



Morgan 3-Wheeler Super-Sports (1933)

1. Test av Morgan Plus Four
2. Fiat Grizzly officiell
3. Audi avslöjar ny superbil
4. Toyotas mest extrema Corolla
5. Cupra Raval och Volkswagen ID
6. Kinesiska succémärket Omoda & Jaecoo
7. Bentley Flying Spur uppdateras
8. Rolls-Royce uppdaterar Spectre
9. Testar att leva utan laddbox en vecka
10. Tesla anklagas för att ha ändrat köpeavtal
11. Morgan Super Sports Three-Wheeler
12. Willys 440 Coupe-Pickup
13. Grattis Mercury Marquis
14. De viktigaste bilarna

1. Första Testet av Morgan Plus Four 2025

Författad av Scott Evans 26 jan 2026

Mer uppmärksamhet än en Ferrari och mer personlighet än en McLaren, allt för Porsche Boxster-pengar.



Ja, du läste rubriken rätt. Det här är en ny bil, inte en klassiker. Det är inte en replika, en kitbil eller en fortsättningsmodell. Det är en helt ny bil och den heter 2025 Morgan Plus Four.

Fördelar:

- Känns snabb som fan
- Inga fina förarhjälpmedel
- Du kommer aldrig se en till

Nackdelar:

- Dragigt och högljutt
- Inga avancerade förarhjälpmedel
- Minimal praktisk nytta

Hur är det möjligt?

Tack vare FAST Act från 2015, som undertecknades till lag av president Barack Obama. Avsnitt 24405 tillåter en registrerad tillverkare av lågvolymer (definierat som global produktion av mindre än 5 000 bilar årligen) att bygga eller importera upp till 325 replikabilar per år så länge de är "avsedda att likna karossen på ett annat motorfordon som tillverkats minst 25 år tidigare." Lagen kräver också att fordonen är officiellt licensierade och drivs av en motor som är utsläppscertifierad av EPA, även om fordonen själva är undantagna från utsläppstestning.



FILM: <https://youtu.be/ff3SpoJ6YAk>

Men vänta, sa vi inte att Plus Four inte är en kopia? Ja, och det är därför **det tog Morgan tre år att få den godkänd för försäljning i USA**. Smart advokatverksamhet övertygade regeringen om att Plus Four var tänkt att likna +4 som såldes i Amerika på 1950- och 60-talen, liksom +8 som såldes här då och då på 80-, 90- och tidigt 2000-tal. Visst, det är samma företag som gör nästa generations modell av samma bil, men regeringen köpte den.

Det, Morgans årliga produktion på mindre än 1 000 bilar och en BMW B48 turbo 2,0-liters fyrcylindrig motor med Morgan-trimning (Morgan har aldrig under sin över 100-åriga historia byggt egna motorer) gjorde jobbet.

Ja, bara fyra cylindrar under den långa huven. Släpp de fjäderbelastade krokarna och svinga upp det centergångjärnsförsedda skyddet, så ser du att en stor del av det utrymmet faktiskt är fotutrymmet. Trots hur långt fram motorn sitter är den fortfarande långt bakom framaxeln, eftersom hjulen trycks fram till bilens front. Bakre överhänget är mycket längre, men det är inget problem. Det verkliga problemet är hur långt avgaserna hänger ner, vilket gör att de drar på fartgupp och branta uppfarter.

Hur är det?

Layouten **ger en ovanlig körupplevelse**. Du sitter precis framför bakaxeln och långt bakom bilens vridpunkt, så du märker att framänden svänger innan du gör det. För att ta apex när du kör snabbt måste du svänga in i kurvan en bråkdels sekund före någon annan bil, annars ligger du alltid utanför målet. Sittande nästan på bakaxeln känner din rumpa allt hjulen gör, och du känner igen slirvinkeln redan innan däcken börjar tjuta.

För något så här gammaldags är styrningen inte alls så pratsam som man kan tro. Kanske är det den långa länken eller helt enkelt den moderna elektriskt assisterade pakethållaren, men du får inte mycket feedback via ratten utan knappar. Styrningsresponsen är mycket snabb utanför mitten och ger precisa kurvrörelser men saktar ner ju mer du svänger, och trots all låsning är svängradien inget speciellt. Som det passar dess gamla bil-anda är styrningen tung vid låga hastigheter och lättar upp till behagligt tung när du accelererar.



Att köra Plus Four blir snabbt ett eget speciellt äventyr. Den väger bara 2 347 pund, så den 255 hk starka motorn är kopplad till ett bättre vikt-effekt-förhållande än en basmodell Porsche Boxster, som inte bara väger 600 till 700 pund tyngre utan också betydligt större, 20 tum längre och 5 tum bredare. Det startar i samma ögonblick som du sätter bilen i drive. Momentomvandlaren är så spänd att du verkligen måste trycka foten på bromsen annars hoppar bilen iväg. Håll trycket på pedalen vid varje ljus också, så att du inte råkar rulla framåt.

När den väl är avstängd går växellådan in i en trafik- och bränsleekonomivänlig rytm som snabbt går upp i högre växlar. Med så lite vikt att flytta behöver du aldrig sätta dig i turbon för att hänga med i trafikflödet. Det är bra, för bilen har en 12-gallons bränsletank som jag aldrig lyckades få mer än 9 gallon i, även när nålen visade tom. Den tenderar också att svämma över. Med en påstådd 37 mpg borde det räcka för 444 miles räckvidd, men jag fick aldrig mer än 200 miles ur en tank, inte ens bara på motorvägen.

Sätt bilen i Sport-läge och den är lika aggressiv som Porsches tvåsitsiga roadster. Det här är läget du använder oftast, eftersom det håller växellådan en växel lägre och turbon spolad, så den känns som en riktig **sportbil**, för ärligt talat, det här är en leksak för helger. Sport+ ska reserveras för slingrande vägar; Det är likvärdigt med ett raceläge i vilken annan bil som helst och överdrivet för allt utom den mest aggressiva körningen.

Ge allt och det här är den snabbaste 12-sekundersbilen du någonsin träffat. I våra tester nådde den 60 mph på 4,3 sekunder, en halv sekund snabbare än Morgans officiella uppskattning. Vi tror att den hade kunnat göra ännu bättre med mer gummi, men med smala 205-sektions Avon-sommardäck kunde vi bara bromsa till 2 000 varv/min vid lanseringen, annars skulle den röka dem.



FILM: <https://youtu.be/ktsSRLV-70M>

Nuförtiden är en 12,8 sekunders kvartsmil med en fälla på 107,7 mph inte superbilsterrium, men i en bil med mestadels plastfönster som sitter bara några centimeter ovanför marken och vars speglar fälls in i över 160 km/h, känns den som en raket. Det valfria prestandavgassystemet ger en mer melodisk och vassare ton än någon BMW med denna motor någonsin gjort. Ännu bättre är alla turboljud som låter som om kompressorn praktiskt taget är i bilen med dig, för det är den nästan.

Däckens smalhet kommer också till sin roll när du vrider på ratten. Vi fick 0,94 g på skidpaden och ett varv på 25,1 sekunder av figuråttan med ett snitt på 0,79 g, men det var jobb. Med stabilitetskontrollen avstängd förvandlades all aggressiv styrning till massiv överstyrning, och all gas överhuvudtaget förvandlade det till en snurr, mest för att det installerade Handling-paketet inte inkluderar en begränsad slirningsdifferential. Det händer snabbt, så snabbare händer krävs för att fånga den—och då fångar du den bara, inte förvandlar den till en power-on-drift. Dessutom reagerar bilen olika på vänster- och högersvängar när du överskrider greppgränsen, så hur du ställer in den beror på kurvan. Vi tror att det kan bero på att förarens vikt belastar vänster bakdäck tyngre, vilket i en så lätt bil kan öka greppet i kurvor i vänstersvängar eftersom den extra vikten hjälper till att motstå rullning. En andrepilot kunde hjälpa till att balansera det, men det var inget vi kunde testa.

Allt detta för att säga att vi starkt rekommenderar att du låter stabilitetskontrollen vara på och bara växlar både den och växellådan till Sport-läge när du vill köra fort. Du kommer att kunna känna dig bekvämt av bilens datorstyrda gränser när du lär dig lita på dem. Det är en av de få bilar som är roligare med barnflickorna engagerade eftersom de bara gör tillräckligt för att hålla kontroll samtidigt som du får gott om spelrum.

Den goda nyheten är att AP Racings bromsar klarar uppgiften. De är inte enorma, tryckta bakom grymma 15-tumshjul, men pedalen känns passande gammaldags och bromskraften finns där. Du måste verkligen stå på dem samtidigt som du har mycket fart för att komma in i ABS, och det är lätt att backa precis tillräckligt för att komma ut eftersom pedalkänslan är utmärkt. Vi registrerade en stoppsträcka på 106 fot från 60 mph, vilket är ganska bra med tanke på allt.



Fjädringen är ganska stel med Handling-paketet, men inte så mycket att du inte skulle kunna pendla till jobbet i Plus Four. Den får slut på rörelse över större gupp, vilket gör att bilen dansar runt, men den tar smällarna bra och man vänjer sig. Ändå, efter ungefär två timmars bilresa, känner du att du vill ta en paus.

Det enda sättet jag verkligen kan relatera upplevelsen av att köra den här bilen snabbt på en bergsväg är att be dig tänka tillbaka på barndomen och minnas biljakten i slutet av originalet *101 Dalmatiner*. (Klippet finns på YouTube om du behöver en uppfräschning.) Och föreställ dig sedan att du är Cruella de Vil som kör en liknande bil som en total psykopat. Så är det.

Endast automatiskt?!

Vänta, gå inte! Ja, Plus Four säljs endast med ZF åttastegad automat i USA trots att den erbjuds med sexväxlad manuell i Europa. Anledningen, enligt Morgans vd Mathew Hole, är rent ekonomisk och kan förändras om affärsunderlaget gör det.

Morgan är ett litet företag, och att få deras bil certifierad för försäljning i USA var en lång och kostsam process, liksom att bygga upp ett litet återförsäljarnätverk. Eftersom det är begränsat till 325 försäljningar per år finns det bara så mycket vinst på bordet för att betala för dessa investeringar. Företaget var tvunget att välja vilken drivlina de skulle satsa på, och i Europa står automater för 80 procent av försäljningen, så valet var självklart ur ett ekonomiskt perspektiv. Hole säger att om det finns tillräcklig efterfrågan i USA kommer företaget att homologera den manuella växellådan, som även erbjöds i USA av BMW med denna motor.



Specifikationer för Morgan Plus**Four 2025**

BASPRIS	84 995 dollar
PRIS SOM TESTAT	103 971 dollar
FORDONSLAYOUT	Frammotor, bakhjulsdriven, 2-pass, 2-dörrar förbränningsmotor, cabriolet
DRIVLINA	2,0L turbo direktinsprutad DOHC 16-ventils I-4
KRAFT	255 hk @ 5 500 varv per minut
VRIDMOMENT	295 lb-ft @ 1 550 varv per minut
ÖVERFÖRING	8-växlad automat
EGENVIKT (F/R-DISTRIKT)	2 347 lb (48/52 %)
HJULBAS	99,2 tum
LÄNGD x BREDD x HÖJD	150,8 x 65,0 x 49,2 tum
DÄCK	Avon ZV7 205/60R15 91V
EPA BRÄNSLEEKONOMI, STAD/MOTORVÄG/KOMBINERAD	Inte testad
EPA-OMRÅDET	444 miles (uppskattning)
PÅ REA	Nu
MotorTrend Testresultat	
0-60 MPH	4,3 sek
KVARTSMIL	12,8 sek @ 107,7 mph
BRUMSNING, 100-0 km/h	106 fot
SIDOACCELERATION	0,94 g
ÅTTA-VARV	25,1 sek @ 0,79 g (snitt)



Scott Evans

2. Fiat Grizzly officiell – ny kompaktsuv utmanar Dacia

Publicerad 2026-06-03 13:40 (uppdaterad 2026-06-03 13:48) Text Erik Söderholm

Fiat har siktet inställt på Dacia med den nya modellen Grizzly som börjar säljas senare i år



Fiat visar upp en ny modell som blir större än dagens Grande Panda. Den heter Grizzly och ska börja säljas senare i år.

Grundtekniken delas med bland andra Citroën C3 Aircross och Opel Frontera, men Fiat Grizzly kommer i två versioner: som vanlig suv och som coupésuv med slankare taklinje.

Bilen ska säljas med bensinmotor, som hybrid och med eldrift.

Några tekniska specifikationer finns inte ännu men bilen beskrivs som överkomligt prisatt, samtidigt som den ska öka Fiats vinstmarginal. Bland konkurrenterna "utanför huset" finns exempelvis Dacia Duster.



3. Audi avslöjar sin bomb: Ny superbil med V8-motor

Av Maths Nilsson 4 juni 2026, 20:54

Audi avslöjar sin oväntade bomb. Många trodde Audis superbilsera var över när R8 gick i graven. Men nu avslöjar de nya Audi Nuvolari: en superbil med kolfiberkaross och bensin-V8.



FILM: <https://youtu.be/fgCkZkAkeJ8>

När Audi chockade bilvärlden med R8 år 2006 visade de att ett vanligt bilmärke kunde bygga en superbil i absolut världsklass. Nu startar Audi en ny epok, samtidigt som Audis satsning i Formel 1. I dag visade de överraskande upp en helt ny superbil tillsammans med Nico Hülkenberg och Gabriel Bortoleto. Nya superbilen får namnet Audi Nuvolari och blir märkets snabbaste och mest kraftfulla serietillverkade bil någonsin.

Exteriören visar upp Audis helt nya designspråk som ursprungligen initierades av Concept C. Bilen bygger på den senaste generationens Audi Space Frame (ASF). Men till skillnad från R8 är hela karossen på Nuvolari tillverkad i kolfiber med hjälp av avancerad teknologi direkt hämtad från Formel 1.

Den som befarar att Audi har byggt en tyst, renodlad elbil kan andas ut. Bakom ryggen på föraren sitter en mittmonterad 4,0-liters V8-motor med dubbelturbo. Motorn snurrar hela vägen upp till sensationella **10 000 varv per minut** och levererar 800 hästkrafter på egen hand. Det är samma högvarviga motorarkitektur som hittas i nya Lamborghini Temerario. Men Audi stannar inte där. V8:an backas upp av tre axialflux-elmotorer på 110 kW styck. Två sitter på framaxeln och driver framhjulen, medan den tredje är placerad mellan bensinmotorn och växellådan.



Sammanlagt ger detta en systemeffekt på 1 001 hästkrafter (736 kW). Kraften skickas ner i asfalten via det nya intelligenta fyrhjulsdriftssystemet **quattro predictive ride**, som med hjälp av avancerade sensorer proaktivt fördelar vridmomentet till det hjul som har bäst grepp för att förhindra sladd. Prestandan är i hyperbilsbils-klass: 0–100 km/h: 2,6 sekunder, 0–200 km/h: 6,8 sekunder. Toppfarten är över 350 km/h

Inuti Nuvolari är allt fokus riktat mot själva körningen. Huvudinstrumenteringen visar den absolut viktigaste informationen för föraren, medan den centrala skärmen har tonats ner för att ge tyst bakgrundsinformation. Som en nostalgisk detalj har färgaccenterna i systemet lånats från de legendariska Auto Union-racerbilarna från 1930-talet. Föraren och passageraren sitter i extremt lätta skalstolar helt i kolfiber.

Endast 499 exemplar – levereras 2027

Namnet Nuvolari är en historisk hyllning till den italienske racerföraren Tazio Nuvolari, som skördade enorma framgångar för Audis historiska urfader Auto Union under 1938 och 1939 i den ikoniska Typ D-racern. Det fanns även ett lyxigt coupé-koncept med V10-motor år 2003 som bar namnet Audi Nuvolari, men det kom aldrig längre än till tv-spelet Gran Turismo 4. Den här gången är det dock allvar.

Något svenskt pris är ännu inte officiellt, men räkna med en prislapp på åtskilliga miljoner kronor. Audi Nuvolari kommer att bli extremt sällsynt – endast **499 exemplar** ska byggas för hela världen, och de första leveranserna till kunderna är planerade till första halvåret 2027.



FAKTA: Audi Nuvolari

- **Motor:** 4,0-liters V8 biturbo (800 hk / 10 000 rpm) + 3 st elmotorer.
- **Total effekt:** 1 001 hk (736 kW) / 730 Nm från V8:an.
- **Batterikapacitet:** 7,3 kWh litiumjon.
- **Prestanda:** 0–100 km/h på 2,6 sekunder, 0–200 km/h på 6,8 sekunder.
- **Toppfart:** Över 350 km/h.
- **Chassi & Kaross:** Audi Space Frame (ASF) i aluminium med full kolfiberkaross.
- **Drivning:** Fyrhjulsdrift (*quattro predictive ride*) med variable torque vectoring.
- **Antal:** Begränsad till 499 exemplar.
- **Produktionsstart:** Leveranser inleds under första halvåret 2027.

LÄS MER:**Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter****Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag****F1-mästaren Nico Rosberg först med Rimac Nevera: "En...**



Audi avslöjar nya F1-föraren



Sveriges mest googlade bilmodeller avslöjade



Rosberg kör sin nya gatbil med F1-motor: "Otroligt"



F1-stjärnan testar sin nya elbil med 2000 hk: 0-300...



4. Här är Toyotas mest extrema Corolla hittills

Av Andreas Bergsman, Testredaktör, M3

2026-06-02 14:05 CEST

Toyota har visat upp nya GRMN Corolla – en bantad, vassare och betydligt mer kompromisslös version av GR Corolla. Baksätet ryker, vikten minskar och fokus ligger helt på körglädje.



Det känns nästan som att Toyota har blivit bilvärldens största motvallsmärke. Medan många tillverkare fokuserar på större skärmar, fler assistanssystem och digitala funktioner lägger Gazoo Racing resurser på att bygga en tvåsitsig Corolla utvecklad för att köras så fort som möjligt runt Nürburgring.

Nya GRMN Corolla är den mest extrema versionen av GR Corolla hittills. Under huven sitter samma 1,6-liters trecylindriga turbomotor som i vanliga GR Corolla med 304 hästkrafter. Toyota har däremot höjt vridmomentet från 400 till 415 Nm och fokuserat på att förbättra bilens köregenskaper snarare än att jaga högre effektsiffror.

Bilen har fått en tätstegad sexväxlad manuell låda, omarbetad fyrhjulsdrift och en specialutvecklad fjädring som tagits fram genom tester på Nürburgring och tävlingar i japanska Super Taikyu-serien. Styrning, dämpare och fyrhjulsdrift har samtidigt finjusterats för att ge bättre precision vid hård körning.

Toyota har dessutom gått loss med kolfiber. Motorhuv, framskärmar, spoilerdetaljer och den justerbara bakvingen är tillverkade i materialet. Resultatet är en viktbesparing på 30 kilo jämfört med standardbilen. En del av bantningen kommer också från att baksätet helt enkelt kastats ut. GRMN Corolla är nämligen tvåsitsig.



Även däcken blir betydligt mer seriösa. Här sitter bredare Michelin Pilot Sport Cup 2-däck medan en extra kylning för intercoolern ska hjälpa motorn att hålla prestandan uppe under längre pass på bana.

Interiören följer samma tema. Föraren får en ny skålstol inspirerad av märkets tävlingsbilar, kolfiberdetaljer och en särskild GRMN-skylt med individuellt serienummer. Till och med Akio Toyoda, eller Morizo som han kallar sig i GR-sammanhang, har fått sin signatur på instrumentpanelen.





Produktionen blir begränsad och bilen ska främst säljas i Japan, Nordamerika och Australien. Några planer för Europa har Toyota ännu inte presenterat. Vilket känns lite synd. För i en tid när många prestandabilar blir tyngre, tystare och mer digitala känns en tvåsitsig Corolla med manuell låda och Nürburgring som utvecklingsbana nästan provocerande gammaldags. På bästa möjliga sätt.



Andreas är testredaktör för M3 och bevakar främst områden som ljud, smarta hemmet och motor. Han brinner för ny teknik och testar ständigt nya hörlurar, högtalare, städrobotar och luftrenare. Förutom när han är ute på vägarna och testar en ny elbil.

Nyligen publicerade artiklar av Andreas Bergsman:

- [Audi bygger sin galnaste bil ever – och den gör över 350 km/h](#)
- [Här är Grizzly – Fiats nya suv-offensiv](#)
- [Skodas nya eljätte – premiär om några veckor](#)



5. Tillverkningen av Cupra Raval och Volkswagen ID

Av Bobby Green 2026-06-04 kl 13:45

Polo igångl spanska fabriken

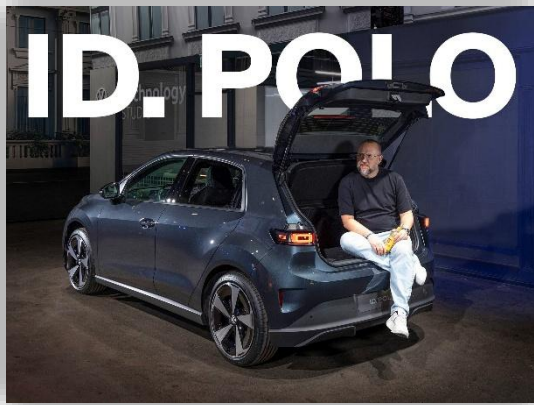


FILM: <https://youtu.be/sheDKiuQtHI>

Cupra Raval och Volkswagen ID.Polo är samma elbil fast i två olika skal. Nu har krabaterna börjat tillverkas på Seats fabrik i spanska Martorell. Man beskriver det hela som en milstolpe för märkena och fabriken där man investerat över tre miljarder euro.

Båda modellerna bygger på en gemensam plattform (MEB+) där man har minskat komplexiteten och kostnaderna i produktionen. Räckvidden ligger på upp till 45 mil. via.tt.se





**Vi har kollat in nya ID. Polo
Precis som en Polo ska vara!**



**Raval ska ta Cupra in i en ny era
Blev dyrare än man hade lovat**



**Polo är tillbaka som GTI!
Den här gången elektrisk**



Bobby Green



6. Kinesiska succémärket till Sverige: Har sålt 800 000 bilar

Av Åsa Wallenrud 2026-06-01

Omoda & Jaecoo har på kort tid tagit Europa med storm. Efter jättesuccén i Storbritannien är det nu dags för nordisk lansering.



Det kinesiska dubbelmärket har på bara tre år expanderat till 64 marknader globalt och passerade 800 000 sålda bilar under 2025.

Det kinesiska dual-brand-konceptet Omoda & Jaecoo, som ägs av fordonsjätten **Chery** International, rullar in i Norden under sommaren. Med importören RSA i ryggen ska märkena etableras i Sverige, Norge, Finland och Island.

Expansionen har hittills gått i ett rasande tempo. Sedan starten 2022 har koncernen tagit sig in på 64 globala marknader och under 2025 spräcktes drömgränsen med över 800 000 sålda fordon globalt.

Siktar på snabb tillväxt i Norden

I Europa har försäljningen redan passerat 200 000 bilar, med särskilt starka resultat i Spanien, Italien och Polen. Det tydligaste exemplet på märkets potential syns dock i Storbritannien. Efter lanseringen i augusti 2024 lyckades man under 2025 knipa en marknadsandel på 2,4 procent, vilket motsvarar 50 000 sålda bilar på bara ett år.

– Siffrorna från Storbritannien visar att detta är märken som träffar rätt. Kunder som jämför produkten med det de känner till från andra europeiska märken väljer Omoda & Jaecoo, säger **Rikard Lindström**, försäljningschef på RSA.

För att vinna de nordiska bilköparnas förtroende lanseras modellerna med en generös garanti på 7 år eller 150 000 kilometer.



Efter succéstarten i Storbritannien, där märket knep 2,4 procent av marknaden på ett år, står nu de nordiska länderna på tur för lansering.

Olika fokus för modellerna

Strategin bygger på två tydliga spår. Omoda riktar sig främst mot teknikfokuserade köpare med sina crossover-suvar. Jaecoo tar i stället sikte på premiumsegmentet med fokus på suv-kapacitet och laddbara hybrider. Längre fram väntar även det helt eldrivna varumärket Exlantix.

För att locka nordiska köpare satsar man hårt på trygghet. Bilarna kommer att levereras med en garanti på 7 år eller 150 000 kilometer. RSA arbetar just nu med att sätta återförsäljarnätet inför de första leveranserna i sommar.



Strategin framåt är tydlig där Omoda fokuserar på teknikstarka crossovers medan Jaecoo satsar på suvar i premiumsegmentet med hybridteknik.



Åsa Wallenrud

Frilansande motorjournalist och redaktör med stor erfarenhet av att testa bilar. Skriver nyheter för auto motor & sport om bilar, bransch och bilindustri.

7. Bentley Flying Spur uppdateras med svindyrt tillval

Publicerad 2026-06-03 07:39 (uppdaterad 2026-06-03 08:04) Text Erik Söderholm

Bentley tar i från tårna när det gäller prissättningen för ett nytt tillval. Men så utlovas också köparna en "hisnande detaljnivå".



Bentley har lanserat en uppdaterad version av lyxiga sedanmodellen Flying Spur.

En av nyheterna som märks först är fronten där Bentley gått över från dubbla till enkla framlampor. Det är första gången sedan 1962 som det sker på en av märkets sedanmodeller.

Bentley återlanserar också modellnamnet Flying Spur S med aktivt chassi och starkare motor. Den levererar nu hela 680 hästkrafter och 930 Nm.



Det finns fem olika stolsstilar att välja på. Var och en kräver tolv timmars hantverksarbete



Tillvalslistan är lång och består bland annat av champagnefärgad nyckel och tre olika "interiörteman".

Mest uppseendeväckande är dock ett nytt ljudsystem utvecklat av engelska Naim med 21 högtalare som enligt Bentley bjuder på "hisnande detaljnivå och fängslande realism".

Fängslande är även prislappen för tillvalet: det går loss på motsvarande 390 000 kronor inklusive svensk moms – ungefär lika mycket som instegsversionen av Volkswagens elbil ID.3 Neo.



Bentleys knep som gör Flying Spur ännu tystare



Bentleys nya elbil får ett "långsamläge"



Bentley lägger ned W12-motorn – ersätts av laddhybrid

8. Rolls-Royce uppdaterar Spectre

Carl Undéhn 2 jun 2026

Längre räckvidd och mer effekt



2022 lanserade Rolls-Royce sin första elbil Spectre och som väntat var det en modell som på många sätt bjöd på saker utöver det vanliga. Till exempel längden på hela 5,45 meter, en hjulbas på 3,21 meter, en motoreffekt på 430 kW och ett vridmoment på hela 900 Nm, vilket gjorde att bilen klarade 0–100 km/h på 4,5 sekunder och hade en toppfart på 250 km/h.

Något som uppenbarligen tagits emot väl hos kunderna, för enligt Rolls-Royce var Spectre märkets näst mest sålda modell under 2025. Nu lanseras uppdaterade versioner av både vanliga Spectre och toppversionen Black Badge, som då får tilläggsnamnet Series II. Med det ökar räckvidden samtidigt som prestandan vässas ytterligare.

Enligt Rolls-Royce bidrar ett uppdaterat batterisystem till 18 procent längre räckvidd, som nu är upp till 62,8 mil. Även tiden för att ladda bilen ska ha kortats med 14 procent, men laddeffekten är som tidigare upp till 195 kW. Med det kan Spectre Series II fylla batteriet på 112,4 kWh (tidigare 102 kWh) från 10 till 80 procent på 28 minuter.

Effekten har skruvats upp till 442 kW hos vanliga Spectre Series II, som nu har ett vridmoment på 1 015 Nm. Sprinten från 0–100 km/h är som tidigare 4,5 sekunder. Hos toppversionen Black Badge är effekten nu 500 kW och vridmomentet samma 1 015 Nm, vilket gör att 0–100 km/h går på 4,3 sekunder. Vad toppfarten är nämns inte.



Med uppdateringen kommer också flera nya interiöralternativ. Bland nyheterna finns ett tygmateriale tillverkat av bambufibrer, nya perforerade lädermönster och en uppdaterad instrumentpanel med över 8 000 individuella ljuspunkter. Även exteriören får nya valmöjligheter. Bland annat introduceras en ny blå lack kallad Ethereal Blue och nya 23-tumsfälgar med handpolerade detaljer.

Vad priset börjar på avslöjas inte. Den tidigare versionen av Spectre kostade vid vår provkörning 6 200 000 kronor.





9. Testar att leva utan laddbox en vecka

Av Christoffer Gullin

3 juni 2026

Att vara beroende av snabbladdare!



FILM: https://youtu.be/bIBIO9bo_sg

Tack till Vattenfall Incharge som sponrar den här videon där jag testar på att leva utan laddbox en vecka och reflekterar kring hur det fungerar.

Läs mer om Vattenfalls kampanj här: <https://incharge.vattenfall.se/sweden...>



10. Tesla anklagas för att ha ändrat köpeavtal i efterhand

Publicerad 2026-06-05 9:55 Text Erik Söderholm

Flera Teslaägare hävdar att företaget har trixat med formuleringar i signerade köpeavtal långt efter att affären genomförts.



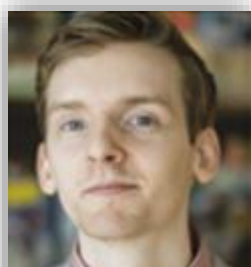
Tesla har ändrat underskrivna köpeavtal för nya bilar i efterhand, enligt flera amerikanska bilägare. Det rapporterar [Electrek](#).

När de digitala köpeavtalen skrevs under stod att bilarna hade systemet "Total självkörning". Men i efterhand verkar Tesla ha lagt till ordet "under uppsikt" inom parentes. Det tillägget fanns inte när avtalen skrevs under, enligt ägarna.

I andra fall går de digitala avtalen, som undertecknades mellan 2016 och 2024, över huvud taget inte att komma åt. Men andra dokument är fortfarande tillgängliga.

Huvudregeln för alla typer av avtal är att de ska hållas och att de i allmänhet inte kan ändras i efterhand.

Vi Bilägare har sökt Tesla i Sverige som uppger att företaget inte känner till detta.



Erik Söderholm

11. Morgan Super Sports Three-Wheeler 1933

Lästid cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 7 juni 2017

En kort historia om Morgan Threewheeler

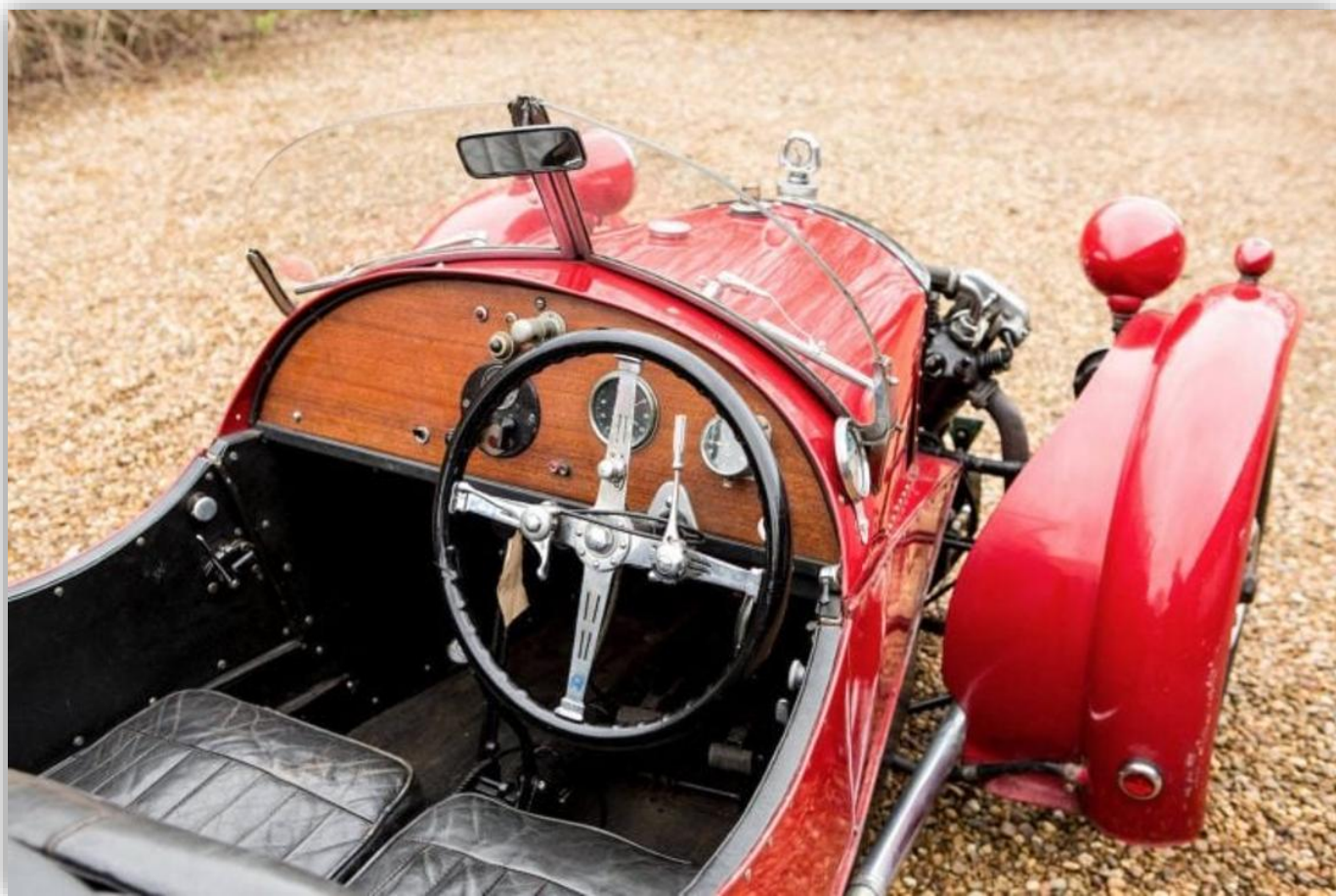


Morgan Motor Company grundades 1910 och har överlevt där många hundratals andra småföretag har misslyckats – främst genom att använda sitt excentriska brittiska arv som vapen. Morgan grundades ursprungligen av Henry Frederick Stanley Morgan, mer känd som HFS, för att sälja hans ovanliga men ständigt populära trehjuliga cykelbilsdesign.

Cyclecars var ett billigt transportmedel i Storbritannien eftersom de undvek bilskatt, men erbjöd ändå mycket av bilens bekvämlighet jämfört med en motorcykel. HFS hade arbetat för Great Western Railway när han köpte sin första vagn 1902, och 1909 hade han designat sin egen **trehjuliga vagn**, och på uppmaning av vänner bestämde han sig för att sätta den i begränsad produktion.

Hans första konstruktioner hade tre hjul och antingen ett eller två säten. Det beslutades tidigt att tvåsitsiga bilarna skulle tilltala en bredare publik, så uppmärksamheten riktades mot dem och ensitsiga bilarna glömdes nästan bort.

De tidigaste **Morgan-motorerna** drevs av framträdande, frontmonterade V-twin-motorer – vanligtvis från JAP (JA Prestwich), den brittiska motortillverkaren som senare skulle leverera till Brough Superior. Chassit var stålrörsramar, karosserna var gjorda av metallpaneler och de flesta bilar levererades med fällbara mjuka tak som gav rimligt väderskydd.



HFS Morgan var en ivrig förare och vann en guldmedalj i London-Exeter-London Reliability Trial 1911 i en av sina tidiga skapelser och hjälpte till att sätta den spirande biltillverkaren på kartan. Morgans tog även andra populära segrar, bland annat vid Cyclecar Grand Prix 1913 i Amiens i Frankrike.

År 1928 dök ett nytt chassi upp i Morgan-modellserien, kallat M-type, som låg 2,5 tum lägre än sin föregångare. M-typen användes på Super Sports-modellen, en mer konkurrenskraftig variant som var populär bland gentleman-racers och de som ville tävla med sina cyclecars. Den ursprungliga tvåväxlade växellådan försvann 1931 för att ge plats åt en ny, mer modern treväxlad växellåda plus backväxellåda.

De ursprungliga V-twin Morgans byggdes ända fram till utbrottet av andra världskriget 1939, och bevarade bilar från denna era är värda en rejäl slanta – särskilt om de fortfarande har sina originalmotorer installerade.





1933 introducerades F-Series Morgan, med en mer traditionell bilmotor monterad under huven, liknande Austin 7 och Model A Ford. F-seriens trehjulingar förblev i produktion fram till 1952, då Morgan helt ägnade sig åt fyrhjuliga bilar – tills trehjulingen gjorde en överraskande comeback 2011.

Denna nya **trehjuling** drivs av en 1983cc S&S V-twin som producerar 82 hk och 103 lbf.ft vridmoment. De har visat sig vara otroligt populära och väntelistan för att köpa en är fortfarande flera månader lång, begagnade exemplar har visat sig vara mycket skickliga på att långsamt tappa värde, och vissa har till och med sålts för mer än sitt ursprungliga rekommenderade pris.

1933 års Morgan Super Sports trehjuling som visas här

Morganen du ser här representerar den perfekta trifektan för märkesentusiaster – det är ett JAP-drivet exemplar, en Super Sports-modell och den har den föredragna treväxlade växellådan med backväxel.

Bilen har en frisk patina eftersom restaureringen skedde ända tillbaka till mitten till slutet av 1960-talet, och den har varit mycket väl omhändertagen sedan dess med noggrann och ganska minimal väganvändning. Den har använts i några evenemang, bland annat i ett populärt lopp mot en lika kapabel MG TC på Coppa Monza i Italien 1970.

Den har använts sparsamt för turnéer och klubbevenemang, med sin senaste framträdande redan 2013 (innan fotosessionen förstås) vid VSCC:s möte på Royal Oak Inn. Den röda trehjulingen med brandbil ska erbjudas av Bonhams den 30 juni på Goodwood Festival of Speed Sale.



Ben Branch

12. Willys 440 Coupe-Pickup 1940



De stilfulla bilar och lastbilar som Willys tillverkade i början av 1940-talet har länge varit en hörnsten i hotrodding- och dragracing-gemenskaperna. Medan en Hemi-driven '40 Willys "Gasser" som kör upp på en lokal dragbana är en ikonisk bild för varje historisk dragracingentusiast, kan samma syn få en entusiast av traditionellt märke att vrida sig. Oavsett om det är coupé eller lätt pickup, lämpade de kompakta dimensionerna och den låga vikten i Willys "Americar"-serien sig väl för 'rodders som trycker in massiva V8-motorer under huven och åker racing, men den populariteten har gjort standard, oklippta exemplar till en synst sällsynt syn idag.





Denna 1940 Willys Model 440 1/2-ton pickup är en sällsynt överlevare, restaurerad till nästan standardutseende med några diskreta och attraktiva personliga detaljer. Model 440 Coupe-Pickup introducerades för modellåret 1940 och riktade sig till flottchefer som sökte ekonomiska och billiga lätta leveransfordon. Till ett listpris på endast 535 dollar garanterade Willys varje lastbil i 100 000 miles eller tre år. Trots de attraktiva siffrorna kunde Willys inte konkurrera med Detroit's stora aktörer, och försäljningen levde aldrig upp till förväntningarna.





Med tanke på det hårda liv de flesta kommersiella fordon levde är den smarta och stilfulla lilla 440 Coupe-Pickup ganska sällsynt idag. Detta exemplar har genomgått en högkvalitativ kosmetisk restaurering, med den helstålsklädda karossen attraktivt i djupt blått, med röda hjul och vidvita färger för det klassiska utseendet. Lacken är utmärkt och kromlisterna är i liknande fint skick.

Interiören är attraktivt restaurerad i naturlig beige klädsel, accentuerad med havregryns-matta i fyrkantig vävning samt instrumentbräda och dörrtoppar i karossfärg. Lite konstnärlig frihet togs i valet av material, vilket värmer upp hytten utan att förstöra den ursprungliga layoutens enkla charm. Elektroniska mätare från Classic Instruments behåller det klassiska utseendet samtidigt som de tillför ett lager av pålitlighet och funktionalitet. Restaureringsarbetet är mycket välgjort, med en tilltalande kvalitet som uppmuntrar till regelbunden körglädje.

Willys förlitade sig på sin beprövade "Go-Devil" radfyra för att driva hela "Americar"-serien från 1937 till 1947. Den 134,2 kubiktums fyran är klassad till blygsamma 60 hästkrafter, men har massor av karaktär. Motorutrymmet är prydligt och väl detaljerat, med vissa tecken på regelbunden användning. Kraften går via en 3-växlad manuell växellåda med golvväxel. Användbara uppdateringar av drivlinan inkluderar en 12-volts omvandling med generatorladdning och en högvridningsmotor för växelreducering. Den fungerar bra och känns välorganiserad på vägen, med överdriven karaktär och charm.

Med diskreta men effektiva uppdateringar är denna sällsynta och härliga Willys 440 Coupe Pickup en fröjd att köra, och den autentiska, högkvalitativa restaureringen kommer garanterat att dra mycket uppmärksamhet på vägen, på klubbträffar eller på din lokala Cars & Coffee.



13. Grattis Mercury Marquis!

Publicerad 15 juni 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Margit och Margot har rätt till kaffe på sängen vill vi även fira Marquis.



1967 döpte Mercury sin största tvådörrars hardtopmodell till Marquis. **"Det här är det närmaste en annan bil kan komma körupplevelsen och känslan i en Lincoln Continental"** menade Mercury i samtida reklam. Fatta, en mildare version av Lincoln, inte en upplädd Ford.

"Come together" sjöng The Beatles 1969 samtidigt som Mercury införde Marquis som namn på alla karossvarianter av "fullsize"-modell.

Fram till och med 1972 fanns viljan att nästan vara en Lincoln kvar. Dolda strålkastare och fenderskirts var Lincolnattribut värda att ta efter. V8-motor på 429 kubiktum var standard kopplad till en trestegs automatlåda.

1973-78 blev utseendet mer Fordlikt igen och 1975 fick karossen detaljförändringar för att se lite längre ut. Grand Marquis var född. En motor på 460 kubiktum blev tillval eller en mindre på 400 kubiktum ersatte 429:an.

1979 var det dags att banta bort all överflödigt vikt ändå skulle fasaden av "fullsize" hållas uppe. Kvar blev något där det såg ut att fattas en meter på mitten av bilen och nu var man nere på en motor på 302 kubiktum.

Sista krympningen kom 1983 då Marquis återkom på en mindre plattform med en fyrcylindrig basmotor på 2,3 liter. 1986 ersattes Marquis av Sable men Grand Marquis finns kvar som bilmodell än idag.



Mercury Marquis Colony Park från 1970 med sitt Lincoln-tycke är det närmaste gigantisk. Fullsize när det är som bäst.



1979 och fortfarande finns ambitionen kvar att vara fullsize även om det innebär märkliga proportioner.



Mercury Marquis 1985

14. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Renault 16 1965

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

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

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



