



Exagon Furtive-eGT

1. Kia EV2 i det första testet
2. Nya Chevrolet Corvette Stingray
3. Elbilen Spéirling nu i produktion
4. CATL byter elbilens batteri på 100 sekunder
5. Ryssland trotsar BMW
6. Nya versioner av Fiat Topolino
7. Sveriges dyraste Saab
8. Fiat Y Berlinetta
9. Citroën BX
10. Exagon Furtive-eGT
11. Nash-Ambassadör
12. Grattis Dino
13. De viktigaste bilarna
14. Fredagsfilmen

1. Starkt uttalande: Kia EV2 i det första testet

Av Michael Gödde 05.07.2026, 06:23

Kia EV2 är avsedd att visa hur mycket utrymme, effektivitet och vardagsliv som finns i en liten elbil – kunderna kommer att vara nöjda, men konkurrenterna inte. Så här presterar den i det första testet!



I staden kan Ev2 köras i stort sett utan mekaniska bromsar tack vare sin mycket bra enpedalsdrift.

Innehåll

- [Den nya Kia EV2 i testet](#)
- [Kia EV2 i video](#)
- [Gott om plats för bagage eller knän](#)
- [Lättfotad och okomplicerad i vardagen](#)
- [Bra standardutrustning, toppgarantier](#)
- [Slutsats](#)
- [Tekniska data och mätvärden](#)

Den nya Kia EV2 i testet

Många tillverkare tillkännager högljutt sin elektriska offensiv – och avskräcker sedan kunderna. [Kia](#), å andra sidan, levererar nonstop, [EV9](#), [EV6](#), [EV5](#), [EV4](#) och [EV3](#) har länge varit en verklighet på vägarna. Designen på modellerna delar sig, ja, men det är just där styrkan ligger: Kias DNA är tydligt, djärvt och omisskännligt. Nu är [EV2](#) nästa steg: Den är mindre, billigare, närmare vardagslivet – en bil för staden, för vardagen, för många. Och en som kan göra mer än vad dess kompakta mått antyder.



Framsätena erbjuder generösa justeringsmöjligheter och bra lårstöd – även för långa personer.

Gott om plats för bagage eller knän

Med en längd på 4,06 meter tävlar EV2 självsäkert mot den kommande elbilsvågen från Volkswagen-koncernen. Och han tar med sig argument – starka sådana, faktiskt. Först och främst, det är utrymme, för inuti koreanska spelar det förvånansvärt stort. Bakom den korta, SUV-typiska fronten, de brant lutande rutorna och den nästan vertikala bakdelen finns en interiör som mer påminner om en kompakt lounge än om en klassisk liten bil.

Föraren och frampassageraren har en ovanligt hög rörelsefrihet: upprätt sittställning, stabila dynor, gott om luft åt sidan och gott om takhöjd. Ännu mer anmärkningsvärt är bakdelen. Även med baksätet framskjutet är knäutrymmet fortfarande prydligt. Och om den valfritt flyttbara bänken flyttas hela vägen bakåt, blir "snyggt" plötsligt till och med "imponerande". EV2 visar imponerande hur mycket utrymme som kan pressas ut ur ett litet fotavtryck.

Dessutom finns det flera smarta detaljer. USB-portar i bakstöden på framsätena finns också ombord, liksom – valfritt – ett uttag i den bakre mittkonsolen. Det dubbla lastgolvet ökar bekvämt nog bagageutrymmet från 362 till upp till 403 l, med bakre bänken skjuten framåt, med verklig familjetransport på begäran. Om ryggstöden fälls ner stiger lastvolymen till upp till 1201 liter – små bilar är ett minne blott.

Kia visar också en känsla för detaljer bak. Högkvalitativa Harman Kardon-högtalare och den charmiga texten "Have-a-nice-day" i dörrhandtagen ger en liten premiumkänsla inte bara fram utan även bak.



Tydlig arkitektur och logisk driftlogik tack vare många klassiska knappar samt stora knappar på pekskärmen.

Förbindelser

Kia EV2 övertygar som standard med en modern, helt digital cockpit och ett rymligt skärmlandskap inklusive tre skärmar. En panoramadisplay med 12,3-tums instrumentpanel, 5,3-tums klimatpekskärm och 12,3-tums huvuddisplay ger en översikt och intuitiv användning. Beroende på utrustning finns ccNC Lite-systemet (Connected Car Navigation Cockpit Lite) ombord, i de högre linjerna inklusive navigation, laddningsplanering och automatisk batteriförkonditionering. Batteriet kan endast manuellt förberedas för laddning från jordens utrustning och via fjärrfunktion – inte i basen. Trådlösa Apple CarPlay och Android Auto är alltid inställda, kompletterade med Kia Connect med live-data och appstyrning. USB-C-portar, induktiv laddning och luftsända uppdateringar ökar bekvämligheten. När det gäller ljud sträcker sig erbjudandet från standardljudssystemet till det valfria Harman Kardon-systemet. Andra funktioner som digital nyckel och tvåvägsladdning (V2L) för extra laddning gör EV2 ännu mer lämplig för vardagsbruk och mångsidig.

Lättfotad och okomplicerad i vardagen

På drivsidan är det fortfarande klart. Kia erbjuder framhjulsdriven EV2 med två batterivarianter. I den större versionen (99,5 kW/135 hk, från 33 490 euro) ger ett 61 kWh NMC-batteri en räckvidd på upp till 453 km. Mer spännande är dock instegsversionen, som visar sig vara oväntat stark i testet: Kia levererar 108 kW (146 hk) här, driven av ett 42,2 kWh litiumjärnfosfat (LFP)-batteri. WLTP-räckvidd: 317 km, instegspriset är attraktiva 26 600 euro.



I basmodellen är EV2 en fyrsitsing. Som tillval kan de individuella sätena bak vara.

Skepsis mot LFP-teknologin? Detta är fullt förståeligt – den lägre energitätheten minskar strömförsörjningen och sker på bekostnad av räckvidden. I vardagen sätts rädslan snabbt i perspektiv. I pendlingsläge med motorvägssträckor på upp till 120 km/h uppnår EV2 hela 326 km i testet – med 36 km kvar att räckvidda. Detta är långt över WLTP-värdet. En anledning till detta är den effektiva framhjulsdriften. 11,4 kWh per 100 km i minimiförbrukning – det är en snål med den elektriska enlitersförbrukningen. Även vid hög belastning ligger förbrukningen inom gränsen på 15,8 kWh, vilket ger cirka 267 km. Visserligen var temperaturförhållandena idealiska. Men Kias riktning är rätt.

EV2 är också lämplig för dagligt bruk vid laddning. En maximal laddningseffekt på 115 kW säkerställer att 42,2 kWh-batteriet inte tar för mycket tid vid resa: det laddar från tio till 80 procent på cirka 30 minuter och upp till 100 procent på ytterligare 26 minuter. Men siffrorna berättar bara halva historien.

EV2:s verkliga styrka ligger i dess körupplevelse – lätt, direkt och okomplicerad. I staden är den smidig och klar, lätt att parkera och behagligt orörlig på vägen. Styrningen fungerar självsäkert utan att vara irriterande – precis lagom för vardagsbruk.

Den lilla visar heller ingen svaghet vad gäller kvalitet. Hård plast? Det är inte längre ett problem i den här klassen. Den avgörande faktorn är substansen – och den är rätt. Karossen ser stel ut, chassit finjusterat. Även de enkla torsionsbalkarna bakaxeln stöter lugnt, förblir kontrollerade och fria från resonans. Passar.

Frågan kvarstår: Vad är haken? Åtminstone inte när det gäller pris. Med start på 26 600 euro erbjuder EV2 ett otroligt omfattande utrustningspaket. Säkerhetsfunktionerna läses som en önskelista för fordon från högre klasser: aktiv filbytesvarning med styringripande, dåsighetsvarning, dödvinkelassistans med styrning och bromsning, korsande trafikvarning, nödbromsfunktion, frontkrockvarning med svängfunktion samt korsande/mötande trafik med undvikande assistans. Dessutom finns ett adaptivt farthållare med stopp-och-kör, en intelligent hastighetsassistent och en filföljningsassistent.



EV2 är också uppdaterad när det gäller komfort: automatisk klimatanläggning, Apple Car-Play, Android Auto – allt som standard. Det är dock inte möjligt utan begränsningar. De skjutbara baksätena är reserverade för de högre utrustningslinjerna – liksom användbara funktioner som ett 230 V-uttag, navigationssystem inklusive laddningsplanering eller värmepumpen, vilket är viktigt under vintern. Om du vill ha allt – inklusive ett Harman Kardon-ljudsystem, 18-tums fälgar, 360-graders kamera och 22 kW AC-laddare – kommer du snabbt att passera 30 000 euro: fullt utrustad ligger notan på 37 530 euro.

Bra standardutrustning, toppgarantier

I gengäld finns ett generöst löfte om hållbarhet: sju års eller 150 000 kilometers garanti på fordonet, åtta år eller 160 000 kilometer på batteriet – och det finns redan i basen. Slutsatsen är att EV2 levererar ett otroligt välbalanserat totalpaket. Kompakt, effektiv, lämplig för vardagsbruk – och närmare verkligheten än många av tävlingens stora löften.

Slutsats

Kia EV2 träffar mitt i prick: kompakt, effektiv, förvånansvärt rymlig – och nära verkliga vardagslivet. Han är ingen bländare, utan en välgenomtänkt följeslagare med karaktär. Om du letar efter e-mobilitet utan krusiduller hittar du ett övertygande och ärligt paket här.



AUTO ZEITUNG 13/2026		Kia EV2 42,2 kWh	
Teknologi			
Motor		Permanenta synkrona maskiner	
Systemprestanda		108 kW / 146 hk	
Max. vridmoment		250 Nm	
Kör		Konstant utväxling, framhjul	
Batteri		Litiumjon (LFP)	
Spänning		400 V	
Kapacitet brutto/netto.		- / 42,2 kWh	
Laddningseffekt AC / DC (fabrik)		11 (opt. 22) / 115 kW	
Vikt			
Egenvikt (fabrik / test)		1545 / 1612 kg	
Tillåten totalvikt		2020 kg	
Effektiv nyttolast.		408 kg	
Viktfördelning (v/h)		58 / 42 %	
Dragkapacitet (använd / ej använd)		750 / 750 kg	
Taklast / dragstångslast		70 / 100 kg	
Mått			
Övergripande mått (L/W/H)		4060 / 1800 (2052)* / 1575 mm	
Hjulbas		2565 mm	
Stamvolym		362 – 1201 l	
Körprestanda			
0 – 50 km/h		3.2 s	
0 – 100 km/h		8,5 s	
0 – 150 km/h		20,5 sekunder	
Toppfart		161 km/h	
Bromsväg			

MOTORNYTT

100 – 0 km/h (kallt / varmt)	36,6 / 36,4 m
50 – 0 km/h / 150 – 0 km/h	9,3 / 81,1 m
Konsumtion och utbredning	
WLTP-utbudet	317 km
WLTP-förbrukning per 100 km	15,5 kWh
Testområde	267 km
Testförbrukning per 100 km	15,8 kWh
Laddning av 10 – 80 % SoC	
Laddningstid	30 min
Laddningseffekt Ø	68,1 kW
Återladdad energi	30,8 kWh
Omladdad skjutbana	213 km
Pris	
Baspris	26 600 €
Testbilspris	€36 540
Rabatt	4788 €
Skatt och försäkring	
Motorfordonsskatt per år	0 €
KH / VK / TK Typklasser	18 / 26 / 28
KH / VK / TK försäkring	734 / €1229 / €489
Underhåll och garanti	
Trafikintervall	24 månader / enligt annons
Garanti för hela fordonet	7 år / 150 000 km
Garanti högspänningsbatteri	8 år / 160 000 km
Garantifärg / rost	5 / 12 år
Mobilitetsgaranti	Obegränsat
<i>* Bredd inkl. spegel</i>	



2. Nya Chevrolet Corvette Stingray – billigaste vägen till 320 km/h

Av Åsa Wallenrud

2026-07-01

Chevrolet firar National Corvette Day med besked. Uppdaterade Corvette Stingray spränger den magiska 200 mph-gränsen.



Nya Chevrolet Corvette Stingray (årsmodell 2027) har officiellt sprängt 320 km/h-gränsen, vilket gör den till världens mest prisvärda superbil sett till toppfart.

Att nå en toppfart på över 200 miles per hour – motsvarande 321,8 km/h – har länge varit en prestigefylld och svåruppnådd milstolpe i bilvärlden. Det kräver en perfekt balans mellan extrem råstyrka och lågt luftmotstånd.

Med årsmodell 2027 kliver instegsmodellen av **Chevrolet Corvette** officiellt in i den exklusiva superbilsklubben, och det till ett pris som saknar motstycke på marknaden.

Ny LS6 V8 under huven ger mer effekt

Hemligheten bakom fartökningen ligger i maskinrummet. Chevrolet pensionerar den tidigare 6,2-litersmotorn och introducerar en helt ny Small Block-V8 på 6,7 liter med motorbeteckningen LS6.

Den nya drivlinan levererar 535 hästkrafter och ett vridmoment på 705 Nm. Kraftpaketet byggs i Flint, Michigan, och har fått ett högt kompressionsförhållande på 13,0:1.

Toppfarten har därmed ökat med närmare 10 km/h jämfört med föregångaren. Accelerationen 0–96 km/h (0–60 mph) avverkas på blixtnabba 2,8 sekunder och kvartsmilen klaras av på 11 blankt med en sluthastighet på 200 km/h.



FILM: https://youtu.be/7_Nra9P_v6E

Smalt karosseri ger aerodynamisk fördel

Det är specifikt basmodellen i 1LT-utförande som har validerats för den nya toppfarten på 321 km/h. Genom att behålla Stingrays smalare kaross, som genererar betydligt mindre luftmotstånd än de bredare syskonen Z06 och ZR1, kan motorns fulla potential utnyttjas för ren toppfart i stället för downforce.

Väljer man till det populära prestandapaketet Z51 ökar marktrycket för bättre kurvegenskaper, men aerodynamiken försämras. Det innebär i sin tur och att toppfarten sjunker med uppskattningsvis 15 km/h.

Marknadens mest prisvärda prestanda

Priset för den uppdaterade basmodellen landar på 73 495 dollar i USA, cirka 712 400 kronor. Det gör nya Corvette Stingray till den absolut billigaste fabriksnya bilen i världen som klarar den magiska drömgränsen. Närmaste konkurrent i prisskalan är ytterligare en General Motors-produkt, nämligen Cadillac CT5-V Blackwing som toppar 330 km/h men till en högre prislapp.

[Se en video på deras Instagram.](#)



Åsa Wallenrud



3. Elbilen Spéirling nu i produktion

Posted by Kristofer Rask juli 4, 2026

Suger sig fast på banan



McMurtry Spéirling har gjort sig känd för att slå rekord världen över. Bland annat **kan den lilla elbilen köra upp och ner**. Nu är elbilen redo för produktion och den brittiska tillverkaren har visat upp den produktionsfärdiga versionen Spéirling PURE.

I produktionsversionen har mer än 95 procent av alla komponenterna bytts ut jämfört med det vi sett i prototypen. En av de största nyheterna är ett betydligt större batteri. Kapaciteten har vuxit från 60 till 100 kWh vilket förlänger körtiden på banan rejält.

Samtidigt har bilen fått nya elmotorer med högre vridmoment, effektivare regenerativ bromsning på upp till 200 kW och en omarbetad drivlina. Trots det större batteriet väger bilen fortfarande bara omkring 1 350 kilo.

Spéirling PURE drivs av två elmotorer som levererar motsvarande 1 000 hästkrafter till bakhjulen. Accelerationen från 0–60 mph (97 km/h) klaras av på 1,55 sekunder och toppfarten anges till 305 km/h.

Suger sig fast med fläktar

Det som framför allt skiljer bilen från allt annat på marknaden är det patenterade fläktsystemet som skapar marktryck redan från stillastående. Två högvarviga fläktar suger fast bilen mot asfalten och genererar upp till 2 000 kilo marktryck från 0 km/h. Det gör att bilen kan utsättas för upp till 3G i både kurvor och inbromsningar.



– Spéirling PURE markerar början på en ny era för bankörning med en prestanda som tidigare varit otänkbar. Samtidigt är bilen betydligt enklare att använda än prototypen, utan att ha blivit mindre extrem. När det gäller körupplevelse, grepp, acceleration och teknik erbjuder vi något som ingen annan tillverkare kan, säger Thomas Yates, medgrundare och vd för McMurtry.

Även chassit har uppdaterats. Hjulbasen har vuxit till 2,2 meter för att ge plats åt det större batteriet, kupén har blivit rymligare och bilen har fått bredare Michelin-slicks samt hydraulisk servostyrning inspirerad av Formel 1. Dessutom har produktionsversionen utrustats med strålkastare, blinkers och bromsljus för att fungera bättre under trackdays.





McMurtry har också arbetat för att göra bilen enklare att äga. Enligt företaget ska den kunna köras på bana utan ett stort mekanikerteam och laddas från 20 till 95 procent på mellan 20 och 60 minuter beroende på laddare och temperatur. För banor utan snabbladdare erbjuds även ett portabelt batteripaket på 100 kWh som tillval.

Den första produktionsbilen ska levereras till kunder senare i år. Priset börjar på 995 000 brittiska pund, motsvarande omkring 13 miljoner kronor före skatter och tillval. I nästa vecka kommer den färdiga produktionsversionen visas upp på Goodwood Festival of Speed.

Nedanför kan du se när en prototyp kör upp och ner:



FILM: <https://youtu.be/g6LYcgaQ46c>



Kristofer Rask



4. CATL byter elbilens batteri på 100 sekunder

Posted by Kristofer Rask juli 4, 2026

Europa näst på tur



Att byta hela batteriet på ett par minuter istället för att snabbladda sin elbil med en sladd har länge setts som en nischlösning. Men i Kina växer tekniken fram i snabb takt. För ett tag sedan meddelade världens största batteritillverkare CATL att man skulle satsa på tekniken.

Nu har CATL nått en milstolpe och meddelar att de öppnat sin 2 000:e batteribytesstation för personbilar. Milstolpen nåddes den 30 juni och innebär att nätverket nu täcker 180 städer i 31 kinesiska provinser.

Expansionen går dessutom i ett rasande tempo. Sedan årsskiftet har CATL öppnat i genomsnitt över 200 nya stationer varje månad och bolaget har som mål att nå 3 000 stationer i innan årets slut.



FILM: <https://youtu.be/-oqsUgizd3s>

Batteribyte på 100 sekunder

CATL presenterade sitt batteribyteskoncept Choco-Swap i slutet av 2024. Istället för att varje biltillverkare utvecklar egna batteripaket tog CATL fram två standardiserade batteristorlekar som flera bilmärken kunde använda.

Tanken är att föraren inte ska äga batteriet utan istället kunna hyra det och byta till ett fulladdat batteri på omkring 100 sekunder. Ungefär lika snabbt som ett vanligt tankstopp menar CATL.

Sedan lanseringen har flera kinesiska biltillverkare anslutit sig till systemet och ett växande antal bilmodeller har utvecklats för de utbytbara batterierna.

Europa står på tur

CATL har samtidigt börjat blicka utanför Kina. Nyligen presenterades ett samarbete med brittiska energibolaget Octopus Energy som ska bana väg för batteribyen även i Europa.

– Batteribyen kommer att bli en viktig del av framtidens kommersiella transporter. Vi har bevisat tekniken i Kina och ser fram emot att ta den till Storbritannien och Europa tillsammans med Octopus, säger CATL:s vd Robin Zeng.

När Choco-Swap presenterades talade CATL om en långsiktig vision om 30 000 batteribytesstationer. Bolagets VD Robin Zeng tror att batteribyen kommer stå för omkring en tredjedel av energiförsörjningen till Kinas elbilar år 2030. Det vid sidan av hemmaladdning och publik laddning.



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

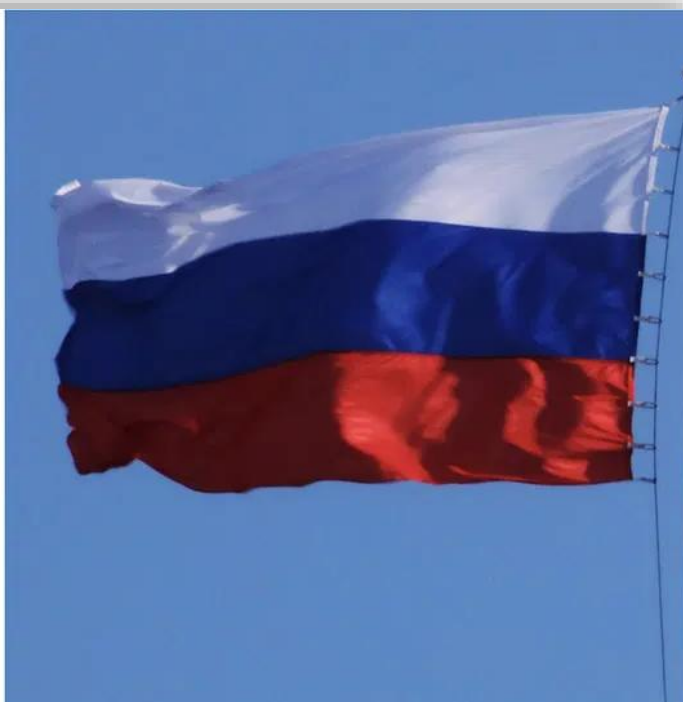
[Mer information och kontakt.](#)

5. Ryssland trotsar BMW och bygger egna lyxbilar av kvarlämnade delar

Av Mikael Gullström

Publicerad 03 juli 2026 Uppdaterad 03 juli 2026

En fabrik i Kaliningrad monterar BMW-suvar utan tillstånd, säljer dem för över 1,5 miljoner kronor styck och marknadsför bruten mjukvara som en fördel. BMW kan bara se på.



Baserat på ett stort lager med reservdelar så bygger nu den ryska fabriken nya BMW utan godkännande från BMW. En ren så kallad "pirattillverkning".

Det låter som en scen ur en spionfilm. En övergiven bilfabrik i ryska Kaliningrad. Tusentals delar kvar i lagret efter att **BMW** hastigt lämnade landet 2022. Tre år senare rullar splitternya X5:or, X6:or och X7:or ut genom portarna igen.

Utan BMW:s godkännande. Utan kvalitetskontroll från München. Och köparna köar.

145 piratbyggda BMW såldes i Ryssland förra året, enligt den ryska tidningen Kommersant. Försäljningen nästan tredubblades jämfört med året innan. Prislappen på en basmodell börjar på 11,9 miljoner rubel, motsvarande drygt 1,5 miljoner kronor.

Designen avslöjar dem

Bilarna sticker ut på ryska vägar. De bär 2025-skyltar men ser ut som 2022 års modeller. BMW uppdaterade designen på hela X-serien mellan 2022 och 2024. De ryska exemplaren missade varenda facelift.

Fabriken Avtotor monterade över 261 000 BMW mellan 1999 och 2022. När samarbetet bröts över en natt blev delar för månaders produktion kvar i fabrikslokalerna. Nu plockas

de ihop till bilar som BMW varken vill kännas vid eller kan stoppa.

”Avtotor började producera begränsade partier 2025, monterade från gamla, delvis föråldrade byggsatser som funnits kvar sedan samarbetet avslutades”, säger **Carolín Bachmann**, talesperson för BMW Group, till RFE/RL.

Bruten mjukvara säljs som en fördel

Moderna BMW kräver löpande uppdateringar av mjukvaran via tillverkarens servrar. Den kopplingen är helt kapad i de ryska bilarna.

Christopher Ludwig, chef för branschtidningen Automotive Logistics, varnar för konsekvenserna.

”Mjukvaran har kopplats bort från BMW och kan antingen inte uppdateras, eller har programmerats om eller ersatts”, säger Ludwig till RFE/RL.

Men de ryska säljarna har vänt risken till ett säljargument. Bilarna kan inte **fjärrstängas av tillverkaren**. Det är ingen teoretisk risk. Förra året blockerades ett stort antal Porsche-bilar i Ryssland via satellit.

Delarna kan räcka i årtal

Fabriken producerade tidigare runt 1 000 bilar i månaden. Nu handlar det om uppskattningsvis 50. Ludwig spekulerar i att lagret kan räcka länge.

”Även tre månaders lager av delar från före 2022 skulle räcka i fem år vid den takten”, säger han, men betonar att uppskattningen bygger på antaganden.

Enkla komponenter som slangar, kablar och karosspaneler tillverkas redan lokalt i Ryssland. Mekaniska delar hämtas enligt ryska medier från **leverantörer via Kina och Centralasien**.

En ekonom som forskat om hur Ryssland kringgår sanktionerna, bekräftar bilden.

”Ryssland har utvecklat många sådana rutter sedan 2022”, säger han till RFE/RL.

Billigare än smuggelbilar

Trots prislappen är de piratbyggda bilarna ett fynd jämfört med alternativen. Motsvarande BMW som **smugglats in via gråmarknaden** kostar miljontals rubel mer. Vissa **lyxbilar i Ryssland** har sålts för motsvarande över 7 miljoner kronor.

BMW har informerat myndigheter och potentiella köpare om riskerna, men saknar juridiska verktyg för att stoppa produktionen. **Smugglingen av lyxbilar** till Ryssland fortsätter på bred front trots EU:s exportförbud.

En anonym rysk bransch-kännare sammanfattade läget för RFE/RL: ”Det blir intressant om nya karosser efter facelift dyker upp och det verkligen börjar röra på sig.”



Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare för Dagens PS och Realtid. Bevakar främst politik, världshändelser och makro. Har drivit Dagens PS sedan 2018.



6. Fiat släpper nya versioner av söta Topolino

Av Roger Åberg 2026-07-06 kl 17:30

En sportig och en flådig



Topolino Sport Special Edition

Lilla moppebilen Fiat Topolino är typ det sötaste som rullar på fyra hjul. Det är smått brottsligt att Stellantis vägrar ta in den hit i Sverige, det hade gjort min dag att se en eller flera av dem på gatan.

Men i andra länder fortsätter man att sälja den och nu har man släppt två specialare. Den första är en sportig version av bilen, men eftersom hela poängen med den här bilen är att den ska vara långsam kan du inte förvänta dig ett fartmonster. Den kommer i fyra olika versioner och även om jag gillar gulliga Topolino mer tycker jag att de här fungerar. På insidan hittar vi svarta säten och en låda i kolfiberstil.

Den lite mer mogna varianten har man gjort tillsammans med Vilebrequin, som man har gjort saker tillsammans med tidigare. Vilebrequin gör simkläder och med den här modellen är det mest fokus på att kunna glida ner till stranden på ett värdigt sätt.

FILM: <https://www.youtube.com/watch?v=FAI56bHP6go>





Topolino New Vilebrequin Collector's Edition



7. Säljer Sveriges dyraste Saab – körd av Carlsson på Taket

Av Anton Nordgren 4 juli 2026, 17:27

Sveriges dyraste Saab ska få en ny ägare. 60 år gammal med mycket ovanlig historia. Och den har körts av rallylegenden Erik Carlsson. En ära att få sälja en sådan unik bil, säger Marcus Ivarsson.



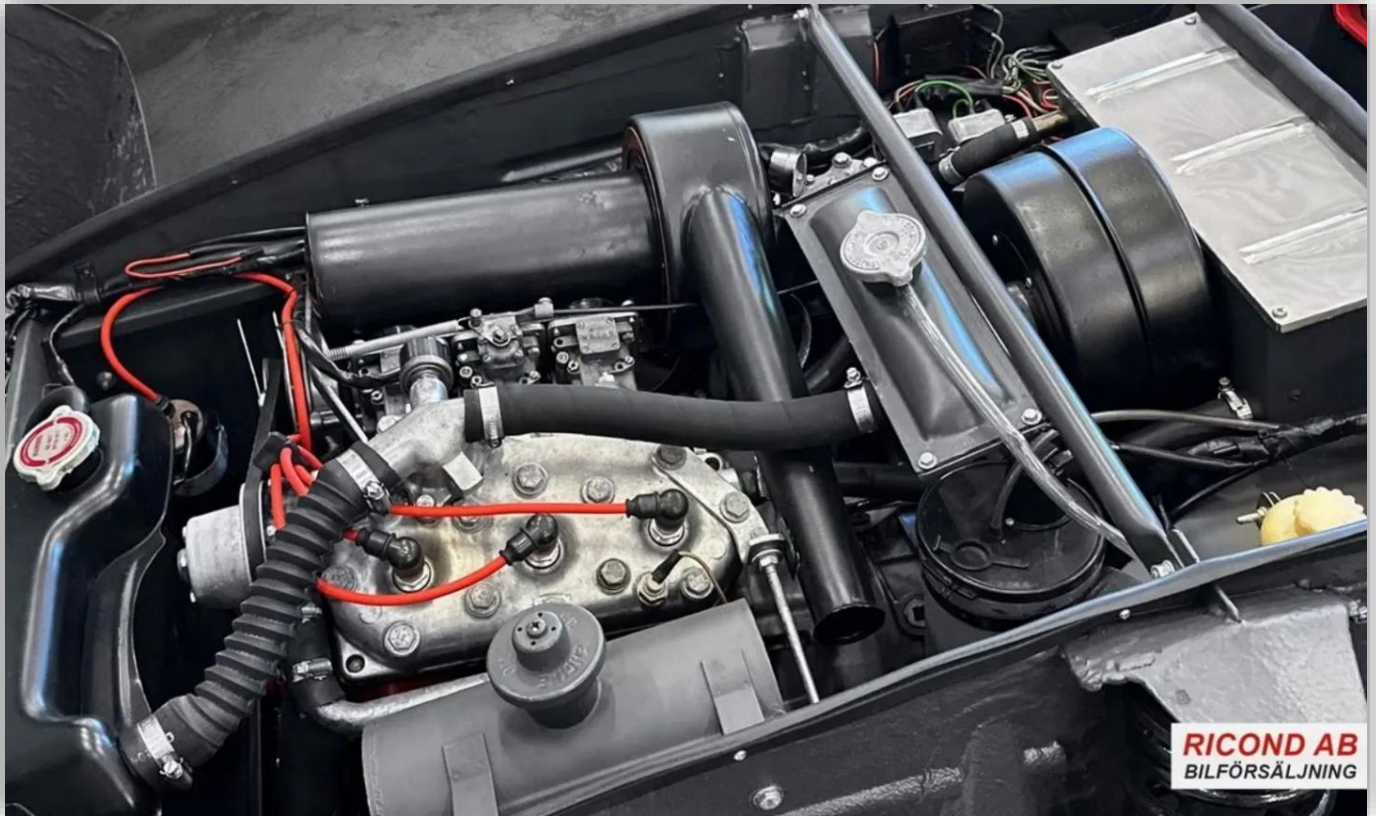
År 1955 fick Sverige sin allra första internationella rallystjärna. Han hette Eric Carlsson, men blev snabbt känd som "Carlsson på taket". Det smeknamnet fick han 1956 efter att ha rullat och hamnat uppochned under en tävling. Under hela sin karriär körde han troget för Saab. Nu har det gått 70 år sedan hans karriär tog fart, och samtidigt har det blivit dags för Sveriges dyraste Saab att få ny ägare. Och det är just en av de **bilar** som "Carlsson på taket" körde – utanför rallyt.

Det handlar om en mycket sällsynt Saab Sonett II från 1966, som nu säljs för 799 000 kronor av **Ricond Bilförsäljning**. Erik Carlsson körde först bilen under en turné, som PR för Saab. År 1967 skickades dyrgripen till USA, där den hyllades på en stor bilmässa i New York. Än idag är modellen hett eftertraktad på den amerikanska marknaden.

– Gamla fina Saabar är otroligt populära i USA och därifrån har vi haft störst intresse, förklarar Marcus Ivarsson.

Motorn

Under huven av glasfiber gömmer sig en riktig klassiker: en längsmonterad, trecylindrig tvåtaktsmotor på 841 kubik. Motorn har separatsmörjning och en speciell trippelförgasare som levererar hela 60 hästkrafter. Den lilla sportbilen väger bara väger 745 kilo. Efter sin tid hos "Carlsson på Taket" har bilen även synts flitigt på stora slalomevenemang i USA. Men 2016 återvände dyrgripen till Sverige.



Bilen har en trecylindrig tvåtaktsmotor på 841 kubik. Motorn ger 60 hästkrafter.

Efter att ha kommit tillbaka till sina rötter har den genomgått en rejäl renovering. Målet har hela tiden varit att återställa den till exakt det skick den var i när Erik Carlsson rattade den på 1960-talet. Idag är resultatet ett faktum. Bilen går fint i både motor, växellåda och chassi. Nu tror Marcus Ivarsson att dyrgripen kommer åka vidare ut igen.





– Med största sannolikhet kommer denna skeppas utomlands men det vore roligt om någon i Sverige köper den, säger han.

Marcus tror också att den gamla Saaben kommer att hamna i ett garage igen. Han gissar att den nya ägaren kommer att ha den som ett samlarobjekt.

– Den nya ägaren kommer säkert ställa undan den, möjligtvis ta den till bilträffar och bilutställningar. Bilen har tidigare fått pris just på Saab-träffar, avslutar Marcus Ivarsson.

LÄS MER:

- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Ikonisk Måsvinge-Mercedes såld för rekordsumma](#)
- [Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...](#)
- [Varnar för upptäckt i dieselmotor: "Vill knappt visa"](#)
- [Så knäcktes Merca-motorn: "Vem gjorde detta?"](#)
- [Minimal detalj knäckte Audis supermotor](#)
- [Så knäcktes omtalade supermotorn: "Herregud"](#)



Anton Nordgren

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

8. Fiat för 2,7 miljoner kronor var långt före sin tid

Av Mikael Gullström

Publicerad: 02 juli 2026 Uppdaterad: 02 juli 2026

En unik konceptbil från 1961, baserad på en vanlig Fiat 600, har gått under klubban i USA. Med bara 32 hästkrafter och en omodifierad motor nådde den 128 km/h. Hemligheten var formen.



Design man blir glad av. Fiats ägg från 1961 är en fantastisk skapelse som var långt före sin tid. Nu gick det enda exemplaret för 2,7 miljoner...för en Fiat.

Det finns bilar som imponerar med råstyrka. Och så finns det bilar som imponerar genom att göra allt rätt med nästan ingenting.

Fiat 600 hade 32 hästkrafter. Det räcker knappt för att köra om en motorbåt. Ändå tog **Pininfarina**, designhuset som formgett Ferraris vackraste bilar sedan 1930, just den här lilla folkbilen och skapade något som fortfarande ser ut som om den kommer från framtiden.

Ägget var 30 år före sin tid

1960 bestämde sig **Battista "Pinin" Farina** för att bevisa en poäng. Tillsammans med aerodynamikprofessorn **Alberto Morelli** från Politecnico di Torino byggde han **Pininfarina X**, en konceptbil så radikal att den uppnådde en luftmotståndskoefficient på 0,23.

Det låter kanske inte som mycket. Men resten av bilindustrin behövde ytterligare 30 år för att komma dit.

Farina visade bilen på **Turinsalongen 1960** och körde den personligen på allmän väg för att ragga tillverkare. Ingen nappade. X:et var genialiskt, men för vildvuxet för att bli verklighet.

Så Pininfarina gjorde det enda rimliga. De byggde ett till.



En alldeles underbar klassisk 60-talsdesign på inredningen

Den vackra kompromissen

1961 tog designhuset alla lärdomar från X och packade in dem i en vanlig Fiat 600D. Resultatet blev **Y Berlinetta**, en droppformad liten berlinetta med kurvig vindruta, tre runda strålkastare bakom en genomskinlig kåpa och en bakdel som ser ut som om den ritats av någon som tänkte på fåglar snarare än bilar.

Inte riktigt lika spektakulär bakifrån. Det innovativa förslaget till en ny folkbil för Fiat var långt före sin tid. Foto: Bonhams

Hjulen satt där hjul brukar sitta. Det var den enda eftergiften till konventionen.

Under skalet satt samma anspråkslösa 767-kubikare som i vilken 600D som helst. Ingen turbo, ingen trimning, ingenting. Ändå nådde Y Berlinetta **128 km/h i tester**. Vanliga 600D toppade på 110.

Skillnaden? Enbart formen. Pininfarina hade gett en Fiats folkbil 16 procent mer toppfart genom att tänka aerodynamiskt.

Reservhjulet hamnade framför passagerarutrymmet för att fungera som krockkudde vid en frontalkollision. Interiören fick stötdämpande material.

1961 tänkte ingen annan biltillverkare så. Volvo var fortfarande ensamma om trepunktsbältet.

803 mil på 65 år

Y Berlinetta blev aldrig mer än ett enda exemplar. Den gick från Pininfarinas verkstad till Harrah's Collection i Reno 1970, och därifrån till **National Automobile Museum**. Mätaren visar 8 032 kilometer. Det är ungefär Stockholm-Malmö tur och retur, två gånger. På 65 år.



*Inte riktigt lika spektakulär bakifrån.
Det innovativa förslaget till en ny folkbil för Fiat var långt före sin tid.*

Men det är kanske det som gör den så fascinerande. Den byggdes inte för att köras. Den byggdes för att visa vad som var möjligt.

En hel bil ritad kring en enda idé. Nämligen att luft är det billigaste bränslet som finns. Medan andra tillverkare jagade fler hästkrafter löste Pininfarina samma problem med en penna och en vindtunnel.

Tre runda strålkastare bakom en gemensam glaskåpa. En vindruta som kröker sig runt föraren som ett visir. En bakdel som smalar av som en droppe vatten. Varje linje finns där av en anledning, och anledningen är alltid samma: mindre motstånd.

2,7 miljoner för 32 hästkrafter

Den 13 juni 2026 gick Y Berlinetta under klubban hos Bonhams som en del av museets utförsäljning av 110 klassiska bilar. Utropet låg på 100 000 till 200 000 dollar.

Slutpriset landade på 268 800 dollar, drygt 2,7 miljoner kronor inklusive köparpremie. Utan reservationspris.

Lacken är originalsilver. Interiören har svart vinyl, blå mattor, en Nardi-ratt i trä och en Autovox-radio. Auktionshuset beskriver motor och hjulhus som "knappt mer än museidammiga".

Att **klassiska bilar kan vara lönsamma investeringar** är välkänt. Marknaden har stigit 185 procent på tio år. Y Berlinetta är dock inte vilken veteranbil som helst.

Den är den enda i sitt slag, med obruten museiproveniensen sedan 1961 och en historia som börjar med att en italiensk patriark ville visa att formen är mäktigare än motorn.

Den som vill veta **vilka klassiker som kan stiga i värde framöver** borde leta efter just sådana bilar. Unika. Dokumenterade. Och gärna lite galna.

9. Citroën BX: Bilen som "älskar vägar – och hatar verkstäder"

Publicerad 18 april 2022 Text Calle Carlquist

Citroën körde en minst sagt uppkäftig reklamkampanj för BX på 1980-talet



Tryckkvaliteten i Vi Bilägare 1985 var usel men Citroën annonserade ändå den ganska färska BX i nästan varje nummer. BX skulle tilltala såväl Citroëntrogna som bredare lager och var därför en kombination av märkestypiska och konventionella lösningar.

Här fanns gashydraulisk fjädring och kryptisk instrumentpanel med "satelliter" runt den enekrade ratten men också halvkombilucka och enkel uppbyggnad som skulle spara pengar.

Medan BX kör förbi verkstaden anas en av tidens mest driftsäkra bilar på lyften där inne: Mazda 323. En känga så god som någon. "Det är en fråga om minuter att byta bromsbelägg, bromsskivor, stötfångare eller framflyglar. Reglageenheter på instrumentpanelen byter mekanikern också på någon minut." Vem bytte reglageenheter, kan man undra?

Vidare: "Älskar du att köra mer än att dadda din bil, så är nog BX din sort. Plast i stötfångare, motorhuv och baklucka betyder tålighet mot småskador, parkeringsrepor och stenscott."



Calle Carlquist

ÄLSKAR VÄGAR. HATAR VERKSTÄDER.



Försök se sanningen i vinögat. Det kan komma att bli svårt för dig att bli personligt bekant med din Citroën-mekaniker.

Han blir nog aldrig särskilt väl bekant med din BX heller. Döm kommer inte att se särskilt mycket av varandra.

En Citroën BX behöver bara en regelrätt service var 2.000 mil. Och inte ens då tar den mer än två timmar. Därmed kan behövas bara ett oljebyte.

Inte lär den bli mer bekant genom reparationer heller. Kopplingen tar han hand om utan att lyfta ur motorn. Violett-ladan också.

Det är en fråga om minuter att byta bromsbelägg, besmekkisar, stötdämpare eller numflýglar. Reglaserheterna på instrumentpanelen byter han också på

någon minut.

Din mekaniker kommer varken att kunna följa sig på din transistortändning eller på kopplingen. Där finns inget att justera.

BX är lite av en ulv i braskåder. Inomstämte hatar den nog allt vad verkstäder heter.

Dock älskar den vägar. Den verkar fullständigt oberörd av gupp, gropar och tula kurvor. BX rida varken asfaltbanor eller semesterpackningar. Markhöjden håller den konstnat oavsett lästen.

Den unika gashydrauliska fjädringen väljer ojämnheterna oförskämt enkelt. Och kan — om man höjer den — lå BX att tröpa på lå överstock och sten som skulle rusa andra bilar på migen.

Älskar du att köra mer än att dadda din bil, så är BX nog din sort. Plast i stötfångare, motorhuv och baklucka betyder allighet mot smekador, parkeringsgropar och stenskött.

Mycket är gjort för att minska korrosionsrisken. Som grädda på mossen kommer ändå 6 års rostskyddsgaranti utan extra kostnad.

Skaffa du en BX, så utnyttja verkstadsbesöken. Använd de 8 tillfällen din bil ger dig att lära känna dem som verkligen vet vad den går för.

CITROËN BX

FRÅN AUTOGRUPPEN BOX 301, 131 23 JOHANNESTED

Reklamstatistik från KOF: Beräknad årlig (baserad på juli -84) BX 16 RS och TRS 0,78 l/mil, 1500 mil = 4.832,-
BX 19 TRD 0,90 l/mil diesel, 1500 mil = 4.385,-

Det såldes 17 000 BX under elva år i Sverige och totalt 2,3 miljoner. BX blev en av Citroëns mest populära genom tiderna. Ingen sparade dem, i synnerhet de första årsmodellerna är rariteter.

10. Så här ser Exagon Furtive-eGT ut i produktionsform

Av Bobby Green

mån. 1 okt 2012, 13:52

Franska Exagon Motors är en av de något okända biltillverkarna som inte har dött än, och nu visar de upp sin "miljövänliga" sportbil Furtive-eGT i produktionsform.



Bilen drivs av två stycken elmotorer utvecklade av Siemens på 170 hästar och 480 Nm vardera. Det sitter också en range extender där under någonstans, men vad det är för något får vi inte reda på än. Det är hur som helst tillräckligt för att skicka bilen till 100 km/h på bara 3.5 sekunder och nå en toppfart på 287 km/h, även om den är elektroniskt begränsad till 250. Enligt Exagon ska man, om man konstant kör i 50 km/h, komma 40 mil på en laddning. Vid 90 km/h sjunker den siffran till runt 29 mil, 24 mil om man kör 110 km/h och strax under 20 mil om man håller en hastighet på 130 km/h.

Pris och när man kommer att kunna köpa bilen är fortfarande oklart, men så här kommer den i alla fall att se ut.

autoevolution.com



**Sportig elbil från Frankrike Exagon Furtive eGT
Kommer till mässan i Paris**



**Mer om eldrivna Exagon Furtive eGT
Och en video**





11. Nash-Ambassadör 1957



1950-talet visade sig vara en utmanande period för USA:s oberoende biltillverkare. General Motors, Ford och Chrysler Corporation var inblandade i ett försäljningskrig, vilket lämnade företag som Nash, Hudson, Kaiser och Studebaker att kämpa om resterna. Det enda sättet att överleva mot de tre stora makterna var att ena sig, och 1954 gjorde Hudson och Nash just det och bildade American Motors Corporation med huvudkontor i Detroit.

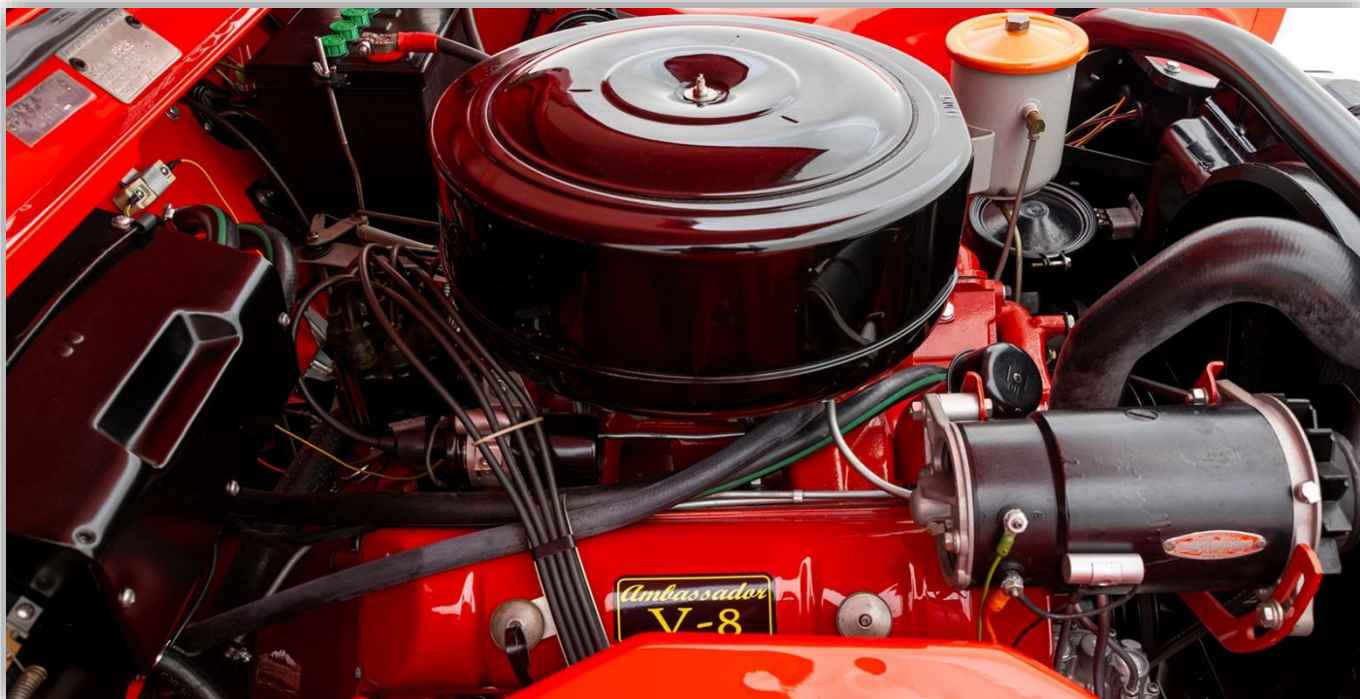
Dåvarande ordföranden för Nash, George C. Mason, hade letat efter sätt att hjälpa Nash att sticka ut från konkurrenterna. Hans uppskattning för europeisk design, särskilt Pinin Farinas sofistikerade och diskreta arbete, fick honom att vända sig till det torinesiska företaget för hjälp, först med Nash-Healey sportbil. Mason ansåg att Panelcrafts ursprungliga design inte var tillräckligt särskiljande, så han anlätade italienarna för att designa om den med ett mer Nash-liknande utseende, vilket inledde en kort men fruktbar relation. År 1952 omdesignade Pinin Farina delvis Statesman-serien och tog med element från Nash Healey Le Mans roadster till sin produktionssedanlinje. Pinin Farinas design fortsatte att påverka Nash-serien under det sista produktionsåret, där flaggskeppet Ambassador var den sista Nash att bära 'PF'-märket på sidorna 1957.





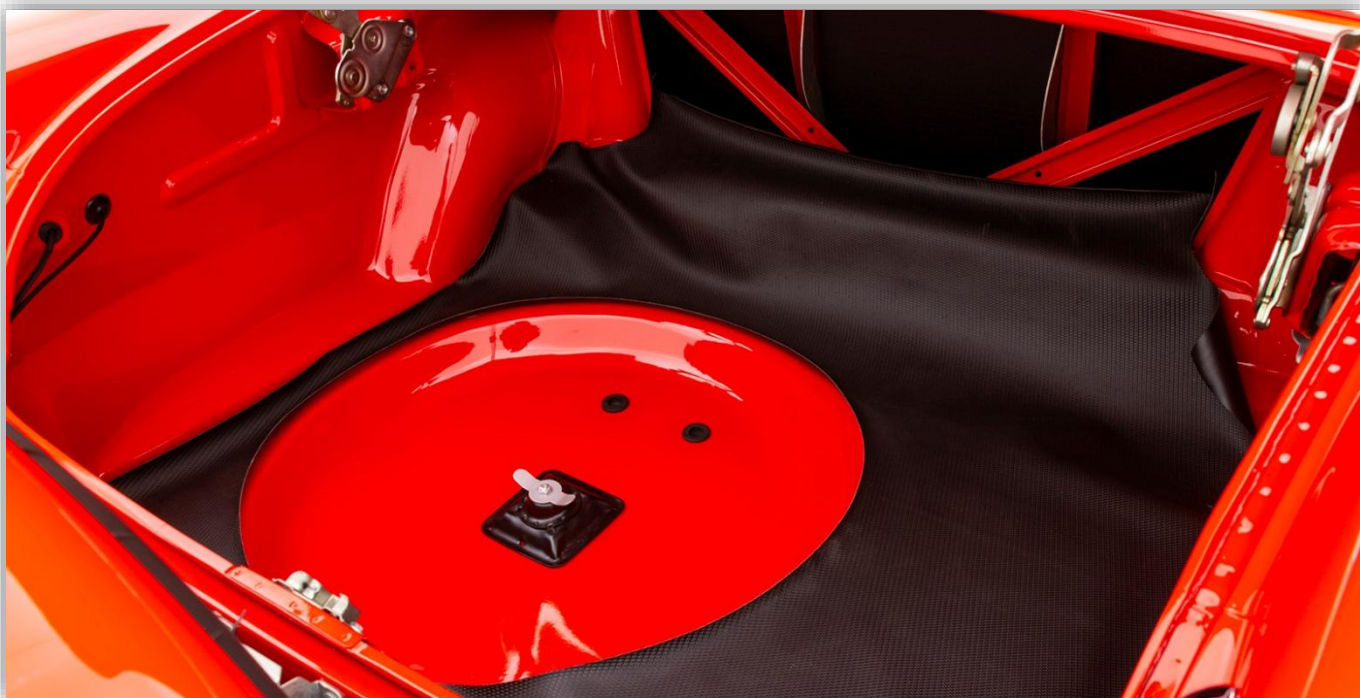
Toppen av Nash-serien 1957 är denna fantastiska, noggrant restaurerade tvådörrars Ambassador Series 80 Custom "Country Club" Hardtop. Nash hade mycket att skryta om 1957, inklusive avancerad enhjuling karosskonstruktion, snygg ny frontdesign av Pinin Farina med fyra vertikalt staplade strålkastare, längre och lägre linjer, samt AMC:s kraftfulla nya 327 kubiktums V8-motor med överliggande ventil. Nash marknadsförde Ambassador som den suveräna terrängbilen, vilket denna bil visar med funktioner som "Airliner Recliner"-säten som fälls platt in i resesängar, "Weather Eye"-ventilationssystem, radio, ett valfritt reservhjul samt nödvändiga servobromsar och styrning. Men precis när de verkade nå sin topp, hamnade Nash- och Hudson-namnen i historieböckerna, då AMC tog Rambler som sitt främsta varumärke.





Totalt rullades bara 3 561 Ambassadors ut 1957, och det rapporteras att endast 997 var Country Club-modeller av det här slaget. Detta otroliga exemplar förvärvades av en samlare baserad på västkusten i mitten av 2000-talet. Enligt uppgift var det en stabil, original bil med praktiskt taget ingen korrosion, men den överlämnades omedelbart till Fred's Custom Wiring & Auto Works i Ontario, Kalifornien, för en fullständig restaurering. Den stora Nashen demonterades noggrant, katalogiserades och monterades på en rotisserie innan kroppen pressades med media (med soda för att förhindra att de ursprungliga panelerna blev skeva). Motorn och **Flashaway** Hydramatic-växellådan togs bort och sattes åt sidan för ombyggnad.

Mitt i projektet tvingades ägaren sälja, men som tur var var en långvarig Nash-entusiast på marknaden och snubblade över annonsen – och nådde en överenskommelse inom ett par dagar. Bilen förblev i Freds vård och projektet genomfördes.





Resultaten av restaureringen är inget mindre än extraordinära. Färdigställd till en standard som sällan – om någonsin – setts på en Nash från denna era, är denna anmärkningsvärda Ambassador återställd till concours-kvalitetsstandard. Ursprungligen färdigställd i Plum, valde den nya ägaren en passande flashig fabrikserbjuden nyans av Mardi Gras Red med Frost White-detalyer. All exteriör krom och ljusarbete restaurerades och installerades med noggrann noggrannhet för exakt justering.

Inuti lades samma noggranna omsorg på att återställa klädseln. Flygbolagets recliner-säten är klädda i tidsriktig röd vinyl med svarta tyginsatser från SMS Auto Fabrics. En ny, gammal stock instrumentbräda anskaffades också för att kröna den vackert restaurerade instrumentpanelen, även detta en Pinin Farina-designdetalj.

Självklart återställdes även drivlinan helt. AMC:s 327 V8 revs och visade sig vara i utmärkt skick, vilket endast krävde en liten överborrning. Vevaxeln balanserades och polerades, och topplocken fräschades upp med nya styrningar. På liknande sätt byggdes även växellådan om och chassikomponenterna återställdes till hög standard med tidstypisk svart lack. Den körs på rödlackade stålfälgar med korrekta originalhjulcapslar och tidsriktiga breda vita snedslipade däck för rätt hållning och hantering.

När restaureringen var klar avlystes Nash som avsett, och kördes cirka 16 kilometer per månad med noggrann underhåll av den exceptionella restaureringen. Den visades bara en gång vid Glenmoor Gathering 2009 och tog hem ett välförtjänt pris för Bäst i Klassen. Det är fortfarande ett verkligt utmärkt exempel på märket – ett av de finaste vi har stött på – lämpligt för prestigefyllda concours-evenemang eller turnéer. Det är en fantastisk hyllning till det ofta bortglömda transatlantiska partnerskapet mellan Nash och Pinin Farina, och till den kreativitet som växte fram från USA:s oberoende företag under denna fruktbara period av bildesign.



12. Grattis Dino!

Publicerad 17 juli 2009

I dag när Bruno har namnsdag vill vi även uppmärksamma Dino!



Ferrari Dino 246 GTS 1972–74

Namnet Dino användes av Ferrari på de minsta modellerna och var en hyllning till Enzo Ferraris son Alfredo "Dino" Ferrari som gick bort endast 24 år gammal.

Motorerna till Ferrari Dino tillverkades av Fiat som också hade en Dino på programmet.



Första Dinon i landsvägsutförande började säljas 1967. Den mittmonterade motorn var en V6 helt i aluminium på 2 liter, konstruerad av Ferrari men tillverkad i Fiats fabriker. 1969 kom Dino 246 GT med en V6 på drygt 2,4 liter. 1972 kom 246 GTS med avtagbart tak.



Fiat Dino Spider kom 1966 och var ritad av Pininfarina.



Fiat Dino Coupé presenterades 1967. Värld att ta av hatten för!



Fiat Dino Parigi 1967



Fiat Dino Coupe 2400 1969–72



Fiat Dino Spider 2400 1969–72



13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Lancia Delta 1979

Det har funnits tre generationer av Lancia Delta, men endast originalutgåvan gav upphov till den magnifika fyrhjulsdrevena turboladdade Integrale, som kom 1987. Det var hela åtta år efter att Delta introducerades i låga 1,3- och 1,5-litersutföranden, med framhjulsdrift.

Delta var tillräckligt bra för att vinna utmärkelsen **Årets bil i Europa 1980** och blandade modern design från **Giorgetto Giugiaro** med pigga motorer. 1986 kom Delta HF 4WD med en av de mest avancerade fyrhjulsdrevena växellådorna som någonsin skapats. Märkligt nog fanns det i Sverige en Saab-märkt utgåva som kallades **600**.

Hedersomnämningen för 1979: Mercedes G-Wagen, Vauxhall Astra, Volkswagen Jetta





14. Fredagsfilmen: Koenigseggs nya bil kostar över 30 miljoner

1 juni 2026

Största satsningen någonsin"



FILM: <https://youtu.be/2Ew73mh7tfA?t=8>

Först kom fartrekorden för Koenigseggs supersportbilar. Nu sätter företaget Koenigsegg Automotive tillväxtrekord. Paret bakom framgången, Christian och Halldora von Koenigsegg, har utsetts till Årets företagare 2025.



Roger Warolin