



Chevrolet Corvette C1 (1957)

1. Alpine A390 GT testas
2. BYD Sealion 7 imponerar stort
3. Corolla firar 60
4. Suzukis pyttelilla elbil
5. 542 nya kinesiska bilmodeller
6. Försäkringsbolag stoppar kinesiska bilar
7. Mamma åtalad för 12-årings elspark
8. Chevrolet Corvette C1
9. MG NB Magnette
10. Dagens namnsdagsbil
11. De viktigaste bilarna
12. Varför heter bilmärkena som de gör



1. Test: Alpine A390 GT – en fransk käftsmäll till elbil

Av Andreas Bergsman testredaktör M3, 2026-08-25 13:00 CEST

Alpine A390 GT har familjeambitioner, men glömmer inte märkets sportiga arv. Resultatet är en snabb, praktisk och ovanligt underhållande elbil.



Innehåll

- [Sportbil med familjeambitioner](#)
- [Två knappar som sätter tonen](#)
- [Personlighet kostar](#)
- [Specifikationer](#)

Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Fantastiska köregenskaper
- Snygg och karaktärsfull design
- Prestanda utan att offra vardagskomfort

Nackdelar

- Högt pris
- DC-laddningen kunde ha varit snabbare
- Vissa Renault-detaljer drar ned premiumkänslan

Omdöme

Alpine A390 GT lyckas med konststycket att vara både praktisk familjebil och underhållande prestandabil. Den är snabb, snygg och full av personlighet – men framför allt förbannat rolig att köra. Priset svider, men helheten förtjänar ett riktigt högt slutbetyg.



Alpine är knappast en tillverkare som spottat ur sig modeller genom åren. Det franska märket har istället byggt sin närmast legendariska status på ett fåtal bilar, framför allt den klassiska A110, som gjorde stor succé på rallyscenerna under 60- och 70-talet.

Idag är Alpine en del av Renault-koncernen och delar både teknik och plattformar med sina mer folkliga koncernsyskon. Först ut i den nya elektriska eran var lilla A290, nära besläktad med Renault 5, och nu följer den betydligt större A390. Alpine har däremot satt sin egen prägel på drivlina, chassi och mjukvara – för här är ambitionen mycket sportigare.

Frågan är om det går att flytta Alpines arv av lätta, körglada sportbilar till en stor och tung elbil. Redan vid första anblicken försöker A390 ge ett tydligt svar. I mina ögon är den en av de snyggaste nya bilarna på marknaden. Den är låg och bred, proportionerna sitter rätt och detaljarbetet imponerar.

Framför allt gillar jag bakpartiet, men bilen gör sig bra från nästan alla vinklar. Testbilen är lackerad i den klassiska Alpine-blå-kulören och, ska jag vara ärlig, känns det som det självklara valet. A390 lär inte bli någon vanlig syn på svenska vägar, och det är en del av charmen. Den som köper en får nog vänja sig vid en hel del blickar.

Den sportiga formen är dock inte bara till för syns skull. När jag sätter mig bakom ratten känner jag igen en del från Renaults nyare modeller. Knappar, reglage och vissa lösningar avslöjar släktskapet, men Alpine har lyckats skapa en mer exklusiv och utpräglad sportig helhet. Sportstolarna är mycket bekväma och kramar om kroppen ordentligt, samtidigt som körställningen är väl avvägd. Materialvalen och detaljarbetet ger kupén en påkostad känsla.

Även i vardagen fungerar A390 bättre än den yttre formen kanske antyder. Infotainment-systemet bygger på Google och är lätt att trivas med. Menyerna är logiska, systemet reagerar snabbt och Google Maps är integrerat. För den som föredrar telefonen finns trådlös Apple CarPlay och Android Auto.



Sportbil med familjeambitioner

Trots den sluttande karossen fungerar ekipaget förvånansvärt bra som familjebil. Fyra vuxna åker utan problem och bagageutrymmet på 532 liter räcker gott för både vardag och semester. Det är en praktisk grund som gör att bilen inte behöver vara ett rent nöjesprojekt. Men det är ute på vägen som Alpine verkligen börjar skilja sig från mängden.

GT-versionen har tre elmotorer, en fram och två bak, som tillsammans levererar 400 hästkrafter och 661 Nm. I dagens smått absurda elbilsvärld låter 400 hästar nästan normalt, men det räcker med ett ordentligt tryck på gaspedalen för att konstatera att jag knappast behöver mer.

Det är framför allt vridmomentet och den omedelbara responsen som imponerar. Kraften kommer direkt och accelerationen är minst sagt övertygande. Men Alpine har inte nöjt sig med att bygga ännu en tung elbil som imponerar på raksträcken – när vägen börjar svänga visar bilen vad den verkligen går för.

De två separata motorerna bak är en stor del av förklaringen. Genom Alpine Active Torque Vectoring kan bilen fördela drivkraften individuellt mellan bakhjulen och exempelvis skicka mer kraft till det yttre hjulet genom en kurva. Resultatet blir en bil som styr in fint, känns alert och upplevs mycket mindre än vad vikt och yttermått antyder.

I kurvorna finns en precision och vilja att byta riktning som inte är självklar i en stor elbil. Här har Alpine lyckats med det viktigaste: A390 känns som en prestandabil, inte bara som en familjebil med löjligen starka elmotorer. Chassit är samtidigt tillräckligt följsamt för att bilen ska vara bekväm även när jag bara vill ta mig från A till B.

TVå knappar som sätter tonen

Körlägena förändrar karaktären ytterligare. Normal passar fint till vardags, medan Sport gör bilen rappare och mer på hugget. Det finns också Track när jag vill plocka fram mer av prestandakaraktären, samt Perso där inställningarna kan anpassas efter eget tycke.



Alpine har kryddat körupplevelsen med några ovanligt roliga reglage. Två av mina favoritdetaljer sitter på ratten och har hämtat inspiration från märkets Formel 1-bilar. Till vänster finns det blå RCH-reglaget, som styr regenereringen från nästan frirullning till kraftig inbromsning och One Pedal-körning. Jag kan ändra bilens beteende direkt med tummen istället för att rota runt bland menyerna.

På höger sida sitter den röda OV-knappen, där OV står för Overtake. Håller jag den intryckt får jag maximal prestanda under en kort period, och det är då de där 661 newtonmetrarna gör sig påminda. Jag behöver knappast funktionen, men den är förbannat kul och bidrar till känslan av att Alpine faktiskt har vågat leka lite.

Prestandan har ett pris i form av energiförbrukningen, men resultatet är ändå rimligt. Under mina veckor med bilen landade snittförbrukningen på 22,2 kWh per 100 kilometer. Med ett användbart batteri på 89 kWh innebär det i runda slängar 40 mils verklig räckvidd med min körning. Det är fullt godkänt för en fyrhjulsdriven prestandabil med tre elmotorer, särskilt eftersom jag knappast ägnat testperioden åt extrem sparsamhetskörning.

Personlighet kostar

Det stora frågetecknet är istället priset. A390 GT kostar från 790 000 kronor, och på den här nivån finns gott om kompetenta alternativ, med Polestar 4 som kanske den mest uppenbara konkurrenten. Det finns både snabbare och mer rationella elbilar för pengarna, men A390 har något som är svårare att sätta en siffra på: personlighet.

Efter ett par veckor trivs jag som fisken i vattnet bakom ratten. Den är förbannat snygg, känns påkostad, fungerar som familjebil och är samtidigt genuint rolig att köra. Om det inte vore för prislappen och jag själv stod inför att köpa en ny elbil skulle A390 GT ligga riktigt bra till. Om jag väl slog till vore åtminstone ett val enkelt: den skulle vara Alpine-blå.





Specifikationer:**Modell:** Alpine A390 GT**Tillverkare:** Alpine**Motor:** Tre elmotorer, 400 hk (295 kW), 661 Nm**Drivning:** Fyrhjulsdrift (AWD)**Batteri:** 89 kWh**Förbrukning:** 18,7–20,4 kWh/100 km (WLTP)**Räckvidd:** Upp till 555 km (WLTP)**Laddning DC:** Upp till 150 kW**Laddning AC:** 11 kW (22 kW som tillval)**0–100 km/h:** 4,8 sekunder**Toppfart:** 200 km/h**Bagagevolym:** 532 liter**Mått:** 4 615 x 1 885 x 1 532 mm**Tjänstevikt:** 2 121 kg**Pris:** Från 790 000 kr**Betyg:** 4,5 av 5**Läs även:****Stort test av elbilar****Nya Xpeng L03 kostar från 399 900 kronor – kommer över 100 milM3**

Andreas Bergsman



2. BYD Sealion 7 imponerar stort

2026-08-23

Skakig ratt är förhoppn...



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

BYD Sealion 7 är BYD:s stora SUV med runt 500 hästar och ett batteri på över 90 kWh – på pappret ska den klara riktigt långa sträckor utan laddstopp. Jag ville sätta det på prov, så jag åkte hela vägen till Trollhättan och Saabmuseet.

Under resan håller jag koll på förbrukning och räckvidd, laddar två gånger och pratar om hur bilen känns att sitta i timme efter timme – sätena, ljudnivån, fjädringen och styrassistenten. Kort och gott, hur väl fungerar BYD Sealion 7 i praktiken?



Christoffer Gullin



3. Corolla firar 60 – här är jubileumsmodellen

Av John Sempill 2026-08-25

Efter 57 miljoner bilar och 60 år på vägarna firar Sverigefavoriten Toyota Corolla med en unik jubileumsutgåva i höst – detta får du om du anmäler ditt intresse.



Toyota markerar Corollas 60-årsjubileum med en specialutrustad version med hybridteknik och upp till 178 hk.

Toyota Corolla når i år en historisk milstolpe då modellen firar 60 år. Sedan den första generationen introducerades 1966 har modellen sålts i över 57 miljoner exemplar över hela världen, vilket befäster dess position som världens mest sålda bilmodell.

För att uppmärksamma jubileet lanserar Toyota nu en specialutgåva, kallad Corolla 60th Anniversary.

Modellen, som nu är uppe på hela tolv generationer, tillverkas i dag på tolv platser globalt och säljs på 150 marknader. I Sverige är **Toyota Corolla** fortsatt stark och toppade försäljningen i C-segmentet år 2025, med över 3 400 levererade bilar.

Corolla 60th Anniversary får unika detaljer

Den nya specialutgåvan baseras på kombiversionen Touring Sports och kännetecknas av unika jubileumsemlen och versionsspecifika designinslag.

Bland annat handlar det om dekordetaljer i matt silver samt mörkpläterade detaljer utvändigt. En ny tvåtonslackering i New Boreal Blue med kontrasterande svart tak får den också.

Drivlinan utgörs av Toyotas femte generationens hybridteknik och erbjuds här i två utföranden: en 1,8-litersmotor på 140 hk samt en 2,0-litersmotor på 178 hk.



Toyota Corolla Touring Sports i specialutförandet 60th Anniversary – här i tvåfärgstenen New Boreal Blue med kontrasterande tak i Night Sky Black.



Jubileumsversionen utmärks av unika 60-årseblem, 17-tums lättmetallfälgar och dekordetaljer på stötfångare och trösklar.

Standardutrustningen omfattar en digital förardisplay på 12,3 tum, ett 10,5-tums infotainmentsystem med molnbaserad navigation och trådlösa uppdateringar, plus säkerhets- och förarassistanssystemet Toyota T-Mate.

Corolla 60th Anniversary blir tillgänglig för beställning från och med den 1 oktober 2026.



John Sempill



4. Suzukis pyttelilla elbil kan komma till Europa

Posted by Kristofer Rask

augusti 25, 2026



FILM: <https://youtu.be/hqaGqsW1xEY?t=226>

Suzuki planerar enligt uppgifter att lansera sin eldrivna kei-bil Vision e-Sky i Europa nästa år. Det rapporterar Nikkei Asia. Kei är en japansk biltyb som kännetecknas av sina små ytermått. Suzuki Vision e-Sky är endast 3,40 meter lång och 1,48 meter bred.

Modellen har premiär på hemmamarknaden i Japan i höst och därefter kan exporten till Europa starta några månader senare. Storbritannien och Italien pekas ut som två av marknaderna som övervägs.

Vision e-Sky är Suzukis första helt eldrivna kei-bil och modellen ska delvis ha utvecklats med exportmarknader i åtanke. Enligt [uppgifterna i Nikkei Asia](#) uppfyller den redan alla säkerhetskrav som ställs i Europa och kategoriseras som en riktig bil vilket förenklar lanseringen.

Modellen har en räckvidd på 270 kilometer genom ett LFP-batteri från BYD. Något europeiskt pris finns inte men enligt uppgifterna talas det om ett riktpreis omkring 250 000 kronor.

Idag erbjuder [Suzuki elbilen eVitara](#) i Europa som delar teknik med Toyota. Med Vision e-Sky kan Suzuki hitta en egen nisch i ett nytt mindre segment.

5. 542 nya kinesiska bilmodeller på fem månader

Av Bobby Green 2026-08-25 kl 12:00

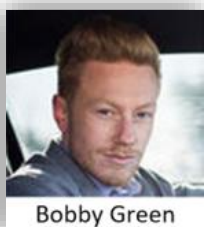
Rimligt?



Det finns galet många kinesiska biltillverkare och de fullkomligt sprutar ur sig nya modeller till höger och vänster. Mellan januari och maj i år lanserades inte mindre än 542 nya modeller. Förra månaden presenterades åtta nya på en och samma dag. Det här börjar bli ett problem och de täta lanseringarna gör att nya modeller tappas sitt nyhetsvärde på bara några månader. Det blir även stökigt för konsumenterna som ska hålla reda på allt som släpps.

He Zhiqi som är Executive Vice President hos BYD säger att det hela har gått över styr. Biltillverkarna kan lägga flera år och investera väldigt mycket pengar för att ta fram en ny bil, och när den väl lanseras är det till en början guld och gröna skogar. Men detta brukar bara hålla i tre månader innan hajpen dör ut då så mycket annat nytt lanseras hela tiden.

Kinas exportmarknad går som tåget men på hemma-marknaden har försäljningen minskat med 21 procent. Inom New Energy Vehicles har man sett ett tapp på 13 procent.



Bobby Green



Nu passerar kinesiska märken japanska i Europa
Tiderna förändras



Vi säljer bättre än Toyota inom fem år
Blade-batteriet är nyckeln till framgång



I sommar lanseras massa nya kinesiska bilar här
Ny nordisk importör för Chery Group

6. Försäkringsbolag stoppar kinesiska bilar – för dyra att reparera

Av Emil Karlsson Publicerad: 25 aug. 2026 Uppdaterad: 25 aug. 2026

När de snabbt växande bilmärkena inte hinner bygga upp tillräckliga servicenätverk kan små skador bli en dyr affär för försäkringsbolagen. Därför väljer nu ett nederländskt försäkringsbolag att sluta försäkra flera kinesiska märken.



Leapmotor är bland de märken som stoppas av det nederländska försäkringsbolaget

Flera kinesiska tillverkare har sparkat in den vidöppna dörren som var Europas bilmärkenad. Färska siffror från Mobility Sweden visar att bland annat BYD och Xpeng ökar sina marknadsandelar mot 2025 med flera hundra procent, utvecklingen ser ungefär likadan ut på flera EU-marknader – bland annat Tysklands.

Den snabba framfarten på försäljningssidan har dock visat sig innebära bekymmer för bolagens service- och reparationsnätverk.

Franska [Automobile Magazine](#) skriver att reservdelar kan behöva skickas efter från Kina, och att hög efterfrågan och långa ledtider innebär att bilen kan bli stående på verkstad förargligt länge, och i värsta fall behöva skrotas även för småskador.

Ett nederländskt försäkringsbolag i den lite mindre klassen, har beslutat att riskerna med att försäkra sådana bilar är för hög – det blir ju försäkringsbolaget som står för kostnaden för lånebil, eller ersättning för skrotad bil.

Tackar också nej till amerikanskt märke

[Univé](#), som bolaget heter, har gått ut med att man inte längre försäkrar bilar av märkena Hongqi, Changan, Voyah, sydkoreanska KGM, Leapmotor, vietnamesiska Vinfast, Jaecoo, MHero och Omoda.

För Dongfeng, amerikanska Lucid, Nio och Zeekr erbjuder försäkringsbolaget endast trafikförsäkring, och ingen ytterligare täckning.

Bland annat BYD tas upp som exempel på snabbt växande märken som också lyckats bygga upp ett välfungerande servicenätverk, och därmed inte omfattas av bolagets nya försäkringsregler.

Hemläxa: Tänk på mer än pris och räckvidd

Enligt försäkringsbolaget är det svårt för bilköpare att veta hur väl ett bilmärke är rustat för att hantera skador och reparationer. En tillverkare kan ha attraktiva modeller och ett väl fungerande försäljningsnät, samtidigt som tillgången på reservdelar och kvalificerade verkstäder fortfarande är begränsad.

”En bils kvalitet och kvaliteten på reparationsorganisationen är två olika saker”, säger konstaterar en representant från Univé. ”Om reservdelar måste transporteras långa sträckor, verkstäder saknar teknisk information eller bara ett fåtal verkstäder kan utföra en viss reparation, kan det dröja länge innan ägaren får tillbaka sin bil. Det är något man vanligtvis inte märker förrän skadan väl har inträffat.”

Han uppmanar därför bilköpare att inte bara titta på pris, räckvidd, säkerhet och utrustning. Även tillgången på reservdelar, reparationsanvisningar och ett väl utbyggt nätverk av verkstäder är faktorer som är värda att ta med i beräkningen vid bilköp.

Läs mer:



Elbilarna starkare än någonsin, Tesla får storstryk på flera marknader



Belgiska stoppet för elbilar – anses för tunga och brandfarliga



Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

7. Mamma åtalad för 12-åringar elspark – kan förlora körkort

Av Andreas Jemn 25 augusti 2026, 11:26

12-åringen togs av polisen på elsparkcykel. Nu åtalas mamman och riskerar körkortet. – Många föräldrar vet inte att barnens elsparkcyklar är olagliga, säger polisen Lars Ekman.



Den 13 augusti i år kom en 12-årig pojke körande mycket snabbt på en elsparkcykel genom Malmö. Han for längs Bomgatan på väg ner mot Västra hamnen. Då åkte han rakt i famnen på en polispatrull. Poliserna mätte hastigheten till 45 kilometer i timmen och stoppade pojken.

Han sa sig inte ha en aning om att elsparkcykeln var olaglig. Och man skjutsade hem honom till föräldrarna.

– En elsparcykel som är laglig ska ha maximalt 250 watts motor och köra som fortast i 20 kilometer i timmen, om de överstiger detta så är det ingen elsparkcykel längre, säger Lars Ekman.

Mamma åker på brottet

Nu åtalas mamman för brott. Rubriceringen är tillåtande av olovlig körning. Eftersom sonen inte har ett mopedkort klass 1 så får han inte köra en sådan elsparkcykel på allmän väg. Mamman har erkänt i polisförhör att hon tillät honom köra den här olagliga elsparkcykeln. Men hon påstår också sig vara helt ovetande om att den inte var laglig.

– Många föräldrar köper de här till sina barn utan att ha en aning om reglerna. Och de kan finnas i vilka affärer som helst. Därför måste man vara uppmärksam vid köpet. Om det står att motorn har över 250 watts effekt, då är det inte lagligt att köra dem på svenska vägar, säger Lars Ekman.



Olagliga elsparkcyklar kan få stora konsekvenser

Bekymrad över utvecklingen

Lars Ekman skakar på huvudet. Han ser det här varenda dag. Städerna är fulla med barn som kör olagligt på elsparkcyklar. Nu kommer pojkens mamma att ställas inför rätta i Malmö tingsrätt.

Om hon blir dömd kommer det handla om dagsböter. Domen skickas också till Transportstyrelsen för utredning. Där sitter utredare som avgör om människors körkortstillstånd ska dras in.

– Vi får in alla trafikbrott som polisen rapporterar, säger Ted Snölija, utredare på Transportstyrelsen.

Om mamman fälls kommer hennes körkortstillstånd att prövas. Konsekvenserna att sonens framfart på elsparkcykeln kan bli svåra för familjen. Lars Ekman på Skånepolisen är en av Sveriges främsta experter på lagliga och olagliga elsparkcyklar. Han har arbetat intensivt med att rensa upp i träsket ute på våra gator och torg.

– Är det en laglig elsparkcykel så gäller samma regler som för cyklar. Man ska lämna företräde vid överfarter och de kan framföras på cykelbanor. Men samtidigt ska de ha en ringklocka, reflexer och ljus när det är mörkt, säger Lars Ekman.

Nya lagar på väg

Den här veckan har regeringen gett Transportstyrelsen i uppgift att utreda ett nytt regelverk kring elsparkcyklar. I Paris har man lagstiftat om att förarna ska ha varselväst och hjälm. Nu blir det upp till utredarna att ta fram förslag till nya lagar.

– Vi ser allvarligt på den omfattande ökningen av olyckor kopplat till den här fordonstypen. Vårt uppdrag är att se till att vi har ändamålsenliga regler för alla typer av fordon. Den kraftiga ökningen olyckor sänder tydliga signaler om att ytterligare åtgärder behöver vidtas inom området, säger Katarina Norén, enhetschef på Transportstyrelsen.

Polisen välkomnar detta.

– En varselväst skulle vara bra, men sedan ser jag svårigheter till exempel med de här elsparkcyklarna som man hyr, säger Lars Ekman.

Regler för elsparkcyklar

- **Hjälmlag:** Eftersom en godkänd elsparkcykel rent juridiskt klassas som en cykel är det lag på att alla under 15 år måste använda cykelhjälm när de kör.
- **Ingen lagstadgad åldersgräns:** Enligt svensk lag finns det ingen åldersgräns för att köra en elsparkcykel, förutsatt att fordonet uppfyller kraven för att klassas som en cykel.
- **Max 20 km/h:** För att räknas som en cykel (och få köras av barn) får elsparkcykeln ha en toppfart på max 20 km/h och en motoreffekt på max 250 watt. Är den starkare eller snabbare än så klassas den ofta som moped, vilket direkt kräver att föraren är minst 15 år gammal och har förarbevis.
- **Hyrbolagens avtal:** Även om lagen tillåter barn att köra, har de flesta hyrbolag (som Voi, Tier och Bolt) en strikt åldersgräns på 18 år i sina användaravtal. Det är därmed inte tillåtet för barn att hyra eller låna andras konton för att köra dessa.
- **Trottoarförbud:** Elsparkcyklar ska köras på cykelbana eller, om sådan saknas, på vägen. Det är olagligt att köra på trottoarer och gångbanor, oavsett hur gammal föraren är.
- **Förbjudet att skjutsa:** Det är olagligt att åka flera personer på en elsparkcykel. Endast en person per fordon gäller.
- **Krav på utrustning:** Precis som en cykel måste elsparkcykeln ha fungerande broms och ringklocka. Om den körs i mörker krävs även belysning fram och bak samt reflexer.

Tillåten effekt: 250 watts motor och max 20 km/h.

Mopedklass 2: upp till 999 watt och max 25 km/h

Mopedklass 1: upp till 3999 watt och max 30 km/h

LÄS MER:

- [Farliga fällan med elsparkcyklar: "Inte lagliga"](#)
- [Elspark togs i fartkamera: "Fanns en bra bild"](#)
- [Nya trenden kan ge dagsböter och indraget körkort](#)
- [Elsparkcykel kan ge fängelse: "De flesta olagliga"](#)
- [Nytt vägmärke: "Vi tar mängder med olagliga"](#)
- [Polisens chock: Elspark gick i 100 km/h](#)
- [Elsparkcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen](#)



Andreas Jemn är journalist och författare.

8. Provkörning av Chevrolet Corvette C1 (1957)

Av Jonas Borglund

Uppdaterad 26 jan 2023 kl 16.21 Publicerad 5 sep 2021 kl 19.14

Det bleka oktoberljuset har inte en chans mot den intensivt starka färgen Venetian Red. Trots höstgråa skyar sprakar de förförande karossformerna som i eld. Kromet sänder blixtar och självaste Elvis ler uppe i sin himmel. För precis allt, rubbet, osar rock 'n' roll och 50-tal.



Sitter bakom ratten i en Corvette C1 från 1957. En av de märkligaste körställningar jag varit med om. Ratten är gigantisk eftersom bilen saknar servo och den sitter extremt nära kroppen. Män med mer mage än min göre sig icke besvär. Själva rattandet är märkligt i sig eftersom det inte finns plats att korsa armarna. Har visserligen en stor motorcykeljacka som stopp mot höstkylan och den innehåller en del hårda skydd, vilket gör rattandet än svårare. Inte för jag vill skryta om min axelbredd (Jo, det vill du. Reds anm.) men vänster arm får inte plats inne i bilen. Den hamnar per automatik på dörren i en klassisk pose. Borde kroma armbågen.

1957 var första årsmodellen med manuell, fyrväxlad låda. Tight, något kärvt känsla i spakrörelsen, men förvånande exakt. Motorn, som givetvis är en V8, går som om den vore ny och är förstås som allt annat helrenoverad. 283 kubiktum, och lika många hästkrafter i originals kick. Den här har något vassare kamaxel och är på minst 300 hästkrafter. Livsuppehållande bensin och luft mixas av två fyrports Carter-förgasare. En granskning under huven visar att inget lämnats åt slumpen. Allt är ship shape, med "Corvette" ingjutet i ventil-kåporna. Avgassystemet är skraddarsytt i rostfritt och motorljudet är så där lagom när avgaserna lämnar rören vilka mynnar i stötfångarna på var sida.



Somliga kanske tycker att Corvette-57:an är vulgär. Andra inser att den är byggd i en tid med en framtidstro av sällan skådat slag. Ingenting var omöjligt.

Maskinen går silkeslent och är urstark redan från lågvarv. Inget mekaniskt ljud över huvud taget. Bakaxelutväxlingen har ändrats för att främja lägre motorvarv i landsvägsfart. Ägaren, Claes Grebell är med i Club Corvette Sweden och kör sin bil till olika evenemang, och det blir i genomsnitt 200 mil om året. Vissa veteranbilsägare fraktar sina klenoder i täckta släp. Ett förfarande som Claes dömer ut – och jag håller med.

Att bilen är riktigt fin bevisas av priserna Best in Show 2012 och 2013.

Bilen kom från Arizona till Claes sommaren 2008 och han köpte den faktiskt osedd. Karossen och lackeringen ansågs så fin att den lämnats orörd medan hela drivlinan och inredningen renoverats i varje detalj. En snurrig detalj är att varvåknaren har ett räkneverk som visar hur många tusen varv vevaxeln snurrat!

Håller ett stadigt tag om den smala rattkringlan. Kör igenom Stallarholmen där bilen bor, en idyll i närheten av idyllen Mariefred. Undrar varför människor här går med spinnande huvuden men förstår snabbt att det beror på bilen. Kunde lika gärna varit Elvis som återvänt. Aldrig att jag färdats i något som väcker mer stirr och haktapp.

De smala diagonaldäcken rullar ljudlöst men med hyss. Tillsammans med styrsnäcka är riktningsstabiliteten i däcken lite sådär. På vanliga landsvägar utan dubbdäcksdiken går den någorlunda men hamnar man i ett spår får man jobba lite extra med ratten. Det kallas levande bilkörning och är mycket roligare än att bara sitta och åka i en självkörande, modern bil.



Att blicka ner i sittbrunnen är som att trilla in i en karamellaffär och man blir nästan tårögd av allt godis. Alla mätare är renoverade och dragströmbrytarna är i rostfritt stål. Ratten är ordentligt stor då bilen saknar servo, och det gäller att inte ha för mycket bukfetma om man ska få plats.

Bakaxeln är stel med bladfjädrar vilket spär på underhållningen, liksom enkrets trumbromsar runt om. Corvette C1 bygger på delar från Chevroleets vanliga personbilar, det blev liksom billigare då. De få saker som kan kallas raketforskning är designen och det faktum att man så tidigt som 1953 tillverkade karossen i glasfiberarmerad plast, vilket Corvettekarosserna än i dag består av.

Det blåser och drar en hel del i sittbrunnen så man drar sig för att köra fort. Att glida är melodin i denna typ av sportbil. Suffletten är lite bökgig att fälla upp och den håller inte tätt vare sig från vind eller regnvatten, berättar Claes. Har man bara med sig några handdukar att torka med så är det inga problem, säger han.

Vi avstår från att fälla upp den och hoppas att himlen står oss bi. Runt om det lilla samhället är molnen svarta men just här och nu har en högre makt skingrat dem.

Kanske är det Harley Earl, designer hos GM och skyldig till Corvette, som låter sin ande sväva över oss...

Corvette räknas som den första amerikanska sportbilen och introducerades i slutet av 1953. En prototyp kallad EX-122 visades i januari på Waldorf-Astoria i New York och sex månader senare kom Corvette C1. Designchef var Harley Earl och de första 300 exemplaren var till stor del handbyggda i en gammal lastbilsfabrik i Flint, Michigan medan en ny fabrik i Missouri preparerades för full produktion 1954.



Under det uppseendeväckande glasfiberskalet fanns standardkomponenter från de mer vardagliga bilarna. Motorn var den gamla pålitliga, raka sexan "Blue Flame" på 155 hästkrafter och tvåstegs Powerglide-låda. Försäljningen gick knackigt eftersom Corvette saknade effekt och inte kunde konkurrera med europeiska sportbilar. Så 1955 kom en V8 på 265 kubiktum och 195 hk som senare vässades till 210 och 240 hästkrafter. 1957 kom 283-motorn med direktinsprutning som option och fyrväxlad manuell låda. 283-motorn utvecklade 283 hästkrafter och var den första amerikanska motor som gav en hästkraft per kubiktum, vilket man gjorde en stor grej av.

1958 ändades fronten och fick bland annat fyra strålkastare och 1961 kom fyra bakljus, något som Corvette har behållit sedan dess. 1962 är sista året C1 producerades och den dit tills snabbaste. Motor på 327 kubiktum och som värst 360 hästkrafter.

Chevrolet Corvette C1 1957

Ursprungligt pris (1957): 3 460 dollar.

Uppskattat pris (2014): 750 000-900 000 kr.

Motor: Bensin. Längsmonterad V8 med centralt placerad kamaxel och två ventiler/cylinder. Dubbla fyrportsförgasare. Cylindervolym 283 cu in/4 638 cm³. Max effekt 283 hk vid 6 200 r/min, max vridmoment 393 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul: 6,70 x 15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 259, längd 451, bredd 186, höjd 131, spårvidd f/b 145/150. Tjänstevikt 1 240. Tank 62 liter.

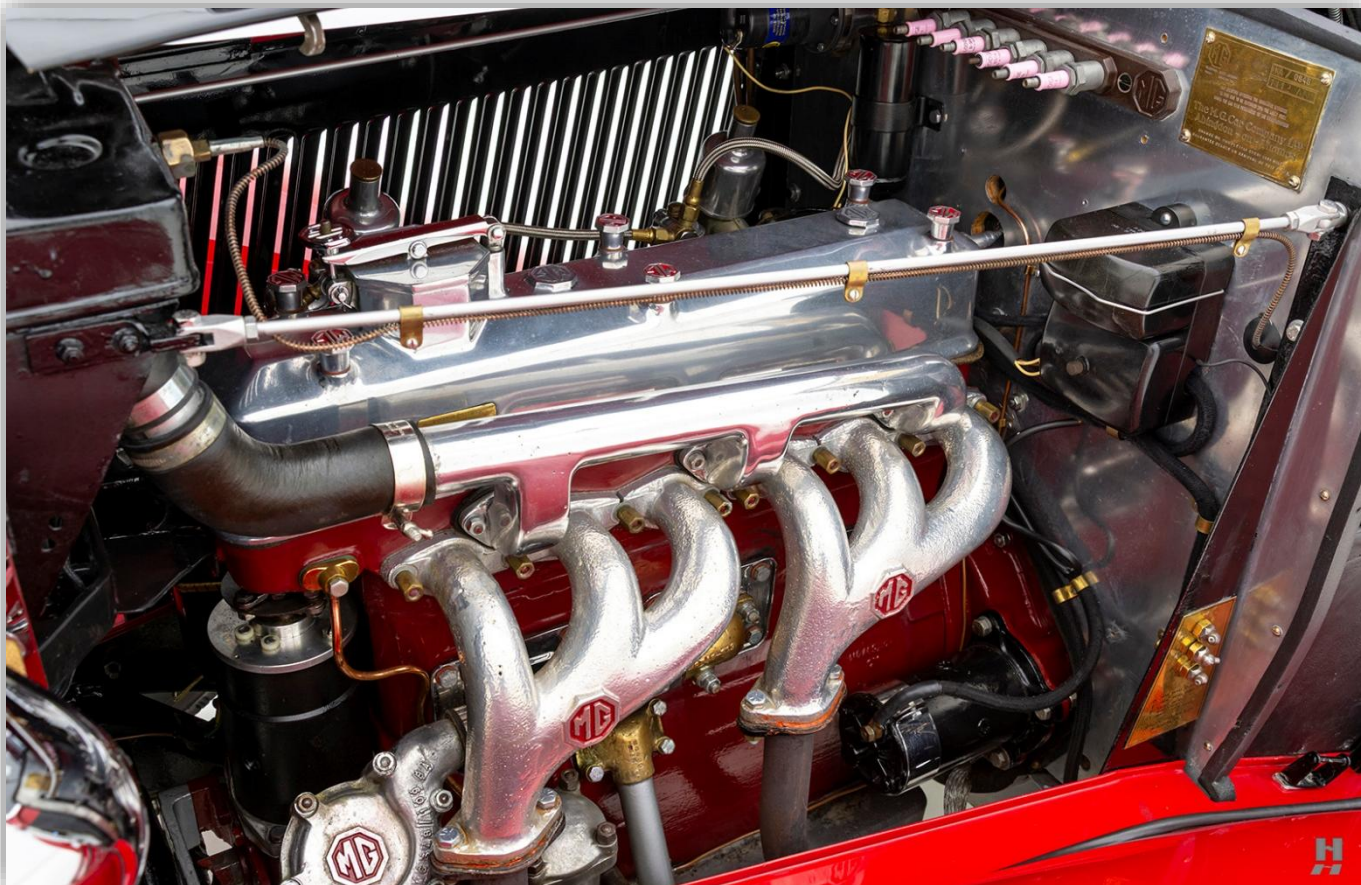
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,7 s. Toppfart 214 km/h.

9. MG NB Magnette 1936

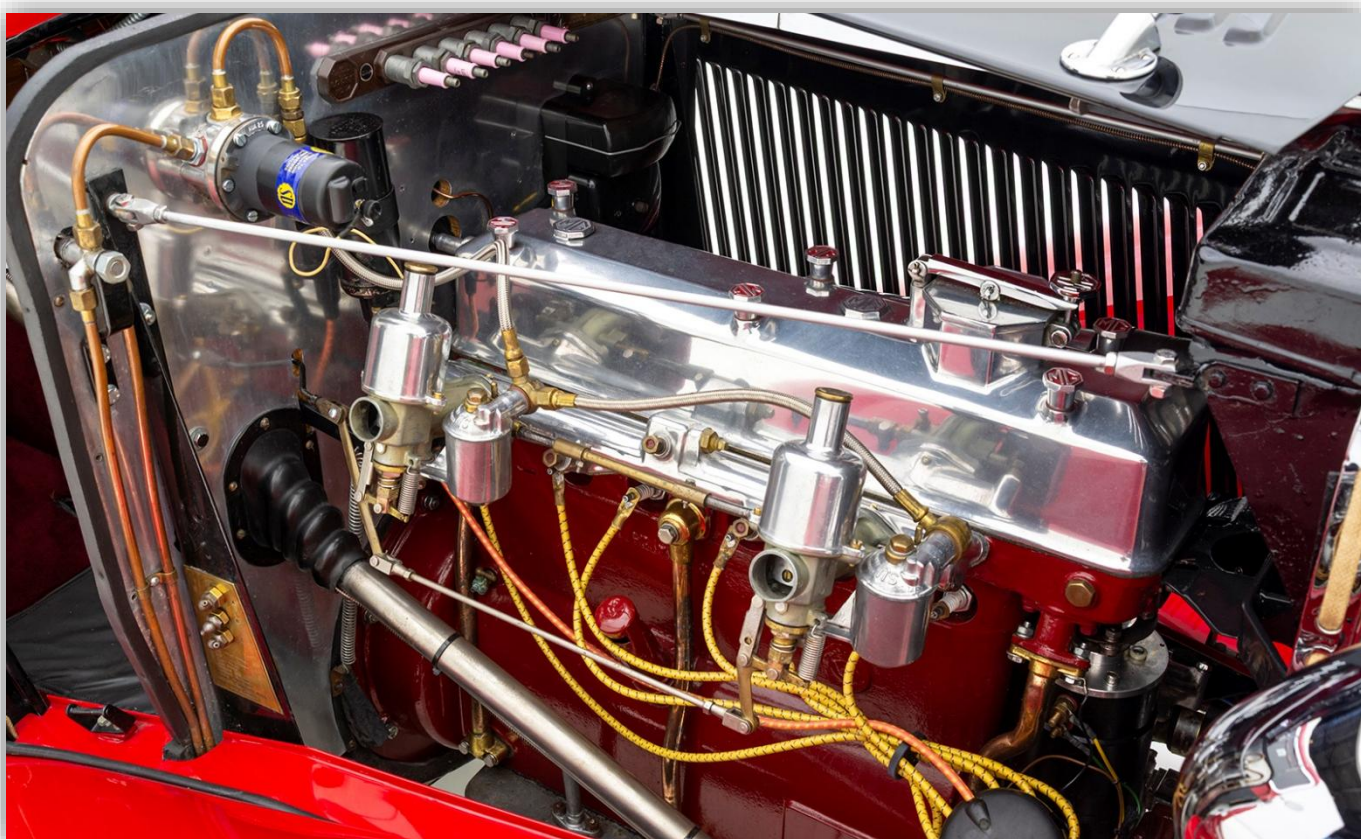


Mellan 1929 och 1936 etablerade MG:s serie av "Triple-M" (Midget, Magna, Magnette) sportbilar det lilla engelska märket som en betydande kraft inom internationell motorsport. Särskilt den exotiska och kraftfulla raka sexmotorn, som drev K3 Magnette till legendariska segrar i Mille Miglia, RAC Tourist Trophy och Le Mans Index of Performance, cementerade MG:s arv.





N-Type från 1934–1936 kom med en förfinad version av den 1 271 c.c. sexcylindriga motorn som tidigare drev K-Type, men med en reviderad motor- och topplock som inte gav cirka 25 % mer effekt i gatustrutning. Den fick också ett nytt, mer sofistikerat outriggerchassi med gummibeslag för att förbättra passagerarkomforten. Livlig och njutbar hantering kom tack vare ett bredare spår och omarbetade friktionsdämpare.





För 1935 utvecklades NA till den reviderade NB. Köparna hade ett val mellan vackra dekoinspirerade karossstilar, där de mest populära var tvåsitsiga roadsters och fyrsitsiga tourers, men några få lyckliga kunder valde den mycket speciella och mycket vackra Airline coupén. Ritad av H.W. Allingham, en erfaren branschproffs, hade den strömlinjeformade Airline coupén 'katedral'-stil med ljuspaneler inbyggda i det skjutbara soltaket och en graciöst avsmalnande bakpanel med ett prydligt inslutet reservhjul, som stod vackert mot de flödande skärmlinjerna. Även om de officiellt marknadsfördes av Allingham, byggdes karosserna av det Coventry-baserade företaget Carbodies. Endast 51 Airline-coupéer monterades på MG-chassin (de flesta i fyrcylindriga PA- och PB-serierna) och det rapporteras att endast sju sexcylindriga bilar fick Airline-behandlingen – sex NA-chassin och bara en NB – bilen som erbjöds här.





Chassi 0848 är en NB från 1936, tros vara den enda NB utrustad med Airline-kaross, och en av endast tre kända N-Type Airline Coupes som finns kvar. Denna bil har varit i vård av flera märkesentusiaster med en känd historia som går tillbaka till tidigt 1970-tal. Ett brev daterat den 12 juli 1971 avslöjar att bilen var i brittiska MG-specialisters ägo, Terry och Barry Bone. Terry rapporterade att bilen var ett skickligt exemplar som behövde en lätt restaurering, och erbjöd den till Mr. Reed H. Yates från Georgia för £950. Yates köpte bilen, tog den till USA och lät fräscha upp den i en tvåfärgad röd lackering, som han färdigställde 1975. 1978 sålde Yates bilen till Mr. David Lawley från Ontario, Kanada, som så småningom lät skala den till bar metall och lackera om i duotont grönt, färdigställd 1990.

Runt år 2000 förvärvade den kände MG-entusiasten och samlaren Gene Ponder bilen från Lawley. Alltid perfektionist beställde herr Ponder en omfattande restaurering och lackerade bilen i sin karakteristiska rödsvarta lackering, som ser särskilt elegant ut på det sportiga, strömlinjeformade flygbolaget. Interiören kläddes om för att matcha i rött och svart läder, vinröda mattor och en beige mohairklädnad. Efter att Ponders samling spreds köptes 0848 av herr Oldenburg, som länge hade åtrådt bilen redan innan den var i Ponders ägo. I början av 2013 anslöt sig MG Airline till en betydande privat samling av art decoerbilar, där de har varit sedan dess.





Efter mer än tolv år utanför rampljuset är denna exceptionellt sällsynta MG fortfarande i vackert skick, den äldre restaureringen har åldrats varsamt tack vare expertvård och minimal användning. Den är rik på tilltalande detaljer, från de många oktagona-inspirerade detaljerna till det glaspanelade skjuttaket. Kupén är rikt inredd i läder och ull, ett instrumentpanel i trä och en Bluemels Brooklands-ratt. De vackra Borrani-hjulen anskaffades av herr Ponder till betydande kostnad, och de uppgraderades med mer förutsägbara hydrauliska bromsar under Oldenbergs tid. Nyligen har den genomgått mindre återuppdrag för att förbereda den för försäljning, även om ytterligare uppmärksamhet kan behövas innan turnén.

Med juvelliknande kvalitet och teknik kombinerar NB Airlines 1 271cc raka sexa, härligt taktila växellåda och direktstyrning en stämningsfull körupplevelse som är den rena essensen av brittisk sportbilsbiling före kriget, inlindad i en fantastiskt vacker kaross som stoltserar med "one of one"-status.



Klassiker**10. Grattis Subaru Justy!**

Publicerad 2 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny modellnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Justina och Justus har namnsdag uppmärksammar vi Justy, Subaru Justy!



Subaru Justy som modellnamn debuterade 1984 på en småbil med trecylindrig motor och med antingen drivning på framhjulen eller alla fyra.



Justy 1995 - en Suzuki Swift i botten.



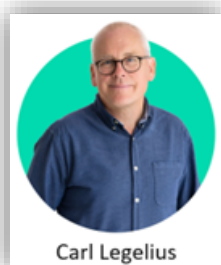
Justy 2006 - egentligen en Suzuki Ignis.



Subaru Justy 1.0 Twin Cam Special Edition 2009

I Sverige såldes modellen som Subaru Trendy och fanns bara med fyrhjulsdrift. På andra marknader kallades den Subaru Tutto. Jo det är sant.

Namnet Justy har fladdrat omkring en del. Ett tag satt det på en omdöpt Suzuki Swift, en tid på en Daihatsu Sirion med annat namn och numera på Subaruhandlarnas version av Toyota Passo. I Sverige har vi aldrig sett den.



11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Focus 1998

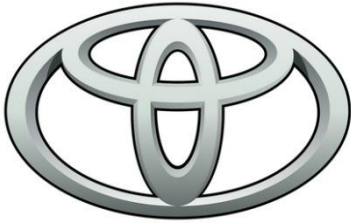
Ford bevisade att den smidiga Mondeo från 1993 inte var en engångsföreteelse och upprepade tricket med sin omvälvande Focus. Escort var långt förbi sitt bäst före-datum när Ford slutligen tog bort den 1998, till förmån för Focus, och det är rätt att företaget kom med ett **nytt namn** för sin bästsäljare som blåste **nytt** liv i den lilla familjens hatchback-sektor.

Focus var klassledande att köra och såg inte ut som något annat (på ett bra sätt), var **fantastiskt raffinerad** och på typiskt Ford-manér fanns det ett brett utbud av motorer, trim, växellådor och karosserier, så det fanns något för alla - inklusive en mycket fruktig RS-utgåva.

Hedersomnämningen 1998: Audi TT, BMW 3-serien (E46), BMW M Coupé och Roadster, Jaguar S-Type, Lexus IS, Peugeot 206, Rover 75, Smart ForTwo, Volkswagen New Beetle, Cadillac Escalade



12. Varför heter bilmärkena som de gör?



TOYOTA

Höll isär arbete och privatliv

Toyotas logo består av tre ellipser som symboliserar **kunden**, **produktens själ** och **företagets framsteg**. Namnet kommer från grundaren Sakichi Toyoda, som ändrade stavningen till Toyota för att det var vackrare att skriva och för att lättare kunna hålla isär privatliv och arbete.

