



Ginetta G32

1. Polestar 4 SUV
2. Range Rover Electric officiell
3. Mitsubishi Pajero är tillbaka
4. Lexus NX uppdateras
5. Nya funktioner till Volvo EX30
6. Ny kinesisk prisbomb
7. Bristol Cars återvänder
8. Acuras läckra koncept
9. Ny dödskrasch med Tesla
10. Den sällsynta Ginetta G32
11. Railton Tourer
12. Grattis Daytona
13. Varför heter bilmärkena som de gör?
14. Fredagsfilmen



1. Världspremiär: Polestar 4 SUV! Är det kombin vi längtat efter?

Av Christoffer Gullin chefredaktör & ansvarig utgivare

2 september 2026

5 min läsning

Det är världspremiär av Polestar 4 SUV, kombiversionen av Polestar 4 Coupé som äntligen ska ge modellen det bagageutrymme den länge saknat för familjer. Jag har fått en första titt på bilen som behåller Coupéns längd på 4,84 meter, men får ett större bagage och några nya funktioner på köpet. Här är min första titt på nya Polestar 4 SUV.



FILM: <https://youtu.be/FbYfT-mn4RA>

Polestar 4 Coupé är märkets bästsäljande elbil, men inte anpassad för familjen tycker vissa. SUV-versionen är svaret, och med den vill Polestar ta "U:et" i SUV, alltså Utility, på allvar. Bilen är fortfarande 4,84 meter lång, samma som Coupén, och 12 centimeter kortare än Volkswagen ID.7 Tourer. Ändå känns den större, om inget annat är den bredare.

Drivlinan är oförändrad från Coupén: samma 100 kilowattimmars batteri, 200 kilowatt på Single Motor och 400 kilowatt (544 hästkrafter) på Dual Motor, som gör 0–100 på 3,9 sekunder. WLTP-räckvidden landar på upp till 630 kilometer för Single Motor och 600 för Dual Motor, hur det stämmer i verkligheten återstår att se.



Samma drivlina som Polestar 4 Coupé, inget 800 volt här inte...

Samma laddarkitektur som förr, Polestar lovar bättring till vintern

Laddningen sker på 11 kilowatt AC som standard, med 22 kilowatt som tillval, och upp till 200 kilowatt DC. Det är samma nivå som nuvarande Polestar 4, för det här är fortfarande ett 400-voltssystem, Polestar har valt att hålla arkitekturen oförändrad. Jag har kritiserat Polestar 4 en hel del för snabbladdningen tidigare, särskilt på vintern men Polestar säger att man jobbat med förbättringar där inför den nya bilen.

En positiv nyhet är att Vehicle to Load äntligen nått produktion. Jag såg det som prototyp på ett Polestar-event i Jokkmokk för nästan två år sedan men nu finns funktionen äntligen för kunder. Det är via en adapter som ger 3,3 kilowatt och kommer först till Polestar 4 SUV och som en uppdatering till övriga Polestar 4-bilar senare.



Hur kan en svensk biltillverkare göra en kombi utan skidlucka?

Bagaget är stort, men saknar en självklar detalj

Bagaget öppnas antingen med knapp eller en spark under stötfångaren och rymmer 530 liter, vilket kan låta futtigt men bilen är trots allt 12 centimeter kortare än ID.7 Tourer. Räknar man volymen hela vägen upp till taket blir det 655 liter istället. Golvet går att lyfta eller ta ut helt, och det finns en liten balja för extra förvaring under golvet. Det går också att fälla sätena helt och då får man 1 655 liter.

Vad som saknas helt är en skidlucka, en rejäl miss för ett svenskt bolag som gör en kombi, rent slarvigt. Bättre är det med 12-voltsuttaget i bagaget vilket är trevligt att se, inget eluttag på insidan dock. Det finns en knapp för den helelektriska dragkroken som låter dig dra 2000 kilo om man väljer Dual Motor och 1 500 kilo med Single Motor.

Takräcken är standard, med en taklast på 100 kilo vilket räcker gott till ett taktält eller ett par cyklar. Till skillnad från Coupé så har Polestar 4 SUV en glastruta bak. Det finns fortfarande möjlighet till digital backspegel för den som önskar det men det blir nu tillval, som standard är det vanlig innerbackspegel. Det finns också en bakrutetorkade gömd under spoilern.

**Baksätet växer något, framsätet känns igen**

I baksätet har takhöjden ökat med ungefär 20 millimeter jämfört med Coupén och jag, med mina 180 centimeter, får in hela knytnäven mellan huvud och tak med marginal kvar. En ny funktion som debuterar här, och som ska komma till Coupén senare, är möjligheten att dimma delar av panormataket. Det kommer dock vara ett tillval medan panoramatak är standard.

I övrigt känns interiören igen från Coupén. Testbilen hade svart nappaläder från certifierade gårdar i Skottland och USB-C-uttag i baksätet där ett klarar 60 watt, nog för att ladda en dator och jobba på vägen. Framsätet skiljer sig knappt från Coupén, det är gott om utrymme trots en bred mittkonsol. Ratten är densamma som i Polestar 4 från 2026 och senare med fysiska knappar istället för det dumma påhitt som var i 2025an.



Mjukvaran blir mer flexibel med Gemini och fler genvägar

Bilens mjukvara var inte helt färdig i testbilen, men några nyheter är bekräftade. Ett campingläge introduceras, det kommer först till Polestar 4 SUV innan det rullas ut till Coupén. Google Gemini, som vi först sett i Volvo EX60, kommer till hela Polestar 4-familjen under 2026 och ska vara en kapablare röstassistent än gamla Google Assistant. Det lilla jag testat av Gemini i EX60 har varit bra.

Hemskärmen har också fått plats för fler genvägar, från sex rutor tidigare till nio nu. Det kan bli lite plottrigt med alla 9 genvägar igång men det är ju valbart om man vill ha så många eller ej. Personligen tycker jag mjukvaran i Polestar 4 är en av de bästa på marknaden just för sin flexibilitet och möjlighet att anpassa systemet så som man själv vill ha det.

Polestar siktar för högt med sina konkurrenter

Priset på Polestar 4 SUV börjar på 634 000 kronor för Single Motor och 664 000 kronor för Dual Motor. Då ingår en del saker som standard som exempelvis Pilot Assist. Priset blir 15 000 högre än Coupé som börjar på 619 000 kronor.

Polestar listar själva Audi Q6 e-tron, Volvo EX60, Mercedes GLC och BMW iX3 som konkurrenter men det är att sikta för högt, varken räckvidden eller laddningen matchar dessa bilarna. Jag tror istället Polestar 4 SUV har mer att vinna på att jämföra sig med Volkswagen ID.7 Tourer, Tesla Model Y och Kia EV5, där den kan bli en stark konkurrent istället för att tappa mark mot bilar den inte riktigt kan matcha.

Sammanfattningsvis

Det här var bara en första titt, ingen provkörning, så hur bilen faktiskt körs återstår att se. Men på pappret löser Polestar 4 SUV det Coupén aldrig kunde: ett bagage för hela familjen och en dragvikt till husvagnen där bak, synd med missen på skidlucka bara. Kvar står frågan om det här verkligen känns som en SUV eller mest är marknadsföring, och om det här är den elektriska kombi många väntat på. Vad tycker du?

	Single Motor	Dual Motor (Performance)
Grundpris	ca 58 000 € (Tyskland)	ca 58 000 € (Tyskland)
Drivlina	Bakhjulsdrift	Fyrhjulsdrift
Motoreffekt	200 kW	400 kW (544 hk)
0–100 km/h	–	3,9 sekunder
Batteri	100 kWh	100 kWh
Räckvidd (WLTP)	630 km	600 km
Laddning	11 kW AC (22 kW tillval) / 200 kW DC	11 kW AC (22 kW tillval) / 200 kW DC
Dragvikt	2 000 kg	2 000 kg
Bagage	530 liter (655 liter till taket) / 1 665 liter fällt	530 liter (655 liter till taket) / 1 665 liter fällt
Mått	4,84 meter lång	4,84 meter lång
Sittplatser	5	5



Teknikens Värld

2. Range Rover Electric officiell

Av Sanne Hansen

Publicerad 2 sep 2026 kl 09.20

Land Rover släpper nu Range Rover Electric, en modell som markerar en milstolpe för företaget. Den får bland annat 550 hästar, 800-voltsystem och en räckvidd på över 50 mil.



Range Rover Electric med 550 hästar och 60 mils räckvidd

Enligt **Land Rover** har nya **Range Rover Electric** genomgått mer än 1,5 miljoner kilometer i tester och över 250 000 testtimmar i både extrem kyla och ökenvärme. Detta för att plocka fram en räckviddssiffra som ska vara så genuin som möjligt. Upp till 535 verkliga kilometer ska den nya modellen kunna färdas på en laddning, medan WLTP-siffran är på 600 kilometer.

Den får en uppsättning med dubbla elmotorer på vardera 260 kilowatt som tillsammans ska ge en effekt på 550 hästkrafter, och ett vridmoment på 850 Nm. Prestandamässigt klarar den 0 till 10 kilometer i timmen på 4,3 sekunder. Omkörningar från 80 till 120 kilometer i timmen ska gå på 2,7 sekunder.

Batteriet är på 118,5 kilowattimmar och bygger på en 800-voltsarkitektur och snabbladdningen anges till 350 kilowatt. Range Rover Electric ska kunna ladda från 10 till 80 procent på 22 minuter.



Rattnappar och annat känns igen

Tystaste Range Rovern någonsin

Range Rover framhåller att den elektriska drivlinan ska ge bilen en tystare, smidigare och mer responsiv körupplevelse än tidigare modeller. Samtidigt betonar företaget att bilen ska behålla de traditionella egenskaperna som komfort, terrängkapacitet och stabilitet.

Bilen är utrustad med teknik för att förbättra framkomlighet och väggrepp i olika miljöer. Systemen Intelligent Driveline Dynamics och Integrated Traction Management ska bland annat hjälpa bilen att fördela kraften och hantera hjulspinn snabbare än Range Rover med förbränningsmotor. Ett nytt enpedalsläge gör det också möjligt att köra i branta lutningar och svår terräng med större kontroll.



Kantig kaross, man har inte tummat på Range Rover-idealen.

3. Mitsubishi Pajero är tillbaka!

Av Bobby Green 2026-09-02 kl 1415

Blir nytt flaggskepp



FILM: https://youtu.be/kE7_Z7eTOIs

Efter en del teasers hit och dit har Mitsubishi nu officiellt presenterat helt nya Pajero. Modellen återkommer till märket och blir nytt flaggskepp. Pajero lanserades för första gången 1982 och utvecklades som en robust och potent fyrhjulsdriven modell med bra offroad-egenskaper, fast med passagerarkomfort. Sedan dess har det blivit fyra generationer och över 3,2 miljoner sålda exemplar, och Pajero är en av tillverkarens mest ikoniska modeller. Den nya generationen kommer att säljas på 100 marknader världen över.

Modellen baseras på samma chassi som pick-upen Triton och under huven hittar vi en turbomotad dieselmotor på 2,4 liter. Den ska bjuda på 480 newtonmeter i vrid med någon siffra för hästkrafter har vi inte fått än. Ingen elektrifiering just nu men det ska komma i framtiden. Drivningen sker på alla fyra hjulen och detta sker via en åttastegad automatlåda.

Bilen mäter 4,9 meter på längden och hjulbasen anges till 2,87 meter. Markfrigången ligger på 23 centimeter och det finns sju olika terränglägen att välja på när man kör. På insidan finns tre sätesrader och totalt sju sittplatser. Här hittar vi även dubbla skärmar på vardera 14,3 tum. På den ena kan man se höjd, kompass, temperatur och hur mycket man lutar när man är ute och härjar.

Tillverkningen sker i Thailand sida vid sida med Triton. Marknads lansering kommer att ske i mars nästa år, men någon prislapp har vi inte fått än. mitsubishi-motors.com



4. Lexus NX uppdateras med flera nya teknikfinesser

Publicerad 2026-09-01 14:32 Text Erik Söderholm

Lexus ger suven NX en uppdatering som bjuder på flera tekniknyheter. En av de nya finesserna finns sedan tidigare hos Mercedes.



Lexus populäraste modell, suven NX som konkurrerar med bland andra Volvo XC60, får ett ansiktslyft med en del ny teknik.

Förutom uppdaterad design med nya strålkastare och bakljus, förbättrat chassi och mer ljudisolering för lägre bullernivå får modellen även en ny interiördesign och flera tekniknyheter.

De viktigaste har med laddhybriden att göra. Den får räckvidden på el förlängd från dagens cirka sju mil till tio. Det är ungefär samma nivå som hos flera konkurrenter, och gör att bilen kan köras på el oftare.

Den längre räckvidden görs möjlig tack vare ett större batteripaket (23 kWh jämfört med 18), och det finns även ett eluttag för att använda ström från batteriet för att driva andra prylar.

En annan nyhet är att laddhybriden numera kan snabbladdas vid en DC-laddare, från 10 till 80 procent på ungefär en halvtimme som bäst. Det är samma teknik som även Mercedes erbjuder i vissa modeller.

Även den vanliga hybriden utan laddkontakt får en uppdatering med ett nytt, lättare batteri och förbättrad kylning.

Hur mycket uppdaterade Lexus NX ska kosta är än så länge inte bekräftat. Dagens modell börjar på 481 700 kr för hybriden och 605 400 kr för laddhybriden.



Infotainmentsystemet får en stor uppdatering med snabbare processor, förbättrad röststyrning och trådlösa uppdateringar. Dessutom finns möjlighet till bilnyckel i mobiltelefonen. På instrumentpanelen finns numera dolda knappar som lyser upp först när föraren närmar sig panelen.



Laddfel i Toyota drabbar även Lexus och Suzuki

5. Nya funktioner till Volvo EX30

Carl Undéhn 2 sep 2026

V2L och Plug & Charge



Volvos minsta elbil EX30 får nu en stor uppdatering som innebär en hel del nya funktioner. Bland annat aktiveras nu Vehicle to Load (V2L) som gör att det går att använda bilens batteri för att driva eller ladda olika saker. Till exempel som på bilden ovan där funktionen används för att driva en TV och kolla på fotboll ute i naturen.

Det sker genom att koppla in en separat adapter som gör det möjligt att ta ut 3 kW ur ladduttaget och det hela avbryts automatiskt om batteriets laddstatus sjunker under 20 procent. Adaptern säljs separat från Volvo Cars och det finns ännu inget pris för den.

För bilar av modellåret 2026 och på vissa marknader får EX30 med uppdateringen också Plug and Charge. Vid vissa laddare som stödjer funktioner räcker det då med att koppla in laddsladden för att dra igång laddningen, utan behov av något laddkort, app eller kreditkort.



Carl Undéhn

6. Ny kinesisk prisbomb – svenska prislistan avslöjad

Nyheter 2 september 2026, 13:45 av Maths Nilsson

Två nya kinesiska bilmärken med lågprisbilar släpps i Sverige. Maxutrustade SUV:ar säljs för 359 900 kronor. På kort tid har bilen blivit en bästsäljare i Storbritannien. Bilvärdering



Nu rullar nästa kinesiska biloffensiv in i Sverige. Bilärkena Omoda och Jaecoo lanserar fyra helt nya SUV-modeller som alla är maxutrustade från start. Det är både elbilar och hybrider. Märket går ut med att bilarna är fullutrustade redan som standard.

– Kunden ska inte behöva köpa till ett tillvalspaket för att få den utrustning som faktiskt gör skillnad i vardagen. Med de här introduktionspriserna ligger vi där kunden märker det direkt, säger Rikard Lindström, försäljningschef på RSA Sverige.

I Storbritannien har Jaecoo fått öknamnet Temu Range Rover. Bilen har på kort tid blivit mäkta populär och gått in på förstaplatsen på säljtoppen. Nu släpps bilarna även i Sverige.



1. JAECCO 5 EV (Elbil)

Märkets instegsmodell. En kompakt helelektrisk SUV med ett LFP-batteri på 61 kWh som ger 402 kilometers räckvidd (WLTP). Utrustad med bland annat glastak, sätesvärme, dubbla skärmar, elbaklucka och en 540-graders panoramakamera för smidigare parkering. Introduktionspris: 359 900 kr.



2. OMODA 5 NEXT EV (Elbil)

En något sportigare el-SUV med uppdaterad design (kallad Y3K), 430 km räckvidd och snabbladdning (30–80 %) på 28 minuter. Här adderas lyx som pneumatisk massage i framstolarna, sätesventilation, V2L-uttag för att driva externa apparater (till exempel en kaffebryggare vid utflykten) och ett kraftfullt Sony-ljudsystem. Introduktionspris: 379 900 kr.



FILM: https://youtu.be/cRmG_QmLgCs



3. JAECOO 7 HEV

Ett alternativ för den som vill köra snålt men slippa sladdar och laddboxar helt. En självladdande (nåja) bensinhybrid på 224 hk som drar 0,55 liter per mil och tar sig hela 87 mil på en tank. Kryddad med ventilerade stolar, head-up display, kyld mittarmstödsbox och supersnabb trådlös mobilladdning (50 W).

Introduktionspris: 379 900 kr.



4. OMODA 9 PHEV (Laddhybrid)

Den absoluta toppmodellen i utbudet. En fyrhjulsdriven laddhybrid med massiva 537 hästkrafter (395 kW). Den lovar 14,5 mils utsläppsfri körning på enbart el – tillräckligt för de flestas jobbpendling – och upp till makalösa 110 mils total räckvidd för långresan. Bilen bjuder på ställbara stötdämpare, massagestolar både fram och i baksätet, samt ett enormt Sony-ljudsystem med 14 högtalare. Introduktionspris: 519 900 kr.

FAKTA: Den nya kinesiska modellerna

Modell	Drivlina	Effekt	Räckvidd (WLTP)	Introduktionspris
JAECOO 5 EV	Elbil	211 hk	402 km (el)	359 900 kr
OMODA 5 NEXT EV	Elbil	211 hk	430 km (el)	379 900 kr
JAECOO 7 HEV	hybrid	224 hk	870 km (totalt)	379 900 kr
OMODA 9 PHEV	Laddhybrid (AWD)	537 hk	145 km el (1 100 km totalt)	519 900 kr

LÄS MER:



Biljätte tvingas pudla – tidning avslöjade kryphål i...



Två nya bilmärken till Sverige i sommar



Nytt bilmärke till Sverige – ger upp till 8 års garanti



33 splitterbilar förstörda i hamnen



Så byggde han om sin Saab till elbil – kostnaden



Invasion av kinesiska bilar i Sverige: Här är 13 nya...



Ny bensinmotor slår rekord i verkningsgrad



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

7. Bristol Cars återvänder och gör klart

Av Bobby Green 2026-09-03 kl 13:30

Fem gamla exemplar av Fighter först ut

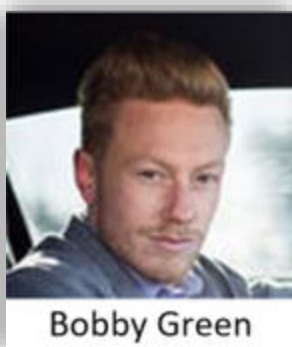


Bristol Cars tackade för sig för sex år sedan men nu är de tillbaka igen. Fast inte med något nytt utan istället handlar det om fem oanvända chassin till modellen Fighter som nu ska byggas klart. Den första färdigsnickrade ser vi här och under det måsvinge-beprydda skalet finns bland annat en Viper-V10:a som kan fås med upp till 600 hästar. Bilen är högerstyrd men de fyra som är kvar kan fås som vänsterstyrda om man vill. Bristol säger att de samarbetar med en ledande brittisk tillverkningspartner för att få ihop grejerna men vem det handlar om vet vi inte för tillfället. Någon prislapp för åket har vi tyvärr inte fått heller. När bilen visades upp första omgången kostade den 230 000 pund.

Vad Bristol kommer att hitta på när de fem bilarna är klara återstår att se.

bristol-cars.co.uk







Bristol Cars tackar för sig
Anrik brittisk biltillverkare försvinner



Brittiska Bristol presenterar snart nytt26 juli har Bullet premiär
Brittiska Bristol presenterar snart nytt26 juli har Bullet premiär



Bristol Cars uppköpta av Frazer-Nash
Verksamheten ska få nytt liv



8. Acuras läckra koncept Nexera kan bli verklighet

Av Bobby Green 2026-09-01 kl 19:00

Vdn vill att den får förbränningsmotor

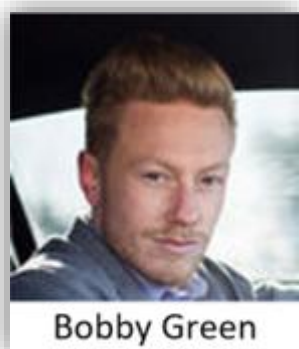


FILM: <https://youtu.be/QJ2oFxAZpMM>

Under Monterey Car Week visade Acura upp den läckra konceptbilen Nexera. Den blandar yxiga former med mjuka linjer och har som sig bör dörrar som öppnas uppåt. Bara en lek med design för nu, men det kan hända att den blir verklighet i framtiden. Det vill nämligen ledningen, och Hondas amerikanska vd Eiji Fujimara vill att den då får förbränningsmotor och inte elmotor.

Genren exklusiva sportbilar är dock ganska liten så det återstår att se vad det kan bli av denna. Andra generationen NSX är sportig och bjuder på bra prestanda men köparna rusade inte till butikerna trots det. Acura håller för tillfället på att bygga om hela sitt varumärke och enligt Eiji är de kommande tre till fyra åren kritiska och avgörande för tillverkaren.

Modellutbudet har gått från sex modeller till fyra de senaste åren och snart blir det bara tre då nuvarande RDX håller på att fasas ut. Den kommer dock tillbaka igen 2028 och året efter ska en stor flaggskepps-SUV med tre sätesrader lanseras. [acura.com](https://www.acura.com)



Bobby Green







Acura slutar tillverka sin första elbil ZDX
Lägger krutet på RSX istället



Acura visar konceptet Performance EV
Eldriven crossover med fokus på prestanda



Så utvecklade man Acura NSX Type S
Har piffats upp här och där

9. Ny dödskrasch – Tesla kritiseras för att mörka uppgifter

Av Emil Karlsson

Publicerad 02 sep. 2026

Uppdaterad 02 sep. 2026

Om bara några dagar ska Tesla lansera Cybercab, den gyllene, tvådörrade robottaxin som byggts utan ratt eller pedaler. Tekniken som den autonoma körningen bygger på utvecklas i en rasande fart, både hos Tesla och konkurrenterna – men än verkar den inte helt säker.



Efter ytterligare en dödskrasch där Teslas avancerade förarassistanssystem varit aktivt, får bolaget kritik för att mörka uppgifter.

Dagens PS har tidigare rapporterat om flera situationer där tekniken i självkörande bilar fallerar. I bästa fall handlar det om en felsväng, eller att bli avsläppt några kilometer ifrån det tänkta målet. I värsta fall handlar det om liv och död.

Samtidigt som de autonoma bilarna **vinner mark inom EU:s gränser** kommer det löpande rapporter om när tekniken blir en dödsfälla.

Senast i slutet av juni stämde Tesla för vad käranden ansåg vara ett konstruktionsfel i den autonoma körningen: Bilen ska ha accelererat in i ett hus i östra Texas, däri befann sig en hel familj och en kvinna i 75-årsåldern klämdes fast i kollisionen och avled.

Innan dess, i mars, kom [rapporterna om en annan stämning](#). Då rörande en dödskrasch från 2019 i Florida. Domstolen beslutade att Tesla skulle betala 2,5 miljarder kronor i ersättning och straff, efter att en 22-åring omkommit till följd av att Teslan på eget bevåg accelererade igenom en stoppskylt och ett rödljus i cirka 100 km/h för att sedan krascha in i en parkerad Chevrolet Tahoe.

Ny krasch dödade fembarnsmamma

Ytterligare en dödskrasch där Teslas autokörning var inblandad har nu uppdagats i en undersökning som [Electrek](#) genomför.

I mars, tog en Tesla Model Y vänster i en korsning i Illinois. Bilen kolliderade med en mötande pickup som hade företräde, och en Nissan-SUV drogs också in i olyckan.

I Teslan satt 37-åriga Maggie Espinosa, lärare och fembarnsmamma. Hon skadades svårt i kraschen och avled senare.

Enligt uppgifter som Electrek tagit del av var Teslas förarassistans aktiverad när olyckan inträffade. Systemet hade markerats som "Verified Engaged" i rapporteringen till den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA.

Det är ännu inte fastslaget om Teslas system orsakade olyckan. Men händelsen väcker frågor kring hur väl systemen hanterar komplexa trafiksituationer.

Tesla kritiseras för mörkläggning

I sin rapportering riktar Electrek hård kritik mot Tesla för att bolaget mörklägger fakta omkring olyckan.

Enligt en stående rapporteringsorder från den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA måste biltillverkare rapportera olyckor där ett förarassistanssystem på nivå 2 varit aktiverat inom 30 sekunder före kollisionen.

I sin rapport har Tesla maskerat bland annat beskrivningen av olyckan, mjukvaruversionen och uppgifter om huruvida vägen låg inom systemets godkända användningsområde.

Enligt Electrek är det ett vanligt tillvägagångssätt från Teslas håll.



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.

10. Den sällsynta Ginetta G32

Lästid: cirka 4 minuter

Skriven av Ben Branch

1 december 2021

En lite känd sportbil med mittmotor från 80-talet



Ginetta G32 är en sportbil från 80-talet som fortfarande är helt okänd för de flesta, även de som trodde att deras ungdomsbiltrivia var ofelbar.

Till en början får designen på G32 ofta folk att tro att det är en Toyota MR2 eller en Toyota MR2-baserad bil. Det är det inte. Detta är en helt ny bil designad och byggd av Ginetta i England från 1989 till 1992.

Snabba fakta – Ginetta G32

- Ginetta G32 jämförs ofta med Toyota MR2, men designen på G32 påverkades direkt av tidigare Ginetta-bilar, särskilt G25 och G26 som föregick den japanska sportbilen.
- G32 använder ett stålchassi med en säkerhetscell i stål runt passagerarna för säkerhet. Karossen är av glasfiber och motorn är mittmonterad.
- Ginetta är en brittisk tillverkare av lågvolym som har utvecklat och sålt ovanliga sportbilar sedan 1958.
- Endast 115 exemplar av Ginetta G32 tillverkades och de säljs bara sällan.



Interiören är välutrustad enligt standarden för lågvolymsportbilar från 1980-talet. Många Ford-delar används vilket gör det mycket enklare att hitta reservdelar än det annars skulle vara.

Ginetta Cars

Ginetta Cars grundades 1958 i Suffolk, England av fyra bröder – Bob, Ivor, Terrevers och Douglas.

Den första bilen som byggdes av **Ginetta** var G1, en mycket enkel tvåsitsig design baserad på ett Wolseley Horne-chassi. G1 skulle sätta företagets grundläggande designfilosofi för lätta sportbilar tillverkade med en budget, vanligtvis prisvärd för vanliga människor.

Den första produktionsbilen var **Ginetta G2**, en byggsatsbil med tubformad stålkonstruktion, kaross i aluminium och Ford-drivverk. Efter G2 kom G3 med sin kaross i glasfiber, detta skulle vara materialet som användes för nästan alla Ginettas framöver tack vare dess enkla tillverkning, låga kostnad och låga vikt.

1983 visade företaget Ginetta G25 för första gången, en ny modell med en betydligt modernare och mer kantig design än sina föregångare. Denna modell följdes av G26 med liknande design, och båda dessa skulle direkt påverka den mittmotoriserade Ginetta G32 som släpptes 1989.

The Ginetta G32

Ginetta G32 är en tvåsitsig coupé eller cabriolet med **mittmotorkonfiguration**, designad av Ivor Walklett och lanserad 1989 som produktionssportbil.

Företaget hade stora förhoppningar på G32, en avancerad bil med modern design som de hoppades skulle hjälpa till att rädda företaget.

Den strukturella designen av G32 liknade något tidigare Ginetta-bilar, den har ett stålchassi med en stålbur runt de två passagerarna. En kaross i glasfiber är monterad ovanpå, och bilen använder många delar från större tillverkare för att hålla kostnaderna nere.



Denna bil är utrustad med en tvärmonterad Ford XR3i-motor som ger 135 hk, en 0 till 60 mph tid på 8,2 sekunder och en topphastighet på 190 kph.

Kraften tillhandahölls av upp till tre motoralternativ, inklusive 1600cc Ford fyrcylindrig motor med förgasare, samma motor med bränsleinsprutning, en turboversion av 1600cc-motorn eller den något större 1900cc-motorn med bränsleinsprutning.

Alla bilar använde en manuell 5-växlad växellåda som skickade kraft till bakhjulen, och bilen var utrustad med oberoende fjädring i alla fyra hörn samt skivbromsar på fyra hjul.

Ginettas förhoppningar **om G32** skulle tyvärr inte förverkligas, endast 115 exemplar tillverkades innan företaget upphörde med produktionen och stod inför betydande ekonomiska svårigheter.

De 115 bilar som byggdes är nu föremål för stor nyfikenhet när de deltar i mässor, bil- och kaffeevenemang, med mycket få som kan identifiera dem direkt på grund av deras sällsynthet.

Ginetta G32 som visas här

Bilen du ser här är en Ginetta G32 hardtop från 1989, det första produktionsåret. Det är en av 97 coupéer som tillverkades, medan de övriga 18 är cabrioletter.

Intressant nog är detta en av G32:orna som användes som mediedemonstrationsbil, den användes i flera tester av tidsenliga magasin och den pryder framsidan av G32-broschyren.

Många av komponenterna hämtades från Ford Fiesta eller Ford Escort, och den drivs av Ford XR3i-motorn. Detta gynnar vanligtvis ägaren eftersom det gör det betydligt enklare att skaffa reservdelar.

Med en vikt på bara 807 kilogram (1 779 lbs) och 135 hk samt 107 lb ft vridmoment kan bilen köra 0 till 60 mph på 8,2 sekunder och vidare till en topphastighet på 120 mph.



Ben Branch

Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

Vad är en silodrom?

Den traditionella "Silodromen" var en karnevalsattraktion som också kallades "Dödens mur". Du kanske har sett dem på länsföreställningar – de vertikala velodromerna byggdes ursprungligen av gamla spannmålssilos, vilket gav upphov till namnet "silo-drome."

Om oss

Silodrome grundades 2010 som en webbplats dedikerad till bensinkulturen och allt den innebär – vi skriver om moderna bilar, klassiska bilar, motorcyklar, racing, utrustning, prylar, kläder, båtar, flygplan, luftskepp och ibland en ubåt.

11. Railton Tourer 1936



Railton bilföretag skapades från resterna av Invicta Motorcar Company, som drevs av dåvarande kaptenen och senare Sir Noel Macklin. Även om hans Invicta-märke hade fallit för den världsomspännande depressionen 1933, lät sig Sir Noel inte avskräckas i sin önskan att bygga prestandabilar. Han konsulterade Reid Railton, racer och designer av landhastighetsrekordmaskiner som Bluebird och Napier-Railton Special, i en plan att bygga en ny bil.





Hudsons Terraplane-serie var känd för sin kraft, prestanda och rimliga priser, och Hudson drev en stark exportverksamhet till Storbritannien från USA. Macklin var imponerad. Genom att kombinera det bästa från Hudson-underlaget med stilfull och lätt brittisk kaross skapade Macklin en ny vagn som han kallade Railton – och utnyttjade fullt ut Reid Railtons berömda namn.

Några sexcylindriga Railtons tillverkades, men de hade inte samma prestanda som åttan. Hudson-chassit fick en genomgång, vilket resulterade i att bilen föll mer i linje med det lägre utseende som brittiska bilköpare var vana vid. Railton och teamet modifierade chassit och styrlayouten vid den tidigare Invicta-fabriken Fairmile Engineering Company i Cobham, Surrey. Ramen sänktes, fjäderbasen breddades och styruväxlingen höjdes till 15:1. Bromsarna förbättrades också. Fjädringen var utrustad med styvare fjädrar samt Andre Hartford Telecontrol friktionsdubbelverkande teleskopiska stötdämpare. Körkomforten kunde justeras från cockpit via reglage monterade under ratten.

Tidigt 1930-tal utrustades Railtons med karosser av stål av John Charles Limited. Senare karosser byggdes av flera karosserier, inte minst Carbodies, som hamrade och formade den ursprungliga öppna Tourer-karossen på detta charmiga exemplar. Även om Railton ändrade och justerade fjädringen i Hudson-chassit, lämnades motorn till stor del orörd. Borrningarna i Hudson eight är bara 3 tum breda, men slaglängden är en väl underkvadratisk 4 1/2 tum lång. Stubbdragningsmoment finns tillgängligt nästan överallt i motorns driftsområde, som nådde endast 4 500 varv per minut. Den långslagiga rak-åtta-motorn, tillsammans med den något ovanliga men mjuka Hudson-kopplingsmekanismen med oljebadad kork, blev en stor succé bland både den engelska och amerikanska publiken tack vare sin silkeslena och linjära kraftleverans. Med Touren som väger 1 100 kilo och den långslagiga Hudson Eight under huven kunde Railton gå från noll till 80 kilometer i timmen på drygt sju sekunder – ganska imponerande för en bil tillverkad för över 85 år sedan.



Denna sportiga Railton från 1936 har Hudsons kraftfulla raka åttacylindriga motor och en elegant fyrsitsig touringkaross. Enligt den tidigare ägaren levererades denna bil till en okänd ägare i Storbritannien och registrerades som DGO 229. Dess tidiga historia är ännu inte känd, men på 1960-talet upptäcktes den i vård av en brittisk bonde och skrotarbetare vid namn John Wright. År 1967 köptes den av två bröder som skeppade den till Boston, Massachusetts, och därifrån anslöt den sig till Davis-familjen i Little Rock, Arkansas 1970 och stannade hos dem i många år. Railton köptes upp av en samlare baserad i Colorado på 1990-talet, innan den hamnade hos den senaste ägaren 2012.

Klädd i röd-orange över beige detaljer och ett kompletterande beige cabriolettak, är den ett slående och sportigt exempel på detta sällsynta märke. Med en välskött äldre restaurering visar den en behaglig karaktär som inbjuder till regelbunden användning. Invändigt täcks sätena och dörrkarmarna av mjuk beige läderklädsel, med en generös bakkänk för vänner eller extra bagage vid resa. I klassisk brittisk tradition rymmer den eleganta träinstrumentpanelen en rad attraktiva Smiths-rattar, inklusive en varvräknare och tryckmätare för Andre Hartford-dämparna. Den röd-orange färgen är äldre men framstår väl, med några mindre imperfektioner som upptäckts vid närmare granskning. De stora kromstrålkastarna, mittmonterade körlampan och trådhjulen bidrar till förkrigscharmen och karaktären hos denna mycket sällsynta sporttourer. Under huven är det prydligt, liksom resten av denna välskötta Railton. Den kraftfulla och robusta Hudson-drivlinan tillsammans med den lätta karossen gör denna underbara bil till ett nöje att använda. Dessutom möjliggör den klassiska nedskurna dörren en rolig körupplevelse med armbågen utåt som ökar glädjen.

Presenterad i utmärkt skick bär denna bil en välskött och behagligt mild restaurering som förstärker den gamla världskaraktären från 1930-talet på ett briljant sätt. Railtons tillverkades i små antal, är eftertraktade av samlare och erbjuds sällan till försäljning, vilket skapar en sällsynt möjlighet att behöva en ovanlig och sällan sedd bil som är perfekt lämpad för touring- och klubbevenemang.

Erbjudanden välkomnas och byten övervägs

Tråkigt att den här bilen har sålts. Letar du efter att köpa eller sälja en bil som denna? Kontakta en representant

Klassiker

12. Grattis Daytona!

Publicerad 11 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Idag gratulerar vi Daytona! Om du heter Dagny eller Helny önskar vi även dig en trevlig namnsdag.



Dodge Daytona Turbo Z CS (Carroll Shelby[1]) 1986

Daytona Beach är en ort i Florida, USA, med dryga 60 000 invånare. 1948 kördes den första NASCAR-tävlingen på stranden och då hade det länge slagits hastighetsrekord där.

Daytona International Speedway är ovalbanan där varje år legendariska Daytona 500 hålls och så har man ju varje år Daytona Bike Week så klart, med uppåt 500 000 besökare. Denna ganska lilla ort inspirerade flera tillverkare att namnge en bilmodell efter den.



*Studebaker Daytona i sin sista kostym, 1966.
De två sista åren tillverkades Studebaker i Kanada.*

Studebaker behövde i början en lite sportigare variant av kompaktmodellen Lark, och lösningen blev Lark Daytona 1962. Namnet levde sedan vidare ända till det bittra slutet för Studebaker 1966.

Dodge som på 1960-talet framgångsrikt mer eller mindre officiellt tävlade inom bilsporter som dragracing och ovalbaneracing behövde en modell med lågt luftmotstånd som framför allt kunde tillåta högre toppfart på just ovalbanorna.



Sponsorsdekaler, större hjul och karossen lägre mot marken var det som utvändigt skilde en Daytona för tävlingsbruk mot en gatlegal. Charlie Glotzbach poserar framför sin Daytona på banan med samma namn. Dodge Daytona tillverkades endast 1969.

Dodge Daytona och sedermera även systerbilen Plymouth Superbird blev svaret. Med en långt utdragen noskon och en utflyttad bakruta för att slimma karossen, och med en bakre vinge av aldrig tidigare skådat slag på en personbil var man på god väg mot målet. Dodge Charger användes som utgångspunkt och 1969 byggdes 505 Dodge Daytona för gatbruk för att kunna homologisera modellen för tävlingsbruk. Passformen på fronthjulet var inte översig bra men vilken profil bilen fick och vem hann med att detaljstudera en bilsom redan stillastående såg ut att rusa fram!?



Daytonas återkomst 1984 blev väl inget vidare tyckte nog de som kände till originalet. Nya Daytona var framhjulsdriven och tillverkades på Chryslers G-plattform. Bilen var snarlik men aningen större än Mitsubishi Starion/Dodge Conquest. Motorerna var oftast fyrcylindriga och turboladdade men även en V6 från Mitsubishi letade sig ner i motorrummet.



*Denna 1988 bär de drag som uppdaterats året innan.
En liten uppmjukning bara.*



*Sista årsmodellen 1993 tog sig ut på detta viset. Ganska generösa
överhäng såväl fram som bak vilket var ganska vanligt för tiden.*



Ferrari 365 GTB/4 kallades aldrig officiellt för Daytona. Den presenterades 1968, året efter att Ferrari tagit hem första, andra och tredje plats i 24-timmarsloppet på Daytona. Det var med sin frontmonterade motor en konventionell konstruktion jämfört med konkurrenten Lamborghini Miura som hade mittmonterad V12. Det har inte hindrat den från att bli en superklassiker.



13. Varför heter bilmärkena som de gör?



mazda

Så talade zoroastrismen

Först kallade man sig Toyo Cork Kogyo. Men döpte om sig till Mazda. Det lånades från den fornpersiska religionen zoroastrismen, som var dominerande i drygt två tusen år. Dess gud hette Ahura Mazda. Namnet har även kopplingar till företagets grundare Jujiro Matsuda.



14. Fredagsfilmen: Ford Thunderbird cab 1956 med hardtop/suflett

14 aug. 2026

Optionsmotor 312 cubic inches på 225 hk och elhissar + elsoffa



FILM: <https://youtu.be/JBMPBM8JByk>

Häng med på en visning av denna snygga bil modell som även är känd från filmen : Sista natten med gänget



Roger Warolin