



Arnolt MG

1. Kia Stonic 1.0
2. Zeekr matchar
3. Säkra en BMW i3
4. Eldriven Ford Fiesta
4. Tesla ökar produktionen
5. Nya Volvo XC70
6. Nytt vägmärke
7. Nya Mini firar 25 år
8. Ford Saxon
9. Arnolt MG
10. Jensen FF
11. Grattis Lancia Trevi
12. De viktigaste bilarna



1. Kia Stonic 1.0 T-GDI OPF Mild Hybrid DCT7

Av Dirk Branke och Berend Sanders

24 juni 2026, 21:31

Ja, de finns fortfarande: praktiska, prisvärda bilar med förbränningsmotorer. Kia Stonic är en av dem. Vi testar 1.0 T-GDI 48V med mild hybrid.



Letar du efter en bil som inte är för stor, förnuftig och praktisk? Med en förbränningsmotor? Till ett riktigt pris? Vi har en idé: , en liten, snabbt ritad crossover.

Kia Stonic 1.0 T-GDI OPF Mild Hybrid DCT7

- Praktiskt format
- 7-års garanti
- Obalanserat chassi
- Ryckig växellåda

Den har funnits sedan 2017, men renoverades 2020 och har nu precis reviderats igen.

Den senaste modelluppdateringen gav en ny front

På utsidan gav detta framför allt en ny, upprätt fasad. Med en stor Kia-logga i mitten, iögonfallande stötfångare (i testet med GT Line-utrustning) och vilt tandade lampor. Kia kallar ljusets grafik för Star Map, alltså stjärnbilder. Detta kan hittas på liknande sätt bak, liksom på den iögonfallande stötfångaren. Överlag ser den renoverade Stonic nu mer kantig, kantig och mer modern ut.



Vid den senaste ansiktslyftningen hade Kia Stonic en upprätt front med nya strålkastare och ett övergripande mer kantigt utseende.

Det som återstår är den behagliga storleken, ett format med hanterbara mått. Stonic är bara 4,18 meter lång och 1,76 meter bred – en bekväm storlek för garage, flervåningsparkeringar, motorvägsbyggarbetsplatser och till och med parkeringen framför stormarknaden.

Det blir snabbt trångt i rad två

Och för den här storleken erbjuder den otroligt mycket utrymme, särskilt framtill. Du sitter här något upphöjd, upprätt och med en bra översikt. Sätena är enkla men inte obehagliga, med bra vaddering och tillräckligt sidledes stöd. Endast stödet är (lite) för kort och inte utdragbart.



Bak är utrymmet inte särskilt generöst, särskilt för långa ben är det knappt. Dock passade sittställningen och takhöjden.

Fordonsdata

Modell	Kia Stonic 1.0 T-GDI 48V
Motortyp/cylinder	Tre-cylindrig, turbo, mild hybrid
Installationsposition	Främre tvärgående
Ventiler/Kamaxel	4 per cylinder / 2
Kamaxeldrift	Kedja
Slagvolym	998 cc
kW (hk)/min	84,6 (115)/6000
Nm vid 1/min	200/2000
Vmax	182 km/h
Växellåda	Sjustegs dubbelkoppling
Drift	Framhjulsdrift
Fram- och bakbromsar	Skivor/skivor
Testbilsdäck	205/55 R 17 V
Däcktyp	Kontinental EcoContact 7
Hjulstorlek	6,5 x 17"
Avgas-CO2	126 g/km
Konsumtion*	5,6 l/100 km
Tankkapacitet	45 l
Bränsletyp	Toppen
Bensinpartikelfilter	Serie
Förbipasserande ljud	66 dB(A)
Dragkapacitet använd/oanvänd	900/450 kg
Dragstångsbelastning	75 kg
Stamvolym	352–1155 l
Längd/bredd/höjd	4175/1760–2025**/1520 mm
Hjulbas	2580 mm
Baspris	29 890 euro
Testbilens pris (kommer att utvärderas)	31 290 euro

* kombinerat enligt WLTP-standard; ** Bredd med ytterspeglar

Du bör inte förvänta dig mirakel bak – men utrymmet är också okej här. Utrymmet är inte för generöst för långa ben, men takhöjden räcker också för högre kroppsbyggnad. Och du sitter bekvämt här också – nämligen upphöjd och inte lika platt över golvet, som ofta är fallet i elbilar just nu. Allt är väldigt vuxet här.

Detta gäller även för bagageutrymmet, som sväljer 352 liter till maximalt 1155 liter. Bakre ryggstödet kan fällas asymmetriskt uppdelat. Praktiskt: Bagageluckan kan förvaras i en slags hylsa bakom bakre ryggstödet om du inte behöver det. Den maximala lastkapaciteten på 441 kilogram får plats.

Operationen innebär inga gåtor

Stonic är möblerad utan krusiduller, faktabaserad och väl genomtänkt. Med mycket hård plast, men olika ytor och attraktiva strukturer. Noggrant behandlat. Det bästa med det: den helt problemfria driften. Man kan inte berömma detta tillräckligt ofta. Det finns inte så många bilar kvar som kan köras så enkelt och bekymmersfritt. Med en smart blandning av mekaniska knappar och strömbrytare samt pekskärmen.



Stonic är enkel och funktionellt utrustad. Det bästa med det: den helt problemfria driften.

Nytt ombord är den stora panoramaskärmen med två 12,3-tums skärmar för instrumentkluster och multimedia (standard från Spirit-utrustningsnivån). Med stora och lättlästa instrument i tre olika layouter i instrumentklustret. Multimedien har många funktioner, ett vackert utseende och en tydlig menystruktur. Apple CarPlay och Android Auto kan integreras trådlöst.

Framdrivningssystemet är inte helt felfritt

Test-Stonic drevs av 1,0 T-GDI med 48V mild hybridsystem och 115 hk vid 6000 varv/min. En väluppfostrad trecylindrig, med tillräcklig kraft för vardagsbruk, upp till 120 km/h snabb och glad, ovanför det inte riktigt lika livlig. Ganska morrande under belastning, men överlag välisolerad.



Den 115 hk starka trecylindriga motorn är tillräckligt kraftfull för Stonic. Automaten tillåter sig dock en sekunds reflektion och rycker till i stop-and-go.

Kia Stonic 1.0 T-GDI 48V	
Acceleration	
0–50 km/h	3,8 s
0–80 km/h	7,5 sekunder
0–100 km/h	10,8 s
0–120 km/h	15,1 s
0–130 km/h	17,9 s
Mellansprint	
60–100 km/h	5,9 s
80–120 km/h	7,6 s
Körvikt/nyttolast	1269/441 kg
Viktfördelning v./timme.	62/38 %
Vändring vänster/höger	11,1/11,0 m
Säteshöjd	580 mm
Bromsväg	
från 100 km/h kallt	35,2 m
från 100 km/h varmt	35,4 m
Interiörbuller	
vid 50 km/h	60 dB(A)
vid 100 km/h	68 dB(A)
vid 130 km/h	71 dB(A)
Konsumtion	
Sparande konsumtion	5,2 l S/100 km
Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)	6,4 l S/100 km (+14 %)
Konsumtion av sport	8,6 l S/100 km
CO2 (testförbrukning)	152 g/km
Räckvidd (testförbrukning)	703 km

Den sjuväxlade dubbelkopplingslådan (DCT7) reagerar med en liten sekunds reflektion, något fördröjd men snabb och snabb under belastning. I stop & go rycker och plockar systemet då och då. Stonic, som väger strax under 1,3 ton, körs säkert och fredligt.

Styrningen – mjuk och lite degig – är oansenlig och passar bilen ganska bra överlag. På dåliga vägar verkar Kia vara underdämpad, fjädrar av trä till gungande, inga problem. Och den fördröjer ordentligt. Vid testet stod den vid stoppet från 100 km/h med varma bromsar efter 35,4 meter.

Prislistan börjar på 29 890 euro

Kia levererar Stonic med 1,0 T-GDI 48V och sjuväxlad DCT från 29 890 euro. Testbilen kostar 31 290 euro med GT-Line-utrustningen. GT-Line är den högsta utrustningen på Stonic och mycket omfattande.



För Stonic 1.0 T-GDI 48V med sjuväxlad DCT tar Kia ut minst 29 890 euro.

För vår testbil i mycket omfattande GT-utrustning var det dags att lägga 31 290 euro.

Dessa inkluderar 17-tums aluminiumfälgar, automatisk klimatanläggning, elektriska rutor, backkamera, uppvärmd ratt, uppvärmda framsäten, parkeringssensorer fram och bak, ZV med FB, uppvärmda ytterbackspeglar, aluminiumpedaler och många säkerhetsassistenter (utgångsvarning, korsande trafikvarning, aktiv dödavinkelassistans, aktiv filbytesvarning, adaptiv farthållare, frontkollisionsvarning, motorvägsassistans).

Betyg Kia Stonic 1,0 T-GDI 48V

Kategori	Betyg / Beskrivning	Poäng
Kaross	Liten bilcrossover med bra utrymmesekonomi och översikt. Trevligt: klassiska U-formade dörrhandtag.	3,5 / 5
Kör	Väluppfostrad trecylindrig motor med tillräcklig prestanda. Morrar under belastning, men är väl isolerad.	3 / 5
Kördynamik	Säkert att köra och ganska praktiskt. Stabila bromssträckor cirka 35 meter. Styrningen är lite degig.	3,5 / 5
Ansluten bil	Navigationssystem och två 12,3-tums skärmar som standard, trådlös smartphone-anslutning.	4 / 5
Miljö	Rimliga mått och låg tjänstevikt (1269 kilogram). Ekonomisk förbrukning (5,2 l).	3,5 / 5
Komfort	Som GT-Line har jag mycket bra utrustning och bekväma säten. Fjädringen är något träaktig.	3,5 / 5
Kostnader	Rättvis prisnivå, fördelaktiga typer av klasser, låg skatt. Sju års garanti. Underhåll årligen.	4 / 5

AUTO BILD-provresultat: 2,2

5 poäng = mycket bra, 4 poäng = bra, 3 poäng = tillfredsställande, 2 poäng = tillräckligt, 1 poäng = dåligt

Slutsats av AUTO BILD

Kia Stonic är verkligen byggd. En crossover i ett praktiskt format, med gott om utrymme och omfattande utrustning. Lämplig för vardagsbruk, prisvärd och rimligt motoriserad med trecylindrig bensinmotor. **AUTO BILD-testpoäng: 2,2**

Trollsländan sist ut i Bugattis insektsserie

Av Emil Karlsson

Publicerad: 26 juni 2026

Uppdaterad: 26 juni 2026

Bugatti W16 Mistral Fly Bug är sist ut i insektsserien och hittar inspiration hos trollsländan. Bild: Bugatti



Bugatti W16 Mistral Fly Bug är sist ut i insektsserien och hittar inspiration hos trollsländan

Tillsammans med en specifik entusiastisk kund, en samlare till och med, har lyxtillverkaren Bugatti tagit fram fyra skräddarsydda (Sur Mesure, som man själva kallar det) bilar som är alldeles lagom excentriska.

Samarbetets grund har man hittat i verken tillhörande konstnären Rembrandt Bugatti, lillebror till Ettore Bugatti – som grundande märket.

Medan Ettore blev namnkunnig genom att bygga dåtidens superbilar, är Rembrandt känd för sina djurskulpturer.

Inspirerade av insekter

I både namn och visuella uttryck har man **hittat inspiration i djurriket till de fyra specialbeställda exemplaren.**

Första kapitlet skrevs med Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse Hellbug. Här etablerades grundidén: Ett visuellt tema hämtat från insektsvärlden, översatt till hyperbilar.

Det handlade inte om en enskild dekor, utan om att hitta ett formspråk som kunde leva över hela bilens yta och samtidigt kännas konsekvent i proportionerna.



Nästa steg blev Bugatti Chiron Hellbee, där uttrycket blev tydligare och mer grafiskt. Här förstärktes kontraster och linjer, och det tidigare mer organiska temat fick en mer teknisk precision.

Det är också här man börjar se hur kunden och designteamet bygger vidare på samma idé snarare än att starta om från noll – varje bil blir en vidareutveckling snarare än en ny tolkning.

Bild: Instagram/Officialbugattihellbee

Med **Bugatti Divo Lady Bug** tog projektet ett tydligt kliv in i det mer konstnärliga och extremt detaljerade.

Den geometriska dekoren, uppbyggd av omkring 1 600 individuella former, täcker karossen med en nästan textil känsla. Det är en bil där ytan inte längre bara är färg och form, utan ett slags struktur som förändras beroende på avstånd och ljus.

Sist ut – trollsländan

Kulmen kommer med Bugatti W16 Mistral Fly Bug. Här har inspirationen förskjutits från mer hårt grafiska mönster till något mjukare och mer organiskt, med trollsländan som referenspunkt.

Ellipsmönstret som löper över karossen blir tätare bakåt och lösare framåt, vilket ger en känsla av rörelse även när bilen står still. Lacken "Dragonfly Blue" förstärker intrycket genom att skifta mellan blå och turkos beroende på ljus och vinkel.

Invändigt fortsätter samma filosofi, men i ett mer taktilt språk. Materialvalen – läder och Alcantara i flera lager – är bearbetade för att spegla exteriörens geometri, och detaljer som det integrerade Bugatti-märket i sidografiken markerar hur långt integrationen mellan design och ingenjörskonst har gått.



Emil Karlsson

Feber

2. Zeekr matchar alla tyska premiummärken

Bobby Green 2026-06-25 kl 13:30

Enligt dem själva



Lothar Schupet har tidigare jobbat hos BMW i 23 år men är nu hos Zeekr där han har titeln Europachef. Nu hävdar han att Zeekrs bilar matchar alla tyska premiummärken och att de är minst lika bra som dessa. Innan året är slut är planen att det ska finnas Zeekr-showroom i Hamburg, Düsseldorf/Cologne, Frankfurt, Stuttgart, München och kanske även i Berlin. Fokus har hittills legat på att sälja bilar till företag men nu sägs det även att många privatpersoner har börjat intressera sig för märket.

För sex månader sedan lanserades Zeekr i Europa där de för tillfället erbjuder modellerna X, 7X SUV, 001 och 7GT.



Vi har provkört Zeekr 7GT
Prisvärd bil för dig som inte vill ha SUV



Första svenska återförsäljaren av Zeekrs bilar
Finns i Halmstad



Minibuss får över 900 hästar
Laddar på 7 minuter



3. Säkra en tidig BMW i3 – nästan 90 mils räckvidd

John Sempill 2026-06-22

Nu kan du säkra ett tidigt exemplar av BMW:s första eldrivna 3-serie – en bil som delar drivlineteknik med nya BMW iX3 Neue Klasse.



Den exklusiva lanseringsmodellen BMW i3 50 xDrive First Edition kombinerar märkets klassiska körglädje och menas erbjuda mycket redan från start.

– BMW i3 50 xDrive First Edition är rätt utrustad från start och anpassad för den svenska tjänstebilsföraren, med ett preliminärt nettoförmånsvärde på cirka 3 500 kronor i månaden, säger Carl Aspenberg, vd för BMW Sverige, enligt ett pressmeddelande.

First Edition-versionen är skraddarsydd för tidiga köpare och levereras färdigpaketerad med hög utrustningsnivå.

Fyrhjulsdraft (xDrive), dubbla elmotorer och en systemeffekt på 469 hästkrafter ger nya i3 en 0–100 km/h-tid på 4,7 sekunder. Och med sjätte generationens eDrive-teknologi och en 800-voltsarkitektur uppnås en räckvidd på en nästintill banbrytande siffra på upp till 892 WLTP-kilometer.

Modellen har dessutom dubbelriktad laddning (V2L) och 22 kW AC-laddning och batteriet kan snabbladdas med upp till 400 kW.

Designen bär det nya formspråket där den klassiska njurgrillen och strålkastarna smälter samman, som vi har sett hos iX3. First Edition-paketet bjuder på lyxiga detaljer som M Sportpaket, 3D Head-Up Display, Harman Kardon-ljudsystem och panoramaglastak.

Då sker de första leveranserna

Priset för lanseringsmodellen startar på 774 900 kronor och de första leveranserna väntas ske i slutet av året. Senare i höst släpps även grundversionen, i3 50 xDrive Active, med ett startpris från 679 900 kronor och en räckvidd på upp till 912 kilometer.



4. Då kommer eldriven Ford Fiesta

Av Carl Undéhn 26 jun 2026

Med hjälp av Renault



För att få fart på försäljningen i Europa lanserar Ford en ny strategi med namnet "Ready, Set, Ford". Den innefattar fem nya modeller som ska erbjudas med olika drivlinor och planeras att lanseras på kort tid mellan 2028 och 2029. En av dem kommer enligt brittiska Auto Express däremot endast erbjudas som elbil: Ford Fiesta.

Den klassiska modellen slutades tillverkas 2023 efter nästan 50 år på den europeiska marknaden. När den nu ska återuppstå som elbil är det som en del av samarbetet med Renault, vilket bereder att Fiesta kommer dela teknik med bland andra Renault 5.

Med det blir Ford det tredje märket utöver Renault att använda plattformen, efter Alpine (som ägs av Renault) med A290 och Nissan Micra. Då det är några år kvar tills nya eldrivna Fiesta kommer ut på vägarna hoppas Ford kunna dra nytta av fortsatta uppdateringar och förbättringar av plattformen.



Carl Undéhn



4. Tesla ökar produktionen vid Giga Berlin

Posted by Kristofer Rask juni 26, 2026

Ska bygga 7 500 bilar i veckan



Den nya billigare Model Y och André Thierig, fabrikschef vid Tesla Gigafactory Berlin.

Tesla fortsätter att växla upp produktionen vid sin europeiska fabrik Gigafactory Berlin-Brandenburg. Efter att nyligen ha meddelat att produktionen ska öka från 5 000 till 6 200 bilar i veckan från och med juli kommer nu nästa besked.

Från oktober ska fabriken successivt öka produktionstakten till 7 500 bilar i veckan. Beskedet kommer från fabrikschefen Andre Thierig.

– I dag informerade vi vårt team om att vi kommer att öka produktionen ytterligare till 7 500 bilar i veckan med en successiv upptrappning från oktober. Vi kommer samtidigt att anställa ytterligare 1 000 medarbetare, skriver Thierig.

Den senaste expansionen kommer bara kort efter att Tesla presenterat en annan stor satsning vid fabriken. Företaget investerar i battericellsproduktionen för att från 2027 kunna tillverka 18 GWh av sina egna 4680-celler varje år. Den investeringen väntas skapa omkring 1 500 nya jobb.

Den ökade fordonsproduktionen innebär ytterligare 1 000 nyanställningar.

När fabriken når en takt på 7 500 bilar i veckan motsvarar det en årlig produktion på omkring 390 000 elbilar. Satsningen följer att Tesla kraftigt ökat sina leveranser i Europa under de första månaderna under detta året.

I perioden januari till maj levererade Tesla 118 068 bilar i Europa enligt branschorganisationen ACEA. Det är en ökning på 57 procent jämfört med samma period förra året. Därmed är Tesla tillbaka på 2024-års toppnivåer, då man levererade 119 482 elbilar under motsvarande period. Fabriken i Berlin förser både den europeiska och utomeuropeiska marknader med modellen Model Y.

Feber**5. Nya Volvo XC70 är inget som bör tas till Europa**

Av Bobby Green 2026-06-25 kl 19:00

Alrik är inte imponerad

FILM: <https://youtu.be/v2rBeomz0Mk>

Förra våren lanserades en ny Volvo XC70. Men det är inte längre den där ruggade kombin vi blivit vana vid här, utan en SUV med laddhybrid-teknik. Och under skalet handlar det egentligen bara om en Lynk & Co 08 som fått några Volvo-loggor.

Initialt var detta bara en modell som skulle säljas i Kina, men i höstas stod det klart att den även skulle lanseras i Europa. Det tycker Alrik Söderlind att man kan skippa, för det här är inget som vi vill ha här. Den är inte tillräckligt premium för prislappen och på tok för avskalad jämfört med vad andra erbjuder. Istället tycker han att en ny förhöjd kombi precis som XC70 var förr är det som borde ersätta och inte den här. [volvocars.com](https://www.volvocars.com)



Bobby Green



Volvo XC70 kommer till Europa
Så här ser den ut på insidan



Nya bilder på Volvo XC70
Bilen som vi inte får i Sverige



Volvo XC70 kommer tillbaka
Men bara till Kina

6. Nytt vägmärke möter bilister i sommar – 1500 kr i böter

Av Maths Nilsson

23 juni 2026, 09:03

Ett helt nytt vägmärke har börjat dyka upp längs europeiska vägar i sommar. Den vita diamanten mot blå bakgrund markerar specialregler som bilister måste ha koll på. Annars kan det bli 1500 kronor i böter.



När du rullar söderut i år, i synnerhet genom Frankrike, är chansen stor att du stöter på ett trafikmärke du aldrig fick lära dig i den svenska körskolan. Skylten med en vit diamant (eller romb) på en blå fyrkantig tavla introducerades så sent som förra året. I Frankrike har skylten redan blivit en permanent del av väg- och gatubilden.

För bilister gäller det att ha koll, för gör du fel kan det sluta med 135 euro i böter. Du kan ha roligare för 1500 kronor på semestern. Den blå diamanten har introducerats för att minska trängsel och främja miljövänligare resor. Den markerar att det körfältet är reserverat enbart för vissa. **Bilar** med minst två personer i **bilen** som samåker kan få köra där. Även elbilar, taxi och kollektivtrafik är tillåtna.

I Frankrike har skylten redan blivit en vanlig syn i gatubilden i städer som Lyon, Grenoble och Strasbourg, samt på flera stora motorvägar. Och det går inte att smyga sig ut i filen obemärkt om man är ensam i bilen. Övervakningen sköts nämligen av speciella högteknologiska radarkameror som inte bara fotograferar registreringsskylten, utan också har tekniken för att känna av och räkna hur många personer som faktiskt sitter inuti fordonet.

I Sverige lär vi inte få se den blå diamanten. På Transportstyrelsen arbetar man ständigt med att se över skyltfloran, men man är också mycket restriktiv med att införa helt nya märken för att inte förvirra bilisterna i onödan. Enligt Christofer Elo, utredare och expert på vägmärken, finns redan verktygen i den svenska lagstiftningen.

– När det blir diskussion kring ett nytt vägmärke så tittar vi alltid på de befintliga. Finns det redan ett vägmärke som kan fylla den funktionen så behöver vi inget nytt, förklarar han.

I Sverige har vi i snart 50 år använt det runda, blåa märket "D10" (Påbjudet körfält för fordon i linjetrafik m.fl.) som vanligtvis markerar bussfiler.

– Jag har svårt att se det, i Sverige finns redan möjligheten att avsätta vissa körfält för viss trafik, konstaterar Christofer Elo. (Det heter **vägmärke**, inte "vägschild", RW)

LÄS MER:



Nytt varningsmärke – detta är innebörden



Mystisk hemgjord vägschild har lurat bilister i 15 år



Maths Nilsson

7. Nya Mini firar 25 år: Ikonen som föddes på nytt

Publicerad 2026-06-28 6:30

Text Calle Carlquist

Att ersätta den klassiska Hundkojan var ingen enkel uppgift. När BMW lanserade en modern version hade den många rätt.



Time waits for no one” sjöng The Rolling Stones redan 1974. Ingen kommer undan tidens gång. Det gäller även New Mini, bilen med ungdomligare framtoning än andra.

I år är det 25 år sedan den debuterade och en första provkörningsrapport fanns att läsa i Vi Bilägare nummer 9/2001. Det blev en positiv recension, levererad av Marianne Sterner.

Originalen BMC 850 var en präktig innovation vid **debuten 1959**. Superkompakta yttre mått men förbluffande utrymmen, motorn på tvären, snillrikt sammanbyggd med växellådan.

Framhjulsdraft, fjädring med gummielement (från 1964 så kallad Hydrolastic) och i varje hörn av karossen ett litet tiotumshjul. Körkänslan var unik.

»Att ersätta en sådan institution måste ha varit en ångestskapande uppgift.«

Hundkojan var så lyckad att den knappt behövde designförändras under de år tillverkningen pågick, 1969 års långnästa Clubman undantagen. Specialversionerna blev oräkneliga och lanserades oftare än nya kjollängder för Londons unga, chica kvinnor. För att inte tala om Kojans otaliga rally- och racingframgångar ...



Vi Bilägare nummer 9/2001

Att ersätta en sådan institution måste ha varit en ångestskapande uppgift. Projektet startades tidigt. Redan 1968 gjorde BMC och Hundkojans skapare Alec Issigonis ett förslag till ersättare, kallat 9X. Sedan följde de så kallade ADO74 från 1972 och ADO88 från 1974.

ADO stod för Austin Design Office, varifrån rader av utkast och prototyper strömmade när den engelska bilindustrin ännu sjöd av liv.

ADO88 resulterade till slut i Mini Metro som gick i produktion 1980. Många trodde att den skulle bli den faktiska ersättaren, men ur-Kojan levde envist kvar och **fortsatte att tillverka** när Metro lades ner 1998. Det mest spännande (men dödfödda) projektet till ny Mini hette Spiritual och visades 1995, med svansmotor!

Det som till slut blev bilen i Sterners provkörning kallades Project R59. Utvecklingen satte fart i oktober 1995, efter en sägenomspunnen tävling mellan designers från utgående ägarna Rover och de nya från BMW. Amerikanen Frank Stephensons förslag vann, med en helt ny och tekniskt sett tämligen historiebefriad bil.

Designen däremot innehöll åtskilligt av det som utmärkte förlagan: hastighetsmätaren mitt på instrumentpanelen, vippströmbrytare, tvåfärgslackering om man ville och en allmän uppsyn av oemotståndlig hundvalp.

Och som bilen gick! Där var arvet oförvanskat, trots att bilen var större, tyngre och långt säkrare än originalet. Det var ju inte bara tiden som rullat på, det hade bilutvecklingen också. Två motorer fanns att välja mellan, antingen 90 hk eller 115, innan fler tillkom.

År 2026 är New Mini inne på sin fjärde generation och antalet varianter under åren är nästan oöverskådligt. För många är det ändå den första versionen från 2001 som står högst i kurs, den som bland annat kännetecknas av att ha separata blinkers under strålkastarna.

Första Kojan byggdes i cirka 5,4 miljoner exemplar till och med 4 oktober 2000. Den nya har i sina fyra generationer hittills kommit upp i cirka 4,4 miljoner exemplar.



Krumeluren New Mini hade gott om designglädje även på insidan



Nu är nya Mini inne på sin fjärde generation



Calle Carlquist



8. Ford Saxon prototype

Made by Editors March 5, 2013



Även om planer gjordes i slutet av 1950-talet för att lansera en ny familjebil 1962, kom eran med verkliga prototyper. Att övertyga de stora cheferna om förestående framgång. Cortina var på väg. Det är 1962 när Saxon är redo att presenteras i designavdelningen hos Ford Dagenham. En tvådörrars cabriolet med avtagbart tak. Efter att den brittiska ledningen gett sitt godkännande lastades den snabbt och skeppades till USA. Även där var ledningen övertygad om att detta skulle bli en storfilm. Sedan dess har inget hörts om den igen. Prototypen – tillsammans med så många andra – hamnade troligen i makuleringsmaskinen efter ett tag. Trettio år senare får Ford-entusiasten Colin Ginn nervositet. Framför honom ligger en slags tresidig broschyr om saxaren. Med hjälp av moderna datortekniker lyckas han omvandla broschyren till en komplett teknisk ritning. Han letar efter en fläckfri Ford Cortina Mk1 från 1964, skaffar den och sätter igång. Den lilla bilen demonteras helt, sågas sedan i tre delar och sätts därefter ihop igen till den 19-tums kortare återuppbyggnaden av Ford Saxon. En konstnär och en envis man, för det tar honom nästan tolv månader innan "hans" bil är helt färdig. Sedan dess har han besökt den ena klassiska bilutställningen efter den andra och dragit in pris efter pris...



9. Bilar som tiden glömde: Arnolt MG

Av Richard Dredge

28 november 2022

3 min läsning



Tidigt 1950-tal var en desperat tid för Italiens mängd oberoende karossbyggare. Företag som Vignale, Bertone, Michelotti, Scaglietti och [Zagato](#) kämpade med global brist på stål och aluminium tack vare Koreakriget och den kraftiga inflationen efter andra världskriget. De flesta av dessa bilcouturiers levde från hand till mun; Det de alla behövde var ett kontrakt för att massproducera (eller åtminstone masseproducera) en lyxbil för någon – vem som helst.

När Turin-salongen öppnade 1952 stod Nuccio Bertones stånd undanstoppat i ett hörn, och på det stod ett par ombyggda karosser [MG TD:er](#), en coupé, den andra en cabriolet. Förkrigsutseendet var borta, ersatt av ultramodern kaross som inte avslöjade något om de tråkiga mekanikerna under. Replikerna var definitivt tillräckliga för att imponera på Stanley 'Wacky' Arnolt, som var på besök från USA; han beställde 100 exemplar av varje modell för försäljning i USA.

Arnolt föddes 1907 och tog sin examen i maskinteknik just när den stora depressionen var i full gång. Under hela trettioalet klarade han sig, men 1939, för mycket lite pengar, köpte han rättigheterna att bygga Waukesha Sea-Mite marinmotorn – just när andra världskriget bröt ut. Han skrev på flera mycket lukrativa statliga kontrakt för att leverera dessa motorer, och under de följande åren köpte han allt mer fabriksutrymme för att producera ett allt större utbud av konsumentprodukter för hem och trädgård.



År 1941 hade Arnolt köpt sin första lyxbil, en Lincoln Continental, och 1949 tog han emot en MG TC. Han älskade MG, och i slutet av 1950 hade han startat en bilfirma i Chicago för att sälja brittiska märken som MG, Rolls-Royce, Aston Martin och Bristol. Med vetskap om att Morris producerade Minors i mycket högre takt än de kunde sälja till dem, beställde Arnolt 1000 stycken och snart var han den största BMC-återförsäljaren i USA:s mellanvästern.

Det Arnolt allra mest ville var att ha sitt eget namn på en bil som allmänheten kunde köpa. Han hade alltid velat bli bildesigner, men hans talang låg i att göra affärer, så det var dit hans karriär tog honom. Genom att skriva under ett kontrakt med **Bertone** han räddade en legendarisk italiensk karossbyggare från glömska samtidigt som han fick sitt namn på en produktionsbil – om än en som tillverkades i begränsat upplaga.





På vägen hem från Turin till Indiana stannade Arnolt till vid MG-fabriken i Abingdon och beställde 200 TD-chassin som skulle skickas till [Bertone's](#) fabrik i Turin. Avtalet var att de skulle levereras till Bertone så snabbt som de nya karosserna kunde produceras. Chassit användes i stor skala, komplett med motor, växellåda, styrning, bromsar och fjädring, men karossen var helt skräddarsydd. Trots detta fanns coupén tillgänglig för endast 2995 dollar, medan cabriolaten var listad för 3145 dollar, vilket gjorde Arnolt-MG till den billigaste karossbyggda bilen till salu i Amerika.

Arnolt-MG coupén vägde bara 40 lb (18 kg) mer än den vanliga MG TD roadstern, medan cabriolaten bara var 20 lb tyngre. Som ett resultat påverkades accelerationen inte negativt och den mer aerodynamiska formen innebar att topphastigheten höjdes från cirka 80 mph till närmare 90 mph. Dessa enkla grunder innebar också att reservdelsförsörjning och underhåll inte var ett problem, tack vare MG:s breda återförsäljarnätverk över hela USA. Arnolts interiör var lyxigare än MG:ns och bilen var mer praktisk med sina uppdragbara fönster (istället för sidoskärmar), medan det i cabriolet-form fanns ett väl genomtänkt vikbart tak.

Trots Arnolt-MG:s höga pris, imponerande byggkvalitet och användarvänliga design var försäljningen svår att få fram till slutet av 1953 då MG ersatte TD med den kraftigt omdesignade TF. Vid den tidpunkt då BMC drog ur kontakten med rullande chassin och Bertone hade byggt bara 67 coupéer och 36 cabrioletter.

Wacky Arnolts dröm om att bli biltillverkare såg ut att vara över innan den ens hade kommit igång. Men medan MG TD-baserade modellen var död tack vare BMC, hade Arnolt något annat väntande i kulisserna: en Bristol 404, också ombyggd av Bertone. Mer om detta i framtiden...



Richard Dredge



10. Jensen FF Coupé 1969

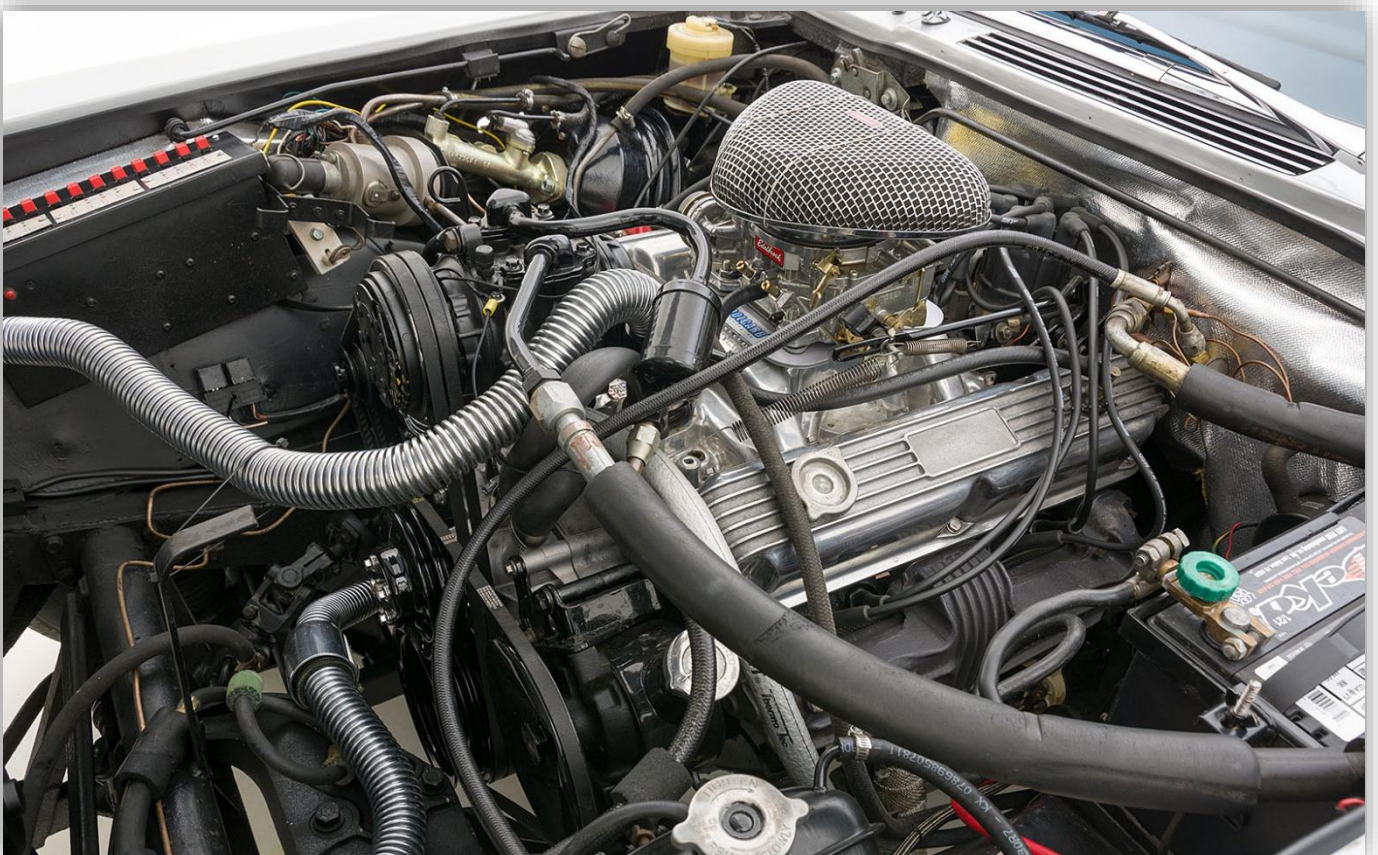


När Jensens stilfulla nya Touring-designade Interceptor kom i butikslokalerna, presenterade företaget en mycket sofistikerad följeslagarmodell utvecklad i samarbete med Ferguson Research Ltd. Den nya Jensen FF (som står för *Ferguson Formula* och märkbart inte märkt som Interceptor) hade både permanenta fyrhjulsdrevna och Dunlop *Maxaret* ABS-bromsar, och den hyllades som världens första rena gatbil med fyrhjulsdrift och ABS-bromsar, och föregick Audi quattro med fjorton år. Även om FF var ungefär fyra tum längre än Interceptor för att rymma det nya drivsystemet, fanns det lite som skilde de två åt, förutom dubbla ventiler i framvingarna, en reviderad frontgrill och subtila "FF"-emblem.





Överföringslådan och den specialiserade Dunlop-bromsseron innebar att endast högerstyrning var möjlig, vilket begränsade attraktionskraften utanför Storbritannien, liksom priset – cirka 30 % dyrare än en Interceptor. Dessa faktorer, tillsammans med den enorma törsten från Chryslers 6,3-liters V8, gjorde att Jensen bara byggde 320 mellan 1966 och 1971.





Även om FF kan ha varit en kommersiell fiasko är det en betydande bil i historien som förutspår teknik som nu är vanlig även på de mest grundläggande pendelbilarna. Denna FF från 1969 utmärker sig bland de cirka 180 kända överlevarna som det enda exemplaret som är helt restaurerat och uppdaterat till Series 4-specifikationer av Jensen-fabriken. Efter märkets återupplivning av Ian Orford 1983 återupptogs produktionen av Interceptor med 'Series 4', och Jensen Parts & Service erbjöd service och restaurering av fabriksstödda tjänster för befintliga ägare.

Som en modell från 1969 är denna bil officiellt en Mk II, och den registrerades första gången i Storbritannien den 2 januari 1970 till Mr. D. A. Wilks från Solihull. Fem år senare flyttade den till Isle of Man och registrerades som MAN106F, vilket senare ändrades till 47 MN. I mitten av 1980-talet kom den i vård av herr Hubert Bauer från Tyskland. I sin jakt på en till synes ny Fantastic Final skickade Mr. Bauer den omedelbart till Jensen Parts & Service för en fullständig ombyggnad och uppdatering till den senaste Series 4-specifikationen. På verkstaden togs karossen bort och all korrosion ersattes med nya paneler. Jensen lade till nya dörrar för att integrera de senaste säkerhetsdesignade dörrhandtagen, och skalet lackerades om både in- och utvändigt i vitt. Samtidigt monterade fabrikstekniker en helt ny, bränsleinsprutad MoPar 360 kubiktums V8 som var lättare och kraftfullare än den gamla 383. De byggde också om FF:s fyrhjulsdrivlina, förnyade ABS-bromsar och el, samt monterade nya delar där det var möjligt. Interiören har helt renoverats med den senaste Series 4-instrumentbrädan och är klädd i vackert mörkblått Vantagefield-läder. Även om det aldrig funnits en officiell Series 4 FF coupé, är denna bil det närmaste någon någonsin kommit den. 1990 återvände den till Storbritannien, där den stannade fram till år 2000 då den senaste ägaren, en hängiven Jensen-entusiast från USA, förvärvade den. Vid den tiden hade den lackerats om till hög standard i sitt nuvarande klara silver och annars vackert underhållen sedan fabriksrenoveringen.



Efter mer än tjugo års kontinuerligt ägande är den unika Series 4 FF i utmärkt skick tack vare noggrann skötsel och underhåll, med högar av kvitton som dokumenterar dess skötsel. Karossen har behagligt skarpa linjer, konsekvent panelpassform och utmärkt lackering. Den är prydd med korrekt märkning och inredning, och den rullar på fabriksmonterade S4-lättmetallfälgar, som är subTly färgkodad till kroppen. De stora dörrarna öppnas med tillfredsställande precision och avslöjar den mjuka, läderklädda kupén. Framsätena är anmärkningsvärt bekväma, med en utmärkt körställning. Det finns ett enormt bagageutrymme under det tydliga kupolformade bakglaset, med mer än tillräckligt med plats för ditt bagage på en långdistanstur. Instrument, reglage och den läderklädda ratten är alla korrekta passformer för Serie 4, och utrustningen inkluderar elhissar, luftkonditionering och modern Bluetooth-aktiverad radio. Under huven är den 5,9-liters Chrysler V8:an, monterad av fabriken 1987, prydlig och väl detaljerad. Kvitton visar att den byggdes om under den senaste ägarens vård och uppgraderades med högpresterande kamaxel, ventilstyrning, aluminiumsug, Edelbrock-förgasare och Sanden luftkonditioneringskompressor för effektivare drift. Många av originalkomponenterna, inklusive AC-kompressorn och bränsleinsprutningssystemet, ingår i försäljningen om nästa ägare vill återställa den till dess ursprungliga specifikation. Omfattande dokumentation inkluderar besiktningsbevis, kvitton och korrespondens från Jensen som beskriver bilens förvandling samt aktuella service- och underhållsjournaler, fabrikksservicebok, instruktionsmanual och mycket mer. Den har medverkat vid många prestigefyllda concours-evenemang, inklusive Meadowbrook och St. Johns, och är fortfarande utmärkt lämpad för show- eller turnéupplevelser. Som den enda kända FF som restaurerats på fabriken och med en fascinerande historia i händerna på märkesentusiaster, skulle denna stilfulla och tekniskt avancerade anglo-amerikanska hybrid vara ett mycket välkommet tillskott till varje entusiasts stall.



11. Grattis Lancia Trevi

Publicerad 8 juli 2009

Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Kjell har namnsdag vill vi påminna dig om Trevi!



*Av Betans fina proportioner återstår inte mycket,
Trevi har längre nos och ett bakparti med en klar känsla av påbyggnad.*

Nej, Lancia tänkte inte på någon fontän när de namngav efterträdaren till **Beta**. Modellnamnet Trevi kommer av att den nya bilen var en sedan, en three-box-car eller tre volumi på italienska.

Trevi presenterades på Turinsalongen 1980 och trots att både front, akter och inredning skilde sig en hel del från Beta var det tydligt att Trevi baserade sig på den.

Instrumentpanelen var det mest uppseendeväckande, åtminstone alla Star Trek-fans borde tilltalas av designen och antalet reglage och kontrollampor.

FILM: https://youtu.be/8Jm_4XmV5PM

Ca 40 000 exemplar byggdes totalt, snabbast var Volumexen där kompressormatning av tvålitersfyran gav 138 hk vid 5 500 r/min. Drygt 3 800 exemplar tillverkades av den versionen.

Trevi ersattes 1984 av Prisma som var en sedanversion av den mindre Delta eller Saab-Lancia 600 som den hette i Sverige.



Instrumentpanelen, "Schweizerosten," går till historien som en av de mest spännande.



Lancia Trevi 1980–83



Lancia Trevi VX 1983–84

12. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



BMW 3-serien (E21) 1975

Det skulle vara svårt att föreställa sig en värld utan BMW 3-serien. Den sjunde generationen av denna heltäckande kompakta chefsmodell lanserades 2018, men få kunde ha gissat hur betydelsefull den ursprungliga 3-serien var. E21 tog all briljans från E12 5-serien och kondenserade den i ett **mindre karosseri**, så det fanns effektiva fyr- och sexcylindriga motorer och ett engagerande bakhjulsdrivet chassi.

Med utmärkt byggkvalitet och suverän ergonomi satte E21 mallen för framtida BMW-bilar och satte också standarden för konkurrenterna att matcha - vilket de ofta har misslyckats med att göra.

Hedersomnämningen för 1975: Ferrari 308GTB, Hyundai Pony, Jaguar XJ-S, Lancia Montecarlo, Triumph TR7, Vauxhall Cavalier, Vauxhall Chevette, Volkswagen Polo





Roger Warolin