



Edwards Amerika (1954)

- 1. Provkörning Porsche Cayenne Electric**
- 2. Audis nya supersportbil**
- 3. Världens mest sålda bil fyller 60 år**
- 4. Dacias nya teknik sparar 6 kr per mil på bränsle**
- 5. Test: Ny elbil körs på gratis solel**
- 6. BMW kan nu stoppa dig från att öppna bildörren**
- 7. Ascona B var Opels stora folkfavorit**
- 8. Edwards Amerika**
- 9. Oldsmobile 98**
- 10. Grattis Mini Clubman**
- 11. De viktigaste bilarna**
- 12. Varför heter bilmärkena som de gör**



1. Provkörning Porsche Cayenne Electric

2026-08-30

Jag har kört nya Porsche Cayenne Electric. Det blev en kort tur på 30-40 minuter men ett smakprov på vad bilen har att erbjuda sin förare och det är inte lite!



FILM: <https://youtu.be/ykHFOJm9B5g>

I videon går jag igenom bilens siffror, visar det stora bagaget och leker med den böjda skärmen i kupén. Och nej, inte böjd som en banan utan som en bok, är det första gången i en bil?

Såklart blir det provkörning på olika vägsträckor och Porsche har lagt till ett ljud som verkligen tillför körupplevelsen. I de olika körlägena är det en tydlig karaktäristisk skillnad i bilen som bara en bil för 1,5 miljon kan erbjuda. Nya Porsche Cayenne Electric är ett kraftpaket på många sätt, upp till bevis för att se om kunderna vill ha den.





2. Provtur med Audi Nuvolari

Av Stefan Grundhoff 25 augusti 2026, kl. 15:00

När Audi meddelade att den åldrande R8 skulle tas ur produktion var besvikelsen bland fansen av de fyra ringarna stor, eftersom en efterföljare inte var i sikte. I en liten serie om 499 fordon finns nu en överraskande ny upplaga, med teknik och plattform från Lamborghini Temerario. Första provturen på Kaliforniens kust!



Om du letar efter något för bilens hjärta kommer du knappast hitta det i Ingolstadt just nu. Coupéer, cabrioletter och , av alla sportare har tagit farväl genom åren. De högpresterande RS-versionerna tilltalar inte de kunder som söker mer än en kraftfull kombi eller ens en dynamisk crossover. På plattformen och med R8:s drivkraft utvecklades en R8-efterföljare på lite mer än ett och ett halvt år.

Eftersom detta inte bara skulle bli något speciellt tack vare det hanterbara antalet enheter, fick tvåsitsen med den monolitiskt formade kolfiberkarossen ett särskilt namn: Nuvolari.

Nuvolari-beteckningen fanns redan för mer än två decennier sedan för en 2+2-sitsig konceptstudie, vilket senare ledde till coupén. Namnet går tillbaka till 1933, när Tazio Nuvolari vann 24-timmarsloppet i Le Mans. Född i Mantua 1892 var Tazio Nuvolari en av de mest framgångsrika racingförarna under förkrigstiden. Fram till sin död 1953 var den lilla italienaren, som tidigare varit fabriksförare för Auto Union, känd för sin spektakulära körstil och den obligatoriska gula tröjan som han alltid bar i racerbilen.



Med endast 499 enheter är Nuvolari en av de mest exklusiva Audi-modellerna någonsin

Det råder ingen tvekan om det: Nuvolari är en ögonfångare. Dess S-formade luftintag fram genererar extra marktryck, minskar lyftkraften vid höga hastigheter och förbättrar kylningen i drivlinan. Den centrala delen av det aktiva aerodynamiska systemet är den utdragbara bakvingen, som styr marktryck och luftmotstånd i tre konfigurationer: stängt, lätt belastning och högbelastning.

"Varje yttre element uppfyller en tydligt definierad aerodynamisk funktion, från front-splitterns lip till bakre diffusorn. Och allt är som det ser ut, oavsett om det är tillverkat av kolfiber eller aluminium, både utvändigt och inuti," förklarar Gael Buzyn, chef för Audi Advanced Design Center.

När den lilla serien redan var avklarad ersatte Audi sin styrelseledamot för utveckling. Geoffrey Bouquet lämnade, Rouven Mohr kom. Den 47-årige från Saarbrücken var tidigare ansvarig för utvecklingen som CTO och kände plattformslieferantören Temerario mycket väl. Detta påskyndade projektet avsevärt. "Nuvolari är Audis första supersportbil med högpresterande hybriddrift och definierar nya standarder med sin aerodynamik och världens första 'quattro predictive ride'," säger Rouven Mohr.

Mer än 1000 hk från fyra driv

Drivkraften tillhandahålls av en turboladdad V8-bensinmotor med en slagvolym på fyra liter och 588 kW (800 hk) samt 730 Nm maximalt vridmoment. Precis som i Temerario stöds förbränningsmotorn elektriskt av en axial flödeselektrisk motor i dubbelkopplingslådan och två elmotorer med 110 kW (150 hk) vardera på framaxeln, vilka ger fyrhjulsdraft.

Hybridsystemet drivs av ett 7,3 kWh litiumjonbatteri, nästan dubbelt så stort som det i Lamborghini. Den är installerad där drivaxeln på en Quattro normalt sitter, men den finns inte här. Prioriteten är den snabba energiförsörjningen och återvinningen, inte den elektriska, särskilt eftersom ett större batteri skulle öka vikten och påverka Audi Nuvolaris körprestanda. Tack vare 736 kW (1001 hk) går den från stillastående till 100 km/h på 2,6 sekunder, och efter 6 sekunder bryts 200-markeringen. Toppfart: över 350 km/h.



Alcantara, motorsportatmosfär och få distraktioner. Fokus här ligger på bilkörning.

Den tekniska höjdpunkten med den 4,74 meter långa Nuvolari är dess prediktiva fjädrings-system. En dator bearbetar data om styrvinkel, acceleration, girhastighet och tillgängligt grepp. Baserat på denna information bestämmer systemet fördelningen av vridmoment, bromskraft och aerodynamisk belastning. Drivenheterna, bestående av förbränningsmotorn och de tre axiala flödesmotorerna, fördelar vridmomentet på ett riktat sätt i längd- och tvärriktningarna, medan bromsarna minskar slirning och aktiv aerodynamik säkerställer rätt marktryck.

Maximal inbromsning garanteras av ett högpresterande bromssystem med fasta kaliprar med tio kolvar (420 × 40 mm diameter) fram och fyrkolvsok med skivor i 410 × 32 mm format bak. Speciellt anpassad intern ventilation av bromsskivorna förbättrar luftflödet och ökar värmeavledningen jämfört med konventionella kol-keramiska system. Bromsens återhämtningspotential är 2,8 megawatt – det är på Formel 1-nivå.

I sitt esse på racerbanan

Du kunde inte övertyga dig själv om detta under den första provkörningen, men Nuvolari erbjuder en enorm boost från sina fyra drivsystem med 1001 hk, vilket borde glädja även bortskämda sportbilsförare. Imponerande på vägen, en riktig show på racerbanan. Även vid låga varvtal låter åttacylindriga motorn lika självsäker som den är diskret. Den tunna ratten täckt med Alcantara är bekväm att hålla i och gör hanteringen ovanligt enkel för en sådan supersportbil.



Aktiv bakvinge, diffusor och kolfiberkaross: varje detalj följer funktionen.

I prestandainriktade lägen som Dynamic, Dynamic+ och Track aktiveras bakvingen helt automatiskt, medan systemet växlar till den så kallade LD-positionen på raksträcken för att optimera toppfart och stabilitet. Drag Reduction System (DRS), känt från Formel 1, kan aktiveras manuellt via en knapp på ratten, förutom i E-Hybrid-läge, vilket är det enda sättet att uppnå en topphastighet på 351 km/h. För precis hantering fälls vingen automatiskt ut i snabba kurvor, så att den aktiva aerodynamiken bidrar till bättre hantering.

Tekniska data: Audi Nuvolari

- **Motor:** V8 biturbo med tre elmotorer
- **Slagvolym:** 3982 cc
- **Systemeffekt:** 736 kW/1001 hk (800 hk bensinmotor, 3 × 150 hk)
- **Max. vridmoment:** 730 Nm mellan 4000 och 7000 varv per minut
- **Batteri:** 7,3 kWh
- **Elektrisk räckvidd:** 10 km
- **Laddningshastighet:** 7,4 kW
- **Drift:** Fyrhjulsdrift
- **Toppfart:** 351 km/h
- **Acceleration 0 till 100 km/h:** 2,6 sekunder
- **Standardförbrukning:** ej känd
- **Växellåda:** Dubbelkopplingsväxellåda, åtta växlar
- **Tjänstevikt:** 1740 kg
- **Pris:** 590 000 euro

3. Världens mest sålda bil fyller 60 år

Av Bobby Green

tors. 27 aug 2026, 19:30

Toyota släpper Corolla i specialversion



1966 lanserade Toyota modellen Corolla och sedan dess har den sålts i över 57 miljoner exemplar världen över. Det gör den till en av världens mest sålda bilar. Förra året hade modellen en marknadsandel på runt 12,9 procent i Sverige och över 3400 exemplar såldes här. Tillverkningen sker idag på tolv olika platser runt om i världen och bilen säljs i 150 länder.

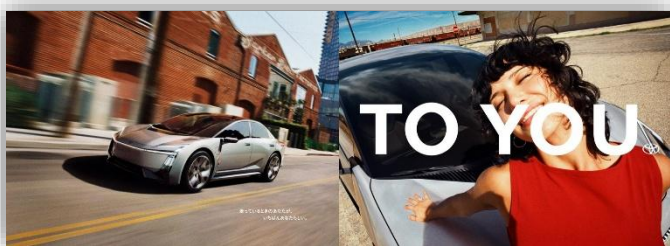
Toyota uppmärksammar nu att Corolla hunnit bli 60 år och man gör det genom att lansera specialversionen Corolla 60th Anniversary av den tolfte generationen. Den baseras på kombin Touring Sports och får unika designelement, jubileumsemlen och mer utrustning från start. Fälgarna mäter 17 tum och bilen kommer i en ny tvåtons metalliclack som blandar New Boreal Blue med tak och stolpar i Night Sky Black. Till det får man dekordetaljer i matt silver på stötfångare och trösklar och mörkpläterade dekordetaljer runt dimljusen. Gillar man inte denna kombo kan man även få jubileumsutgåvan i Platinum White Pearl eller metalliclacken Ash Grey.

Bilen blir beställningsbar den 1 oktober men någon prisuppgift har vi inte fått än.

news.cision.com.



**Den mest ultimata versionen av Corolla är här
Och den är GRMN**



**Toyota visar nytt Corolla-koncept
Ett eldrivet sådant**



4. Dacias nya teknik sparar 6 kr per mil

Av Kevin Neemé

29 augusti 2026, 09:16

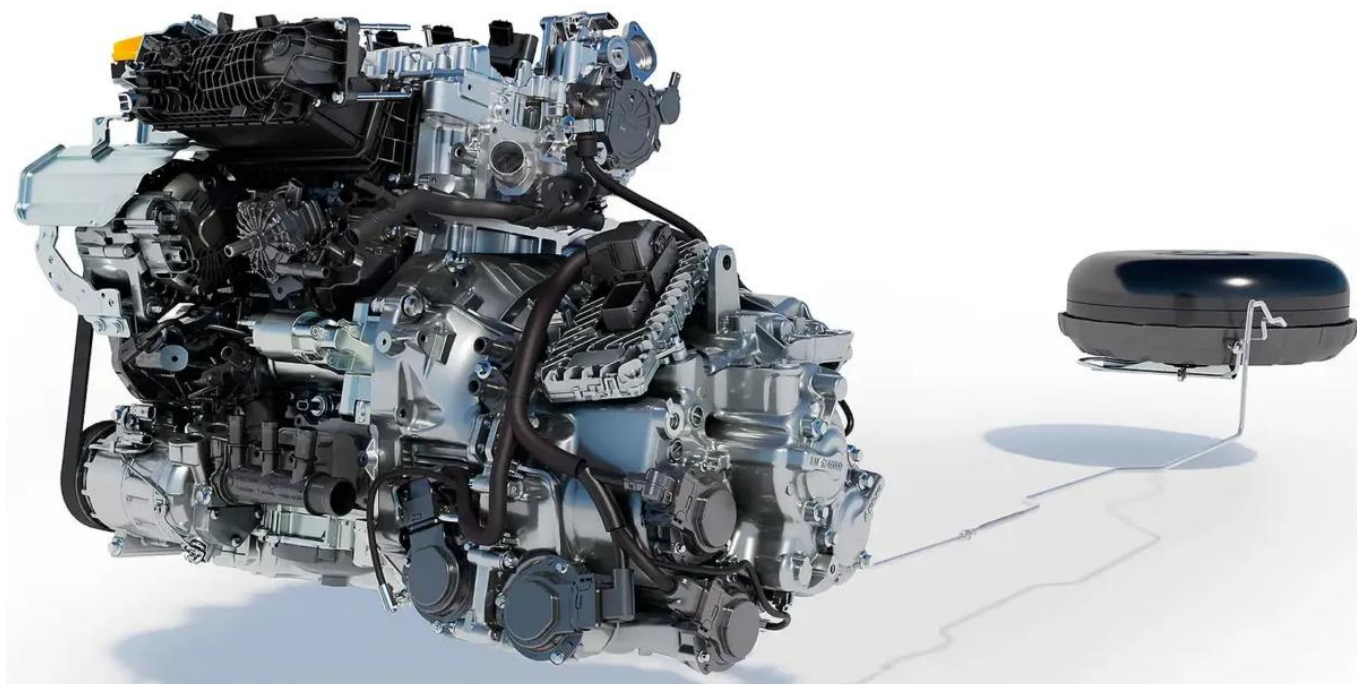
Dacias teknik kapar bränslekostnaden med 6 kronor milen. Modellerna är billigare att köra än både bensin- och dieslbilar.



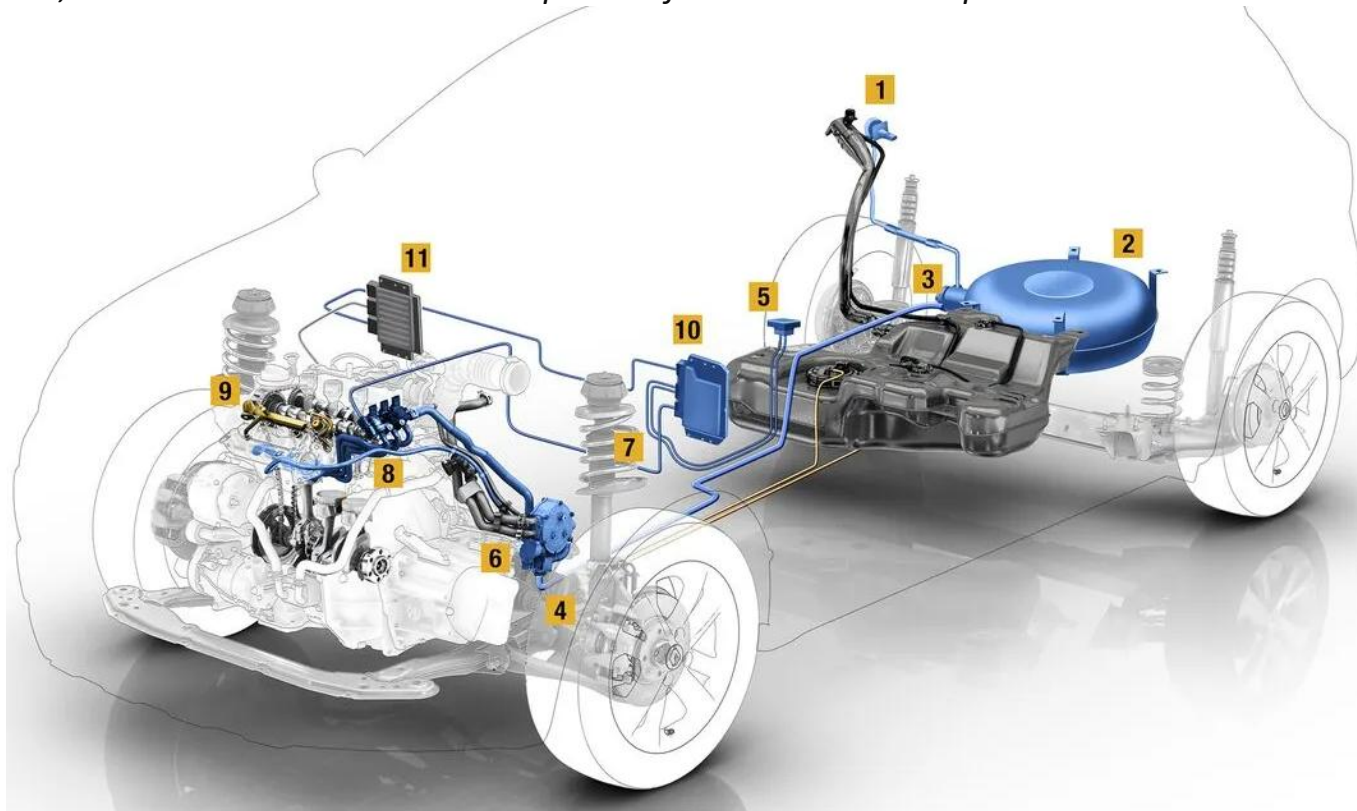
FILM: <https://youtu.be/rFC3W92S1t8>

Elbilen är inte det enda alternativet för den som vill slippa höga bensin- och dieselpriiser. I flera europeiska länder har ett nästan bortglömt drivmedel fått ett uppsving och Dacia har blivit den stora vinnaren. Det handlar om LPG, som står för Liquefied Petroleum Gas och brukar kallas motorgas eller autogas. Bränslet ska inte blandas ihop med den fordons-gas som svenska gasbilar vanligtvis körs på. LPG är flytande gasol som förvaras under tryck i en separat tank.

För drygt tio år sedan rullade omkring en halv miljon LPG-bilar på de tyska vägarna. Intresset minskade när skatten höjdes och prisskillnaden mot bensin och diesel krympte. Men efter den senaste tidens kraftigt höjda drivmedelspriser har tekniken plötsligt blivit intressant igen, rapporterar **Auto motor Und Sport**. Under juli ökade registreringarna av nya LPG-bilar i Tyskland med 59,2 procent. Av totalt 1 705 **bilar** kom hela 1 703 från Dacia.



Dacias Eco-G 120 bygger på Renaultkoncernens trecylindriga 1,2-liters turbomotor. Den har anpassats för att kunna köras på både bensen och LPG.



Bilden visar hur Dacias LPG-system är uppbyggt. Den blå, runda behållaren märkt 2 är LPG-tanken, som sitter under bagagegolvet intill bilens vanliga bensintank. Därifrån leds gasen fram till motorn, som kan växla mellan LPG- och bensininsprutning.

Sandero Eco-G var klart populärast med 1 160 registreringar. Dacia är numera i praktiken ensam på den tyska marknaden om att erbjuda fabriksnya LPG-bilar. Nästan hela märkets modellprogram går att få med den så kallade Eco-G-motorn. Det gäller bland annat Sandero, Jogger, Duster och Bigster. Undantaget är elbilen Spring. Bilarna har både bensintank och LPG-tank. Den senare placeras i reservhjulsbäljan, vilket gör att bagageutrymmet inte påverkas. Motorn startas med bensen och kan sedan köras på LPG när den blivit varm. Om gasen tar slut fortsätter bilen på bensen.

Drivmedel	Kostnad för 10 mil	Dyrare än LPG
LPG	cirka 80 kr	–
Diesel	cirka 120 kr	cirka 40 kr
Bensin	cirka 140 kr	cirka 60 kr

Dubbla tankar ger Dacian en räckvidd på över 130 mil. LPG-tanken ligger i reservhjulsbalken och påverkar därför inte bagageutrymmet. Bilen drar visserligen mer när den körs på gas, men det betydligt lägre literpriset väger mer än väl upp den högre förbrukningen. Enligt den tyska jämförelsen kostar Duster Eco-G omkring 80 kronor att köra tio mil på LPG. Det är närmare 60 kronor billigare än med bensin. Även en bränslesnål diesel blir omkring 40 kronor dyrare på samma sträcka. Det gör LPG-Dacian till en av de billigaste bilarna med förbränningsmotor att köra.

Bränslekostnaden hamnar till och med ungefär i nivå med en elbil med normal förbrukning. För svenska bilköpare finns däremot en stor hake. Eco-G-motorn går inte att beställa genom Dacia Sverige. Här säljs märkets modeller endast med bensin- eller hybriddrift. LPG är dessutom både dyrare och betydligt svårare att hitta i Sverige än i Tyskland. Därför skulle samma Duster inte alls bli en lika stor sparbössa här. Dacian kan kapa bränslenotan rejält på kontinenten – men svenska kunder går än så länge miste om både bilen och besparingen.

LÄS MER:



Dacia slår på stort – så bra är nya Bigster



Test: Sveriges billigaste bil är chockerande bra



Test: Så byggde jag om en Dacia till världens...



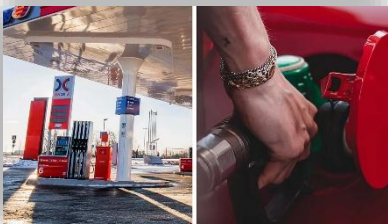
Elbil för 200 000 kr – så bra är nya Dacia Spring



Superbillig bil klarar Stockholm-Schweiz utan stopp



Ny elbil sparar 29 000 kr/år mot begagnad bensin-...



Många köper 98 oktan – helt i onödan



5. Test: Ny elbil körs 7 mil om dagen – på gratis solel

Av Maths Nilsson 29 augusti 2026, 17:53

Ny elbil behöver nästan aldrig laddas. Nytt oberoende test bevisar hur nya elbilen Aptera laddar in miltals gratis körning från solen. Resultatet hos tyska besiktningsorganet TÜV överträffar tillverkarens egna förväntningar.



FILM: https://youtu.be/XUBEU_1Lxyl

Elbilen som låter dig köra gratis är snart här. Den extremt strömlinjeformade solcellsbilen från Aptera laddar gratis energi från solen. Nu har företaget låtit oberoende tyska experter från besiktningsorganet TÜV testa tekniken i praktiken. Systemet levererade mer ström än vad Apteras egna ingenjörer hade utlovat.

Startupföretaget Aptera, baserat i Kalifornien, har under lång tid arbetat med att utveckla ett trehjuligt, droppformat elfordon med en aerodynamisk koefficient på rekordlåga 0,13. Bilen särskiljer sig genom att karossen är täckt av solcellspaneler som ska ladda det inbyggda batteriet på 42 kWh och ge gratis körsträcka varje dag.

För att bevisa konceptet inför serieproduktionen, lät företaget nyligen ett team från den oberoende tyska testorganisationen TÜV Rheinland utföra certifierade mätningar i Kalifornien. Apteras egna ingenjörer hade tidigare uppgett att solpanelerna skulle kunna generera cirka 4,0 kWh el per dag, vilket med bilens extremt låga förbrukning (angiven till 6,2 kWh/100 km) skulle ge cirka 64 kilometers gratis körning.

TÜV-inspektörerna testade bilen under tre hela dagar, utrustade den med avancerade sensorer, och överträffade den utlovade siffran i samtliga scenarier. Giorgio Barditza från TÜV Rheinland förklarar utmaningarna med mätningarna i en video från Aptera.



– Komplexiteten här är bilens märkliga form. När du testar en solpanel som är platt är det ganska enkelt att förstå hur mycket ström den kan generera. Men här gör den runda formen allt mycket mer komplicerat, och det är därför vi behöver alla dessa instrument för att övervaka fordonets olika delar.

Batteriet laddas olika mycket beroende på hur ägaren parkerar bilen. Första dagens testades laddningen när bilen var parkerad i samma läge hela dagen. Batteriet laddades då med 4,23 kWh, vilket motsvarar 67,6–68 kilometers gratis körsträcka.

Andra dagen vändes bilen mot solen vid middagstid för att maximera intaget. Detta gav 4,4 kWh, motsvarande cirka 71 kilometer. Men det går att få ännu högre laddning. Genom att ha den solcellstäckta bakluckan öppen uppåt och omplacera bilen nådde man hela 4,75 kWh den tredje dagen. Det motsvarar nästan 76 kilometers körning.

– I testrapporten, som nu har publicerats, bekräftar vi att bilen kan producera mer än 4 kWh på en dag, parkerad och med stängd lucka, konstaterar Giorgio Barditza i videon.

Solcellssystemet på APTERA Atlas 1 består av totalt 205 celler fördelade på tak, baklucka, motorhuv och instrumentbräda. Den totala installerade effekten är 815,9 Wp. På grund av bilens form, där panelerna aldrig kan riktas optimalt mot solen samtidigt, låg den faktiska maximala effekten under testerna på strax under 560 W.

TÜV noterade också att det uppstår energiförluster på 9–10 procent när likströmmen från solpanelerna spänningsovandlas för att passa bilens högspänningsbatteri på 370–380 volt. Mätningarna utfördes också under optimala förhållanden i starkt kaliforniskt solljus i juli, varför produktionen naturligt blir lägre på andra platser eller under andra årstider.

Trots detta bekräftar testerna att konceptet fungerar. För den genomsnittliga pendlaren som parkerar utomhus kan APTERA i praktiken erbjuda tusentals gratis, utsläppsfria mil per år. Enligt företaget planeras den första leveransen om 40 [bilar](#), till kunder som väntat i fem år, att tillverkas under fjärde kvartalet 2026. I Kalifornien skulle en APTERA kunna ladda in uppemot 2000 mil på ett år. I Sverige lär det dock vara tuffare att klara sig på enbart solen, särskilt vintertid.

LÄS MER:



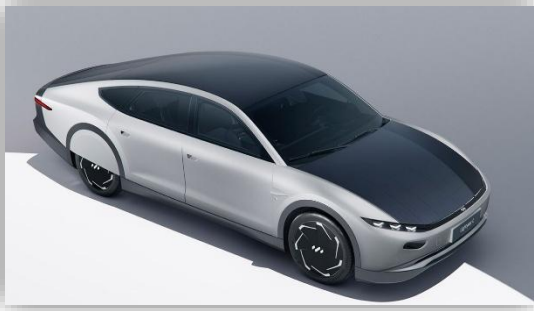
Första solcells bilen lämnar fabriken: 160 mils räckvidd



Arga snickaren: "Kör elbilen på min egen solex"



Ny elbil körs utan att laddas – drivs av solen



Första testet: Solbilen Lightyear 0 hyllas som "fantastisk"



Världens första solbil klar – laddar 1100 mil solen per år



Bilia i Norge stoppar kinesisk elbil på grund av kriget



Koenigsegg tar fram solcellsbil för 300 000 kr:...



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter](#).



6. BMW kan nu stoppa dig från att öppna bildörren

Av Bobby Green 2026-08-28 kl 10:30

Ser riskerna och förhindrar olyckor



FILM: https://youtu.be/i_9KMzIExCU

I samband med lanseringen av Neue Klasse kommer en helt ny generation med säkerhetssystem från BMW. Dessa kan hjälpa föraren att undvika olyckor och tekniken ser oftast mer än vad du gör. Kommer det exempelvis en cyklist farande bakifrån som du inte har upptäckt kan bilen till och med förhindra att du öppnar dörren, och du måste vänta tills cykeln har passerat. En radar har koll runt bilen och kan såklart även upptäcka fordon och andra trafikanter men just cykel kan ju vara lite svårt att se själv ibland så denna funktion är säkerligen välkommen.

I det nya systemet finns även en funktion som kan upptäcka om föraren råkar trycka på gasen istället för bromspedalen. Då kan bilen ta över och bromsa till stillastående, om den skulle känna av att det behövs. Mer om de nya säkerhetsprylarna i klippet och på länken nedan.

Annat nytt på BMW-fronten är att man nu i augusti passerade **två miljoner tillverkade elbilar** sedan förra generationen i3 som lanserades 2013. press.bmwgroup.com

7. Ascona B var Opels stora folkfavorit från 1970-talet

Publicerad 2026-08-30 6:30 Text Calle Carlquist

På 1970-talet rasade familjebilskriget mellan Ford och Opel i Sverige. När nya Ascona presenterades talade reklamen varmt om askkoppar och gummilister – men bakom de märkliga säljknepena dölde sig en av märkets största framgångar.



Backspiegeln har tidigare avhandlat [1976 års nya Ford Taunus](#) och vad är väl mer logiskt än att nu titta på värsta konkurrenten Opel Ascona som också kom i ny version detta år.

Helsidan i Vi Bilägare sommaren 1976 visar lyckliga familjen som torrbryter i en stillastående Ascona under rubriken "Bilkultur", ett begrepp Opel körde med de här åren.

Där Ford hade 20 säkerhetspunkter att framhålla för Taunus har Opel nöjt sig med sju fördelar av måttligt avgörande karaktär: "Instrument av klockmodell, ratten har stötupptagande hoptrycknings-element, servo på 8 tum" – vad säger det den genomsnittlige spekulanten, undrar denne skribent?

»En genial avbärarlist på karossen, samt en askkopp som verkligen är lätt att hitta under körning.«

"Gummilister på stötfångarna och en genial avbärarlist på karossen, samt en askkopp som verkligen är lätt att hitta under körning". Man riktigt famlar efter både plånboken och Blendasken!

Nåväl, Ascona B ansågs som en lyckad bildesign och blev en framgång i Sverige, med fasta placeringar på topp tio-listan innan den framhjulsdrivna ersättaren kom 1982. Trist nog för Opel sålde Ford Taunus alltid ännu bättre hos oss.

Opel Ascona B blev en hit bland svenska bilköpare och placerade sig ofta högt upp på försäljningslistan.



Ascona fanns i båda rallyversioner och med en gammal stötstångsfyra på klena 58 hästkrafter. På bilden en 1,9S från 1978.

Ascona är egentligen en vacker liten stad i södra Schweiz. Den lånade sitt namn till Opels nya mellanklassare 1970, Ascona A kallad. Den såg ut som en stor Opel Kadett och fick bland annat rykte om sig för utmärkta vägegenskaper och för att vara en av de första automatväxlade bilar som nådde internationella framgångar i rally.

Ascona B var ännu vassare på vägen och ett rent nöje att ratta, särskilt som motorn redan i standardutförande var Opels beprövade 1,9-litersfyra som nu gav 88 hästkrafter. Efter några år kom en version med bränsleinsprutning som gav bättre körbarhet och vassare fartresurser, 2,0 E.

Framgångarna i rally var åtskilliga. Anders Kulläng körde hem segern i Svenska Rallyt 1980 och i händerna på Walter Röhrl skulle specialbygget Ascona 400 med 2,4-motor bli den sista bakhjulsdrivna bil som körde hem rally-VM 1982. Sedan tog fyrhjulsdraft och Audi över.

Ascona fanns i båda rallyversioner och med en gammal stötstångsfyra på klena 58 hästkrafter. På bilden en 1,9S från 1978.

Både A- och B-modellerna noterades för rader av SM-titlar och bilarna är fortfarande populära i rallyklasser för amatörer. Inte så konstigt, konventionell uppbyggnad och gott om trimmare till de slitstarka motorerna är en bra början för framgång i skogarna.

Ascona SM hette en särling i programmet. Den fick Kadetts gamla stötstångsfyra på 1,2 liter under huven och mesiga 58 hk i topp effekt. Ett fynd för pensionsnära Opelentusiaster och en marknadsmässig obegriplighet – den snarlika Kadett med samma motor fanns ju i samma försäljningshall.

Halvsekelgamla Opelbilar är populära klassiker i dag, om de är i bra skick. Ascona, både A- och B-modellerna, är enkla att sköta, kul att köra och inte så dyra att köpa. Men det gäller att hitta rätt exemplar av de cirka 1,2 miljoner som byggdes. Överlevnadsprocenten är låg, men här och var finns det fortfarande lågmilade överlevare i garage och lador.

Hitta exemplaret med ofimpad askkopp!

Mer från Vi Bilägare:



Opel Vectra OPC: Dundrande prestanda och skenande framvagn



Rekordkonstig finalreklam för Opels långkörare



Opel Omega: Aerodynamiskt slipad – men på väg ur tiden



**AUTOMOBIL
REVUE****8. De okända: Edwards Amerika**

Peter Ruch | 09.02.2024

Sterling Edwards hade mycket pengar, var en bra racerförare och en bra konstruktör. Men han kunde också räkna.



- Byggd från 1953 till 1955
- Endast 5 exemplar
- Alla finns fortfarande kvar





Sterling Edwards, född 1918, är inte ett namn som knappt är känt i bilhistorien idag. Han var en bra racerförare (definitivt snabbare än Enzo Ferrari) och en progressiv konstruktör (definitivt mer avancerad än Enzo Ferrari). Edwards var arvtagare till en inte alls blygsam förmögenhet, han var en utmärkt skidåkare och en ännu bättre golfare, han tog sin pilot-examen vid 17 års ålder. Vid något tillfälle lärde Edwards känna Norman Timbs, han träffade Emil Deidt – och slutligen Phil Remington (senare: Scarab! Chefsingenjör på Shelby!). De fyra herrarna kom snabbt överens om att de ville bygga en mindre, lättare bil, så mycket annorlunda från allt som fanns i USA; för Edwards var det också ganska tydligt att endast fyra individuellt upphängda cyklar var möjliga. De letade efter rätt delar, hittade det de sökte hos Studebaker för fjädringen, hos Ford för växellådan, hos Eddie Meyer för en liten, högt trimmad V8 (baserad på Ford, 2,5 liter slagvolym, cirka 120 hk). Timbs designade ett chassi, en stegram, men med fyra individuellt upphängda hjul, Deidt designade en aluminiumkaross med en avtagbar hardtop ovanpå, som i sina dimensioner låg någonstans mellan amerikansk prakt och cisitalia-minimalism. Den 16 april 1950 anmälde Edwards sin lilla racer till sitt första lopp i Palm Springs, där han hade konkurrens från bland andra en Allard och en Jaguar XK 120, men han vann enkelt med ett varv.

År 1951 beslutade Edwards och hans team att bygga ett helt nytt fordon, den nya Chrysler Firepower Hemi V8 som lovade betydligt mer kraft. Och det fanns också ett nytt material som kunde göra fordonet mycket lättare: glasfiber. Edwards anställde Remington igen och lyckades genom goda kontakter få tag på ett chassi till en (Emperor) Henry J. Växellådan kom från De Soto, bakaxeln från Ford, skivbromsarna utvecklades av Edwards själv, och magnesiumfälgar kunde fortfarande hittas någonstans. Den 5,4-liters Chrysler-motorn levererade nära 300 hk med fyra Zenith-förgasare och ett nytt avgassystem, som även Cunninghams sportbilar använde. Problemet var: Bilen, döpt till R-62, var helt enkelt för kraftfull för karossen, kroppsdelar flög runt Edwards öron vid det första loppet i Pebble Beach 1952. Och sedan stannade han utan bensin; Maskinen var mycket törstigare än väntat.



Även om R-62 inte blev framgångsrik på banan visste Edwards och Remington att en fin V8 med elegant glasfiberstruktur kunde vara rätt koncept för en gatbil. Och så, återigen baserad på en Henry J-plattform, byggde de en första prototyp, betecknad 194-1. Cabrioleten drevs av en Oldsmobile Rocket V8 (324 ci), som levererade sin kraft till bakhjulen via en Oldsmobile Hydra-Matic. Komponenter från andra tillverkare användes flitigt, fönstren kom från Ford, lamporna från Studebaker, mjuk topp från Dodge. Prototypen presenterades hösten 1953, och "Road & Track" adlade den genom att namnge den i samma andetag som den också nya Siata V8 och en Maserati. I början av 1954 skrev samma tidning att Edwards var jämförbar med "det allra bästa av italienska importvaror"; amerikanerna var där de ville vara.

Något som liknade en produktion började. Det andra fordonet var dock redan en helt ny design, chassit på en Mercury kombi förkortades och förstärktes, även om nummer 2 inte längre var en cabriolet utan en coupé. En Lincoln V8 användes som motor (317 ci, 205 hk), men Olds automatlåda fick behållas. Det fanns en fin läderinredning, elektriska vindrute-lyftare, ekerfälgar från Kelsey-Hayes, vita däck, tvåfärgad lackering (grön/vit) – och allt detta för priset 6769 dollar. Nummer 3 var då en cabriolet med Cadillac-motor, bil nummer 4 hade återigen en Lincoln-motor och var återigen en coupé. Nummer 5 kördes av Edwards själv, det var en coupé med Cadillac-motor. Och det var slutet på det. Sterling Edwards hade rätt gångpengar, men han var förmodligen bra på aritmetik. Så han räknade ut att han måste ha minst 8000 dollar för varje bil – om han ville erbjuda den kvalitet han ville ha. Men en Corvette fanns tillgänglig för 3800 dollar, en Thunderbird för 2700 dollar. Men hur bra hans fordon var bevisas av att alla fortfarande finns kvar idag.

9. Oldsmobile 98 Cabriolet 1949



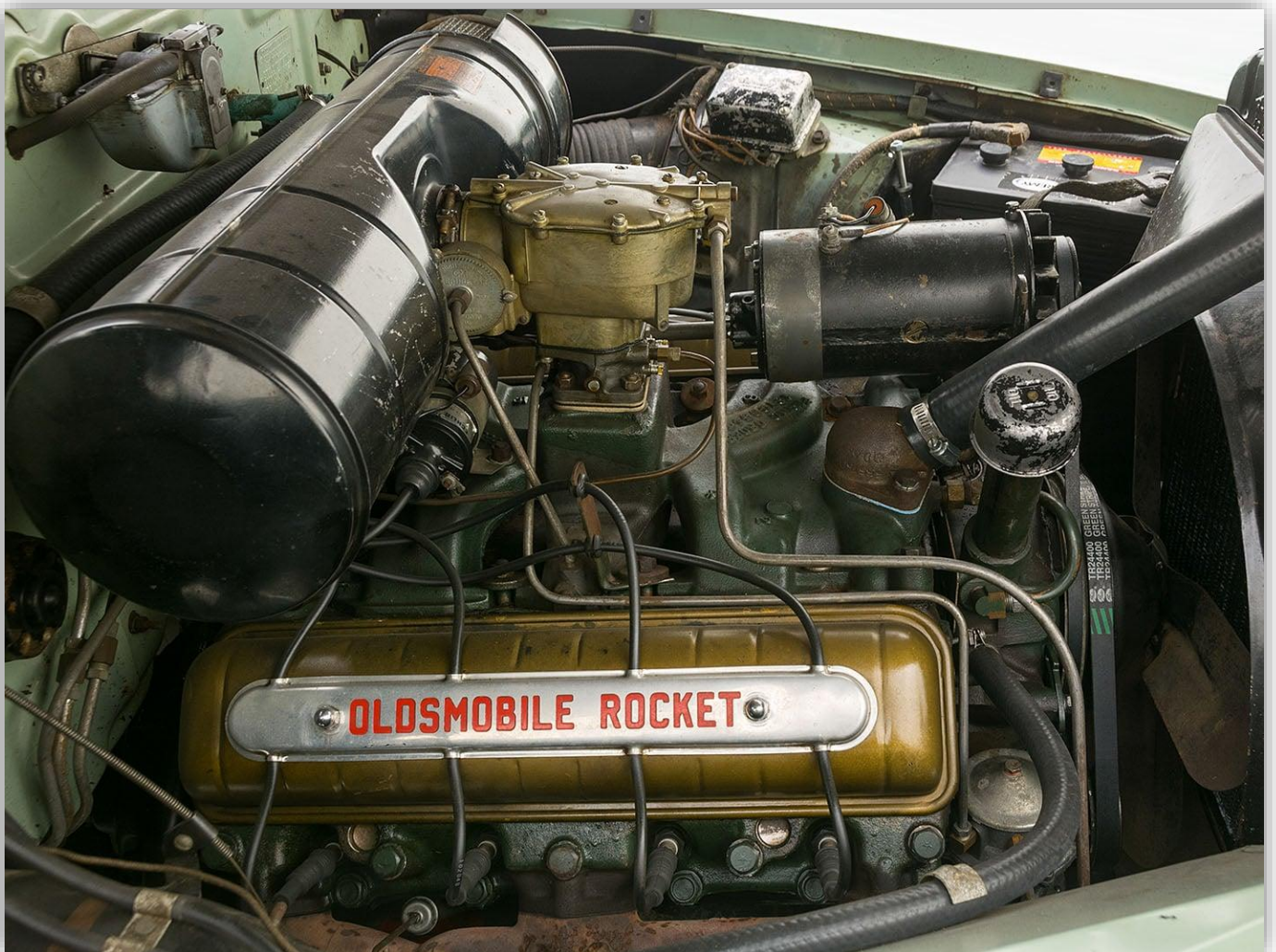
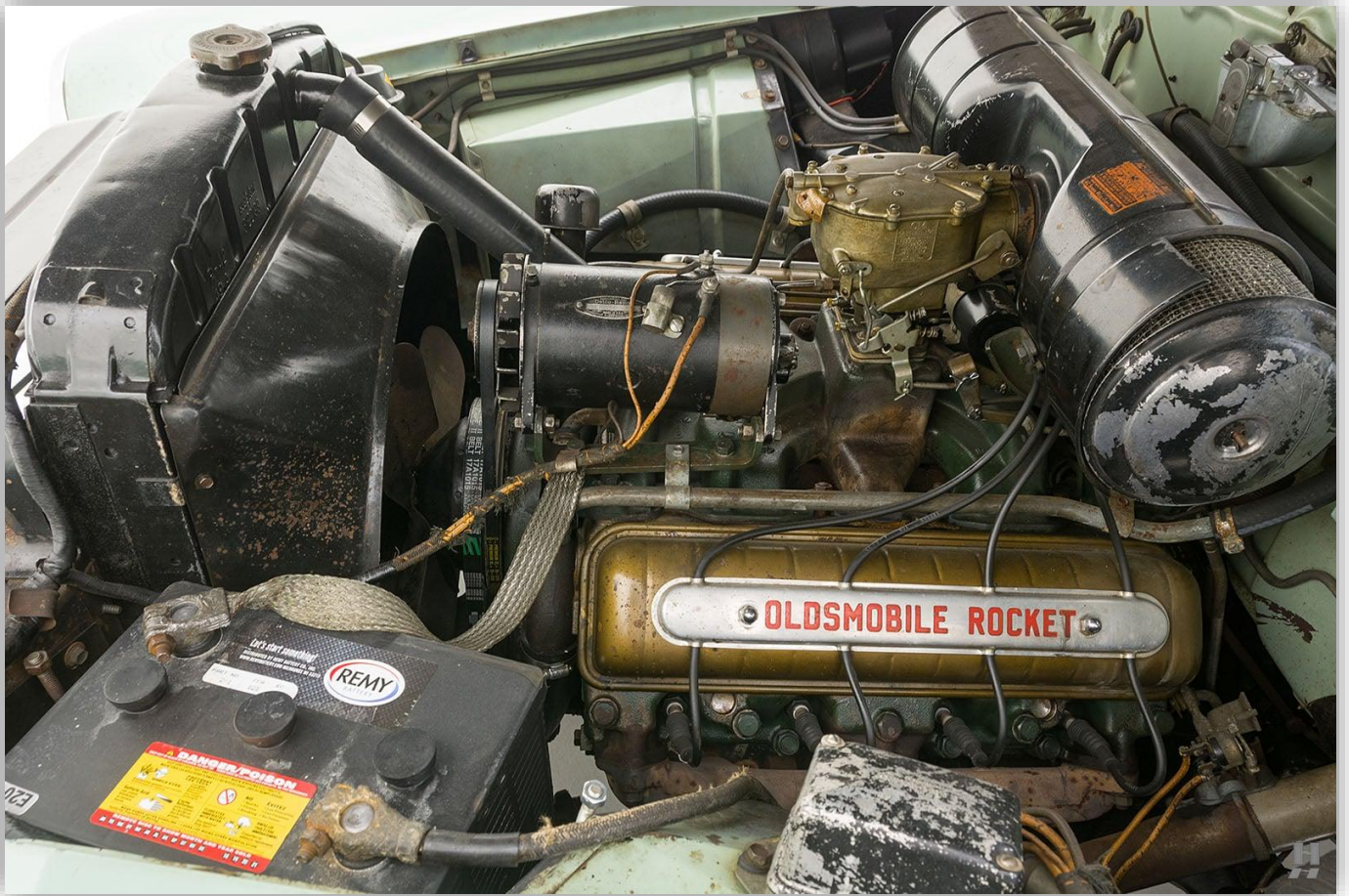
Även om Cadillac får mycket av äran för att driva GMs designrevolution i slutet av 1940-talet, var Oldsmobiles mellanmarknadsdivision lika mycket i framkant som deras flaggskeppsstad. Oldsmobiles toppmodell, Ninety-Eight, delade faktiskt C-Body-plattformen med Cadillac Series 61/62, och 1948 fick Olds Ninety-Eight en total makeover som skiljde den från resten av serien. Olds kallade sitt nya designspråk *Futuramic* och formen hade mjukt integrerade skärmar, svepande pontonbakre delar och ett lägre, slankare utseende. Oldsmobile Marketing utropade det till "The New Look!"





För 1949 ändrades Oldsmobile-annonserna från "The New Look" till "The New Thrill!" då varumärket återigen tog en sida ur Cadillacs handbok och kombinerade Futuramics kaross med en helt ny V8-motor med överliggande ventiler kallad *Rocket*. Oldsmobile gav därmed den stilfulla linjen den "go-to match the show". Köparna kunde välja mellan flera karossvarianter och ett av två utrustningspaket, men de som köpte toppmodellen fick DeLuxe-utförandet som standard, som inkluderade extra krom, DeLuxe-ratt, elektrisk klocka, elektrisk tak, hydrauliska fönsterhissar och lädersäten. Alla V8 Eighty-Eight och Ninety-Eight modeller hade GMs välkända Hydramatic som standard. Sedanmodeller utgjorde huvuddelen av produktionen och stod för 49 001 sålda enheter, jämfört med Convertible Coupe, av vilka Olds sålde endast 12 602 enheter. Naturligtvis är cabrioletter idag extremt sällsynta, och få, om ens några, är lika välbevarade som vårt utvalda exempel.

Denna orestaurerade 1949 Oldsmobile Ninety-Eight Convertible Coupe är en extraordinär bil i bevarandeklass med bara 16 600 miles från nytt. Den har sin ursprungliga mandelgröna lack, original svart cabriolet-topp och topp och har den ursprungliga mörkgröna läderinredningen. Från 1950 till 1963 tros denna toppmodell av Oldsmobile ägdes av Kay Field, hustru till Marshall Field IV, känd från Marshall Fields varuhus. År 1975 hamnade den i vård av den kände samlaren John Petrozzini, som behöll den till stor del orörd, förvarad i sin privata samling fram till sin bortgång 2019, då den senaste ägaren förvärvade den från hans dödsbo. Den fick en sympatisk men grundlig mekanisk översyn under sin nuvarande ägare, med stor omsorg för att bevara den exceptionella äktheten. Den har nu en härligt ärlig patina på lacken och det ursprungliga ljuset och är körklar och välanpassad för körglädje.





Dörrarna öppnas och stängs med en tillfredsställande solid känsla som ofta saknas i de flesta restaurerade exemplar. När dörren svingas upp avslöjas det fantastiska, vackert bevarade interiören. Funktioner inkluderar elhissar och tak, tryckknappsradio, DeLuxe-klocka och ratt, strålkastare och läderklädsel. Ägaren valde att göra en exakt kopia av framsätessöverdraget i grönt läder så att passagerarna kan kliva ombord utan oro för skador på den 73 år gamla klädseln. Originallet togs noggrant bort, förvarades noggrant och ingår i försäljningen. Även om mattorna har torkat och åldrats något mer än resten av de mjuka listerna, valde ägaren att låta dem vara orörda. I övrigt är dörrkorten och interiörpanelerna utmärkta, liksom den målade listen och kromen i interiören.

Bilens nya vaktmästare sparade inte på några kostnader vid den mekaniska servicen men tog stor omsorg för att säkerställa att den ursprungliga patinan och äktheten bevarades. Arbetet inkluderade noggrann underhåll av bromsar, bränslesystem och kraftfunktioner – inklusive servostyrning och hydraulik för fönster och tak. Ett set nya Coker-bias-liknande breda vita radialdäck förbättrar hantering och bromsprestanda samtidigt som de behåller den autentiska hållning som är viktig för en bevarandeklassbil som denna.

Även om en 1949 99 Cabriolet är en sällsynt upptäckt, är det en möjlighet att hitta en i så exceptionellt originellt skick med bara 16 600 miles som både är nyckelfärdig för körglädje och redo att visas i vilken concours-bevarandeklass som helst.



Klassiker

10. Grattis Mini Clubman!

Publicerad 7 september 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag har Kevin och Roy namnsdag och för att hylla en viss Roy lite extra har vi valt att uppmärksamma Clubman denna dag!



År 1969, när Hundkojan efter tio år började kännas lite gammal, lanserades en version med en tio centimeter längre och kantigare front. Nyttan var bättre åtkomst i motorutrymmet och kanske marginellt ökad krocksäkerhet.

Modellen kallades Clubman och fronten var ritad av Roy Haynes, nyligen överlockad från Ford där han formgivit Cortina Mk II. Den gode Roy fortsatte i samma stil och den nya Minifronten var mycket lik Cortinans, även Austin Maxi och Morris Marina hade liknande drag.



Mini 1275 GT var den tuffaste versionen av Clubman och efter 1971 när Cooper S lades ned, den hårigaste kojan som gick att köpa under resten av 1970-talet. Varvräknare, stripes, treekrad ratt, skivbromsar fram... mums!



I stationsvagnsutförande är Clubman extra snygg, den kantiga fronten stämmer bra ihop med bakdelen. De första åren pryddes karosidorna av ett komplicerat listverk med fusk-träinlägg men det ersattes snart med en stripe, som på denna -78:a.

Clubman med 1000-kubiksmotor ersatte lyxversionerna Riley Elf och Wolseley Hornet. 1275 GT med 1,3-litersmaskin kom istället för Cooper.

Snart kom även en kombiversion, Clubman Estate som ersatte Traveller- och Countryman-versionerna av Minin.

Tanken var att Clubman skulle bli storsäljaren och att urkojan skulle fasas ut men kunderna tyckte inte den nya fronten var särskilt tilltalande och efter drygt 10 års produktion lades modellen ned 1980 medan urkojan skulle fortsätta tillverkas ytterligare 20 år.

Totalt tillverkades 275 583 Clubman saloon, 197 606 Clubman Estate och 110 673 Mini 1275 GT. Det är bara omkring tio procent av den totala Miniproduktionen.

När en kombiversion av nya Mini skulle presenteras lekte man med att använda något av de klassiska namnen Traveller eller Countryman. Men istället blev det Clubman och i ett slag krånglade man till det ytterligare för bilhistorikerna.



Det är kul att det fortfarande byggs galna bilar - och att folk köper dem! Dagens Mini Clubman är en liten, liten bil med en väldans massa konstiga dörrar.

AUTOCAR

11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

"BMW" Mini 2000



Världen fick sin första glimt av BMW Mini i slutet av 2000, även om de första kundbilarna inte skulle levereras förrän våren 2001. Det tog BMC/BL mer än 40 år att bygga drygt fem miljoner klassiska Minis och i augusti 2019 hade BMW nästan nått upp till **10 miljoner**.

Precis som originalet var den nya Mini en fröjd att köra och dess fräcka styling gjorde att den var klasslös precis som sin föregångare, även om den inte var riktigt lika prisvärd. Detta var trots allt en **baby-BMW**, så till skillnad från den ursprungliga Mini fanns det ingen prisvärd källarprissättning.

Hedersomnämningen år 2000: Alfa Romeo 147, Morgan Aero 8 och Opel Speedster



12. Varför heter bilmärkena som de gör?



En viking till vandrare

Företaget grundades i England 1861 och tillverkade då symaskiner, men gick senare över till trampcyklar. Eftersom hojarna ökade människors möjlighet att röra på sig fick de namnet Rover, som betyder vandrare, nomad och i förlängningen viking. Så fick bilen sitt namn.

