



Lamborghini Silhouette

1. BMW 1-serie
2. Polestar 5 provkörd
3. Rezvani ny monster-pickup
4. AC Cobra GT Coupe
5. 11 av 14 elsparkar olagliga
6. Volvos nya jättesatsning
7. Lamborghini Silhouette
8. Volkswagen typ 1
9. Grattis Lotus Esprit
10. De viktigaste bilarna
11. Fredagsfilmen

QUATTRORUOTE

1. BMW 1-serie 2028

Av Claudio Todeschini Uppdaterad 2026-05-28

Neue Klasse-design finns också på kompaktbilen



Den nya **BMW 1-serien**, en av det tyska företagets flaggskeppsmodeller, kommer att bli ännu viktigare och mer strategisk under de kommande månaderna och åren, tack vare det förnyade intresset från bilister och tillverkare för att återhämta segment, från stadsbilar till medelstora bilar. Som faktiskt **1-serien**.

Den nya generationen kommer inte att anlända förrän 2028 och, likt de senaste **3-serien** och **X3**, kommer den att erbjudas både i elversioner och elektrifierade förbränningsmotorer

Ny design, mer Neue Klasse-identitet

Medan den nya **Mercedes A-klassen**, den historiska rivalen till **BMW 1-serien**, kan välja former halvvägs mellan crossover och MPV, kommer Münchens kompakta att förbli trogen halvkombin, men anta det nya stilistiska språket som introducerades med **Neue Klasse-plattformen**, grunden för elversionen, som redan finns på nya **iX3** och **i3**.

I vår ombyggnad kommer nya **BMW 1-serien** att behålla layouten från den nuvarande modellen, särskilt den långa motorhuven och den bakre kupén, lösningar som bidrar till en mer dynamisk profil.

Framsidan kommer att förändras helt, med den belysta frontgrillen, det sanna kännetecknet för det nya stilistiska språket, inplacerad i en enda panel som integrerar strålkastarna och dubbelnjuren, också belyst.

Bakdelen är också förnyad, med horisontella ljuskluster och en ny intern LED-design, som tar upp det som redan setts på **i3** och **iX3**.



Tillbaka till de tre dörrarna?

Den kommande **1-serien** kan få återkomsten av en tredörrarsvariant, men endast för elversionen. För att lämna denna möjlighet öppen är **BMW-utvecklingschefen** Joachim Post, som i en nyligen intervju förklarade att "den nuvarande plattformen för batteridrivna bilar (Neue Klasse, *red.*) inte utgör någon gräns för att tillverka två- eller tredörrarsversioner, som det var tidigare".

Interiör: Panoramic iDrive är här

Innovationerna kommer att kännas ännu mer inne i passagerarutrymmet, där den nuvarande inställningen med de två skärmarna sida vid sida bakom en enda böjd panel ger plats åt **Panoramic iDrive**, en mycket tunn display som löper vid vindrutan och visar huvudinformationen om körningen.

I mitten av instrumentpanelen kommer den rombformade infotainmentdisplayen att finnas som redan syns på nyare modeller. Ratten kommer att ha den ursprungliga formen av den nya **3-serien**, med två vertikala ekrar och pekskärmskontroller på sidorna.

Termiska och elektriska motorer

När det gäller versionen med förbränningsmotor kommer 1-serien fortsatt att byggas på UKL2-plattformen från G70, med möjliga skillnader i volymfördelning jämfört med nuvarande modell.

Motorutbudet kan förbli mild hybrid bensin och diesel, med effekter mellan 150 och 250 hk, medan rena förbränningsmotorer kommer att överges. Det enda undantaget bör vara den sportiga M-versionen, som kan anta en högpresterande laddhybrid drivlina.

För elversionerna kommer Neue Klasse-plattformens mångsidighet att möjliggöra enkel- och dubbelmotor varianter, inklusive fyrhjulsdraft, med olika batteristorlekar: från de mest rymliga versionerna, med autonomi på omkring 500–600 km, till de mer kompakta, designade för stadsbruk och med ett mer överkomligt startpris.



Det kommer att finnas Heart of Joy-systemet, en av de fyra högpresterande datorerna i de nya BMW-modellerna, som hanterar kördynamik, drivlina, bromsar, laddning, energiåtervinning och styrning.

Hur mycket kommer den nya 1-serien att kosta

För förbränningsmotorversionen bör prisklassen ligga i linje med den nuvarande, mellan 38 och 42 tusen euro för hybrider. Elbilar kommer att kosta lite mer: som Mike Reichelt, chef för **Neue Klasse-projektet**, förklarar, "vi är inte långt ifrån kostnaderna för en termisk, men vi har ännu inte nått full paritet".

Italiens nyckelmarknad

Trots framgångarna med SUV:ar och crossovers sålde den tyska kompaktbilen nästan 200.000 exemplar globalt förra året, strax under 10 000 i Italien, särskilt bland yngre kunder.

Av denna anledning är **BMW 1-serien** fortfarande en avgörande modell, särskilt på vår marknad. "Om du vill förbli en global aktör," förklarar produktchefen Bernd Körber, "måste du också ta hand om marknader där 1-seriens andel är mycket hög."



Claudio Todeschini



2. Polestar 5 provkörd

Av Christoffer Gullin

1 juni 2026

En lättkörd GT som är klistrad till marken



FILM: <https://youtu.be/zB5nqLQf5cw>

Jag har haft möjlighet att köra nya Polestar 5, en bil som ingen har efterfrågat och som inte kommer göra mycket för Polestars intäkter men som är en otrolig bil att köra och jag är glad att man tog fram den.



Christoffer Gullin

3. Ny monster-pickup har elchocker i handtagen

Av Anton Nordgren

2 juni 2026, 04:55

Ny extrem pickup chockar – världens kanske säkraste bil. Bilen har dörrhandtag med inbyggd el. Och flera andra militära skyddssystem. Nu kan den bli din för en extrem summa.



Rezvani är kända för sina extremfordon, och deras senaste skapelse "Fortress" tummar inte på deras gränser. Företaget själva klassar bilen som en "militärliknande terräng-pickup", och med sitt extremt kantiga utseende ser den ut som något som rullat direkt ut ur ett militärlabb. Under skalet döljer sig vanlig en Ford F-150 Raptor, men där slutar likheterna. Denna monster-pickup är en riktig mardröm tjuvar.

Med säkerhetspaketet blir pickuven extremt svår att ta sig in i. Den mest unika detaljen är de elektrifierade dörrhandtagen, som skickar en kraftig elchock genom fingrarna på alla obehöriga som försöker ta öppna bilen. Och tillvalslistan är enorm. Det finns betydligt fler galna tillval för säkerheten än så, rapporterar [Auto Motor und Sport](#).

Utrustad med militärt försvar

Bilen har även annan utrustning för att stoppa förföljare. Bilen kan lägga ut en tjock rök bakom sig och blända med starka stroboskopljus. Den har också ett inbyggt system med pepparspray. Bilens elektronik skyddas av ett EMP-skydd som ska klara av pulser från kärnvapenexplosioner. Skulle du bli utsatt för en gasattack skickar Rezvani dessutom med militära skyddsmasker.



Handtagen är kopplade till ett elektriskt system. Om en biltjuv tar i handtaget, får personen en kraftig elektrisk stöt genom fingrarna och handen.

För den som vill ha fysiskt skydd erbjuder Rezvani ett pansarpaket. Det gör bilen skottsäker med förstärkta karosserifunktioner och skottsäkert glas. Bilen får också en härdad bränsletank och ett underredesskydd som skyddar mot explosioner underifrån, till exempel från handgranater. Den tunga utrustningen gör bilen mycket tyngre. För att klara vikten har den fått en förstärkt fjädring, extra starka bromsar med åttakolvssok och punkteringssäkra däck. Bilens markfrigång är på brutala 38 centimeter.

Motor och pris

Under huven sitter en V6-motor på 457 hästkrafter som standard. Men vill du ha mer kraft finns en V8-motor på 862 hästkrafter som tillval. Priset är rejält med alla tillägg. Kryssar du i paketen för elchocker, pansar och V8-motorn kostar bilen runt 5,4 miljoner kronor. Det kan jämföras med en vanlig Ford F-150 Raptor som kostar cirka 750 000 kronor i USA.



Bilens markfrigång är på brutala 38 centimeter

LÄS MER:



Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år



Bildextra: Nya Ford F-150 Raptor R får 700 hk



Extrem pickup med Mustang-V8 säljs nu i Sverige



Test: Ford F-150 Raptor är en terrängbil på steroider



Rezvani Vengeance är en skottsäker SUV med pepparspray



Ny monster-SUV: 1000 hk och elchock-handtag



Test & betyg: Volkswagen Amarok – så bra är nya...



Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.



4. AC Cobra GT Coupe i produktionskläder

Av Bobby Green

2026-06-01 kl 17:00

Representerar en ny era



Storbritanniens äldsta aktiva biltillverkare AC Cars presenterar nu AC Cobra GT Coupe i produktionskläder. Med denna vill man representera en ny era för företaget som nu firar att det är 125 år sedan man grundades.

Det här är första gången Cobra har försetts med ett tak på detta viset. Inspirationen ska komma från modellen A98 som man tävlade med på Le Mans på 60-talet. Den bygger på samma plattform som GT Roadster och under den långa huven ruvar en Ford-V8:a på 5,0 liter som ger 471 hästar och gör att man kan toppa 275 km/h. Vill man ha mer kraft finns det även en kompressormatad version av samma motor, den ger istället hela 730 hästar och ser till att toppfarten höjs till 320 km/h. Till maskinen kan man få en sexpetad manuell låda eller en automatlåda. Oavsett val så är det bara bakhjulsdrift som gäller. Vikten anges till under 1600 kilo.

Prislappen börjar på 234.300 pund innan skatt. Det går bra att reservera ett exemplar nu och de första kunderna ska få sina bilar under 2028. [ac.cars](https://www.ac.cars)



Bobby Green





AC Cobra GT nu även som Coupé
Bjuder på upp till 810 hästar



Första nya bilen som tillverkats i Trollhättan på länge
Nu rullar AC Cobra GT Roadster ut



Det ska börja byggas bilar i Trollhättan igen
Nya Cobran blir till i Saabs fabriker

5. 11 av 14 elsparkar olagliga – föräldrar får böter

Av Kevin Neemé 1 juni 2026, 22:44

Av 14 elsparkcyklar klarade bara tre kontrollen. Nu har polisen fått nog – och varnar för att föräldrar kan bli de som får betala dyrast.– Vi har försökt den mjuka vägen, säger kommunpolisen Henrik Gustavsson.



Problemet med trimmade och alltför kraftfulla elsparkcyklar växer. Carup har tidigare rapporterat om [polisinsatser](#) och informationskampanjer som ska få bort de olagliga fordonen från vägarna. Och i norra Värmland har polisen under en längre tid försökt få föräldrar att kontrollera vilka elsparkcyklar deras barn kör. Men nu anser man att den mjuka linjen inte har gett resultat och skärper tonen.

Vid en kontroll vid en skola i kommunen Sunne nyligen upptäckte polisen att majoriteten av elsparkcyklarna inte uppfyllde reglerna.

– Det var 14 stycken som stod där och elva av dem hade för hög effekt. Ett par av dem hade inte någon etikett synlig, så där gick det inte att göra någon bedömning, säger kommunpolisen Henrik Gustavsson till [Värmlands Folkblad](#).

För att en elsparkcykel ska klassas som laglig får motorn som huvudregel ha en effekt på högst 250 watt. Men vid kontrollen hittade polisen flera fordon med betydligt högre effekt. Vissa uppgavs ligga på upp till 600 watt. Efter flera år av informationskampanjer och uppmaningar till föräldrar har polisen nu bestämt sig för att byta strategi.

– Vi har försökt den mjuka vägen, verkligen försökt att jobba förebyggande. Men nu måste vi börja jobba operativt och vara repressiva så att det händer någonting.



Polisen tvingas allt oftare informera och varna om farorna med elsparkcyklar samt vilka regler som gäller.

Det innebär att ungdomar som kör olagliga elsparkcyklar kan rapporteras. Men det är inte bara förarna som riskerar konsekvenser. Om föraren är under 15 år kan vårdnadshavaren misstänkas för brottet tillåtande av olovlig körning. Straffet är normalt dagsböter, vilket innebär att kostnaden kan bli hög beroende på inkomsten.

Polisen menar att många föräldrar inte är medvetna om vilken typ av fordon barnen använder. Samtidigt varnar man för riskerna med de kraftigare elsparkcyklarna, som kan nå betydligt högre hastigheter än vad unga förare är vana vid att hantera.

– Vi är oroliga för att det ska ske allvarliga olyckor, något man har sett nationellt. Olyckorna har ökat drastiskt, säger Henrik Gustavsson.

LÄS MER:

- [Akut sjuk betalade för hög p-avgift – fick p-böter](#)
- [Leif-Ivans bilmuseum i graven: "Fruktansvärt"](#)
- [Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag](#)
- [Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter](#)
- [Farliga fällan med elsparkcyklar: "Inte lagliga"](#)
- [Elsparkcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen](#)
- [Larmet: 44 000 svenska barn sitter farligt i bilen](#)



Kevin Neemé



6. Volvos nya jättesatsning var trevlig att köra

Posted by Kristofer Rask juni 1, 2026

8 kommentarer

700 kilometer utan en droppe diesel



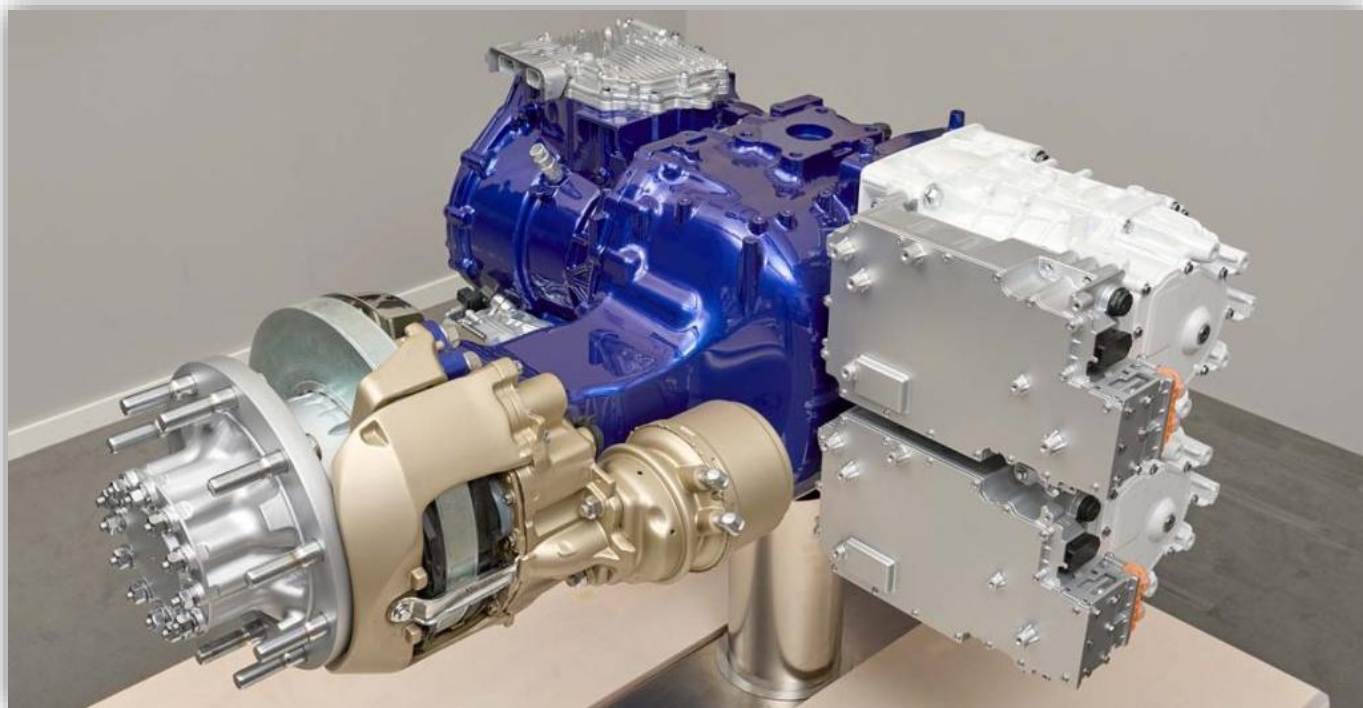
Volvo Lastvagnar tar nu nästa steg i elektrifieringen av tunga transporter. Med en ny generation eldrivna lastbilar och en helt ny fjärrlastbil med upp till 700 kilometers räckvidd vill företaget göra det möjligt att elektrifiera betydligt fler transportuppdrag än tidigare.

– Vi är ledare, vi är i framkant, sa Roger Alm, VD för Volvo Lastvagnar under en presentation vid Volvo Truck Center i Göteborg.

Under en dag hade jag möjlighet att bekanta mig med de nya modellerna där fokus ligger på längre räckvidd, snabbare laddning och högre produktivitet. Kronan på verket är nya Volvo FH Aero Electric som med hjälp av en ny e-axel och större batterikapacitet ska kunna köra upp till 700 kilometer på en laddning.

– Det innebär att vi kan matcha våra kunders affärsbehov fullt ut. Det har aldrig varit enklare att byta ut sina dieseldrivna lastbilar mot eldrivna, fortsätter Alm.

Samtidigt uppdateras Volvo FH Electric, FM Electric och FMX Electric. De får en ny drivlina med dubbla elmotorer och växellåda anpassade för eldrift vilket ger upp till 470 kilometers räckvidd och möjlighet att användas i fler typer av transportuppdrag.



Volvos nya e-axel.

Elektrisk drift ett av tre spår

Volvo Lastvagnar ska uppnå nettonoll till 2040 och det i hela värdekedjan. Lars Mårtensson som är miljödirektör på Lastvagnar talade om en "helhetsyn". Hela flödet från tillverkning till skrotning, men också den energin som används för att driva lastbilarna måste tas i beaktande.

Hela omställningen görs i nära samarbete med kunderna.

– Tillsammans behöver vi förstå vilka bränslen som finns tillgängliga på marknaden, den lokala infrastrukturen, kostnaderna och begränsningarna. Allt detta kommer att spela en avgörande roll för att minska klimatpåverkan för våra kunder, deras kunder och i förlängningen hela transportbranschen, förklarade Mårtensson.

Framåt kommer Volvo Lastvagnar att fokusera på tre spår för att uppnå sitt klimatmål. Det inkluderar batteridrivna lastbilar och förbränningsmotorer för biobränslen samt i framtiden vätgas och bränslecellsdrift.

Vill göra eldrift konkurrenskraftigt

Fram till idag har Volvo Lastvagnar levererat fler än 6400 eldrivna lastbilar till mer än 50 länder. De har idag tillsammans kört över 400 miljoner kilometer.

– Med den här lanseringen tar vi ett viktigt steg framåt för att göra eldrift till ett ännu mer konkurrenskraftigt alternativ till diesel inom fler delar av transportverksamheten, berättade Niklas Andersson, ansvarig för elektriska lösningar.

Mer än bara minskade utsläpp

Att ställa om till eldrivna lastbilar minskar inte bara utsläppen eller kan bidra med bättre ekonomi till åkerierna. De ger också ett helt annat mervärde till de som faktiskt sitter bakom ratten på lastbilarna.

Under en provkörning hade jag möjlighet att uppleva fördelarna direkt från förarstolarna. Här finns en förstahandsupplevelse av tyst och lugn, och inga vibrationer. Dessutom är fordonen mycket lättkörda. Trots att ekipagen vägde omkring 40 ton fanns det gott om kraft tillgänglig kraft och accelerationerna skedde jämnt utan ansträngning.



Applikationerna är många för de eldrivna fordonen

Just den tysta driften och avsaknaden av vibrationer är något som oftast lyfts fram som några av de största fördelarna jämfört med en traditionell diesellastbil. För många handlar omställningen därför inte bara om minskade utsläpp, utan också om en bättre arbetsmiljö bakom ratten.

Volvos budskap är tydligt. Ellastbilar ska inte längre vara begränsade till kortare transporter eller särskilda nischupdrag. Med längre räckvidd, snabbare laddning och bibehållen kapacitet vill Volvo nu göra eldrift till ett mer givet alternativ för både regionala transporter och delar av fjärrtrafiken.



FH Electric med e-axel



Volvo FMX är lite mer anpassad för tuffare terräng

Fakta:

Volvo FH Aero Electric med e-axel

Den största nyheten är nya Volvo FH Aero Electric med e-axel vilket alltså en eldriven fjärrlastbil som kan köra upp till 700 kilometer på en laddning med en maximal tågvikt på 48 ton. Genom att integrera elmotorer och växellåda i bakaxeln har Volvo kunnat frigöra plats för fler batterier utan att kompromissa med lastkapaciteten. Motoreffekten är på upp till 460 kW (623 hk).

Lastbilen får även stöd för megawattladdning vilket gör det möjligt att ladda från 20 till 80 procent på omkring 50 minuter med en maximal effekt på 700 kW. Vid en CCS-laddare är det möjligt att ladda med 350 kW och 20 till 80 procent tar 85 minuter.

Volvo FH, FM och FMX Electric – nästa generation

Samtidigt lanserar Volvo en ny generation av FH, FM och FMX Electric. Modellerna får en uppdaterad drivlina med högre effekt, snabbare laddning och möjlighet till tågvikter på upp till 65 ton. Lastbilarna riktar sig till allt från regional distribution till bygg- och anläggningssektorn och kan utrustas med olika kraftuttagslösningar för att driva exempelvis kranar, kroklyftar och tippflak direkt från fordonets batterier.



Kristofer Rask

7. Bilar som tiden glömde: Lamborghini Silhouette

Av Richard Dredge 19 april 2024 4 min läsning



Lamborghini har en historia av att bygga oförglömliga modeller. De flesta av oss minns Urraco, och Jalpa som kom efter är också ganska bekant. Men vad många glömmer är bilen som kopplade samman de två –**silhuetten**. Silhuetten var ett verk av **den avlidne Marcello Gandini**, som dog i mars, och den förtjänar en bredare publik.

Konceptuellt när Lamborghini var som lägst, är det på vissa sätt ett mirakel att några Silhouettes överhuvudtaget tillverkades. Det italienska företaget gick i konkurs efter att bilen introducerats, och under sin utveckling balanserade Lamborghini på randen; den enda anledningen till att Silhouette såg dagens ljus var att det var en vidareutveckling av en befintlig produkt, snarare än en nystartad design.



2+2 Urraco, som introducerades 1972, ersattes av Silhouette



Bilen som gav Silhouette var Urraco, som Lamborghini hade introducerat 1970 som P250, med en 220 hk, tvärmonterad 2,5-liters V8. År 1974 fanns en Endast för Europa P200, drivs av en 182 hk, 2,0-liters V8, samt P300 med sin 3,0-liters V8 som gav 265 hk. Som den första V8-motorbilen från Sant'Agata skapades Urraco för att öka produktionsvolymerna hos Lamborghini; som en direkt konkurrent till de små bilarna från Maserati och Ferrari var den därmed mer prisvärd, om än inte direkt billig. Urraco konkurrerade direkt med Ferrari 308 GT4 och använde samma mall, med sin Bertone-design, mittmonterad V8 och 2+2-sittkonfiguration.

Problemet med Urraco var att dess 2+2-sittande layout gjorde den betydligt mindre glamorös än en strikt tvåsitsig, och med Ferrari som lanserat 308 GTB (och sedan den targa-toppade 308 GTS), behövde Lamborghini verkligen något att konkurrera med. Lösningen låg i att beställa Bertone för att ta fram plåtklippen och göra om Urraco till en tvåsitsig med targa-topp. Silhouette blev resultatet, och den presenterades för världen på Genève-salongen våren 1976, för att säljas tillsammans med Urraco.

I princip en uppdaterad 3,0-liters Urraco, var Silhouette Lamborghinis första serieproducerade öppna bil. Även om den förde över Urracos motor och kaross var detta inte omedelbart uppenbart, eftersom bakdelen omdesignades med flygande stödpelare och en upprätt bakruta (precis som på 308 GTB/GTS). Där baksätena tidigare fanns kunde den avtagbara takpanelen i glasfiber förvaras, och för att skilja Silhouette från Urraco var hjulhusen fyrkantiga för ett mycket mer aggressivt utseende. Under dessa lister fanns större och bredare Campagnolo-hjul med de senaste Pirelli P7-däcken (195/50 fram och 285/40 bak), och som gräddde på moset fanns en djupare framluftsamm som gav större stabilitet vid höga hastigheter.

De flesta av de stora bilmagasinen vid den tiden gav Silhouette ingen bevakning, men Car hade varit ett fan av Lamborghini sedan dess tidigaste dagar, och vid inte mindre än fyra tillfällen publicerade tidningen körartiklar om denna övergångsmodell. Först ut var Ron Wakefield sommaren 1976. Han skrev: "Det här är den typen av bil vars gränser är så höga att man inte kan komma nära dem på allmän väg med den säkerhetsmarginal jag vill ha, och för att vara väl bekant med Silhouettens beteende skulle jag vilja ha en timme på en racerbana någonstans. Jag fick höra att bilen hade matchat en Group 4 Panteras varvtider under tester på Varano."



Prototypen som Wakefield körde var dåligt byggd så han avvaktade med att döma byggkvaliteten; bara några månader senare körde Mel Nichols den första Silhouette som landade i Storbritannien. Hans mer utförliga recension nämnde inte hur väl ihopskruvad Silhouette var, så förmodligen var denna tidiga produktionsbil färdig till en betydligt högre standard än prototypen. Men han funderade mycket på körupplevelsen, som han tyckte var något speciellt.

Nichols kommenterade: "Silhouette känns väldigt annorlunda jämfört med Urraco. Inte hårdare och skarpare som man kan förvänta sig, men mjukare och ännu mer smidig; tämmare... Jag färdades snabbt i Silhouette, och jag färdades så väldigt lätt. Ratten vrids och bilen svarar. Oklanderligt, precis, utan tvekan. Responsen verkar inte märkbart bättre än den redan utmärkta Urraco, men Silhouettens grepp när manövern väl är genomfört är utan tvekan starkare. Du har ännu bättre möjligheter för kurvtagning, med reserver så stora att jag nu sitter här efter att ha dundrade fram motorvägar i över 160 mph, efter att ha rivit upp berg och rusat nerför dem, utan någon aning om var Silhouettens gränser egentligen ligger... Urraco har inte överskuggats; den har fått beröm. Magnifikt så."

Mindre än ett år senare var Nichols tillbaka i Sant'Agata och tog med sig den sista Silhouette tillbaka till Storbritannien, medan Lamborghini balanserade på randen till konkurs. Produktionen var på lite mer än en bil i veckan; det hjälpte inte att Nordamerika, världens största bilmärknad, var förbjudet område, eftersom Lamborghini inte kunde leverera tillräckligt med bilar för att vara lönsamma för sin importör, så de levererade inga bilar alls. I juni 1978 hade Lamborghinis typgodkännandepapper för Storbritannien gått ut, vilket innebar att importören inte längre kunde sälja några bilar, trots att efterfrågan var på cirka 60 per år.



Som tur var räddades Lamborghini av bröderna Jean-Claude och Patrick Mimran, men det var en långdragen process som tog flera år, och vid det laget var Silhouettes tid förbi. Den sista Silhouette byggdes 1979 (samma år som den sista Urraco byggdes), med endast 55 exemplar i produktion, varav den sista skulle bli Jalpa-prototypen. Den bilen lanserades 1982, med en 3485cc-version av V8-motorn som först sågs i Urraco och fördes över till Silhouette. Mer än 400 tillverkades under en period som varade från 1982 till 1988, då Silhouette nästan hade försvunnit ur kollektivt minne.



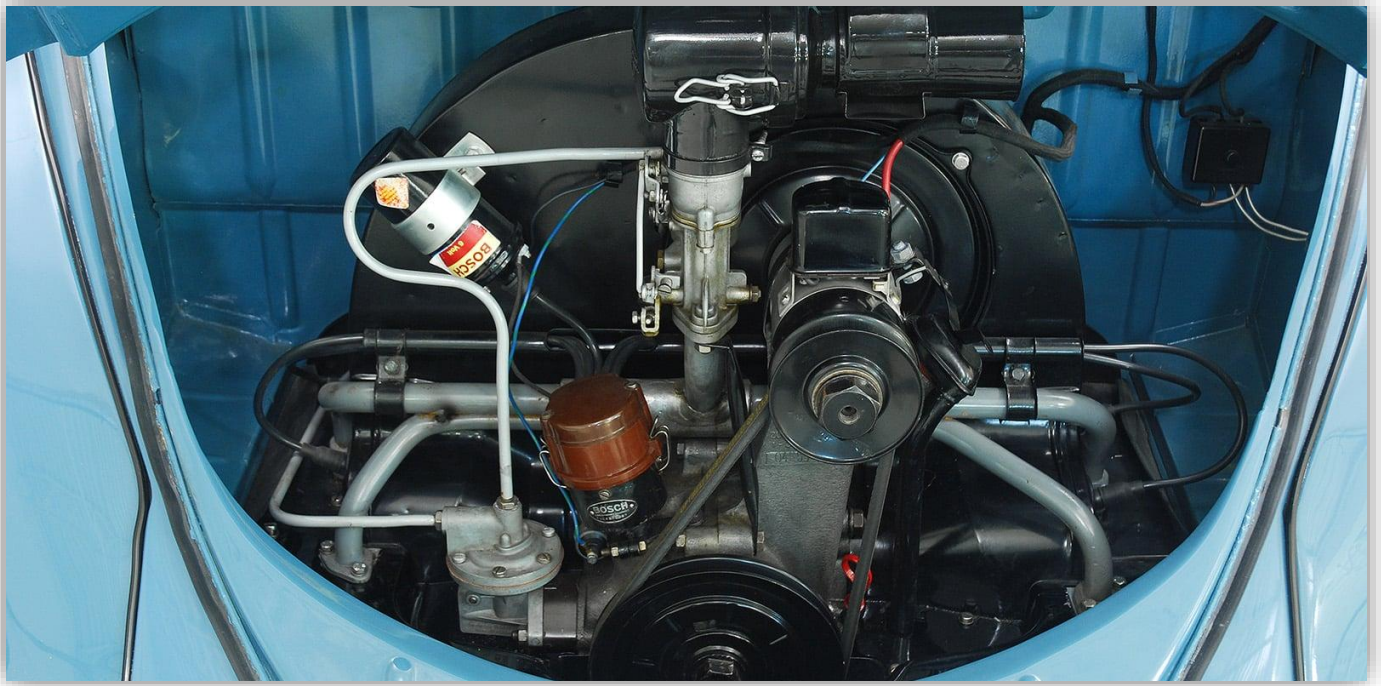
Richard Dredge

8. Volkswagen typ 1 1952



Volkswagen Bubblan rankas högt bland bilar som Ford Model T som en av de mest historiskt och kulturellt betydelsefulla bilarna som någonsin tillverkats. Först tänkt som praktisk personlig transport för familjerna i Nazityskland och designad av Ferdinand Porsche, fick den bilists godkännande över hela världen efter krigsslutet som uppskattade dess enkelhet, praktiska användbarhet och imponerande byggkvalitet. Bubblan utvecklades långsamt men stadigt under sin decennielånga produktionstid. 1949 utökades motorn till 1131 cc, 1952 lades synkronisering till andra och fjärde växeln, och 1953 blev bakrutan en oval ruta istället för den delade bakrutan som kännetecknade originalbilarna. Den sista förändringen har resulterat i de ursprungliga delade fönster-Bubblarna, som också är ovanligare än de mer allmänt producerade senare Bubblarna, och blivit några av de mest eftertraktade och värdefulla modellerna bland entusiaster och samlare.





Denna Volkswagen "Crotch Cooler" Beetle från 1952 är från det sista året av delade fönster och har noggrant restaurerats till bättre skick än i showroom. Den allra sista av de delade fönster Deluxe Beetles som byggdes efter 13 april 1952 hade öppna yttre luftventiler placerade på bakre delen av den främre kvartpanelen, kända som "Crotch Coolers". Den är klädd i en mycket attraktiv ljusblå färg med svarta skärmhus och stigbrädor, en grå tyginteriör med kanter i mörkgrått, vita och blå stålhjul med korrekta Volkswagen-navkapslar, 5,60-15 bias-ply-däck, VDO-instrumentbräda och ett tidsenligt takräcke med metallram och träslameller. Motorutrymmet är showroom-rent och noggrant detaljerat. Med tanke på Beetles mer funktionella natur och dess allestädes närvarande i vissa delar av världen har många behandlats grovt och även restaurerade exemplar har inte särskilt hög hantverkskvalitet. Denna bil, å andra sidan, är en annan historia. Dess restaurering är slipad, med mutter och bult, till en concours-kvalitet som överträffar allt som normalt ses på VW. Allt på toppen och undersidan är fräscht, mycket detaljerat och korrekt. Som en äkta Delad Window Type 1 Volkswagen är den redan mycket samlarvärd, men för dem som letar efter ett av de allra bästa exemplen som kan visas stolt vid högklassiga evenemang är denna Beetle ett utmärkt val.



Klassiker

9. Grattis Lotus Esprit!

Publicerad 12 juni 2009

(uppdaterad 30 augusti 2018)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Eskil har namnsdag riktar vi strålkastaren mot Esprit!



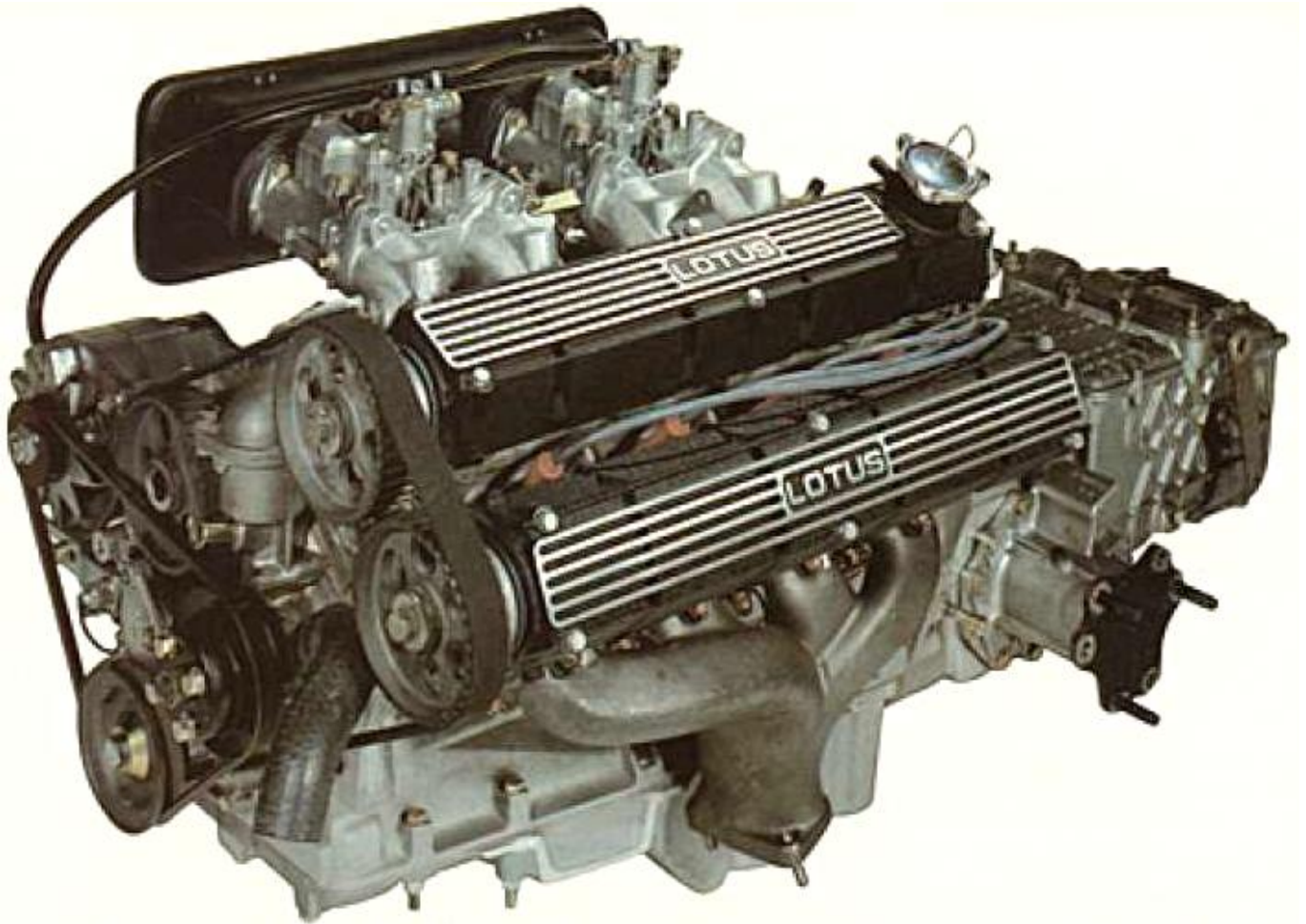
Lotus Esprit Concept 1972

På Turinsalongen 1972 visade Ital Design upp en silverfärgad konceptbil som påminde en hel del om ett pappersplan med sina rakbladsvassa linjer.

Drygt tre år senare dök designen upp igen på en bilsalong men nu i Lotus monter på London Motor Show. Lotus Esprit var född.

Modellen kom att leva i nästan 30 år fram till 2004 medan karossen blev allt mjukare i linjerna och motorerna allt starkare. Trots den långa produktionstiden blev det inte mer än drygt 10 000 exemplar byggda





Motorn var Lotus egenutvecklade fyra med 16 ventiler och dubbla överliggande kamaxlar. I första utförandet gav den 160 hk.



1980 lanserades den första Espriten med turbo. Den kallades Essex Esprit med sina 210 hk klarade den 0-96 km/h på 5,6 sekunder och toppade över 240 km/h. Detta är en lite senare modell.



1987 fick formgivaren Peter Stevens i uppdrag att uppdatera Esprit och resultatet blev en lite rundare framtoning.



1996 lanserades Esprit V8 med en egenutvecklad motor med dubbla turboaggregat och 350 hk. Samtidigt fanns också GT3 med tvåliters turbomotor.





10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Mustang 1964

Ford Mustang presenterades i New York och blev en omedelbar succé; det var årets bil som alla måste ha. Ford fick **22.000 beställningar** inom **24 timmar** efter modellens introduktion, vilket var nästan en fjärdedel av de **100.000 bilar** som man hoppades kunna sälja årligen. **Över 418.000 enheter** hade hittat ett hem vid dess första födelsedag.

Mustang levererade prestanda (när den var utrustad med en V8) och stil i ett prisvärt paket som tilltalade även bilister som inte gillade bilar. **Chevrolet Corvair**, dess främsta rival, var ingen match för den. År 2019 representerar Mustang fortfarande USA:s lättillgängliga drömbil. Över **10 miljoner** Mustangar har sålts hittills, och det är för närvarande världens **mest** sålda sportbil.





11. SAAB - Bilen med nio liv.

5 dec. 2025

De första åren



FILM: <https://youtu.be/Q4hmzVaWNM0>

Den legendariske motorjournalisten Christer Gerlach berättar den fantastiska och turbulenta historien om det lilla bilmärket SAAB.

Trots SAABs tuffa utmaningar och ekonomiska instabilitet, uttrycker entusiaster en oförändrad lojalitet till bilmärket. Att äga en SAAB handlar om mer än bara att köra, det är en livsstil. SAABs historia är full av tekniska innovationer och intressanta lösningar och har varit en symbol för svensk uppfinningsrikedom och förmåga att studsa tillbaka som fortsätter att inspirera sina fans. Christer drar igång ett långtidstest av en modern SAAB, från Trollhättan till Dakar.



Roger Warolin