.*

Huawei fokuserar också på högteknologi för autonom körning: I framtiden kommer ett nytt 896-linjers lidarsystem att möjliggöra intelligenta körfunktioner.

Detta är troligen bara början. Ytterligare lyxmodeller är redan planerade – inklusive en enorm lyxskåpbil och en särskilt exklusiv "Grand Design"-version av . Det borde till och med attackera när det gäller pris.



*Mycket läder, stora individuella säten och högteknologisk: Maextro S800 är tydligt baserad på lyxsedaner som Mercedes-Maybach S-Klass.*



*Ny Maextro S800 Flagship edition*



Marie Milius



#### 4. VinFast visar nya VF 8

Posted by Kristofer Rask maj 22, 2026K

Ska bli en bättre elbil på alla punkter



**FILM:** <https://youtu.be/59AkDU9OTqo>

Den vietnamesiska biltillverkaren Vinfast har nyligen påbörjat en etablering i Europa. Under det senaste året har man på vissa europeiska marknader börjat sälja elbilarna VF 6 och VF 8. Modellerna har dock mötts av en hel del kritik som lite svajiga elbilar med dålig prestanda.

Nu presenterar Vinfast en ny och förbättrad generationen av Vinfast VF 8. Dessa ska enligt Vinfast komma med förbättringar till både design, teknik och köregenskaper.

Exteriört behåller modellen märkets karaktäristiska LED-signatur men får en renare front, uppdaterade luftintag och en mer minimalistisk bakdel. Suven mäter 4 701 mm i längd och har en hjulbas på 2 840 mm.

Invändigt finns en ny 12,9 tum stor infotainmentskärm där de flesta funktioner samlats. Modellen får också tvåzons klimatanläggning, luftjonisering, eljusterbara stolar och ett ljudsystem med åtta högtalare. Baksätet kan fällas i 60:40-fördelning för större lastutrymme.



Tekniskt bygger VF 8 nu på en ny plattform med uppdaterad mjukvaruarkitektur enligt principen Software Defined Vehicle. VinFast lyfter särskilt fram en ny central dator som ska ge snabbare respons och bättre styrning av bilens funktioner. Fjädringen har också uppdaterats med Frequency Selective Dampers för bättre komfort och stabilitet.

Drivlinan består av en motor på 170 kW (228 hk) med framhjulsdraft. Batteriet på 60,1 kWh ska enligt NEDC-standarden ge upp till 500 kilometers räckvidd. Snabbladdning från 10 till 70 procent uppges ta under 30 minuter.

Bland säkerhetssystemen finns adaptiv farthållare, filhållningsassistans, dödvinkelvarning och 360-kamera. Än så länge har den uppdaterade modellen bara lanserats i Vietnam.

**Bonus:** Throttle House har provat den gamla Vinfast VF8 och gillar den inte alls, men recensionen är underhållande:



**FILM:** <https://youtu.be/fvJaGKNGKN4?t=4>





## 5. Volkswagens billiga elbil ID. Unyx 07 lanserad

Av Bobby Green

2026-05-26 kl 12:00

Fylld med Xpeng-teknik



FILM: <https://youtu.be/GU1SV5HGio?t=1>

Nu har Volkswagen skickat ut den nya modellen ID. Unyx 07 på den kinesiska marknaden. Det är en helt eldriven sedan som är fylld med teknik som utvecklats i samarbete med Xpeng och som stoltserar med ett mycket lågt pris. Den börjar på 129.900 yuan vilket direkt översatt till svenska pengar blir 177.547 kronor.

Modellen är snäppet större än Tesla Model 3 och under skalet finns en elmotor där bak på 231 hästar och ett LFP-batteri på 60 kWh som enligt CLTC-cykeln ska ge räckvidd på 55 mil. Tjänstevikten anges till 2057 kilo och bilen ska ha en toppfart på 160 km/h. Den mäter 4,85 meter på längden, 1,85 på bredden, är 1,56 hög och har en hjulbas på 2,83 meter. Den baseras på MEB-plattformen.

På insidan hittar vi inte mindre än fyra olika skärmar. Först ett instrumentkluster på tio tum, en AR-HUD som man säger är på 27 tum, en pekskärm på 15 tum för infotainmentsystemet och en tolvtummare framför passageraren. Allt baseras på China Electronic Architecture (CEA) som man tagit fram med Xpeng. Detta består av fyra större kontrollzoner och man har kunnat minska antalet elektroniska kontrollmoduler med 30 procent. Det finns musikanläggning med tolv högtalare, stort glastak och i bagagerummet ska det gå in 711 liter (upp till 1580 om man fäller baksätet). [electrive.com](https://www.electrive.com)





Bobby Green

## 6. Första bilderna: Ferraris nya elbil chockar

Av Maths Nilsson 25 maj 2026, 23:55

Nu är den här. Utseendet på Ferraris nya elbil Luce chockar många. Ferrari överraskar med femsitsig lyx, självmordsdörrar och design hämtad från iPhone.



Nya elbilen Ferrari Luce liknar ingenting annat i bilvärlden. Ferrari själva kallar Luce (italienska för "ljus") för en "Ferrari 360°" – en helt ny typ av produktlinje som ska bredda varumärket snarare än att ersätta de existerande V12-monstren eller hybridmodellerna. För att lyckas med det unika formspråket tog man hjälp utifrån bilvärlden. Exteriören och interiören har formats av firman LoveFrom, som leds av Sir Jonathan "Jony" Ive, Apples legendariska designchef bakom den ursprungliga iPhone, och Marc Newson, designern bakom Apple Watch.





Resultatet av Apples designgurus i bilstudion är extremt okonventionellt och kontroversiellt. Hade det inte suttit en stegrande häst på karossen hade nog de flesta haft svårt att gissa att detta är en Ferrari. Strålkastarna är helt dolda för blotta ögat – det är först när man anstränger sig som man ser de minimalistiska LED-remorna. Profilen präglas av enorma hjul – med 23 tum fram och 24 tum bak har Luce de största fälgarna som någonsin skruvats på en produktionsbil från Maranello.

Dörrhandtagen är helt slimmade, och när du öppnar baddörrarna avslöjas så kallade självmordsdörrar som på suven Purosangue för att ge ett ståndsmässigt insteg till baksätet. Ferrari hävdar att bakljusen är en modern blinkning till 360 Modena och 458 Italia, men de djupt infällda lamporna har redan fått kritiker att dra paralleller till både Nissan Skyline och Chevrolet Impala från tidigt 2000-tal. Den totala längden är 5 026 mm.

Insidan är mer en återgång till klassisk bildesign och en mer harmonisk upplevelse än utsidan. Jony Ives och Marc Newsoms touch märks i den minimalistiska men brutalt lyxiga kupén. Kupén rymmer fem personer och bjuder på en rad unika designdetaljer. De digitala instrument- och infotainmentskärmarna är OLED-paneler utvecklade i ett exklusivt samarbete med Samsung. Ratten är fräst ur återvunnet aluminium, och mätarhuset rör sig synkroniserat med ratten för att alltid ligga perfekt i förarens siktlinje.

Bilnyckeln använder Corning Gorilla Glass och E-ink-teknik. När den dockas i mittkonsolen sprider sig en digital våg av klassisk Ferrari-gul färg över hela bilens gränssnitt i en startsekvens. Istället för en vanlig tråkig knapp har Ferrari installerat ett fysiskt, mekaniskt handtag i taket som du drar i för att aktivera Launch Mode. Bilen har massagesäten och ett ljudsystem på 3 000 watt fördelat på 21 högtalare.

Det absolut viktigaste för Ferrari har varit att elbilen inte bara ska kännas som en blixtn snabb maskin på raksträckor, utan att den måste leverera den rätta, irrationella sportbils-känslan. För att flytta fram positionerna har Luce utrustats med fyra radialflux-elmotorer – en för varje enskilt hjul – som har vidareutvecklats med erfarenheter från den extrema hyperbilen F80. Tillsammans levererar de 1 050 hästkrafter.

Trots en massiv tjänstevikt på 2 260 kilo skjuter Luce iväg från 0 till 100 km/h på 2,5 sekunder. Resan vidare upp till 200 km/h är avklarad på 6,8 sekunder, och toppfarten landar på 310 km/h. Vridmomentet direkt vid hjulen är 990 Nm, och tack vare avancerad momentstyrning kan kraften skickas individuellt till det hjul som har bäst grepp.



**FILM:** <https://youtu.be/6Reu1WS3BhM>

Motorljudet blir unikt för en elbil. Ferrari har tagit patent på ett helt unikt ljudsystem. Systemet fångar upp de autentiska, mekaniska ljuden och vibrationerna direkt från bilens axlar och drivlinor. Därefter ”filtreras, utjämnas och förstärks” signalerna i realtid i kupén – på exakt samma sätt som en elgitarr fungerar. Föraren kan sedan via Manettino-reglaget på ratten ställa in hur högt eller aggressivt detta mekaniska elgitarr-vrål ska låta.

Ferrari Luce är byggd på en modern 800-voltsarkitektur och bär på ett batteripaket med en bruttokapacitet på 122 kWh. Batteriet fungerar dessutom som en bärande del av chassit för att öka bilens vridstyvhet. Trots det enorma batteriet är räckvidden dock inte överdrivet spektakulär: 530 kilometer enligt de officiella specifikationerna. Laddningen går däremot undan. Tack vare en maximal snabbbladdningskapacitet på 350 kW kan bilen trycka in 70 kW energi på bara 20 minuter.

Några exakta priser har Ferrari ännu inte kommunicerat ut, men det ryktas om en prislapp som startar på runt en halv miljon euro – vilket i runda slängar betyder över 5,7 miljoner svenska kronor innan tillvalen påbörjas.



**FILM:** <https://youtu.be/P1laMADlae8>



### Fakta: Ferrari Luce EV

- Drivlina: 4 oberoende radialflux-elmotorer (fyrhjulsdrift med avancerad momentvекtorisering).
- Effekt: 1 050 hk (1 035 hp / 772 kW).
- Prestanda: 0–100 km/h på 2,5 sekunder, 0–200 km/h på 6,8 sekunder. Toppfart 310 km/h.
- Vridmoment: 990 Nm (mätt vid hjulen).
- Batterikapacitet: 122 kWh (800V-arkitektur).
- Maximal laddning: 350 kW DC-snabbladdning.
- Räckvidd: 530 kilometer.
- Dimensioner: Längd 5 026 mm, bredd 1 999 mm, hjulbas 2 961 mm.
- Vikt: 2 260 kg.
- Unika funktioner: Jony Ive-design, Samsung OLED-skärmar, patenterat elgitarr-liknande chassiljudsystem, mekanisk Launch Control-spak i taket och 24-tumshjul bak.



## 7. Brutal sågning av Ferraris elbil: Aktien rasar 30 miljarder

Av Mikael Gullström Publicerad: 26 maj 2026 Uppdaterad: 26 maj 2026

Ferrari avslöjade sin första elbil i Rom. Reaktionen blev ett aktieras på närmare 7 procent, förödande kritik från bilvärlden och en ex-VD som vill att den springande hästen plockas bort från bilen.



*Dagen började med en pressrelease och lansering av den nya elbilen. Marknadens svar var obarmhärtigt och 30 miljarder senare undrar alla vem som ska köpa bilen?*

Ferrari Luce skulle bli ett historiskt ögonblick. Maranellos första rena elbil, formgiven i samarbete med **Jony Ive** och **Marc Newson** från designbyrån LoveFrom, samma duo som skapade iPhone.

Prislisten: 550 000 euro, motsvarande drygt 6,4 miljoner kronor.

Istället blev det en katastrof.

### **Aktien störcök – 3,7 miljarder euro uttraderat**

Redan på tisdagsmorgonen föll Ferrariaktien på Milanbörsen från 309 euro till 289 euro, ett **ras på närmare 7 procent**. Marknadsvärdet krympte med cirka 3,7 miljarder euro, motsvarande runt 42 miljarder kronor, på en enda handelssession.

”Det här är den skarpaste marknadsreaktionen vi någonsin sett på en bildesign. Marknaden har talat”, säger **Anthony Dick**, bilanalytiker på Oddo BHF, **till CNBC**.

**Pierre-Olivier Essig**, analyschef på Air Capital, var ännu hårdare i sin dom **mot Bloomberg**: ”Den ser ut som en blandning av Honda Accord EV och Tesla 3.”

### **”Plocka bort den springande hästen”**

Hårdast slog orden från **Luca di Montezemolo**, Ferraris legendariske ex-VD som ledde bolaget i över två decennier.

”Om jag skulle säga vad jag verkligen tycker skulle det bli obehagligt, så jag föredrar att inte kommentera. Jag hoppas bara att någon tar bort den springande hästen från den bilen. Vi riskerar att förstöra en legend, och det gör mig djupt ledsen”, **sa Montezemolo till Il Sole 24 Ore**.

## Internets dom: "En Nissan Leaf för 6 miljoner"

Sociala medier exploderade. [Sida vid sida med Nissan Leaf](#), en elbil som kostar från cirka 300 000 kronor, pekar kritikerna på närmast identiska proportioner. Samma höga taklinje, samma rundade silhuett, samma "vanlig bil"-känsla.

"Svårt att tro att Ferrari skulle avslöja ett sådant misslyckande. De har gjort irreparabel skada på varumärket. Det finns absolut ingenting med Luce som är aspirerande, inspirerande eller spännande", [skrev en användare på X](#).

Andra [jämförde bilen med en Kia](#). Flera kallade den "en av de fulaste elbilarna någonsin".

### Designen som skulle revolutionera

Ferrari värvade Jony Ive och Marc Newson, två av världens mest hyllade industridesigners. Resultatet blev en fyrdörrars femsitsig grand tourer med glasinklädd kaross, [1 036 hästkrafter och 2,5 sekunder till hundra](#). Batterikapaciteten är 122 kWh med en räckvidd på över 500 kilometer.

Specifikationerna imponerar på papperet. Men det var aldrig tekniken som var problemet.

Ferrari har historiskt byggt tvåsitsiga sportbilar med låga, aggressiva linjer. Kravet på fem sittplatser tvingade fram en högre taklinje som raderade bilens sportiga proportioner.

Resultatet blev det kritikerna kallar "massmarknadsdesign till superbilspris".

Marc Newson försvarade sig [i Cleo Abram-podden](#): "Kritiker är en del av innovationsprocessen."

### Analytikerna splittrade

Analytiker på Oddo BHF rapporterar att de initiala reaktionerna "har varit övervägande negativa bland Ferraris mest passionerade fans, på grund av oro för ett avsteg från varumärkets tradition".

De pekar också på risk för [potentiell marginalutspädning](#) givet de höga utvecklingskostnaderna och lägre restvärde i elfordon.

Kontexten gör situationen värre. Ferrari-aktien [föll redan 15 procent i oktober 2025](#) efter att bolaget sänkte sina tillväxtprognoser för 2030 och skalade ned elprogrammet.

Samtidigt har Porsche och Lamborghini dragit tillbaka sina egna elplaner på grund av svag efterfrågan.

### Varumärket på spel

Ferrari säljer inte bara bilar. Ferrari säljer en dröm, en myt, ett löfte om exklusivitet. Varje pojkrumsaffisch med en röd Ferrari handlar om det löftet.

Med Luce har Ferrari levererat en bil som inte väcker den känslan hos någon. Inte hos analytikerna. Inte hos fansen. Inte hos den egna grundarens efterträdare.

Leveranserna planeras starta fjärde kvartalet 2026. Frågan är hur många som fortfarande vill ha den.



Mikael Gullström

## 8. Lancia Gamma gör comeback – ny suv med bensin- eller eldrift

Publicerad 2026-05-26 17:40

Text Erik Söderholm

Lancia väcker liv i det insomnade modellnamnet Lancia för att utmana bland andra Volvo XC60 om de italienska bilköparna.



**Italienska bilmärket** Lancia var länge ett av världens mest innovativa. Men de senaste decennierna har varumärket "misshandlats" rejält.

Lancias modellutbud bestod under en period av Chrysler-bilar med ett annat märke i fronten, och det dröjde 13 år innan småbilen Ypsilon äntligen fick en uppföljare.

Nu står det klart att utbudet ska utökas med en suv i samma storleksklass som Volvo EX60. Den ska återanvända modellnamnet Lancia Gamma och byggas i Italien.

**Den nya modellen** baseras på samma plattform som mängder av andra modeller i Stellantis-koncernen. Den kommer som bensinhybrid med 145 hk eller i flera helt eldrivna utföranden med räckvidd på upp till 74 mil.

Försäljningen startar i sommar, men svenska bilköpare blir utan eftersom Lancia inte säljs här.



**Lancia Gamma** var märkets prestigemodell mellan 1976 och 1984. Den hade framhjulsdrift och boxermotor.

Motorn visade sig senare ha en allvarlig konstruktionsmiss. Om bilens servopump belastades hårt, till exempel vid fullt rattutslag, kunde kamremmen helt enkelt gå av vilket kunde ge allvarliga motorskador.



### Nya uppgifter: Så ska Alfa Romeo och Lancia överleva



### Lancia Beta: Innovativ familjesportbil – som ingen minns



### Bilmärkena som försvann från Sverige



Erik Söderholm

**Feber**

## 9. Felix Rosenqvist vann Indy 500

Av Bobby Green 2026-05-25 kl 08:00

Tredje svensken som gör det



FILM: <https://youtu.be/7w6COgbd-b8>

Den 34-årige svenska racerföraren **Felix Rosenqvist** har vunnit den 110:e omgången av den amerikanska **biltävlingen Indianapolis 500**. Loppet som körs på Indianapolis Motor Speedway i Indianapolis i USA har en total längd på 500 miles och förarna kör 200 varv. Detta är tredje gången som en svensk vinner racet och de tidigare vinnarna var Kenny Bräck 1999 och Marcus Ericsson 2022. Felix vann med bara med två hundraedels marginal mot amerikanen David Malukas. Detta är den minsta marginalen i tävlingens historia. [dn.se](https://www.dn.se)



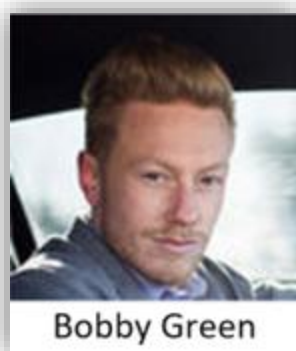
FILM: <https://youtu.be/AvtG9DMbwi8>



Marcus Ericsson vinner Indy 500!  
Andra svensken efter Kenny Bräck



Marcus Ericsson berättar om Indy 500-vinsten  
Och kör lite Porsche Taycan GTS



## 10. Den mörka hemligheten om Invictas Black Prince

Av Behram Ardeshir 15 jan 2025

Föreställ dig en bil som påstår sig vara "världens mest avancerade bil" med funktioner som automatlåda, individuell fjädring, luftkonditionering, radio och... Vad annat kan man förvänta sig när det är år 1947? Vad skulle du förvänta dig? Antispinnsystem, luftkonditionering med klimatkontroll, Bluetooth, GPS!



*Karossbyggd av Airflow Streamline var karossen ganska konservativ för sin tid*

Det är efter andra världskriget och världen försöker hantera den ekonomiska traumat efter kriget. Många företag kämpar för att överleva, och The Invicta Car Development Company var inget undantag. Det finns många åsikter om varför de lanserade en så radikal, avancerad bil med så högt pris vid en tidpunkt då de flesta inte kunde täcka sina månatliga utgifter. Den vanligaste teorin är att funktionerna skulle attrahera en rik kundkrets med djupa fickor och att det höga priset skulle säkerställa tillräcklig lönsamhet för en mindre produktionsvolym. Bra formel borde lyckas, fel!

Allt gick fruktansvärt fel, och huvudorsaken var bilen i sig. Brockhouse-växellådan fastnade i en enda växel. Den oberoende fjädringen gick ofta sönder. Invicta designade växellådan själva och Brockhouse monterade den, medan Brockhouse borde ha designat och utvecklat den. Växellådan hade ett epicykliskt kugghjul med en magnetisk koppling för att koppla in framåt och en solenoid för backning.



*Avancerad instrumentpanel i trä*

Bilen hade en fin design, med både dropphuvud- och sedanversioner som visade flytande linjer. Interiörerna var bra för eran och konceptet i stort var minst sagt djärvt, tyvärr var det inte riktigt genomfört. Idag står vi kvar med ett nedlagt märke (det har gjorts försök att återuppliva det) och en fantastisk bil som gått fruktansvärt fel.

Invicta gav endast ett rullande chassi till sina kunder och valfritt mellan en Byfleet Drophead Coupe eller en Wentworth Sedan-kaross. Det rullande chassit kostade 1 850 brittiska pund, Drophead 2 500 brittiska pund och saloonpriset angavs endast vid ansökan!

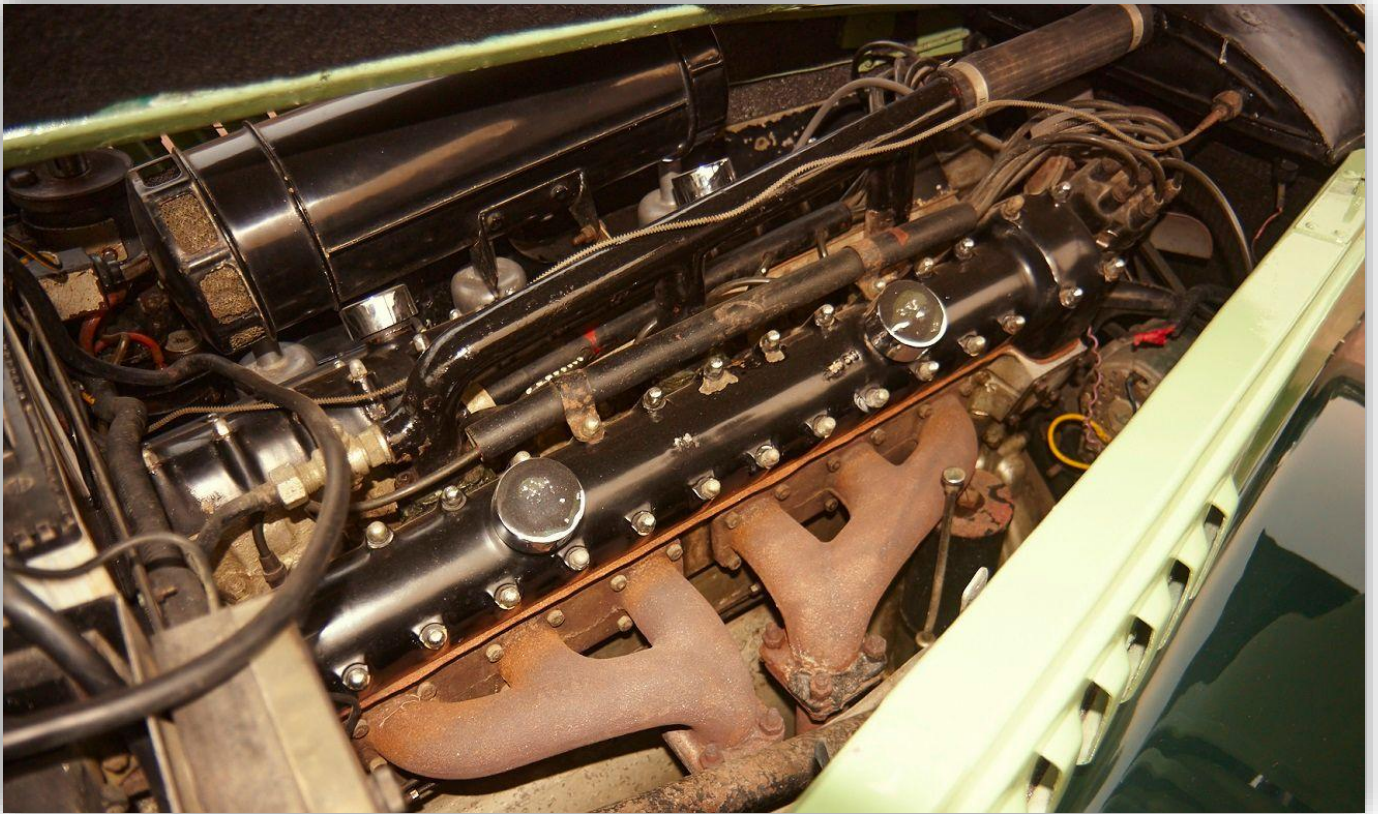
Den hade en mjuk 3-liters, sexcylindrig Meadows-motor med trippelförgasare och dubbla tändstift per cylinder samt förmonterade hydrauliska domkrafter för varje hjul vid punktering. År 1946 tillverkades en prototyp med saloonkarosser och ägs idag av Rodney Bishop i England.

Det tros att 18 kompletta bilar tillverkades och en prototyp. Av dessa finns 13 för närvarande runt om i världen, varav fem är dropheads. En av dessa dropheads är faktiskt i Indien och det är vad den här historien handlar om.

När företaget gick i likvidation fanns det cirka 20 chassin i olika monteringsformer, och dessa skrotades alla omedelbart! Resten finns i USA, Norge, Frankrike, Storbritannien, Australien och Indien.



*Beskrivet som en drophead coupé har Gamadia Black Prince ett treläges cabriolettak*



*Bilen drivs av en treliters 6-cylindrig Meadows-motor*

Den aktuella bilen byggdes den 30 maj 1948. Dess första ägare var den tidigare Maharaja Jayachamarajendra Wodeyar av Mysore som lät tillverka den helaluminiumskarossen av Airflow Streamlines i Northampton för att turnera i Europa med den. Den var målad tvåfärgad racinggrön med grå Connolly-klädsel och en unik mörkgrön läderhuva. På grund av den dåliga växellådan kunde Maharajan inte ta bilen på sin Europaturné utan skickade den istället till Bangalore, Indien.

I maj 1952 sålde Maharajan av Mysore den till Maharaja Bhorajji Bhagwat Sinhji från Gondal, som gav den till sin yngre son H.H. Shivraj Sinhji från Gondal, som körde den till Mumbai och ställde in den där. En chaufför i liveré kunde ses köra runt Maharajan. Den bar den stolta registreringen 'Gondal 25'.

Slutligen, när Indiens regering gjorde det obligatoriskt att registrera alla maharadjabilar, anslöt sig den Svarta Prinsen till den vanliga skaran av registrerade bilar. Till slut, och inte oväntat, packades växellådan ihop och bilen lämnades hos Ruby Motors.





*Ändå går det inte att förneka de eleganta proportionerna i denna mycket engelska stil*

År 1961 sålde dåvarande Maharaja av Gondal, Maharaja Vikram Sinhji, bilen till en herr Fredrick John Vickery från Bombay. Vickery var ingenjör och verkställande direktör för ett ingenjörsföretag som hette Leach and Company, så han bestämde sig för att öppna växellådan och laga den själv.

Efter att ha tagit bort växellådan lämnade han Indien och sålde bilen med isärmonterad växellåda till en parsi-herre vars arvingar äger den än idag. Fyra kulier körde bilen till den nya ägarens hus!

År 1964 fattades ett klokt beslut att byta ut Brockhouse-växellådan mot en treväxlad automatisk Borg Warner-växellåda. Bilen var nu pålitlig och användbar för första gången efter att den tillverkats! Dess restaurering påbörjades i Pune i maj 1998.

Jag hade förmånen att göra det sista testet 2003 direkt efter restaureringen. Bilen var förvånansvärt lätt att köra och gav intrycket av att glida över släta vägpartier. På svåra vägar tog Invicta sig an pothålen och slog dem. Den Svarte Prinsen rullade föraktfullt över pothål som om de inte fanns. Styrningen var ansträngningslös, förutom vid parkering. Djupa säten, både fram och bak, gör bilen till en mycket bekväm femsitsig bil





Motorhuven öppnas i tre sektioner från fram till bak. Interiören är rymlig, även om bilen inte är ett 6 meter långt monster som vissa av sina samtida och är rimliga 5,5 meter lång. Det är därför körbarheten och hanteringen är mycket enklare och mer njutbar än några av de andra toppbilarna från den tiden, särskilt i dagens stadstrafik. Borg Warner-växellådan är pålitlig. Den sexcylindriga motorn har tillräckligt med vridmoment och kraft.

Efter 74 år har bilen kört lite över 20 000 miles. Den längsta enskilda resan efter restaureringen var när den kördes ner från Pune till Mumbai 2003 med ett team mekaniker i släp, ifall bilen skulle gå sönder. Den tog sig hem säkert utan problem via den nybyggda motorvägen Mumbai–Pune.

Du kan inte få bilen att hoppa och göra dina order utan att ifrågasätta, men ge henne lite gas och en öppen vägsträcka så rör hon sig i ett hyfsat tempo. Sänk farten och traska fram stötfångare mot stötfångare och hon betar sig med all foglighet som en vältränad hund.

Med bara några få moderna förbättringar har bilen blivit pålitlig. Man undrar vad som kunde ha hänt om makthavarna förr i tiden använt lite sunt förnuft, och om lyckan hade bemödat sig att le mot dem... vi kanske hade en svart prins Mark Six eller något i produktion som nu konkurrerade med en modern Rolls!

Denna mycket svarta prins vann sin klass mot stark konkurrens, inklusive sin tidigare stallkamrat, en Bentley Mk VI, vid 2013 års Cartier Concours d'Elegance i Mumbai. Därefter hade ägarna motvilligt tackat nej till en inbjudan att delta på Pebble Beach.

Interiörerna är välutrustade med en underbar träfinish och en gammaldags känsla rakt igenom. Ratten, så typisk för perioden, är stor och rak. De nuvarande ägarna, Parsi, är noggranna till överdrift och tredje generationen i familjen är nu engagerad i välbefinnandet för den äldsta medlemmen.



Beröm måste gå till ägarna som är en vandrande encyklopedi på chassi nummer 111. Det finns filer fulla av information och korrespondens som sträcker sig över 70 år om Invicta Black Prince. Detta inkluderar noggrant dokumenterad korrespondens med andra Black Prince-ägare samt ett intressant brev från Brockhouse Engineering daterat 10 januari 1957 där de tvättar händerna från allt ansvar gentemot växellådan, och hävdar att det inte alls var deras design och att de bara hade satt ihop en design som tillhandahållits av Invicta.

Tyvärr, på grund av den senaste pandemin, har bilen inte använts mycket de senaste åren, men förhoppningsvis kommer hon att vara ute i all sin praktfulla prakt i vinter!

## 11. Rauch & Lang BX6 Brougham 1916



Rauch & Lang i Cleveland, Ohio, började inom vagnindustrin, precis som många av sina tidiga samtida inom bilindustrin. Företaget började 1884 som ett partnerskap mellan vagnbyggaren Jacob Rauch och fastighetsmagnaten Charles Lang, och var ganska framgångsrikt från början. Rauch & Lang siktar mycket högre än vanliga vagnar och fokuserar på lyxiga och prestigefyllda vagnar för förmögna köpare. Den kundkretsen förblev lojal när Rauch & Lang övergick till hästlösa vagnar 1903 efter köpet av en Buffalo Electric-återförsäljare. År 1905 dök namnet Rauch & Lang först upp på en elbil, och försäljningen ökade snart stadigt.





När Rauch & Lang byggde vårt utvalda exemplar 1916 erbjöd företaget ett brett utbud av sju karossstilar med tre olika hjulbaser. Massproduktionen var i sin linda, och hästlösa vagnar ansågs fortfarande vara en nyhet för de rika. Med priser från 2600 till 4500 dollar (för referens kostade en Model T bara 345 dollar) blev Rauch & Lang elektrisk motor populär bland välbärgade stadsbor, där dess måttliga räckvidd och tysta, rökfria drift passade väl in i stadslivet. Runt 1912 dök Cadillacs elektriska självstartmotor upp för första gången på en bensinmotor, och R&L reagerade genom att slå sig samman med elbilstillverkaren Baker Motor Vehicle Company. Sammanslagningen gjorde det möjligt för Rauch & Lang att fortsätta några år till, men i mitten av 1920-talet minskade elbilarnas popularitet. Efter att ha flyttat produktionen till en ny anläggning i Massachusetts där de byggde både bensin- och eldrivna taxibilar och till och med började experimentera med en bensin/el-hybrid, blev den stora börskraschen den sista dödströken för Rauch & Lang 1929.





Här erbjuds en attraktiv Rauch & Lang Electric Brougham från 1916, en av färre än 1 000 som byggdes under företagets senare år. Denna bils 92-tums hjulbas och snygga, helt inneslutna Brougham-karosser visar att den är en Model BX6. Till 2 800 dollar som ny kostade den mer än åtta gånger en Model T runabout. Finishen i ett attraktivt tvåfärgat blått och svart färgschema gynnas denna R&L av en äldre restaurering med autentiska, tidstypiska detaljer. Utrustningen inkluderar nickelfärgade strålkastare, dubbla kåplampor och artillerihjul med svarta däck, vilket ger en charmig helhetestetik.

Kupén är klädd i fantastiskt blått tyg med elfenbensfärgade brokaddetaljer och har "parlor-stil" sittplatser för fyra, möjliggjorda av elbilens avsaknad av en traditionell instrumentpanel. Föraren sitter på baksätet och styr via den fällbara rodren, vänd mot en svängbar och en fast individuell bakåtvänd stol. Ytterligare kontroller för gas, broms och backval finns inom räckhåll för föraren. Den mjuka listen är utmärkt, med det åtdragna tyget som visar minimala tecken på användning. Ytterligare funktioner inkluderar ett vevdrivet framfönster, skjutbara fönster på dörrarna och bak, samt ett härligt instrumentkluster med Rauch & Lang-märkt amperetimmarsmätare, Warner Auto-Meter för att övervaka hastighet och bränslemängd samt Weston amper- och voltmätare. Liksom de flesta tidiga elbilar är denna Rauch & Lang härligt enkel att köra och köra. Fram- och bakfacken rymmer en rad batterier som matar en enda motor som driver bakhjulen. Detta exempel kör mycket bra, och fungerar i nästan tystnad som verkar stå i kontrast till att det är mer än ett sekel gammalt.



# Klassiker

## 12.Grattis Pontiac Bonneville!

Publicerad 5 juni 2009 (uppdaterad 30 augusti 2018)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Bo har namnsdag vill vi även uppmärksamma Bonneville!



*Pontiac Bonneville 1963*

Säg Bonneville och de som gillar amerikanska bilar tänker genast på alla de Pontiac Bonneville 1965-66 som gungar fram i vårt land, en erkänt snygg bil med "*Coke bottle shaped body*", utläst insvängd midja som på en viss läskflaska.

Bonneville som modell dök upp 1958 som det klart häftigaste hardtoputförandet, men också som convertible. En vagn att synas i och som likt syskonmodellen Chevrolet Impala endast behöll sin karossform ett enda år.

Bonneville, denna "fullsize car" behöll sin popularitet under hela sextiotalet även om modet beträffande karossutformning växlade starkt. Nästan helt uteslutande försedd med V8 motor och automatlåda. Pontiac Bonneville hade ett antal snarlika syskon i Catalina, Executive, Ventura och Star Chief. Även Grand Prix delade dragen. Det behövs ett tränat öga för att upptäcka skillnader.



Bonneville 1967-68 behöll grundragen men mystifierades en smula med dolda lyktarrangemang och märkliga karossveck. Årsproduktionen för alla varianter snittade hela sextiotalet nästan halvmiljonen tillverkade exemplar.

Hela sjuttioalet tröskade man på i invanda spår med modellbyten efter några år, men detta är bilar som sällan syns i vårt annars så Bonnevilletäta land.



*1979 var Bonneville mindre på alla ledder men samtidigt stramare och lite mer återhållsam i framtoningen.*



*Bonneville SSE 1987-91*

En renässans fick Pontiac Bonneville i Sverige under åttiotalets slut och en bit in på nittiotalet då en skaplig nyförsäljning togs upp. Dessa bilar har däremot ett mycket nättare format även om det bjuds på en hel del lyx. Riktigt pålitliga bilar försedda med V6-motorer under huven till bränsleförbrukningens fromma.



*Bonneville SSEi 1992–95*



*Pontiac Bonneville SE 2000–05*



*Bonneville GXP 2004–05*

### 13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



#### 1961 - Jaguar E-Type

Kommer du ihåg alla dessa omröstningar som försökte fastställa de viktigaste bilarna under 1900-talet? De som alltid placerade Mini eller E-Type på första plats? Ta en titt på den här bilden och du kommer omedelbart att förstå varför Jaguaren är så uppskattad.

E-Type ser inte bara snygg och sexig ut utan var också **fenomenalt snabb**; de tidigaste bilarna med 3,8-liters rak sexa kunde nå 240 km/h, men det var fortfarande en relativt lättillgänglig bil tack vare en bra prissättning. Senare kom en 4,2-litersmotor och sedan en **5,3-liters V12**, och vid det laget var E-Type mer av en grand tourer än en sportbil.

**Hedersomnämningen för 1961:** Citroën Ami, MG Midget, Renault 4, Volvo P1800





## 14. Fredagsfilmen: Rattens mästare del 1 & 2

14 nov. 2025

En tävlingsfilm från Saab.



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

Upplöv äkta svensk ingenjörskonst med Saab Automobile i denna film om "Rattens mästare". Här hyllas den unika körkänsla, säkerhet och innovation som alltid varit kärnan i Saabs designfilosofi. Från de ikoniska turbo-modellerna till den välkända cockpitkänslan bakom ratten – detta är en hyllning till alla som uppskattar körglädje, teknik och passionen bakom varje Saab.



Roger Warolin