



Morgan Plus 4 Plus

1. DS N°8
2. Nya Mercedes C-klass
3. Test av McMurtry Spéirling
4. Ny Super-Scania
5. Mini firar 25 år
6. Ford Scorpio sjönk helt
7. Morgan Plus 4 Plus
8. Alvis TE21
9. Grattis Vauxhall Firenza
10. De viktigaste bilarna



1. DS N°8 – den franska utmanaren som fler borde upptäcka

Av Andreas Bergsman Testredaktör, M3 2026-07-31 17:37 CEST

Tänker du köpa en elbil i premiumklassen är det lätt att fastna hos BMW, Mercedes, Audi eller Tesla. Men det finns ett alternativ som förtjänar betydligt mer uppmärksamhet. DS N°8 kombinerar hög komfort, exklusiva material och lång räckvidd i ett paket som sticker ut, även om den har några kompromisser.



Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Fantastisk komfort
- Exklusiv interiör med hög kvalitetskänsla
- Lång räckvidd

Nackdelar

- Trångt huvudutrymme i baksätet
- Infotainmentsystemet kräver viss tillvänjning
- Högt pris



Omdöme

DS N°8 är en elbil som sätter komfort och kvalitetskänsla i första rummet. Den kombinerar låg förbrukning, lång räckvidd och en kupé som hör till de mest ombonade i klassen. Det här är ett premiumalternativ som förtjänar betydligt mer uppmärksamhet än det sannolikt kommer att få.

Det räcker med en blick för att förstå att DS inte försöker kopiera de tyska konkurrenterna. N°8 har ett eget formspråk med skarpa linjer, en upplyst front och en sluttande taklinje som ger bilen ett elegant uttryck.

DS N°8 har ett eget formspråk med en sluttande taklinje och en bakdel som skiljer sig tydligt från de tyska konkurrenterna.

En premiumbil som vågar vara annorlunda

Invändigt fortsätter samma känsla. Materialvalen håller hög klass med mjuka ytor, snygga detaljer och en design som känns mer inspirerad av fransk möbelkonst än traditionell bil-industri. Kupén är genomarbetad utan att bli överlastad.



Kupén håller hög kvalitetskänsla med genomarbetade material och en design som tydligt sticker ut.



*Benutrymmet i baksätet är gott,
men den sluttande taklinjen stjäl en del utrymme för längre passagerare.*

Stolarna hör till bilens stora styrkor. De är breda, bekväma och erbjuder både värme, ventilation och massage. Tillsammans med Focal-ljudsystemet och den mycket goda ljudisoleringen blir kupén en plats där jag gärna tillbringar många mil.

Komfort före sport

DS N°8 är ingen bil som försöker imponera med sportiga köregenskaper. Här ligger fokus helt på komfort, och det märks redan efter några kilometer.

Fjädringen sväljer ojämnheter effektivt och kupén förblir imponerande tyst även i motorvägsfart. Fyrhjulsdriften ger gott om grepp och de 350 hästkrafterna räcker mer än väl när det behövs. I Boost-läget höjs effekten till 375 hästkrafter, vilket ger snabba omkörningar utan dramatik.

Räckvidden är också en av bilens stora styrkor. Den officiella WLTP-räckvidden är upp till 655 kilometer och under mitt test låg förbrukningen på drygt 20 kWh/100 km. Det är ett bra resultat för en nästan fem meter lång, fyrhjuldriven elbil och innebär att bilen har goda förutsättningar för långa resor. Den maximala DC-laddningen på 160 kW är inte klassledande, men räcker för att hålla laddstoppen på en rimlig nivå.

Jag uppskattar också hur diskret förarassistanssystemen arbetar. Många moderna bilar överöser föraren med höga varningssignaler, men här är ljuden betydligt mer återhållsamma. De gör sitt jobb utan att ständigt påminna om sin existens. Infotainmentsystemet fungerar bra och stöd för trådlös Apple Carplay och Android Auto finns förstås. Det kräver dock lite tillvänjning innan menyerna känns helt naturliga.



Bagageutrymmet rymmer 620 liter och är både brett och lättlastat tack vare den stora bakluckan.

Alla kompromisser försvinner inte

Den sluttande taklinjen ger bilen ett elegant utseende, men påverkar också utrymmena i baksätet. Benutrymmet är bra, men huvudutrymmet är mer begränsat än vad bilens yttre mått antyder. För längre passagerare märks kompromissen ganska snabbt.



Mittkonsolen domineras av den karakteristiska växelväljaren och ett genomgående geometriskt designspråk.



Focal står för ljudupplevelsen och högtalarna är integrerade på ett snyggt sätt i kupén

Priset är inte heller obetydligt. DS N°8 börjar på 749 900 kr, men då handlar det om den framhjulsdrevena instegsmodellen. Bilen jag kör är den fyrhjulsdrevena Étoile Long Range AWD, som kostar från 849 900 kr. I den prisklassen möter den etablerade modeller från BMW, Mercedes och Audi. Samtidigt känns det som att många automatiskt väljer de tyska alternativen utan att ens provköra något annat.

Det är synd. DS N°8 är kanske inte bilen som passar alla, men för den som prioriterar komfort, kvalitetskänsla och ett formspråk som sticker ut är den ett alternativ som förtjänar betydligt fler blickar.

Specifikationer

Modell: DS N°8 Étoile Long Range AWD

Tillverkare: DS Automobiles

Pris: från 849 900 kr

Motor: två elmotorer, 350 hk (375 hk i Boost-läge)

Drivning: Fyrhjulsdraft (AWD)

Batteri: 97,2 kWh

Förbrukning: 17,4 kWh/100 km (WLTP)

Räckvidd: upp till 655 km (WLTP)

Laddning DC: upp till 160 kW

Laddning AC: 11 kW

0–100 km/h: 5,4 sekunder

Toppfart: 190 km/h

Bagagevolym: 620 liter

Mått: 4 835 × 1 895 × 1 575 mm

Tjänstevikt: 2 418 kg



Andreas Bergsman



2. Första genomgång och provkörning av nya Mercedes C-klass

Av Christoffer Gullin

28 juli 2026

Förbättrad luftfjädring



FILM: <https://youtu.be/-NPbOB2-GOE>

Jag har varit i Helsingfors och provkört helt nya Mercedes C-klass. Denna bil tar drivlinan och tekniken vi såg på GLC ner till en något mindre sedanversion. Men tro inte för ett ögonblick att nya C-klass är en liten bil, den har vuxit hela 16 centimeter på längden. Trots det upplevs den inte som så stor på insidan men det märks när en kurva kommer. Blev det här så bra?



3. Test: McMurtry Spéirling – elbilen som fick mig att slå banrekordet

Av Marcus Berggren 2026-07-30

McMurtry Spéirling PURE ser ut som en radiostyrd bil, låter som ett stridsflygplan och kan generera två tons marktryck redan från stillastående. Den är ingen vanlig elbil, utan bland det mest extrema som någonsin tillverkats i fordonsväg.



McMurtry Spéirling

Jag åkte först till Bristol för att besöka McMurtrys fabrik för att testa mina racingkläder och få en stol formad efter min längd. Några veckor senare var det Padborg Park i Danmark som stod i sikte för att provköra skapelsen på en bandag anordnad av märkets danska importör, MY GARAGE.

Två körpass senare hade jag slagit banrekordet – utan att för den sakens skull ha blivit racingförare över en förmiddag (även om jag fick frågan).

Låt oss lägga i Högsta Växeln och provköra McMurtry Spéirling PURE.

En elbil bortom hyperbilen

Bilindustrin har ägnat de senaste åren åt att lösa prestandaproblem genom att stoppa in mer av allt. Mer effekt, större batterier, bredare däck och fler vingar.

McMurtry har valt en annan väg.

Spéirling PURE är liten, ensitsig och utvecklad enbart för bankörning. Den är ungefär lika hög som en genomsnittlig sexåring, 15 centimeter kortare än en Fiat 500, och har ett förarsäte placerat mitt i bilen. Bakom ryggen sitter två fläktar som suger ut luft under golvet och pressar bilen mot asfalten.

Grundidén är att separera marktryck från fart. På en konventionell racingbil, tänk Formel 1, skapas mer marktryck ju snabbare bilen kör. Nackdelen är att vingarna samtidigt genererar luftmotstånd och att greppet försvinner när hastigheten sjunker.

McMurtrys fläktsystem fungerar oavsett om bilen färdas i 250 kilometer i timmen eller står parkerad i depån.



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

Spéirling kan generera upp till 2 000 kilogram marktryck, dra över 3 G genom kurvor och bromsa med upp till 4 G. De två elmotorerna på bakaxeln levererar tillsammans omkring 1.000 hästkrafter.

Siffrorna är nog för att ge en svindel bara av att titta på dem – sprinten till 100 km/h knappt 1,5 sekunder man är uppe i 200 km/h på blott 4 sekunder. Det gör Spéirling snabbare än en F1-bil både rakt fram och i kurvor.

Det krävs att man som förare fullständigt omkalibrerar hela sin uppfattning om vad som är fysiskt möjligt. Och för den delen vad ens kropp egentligen klarar av.

McMurtry Spéirling är skapad av Sir David McMurtry

McMurtry Automotive grundades 2016 av Sir David McMurtry, den irländske ingenjören och miljardären bakom mätteknikföretaget Renishaw.

Företagets ursprungliga filosofi var att erbjuda känslan hos en supersportmotorcykel med säkerheten hos en bil. Det förklarar både de minimala yttermåten och den centrala sittpositionen.

Fläkttekniken är emellertid inte ny. Den mest kända historiska tillämpningen är Brabham BT46B från 1978, mer känd som fläktbilen. Den kördes av Niki Lauda vid Sveriges Grand Prix på Anderstorp och vann sitt enda lopp innan den förbjöds.

Nästan ett halvt sekel senare har grundprincipen dammats av, förfinats och placerats i en elbil som ser ut att ha rymt från rekvisitaförrådet till en Batman-film.

Som att klä på sig en bil

Innan körningen ska man givetvis kläs i full racingmundering. Hjälms, overall, handskar och ett kommunikationssystem i öronen är obligatoriskt.

Spéirling är så liten att man inte sätter sig i den utan man trär den snarare över kroppen.

Dörröppningen är smal, sittbrunnen tajt och sexpunktsbältet spänns så hårt att det blir uppenbart att dagens lunch inte kommer att kunna röra sig särskilt långt i matsmältningssystemet.



Att sätta sig bakom ratten på en McMurtry Spéirling är lättare sagt än gjort

Sikten framåt är bättre än väntat. Hjulen sitter tätt intill sittbrunnen och vindrutan omsluter föraren, men den centrala sittpositionen gör det enkelt att placera bilen.

Reglagen är få. Två pedaler, en ratt, ett vred för effekten och ett för fläktsystemet och ett för intercomsystemet. När fläktarna startas fylls kupén av ett konstant, jetmotorliknande vrål. På bana låter det bokstavligen som ett stridsflyg som surrar runt.

Ljudet följer inte hastigheten utan ligger kvar med samma intensitet oavsett hur fort man kör. Ljudnivån är bokstavligen öronbedövande.

Spéirling låter mindre som en bil och mer som om någon försöker starta en Boeing 737 inuti ett garderobsskåp.

Padborg Park väntar

Padborg Park ligger precis norr om den dansk-tyska gränsen. Banan är 2,07 kilometer lång, 12 meter bred och består av en blandning av tekniska kurvor, kortare rakor och en längre raksträcka som avslutas med en hårnål.

Det är alltså en bana som premierar grepp, inbromsning och riktningsförändringar snarare än enbart rå effekt.

Jag fick köra två pass. Spéirling var inte inställd på maximal attack, utan fläktsystemet låg omkring halva sin fulla kapacitet och effekten var även den reducerad. Det var dels för att banan inte riktigt är dimensionerad för 1 000 hästkrafter, dels för att det var undertecknads första stint bakom ratten.

Jag kan avslöja att det var fullt tillräckligt.

Instruktionerna matades direkt in i öronen. Kör lugnt genom depån. Rulla ut på banan. Aktivera fläkten. Bygg upp tempot successivt.

Därefter inleddes en strid ström av uppmaningar:

“Bromsa senare.”

“Gasa tidigare.”

“Bromsa ännu senare.”

Oavsett hur sent jag bromsade var feedbacken att jag borde ha väntat ytterligare några ögonblick.



Den vanligaste vyn om man är på samma bana som en Spéirling

Bromsar som en tegelvägg

I dagens bilvärld är brutal acceleration inte längre särskilt ovanligt. Jag har haft förmånen att köra **Pininfarina Battista**, **Bugatti Chiron** och en hel armada av elbilar som kan förvandla en passagerares nacke till ett försäkringsärende.

McMurtry är självklart våldsamt snabb. När gaspedalen trycks ned skjuter bilen iväg utan hjulspinn och med en kraft som får lungorna att tillfälligt säga upp sig. Det i sig är emellertid ingenting unikt, även om accelerationen för Spéirling är nästintill oöverträffad.

Det mest extrema är emellertid inte accelerationen utan det är bromsarna (för att inte tala om kurvtagningsförmågan).

Bromspedalen är tung och kräver ett rejält tryck. När man väl ställer sig på den är känslan ungefär densamma som att köra rakt in i en vägg, bortsett från att bilen fortfarande är hel efteråt.

Spéirling PURE kan bromsa med upp till 4 G. På Padborg Park nådde vi 241 kilometer i timmen på bakrakan innan den vänstra hårnålen. Inbromsningen inför kurvan var så våldsam att hjärnan först vägrade acceptera att bilen faktiskt skulle hinna få ner farten.

Det gjorde den, tack och lov.

Och efter varje varv fick jag höra samma instruktion:

“Bromsa senare.”

Hjärnan hänger inte med i svängarna

När fläkten aktiveras förändras bilen omedelbart. Styrningen blir tyngre, karossrörelserna minskar och hela ekipaget trycks mot asfalten.

Det märkliga är att Spéirling inte kräver att man kastar sig in i kurvor på ren tro. Greppet finns där hela tiden och bilen kommunicerar tydligt hur mycket den har kvar att ge.

På en konventionell bil med aerodynamiskt marktryck, så kallad downforce, måste föraren hela tiden förhålla sig till hastigheten. Mer fart ger mer grepp, men vid inbromsning försvinner marktrycket gradvis. För en amatör innebär det en hel del mentala beräkningar samtidigt som man försöker komma ihåg vilket håll nästa kurva går. I Spéirling är förhållandet mer linjärt.



Undertecknad besökte fabriken några veckor innan provkörningen.

Fläkten suger bilen mot marken även i de långsammaste partierna. Man kan därför lita på att greppet finns där när man styr in. Det känns genuint som om bilen går på räls.

Kruxet är att allting händer så ofantligt snabbt.

Kurvor som normalt kräver en tydlig inbromsning kan tas med ett kort tryck på bromspedalen och en snabb rörelse med ratten. Hårnålar avverkas i hastigheter som känns fullkomligt orimliga. Raksträckorna försvinner innan man har hunnit registrera dem.

Efter ett par varv börjar synfältet smalna. Fokus ligger inte längre på något annat än nästa bromspunkt, nästa apex och nästa instruktion i öronen.

Jag har aldrig varit så koncentrerad bakom ratten på en bil, eller på något för den delen, i hela mitt liv. Min maxpuls under körningen? 176.

Skräckinjagande men inte giftig

Spéirling är tveklöst skräckinjagande. Den ser ut, låter och presterar som något en normal människa inte borde få köra utan särskild utbildning. Ändå försöker bilen inte ta livet av sin förare, vilket jag tackar den för.

Styrningen är direkt och ger rikligt med information. Gaspedalen är exakt och gör det möjligt att dosera kraften. Bromsarna är brutala men konsekventa. Bakvagnen kan röra på sig, men bilen hugger inte plötsligt tillbaka.

Det finns en viss trygg understyrning när man närmar sig gränsen, delvis tack vare den bakre vingen som flyttar trycket till bakaxeln. Det gör att Spéirling i första hand signalerar att man begärt för mycket av framdäcken, snarare än att vända sig om och presentera bakdelen för närmaste räcke.

Det är en viktig egenskap.

McMurtry är inte lättkörd i betydelsen avslappnad. G-krafterna, ljudnivån och tempot gör det helt otroligt fysiskt och mentalt krävande. Men bilens beteende är logiskt och tillmötesgående och hjälper föraren på traven snarare än att försöka sätta käppar i hjulet för en.

Det gör att även en förare utan racingbakgrund kan närma sig bilens fulla potential steg för steg.



FILM: <https://youtu.be/IZMB-dq4vq0>

Jakten på tiden

Under det första körpasset handlade det primärt om att lära känna McMurtry Spéirling och förstå hur sent det faktiskt gick att bromsa.

Varje varv ökade tempot. Varje bromspunkt flyttades fram. Varje kurva togs med lite mer fart. Efter det första passet visade det sig att tiden låg nära banrekordet.

Det rekordet innehades officiellt av en Porsche 911 GT3 R, en renodlad tävlingsbil, som hade kört banan på drygt 57 sekunder. Det fanns dessutom en inofficiell tid på 56 sekunder, satt av en Lola T97/30 Formel 1-bil från 1997.

Jag skulle få ett pass till med något ökad effekt.

Vid det laget hade rädslan delvis bytts mot ett närmast osunt behov av att kapa tid. Spéirling är beroendeframkallande på samma sätt som ett tv-spel där varje varv omedelbart avslöjar vad man kan göra bättre. Man blir som besatt av minsta lilla detalj.

Att det sitter ett helt stall och bevakar varenda liten parameter vad gäller ens bilkörning gör inte det hela mindre avslappnat.

Man tänker på att bromsa en meter senare, gå på gasen en bråkdel tidigare, utnyttja mer av banbredden och lita ytterligare lite till på fläkten.

När det andra passet var över **stannade klockan på 54,30 sekunder.**

Det var över tre sekunder snabbare än Porsche-rekordet och även snabbare än Formel 1-bilens inofficiella notering.

Jag avslutade min andra stint genom att spinna ut ur en kurva då jag blev lite väl ivrig i jakten på ytterligare tiondelar. Fläktsystemet i kombination med de monstruösa bromsarna gör emellertid att man kan stanna nästan ögonblickligen, vilket är tacksamt både för liv och privatekonomi.

Jag blev banrekordhållare i McMurtry Spéirling

Det bör understrykas att jag inte har någon professionell racingbakgrund. Jag är motorjournalist och har kört ett stort antal snabba bilar, men ingen förväxlar mig med Max Verstappen. Min främsta motorsportmerit före Padborg Park var sannolikt att jag aldrig blivit svartflaggad på ett företagsevent i gokart.



Körningen räckte till banrekord

Att jag kunde sätta ett nytt absolut banrekord under mitt andra pass i bilen säger därför mer om Spéirling än om mig.

Jag vill gärna tro att jag spelade en liten roll. Det var trots allt jag som satt bakom ratten, skötte pedalerna och försökte undvika att skämma ut Sverige inför en grupp danska branschkollegor.

McMurtry har emellertid skapat en kärra som gör extrem prestanda begriplig. Den låter en förare utan professionell erfarenhet nyttja en förvånansvärt stor del av dess kapacitet och känna sig delaktig snarare än som en otroligt svag länk.

Det är just kombinationen av vansinnig fart och tydlig kommunikation som gör den så speciell.

Mer än en snabb elbil

Spéirling PURE har i praktiken inget vardagligt användningsområde. Den är ensitsig, inte typgodkänd för väg och kräver ett team av tekniker för att köras i sin nuvarande form.

Med det sagt har britererna **dragit skynket av produktionsbilen** som i praktiken går att transportera själv till banan, rasta sin Spéirling utan eget stall, och sedan åka hem. Företaget Lanzante håller dessutom på att typgodkänna en bil, i syfte att den ska kunna köras på allmän väg.

Upp till 100 exemplar ska byggas och de första kundbilarna ska levereras senare under 2026. Köparna får en maskin som närmast kan liknas vid en privat Formel 1-upplevelse, men utan behovet av att ägna hela barndomen åt karting och övertyga ett energidrycksföretag om sin storhet.

Det är en nisch smalare än själva bilen. Samtidigt är Spéirling tekniskt intressant långt bortom gruppen som faktiskt har råd att köpa en. Faktum är att de redan har sålt ett gäng i vår del av världen. Bilindustrin kan inte fortsätta att jaga prestanda enbart genom mer effekt, högre vikt och större vingar.

McMurtrys lösning är radikal, men den fungerar.

McMurtry Spéirling PURE är det sjukaste jag har kört

Jag har kört bilar som accelererar snabbare än hjärnan kan bearbeta, hyperbilar värda tiotals miljoner kronor och tävlingsbilar som aldrig borde ha släppts i närheten av en journalist.

Ingenting har emellertid känts som McMurtry Spéirling PURE.

Det är inte bara hastigheten. Det är sättet bilen stannar, byter riktning och genererar grepp oberoende av fart. Det är känslan av att kunna flytta bromspunkten längre och längre fram tills varje instinkt skriker att det är fysiskt omöjligt.

Samtidigt är bilen kommunikativ, logisk och märkligt uppmuntrande. Den skrämmer vetet ur sin förare utan att försöka bita handen som håller i ratten.

Att jag dessutom lyckades lämna Padborg Park som banrekordhållare känns fortfarande fullständigt absurt. Rekordet visar framför allt vad som händer när radikal ingenjörskonst kombineras med en bil som låter vanliga dödliga få tillgång till dess förmåga.

McMurtry Spéirling PURE är det mest exalterande jag har kört och förmodligen kommer att köra. Punkt slut.

Tekniska data

McMurtry Spéirling PURE VP1 (prototyp)

Motor: Två elmotorer på bakaxeln, upp till 1 000 hästkrafter, 1 000 newtonmeter

Kraftöverföring: Enstegad transmission, bakhjulsdrift

Batteri: 60 kWh

Acceleration 0–97 km/h: Cirka 1,4 sekunder

Toppfart: 305 km/h

Marktryck: Upp till 2 000 kilogram via aktivt fläktsystem

Kurvkrafter: Upp till 3 G

Bromskraft: Upp till 4 G

Vikt: Drygt 1 300 kilogram

Produktion: Högst 100 exemplar

Pris (ex. moms): Från 995 000 GBP, cirka 12,8 miljoner SEK

Första intryck av:

McMurtry Spéirling PURE

★ ★ ★ ★ ★ 5.0

McMurtry Spéirling PURE är extrem på alla tänkbara sätt, men samtidigt tillräckligt kommunikativ och förtroendeingivande för att en förare utan racingbakgrund ska kunna utnyttja en stor del av dess potential. Kombinationen av acceleration, monstruös bromskraft och fläktgenererat marktryck gör den till en helt unik körupplevelse. Att jag blev banrekordhållare på Padborg Park redan under mitt andra körpass säger betydligt mer om bilen än om föraren. Det här är det mest exalterande jag någonsin har kört.



Marcus Berggren

4. Drar 120 ton – svenska försvaret får ny Super-Scania

Av William Karlsson 31 juli 2026, 09:19

Nu rullar 125 nya super-Scania in till Försvarsmakten. De extrembyggda bärgningsbilarna klarar de allra tyngsta uppdragen. – Den här lastbilen är helt fantastisk, säger Stefan Karlsson från museet Arsenalen.



FILM: <https://youtu.be/3Ec21okHQCw>

Det här är ingen vanlig dragbil. Den är byggd för att klara allt från den svåraste terrängkörningen till att kunna lyfta de tyngsta stridsvagnarna i fält. Nu rullar en ny generation superdragare in i Sverige. Totalt levereras 125 specialbyggda Scania-lastbilar till Försvarsmakten.

– Det är en helt ny dragbil, säger Stefan Karlsson från museet Arsenalen.

Själva basen är ett fyr-axligt Scania-chassi med bakhjulsdrift (8x4). De sista exemplaren av superdragen Scania R620 8x4 tungdragare levereras till Försvarsmakten under 2026. Den kommer främst att användas till att transportera Stridsvagn 122 och den nya Stridsvagn 123. Med en specialbyggd dubbelhytt får även hela stridsvagnsbesättning plats i lastbilen.

– Syftet med den här bilen är ju för att man ska kunna få med sig den besättning som är i stridsvagnen, säger Mats Brodin från Scania.

Jämfört med Försvarsmaktens äldre dragbilar är det en stor skillnad när det gäller utrustning. Förutom att nya dragbilen kan transportera en hel stridsvagnsbesättning kommer den med mörkerbelysning, sandspridare, nya vinschar och annan toppmodern militär utrustning.



Hälften av alla Scanior får dessutom dubbla vinschar på 60 m lina och 20 ton dragkraft vardera, för att kunna bärga skadade stridsvagnar direkt upp på trailern.

– Det är alltså en fantastisk bärgningsresurs på det sättet, säger Stefan Karlsson.

Superdragaren är byggd för ekipage på 110-120 ton och får kraft från en 16-liters V8-motor på 620 hästkrafter. Den har dessutom en 14-växlad Opticruise-växellåda och jämfört med tidigare dragbilar är denna mer bränslesnål med en 1 000 liters-tank. Den ska dessutom vara enklare att köra.

– Man upplever den som extremt lättkörd jämfört med tidigare produkter, säger Mats Brodin.

I dag är snabb lastning, hög framkomlighet och effektiv transport några av de viktigaste egenskaper hos militära tungdragare. Den nya Scania R620 8x4 är utvecklad för att möta just de kraven. Lastbilarna har tagits fram i ett nära samarbete mellan Försvarmakten och Scania och en stor del av produktionen har skett i Södertälje och Laxå.

– Det finns ett väldigt stort internationellt intresse för den här produkten. Så det finns andra länder som har varit och tittat på den, säger Mats Brodin.

– Med den har nya dragbilen kommer det att fungera jättebra. Det här blir ett lyft för Försvarmakten helt klart, avslutar Stefan Karlsson.

Nya Scania R620 8x4 tungdragare:

Fakta	Uppgifter
Modell	Scania R620 8x4
Typ	Militär tungdragare för stridsvagnstransporter
Beställare	Försvarmakten
Tillverkare	Scania
Leverans	2025–2026
Motor	16-liters V8
Effekt	620 hk
Växellåda	14-växlad Opticruise
Drivning	8x4 (fyra axlar, drivning på de två bakre axlarna)
Tjänstevikt	Cirka 16 ton
Totalvikt	44 ton
Ekipagevikt	Cirka 110–120 ton med trailer och stridsvagn
Bränslekapacitet	1 000 liter diesel
Hytt	Specialbyggd dubbelhytt med plats för stridsvagnsbesättningen

LÄS MER:



Säljer ut super-lastbilar i konkurs: "Skynda sig"



Nya tungdragaren Lejonkungen klarar 250 ton



Leif-Ivans bilmuseum i graven: "Fruktansvärt"



Höjer gränsen – så fort får du köra i olika länder



Försvarets nya Scania-bjässe: "Väger 34 ton"



Kvinnliga USA-truckers kör Scania: "Sjukt smidig"



Okända super-Scanian – får dra 220 ton



William Karlsson

5. Från budgetbil till stilikon: Mini firar 25 år under BMW-flagg

Åsa Wallenrud 2026-07-31

Det har gått ett kvarts sekel sedan BMW Group tog över Mini. Nu uppmärksammas designresan från klassisk hundkoja till dagens elbilar.



Sir Alec Issigonis: skapade Minin 1959, adlades 1969.

Hur förnyar man en av bilvärldens mest ikoniska bilmodeller utan att förlora dess själ? Det var den gigantiska utmaningen som **BMW** Group ställdes inför när de tog över märket från Rover Group under 1990-talet.

Nu uppmärksammar den tyska bilkoncernen sitt 25-åriga designarv genom den nya kortfilmen *"From the Original to the Original – 25 Years of MINI Design"* som släppts på **BMW Groups YouTube-kanal**.

Från Rover-köp till ny premiär 2001

När BMW förvärvade Rover 1994 stod det klart att klassiska Mini – konstruerad av **Sir Alec Issigonis** 1959 – behövde en efterföljare. Ur-Minin hade i princip tillverkats oförändrad i fyra decennier med fokus på utrymmeseffektivitet, korta överhäng och maximal körglädje.

Designsteam hos både BMW och Rover tog fram flera olika koncept, från rena fortsättningar på ursprungsidén till mer sportiga premiumtolkningar. Resultatet lanserades 2001 och blev inte en retrokopia, utan ett helt nytt original.

– Det var vår uppgift som designer att bevara bilens själ samtidigt som vi förde den in i en ny era, säger **Adrian van Hooydonk**, chef för BMW Group Design.



MINI Spiritual: Konceptbilen från 1997 som visade hur snett det kan gå när tradition ska möta framtid. På redaktionen håller vi tummarna för att den här udda skapelsen stannar kvar i historieböckerna och aldrig når vägarna.

Unik karaktär och "gokart"-känsla

Enligt **Holger Hampf**, chef för Mini Design, bygger märkets framgång på mer än bara återigenkänning. De runda strålkastarna, de kompakta proportionerna och den karaktäristiska go-kart-känslan i chassit bildar fortfarande grunden för modellerna. Samtidigt har hög grad av personalisering gjort bilarna till en livsstilsprodukt.

– Mini skapar möjligheter för ägaren att uttrycka sin personlighet. Ingen Mini är den andra helt lik, framhåller Hampf.

Formspråket i den elektriska eran

I dag förs arvet vidare genom det nya formspråket *Charismatic Simplicity*. I eldrivna **Mini Cooper Electric** innebär det skalade ytor och en avskalad interiör som blinkar åt 1959 års ur-Mini: färre komponenter, en rund central pekskärm och en kompakt ratt.

Förutom YouTube-dokumentären firar märkets brittiska rötter och 25 år av modern produktion även genom den begränsade specialmodellen **Mini Cooper Oxford Edition**.



Åsa Wallenrud

6. Ford Scorpio sjönk helt efter misslyckat lyft

Publicerad 9 maj 2021

(uppdaterad 2026-07-06 11:29)

Text Calle Carlquist

När Ford skulle ansiktslyfta den stora modellen Scorpio gick det... sådär. Den här designen vill inte ens Ford komma ihåg.



Inför Parissalongen i oktober 1994 var omslaget till engelska bilmagasinet Car inte nådigt. Uppradade som misstänkta vid en vittneskonfrontation syntes ett antal ansiktsporträtt av till synes hedervärda män och den enda rubriken löd: The new Ford Scorpio: Who dunnit! Vem gjorde den! Porträtten tillhörde några av europeiska Fords formgivare.

I vanliga fall brukar biltillverkare gärna tala om vem som haft ansvar för en design. Vi har tidigare under denna vinjett avhandlat den **första Ford Scorpio från 1985**, en bil som dåvarande formgivarchefen Uwe Bahnsen brukar tillskrivas.

Inför premiären av den ansiktslyfta Ford Scorpio 1994 höll man tyst om vem som signerat skapelsen. Pressen hade fått se bilen i förväg och hatade den direkt.

Tangentbordskrigarna tävlade om att överträffa varandra i sarkasmer: "Har David Attenborough hittat ett urtds djur i en grotta på Borneo?" undrade en, "Den har flugögon, fiskmun och är svullen både fram och bak" tyckte en annan. "Varför köpa en bil som får små barn att gråta" undrade den stigande tv-stjärnan Jeremy Clarkson.

Teknikens Världs Björn Sundfeldt beskrev bilen som ett "Högrövat praktarsle", en subtil referens till ett personomdöme i en av Sjöwall-Wahlöös detektivromaner.



Kritiken mot Ford Scorpio var inte nådig. "Varför köpa en bil som får små barn att gråta" undrade tv-stjärnan Jeremy Clarkson.

Ja ful var den, den halvnya Skorpan, men rätt kul ändå så här 25 år senare. Den första Scorpio var som bekant världens första bil med låsningsfria bromsar som standard. Säljframgångarna uteblev i alla fall, det var mest i England och Sverige modellen blev hyfsat vanlig. I Tyskland gick det inte alls.

Den ansiktslyfta versionen var ju minst lika rymlig, bekväm och välutrustad men blev en flopp den också. Halvkombimodellen var nu försvunnen, endast fyradörrars sedan och kombi byggdes.

1997 kom en rekordlätt ansiktslyftning av den redan ansiktslyfta bilen. Strålkastarna fick en svärtad ram, baklamporna tonades ned en smula, liksom den förhatliga grodgrillen. Det hjälpte inte, ett knappt års produktion senare backade Scorpio in i skuggornas rike. Då hade totalt sett under åren 1985-1998 bara drygt 98 000 bilar tillverkats, varav drygt 26 000 var ful-Scorpio.

I Vi Bilägares test i nummer 7/95 tyckte Erik Rönnblom ändå rätt mycket om bilen. Den hade blivit spänstigare i fjädringen än förr och utrymmena var förstås bra som alltid. Nyheten "multiplex" i elsystemet avhandlades ingående men slutsatsen blev att Ford troligen inte skulle låta modellen vara i produktion särskilt länge i alla fall. Och det hade ju Rönnblom rätt i.



Calle Carlquist

7. Morgan Plus 4 Plus

Av Richard Dredge 27 mars 2023 3 min läsning

Du kan förlåtas för att tro att Morgan inte producerade en bil med fast huvud förrän relativt nyligen, med introduktionen av Aeromax 2005.



På sextiotalet försökte denna legendariska brittiska biltillverkare erbjuda något nytt och brändes hårt – så pass att den väntade nästan ett halvt sekel innan den försökte samma sak igen.





Grundat 1909 som tillverkare av trehjulingar, introducerade Morgan sin första fyrhjuling 25 år senare. När Plus 4 Plus presenterades på Earls Court Motor Show 1963 hade Morgan byggt bilar i mer än ett halvt sekel. De byggdes alla med samma teknik: en askram över vilken stålpaneler fästes. Hittills har alla Morgans också varit öppna med endast rudimentärt väderskydd, så när den glasfiberklädda Plus 4 Plus presenterades blev Morgan-purister förskräckta.





Även inom Morgan fanns det missnöje. På 1950-talet började Peter Morgan överväga möjligheten att Morgan skulle producera en helt sluten bil, efter att ha sett vad Lotus hade gjort med glasfiberkarossen Elite, Jaguar med sin XK140/150 coupé och MG med A-coupén. Men hans far och företagets grundare Henry (HFS Morgan) var inte övertygad; Han menade att fördelarna och hållbarheten med glasfiber inte var bevisade. Med vetskapen om att **Morgan Plus 4** Chassit var ganska flexibelt, han var säker på att plastkarossen snart skulle spricka.

Peter och Henry kunde inte enas om de skulle omfamna denna modiga nya värld av plastkarosserade bilar, men 1959 dog Henry och lämnade sin son att driva företaget. Inom ett par år bestämde sig Peter för att satsa, och mot slutet av 1962 undersökte han möjligheten till en sluten glasfiberkaross Morgan tillsammans med branscherperterna EB Plastics. Detta Staffordshire-baserade företag låg bakom olika Ford Pop-baserade karosser samt EB Debonair sportsedan, och de tillverkade även hytter för Foden och ERF Trucks samt Austin-Parkinson elfordon, så de hade ganska god förståelse för att arbeta med plast.

Trygg av företagets erfarenhet gav Peter Morgan EB Plastics i uppdrag att designa och bygga en prototyp av Morgan med fast huvud, baserad på det befintliga Plus 4-chassit. De oljiga delarna måste föras över i stort upplag, Morgan-familjens utseende måste behållas och frontöverhänget måste vara minimalt.

John Edwards, grundare av EB Plastics, kom på några skisser för Peter Morgan, som ansåg att de träffade perfekt. Den enda chassitändringen som behövdes var ett par plåtförlängningar som bultade fast på vardera sidan av motorn, kopplade framhjulsfjädringen till skottet, vilket resulterade i en mycket stadigare konstruktion som minskade risken för att karossen sprack. Nästa steg var att skapa en skalenlig modell, och med Peter Morgan nöjd med att saker och ting gick i rätt riktning, började EB Plastics bygga en fungerande prototyp på ett Morgan-levererat Plus 4-chassi; alla produktionsbilar skulle dock tillverkas i Morgans fabrik i Malvern, med karosserna levererade in.



I mars 1963 var prototypen färdig och Peter Morgan gav sig genast ut på en roadtrip med sin fru, där de tog in Frankrike och Spanien. Den extra styva fronten visade på Plus 4:s obarmhärtiga fjädring, men bortsett från det klarade bilen sig riktigt bra. John Bolster, teknisk redaktör på *Autosport*, var verkligen imponerad: 'I ett riktigt skyfall körde jag längs Ross Spur i stänk, och nådde 105 mph. Den berömda kontrollerbarheten hos Morgan var fullt synlig, snabba kurvor togs i full säkerhet i hög hastighet.' Denna positivitet var typisk för pressbevakningen, där recensioner lyfte fram bilens utmärkta byggkvalitet.

Trots strålande recensioner presenterades Plus 4 Plus till skräckslagna skräp på bilmässan i oktober 1963, prissatt till £1275. Med den vanliga Plus 4 som kostade bara 816 pund ansåg potentiella köpare att det var en rejäl premie att betala för något de ansåg vara fult, även om det var 347 pund mindre än **Lotus är betydligt mer sofistikerad Elite**. Peter Morgan avslöjade senare att han endast hade för avsikt att tillverka och sälja 50 exemplar av Plus 4 Plus, och priserna speglade det. Tyvärr för honom var 50 exemplar ganska optimistiskt...

I ett försök att bevisa Plus 4 Plus:s värde satte Peter Morgan igång med att tävla och rallyköra prototypen. Han och bilen presterade bra och 1966 hade den kört 80 000 kilometer, men Plus 4 Plus:s klumpiga proportioner och det faktum att den bröt med traditionen gjorde att den aldrig skulle kunna flyga. Under de följande fyra åren tillverkades endast 26 exemplar innan Morgan minskade sina förluster och strök Plus 4 Plus från sin prislista. Det skulle dröja mer än 40 år innan företaget erbjöd en ny modell med fast huvud, och även då var det bara i begränsad omfattning.



Richard Dredge

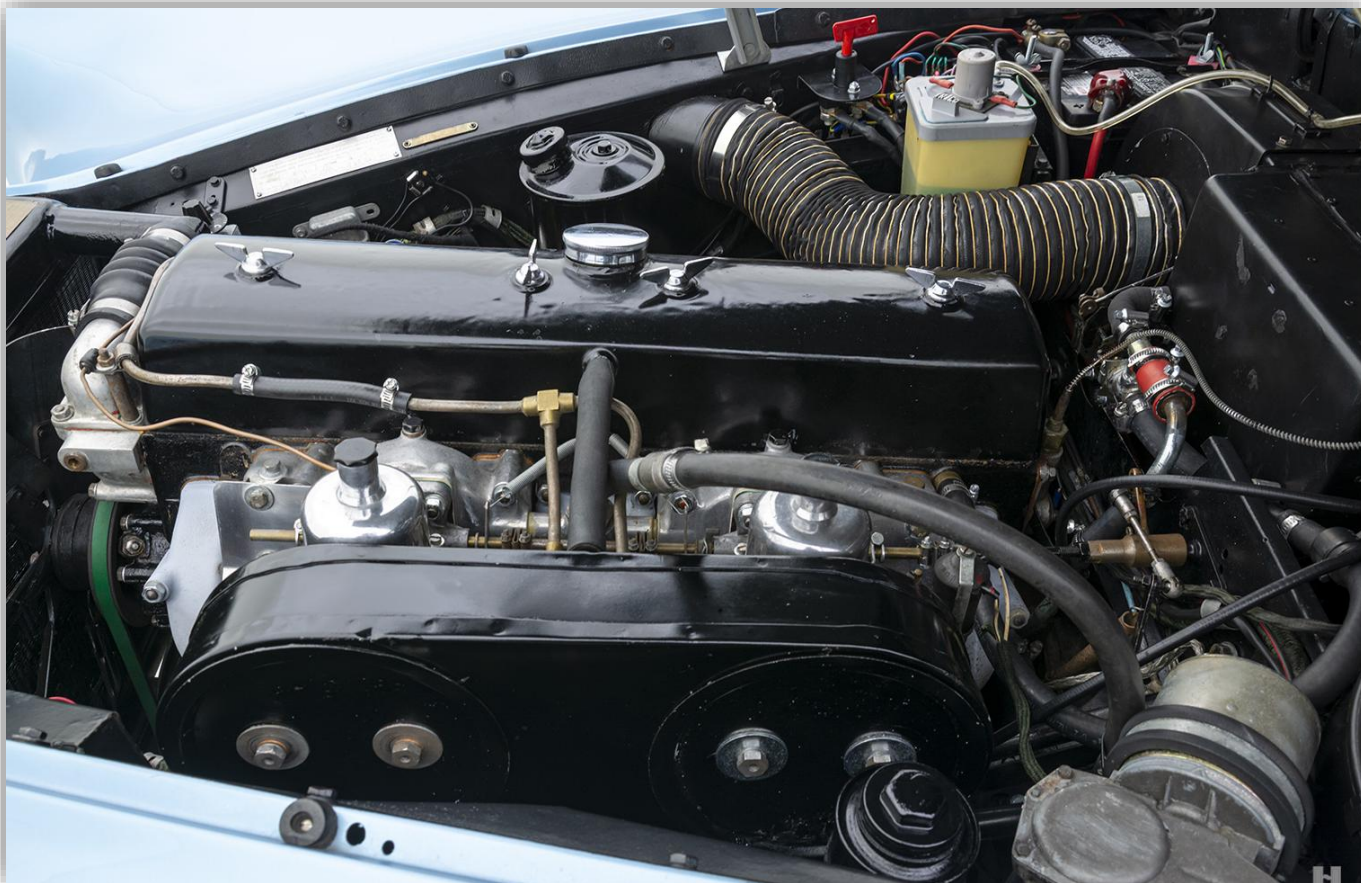


8. Alvis TE21 1964

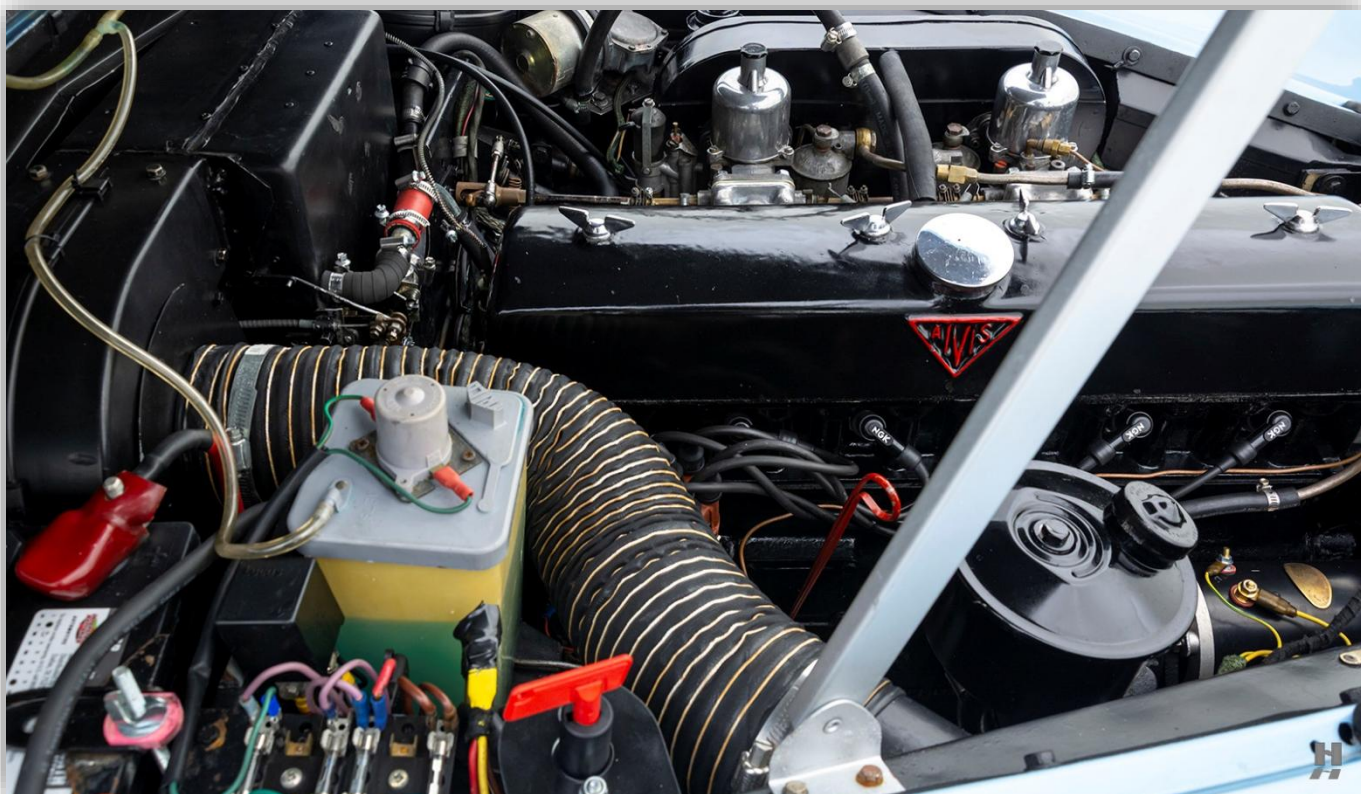


Alvis Car Company grundades 1919 och etablerade sig snabbt som en av Storbritanniens mest tyst framstående biltillverkare. Istället för att jaga Rolls-Royces flamboyans eller Bentleys uppenbara sportiga image, odlade Alvis ett rykte om ingenjörsmässig integritet, smakfull design och diskret lyx. Men diskretion var inte detsamma som blyghet. Alvis var ansvarig för den första framhjulsdrivna racerbilen som tävlade i Le Mans, vann sin klass 1928, och introducerade 1933 den första helt synkroniserade manuella växellådan – en innovation som skulle bli industristandard. Genom hela sin historia kombinerade Alvis-bilar teknisk sofistikering med elegant kaross, och tilltalade en kräsen kundkrets som värderade substans lika mycket som stil.





Efter andra världskriget, under vilken företaget koncentrerade sig på produktion av flygmotorer, återvände Alvis till biltillverkning med förnyat fokus. TA-21 från tidigt 1950-tal introducerade en ny 3-liters rak sexcylindrig motor och robust chassiplattform som skulle ligga till grund för företagets utbud fram till produktionsslutet 1967. Medan tidiga efterkrigsbilar behöll förkrigskonservatism i sin design, bidrog den schweiziske karossbyggaren Graber snart till en mer modern estetik.





TD-21 från 1958 markerade ett avgörande steg framåt med helt omsluten kaross, och 1963 förfinade TE-21 formeln ytterligare genom att anta distinkta fyrstrålkastare och subtila förändringar av bakre karossen och interiören. Byggt av Park Ward efter Grab design-teman representerar TE-21 den slutgiltiga, mogna utvecklingen av Alvis efterkrigstidens grand touring-ideal.

Mekaniskt behöll TE-21 den hållbara 3-liters raka sexan med dubbla SU-förgasare, vilket gav cirka 130 hästkrafter. Motorn är känd för sin mjuka leverans och imponerande uthållighet vid långvariga touringhastigheter – egenskaper som gör Alvis särskilt tillfredsställande på moderna vägar.

Denna TE-21 Drophead Coupe från 1964 är ett fint presenterat exempel på modellen. Färdigställd i opalfärgat silverblått, känt som Alice Blue, ovanpå en rökgrå interiör med en blå Haartz-tygtopp, bär den sig med stillsam elegans. Ursprungligen levererades den i högerstyrd konfiguration, men konverterades professionellt till vänsterstyrd 1996 av Red Triangle, den erkända auktoriteten på Alvis-märket. Red Triangle grundades av tidigare Alvis-anställda efter fabriken stängning och behåller originalfabriksregister, ritningar och reservdelsinventarier, vilket gör deras förvaltning så nära en återkomst till verkstäderna som möjligt.

På senare tid återvände bilen till Red Triangle för omfattande återupptagning, inklusive installation av en helt renoverad femväxlad växellåda, ny inredningslist, ett nytt cabriolettak och noggrant restaurerat träarbete. Lacken, som blev omlackerad i bar metall 2011, är fortfarande i mycket gott skick, med konsekvent panelpassning som speglar kvaliteten på dess handbyggda konstruktion. Kromfärgat ljusarbete framstår vackert, med endast mindre tecken på ålder.



Inuti är kupén klädd med Connolly-hölje över Wilton-matta, kompletterat med fint lackerade burlvalnötsfaner. Korrekt instrumentering är placerad i den polerade träfasaden, åtföljd av en originalradioinstallation. Den stora treekrade ratten och den uppgraderade femväxlade växellådan ger en subtil sportig karaktär till vad som annars är en extremt bekväm grand tourer.

Under huven är den 3-liters sexcylindriga motorn noggrant detaljerad, utrustad med dubbla SU-förgasare och rätt luftbox, och har ett ordentligt blankt svart rockerlock. Presentationen är ordnad och konsekvent med noggrann, kunnig underhåll.

Om en Bentley verkar för impulsiv och en Jaguar för vanlig, befinner Alvis TE 21 sig på en övertygande mellanväg. Sällsynt i Nordamerika och stödd av märkesspecialister med exceptionell status, förkroppsligar denna Drophead Coupe det tysta självförtroende och bestående dragningskraft som länge har definierat Alvis-bilar. Det är också en bil vi känner väl, efter att ha haft nöjet att placera den hos sin nuvarande vaktmästare för mer än ett decennium sedan. Nu återlämnad till oss i vackert underhållet skick är den ett välkommet tillskott till vårt sortiment och en särskilt fin representant för denna diskreta brittiska grand tourer.



Klassiker

9. Grattis Vauxhall Firenza

Publicerad 5 augusti 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

I dag när Alrik har namnsdag uppmärksammar vi Firenza



Vauxhall Firenza 1970–75

Kanske ville Vauxhall med namnet Firenza skänka samma kontinentala flärd åt sin lilla bilmodell som Ford länge gjort med modellnamn som Torino (Turin), Capri och Cortina, andra italienska städer. Granada är spanskt!

1973 utvecklade Vauxhall en omdesignad version av Firenza, officiellt känd som High Performance (HP) Firenza, men vardagligt kallad "droopsnoot" efter dess distinkta aerodynamiska nos. Nosen var gjuten av **GRP** och hade två par Cibié-strålkastare bakom **härdade** glasskydd. Det övergripande utseendet påminde något om Renault **Alpine A310** och använde samma strålkastarenheter. Flera prototyper av HP Firenza övervägdes med olika typer av frontbehandling, vilket krävde olika grader av förändring från standardfronten, inklusive bilar kända som Black Knight och Daytona, den senare för sin likhet med **Ferrari Daytona**, en favorit hos **Wayne Cherry**.



Vauxhall High Performance Firenza 1973–74



Vauxhall High Performance Firenza 1973–74



10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ferrari F40 1987

F40, som var den sista bilen som företagets grundare **Enzo Ferrari** signerade före sin död året därpå, dök upp 1987 och har sedan dess skrämvt välbeställda ägare - antingen ekonomiskt eller dynamiskt. Med sin turboladdade V8 på **477 hk** som endast driver bakhjulen är F40 en fruktansvärd bil att köra; Ferrari hävdade att den var världens första produktionsbil som kunde köra **200 km/h** med sin toppfart på **323 km/h**.

Men det handlade inte bara om det ultimata tempot - det var sättet som Ferrarin attackerade **passagerarnas sinnen** när den accelererade obevekligt, med 0-200 km/h möjligt på bara 12 sekunder. Ferrari hade som mål att bygga 400 F40, men tillverkade i slutändan **1311** stycken. Trots det låga antalet är de mycket värdefulla idag, och säljs ofta för nästan 2 miljoner dollar på auktion.





Roger Warolin