



Zaporozhets 965A 1968

- 1. Premiär för Skoda Peaq**
- 2. Morgan Midsummer Coupé**
- 3. Corvette ZR1X satte nytt rekord på Pikes Peak**
- 4. Ford Cardinal**
- 5. Volvos struliga 480**
- 6. Per Eklund**
- 7. Zaporozhets**
- 8. ISO Rivolta**
- 9. Grattis Toyota Cressida**
- 10. De viktigaste bilarna**



1. Premiär för Skoda Peaq

Av Christoffer Gullin

23 juni 2026

Stora utrymmen och checkar flera boxar



FILM: https://youtu.be/D3tLi_Avhac

Jag har tagit en titt på nya Skoda Peaq från premiären i Geneve. I videon går jag igenom bilen och ger en första titt på mjukvaran, förvaringen och de tre sätesraderna som erbjuds.



Christoffer Gullin

2. Morgan Midsummer Coupé

Av Lars Krijgsman 24 juni 2026 • 15:49

Tät och nästan unik



FILM: <https://youtu.be/In0N2Ms0a2E>

Är Morgan Midsummer för öppen för dig, men blev du mer än charmad av dess utseende? Då är Midsommer Coupé lösningen. Det är också ännu mer exklusivt.

År 2024 lanserade Morgan **Midsummer**; resultatet av ett samarbete mellan den lilla engelska biltillverkaren och det italienska designhuset Pininfarina. Det är en öppen tvåsitsig bil med en BMW-bensinmotor begränsad till endast femtio enheter. Den största attraktionen under midsommaren är inte sex-i-raden, utan dess exteriör. Midsommaren utstrålar atmosfären från roadsters från 30- och 40-talen. Självklart finns det mycket att personifiera, men tak finns inte tillgängligt. Den helt nya Morgan Midsummer Coupé är för personer som vill vara torra vid plötsligt skyfall.

Midsummer Coupé har en ganska upprätt vindruta och ett kort tak med diagonala bakdelar. Morgan Midsummer Coupé saknar inte slående designelement. Vi ser grillar i skärmarna, anmärkningsvärt långa ben där de klassiskt utseende sidospeglarna är placerade och silverfärgade element längst ner på sidan, fram och bak. Stora delar av taket är gjorda av glas. Precis som glastaket är bakrutan delad i två. Dörrarna är större och inte utbytbara med de på den öppna Midsummer och ett silverfärgat element löper längs hela motorhuven, taket och baken. Varje aluminiumplåtsbit är handslagen.



Morgan kommer bara att göra 9 exemplar av Midsummer Coupé. Så det är ännu mer exklusivt än det öppna originalet. Rolig fakta: det kommer att finnas en på Louwmanmuseum i Haag!





3. Corvette ZR1X satte nytt rekord på Pikes Peak

Av Bobby Green

2026-06-23 kl 19:00

Men elbil vann hela rasket



ZR1X har visserligen lite el under skalet men det är den mulliga V8:an som dominerar. Den hjälpte precis bilen att sätta nytt rekord för produktionsbilar på Pikes Peak. Med JR Hildebrand bakom ratten klockades tiden 9:30.104 vilket är hela 23 sekunder bättre än det tidigare rekordet.

Absolut snabbast på sträckan i år var dock Fords eldrivna Super Mustang Mach-E som rattades av racerföraren Romain Dumas. Hans tid blev raska 8:18.202 vilket var elva sekunder snabbare än den som kom på andra plats. Tiden har dock fortfarande inget mot den Romain tidigare har klockat med Volkswagen ID.R - 7:57.148.

roadandtrack.com



Bobby Green



FILM: https://youtu.be/5nWOB0_NIYo



FILM: https://youtu.be/A_QCkiFBpN4



Corvette ZR1X snabbaste bilen Car and Driver testat
Bugatti who?



Den här Corvetten utmanar hyperbilarna
ZR1X bjuder på 1267 hästar



Ford har byggt en super-version av Mustang Mach-E
Nu har den karossen den förtjänar

Ars Technica

4. Ford Cardinal 1963 – för radikal för Amerika

Skriven av Larry Printz | ARS TECHNICA 26 sep

Här är vad som hände när Ford försökte reagera på Volkswagen Bubblan



Ford Cardinal-prototyp 1961

Mellan 100 procents tullar och nu ett förestående förbud mot mjukvara är det tydligt att USA:s bilindustri är mer än lite orolig för att få sin lunch uppäten av kraftigt subventionerade kinesiska biltillverkare. Men det är långt ifrån första gången som dräkterna i Detroit har sett stormmoln anlända från avlägsna länder.

År 1957 verkade Detroit's biltillverkares dominans på den amerikanska marknaden oslagbar. Mindre, oberoende amerikanska biltillverkare som Studebaker, Packard, Nash, Hudson, Kaiser och Willys-Overland genomgick olika sammanslagningar för att mäta sig med General Motors, Ford och Chrysler, men med liten framgång.

Ändå stod Amerikas stora tre inför ett litet men växande problem: utländska biltillverkare.

Den som växer snabbast? Volkswagen. Oerhört populär världen över sålde biltillverkaren sin miljonte bil 1957, varav 36 000 såldes i USA, vilket gjorde den till biltillverkarens största exportmarknad. Ironiskt nog var problemet Detroit's skapelse. De tre stora hade erbjudits de bombade resterna av Volkswagen gratis sju år tidigare. Deras inställning sammanfattades av Ernie Breech, Fords nyutnämnda styrelseordförande, som sade till Henry Ford II 1948: "Jag tror inte att det vi erbjuds här är värt ett öre."



Nash Rambler Cabriolet 1950

Biltillverkaren som Ford avvisade var bland en flod av alltmer populära importerade småbilar. Medan Ford hade 31 procent av den amerikanska marknaden hade de inget som kunde motverka Volkswagen Bubblan eller andra Lilliputian-importer som Renault Dauphine. En intern rapport från Ford nämnde den överraskande trenden. Överraskande? Ja.

Oberoende amerikanska biltillverkare hade försökt sälja mindre bilar. Och medan Nash Rambler från 1950 och Nash Metropolitan från 1953 blev populära, floppade andra försök, som Kaiser Henry J från 1951 och Hudson Jet från 1953, katastrofalt. Så det verkade som att amerikaner inte gillade små bilar.

Mer exakt gillade de inte de små bilar som amerikanska biltillverkare erbjöd. De gillade de som importerades från Europa. Antalet nya utländska bilregistreringar i USA ökade från 12 000 enheter 1949 till 207 000 år 1957 och beräknades nå 625 000 år 1961 innan det sjönk till 495 000 år 1963. År 1959 hade till och med Studebaker lagt märke till och lanserat den kompakta Lark. Dess försäljning blev tillräckligt populär för att den långsamt skulle vända sin långsamma nedgång mot glömska tillfälligt.

De tre stora svarade med nya kompaktbilar 1960 med Chevrolet Corvair, Chrysler Valiant och Ford Falcon, samt den exklusiva Pontiac Tempest, Oldsmobile F-85, Buick Skylark, Dodge Dart och Mercury Comet—den sistnämnda planerad som en Edsel tills märket lades ner 1959. Av kompaktbilarna visade sig Falcon vara den mest populära trots att den var enkelt stilad, spartansk i inredningen och oblygt funktionell. Det var visionen från Ford Motor Companys president Robert McNamara.

"McNamara trodde på grundläggande transporter utan gimmickar, och med Falcon satte han sina idéer i praktiken," sade Lee Iacocca, då en stigande stjärna på Ford. "Jag var tvungen att beundra dess framgång. Här var en bil prissatt för att konkurrera med de små importbilarna, som började slå in starkt och redan hade nått nästan 10 procent av den amerikanska marknaden. Men till skillnad från importbilarna hade Falcon sex passagerare, vilket gjorde den tillräckligt stor för de flesta amerikanska familjer."



Ford Falcon 1960

Ford Falcon sålde 417 174 exemplar under sitt första år, ett rekord som slogs av 1965 års Ford Mustangs 418 812 enheter och senare av 1978 års Ford Fairmonts 422 690 enheter.

Det var en anmärkningsvärd bedrift för ett företag som just kommit från den ödmjuka misslyckandet med medelmarknadsmodellen Edsel. Edsel, som marknadsfördes som något revolutionärt, var allt annat än det. I kontrast visade den växande konsumentacceptansen av mindre bilar att konsumenterna efterfrågade något nytt. Och Fords president Robert McNamara trodde att han hade svaret.

Liten, men inte tillräckligt liten

Redan innan den kompakta Falcon började säljas tyckte McNamara att den var för stor för att vara en direkt konkurrent till Beetle och Renault Dauphine. I oktober 1958 började produktplaneringskommittén, efter att ha studerat tillväxtutsikterna för utländska biltillverkare, föreställa sig en bil mindre än Falcon, en "Segment 1" som använde utbytbara delar mellan dess amerikanska och europeiska verksamheter för att hålla kostnaderna nere.

Kommittén granskade kostnaden för att tillverka en konventionell vattenkyld, fyrcylindrig Renault Dauphine-motor. Med en cylindervolym på 0,85 liter och en gjutjärnsblock och aluminiumtopplockar ansågs den likna något Ford kunde ha tillverkat.

Med en förväntad årlig volym på 150 000 enheter var kostnaden för Ford att bygga Dauphine-motorn i England 25 procent lägre än om den byggdes i USA och 22 procent billigare än om den tillverkades i Tyskland. De extra amerikanska kostnaderna berodde på arbetskostnader, som var två och en halv gång högre än i England och tre gånger så höga som i Tyskland. Delar kostar också mindre utomlands – 7 dollar billigare i England och 5 dollar billigare i Tyskland. Kommittén var dock orolig för att långa transitrutter, schemalägningsproblem, politiska konflikter och fackliga invändningar kunde ha minskat eventuella utländska kostnadsfördelar. Trots det bestämde de sig för att bygga Segment 1:s motor i Europa.



Ford Cardinal-prototyp 1960

En ny fågel kläcktes

I juni 1959 pågick ingenjörsutveckling och testning av en Segment 1-vagn. Nu känd som Ford Cardinal, var den 160 tum (4 064 mm) lång och 61,9 tum (1 572 mm) bred och hade en hjulbas på 97,5 tum (2 476,5 mm), nästan identisk med den på Beetle och större än Dauphine. Och med sitt lastutrymme på 524 liter (18,5 kubikfot) slog Forden Volkswagens 178 liter (6,3 kubikfot) och Renaults 263 liter (9,3 kubikfot).

Cardinal, som var planerad att byggas i Amerika och säljas både i USA och Europa, var nästan identisk med den tyska Ford C-Class-bilen, även om Cardinals motorvolym, transmission, drivlina, karossdetaljer och elektriska detaljer kunde skilja sig åt. I maj 1960 beslutades att en 1,5-liters, 60-graders V4, producerad av Ford i Tyskland, skulle driva framhjulen och kräva 43,4 miljoner dollar för att byggas.

Liksom Renault hade Ford en treväxlad manuell växellåda, även om Volkswagen hade en fyrväxlad. Till skillnad från importmodellerna, som använde bakaxelfjädring, använde Cardinal bladfjädring och 13-tums gummi, istället för europeernas 15-tums. Forden var den kraftfullaste av trion, med 71 hk (53 kW) och 120 Nm vridmoment, jämfört med 41 hk och 31 kW och 90 Nm för Beetle och 32 hk och 24 kW och 66 Nm för Dauphine. Men Fords 758 kg (1 672 lb) tunga vikt gjorde den tyngre än den 736 kg (1 623 lb) tunga Volkswagen och 681 kg (1 502 lb) Renault. Ford förväntade sig att Cardinal skulle leverera 27 mpg (8,7 L/100 km), liknande Volkswagens 26,6 mpg (8,8 L/100 km) och en förbättring på 25 procent jämfört med Falcon, även om den låg efter Dauphines 30 mpg (7,8 L/100 km).



En annan vy av 1960 års Ford Cardinal-prototyp

Kostnaderna visade sig vara överväldigande

Medan Cardinals tekniska framsteg, motor, transaxel och plåtverktyg skulle importeras för att hålla kostnaderna nere, uppskattades Cardinal till 1 306 dollar till 8 dollar mer än Volkswagen Beetle, 64 dollar mindre än Renault Dauphine och 272 dollar mindre än Ford Falcon Tudor. Med planer på att producera 150 000 enheter årligen förväntade sig Ford en årlig vinst på 23 miljoner dollar, en avkastning på 13,4 procent.

Och det behövdes. Försäljningen av importerade bilar i Europa hade nått 110 000 enheter, vilket var mer än vad företaget förutspått för 1959. Det som var mer oroande för Ford var dock att en Beetle såldes för 465 dollar mindre än Ford Fairlane och 280 dollar mindre än Falcon. Det var tillräckligt stort för att Volkswagen skulle ta större marknadsandelar. Och Ford-bilarna kostar alla mer att äga. En Ford Fairlane kostade 1 434 dollar för att köra 10.000 miles årligen, medan en Volkswagen Beetle krävde 812 dollar. Som jämförelse kostade en Falcon 1 247 dollar, medan en Cardinal förväntades kosta 1 072 dollar.

Trots detta trodde Ford att Cardinal skulle bli den första verkliga konkurrensen som VW mötte på den amerikanska marknaden, ett segment som nu uppskattas vara omkring 700.000 enheter.

Bilens start är markad

I november 1960 befordrade McNamara Lee Iacocca till general manager för Ford-divisionen. Kardinalen var ett faktum när året gick mot sitt slut, och McNamara anslöt sig till presidentvalde Kennedys administration som försvarsminister. Iacocca ersatte honom sedan som president för Ford.

Under Iacocca genomgick Cardinal förändringar som troligen beordrades av Iacocca för att göra den mer säljbar. Dess hjulbas växte med 51 mm (2 tum) medan längden ökade med 178 mm (7 tum), vilket ökade dess vikt, kostnad och föreslagna grossistpris, nu 1 414 dollar, eller 100 dollar mer än Beetle. Sedan, i mars 1962, läckte ryktet om Fords nya lilla bil ut.



År 1961 var McNamara borta. Hans ersättare, Lee Iacocca, gjorde kardinalen större och mer påkostad, som visas ovan. Genom att göra det förstörde han dess chanser att byggas.

"Den hetaste nyheten var Fords beslut att introducera USA:s första 'kompakta kompakt', en 99-tums. hjulbasbilen kallad Cardinal," skrev Time Magazine. "Designad för att ta en del av marknaden som nu innehas av Rambler American och sådana importvaror som Volkswagen, kommer Cardinal att produceras med start i juli vid samma fabrik i Louisville som tillverkade den olycksaliga Edsel. För att minska arbetskostnaderna kommer Ford att låta bearbeta vissa Cardinaldelar inklusive motor, växellåda och differential – i Tyskland och skeppas till Louisville för montering. Fords tyska och brittiska dotterbolag kommer att tillverka lokala varianter av Cardinal."

Priset var då 1 700 dollar, och till det priset var Iacocca inte nöjd.

"När jag äntligen såg kardinalen blev jag besviken. Det var en fin bil för den europeiska marknaden, med sin V4-motor och framhjulsdrift. Men i USA fanns det inget sätt att den kunde säljas. Bland andra problem var Cardinalen för liten," skrev Iacocca senare. "Och även om bränsleekonomin var bra, var det ännu inte en försäljningspunkt för den amerikanska konsumenten. Dessutom var stilen usel."

Trots Fords investering på 35 miljoner dollar i Cardinal, sade Iacocca till Henry Ford II att Cardinal var en förlorare.

"Att ta fram ännu en citron så snart efter att Edsel skulle få det här företaget på knä," sa han till Ford. "Vi har helt enkelt inte råd med en ny modell som inte tilltalar yngre köpare." Inom en månad förmedlade ett pressmeddelande nyheten: Cardinalen är död.



Cardinal såldes i Europa som 1962-70 Taunus 12M

"Vi övervägde att introducera en ny, mindre, lättare bil sent 1962." Vi påpekade dock att "förändringar i marknadsförhållanden eller andra faktorer kan göra att dessa planer ändras," sade Henry Ford II. "Efter långa och seriösa överväganden av marknadsförhållanden och andra faktorer beslutades det att skjuta upp produktionen av bilen i USA på obestämd tid."

Iacocca gillade aldrig McNamaras spartanska Falk, och han gillade definitivt inte Cardinal. Han hade sina egna idéer.

"Jag blev alltmer medveten om den yngre generationens ekonomiska makt, en kraft som ännu inte hade erkänts i vår bransch," sade Iacocca.

Det var detta tänkande som ledde till skapandet av Ford Mustang, ett fordon baserat på McNamaras Falcon, där den första prototypen härstammade från Cardinal-prototypen. Ändå såg Cardinal dagens ljus som den tyska Ford Taunus 12M, med cirka 2,5 miljoner sålda exemplar mellan 1962 och 1970.

Ändå gav Iacocca McNamara erkännande.

"McNamara var före sin tid—10 år, för att vara exakt. Ett decennium senare, efter OPEC-krisen, skulle kardinalen ha varit en världsmästare."



Larry Printz

5. Volvos struliga 480: "Hela dörrklädseln lossnade"

Publicerad 2026-06-21 6:30 Text Calle Carlquist

Enögd och oberäknelig – 480-modellen höll på att bli ett fiasko för Volvo. Nu finns det inte särskilt många exemplar kvar.



Tio år efter marknadsdebuten 1986 förekom **sportkupén Volvo 480 ES** som begagnatobjekt i Vi Bilägare nummer 7/1996. Det var en udda artikel där ett antal "konkurrenter" av olika biltyper för max 60 000 kronor jämfördes med märkets första framhjulsdrivna modell. Spannet omfattade såväl Volvo 740 som Peugeot 405 Mi16 och Hyundai Sonata.

I texten kallades 480 ES för familjens svarta får, inte utan skäl. De första två åren efter modellens debut måste ha inneburit kaos och stress inom Volvo. Maken till **problemtyngd bil** hade man aldrig lanserat, i alla fall inte sedan **343 dök upp 1976**. Olyckligtvis byggdes båda vid Volvos nederländska fabrik.

»Den här kärran skulle bli kul att prova!«

Hösten 1986 fick denne skribent stifta bekantskap med 480 ES. Det skedde på en ödslig fjällväg i Jämtland och bilen hade nederländska registreringsskyltar. Röd och grann var fyra åttin, med sportig, egen framtoning.

Under främre stötfångaren fanns en diskret Volvogrill med tvärså och allt, annars skvallrade ingenting i designen om släktskap med andra Volvomodeller. Inne i kupén fanns fyra separata stolar dekorerade med röda fartränder i sömmarna. Den här kärran skulle bli kul att prova!



Tio år efter lanseringen, 1996, togs Volvo 480 upp som ett begagnatklipp i Vi Bilägare

Här och där över kullar och krön skymtade jag arbetskamrater som jag snart skulle byta bil med ty detta var ett flerbilstest.

Jag njöt av färden. Volvons instrumentpanel var häftig och proppad med välordnade reglage. Det fanns till och med en liten färddator som hanterades med ett roligt vridreglage.

Efter ett tag bytte jag till en annan bil i testet, vilken har jag glömt, men nya Volvon hade gett mersmak. Lite snabbare kunde den kanske ha varit, Renaults 109-hästare på tvären där framme lät oväntat plågad och med farten var det inget vidare bevänt.

I kulisserna väntade en turboversion så det lät ju lovande. Inte anade jag då att den skulle få ett effektlöft på blott elva hästkrafter, från 109 till 120, men det visade sig att körbarheten ökade väsentligt i alla fall. Alltid något.

Problem och irriterande småfel radade alltså upp sig för Volvos allt annat än flygande holländare. En dag på tidningsredaktionen fick jag besök av en skärrad 480-ägare på vars bil motorhuven utan förvarning flugit upp under färd och alldeles skymt sikten.

"Enögda" exemplar siktades då och då i trafiken, sedan de uppfällbara strålkastarna strejkat i nedfällningen. Tittar du på begagnatbilen i den här artikeln ser du att inte ens ett foto av en 480 gick fritt från fel; det finns ett tydligt och obegripligt hack i motorhuvens linje på sidan. Ack!

Efterhand och ingen vet efter hur mycket pengar och vända Volvo fick fason på sin egentligen ärtiga lilla bil. Det var bra det, samma teknik och underställ skulle ju föras över till vardagsmodellen 440 och med den fick man inte misslyckas.

"Däremot är det inte längre helkorkat att satsa på sportkupén som begagnad eftersom Volvoverkstäderna genom åren lagt ner mycket tid på att bota barnsjukdomarna", skrev ViB:s Boo Wennerberg.



Allt det där ligger ju långt bakåt i tiden men om det är något som har en förmåga att envist hänga kvar när bilar diskuteras så är det deras fel och fadäser, även om de har botats aldrig så väl. Nu när nästan alla av de drygt 80 000 480 som tillverkades är borta är det dags att hitta ett fint exemplar. Lycka till med det!



Läs också:



Volvos lansering av 343 – fick växelväljaren i handen



Volvo 480 siktade högt – sedan började problemen



Volvo 480 överraskade testförarna i "F1-testet"



Volvo C30 är uddamodellen som kan bli en klassiker



6. Pekka: Per Eklund

Göran Aničić kommentar Per Eklund 22 juni 2026

Saab-föraren som aldrig släppte taget



Den 21 juni fyllde Per "Pekka" Eklund 80 år. För Saab-entusiaster var det inte bara en födelsedagsanmärkning. Det markerade 80 år av en förare vars karriär genomsyrar nästan varje seriös Saab-tävlingskapitel – från 96 V4-skogssträckor i början av 1970-talet till en 750 hk Viggen på ett berg i Colorado 2002.

Född i Eda, Värmland, växte Eklund upp med bilar och motorer från början. Som han en gång uttryckte det: **"Jag började läsa pace notes vid 13 års ålder, så jag har aldrig gjort något annat än att köra bil och jobba i garaget."** Det fokuset blev den avgörande tråden i en karriär som, enligt alla ärliga mått, fortfarande inte är över.

Innehållsförteckning:

- **1 Saab-verkets år: 1970–1982**
- **2 Rallycross: Det långa mästerskapet**
- **3 Pikes Peak: Rekordet som stod sig i 12 år**
- **4 Fortfarande bakom ratten**
- **5 Varför Eklund är viktigt för Saabs historia**

Saab-verkets år: 1970–1982

Eklund började på Saab som fabriksförare 1970, tillsammans med en ung **Stig Blomqvist**, och tävlade i rally-VM från 1973 med **Saab 96 V4**. Hans **genombrott kom vid Swedish Rally 1976** – hans **enda WRC-seger**, och ett av de sista stora resultaten från fabriks eran för Saab 96 V4. Två år senare, **1978, blev han svensk rallymästare** efter att ha slagit sin egen stallkamrat Blomqvist i titeln.



När **Saab stängde sin officiella motorsportavdelning 1979** kunde det ha varit slutet. Istället gick Eklund ut och producerade kanske det mest minnesvärda resultatet i sin rallykarriär. 1982 – året *efter* att fabriksstödet upphörde – körde han en privatanmäld, **Clarion-sponsrad Saab 99 Turbo** till fjärde plats totalt i Swedish Rally, mot ett fält av avancerade fyrhjulsdrevna maskiner, på snö. Han slutade femma i det totala FIA World Rally Championship för förare den **säsongen – Saabs bästa resultat någonsin i WRC-ställningen**. Han var alltid stolt över den fjärde platsen, med vetskap om vad det kostade att försvara Saab-märket mot alla odds.

Eklund återvände så småningom till WRC en sista gång 1997, då han körde en officiellt anmäld **Saab 900 Turbo** i den brittiska deltävlingen. Under 83 WRC-starter samlade han på sig 13 pallplatser och 73 etappsegrar. Inte karriären för någon som bara var där för att delta.



Rallycross: Det långa mästerskapet

Eklund hade **faktiskt tävlat i rallycross sedan 1971**, då han vann det första svenska rallycrosssevenemanget någonsin, på Hedemora den 17 oktober samma år. Han anlände som en av disciplinens pionjärer och stannade inte på fyra decennier.



FILM: <https://youtu.be/vWbVT8xU6jA>

Under 1990-talet och in på 2000-talet blev han en av de mest konsekventa ledarna i FIA:s Europamästerskap för rallycrossförare. Titeln kom 1999: **Per Eklund blev FIA-mästare i europeisk rallycross** med en **Saab 9-3 T16 4x4** som producerade cirka 530 hk. Han slutade sedan tvåa i mästerskapet 1998, 2002 och 2003, samt trea både 2000 och 2001 – en period av jämnhet som lätt kan underskattas. Svenska rallycrossmästerskapet följde 2004.

Maskinen bakom dessa resultat – den klargula och blå **Clarion Team Europe** Saab 9-3 T16 – blev en av de mest igenkännliga tävlingsbilarna märket någonsin producerat. En Saab, kampanjad av en oberoende verksamhet, som vann Europas hårdaste kortslutningsdisciplin. Det var vad det var.



FILM: https://youtu.be/99_uvJk7nPw



FILM: <https://youtu.be/22kPfQrMShI>

Pikes Peak: Rekordet som stod i 12 år

Pikes Peak International Hill Climb – 156 kurvor, 12,42 miles, nästan 1 500 meter höjdskillnad i Colorado – är där Eklunds Saab-berättelse nådde sin bredaste publik. Han tävlade där 2000 och igen 2002, båda gångerna i en specialbyggd **Saab 9-3 Viggen 4x4**.

För år 2000 hade ingenjören Tommy Karlsson utvunnit 760 hk från en standardbaserad 2,0-liters turboladdad Saab-fyracylindrig motor med en Garrett T04S-turboladdare som körde över 2 bar laddtryck. På långvägd rallyfjädring med Michelin-radialdäck satte Eklund tiden **11:21,58** i Open-klassen – näst snabbast totalt i hela loppet. En punktering och växellådsproblem på tävlingsdagen kostade en klassseger, men tiden stod som rekord.

År 2002 återvände han med **en uppgraderad maskin som producerade 750 hk vid 8 000 varv/min** – nu byggd av Saab-tunaren TrollSpeed – kopplad till en Prodrive 6-växlad sekventiell växellåda och fyrhjulsdrift, hela paketet vägde 950 kg. Den här gången gick han in i **Unlimited-klassen**, utan sikte på en kategoriseger utan på snabbaste totala tid. Hans beräkning: de 156 kurvorna utgjorde 40 % av banan, så de aerodynamiska marktryckstillskotten – inklusive en solid diffuser – skulle ge mer tid i kurvorna än de förlorade på raksträckorna.

Hans svenske rival Blomqvist var också på berget, i en Ford RS200. Eklunds löpning på **11:13,20** slog honom med över 34 sekunder. En annan tävlande, David Donner, satte den snabbaste totala tiden den dagen med en V8 som tydligt tappade vatten i toppen, men Eklunds Unlimited-klassseger – och det faktum att en 950 kg tung Saab hade gått snabbare än en Prodrive-byggd Subaru WRX med 39 sekunder – blev en del av tävlingshistorien.

Det Open-klassrekordet från 2000 på 11:21,58 förbättrades inte förrän 2012, då Romain Dumas äntligen slog det. Tolv år.



Fortfarande bakom ratten

Den svenska artikeln i [Sportbibeln](#) noterar att Eklund 2020, vid 74 års ålder, gjorde en tävlingscomeback i Supercar-klassen vid RallyX Nordic i Arvika. I maj 2024 deltog han i Rally Magic med kartläsaren Peter Friberg, i en Saab 99 EMS.

Hans personliga motto – som också är titeln på hans självbiografi från 1998 – är en fras från hans modersmål Värmland: *"En får inte ge sig."* Det betyder: **man får inte ge upp.**

Varför Eklund är viktigt för Saabs historia

För Saab-entusiaster är Eklund betydelsefull just för att han inte tillhörde endast en period i märkets tävlingshistoria. **Han var där under skogssträckorna 96 V4.** Han höll 99 Turbo i WRC-tävlingen efter att fabriksprogrammet stängts. Han **förvandlade den 9-3 T16 till en europeisk Rallycross-mästare.** Och han gav Viggens namnet ett av dess mest högljudda tävlingsresultat på ett berg i Colorado.

Den där gemensamma tråden – en förare, ett varumärke, fem decennier, flera discipliner – är sällsynt. **Grattis på 80-årsdagen, Pekka. En får inte ge sig.**



Göran Aničić



7. Zaporozhets är en liten kämpe från Ukraina

Av Diether Rodatz och Frank B. Meyer

24 februari 2026, 06:00

Den är liten, men kan inte tas ner: SAS-965A "Zaporozhets" från Zaporizjzja i Ukraina



Det ser nästan ut som en , men SAS-965A "Zaporozhets" är ett barn av Ukraina. Från 1960 och framåt tillverkade SAS-965 småbil med endast 23 hk från 0,75 liters slagvolym familjer av Sovjetunionens mobila motorfordon, följd 1962 av SAS-965A med 27 hk och 0,9 liter.

Instruktionsboken berömmar: "3A3-965A-bilen, den minsta sovjetiska personbilen, är mycket populär bland förarna." Vad mer? Partiet hade beställt den så, och bilar för privata köpare var en bristvara.

Populär eller inte, var en Zaporozhets än dyker upp idag, stjälar den showen från alla konkurrenter.

ZAZ, SAS, 3A3 – vad heter Zaporozhets nu?

Namnet är lite förvirrande: tillverkaren i den ukrainska staden Zaporizhzhia heter Занопізький автомобілебудівний завод, uttalas "Zaporizsky Avtomobilebudivny Zavod". Som du kan se är de första bokstäverna, som ser ut som en trea, ett mjukt S. Därför kallas förkortningen 3A3 ZAZ på engelska och internationell stavning, i DDR såldes den som SAS.



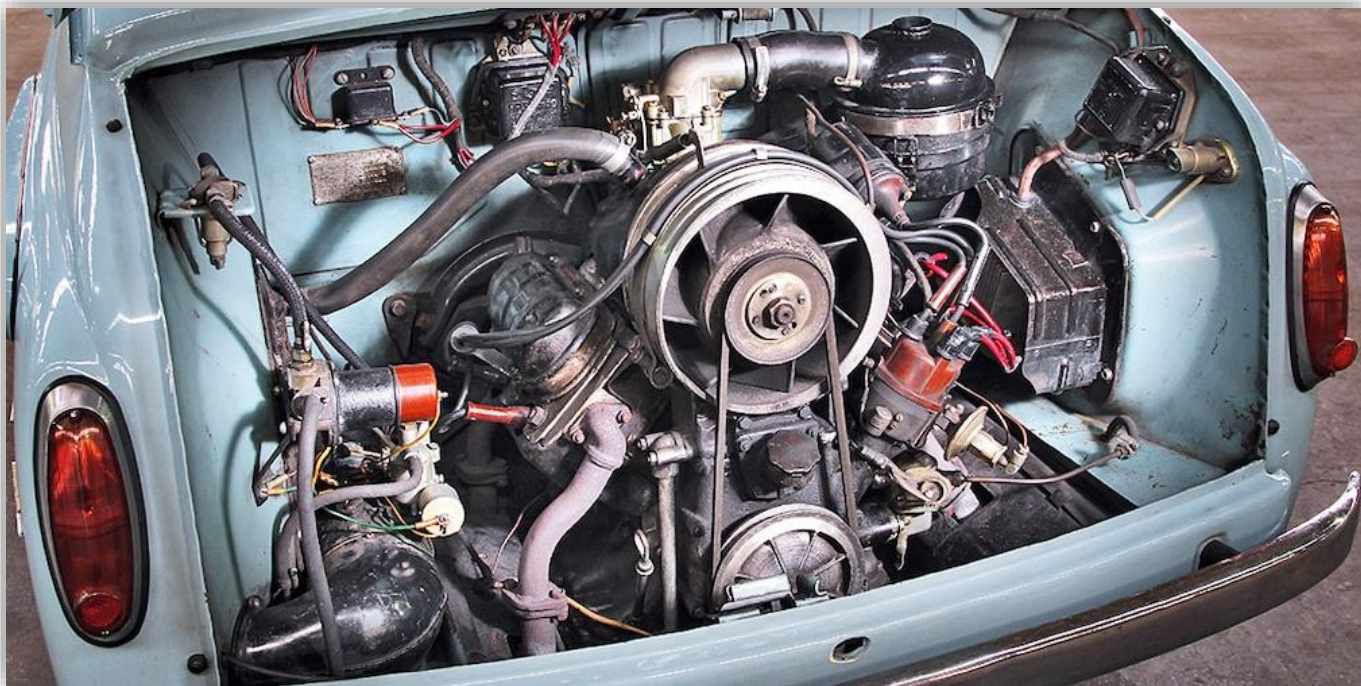
*Zaporozhets 965A fanns med parkeringsvärmare som standard.
Dessutom finns en variabel interiör och ett terrängchassi.*

Modellen kallas officiellt 3A3-965A eller SAS-965A på tyska. Eftersom han kommer från Zaporizjzja var "Zaporozhets" initialt hans inofficiella smeknamn; i DDR såldes dock den och dess efterföljare SAS-968A officiellt under varumärket Zaporozhets från 1967 till 1979. Detta låter som en tungvrickare, men uttalas helt enkelt "Zaporous". Mnemonisk brygga: Fidget Frog.

Men oroa dig inte, du kan också bara kalla honom vid hans smeknamn: "Sapo".



*Ratt med chic hornring, hastighetsmätare med bränslemätare
och oljetemperaturdisplay. Det senare är särskilt nödvändigt.*

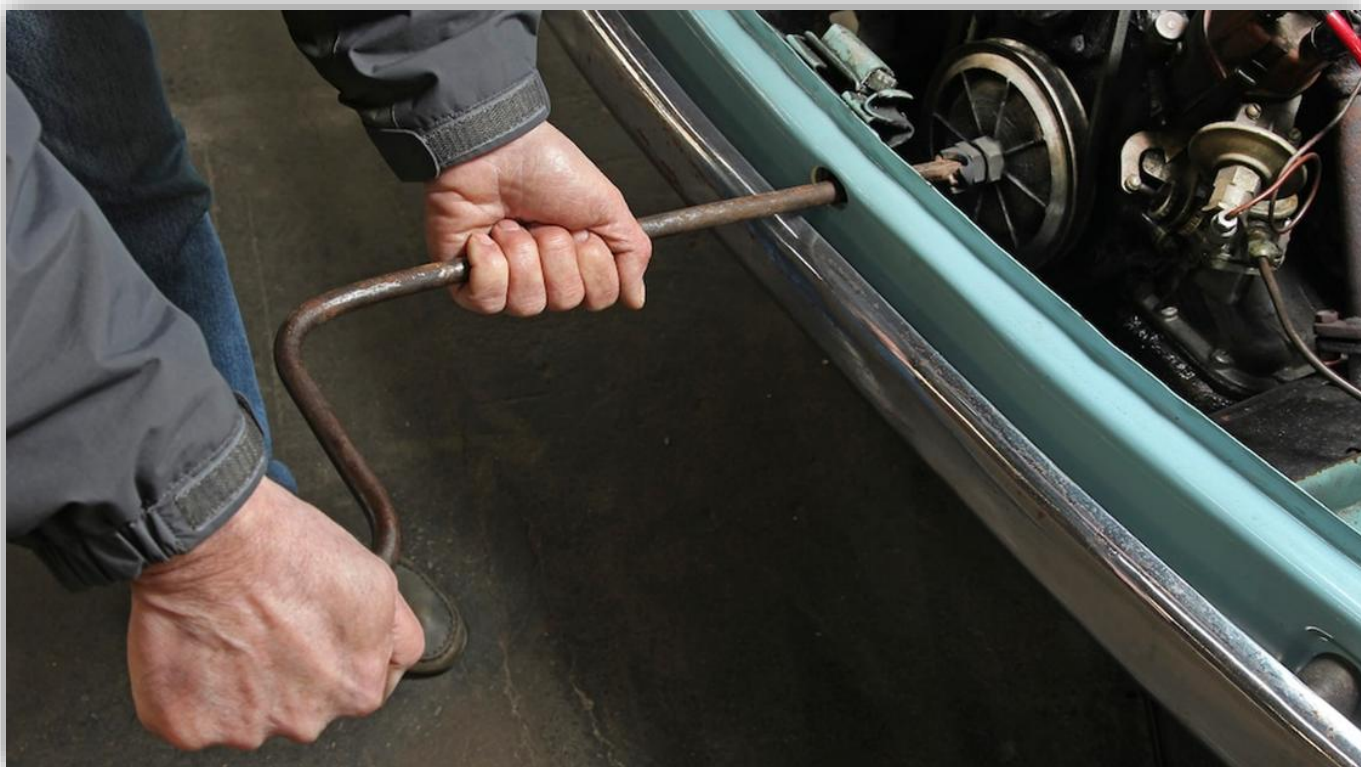


*Under huven finns en kylfläkt som Porsches,
med generatoren i mitten. Vänster nere parkeringsvärmaren.*

Bakmotorn: fyrcylindrig i V-form

Den ganska snyggt formade karossen vilar på sina stäppfärdiga 13-tums hjul, vars bakgälar avslöjar att hans hjärta slår bak. En luftkyld V4-motor bakre fräser runt i fyrtaktsrörelser.

Som kännare vet blir den snabbt för varm för den 27 hk starka motorn. Avgasklaffen under registreringsskylten är termostatiskt styrd från fabriken, men de flesta ägare kilar bara fast den för att hålla den helt öppen hela tiden. (De heta bakslungorna: klassiker med bakmotor)



Det inbyggda verktyget innehåller inte bara en luftpump utan även en vevvev.



De sidoluftintag som visar att motorn är placerad bak. Fram- och bakrutorna är lika stora. Genom det lilla hålet i Sapo-bågen skriker ett gulligt horn.

Men eftersom inte ens det ibland räcker, vände den ukrainska tillverkaren SAS helt enkelt luftkanalen i efterföljaren SAS-968, som nu sögs in luften bakifrån och blåste ner den uppifrån runt motorns kylfenor. På grusvägar leder detta till att senare Sapos står i ett dammoln med motorn igång.



*Bagageklucka i stil med tidiga Fiat 600.
Tanken på sidan, på väggen hänger containern för vindrutetvättssystemet.*



Den kyrilliska bokstäverna 3A3 står för tillverkaren SAS eller ZAZ. Fabriken i Ukraina monterade bland annat Daewoo/Chevrolet-modeller under licens fram till Rysslands attack 2022.

Parkeringsvärmare: standard i Zaporozhets 965A!

Men nu räcker det med varm luft. Låt oss bekvämt ta oss genom självmordsdörrarna in i insidan. Mycket bar plåt, bara avbrutet av hastighetsmätare och alla möjliga knappar. Den viktigaste av dessa finns längst till höger, eftersom många V4 Zaporozhet har en bensindriven hjälpvärmare som standard, vilket inte var en lyx i deras hemland utan en nödvändighet. Med några förvärmningsknep vaknar den och gör även sibiriska vintrar uthärdliga.

Du kan ligga i den här lilla bilen

Sittplatserna kan göras om till en solbädd – eller låt oss säga, en solbädd. I kombination med parkeringsvärmaren är det nästan en mikro-husbil.

Ett chassi som ett terrängfordon

Det var Sapos uppdrag att kunna krypa över de allra värsta stigarna, ingen störces av den svampiga hanteringen.

Fram har den en stabil torsionsbalkaxel, vid bakre triangeln. En vanlig konstruktion vid den tiden, men som gjorde att många exemplar hamnade i diket efter kurvor som inte drevs särskilt snabbt. För den mycket indirekta styrningen gör räddning genom korrigering till en fråga om tur. Den lilla ukrainaren är bara envis.



965A-modellen var faceliften av Zaporozhets 965 från 1962 med 900 istället för 750 cc

Specifikationer: Zaporozhets 965A

- Motor: V4 (fyr cylindrig V-motor), fyrtakts
- Ventiler/kamaxlar: 8/1
- Kamaxeldrift: Kedja
- Slagvolym: 887 cm³
- Borrning x slaglängd: 72,0 x 54,5 mm
- Effekt: 20 kW (27 hk) vid 4000 varv/min
- Maxvridmoment: 52 Nm vid 3000 varv/min
- Toppfart: 80 km/h (fabriksspecifikationer varierar)
- Acceleration 0-100 km/h: inte mätbar
- Drift: Fyrväxlad manuell växellåda, bakhjulsdrift
- Fram-/bakbromsar: Trumma/trumma
- Testbilsdäck: 145/80 R 13
- Hjulstorlek: 5,2 x 13"
- Tomvikt/nyttolast: 665/300 kg (AUTO BILD-mätvärden)
- Viktfördelning fram/bak: 39/61 % (AUTO BILD-mätvärden)
- Vändcirkel vänster/höger: 10,9/10,5 m (AUTO BILD-mätvärden)
- Förbrukning (fabriksspecifikation): 5,5 liter normalt/100 km
- Tankkapacitet: 30 liter

Slutsats av Frank B. Meyer

Hårdskal, hårdkärna: En Zaporozhets är mångsidig, terränggående och kan inte förstöras ens med våld. En motståndskraftig liten kille.



Frank B. Meyer

8. ISO Rivolta Coupé 1965



När vi ser tillbaka på historien ser vi ofta tillverkare som ger sig in i bilbranschen, antingen av en slump eller tack vare insatserna från en passionerad person som ansvarar. Några av de största biltillverkarna genom tiderna började med att bygga annat än bilar – Pierce-Arrow (cyklar och fågelburar), Lamborghini (traktorer för gård) och Studebaker (vagnar och vagnar). Vissa var bara små inslag på radarn, som Pegaso (tung lastbilar) eller Vespa (motorscooter), medan andra höll ut tillräckligt länge för att få en entusiastisk skara. Iso-företaget började faktiskt som "Isothermos", en kylskåpstillverkare i Genua, Italien. År 1942 tog en motorgalen industriman och ingenjör vid namn Renzo Rivolta över företaget, döpte om det till Iso Autoveicoli och flyttade det till Bresso, strax utanför Milano. Rivolta gick bort från kylteknik och började bygga motorcyklar omkring 1948. Hans motorcyklar var dyra, men mycket eftertraktade tack vare robust ingenjörskonst och överlägsen byggkvalitet. Under de första åren efter andra världskriget kämpade Italien för att återhämta sig och återuppbygga från krigets förödelse. Motorcyklar var populära, billig transport men folk behövde också något mer praktiskt att ta sig fram i.





Iso presenterade Isetta bubble car 1953 – en trehjulig (senare fyrehjulig) bil driven av en motorcykelmotor och med plats för två vuxna och en eller två matpåsar. Den kaxiga lilla Isetta blev tillräckligt populär för att inspirera Renzo Rivolta att sälja rättigheterna att producera sin bil till andra tillverkare. Framför allt är det bilen som hjälpte BMW att överleva efterkrigsåren och sätta Tyskland på hjul igen. Att sälja rättigheterna gav Rivolta en hel del pengar att utveckla en något lyxigare bil än den lilla Isetta.





I början av 1960-talet slog sig Renzo Rivolta ihop med Giotto Bizzarrini och Giorgetto Giugiaro på en bil som var ett steg över Isetta. Den nya bilen, kallad *Rivolta*, var en av de första exemplen på "hybrid"-sportbilar som kom ut ur Europa på 1960-talet. Italienskt designad och byggd, den nya bilen byggdes med en pressad plåtram och utrustades med en beprövad, pålitlig och prisvärd Chevrolet 327 V8 hämtad från Corvette. Chassit var av wish-bones fram och en beprövad DeDion bakaxel med limitsladd Salisbury-differential – en robust och pålitlig enhet som Jaguar bevisat i årtal. Även tack vare britterna fanns Dunlop fyrhjuliga skivbromsar.





Iso Rivolta kompletterades med en lyxig och bekväm fyrsitsig kabin, underbart beskriven i tidsenlig litteratur som "Effektiv funktion förenad med nykter elegans". Prestandan var stark tack vare minst 300 hk från Corvette-motorn. Litteraturen proklamerade också att Iso Rivolta var "Tyst från 40-240 km/h i högsta växel!" Det räckte för att övertyga 799 lyckliga köpare under en sjuårsperiod att lägga ut sin hårt förvärvade lire för en chans att äga en.

Denna attraktiva **Iso Rivolta** kommer till oss i mycket prydligt och korrekt skick, ett utmärkt val för vanlig vägtrafik. Den har fått en del sympatiskt restaureringsarbete, vilket märks i den goda färgkvaliteten och det yttre, ljusa arbetet. Den metalliska vinröda färgen passar väl till de vackra Bertone-linjerna och kompletteras av en slank svart läderinredning med grå ullmatta. Det var tydligt att det redan var en bil i utmärkt skick, så den behåller en behagligt originell känsla. Originaliteten upplevs kanske bäst inomhus, där det svarta lädret på baksätena och dörrarna är original, endast framsätena nyligen har stoppats om för att höja dem till samma kvalitet som resten av kupén. Instrumentbrädan, instrumenten och brytarna är alla fullt fungerande och korrekta.

Under huven vilar den originala, nummermatchande 327 Chevrolet-motorn med en enda fyrportsförgasare på toppen. Nummer som matchar Iso Rivoltas är mycket sällsynta, eftersom Chevrolets drivlina lämpade sig för enkla motorbyten. Det är prydligt, välskött och presentabelt. Motorn är utrustad med en fyrväxlad manuell växellåda eftersom den lämnade fabriken, vilket bekräftas av den ursprungliga ISO-byggarket som ingår i försäljningen.

Iso Rivolta är en utmärkt körande, avslappnad GT-bil med fördelen av pålitlig och prisvärd underkonstruktion. De uppmuntrar regelbunden motion och detta exempel skulle vara en utmärkt kandidat för turnéevenemang och weekendresor. Den är attraktiv och väl presenterad, men inte överrestaurerad eller kräsna. Den korrekta, ursprungliga drivlinan innebär att detta med största sannolikhet har varit en älskad del sedan nykomling. Ärlig och elegant skulle denna Rivolta vara ett välkommet tillskott till vilket stall som helst och redo för regelbunden användning.

För mer information om att köpa veteranbilar som denna Iso Rivolta, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt **klassibilskommissionsprogram**. Våra representanter har omfattande erfarenhet av klassiska bilar och hjälper dig gärna.

Klassiker

9. Grattis Toyota Cressida!

Publicerad 6 juli 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Esaias och Jessika namnsdag vill vi påminna dig om Cressida!



Toyota Cressida 1976–80

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

På 1970-talet gav Toyota gärna sina bilar namn från astronominns värld. Kressida är en liten planet i asteroidbältet mellan Jupiter och Mars, upptäckt 1904.

Namnet Cressida kommer ursprungligen från en pjäs skriven 1602 av William Shakespeare, nämligen Troilus och Cressida. Det är ingen vacker historia - ändå valde Toyota att kalla sin lite lyxigare mellanklassare för Cressida när den i sin första upplaga såg dagens ljus 1973.

Andra generationen kom 1977 och det var då vi fick se den i Sverige för första gången - som toppmodellen i programmet.

Här såldes även generation tre som kom 1981 och var lite rakare i linjerna men fjärde och femte generationen som presenterades 1985 respektive 1989 kom aldrig hit. 1992 var sista årsmodellen för Cressida.



Toyota Cressida 1980–84



Toyota Cressida Wagon 1982–84



Toyota Cressida 1984–88



Toyota Cressida 1989



Toyota Cressida 1990



Toyota Cressida 2000 GL 1992

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Volkswagen Golf 1974

Vi har haft åtta generationer av Volkswagen Golf och det är utan tvekan VW:s mest sålda varumärke.

Golf Mk1, som designades av **Giorgetto Giugiaro** och erbjöds i form av en kombi och en cabriolet, populariserade också den heta kombimodellen i och med introduktionen av Golf GTi 1976.

Golf, som av vissa sågs som synonymt med tråkig och förutsägbar, har blivit **en mycket omtyckt** bil med sin förfining, byggkvalitet, fantastiska motorer och anständiga dynamik. Inte undra på att den är en av bara tre bilar som har fått utmärkelsen European Car of the Year vid två tillfällen.

Hedervärda omnämnananden för 1972: Audi 50 (som blev Volkswagen Polo), Citroën CX





Roger Warolin