



OSCA 1600 GT ZAGATO (1963)

1. Subaru Uncharted på långtur
2. Provkörning av Mini John Cooper Works Cabrio
3. Nya jättesuven Audi Q9
4. Ny italiensk superbil med V12:a och manuell låda
5. Volvo EX50 på väg
6. Ferraris elbil säljer långt över förväntan
7. Mazda MX-5 kan bli eldriven
8. Ny V16-diesel på 83 liter släpps
9. Mercedes 190 var en riktig banbrytare
10. OSCA 1600 GT ZAGATO
11. Chevrolet Corvette
12. Grattis Chrysler LeBaron
13. De viktigaste bilarna



1. Subaru Uncharted på långtur

Av Christoffer Gullin

2 aug. 2026

Körkänsla är bättre än mjukvaran



FILM: <https://youtu.be/xhpHlpZa2p8?t=1>

Jag har kört nya Subaru Uncharted på en längre tur för att lära mig lite mer om bilen och hur den känns på lite olika vägar. Under resan så pratar jag om min upplevelse med bilen och hur störande det är att mjukvara inte fungerar som det ska år 2026, man borde ha kommit längre. En snygg bil med trevlig styrning, precis som Toyota C-HR+ som denna bil är nära släkt med.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Provkörning av Mini John Cooper Works Cabrio

Av Erik Andrén Publicerad 27 jul 2026 kl 18.30

Den är måhända sist kvar av sitt slag, men med en uppsminkning hoppas Mini Cabrio få leva kvar ett tag till.



Precis just här, där Andrén pekar, hittar vi de exteriöra ändringarna på Mini Cabrio

På en nybilsmarknad i ständig förändring, och där nya märken verkar poppa upp ur jorden närmast veckovis, är det kanske förståeligt att det sker en viss åtstramning av utbudet hos de befintliga tillverkarna. En biltyp som drabbats särskilt är cabrioleten, där tillverkare som Audi och Mercedes gått från att ha en hel palett av tyg- och plåttaksförsedda modeller till att nu ha ett ytterst lätträknat antal. Även mer folkliga märken, som Ford, Volkswagen, Peugeot och Renault hade cabrioletter – ofta med plåttak – i utbudet för inte alltför många år sedan. Kort sagt, en bil som Mini Cabrio har blivit ganska ensam på marknaden. Antalet någorlunda fyrsitsiga cabmodeller är uppskattningsvis ensiffrigt, särskilt i pris- och storleksklassen. Det är en nischmarknad, som för de flesta är för dyr att adressera.

Det här är nytt

Frontala förändringar. Exteriöra uppdateringarna är mest påtagliga framtill. Till skillnad från sitt takförsedda syskon fick Cabrio inte ens ny form på baklamporna.

Interiör. Nytt infotainment och ny instrumentpanel. Allt hämtat från, eller inspirerat av, nya eldrivna Mini.

Finjusterade drivlinor. Effektuttags- och/eller vridmomentsiffrorna har fått sig en justering. I fallet med John Cooper Works gäller det endast vridmomentet.



Trots att Mini Cabrio fått hela paketet av ny instrumentering, så är körupplevelsen ändå väldigt bekant.

Och visst märks de åtstramade utvecklingsbudgetarna även hos Mini. När vi nu kör senaste generationen Mini Cabrio – till råga på allt i värstingversionen John Cooper Works – så är det knappast en helt ny bil det rör sig om. Utbudet av "vanliga" Mini – som nu benämns Cooper genomgående – är i dag nämligen en märklig mismatch, där eldrivna Mini bygger på en ny plattform, utvecklad tillsammans med kinesiska Great Wall, medan de förbränningsmotorförsedda versionerna fått hålla till godo med en uppdaterad version av föregående modell. Och ingenstans är det tydligare än i fallet med Mini Cabrio i John Cooper Works-utförande. Karossmässigt är hela bakpartiet i princip identiskt med den modell som nu ersätts, och fronten endast milt modifierad. Man ska nog se det hela som en ansiktslyft med nya stålkastare och ny interiör, snarare än en ny modell. För John Cooper Works Cabrio (som rätt ordning av orden i namnet lyder) är till och med effektuttaget identiskt med tidigare, även om vridmomentet har höjts en aning. Vanliga bensindrivna versionen av Mini fick åtminstone annan bagagelucka med baklampor i annan form, anspelande på eldrivna Mini. Men det var tydligen för dyrt att fixa till cabrioleten. En hel del av konstruktionen, så som taket, kan till och med härledas ännu en generation bakåt.

Det är inte nödvändigtvis något dåligt. En beprövad teknik och konstruktion ger förhoppningsvis färre problem, och trots John Cooper Works-versionens hårda chassissättning flexar bilen väldigt lite på de stundom rätt halvdana brittiska vägar där vi provkör. Det rister förvisso till i bilen vid större gupp i vägen, men på det hela taget har Mini-, eller ja, BMW-ingenjörerna gjort ett bra jobb med att styva upp bilen. Jämfört med sitt takförsedda syskon – bensindrivna Cooper alltså, i John Cooper Works-utförande – upplevs cabben lite stummare i chassissättningen. Kanske är det vikten som spökar. Den gör att cabben både blir lite långsammare till 100 km/h (6,4 sekunder i stället för 6,1 dito) och har lite lägre toppfart (245 km/h i stället för 250 km/h).



Mini Cabrio är en av få cabbar på marknaden som med någorlunda lätthet rymmer fyra personer. Särskilt till dess pris.



*Du kan "ta" nya Mini Cabrio på dess baklampssignatur,
men annars är det svårt ur denna vinkel.*

På det hela taget är det dock, naturligt nog, en bekant upplevelse för den som kört Mini Cabrio av tidigare generationer. I alla fall körmässigt. Den greppiga tjocka ratten, acceleration och väguppträdande är allt som förr. Det som är nytt på riktigt är dock resten av interiören, som på det stora hela hämtats från det modernare elsyskonets lagerhylla. Med det följer att många av bilens funktioner finns samlade i en tunn, rund digital display. Redan i första generationen av nya Mini, som kom 2001, fanns den centralt monterade stora hastighetsmätaren där. Successivt har det dock blivit många andra saker än just hastigheten som också visas- och hanteras där. Nu består de enda fysiska kontrollerna på panelen, utöver en rad med snabbknappar, av växelväljare, startvred, volym och... eh, upplevelseväljare. Den återfjädrande flippmojängen med etiketten "Experiences" ska ändra hur bilen känns. Olika körlägen, helt enkelt. Vardera med ett eget signaturljud. I eldrivna Mini, som har exakt samma lägen att välja på, ändras även dess fejkade "motorljud", men här är det... främst färgtema, layout och innehåll i skärmen som ändras. Bara i "gokartläge", som likt hos det elektriska syskonet indikeras med ett litet skrikkljud (vilket djur var det som kördes på?), märks att bilen lägger sig någon växel ner, på högre varvtal.

Helt ärligt fungerar det lite sådär att ha allt i touchgränssnittet. Jag hade gärna sett att i alla fall klimatkontrollen flyttats ut till egna reglage. Nu är det pilligt att komma åt, både att sätta temperatur, och att trycka på den touchknapp som leder in till djupare inställningar, som att ställa fläktstyrka. Gör man det medan man kör är risken stor att man trycker snett. Den mentala modellen i gränssnittet funkar okej, men är inte klockren, och jag är glad att knappen för att fälla taket fortfarande är fysisk och sitter just i taket. Precis som tidigare kan taket öppnas helt i upp till 30 km/h, och även öppnas litegrann, i ett takluckeläge, i ännu högre hastigheter.

Det digitala gränssnitt som fungerar bättre är det som sitter framför föraren, som är en head up-display projicerad på en liten uppfälld, tonad glasskiva. Även detta är en lösning som vi hittar i eldrivna Mini, liksom Aceman. Det blir ett slags mellanting mellan ett vanligt instrumentkluster och en head up-display som visas i rutan. Resultatet är att den sitter bra i synfältet och dessutom, tack vare toningen av glaset, nästan alltid har bra kontrast.

Hur länge dessa uppdateringar medger Mini Cabrio att leva vidare återstår att se. I nuläget fortsätter den att vara en stabil punkt i en annars föränderlig nybilsmarknad, dessutom med påfallande få direkta konkurrenter. Om ens någon.

Kommer vi att få se en helelektrisk Mini Cabrio, baserad på nya plattformen? Tveksamt, men det återstår att se. Mini planerar ställa om Oxford-fabriken till elektrifierad produktion vad det lider, men omvärldens nycker och marknadens efterfrågan på respektive drivlina lär styra. Kommer vi se någon ytterligare generation rent förbränningsmotordriven Mini Cabrio? Än mer tveksamt, men vi hoppas ändå att modellen med hjälp av den senaste förnygringskuren får leva kvar ett tag till. Den behövs på marknaden.

Mini John Cooper Works Cabrio

Pris: 527 800 kronor (Basmodellen Cooper Cabrio C: 389 700 kronor)

Motor: Bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 94,6/82,0, cylindervolym 1 998 cm³. Max effekt 231 hk (170 kW) vid 5 000–6 000 r/min, max vridmoment 380 Nm vid 1 500–4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 215/45 R18.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 388, bredd 174, höjd 143, spårvidd f/b 150/150.

Markfrigång 12. Tjänstevikt 1 500, maxlast 345, max släpvagnsvikt 0. Tank 44. Bagagevolym (VDA-liter) 160–215 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,4 s, toppfart 245 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,71 l/mil. CO₂ 161 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 10 462 kronor per år de första tre åren, därefter 1 460 kronor per år.

Rivaler:



Abarth 500e Cabriolet

Inte en riktig cabriolet, utan mer av en takförsedd småbil med ett förlängt soltak. Eldriven, med störligt fejkkljud.

Pris: 524 900 kronor



Mazda MX-5

Inte firsitsig, men ett av få alternativ att åka taklöst för någorlunda rimliga pengar. En ny generation ryktas vara på gång.

Pris: 357 000 kronor.

Teknikens Värld

3. Nya jättesuven Audi Q9 officiell – fakta och pris

Av Sanne Hansen Publicerad 29 jul 2026 kl 03.01

Audi lanserar ännu en stor suv, den största hittills, med namnet Q9. Bilen är främst tänkt för USA och Australien, men kommer också erbjudas för svenska kunder. 531 centimeter lång, sju sittplatser och teknikfylld till max. Vi har kikat närmare på den.



Över 5,3 meter långa Audi Q9 kommer till Sverige senare.

Tidigare i sommar [presenterades nya generationen](#) av [Audi Q7](#) och vid samma tillfälle fick vi tjuvkika på den helt nya jättesuven [Audi Q9](#). De två nämnda modellerna delar förstås mycket med varandra; utseende, teknik och drivlinor. Men skillnaden är att Q9 är en betydligt större skapelse.

Den mäter 531 centimeter på längden, varav 314 centimeter är hjulbas, 221 centimeter på bredden (!) och 181 centimeter hög. Först och främst är modellen avsedd för den amerikanska marknaden, där de här siffrorna är helt normala, men hur den även ska få plats på svenska vägar och parkeringsplatser är en annan fråga. Men hit kommer den.

Att det är stort fokus på utrymmen och hur dessa förvaltas är inget konstig. Den finns med sex eller sju sittplatser och alla säten är helt eller delvis justerbara elektriskt. Precis som nya Q7 är samtliga platser på mittenraden försedda med Isofix-fästen i Q9 – och tillräckligt breda för att det också ska få plats tre bilbarnstolar i bredd. [Audi](#) säger att fördelningen på andra raden är 35/30/35. Med högsta utrustningspaketet ingår värme på alla säten, samt ventilation och massage på framstolarna.

I bagageutrymmet, som beroende på det skjutbara baksätets position är på 700–850 VDA-liter för den sjusitsiga och 684–832 för sexsitsiga, finns det möjligheter att frakta allt möjligt. Och det finns en aluminiumräls längs båda sidor av utrymmet som kan användas till att fästa last på olika sätt. Insynsskyddet får även plats under lastgolvet när det inte används, vilket är särskilt bra när man på språng kan behöva fälla upp och ner tredje raden.



Ljus i mängder

Precis som i lillasyskonet Q7 är det stort fokus på ljus i nya Audi Q9. På utsidan handlar det förstås om strålkastare och baklampor, men även projiceringar på marken. När bilens varningslampor är tända eller när man använder riktningsvisarna så projiceras gulorange pilar på marken runtom bilen. Audi menar att det ska öka säkerheten för medtrafikanter.

På bakljusen, som sitter i Audis tunnaste välvda glasparti någonsin, är det allt från olika ljussignaturer till varningsljus – återigen för att hjälpa och varna medtrafikanter. Det bildas varningstrianglar när cyklister eller fotgängare befinner sig nära bakpartiet, till exempel. Strålkastarna fram har olika partier för olika slags ljus, halvljus, helljus och så vidare. Även här finns olika signaturer att välja mellan.

På insidan är det så kallat ambientljus som är i fokus. I princip varenda panel är upplyst och färgtemat går att byta hur man vill. Totalt finns 512 separata ljussegment spridda över hela bilen i de olika panelerna, ut- och invändigt. Taket är naturligtvis ett enda stort panoramaglas och – det största någonsin i en Audi. Det reflekterar bort infrarött och UV-ljus till 99,5 procent, det är öppningsbart och dimbart i sektioner (eller hela om man vill). Öppnar man taket finns en integrerad vindavstötare för att minska vindljudet.

Teknikspäckad till max

Ljudsystemet från Bang & Olufsen är i 4D och hopkopplat med ljussystemet. Så både ljus och vibrationer märks i kupén i takt med musiken. 22 högtalare totalt. Audi påstår att det ska kännas som i en konserthall.

I övrigt är Q9 fullspäckad med tekniska funktioner och lull-lull i mängder. Dörrarna öppnas automatiskt med en knapptryckning, vilket man kan ändra inställningarna för hur man vill. Att antingen öppna bara förardörren, framdörrarna eller alla dörrar med nyckeln till exempel. När föraren sätter sig på stolen och spänner fast säkerhetsbältet stängs dörren automatiskt också. Fiffigt, eller onödigt? Och så många förarstödsfunktioner man kan tänka sig är standard. Fyrhjulsdrift och adaptiv luftfjädring är också standard, ni vet det där systemet som kan höja bilen nästan tio centimeter i andra bilar, det kan i stället sänka Q9 med drygt sex centimeter för enklare insteg.



Drivlinor och pris

Audi Q9 erbjuds som V6 diesel-mildhybrid med antingen 245 eller 299 hästkrafter, där enbart den sistnämnda kommer till Sverige. Senare kommer även två laddhybridalternativ med bensinmotorer. Q9 kan fås med 20–23 tums fälgar. Svenskt pris för Audi Q9 TDI startar på 1 199 000 kronor.





4. Ny italiensk superbil med V12:a och manuell låda

Bobby Green 2026-08-03 kl 20:30

Hyllar ingenjören bakom Ferrari F40



Silvestri Automobili är ett italienskt företag som nu visar upp renderingar på superbilen MN 40 Tributo. Initialerna står för **Nicola Materazzi** som är ingenjören som bland annat utvecklade Ferrari F40, Lancia Stratos och Bugatti EB110. Honom vill man hylla med denna bil som ska få V12:a utan överladdning på 6,8 liter och 900 hästar och 800 newtonmeter i vrid. Denna kopplas till en sjuPETad manuell låda som i sin tur driver bakhjulen.

Kolfiberkarossen är ritad av designern Francesco Rocco och under skalet ska det finnas elektroniskt justerbar fjädring och keramiska bromsar med tiokolvssok fram.

Företaget planerar att bygga 15 exemplar över tre års tid och av dessa ska 13 säljas till kunder medan man behåller två själva. Vad det kommer att stå på prislappen och när de första leveranserna ska äga rum är fortfarande oklart.





5. Volvo EX50 på väg

Posted by Kristofer Rask augusti 3, 2026 [12 kommentarer](#)

Ny elbil ska utmana Tesla Model Y



FILM: <https://youtu.be/WiVplyH3UQw?t=17>

Volvo förbereder sig för en efterföljare till Volvo EX40. Den nya elbilen väntas få namnet Volvo EX50 och ska enligt uppgifter ha leveransstart under 2027. Målet är att erbjuda en rymligare elbil till ett lägre pris än dagens EX40.

Branschtidningen [Automotive News](#) refererar till uppgifter som hävdar att EX50 blir både längre och högre än EX40 men samtidigt positioneras i ett prissegment kring 50 000 dollar och att det då blir en utmanare till segmentsledaren Tesla Model Y.

Vidare uppger tidningen att Volvo EX50 kommer att bli den första modellen som tillverkas vid Volvos nya fabrik i Košice, Slovakien. Samma fabrik där även Polestar 7 kommer tillverkas. Den förväntar sig Polestar kunna [lansera under 2028](#).

Volvo EX50 bygger på Volvos SPA3-plattform vilket är samma grund som nya [Volvo EX60](#) och ytterligare kommande elbilar från Volvo. Internt går projektet under kodnamnet V326.

Bygget går enligt plan

I ett inslag från [lokala nyhetsmedier](#) i Košice uppger Volvo att bygget av den nya bilfabriken i Slovakien följer tidsplanen och att samtliga viktiga milstolpar hittills har uppnåtts.

Nästa stora steg är att starta fullskalig testproduktion av bilar i slutet av denna sommaren. Därefter ska produktionen successivt trappas upp under 2027.

Anläggningen omfattar 67 000 kvadratmeter, är utrustad med 660 robotar och kommer att ha omkring 480 anställda i tvåskiftsdrift.



6. Ferraris elbil säljer långt över förväntan

Posted by Kristofer Rask augusti 1, 2026 [3 kommentarer](#)

Fiaskot uteblev



FILM: <https://youtu.be/-l28H03fnKk>

Ferrari uppges ha nått försäljningsmål för sin omtalade elbil Luce. Modellen lanserades för två månader sedan och fick utstå mycket kritik eftersom många hade svårt att smälta utseendet. Luce var framtagen av den tidigare Apple-designern Jony Ive.

Men de faktiska kunderna verkar gilla den nya modellen. Enligt [Financial Times](#) var målet att sälja strax under 500 exemplar under 2026 vilket alltså nu redan uppnåtts, bara två månader efter premiären.

Framförallt ska efterfrågan ha varit hög i Kina men också bland teknikentreprenörer i Silicon Valley. Ferrari har tidigare sagt att man **medvetet riktat modellen mot nya kundgrupper** som redan är vana vid elbilar.

Luce kostar från 550 000 euro. Elbilen kommer med ett batteri på 122 kWh och har en WLTP-räckvidd på 530 kilometer. Ombord finns fyra elmotorer med en total systemeffekt på 1050 hästkrafter. Luce klarar sprinten 0 till 100 km/h på 2,5 sekunder.

Första provkörningen av Ferrari Luce

Youtubern Marques Brownlee har kört en tidig förserieversion av Ferrari Luce:

– Om jag skulle lita på någon när det gäller att lägga den ingenjörskonst som krävs för att göra en elbil riktigt rolig och engagerande att köra så är Ferrari ett av de självklara namnen. Det finns inte många elbilar som faktiskt är genuint roliga att köra på bana, men Ferrari tillhör den mycket exklusiva skaran, summerar Brownlee.

7. Mazda MX-5 kan bli eldriven

Publicerad 2026-07-29 17:30 Text Erik Söderholm

Med låg vikt



*Dagens Mazda MX-5 har sålts sedan 2015,
men någon ersättare verkar inte vara aktuell förrän tidigast 2028.*

Det har funnits många rykten om framtiden för Mazda MX-5. Den klassiska sportbilen som dök upp i sin första generation 1989 har alltid haft bensinmotor.

Någon eldriven version har inte varit aktuell, men nu verkar det som att Mazda kan ha svängt. Nästa generation av roadstern kan nämligen också erbjudas som elbil.

Det bekräftar Mazdas vd Masahiro Moro i en intervju med tyska **Auto Motor und Sport**.

– Efterföljaren måste också vara redo för ett scenario utan förbränningsmotor. Utmaningen för oss är att göra grundstrukturen lättare utan att använda exotiska material som kolfiber, säger han.

Eftersom elbilarnas batteripaket är så tunga ökar bilens tjänstevikt och det påverkar även köregenskaperna, även om batteripaketet är placerat långt ned vilket är en fördel när det gäller tyngdpunkten.

En eldriven version låter förstås heller inte som en bensinbil och har heller inte manuell låda. Men dessa "problem" har andra biltillverkare löst på konstgjord väg.

Målbilden för nästa generation Mazda MX-5, som inte förväntas bli officiell förrän tidigast 2028, är en tjänstevikt på mellan 1 000 och 1 200 kilo.

– Och jag tror vi kan uppnå det, säger Masahiro Moro.

Dagens modell har som jämförelse en tjänstevikt på 1 109 kilo med 1,5-liters bensinmotor.

Mer från Vi Bilägare:



Mazda fick en superhit med MX-5



MX-5 blir grön



Mazda utvecklar ny bensinmotor med annorlunda teknik



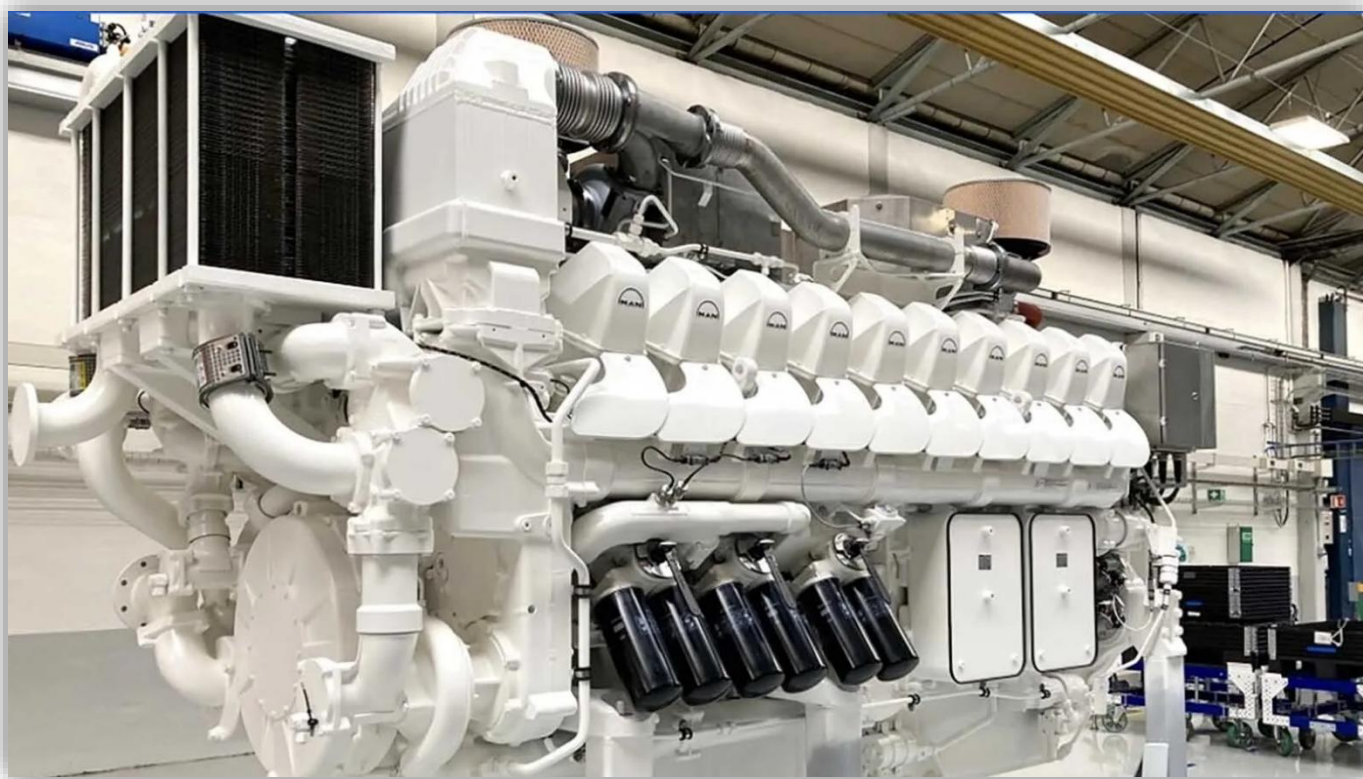
Mazdas ide sextaktsmotor ska pressa utsläppen

8. Ny V16-diesel på 83 liter släpps – bilar tvingas in i Euro 7

Av William Karlsson

1 augusti 2026, 20:22

En ny enorm V16-diesel ska driva datacenter. Samtidigt tvingas biltillverkare anpassa sig efter stenhårda Euro 7-kraven.



Inom bilbranschen har flera biljättar tvingats lägga ner eller **anpassa sina motorer för att klara av de nya Euro 7-kraven**. Volvo, BMW, Audi och Maserati är exempel på några som tvingats minska effekten eller konstruera om sina motorer för att klara av de hårdare utsläppskraven. Samtidigt gäller en hel annan verklighet i andra branscher. Just nu råder en enorm efterfrågan på enorma dieselmotorer för datahallar och nu presenterar tyska Everllence sin senaste skapelse, som är ett riktigt dieselmonster.

Everllence, som tidigare kallades MAN Energy Solutions, nya motor är en 82,7-liters V16-dieselmotor. Den är framtagen ur marinmotorn 175D-serien, men denna har anpassats för stationär drift i datacenter. Den kommer alltså att producera el till datacenter, antingen som reservkraft eller för att täcka effektbehov vid de högsta belastningstopparna.

Motorn med sexton cylindrar har en 2,4 MW eleffekt, vilket motsvarar ungefär 3 263 hästkrafter. Den är totalt 3,42 meter lång, 2,32 meter hög och 1,66 meter bred, samtidigt som vikten uppgår till 10,8 ton. Dieselmotorn har en cylinderdiameter på 175 mm och en slaglängd på 215 mm. Varje cylinder har en cylindervolym på nästan 5,2 liter.

Everllence nya motor kan köras på HVO-bränsle, men den kommer med stor sannolikhet mestadels köras på vanlig diesel.



För att vara en sådan stor dieselmotorn är den effektiv och för varje producerad kWh anges en bränsleförbrukning på 183-185 gram diesel vid full belastning. Motorn har en verkningsgrad på ungefär 46 procent, vilket gör den mycket effektivare än en bilmotor.

Den nya V16-motorn kan efter bara 1,5 timmes drift släppa ut lika mycket koldioxid som en vanlig diesebil gör under ungefär ett helt år. Om den enorma dieselmotorn körs omkring en tredjedel av årets timmar skulle utsläppen uppgå till cirka 4 100 ton koldioxid per år, vilket motsvarar utsläppen från ungefär 2 750 personbilar. De allra största datacentren kräver enorma mängder el och kan därför behöva tiotals eller till och med hundratals liknande reservmotorer. Det innebär att dessa anläggningar kan generera enorma mängder utsläpp. Men i dag är det främst bilindustrin med sina bilmotorer som måste ständigt anpassa sig efter allt hårdare utsläppskrav.

LÄS MER:

- [BMW premiärvisar förnyade 5-serien och 6-serien](#)
- [Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger...](#)
- [Maserati MC20 Cielo – nya himmelskt sköna cabben](#)
- [Bilmärket har inte sålt en enda bil i Sverige i år](#)
- [Kostade över en miljon – nu billigare än en Dacia](#)
- [Volvos skräcksiffra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig](#)
- [Så hyllas Volvos nya elbil EX60 i världspressens tester](#)



William Karlsson

9. Mercedes 190 var en riktig banbrytare

Publicerad 25 augusti 2024 (uppdaterad 2026-07-06 11:30) Text Calle Carlquist

Mercedes-Benz fick till en riktig fullträff både när det gäller bil och tillhörande annons när 190-modellen lanserades.



Konsten att författa lockande bilreklam är död numera. Det enda som gäller är vad den ena modellen efter den andra kostar att förbinda sig att låna per månad, privatleasingens förbannelse.

Annat var det när Mercedes-Benz presenterade 190-serien på en helsida i Vi Bilägare hösten 1982. Ett snyggt och i Sverige taget fotografi (ingen könlös internationell releasebild) tillsammans med skenbart enkel "copy" i neutrala ordalag skapade i takt med läsningen ett allt större habegär, allt på temat "Bakom ratten i den här bilen".

Bakom ratten i den här bilen skulle man uppskatta de vägvinnande köregenskaperna (när hörde du talas om sådana senast?), man hade inga obehag av gupp och gropar, man såg vad den strömlinjeformade karossen betydde, man märkte kvaliteten i varje detalj och man "fick den rätta känslan för en bil som lyckats förena den stora bilens mått av säkerhet med den mindres smidighet."

Att det är en 190 av första årsmodellen ser du förstås på avsaknaden av sidoblinkers och på den ensamma vindrutespolaren till den torkare som först året efter fick sin typiska ex-centerarm. Innan generation två dök upp elva år efter debuten byggde Mercedes 1 880 000 exemplar. Vilken banbrytare.



Calle Carlquist



Mercedes E-klass W124 när märket var i toppform



Mercedes S-klass W140 var en riktig konkurrentknock



10. OSCA 1600 GT ZAGATO 1963

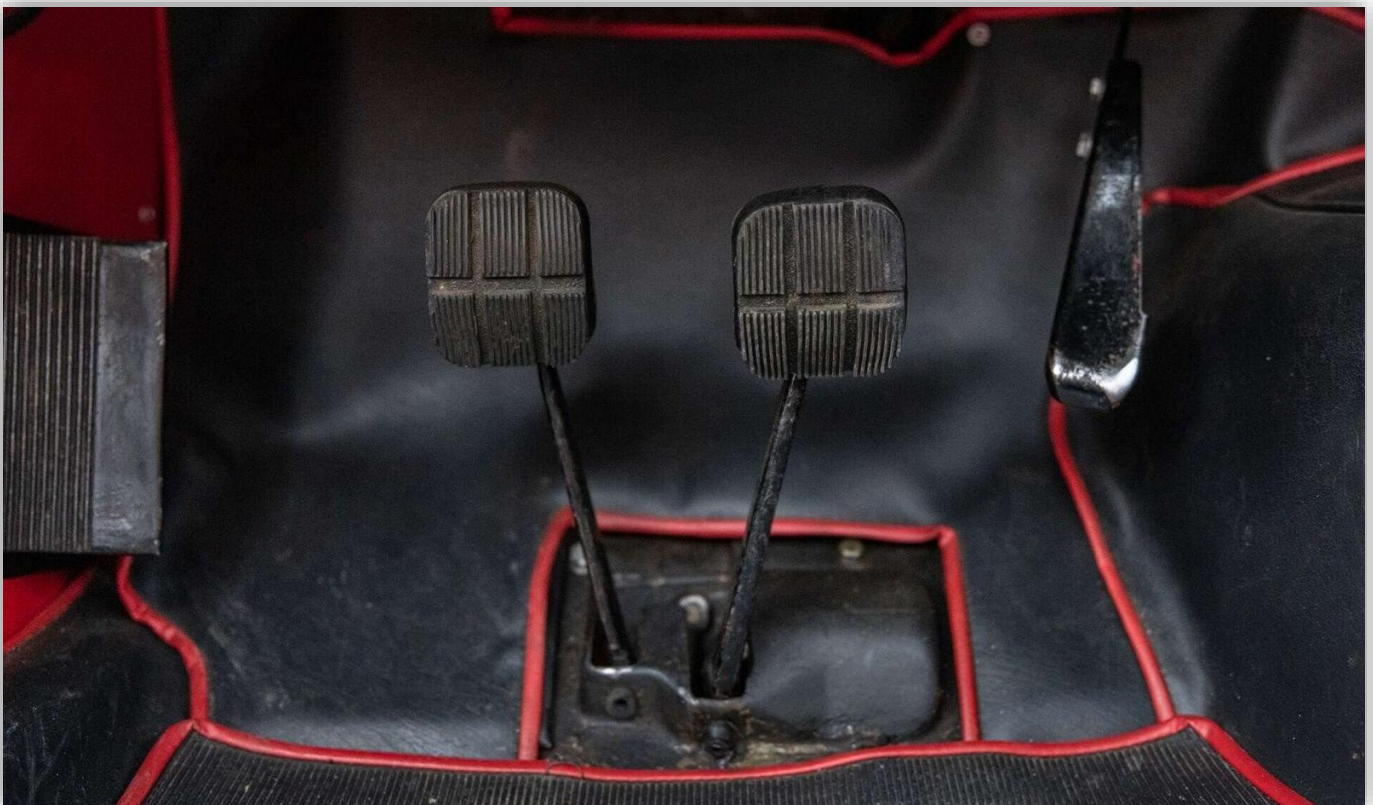


När vi reser genom Italien i början av 1960-talet blir vi omedelbart involverade i en miljö där bilen övergick transportens funktion och blev ett kulturellt uttryck. Det var tiden för Dolce Vita, de stora karossbyggarna och de små hantverksmärkena som förvandlade konkurrens till identitet. I denna livfulla miljö hade OSCA – Officine Specializzate Costruzione Automobili – en unik plats. OSCA grundades 1947 av Maserati-bröderna efter att ha lämnat företaget som bar deras efternamn, och föddes med banans DNA, dedikerade till förfinade motorer och begränsad produktion av sportbilar.





OSCA 1600 GT Zagato, introducerad 1963, representerar en av höjdpunkterna i denna filosofi. Det var en bil skapad för krävande entusiaster som sökte prestanda, exklusivitet och skönhet i nästan hantverksmässiga proportioner. Partnerskapet med carrozzeria Zagato tog projektet till en ny nivå, där Maseratis mekaniska precision kombinerades med milanesisk estetisk talang.





Designen av 1600 GT Zagato är kompakt, lätt och extremt uttrycksfull. Ledningarna är rena, låga och spända, och överför hastighet även när bilen står stilla. Den långa, sluttande motorhuven, den korta bakdelen och den infällda kupén förstärker den sportiga kallelsen, medan detaljer som den berömda 'dubbelbubblan' på taket – Zagatos signatur – inte bara förskryter, utan också förbättrar ergonomin för hjämbärade piloter, vilket påminner om dess tävlingsarv. Varje aluminiumpanel formgavs för hand, så att praktiskt taget inget exemplar var identiskt med det andra.





Under den slanka karossen fanns OSCA:s hjärta en sofistikerad 1,6-liters rakfyr cylindrig motor med dubbla överliggande kamaxlar, tydligt hämtad från märkets racingerfarenhet. Utrustad med Weber-förgasare levererade setet respektabel effekt tack vare bilens reducerade slagvolym, vilket möjliggjorde livlig acceleration och en mycket engagerande körning. Mer än siffror var höjdpunkten den högljudda kurvan, det metalliska ljudet och den omedelbara responsen, egenskaper som förvandlade varje slingrande väg till en naturlig förlängning av banan.

Interiören följde samma logik: funktionell, sportig och utan överdrifter. Omslutningssäten, en träratt, välplacerade instrument och en spartansk men förfinad finish gjorde det tydligt att 1600 GT var gjord för att köras. Det fanns inget utrymme för överflödig lyx; Njutningen kom från den direkta kopplingen mellan människa och maskin.

1963 års OSCA 1600 GT Zagato blev ingen kommersiell storskalig framgång – och det var inte heller meningen att den skulle bli det. Tillverkad i mycket begränsade upplagor blev den ett föremål för nästan mytisk åtrå, vördad av samlare och historiker som en av de renaste italienska sportbilarna under sin tid. Det är materialiseringen av ett Italien där små verkstäder, stora talanger och absolut passion för bilen kunde skapa verkliga konstverk på hjul.

Trots deras ömtåliga utseende har många OSCA 1600 GT Zagato använts i långdistanstävlingar och touringcar-lopp i Europa. Dess lätthet och balans gjorde att den kunde ta sig an större och kraftfullare bilar, vilket stärkte OSCA:s rykte som ett litet märke i storlek men gigantiskt tekniskt kompetent.





11. 1957 års Chevrolet Corvette "Big Brake Airbox"



VIN E57S105801

- En dokumenterad, autentiserad RPO 579D/RPO 684 Air Box/Big Brake Corvette
- Noggrant undersökt av markhistoriker
- Vinnare av NCRS Top Flight och det eftertraktade Duntov-priset
- Tävlade flitigt under perioden av Pat Mathis från Hawaii
- Utrustad med detaljerade historik- och äkthetsrapporter, tidsenliga foton och historiska troféer
- Slående originalfärgschema Polovitt med röda hjul och klädsel





Snacket kring framgången med Chevrolets kraftigt omdesignade Corvette från 1956 visade att cheffingenjören Zora Arkus Duntov hade rätt i att GM hade en vinnare i händerna. Momentumet från 1956 fortsatte in i 1957, med samma slående design, fler lyxalternativ, en livfull ny färgpalett och ett sortiment av seriösa högpresterande 'smallblock'-motoralternativ, upp till 283 kubiktum från den gamla 265. I toppen av serien fanns två V8:or utrustade med sofistikerad Rochester 'Ram Jet'-bränsleinsprutning, med antingen 250 hästkrafter eller, med solida lyftare, höglyftande kamaxel och hög kompression, 283 hk – vilket gav den magiska hästkraften per kubiktum.

Förutom att vara Corvettes huvudingenjör och hejarklack var Zora Arkus Duntov en skicklig förare som trodde på kraften i "vinna på söndag, sälja på måndag." Han visste att Corvetten kunde stå stolt i den livliga världen av amerikansk klubbracing och på världsscenen, så han utvecklade fabriksalternativ riktade mot gentlemanförare. RPO 579D tog toppmodellen från Rochester "Ram Jet" och lade till ett speciellt formgjutet glasfiberintag för kallluft, en fyrväxlad växellåda med nära utväxling, Posi-traction begränsad slirningsdifferensial och en rattmonterad 8 000-varvslad. Ingen radio installerades så tändledningarna kunde flyttas bort från manifoldarna. Köpare kunde också välja RPO 684, som kombinerade kraftig fjädring med ett stort bromskit som inkluderade större fenade trummor, metallbeklädnader och bromskylkanaler. Paketet var utan tvekan effektivt, då Corvettes tog en totalseger vid 12-timmarsloppet i Sebring och det hårt omstridda SCCA B-Production-nationella mästerskapet.

Experter är överens om att endast 43 av dessa så kallade 'Airbox'-Corvetter tillverkades 1957, vilket gör dem till en av de sällsyntaste och mest eftertraktade varianterna av C1-generationen. Vårt utvalda exempel är en äkta Airbox/Big Brake-bil, med utmärkt dokumentation och en nyligen mycket detaljerad, prisbelönt restaurering. Unikt presenterad i sin ursprungliga färgsättning Polo White med röd klädsel, röda hjul och valfri värmeborttagning, är den ett utmärkt exempel lämpat för concours-presentation, med stöd av fascinerande historia samt NCRS Topflight- och Duntov-priser.



Enligt dokumentation sammanställd av Corvette-historikern R. J. Mauser köptes denna Airbox "Vette" ny av Mr. Pat Mathis från Honolulu, Hawaii. Som veteran från andra världskriget, bilhandlare och aktiv privatklubbförare köpte Mathis denna bil för att ersätta en Thunderbird som han hade tävlat med med liten framgång. Denna Corvette färdigställdes i augusti 1957, och den 19 februari 1958 registrerade Mathis den för sitt första lopp på Dillingham Airfield som hölls den 15–16 mars. Han hittade snabbt fart i Corvetten och började ta topp tio-placeringar och klassvinster, blev en mycket konkurrenskraftig förare på Hawaii och fyllde sin prisskåp längs vägen.

Till säsongen 1960 hade Mathis målat om Corvetten i brons och gjort lätta modifieringar i jakten på hastighet. Förändringarna inkluderade en nedskuren aeroskärm istället för vindrutan, borttagning av sidolister och dörrhandtag, montering av specialgrill, sidoutgångsavgassystem och en krängningshämmare. Alla dessa förändringar dokumenteras i en serie fantastiska tidsenliga foton från herr Mathis son, och de avslöjande bevisen har noggrant dokumenterats som en del av restaureringen.

Efterföljande ägare inkluderar David Williams, en amerikansk militär som tog bilen till fastlandet, och senare Ray DeCesare. Ett foto av bilen från 2003 visar fortfarande vissa spår av dess förflutna, eftersom den ännu inte hade restaurerats. År 2022, under sin nuvarande skötares vård, genomgick Airbox Corvette en omfattande kaross-av-restaurering och färdigställdes enligt strikta NCRS-standarder. Under hela projektet fotograferades och dokumenterades detaljer av herr Mauser och sammanställdes i en detaljerad rapport. Han noterade detaljer som originalfästen som indikerade att karossen aldrig tagits bort från chassit, ursprungliga glasfiberbindningslistor och inga spår av kaross förutom en liten sektion över en skärm. Ganska otroligt för en bil som tillbringade sina tidiga år på racerbanan!



Genom rättsmedicinsk restaurering upptäcktes den ursprungliga färgen. Fängdringen och bromsarna inspekterades och visade sig vara förenliga med fabrikskomponenterna i RPO 684. Detta bekräftades också av det ursprungliga ventilationssystemet för bakbromsarna. Många andra detaljer noteras genom hela rapporten, inklusive foton på de viktigaste komponenterna.

Med den noggranna restaureringen av denna mycket speciella Corvette visades den vid NCRS Florida Regional 2022 och tilldelades ett Top Flight Award. Den återvände till Florida Winter Regional 2023, där den klarade det krävande Performance Verification Test, vilket räknades mot det eftertraktade Duntov Award, som den erhöll vid NCRS National Convention 2023 i French Lick, Indiana, med en poäng på 98,2 poäng.

Den ser ut som 50-talsracern i varm vit lack, kontrasterande röda stålhjul, hunddiskhjul och svarta väggdäck, och det går inte att förneka Corvettens målmedvetna närvaro. Den utmärkta restaureringen har knappt åldrats sedan den slutfördes, och den är fortfarande i utmärkt skick både invändigt och utvändigt. Förutom sin noggranna detaljering är den utrustad med NCRS-utmärkelser och certifikat, detaljerade historikrapporter, tidsenliga foton och en rad fantastiska tävlingstroféer från perioden som Pat Mathis vann under hans hawaiianska motorsportäventyr. Med bara 43 exemplar av rasen är möjligheterna att skaffa en äkta, noggrant dokumenterad 1957 Airbox Corvette exceptionellt sällsynta, och detta enastående exemplar – med fascinerande historia och prisbelönt restaurering – utgör höjdpunkten för denna sällsynta ras.

Erbjudanden välkomnas och byten övervägs.



12. Grattis Chrysler LeBaron

Publicerad 10 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar Klassiker ett nytt modellnamn. I dag när Lars har namnsdag tar vi upp bekantskapen med LeBaron!



En amerikansk karossbyggare under den klassiska eran kallade sig LeBaron.

En av kunderna var Chrysler som på 1960-talet annekterade namnet som beteckning för den dyraste serien av Imperial.

Sedan Imperial 1975 upphört som självständigt märke blev LeBaron 1980-1993 ett modellnamn i Chryslers program.



Fristående strålkastare av klassisk modell utmärker 1961 års upplaga av Chryslers flaggskepp Imperial LeBaron.



Två decennier senare är Chrysler LeBaron en fyrcylindrig bil i den nu så förkättrade K-serien. Med sin korta hjulbas och stora överhäng är denna 82:a stilmässigt ljusår från 60-talets Imperial LeBaron, men det var med K-serien som Lee Iacocca den gången räddade Chrysler Corp från konkurs.



V8 Power from four cylinders hade enligt Chrysler den generation av LeBaron som fanns 1987-1993. Formgivningen var mer lyckad och kvaliteten hade också tagit sig.



Den snygga LeBaron Convertible såldes det ganska många av i Europa och de fina exemplar som finns kvar är idag prisvärda sommarbilar.

13. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Volkswagen Corrado 1988

Volkswagen är mästare när det gäller plattformsdelen. Alla tre versioner av Scirocco var baserade på Golf, och mellan generation två och tre kom denna; en annan Scirocco i allt utom namnet. **Snygg**, vackert tillverkad och ytterst praktisk kunde köparna välja mellan naturligt sugande eller kompressormatade fyrcylindriga motorer tillsammans med VW:s VR6-enhet med smal vinkel i 2,8- eller 2,9-litersutförande.

Corrado baserades på Golf Mk2 och tillverkades av Karmann med en produktion som varade i sju år, under vilken tid endast **97.521** byggdes.

Hedersomnämningen 1988: BMW Z1, Cizeta V16T, Ford Probe, Opel Calibra/Vectra





Roger Warolin