



Steyr 50 Baby- 1937.

- 1. Fortsatt trögt för tjänstebilar**
- 2. Valhallavägen i Stockholm blir Sveriges mesta laddgata**
- 3. Elbilar vill ha sommarvärme för maximal räckvidd**
- 4. Geely har skickat upp de första egna satelliterna**
- 5. Turkiska elbilen Togg ute på tur**
- 6. Premiär för nya BMW X1 och eldrivna iX1**
- 7. Test: Jaguar F-Type Cab**
- 8. Säljarna gör våra bilar 20 000 kr dyrare**
- 9. Fritt fall för ryska bilmaknaden**
- 10. Över 417 olika elbilsmodeller**
- 11. Här förbereds hyllningen till Saab**
- 12. Smart Roadster var både rolig och Smart**
- 13. Isdera Imperator**
- 14. Namnbytaren**
- 15. Från vrak till skinande Jaguar E-type Roadster**
- 16. Bug i beståndsdelar**
- 17. Chery Little Ant Pro**

1. Får miljarder i bonus och lämnar Sverige – dubblad export av elbilar.

PUBLICERAT 06/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Exporten av elbilar har mer än fördubblats i år, kan Carup avslöja. Till och med maj har över 1300 elbilar försvunnit ut från Sverige. Forfarande är det fritt fram att exportera elbilar direkt efter att de fått 70 000 kronor i bonus av staten.



Elbilarna tar mer och mer över Sveriges nybilsförsäljning och för första gången är helt elektriska bilar den mest sålda motortypen. Försäljningen drivs på av att nya elbilar får 70 000 kronor i klimatbonus av staten när bilen är sex månader gammal. Det har sålts så många elbilar att regeringen fått skjuta till 3,9 miljarder kronor extra i till bonuspotten. Totalt beräknas klimatbonus för elbilar och laddhybrider i år kosta 7,4 miljarder kronor.

Men alla elbilar som säljs i Sverige och får bonus stannar inte i landet. Carup har granskat exportsiffrorna hittills för 2022. Exporten av elbilar har mer än fördubblats i år, upp med 108 procent, enligt ny statistik som finns tillgänglig från [Car.info](https://www.car.info). Totalt har 1355 elbilar lämnat landet, samtidigt som det har importerats 457 begagnade elbilar. Det är ett kraftigt trendbrott från förra året då exporten minskade. För den som köper en elbil är det fritt fram att exportera bilen efter att klimatbonusen på 70 000 kronor inkasserats. Den allra mest exporterade elbilen är Hyundai Kona. Nissan Leaf och Audi e-tron är andra elbilar som ofta exporteras.

Även exporten av laddhybrider ökar, upp med åtta procent till och med maj. Hittills i år har över 4000 laddhybrider lämnat Sverige. De vanligaste laddhybriderna att exportera från Sverige är Volkswagen Passat, Mitsubishi Outlander och Volkswagen Golf. Totalt sett har bilexporten minskat med 6,5 procent hittills i år, så både elbilar och laddhybrider går mot strömmen.

Tidigare har det föreslagits att ett nytt system ska göra det svårare att exportera elbilar som fått bonus från Sverige. Ett förslag var att den första ägaren skulle få betala tillbaka 70 000 kronor oavsett om en senare ägare exporterade bilen. Men förslaget rann ut i sanden, och något nytt förslag kom aldrig. Nu är det kanske dags att se över systemet igen.

Elbilarna som exporterats mest i år

Hyundai Kona- **129**

Nissan Leaf- **127**

Audi e-tron – **124**

Kia Niro- **119**

Volkswagen ID.3- **113**

Peugeot e-2008- **100**

Volkswagen ID.4 – **70**

Volvo XC40- **61**

BMW X3- **55**

Ford Mustang Mach-E- **47**

Mercedes-Benz EQC – **45**

Renault ZOE- **42**

Skoda Enyaq iV – **37**

BMW i3- **31**

Polestar 2 – **28**

Porsche Taycan- **26**

Volkswagen Golf- **24**

Kia Soul- **21**

Tesla Model S – **21**

MINI Hatch- **17**

Hyundai Ioniq- **15**

Tesla Model 3 – **14**

Jaguar I-Pace – **14**

Peugeot 208 – **10**

Nissan NV200 – **9**



Maths Nilsson



2. Valhallavägen i Stockholm blir Sveriges mesta laddgata.

Av Robin Åberg.

Publicerad 2022-06-02 17:15.

Hur länge kommer rekordet på 150 laddplatser att stå sig?



Antalet elbilar ökar dramatiskt och med det kommer krav på fler publika laddstationer, speciellt i städerna där många inte har tillgång till egen laddbox.

Som ett svar på den ökade efterfrågan kommer Sveriges mesta laddgata att invigas på Valhallavägen i Stockholm i samband med Världsmiljödagen den 5 juni. Bakom etableringen står Milepost, ett företag som med detta kommer installera sina första laddstationer.

Under Världsmiljödagen kommer den första etappen om 60 laddplatser invigas. Detta kommer under hösten utökas till totalt 150 laddplatser. Satsningen har fått stöd genom Klimatklivet, som finansieras av Naturvårdsverket och EU.

Vid invigningen kommer digitaliserings- och energiminister Khashayar Farmanbar att delta. Tillsammans med Cecilia Routledge från CTEK och Naturvårdsverkets Stefan Nyström medverkar Farmanbar i ett panelsamtal om vad som behöver göras för en snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen.

Med tanke på efterfrågan och de ökande antalet elbilar återstår det att se hur länge Valhallavägens rekord kommer att stå sig.

3. Elbilar vill ha sommarvärme för maximal räckvidd.

PUBLICERAD: 05 JUN 2022, KL 17:30.

För att elbilar ska få maximal räckvidd är den idealiska temperaturen 21,5 grader. Det visar en analys baserad på data från IoT-företaget Geotab. Det uppskattas att den siffran gäller de flesta elbilsmodeller.



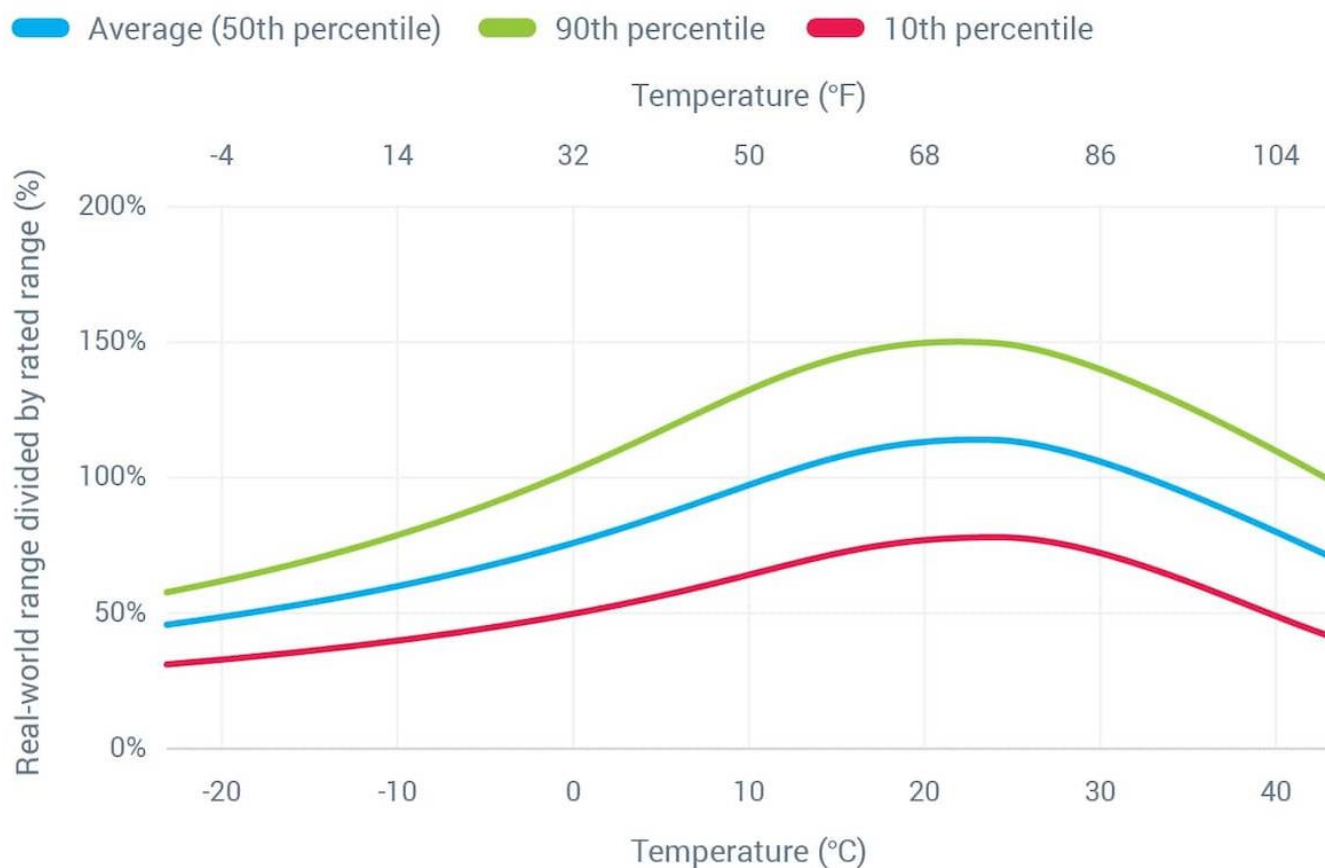
Räckvidden kan förlängas i elbilar när temperaturen är 21,5 grader.

Vi vet redan att elbilar får sämre räckvidd i kallt klimat, inte minst genom de tester som Teknikens Värld genomfört, bland annat i [vintras när vi testade fyra bilar i -20 grader](#). Men faktum är att även varma temperaturer påverkar räckvidden negativt. Nu har Geotab, ett företag specialiserat inom IoT och uppkopplade fordon, gjort en undersökning om hur temperaturen påverkar elbilars räckvidd.

I studien togs data från över 4 200 fordon och 5,2 miljoner resor och alla batterier var fulladdade. Geotab kan nu förutspå den förväntade räckvidden för flera olika elbilmärken och modeller vid en viss temperatur.

Undersökningen visar att de flesta elfordon följer en liknande kurva oavsett fabrikat och modell, både kalla och varma temperaturer påverkar, men kallare har större inverkan. Den mest optimala temperaturen för ökad räckvidd är 21,5 grader.

Real-world range vs. rated range



Diagrammet visar den genomsnittliga räckvidden jämfört med tillverkarnas angivna uppgifter.

– Räckvidden för elbilar påverkas av temperaturen – och inte av dålig batteriprestanda – främst på grund av uppvärmning eller kylning av bilen och dess batteri. När det exempelvis är en riktigt varm dag så väljer de flesta att sätta på AC:n för att kyla kupén, vilket drar mycket energi från batteriet. Samma sak gäller när man väljer att sätta på värmen när det är en riktig kall dag. Detta slår håll på myten att den primära anledningen till minskad räckvidd i kalla temperaturer beror på försämrade batteriprestanda, säger Johan Wredström, affärsutvecklingschef för Norden på Geotab.

Vid ideal temperatur presterar elbilar bättre än den nominella temperaturen, det vill säga den som tillverkaren angivit. De flesta elbilar överskrider den angivna räckvidden vid optimal temperatur och toppen är på 115 procent vid just 21,5 grader. Justerar man upp eller ner temperaturen är förlusten påtaglig. Vid -15 grader sjunker räckvidden till 54 procent av kapaciteten – vilket vi sett i verkligheten.

TIPS VID KYLA

1. Värm säten och ratt i stället för kupén, det är mer effektivt. Uppvärmning av kupén kan förbruka upp till 5 000 watt medan säten och ratt "kostar" cirka 75 watt.
2. Förvärm bilen medan den fortfarande är inkopplad.
3. Låt bilen vara inkopplad när det är väldigt kallt eller varmt. Det gör det möjligt för det interna systemet att upprätthålla temperaturkontrollen av batteriet.
För att se hur mycket temperaturen påverkar en specifik bilmodell, läs mer [här](#).

4. Geely har skickat upp de första egna satelliterna.

Publicerad 2022-06-03 09:25. Text Erik Söderholm.

Kinesiska Volvoägaren Geely bygger ett eget nätverk av 240 satelliter. De första nio har redan skjutits upp.



Många stora bilmärken har skalat ned satsningarna på självkörande bilar, eller åtminstone ändrat fokus. Ett exempel är Mercedes som säger att [elbilsutveckling går före autonom körning](#).

Men kinesiska Geely har ambitiösa planer för hur koncernen ska rulla ut fler självkörande bilar framöver. Volvoägaren har precis skickat upp de första nio egna satelliterna som de autonoma bilarna ska kommunicera med.

För drygt två år sedan kom de första uppgifterna om att Geely skulle skicka upp [egna satelliter](#) för att spana på bilarna. Under onsdagen skedde den första lyckade satellituppskjutningen med nio enheter.

Den långsiktiga planen är att bygga ett helt eget nätverk av satelliter som bland annat ska innebära mer precis navigation, snabbare internetuppkoppling och bättre molntjänster. Totalt ska 72 satelliter ha skickats upp till 2025 och efter det finns planer på att "ekosystemet" ska bestå av hela 240 satelliter.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvos besked: Kan slås ihop med Geely.



Volvoägare ett steg närmare satellitdrömmen.



Volvoägarens plan: Egna satelliter ska spana på bilarna.

5. Turkiska elbilen Togg ute på tur.

PUBLICERAD: 04 JUN 2022, KL 18:45 AV MATTIAS RABE.

En mystisk och kraftfullt folierad elbil rullade plötsligt framför vår spionfotografers kamera. Vad kan det vara? Turkiska Togg, visar det sig.



Lite Maserati-liknande front, men detta är ingen italiensk bil utan en turkisk.

I slutet av 2019 presenterade turkiska företaget Togg en prototyp av en kommande eldriven modell som de kallade, och fortfarande kallar, för C-Suv. Det är den vi ser på spionbilderna här intill, vilket vi kan fastställa efter att ha sonderat nätet.

Egentligen kan vi inte säga så mycket om modellen mer än att den mycket lik den bil som visades upp för snart tre år sedan och som du också ser här intill.

På ett par punkter har dock Togg "fegat ur", de har nämligen gett C-Suv riktiga dörrhandtag i stället för typen som fälls in och ligger jäms med dörrplåten, samt riktiga backspeglar i stället för kamerabaserade varianter. Kanske sistnämnda kommer att finnas som tillval?

Vid presentationen 2019 pratade Togg om två drivlinor till C-suv – en enklare version med en ensamstående elmotor som driver bakhjulen och en mer avancerad där bakre elmotorn gifts samman med en främre som bidrar med drivning på framhjulen. Uppemot 400 hästkrafter och 48 mils räckvidd var andra specifikationer som nämndes, dock utan att batteristorlekar fördes på tal. Däremot framhövdes batteriernas garantitid på åtta år.

Utöver att vara en elbil för transport av personer från punkt A till punkt B lyfter Togg på sin hemsida fram andra sidor som ska vara företagets och bilens styrkor. Man kan ta del av formuleringar såsom "mer än en bil", "ny mobilitetsupplevelse" och "framtidens mobilitetsplattform". Fokuset att inte benämna bilen för en bil känns lite igen från Lynk & Co.



Om fronten kändes italiensk känns baken mer åt det tyska hållet.



*Prototypen av Togg C-Suv som visades i slutet av 2019.
Notera sidokamerorna och de infällda dörrhandtagen.*

När Togg C-Suv visades upp som prototyp bara en månad innan coronapandemin bröt ut meddelades att lanseringen är tänkt att äga rum under 2022. Vi tror inte att det blir så med tanke på att bilen först nu ses ute i "testsvängen", sannolikt försenad på grund av just coronapandemin.

Men vad är Togg för företag? Det bildades sommaren 2018 som ett joint venture-bolag med ett flertal stora företag och koncerner som ägare, bland annat telekomföretaget Turkcell.

Togg, som står för Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu, kan ses som frukten av Turkiets president Recep Tayyip Erdoğan's uppmaning om att skapa ett turkiskt bilmärke. Företagets plan är att erbjuda marknaden fem olika modeller fram till 2030.



6. Premiär för nya BMW X1 och eldrivna iX1.

Av Redaktionen. Publicerad 2022-06-03 kl 11:05.

Den nya tredje generationen av BMW:s minsta SUV får en ny elektrisk variant, iX1, som ersätter i3 som märkets elektriska instegsmodell. Så mycket kostar den.



Här syns tre varianter av nya BMW X1: eldrivna iX1 xDrive30 (närmast), bensindrivna X1 xDrive23i (till vänster) och laddhybriden X1 xDrive30e (längst bort).

FILM: <https://youtu.be/NBcZrW7QkMA>.

Både den [utgående generationen av BMW X1](#) och den [nu nedlagda elbilen i3](#) som nya BMW X1 (U11) ersätter blev långlivade. Gamla X1 (F48) fick leva knappt sju år och lilla i3 hela nio.

Den nya tredje generationen är större på alla håll och kanter jämfört med föregångaren. På längden mäter den nu exakt 4,5 meter, medan bredden är 1 845 mm och höjden 1 642 mm.

Invändigt påminns vi om nyligen presenterade [BMW 3-serie facelift](#). Nya X1 har likt den fått två rejäla skärmar: en för instrumenteringen på 10,25 tum en med pekfunktion för infotainmentsystemet på 10,7 tum.

Flera drivlinor kommer att erbjudas vid lanseringen i oktober, inkluderande två bensinmotorer och två dieslar. Samtliga kombineras med en 7-växlad dubbelkopplingslåda. Nya X1 är framhjuldriven i grundutförande, men fyrhjulsdraft kommer att finnas som tillval.

På sikt ska även några milhybrider lanseras. Mest intressant för Sverige är dock den helt eldrivna varianten iX1, samt laddhybriden X1 eDrive30 med 78–89 km räckvidd som kommer lite senare.

Så mycket kostar elbilen BMW iX1

Om det är osäkert vilka varianter av nya BMW X1 med förbränningsmotor som ska lanseras här i Sverige så vet vi i alla fall redan nu att elbilen BMW iX1 ska släppas här. Bilen går nämligen redan nu att beställa hos BMW-handlarna.

Det svenska grundpriset är 610 000 kronor för BMW iX1 xDrive30. Som tilläggsnamnet antyder är den då fyrhjulsdriven, något som skiljer den från den Kina-tillverkade "[elbilsparentesen](#)" [BMW iX3](#) som bara finns med bakhjulsdrift.

BMW iX1 har två elmotorer, med en sammanlagd systemeffekt på 230 kW (313 hk). 0–100 km/h sprintar den på 5,7 sekunder och toppfarten anges till 180 km/h.

Batteripaketet är på 64,7 kWh. Det ska räcka för att köra mellan 413 och 438 km på en laddning, enligt [WLTP-norm](#). Två olika trefas AC-ombordladdare erbjuds: en på 11 kW och en på 22 kW.

När det kommer till DC-snabbladdningen är taket på 130 kW och då ska det ta 29 minuter att ladda 10–80 procent, enligt BMW. Den siffran lär vara uppnåbar även utanför somarmånaderna – BMW iX1 har batteriförvämning.

Produktionen av BMW iX1 ska inledas i november, så den som lägger en beställning idag kan nog förvänta sig att få sin bil strax runt årsskiftet.

Visa album



BMW iX1 vintertestad i Arjeplog – snart redo för produktion.



Förnuft & Känsla kör BMW iX3 – elbilsparentesen.



BMW XM – V8 laddhybrid med 750 hk och nya njuvar.



BMW lägger ned i3 – ingen efterträdare i sikte.

7. Test: Jaguar F-Type Cab.

Av Marcus Berggren - 29/05/2022.

Frihetskänsla och skönsång.



Jaguar F-Type kan ses lite som det udda och mer gammaldags alternativet i sportbilsdjungeln. Vi har både kört föregångaren och [den nya varianten i fyrhjulsdrevet V8-utförande](#). Nu har det emellertid blivit dags att byta plåttaket mot oändligt med huvudutrymme genom att testa cabriolet-varianten, lagom till sommarens intåg. Till våra örons förtjusning har även den en åtta cylindrar lurkande under huven. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Jaguar F-Type Cab.

Jaguar har länge varit innovativt lagda – se [XJ220](#) – och var tidigt ute bland premiummärkena med att erbjuda en elbil. Nu befinner sig de i en sits där de blickar både framåt i tiden med strategin som de kallar för ["Reimagine"](#) som dikterar att Jaguar ska vara helt elektriska till 2025.

Samtidigt har de en fot kvar i det förflutna, det som gjort Jaguar till just Jaguar. F-Type är ett praktexempel på det sistnämnda, särskilt med hänsyn till att den är efterträdaren till den legendariska [E-Typen](#).

Utseendemässigt tycker jag att föregående F-Type ser bättre ut, de smala framlyktorna på nykomlingen är inte tillräckligt brittiska. Interiört möts man av Jaguars uppdaterade infotainmentsystem som i vanlig ordning fungerar bra, är snyggt och intuitivt. Kvalitetskänslan är inte i paritet med exempelvis [Porsche 911](#) och vissa inslag känns bestämt billiga.

När vi testade coupé-varianten av F-Type konstaterade vi att den framstår som en dinosaurie, på gott och ont. Just den mer traditionella approachen tilltalar i viss mån hjärtat men om man ska vara objektivt lagd är en Porsche 911 ett bättre köp alla dagar i veckan.

Med det sagt har F-Type sin plats i segmentet, särskilt i cabriolet-utförande, där just dess paradgren kommer till sin rätt – ljudet. Med taket nedfällt och i fullt brass erbjuder F-Type Cab en svårslagen upplevelse när det kommer till att engagera alla ens sinnen.



Rent kördynamiskt är Jaguar F-Type Cab sannerligen en sportbil i den traditionella bemärkelsen. Den expansiva huven leder vägen och V8:an ser till att man kommer snabbt fram. Den direkta, och något gummiaktiga, styrningen gör även att bilen känns riktigt flink.

Att köra på en slingrande landsväg med taket nedfällt, bilen i sportläget i solnedgången är ett utomordentligt recept om man tycker att livskvalitet är viktigt. Om du prioriterar en sylvass körupplevelse bör du söka dig till en 911, men Jaguaren slår Porschen på fingrarna när det kommer till charm.

Det som Jaguar väljer att anspela mycket på med nya F-Type Cab är just nostalgin. Märket har som sagt gått ut med att de 2025 ska vara ett helt elektriskt märke, en strategi som inte direkt bådar gott för en framtid med V8:or och mekanisk skönsång.

F-Type spelar på sin sista vers och det är mycket som inte bara känns gammaldags på ett romantiserat vis utan mycket som känns omodernt, däribland interiören och drivlinan. Fortsättningsvis är kupén trång och utdaterad.

Uppdaterade Jaguar F-Type Cab ger en inblick i vad framtiden kommer att sakna och är ett av de sista kapitlen i boken om vrålande åttacylindriga motorer. Om man inte är särskilt innovationsbenäget lagd uppfyller den samtliga krav med sin fantastiska motor och mekaniska sång.

Rent kördynamiskt lever den dock inte upp till konkurrenterna och priset är på tok för högt, troligtvis av utsläppsskäl. Men för de som inte kräver det ultimata inom fordonsdynamik räcker F-Type långt, men inte utan kompromisser. Det var bättre förr, och ibland var det verkligen det.



Jaguar F-Type Cab R-Dynamic P450 RWD (2021)

Motor: 5,0-liters, V8, bensin, 450 hästkrafter, 580 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 4,6 sek

Toppfart: 285 km/h

Vikt: 1 793 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4470/1923/1311 mm

Pris: 1 192 900 SEK

(testbil 1 350 000 SEK)

För- och nackdelar

- + En ljudbild som heter duga
- + Trevlig att glida i
- + Old-school cool
- Känns gammal
- Övertygar inte kördynamiskt
- Dyr





BETYG

Helhetsintryck



SAMMANFATTNING

Jaguar F-Type Cab erbjuder en rejäl dos charm. Avsaknaden av tak ackompanjerat av det förträffliga motorljudet är enormt beroendeframkallande, särskilt med sommarens intåg. Rent objektivt – och särskilt med hänsyn till prislappen – är den långt ifrån rationell i segmentet, men när det handlar om bilar av denna kaliber är det objektiva inte alltid relevant.

3.5



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

8. Ford: Säljarna gör våra bilar 20 000 kr dyrare.

Publicerad 2022-06-03 kl 10:50. Text Erik Söderholm.

Ford vill "göra en Tesla" och sälja bilar på nätet till priser som inte går att pruta på.



Tesla har skakat om bilindustrin på flera sätt. Ett av dem är att helt överge de konventionella återförsäljarna och istället sälja bilar direkt till kunderna via nätet.

Det är något som fler och fler bilmärken nu tittar närmare på. Ett av dem är Ford där märkeschefen Jim Farley säger att de kommande elbilmodellerna ska säljas online och utan möjlighet att pruta. Det blir heller ingen möjlighet för återförsäljare att skruva upp priset på grund av hög efterfrågan.

– Vi måste gå mot priser som inte går att förhandla. Vi måste gå mot 100 procent onlineförsäljning, sa han på en konferens nyligen enligt [Detroit Free Press](#).

”Jag är inte övertygad om att vi behöver annonsera för våra elbilar”

På den amerikanska marknaden är det förbjudet för biltillverkare att sälja bilar direkt till kunder i vissa stater, en kvarleva från förr som infördes för att undvika att stora företag får för stort inflytande på marknaden. Fords återförsäljare kommer därmed ha en roll att spela även i fortsättningen, men kanske mer som ”leveransplats”, verkstad och kundtjänst än som regelrätta säljare med ett lager av bilar.

Enligt Jim Farley lägger det nuvarande distributionsnätet på omkring 20 000 kronor i extrakostnader för varje bil jämfört med Tesla. En del av kostnaden är reklam, något som Tesla inte ägnar sig åt.

– Jag är inte övertygad om att vi behöver annonsera publikt för våra elbilar om vi gör vårt jobb, säger Jim Farley.



Erik Söderholm

9. Fritt fall för ryska bilmärknaden – även inhemska Lada rasar.

PUBLICERAT 07/06/2022.

AV MATHS NILSSON.

Bilförsäljningen i Ryssland har kollapsat. I maj sjönk antalet sålda nya bilar med 83,5 procent. Volvo Cars tappade 96 procent och sålde endast 38 bilar i maj.



Den ryska bilförsäljningen noterade ett bottenrekord i maj månad. Försäljningen sjönk med 83,5 procent jämfört med maj förra året, uppger Association of European Businesses (AEB) via [Reuters](#). Sanktionerna mot Ryssland har blockerat många leveranskedjor och gjort att flera bilmärken lämnat landet. Enligt den ryska statistikbyrån Rosstat har bilpriserna ökat med nästan 50 procent i år, samtidigt som hushållens inkomster minskat.

Volvo Cars har liksom de flesta andra bilmärken lämnat Ukraina och det avspeglar sig i försäljningen. Försäljningen sjönk till 38 bilar i maj. Men även det inhemska märket Lada rasar. Försäljningen gick ner med 84 procent till 6012 bilar i maj.



Maths Nilsson

10. Över 417 olika elbilmodeller – kampen med Tesla hårdnar.

Av Investerardygnet.

5 Juni, 2022.

Tesla tappar marknadsandelar på elbilsmarknaden.



Tesla är den överlägset största elbilstillverkaren i världen – men med över 417 olika elbilmodeller som konkurrerar så tappar nu Tesla marknadsandelar, visar nya data från Sanford Bernstein.

Att elbilsjätten växer så det knakar har knappast undgått Teslas nästan 100 000 svenska aktieägare (mest ägda utlandsaktien i Sverige). Om målet uppnås 2030 om 20 miljoner sålda bilar kommer Tesla med marginal att vara [världens största biltillverkare](#). Men det finns en del oroande tecken på att konkurrensen är tuffare än väntat.

konkurrerar med 417 olika elbilmodeller

Det är investmentbanken Sanford Bernstein som ställt samman bilstatistik från förra året och konstaterar att Tesla faktiskt tappar marknadsandelar inom det viktigaste segmentet.

Tesla är fortfarande den överlägset största elbilstillverkaren i världen men under fjolåret sjönk Teslas andel av globalt sålda elbilar från 28 till 26 procent. Det är första gången andelen minskar.

Marknaden fördubblad

I Sanford Bernsteins [analys](#) lyfts den snabba tillväxten och alla nya konkurrenter fram som förklaringar. Under 2021 fördubblades marknaden till nästan 3,6 miljoner sålda elbilar globalt. Men samma ökningstakt har också skett för antalet nya elbilmodeller.

417 elbilmodeller

Sammanlagt finns det nu hela 417 elbilmodeller på marknaden. Tesla har två storsäljande modeller – Y och 3 – som var och en sålde drygt 400 000 ex under fjolåret. Det är framför allt Kina som står för ett utökat utbud. Där saluförs nu, enligt Sanford Bernstein, hela 254 olika elbilmodeller.

Kan missa målet

Om Tesla kommer att fortsätta att tappa två procentenheter i marknadsandelar för elbilar varje år framöver kommer inte vd **Elon Musks** mål att infrias. Och det kommer heller inte att gå aktiekursen obemärkt förbi.

Läs även: [Så kan Tesla bli världens största biltillverkare](#)

11. Här förbereds hyllningen till Saab – så firar älskade märket 75 år.

AV MATHS NILSSON. PUBLICERAT 05/06/2022.

Nu firar Saab 75 år som bilmärke. Sedan drygt 10 år är märket borta – här är höjdpunkterna genom Saabs historia. Som en hyllning kommer Ur-Saaben att startas upp och köras från Saabmuseet in till Drottningtorget i Trollhättan.



Svenska Aeroplan Aktiebolag startades 1937 för att tillverka ett nytt stridsflygplan när behovet ökade och oroliga tider stundade i Europa. När andra världskriget var över hade Saab ledig tillverkningskapacitet och beslutade sig för att bredda verksamheten med biltillverkning. Utvecklingen av en bil hade i största hemlighet startat. Den 10 juni 1947 visades den allra första Saaben på en presskonferens i Linköping på Saabs restaurang Terrassen. För att hylla Saab på 75-årsdagen kommer Ur-Saaben att startas upp och köras för första gången på länge. Den 11 juni körs den från [Saabmuseet](#) in till Drottningtorget i Trollhättan. Just nu står bilen på verkstad för att förberedas för jubileumsresan.

Den allra första Saaben var en liten strömlinjeformad bil med design inspirerad av ett flygplan, ändå fick en hel familj plats i bilen. Bilen påminde starkt om en flygplansvinge och det var inte så konstigt. Flygingenjörer var ansvariga för utvecklingen av den nya bilen Saab 92. Bakom formgivningen stod Sixten Sason, ett designgeni som också ritade Hasselbladskameran och dammsugare för Electrolux.

Drygt två år efter premiärvisningen var Saab 92 färdig för serieproduktion. Fabriken förlades till några hangarer vid Stallbacka flygplats i Trollhättan. I december 1949 rullade de första bilarna ut från fabriken, och ivrigt väntade kunderna fick sina första bilar 1950. Samtliga var lackerade i buteljgrönt, en färg som blivit över från flygplansproduktion.



*Det har gått 75 år sedan den första Saaben visades upp.
Nu ska den köras för att hylla jubileet.*

Saab 92 var modernt konstruerad med framhjulsdrift, lågt luftmotstånd och en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 764 kubik och 25 hästkrafter. Från början saknade bilen bagagelucka, det kom först 1953. Försäljningssuccén var stor då bilbehovet i Sverige var mer eller mindre omätligt efter kriget.



Saab 92 hade 25 hästkrafter och var före sin tid med framhjulsdrift och lågt luftmotstånd.



Saab Sonett presenterades 1956, men det blev få exemplar av den första generationen.

Efter sju år kom uppföljaren Saab 93 1957 som hade modernare front, starkare motor med tre cylindrar och hela 33 hästkrafter och en stor mängd förbättringar. Med Saab 93B fick bilen hel vindruta och 1960 kom de framhärda dörrarna istället för självmordsdörrar.

Från 1960 kom Saab 96 som var rejält förnyad jämfört med 93:an. Bakdelen hade förlängts och tvåtaktsmotorn var nu på hela 841 kubikcentimeter och 38 hästkrafter. Trots den lilla motorn var bilen så snabb att Erik Carlsson "Carlsson på taket" vann Monte Carlo-rallyt flera gånger i Saab 96. Typiskt för Saab var att bilen förbättrades för varje år och 1964 kom fyrväxlad låda som tillval. Saab 96 fick en längre front 1965 och det grundutseendet kom att stå sig ända tills modellen lades ner 1980. Tvåtaktsmotorn började kännas otidsenlig, och 1967 kom Saab 96 V4 som hade en motor som lånats från Ford. Saab ursprungskonstruktion producerades under 30 år, och bilen var inte ens omodern på slutet, den var mer strömlinjeformad än nästan alla andra bilmodeller på marknaden.



Saab 96 var betydligt längre än den ursprungliga Saaben.



Saab 99 visades 1967 och var precis som den första Saaben ritad av designgeniet Sixten Sason. Han avled strax innan bilen började tillverkas.

Saab insåg dock redan på 60-talet att modell 96 inte skulle leva för evigt. De började utveckla en ny större bil som hette 99. Även denna gång stod Sixten Sason för designen. Saab 99 presenterades 1967 och var en riktigt modern bil av sedanmodell som fanns med både två och fyra dörrar. Sixten Sason introducerade ett nytt designspråk som kom att stå sig ända tills Saabs nedläggning 2011. Den bakre fönsterlinjen var välvd som en bandyklubba, vindrutan välvd runt kupén och motorhuven musselformad. Den genialiske designern fick aldrig se sitt verk, hann avled innan den första 99:an tillverkades, 54 år ung.

Saab 99 blev även populär bland medelklassen i USA hos arkitekter, läkare och universitetsanställda. Från början hade bilen en 1,7-litersmotor som utvecklats tillsammans med Triumph, men ganska snart kom Saab med en egen tvålitersmotor.

Den verkliga lyftet kom dock 1978 när Saab 99 Turbo introducerades. Bilen var den första vardagsbilen som hade överladdning med turbo. Tidigare hade det bara gått att köpa turbo i exklusiva sportvagnar från Porsche och BMW. Uppmärksamheten var stor och turbon skapade ett världsrykte åt Saab som rolig prestandabil med innovativ teknik. Saab 99 kom att produceras ända fram till 1984 då den ersattes av Saab 90 fram till 1987.



När 99 Turbo kom 1978 hade det börjat bli riktigt bra snurr på Saab.

Der neue Superschwede. Saab 900 Turbo.

Wenn es um Leistung und Technik geht, zeigt sich der neue Saab 900 Turbo auf der Straße ebenso überlegen, wie der Superschwede Björn Borg auf den Tennisplätzen.

Setzen Sie sich hinter das Steuer des neuen Saab 900 Turbo und erleben Sie, wie mühelos das Turbotriebwerk seine Kraft entfaltet: Selten gab es ein Auto, das technisch so fortschrittlich und konstruktiv so ausgereift war.

Sein Innenraum bietet ein Höchstmaß an Sicherheit und Komfort. Aufwendige Geräuschdämpfung, körpergerecht geformte Sitze, mit serienmäßiger Heizung für den Fahrer. Übersichtlich angeordnete und leicht ablesbare Instrumente auf einem sanft gewölbten Cockpit. Und ein einrigartiges Lüftungssystem, das durch einen austauschbaren Filter für frische, saubere und entfeuchtete Luft sorgt.

Der Saab 900 Turbo ist, gemessen an seinen Fahreigenschaften, das beste Auto, das wir je gebaut haben. Es gehört schnell und zu-



verlässig jedem Befehl seines Fahrers und ist leicht und sicher zu kontrollieren.

Der Saab 900 Turbo ist eines von vier faszinierenden Modellen der neuen 900 Baureihe. Es gibt ihn in einer 3- oder 5-türigen Ausführung. Und neben dem Turboantrieb auch mit 2 Liter, Zwei-Vergaser- und Einspritzmotor.

Machen Sie eine Probefahrt und erleben Sie, was es heißt, mit einem neuen Saab 900 die Straße überlegen im Griff zu haben.

Saab Deutschland GmbH, Berner Str. 89, 6000 Frankfurt/M. 56 (Niedereschbach), Telefon (0611) 507 2801.

SAAB

Ein Produkt von Saab-Scania.



Die Abbildung zeigt den Saab 900 Turbo 4-türiger. Das Schiebedach ist gegen Aufpreis erhältlich.

Supersvenskarna Björn Borg och Ingemar Stenmark gjorde reklam för Saab 900 både i Sverige och andra länder.

Med Saab 900 tog märket ett kliv in i de finare salongerna. Bilen presenterades 1978 och var egentligen en kraftigt omarbetad Saab 99 Combi-Coupé. De största skillnaderna var fronten och att karossen var 21 centimeter längre. Dessutom var inredningen helt ny och toppmodern för sin tid. Saab 900 fanns både med två och fyra dörrar och redan från start var turbomodellen med 145 hästkrafter en succé. Efter ett par år tillkom en sedanmodell av Saab 900 och 1983 lanserades turbon med en starkare 16-ventilmotor på 175 hästkrafter som lanserades i Saab 900 Aero. 1983 tillverkade Saab sin 100 000:e turbobil och var världens största tillverkare av turbobilar.



Saab 900 Cabriolet blev en riktig hit i USA.



Saab 9000 Turbo kom 1984.

Saab lanserade också 900-modellen som cab 1986, vilket blev en sällan skådad exportframgång i USA. 900-modellen kom att leva ända till 1993 då den ersattes av en Opelbase-rad efterträdare.

Saab gjorde sitt bästa för att bli en ännu finare bil, och den nya 9000-modellen som lanserades 1984 var ett stort steg framåt, även om designen var slätstruken för att vara en Saab. Uppståndelsen var stor när bilen premiärvisades på försommaren 1984. Till skillnad från 900-serien hade 9000 tvärställda motorer, vilket skapade gigantiska innerutrymmen. Bilen togs fram tillsammans med Fiat, Lancia och Alfa Romeo, och idag är nästan alla bilar konstruerade på samma sätt med turbo och tväreställd fyrcylindrig motor. Saab 9000 hade fina vägegenskaper och komfort och utrymmen som var före sin tid. Saab 9000 var under några år en stor försäljningssuccé för Saab, men idag är nästan alla bilar bortrostade.



Trots reklam om flygplansrötter och Viggen-modeller var andra generationen av Saab 900 inte någon succé.



Saab 9-5 fick ett positivt mottagande 1997.

När både Saab 900 och Saab 9000 började bli omoderna och tappade i försäljning saknade Saab pengar och resurser för att ta fram ersättare. Kris och miljardförluster var ett faktum. Investor sålde hälften av Saabs personbilar till General Motors 1990. Det som då såg ut som en välsignelse kom 21 år senare att bli Saabs död.

Den första bilen som togs fram tillsammans med GM kom redan hösten 1993 och byggdes på samma chassi som Opel Vectra. Motorerna var dock Saabs egna, förutom en V6:a från Opel. Bilen drabbades redan från start av många kvalitetsproblem och köregenskaperna var sämre än på gamla 900-modellen. Även om designen hade mycket Saab-känsla var bilen ett hastigt hopplock av GM-komponenter. Även om bilen döptes om till 9-3 några år senare blev den aldrig någon succé. Andra generationens 9-3 som kom 2002 var en bättre bil med mer alerta köregenskaper. Bilen kom att leva i hela 10 år fram till Saabs konkurs 2011.



Andra generationen av Saab 9-5 byggdes endast i 11 000 exemplar innan Saab somnade in.



Trots att Saab hade tagit fram SUV:en 9-4 blev det konkurs den 19 december 2011.

Saab 9000 ersattes av 9-5 som lanserades 1997. Även 9-5 byggdes på Opeldelar, men kändes ändå som en riktig Saab på många sätt. Bilen var väldigt komfortabel, även om vägenskaperna inte var lika vassa som på gamla 9000. För första gången sedan gamla Saab 95 kom Saab med en riktig kombi och det blev en försäljningssuccé i många länder.

Som så många gånger förr dröjde Saab med att få fram en efterträdare när 9-5-modellen började åldras och försäljningen dalade. 2009 kom äntligen den nya och moderna 9-5-modellen som delade plattform med Opel Insignia och Buick Lacrosse. Designen var djärv och många betraktade nya 9-5 som en av Saabs djärvaste bilar någonsin. Men strax efter lanseringen kastade GM in handduken och sålde Saab. Efter många turer blev de den lilla nederländska sportbilstillverkaren Spyker och Victor Muller som tog över Saab. Den nya generationen av 9-5 kom att tillverkas i 11 000 exemplar och är idag en eftertraktad bilmodell. Trots att 9-5 var en jättebra bil höll det inte och den 19 december 2011 var konkursen ett faktum. Efter 4,6 miljoner bilar hade pressarna och det löpande bandet i Trollhättan stannat för gott.

Den 10 juni 2022 är det exakt 75 år sedan Saab grundades, en dag att fira. För trots att några Saabar inte längre produceras så lever Saab. Intresset är större än någonsin, bilarna stiger i pris och skaran av fans bara växer. Jubileet kommer att firas av 1000-tals fans i flera dagar på Saabfestivalen i Trollhättan. 100-tals fina Saabar från de 65 år märket tillverkade bilar kommer att visas upp. Kanske kanske kan Saab återuppstå som biltillverkare i framtiden. Rätten till att tillverka bilar under märket Saab ägs idag av försvarskoncernen Saab. Bara namnet är förstås värt miljarder, men Saab har idag inga planer på att tillverka annat än flygplan, ubåtar robotar och andra försvarssystem.



Maths Nilsson

12. Smart Roadster var både rolig och Smart.

Publicerad 2022-06-05 kl 05:50. Text Calle Carlquist.

Smart fick till en riktig körglädjesbomb med Roadster och Roadster Coupé. Det är svårt att få tag på ett exemplar i dag.



De flesta försöken att i modern tid åstadkomma något som påminner om de klassiska engelska folksportbilarna från 1950- och 60-talen har resulterat i tillbakablickar och retrobilar. Det behöver ju inte vara något fel i det, eller hur alla ni som rattar Mazda MX-5, Fiat Barchetta, Toyota MR2 eller MG F och TF?

För att få mer samtida bäring på hur en sportbil till rimligt pris kan vara funtad bör man ändå snegla på lilla Smart Roadster och Roadster Coupé. Syskonmodellerna byggdes under bara drygt tre år, 2002–2005, den ena som öppen roadster med ett litet tygtak som kunde fällas ut mellan vindruteram och störtbåge, den andra mer av en klassisk täckt sportcoupé med utdragen taklinje.

Konceptet till modellerna visades redan i Frankfurt 1999 men så här drygt 20 år senare är linjerna fortfarande så spänstiga att de kunde vara från i förrgår och konstruktionen är säregen nog för att skapa intresse på egen hand.

I grunden är Roadstermodellerna byggda ungefär som de ordinarie Smart-versionerna, med en säkerhetsbur runt de åkande och löstagbara karosspaneler utanpå. Men den gemensamma andelen komponenter mellan Smart och Roadsterversionerna är faktiskt bara 35 procent så nog är detta en egen modell alltid.

Modellerna hade måttliga 82 hk ur den trecylindriga 0,7-litersmotorn med turbo men tack vare låg vikt och att "man sitter med rumpan några decimeter ovanför asfalten" var fartsensationen påtaglig i alla fall.



Toppfarten var 180 km/tim, accelerationen 0–100 km/tim tog 11,3 sekunder. Vikten, blott 800 kg, bidrog starkt till att göra både Roadster och Roadster Coupé till riktigt livaktiga kamrater på krokig väg. Även viktfördelningen, 56 procent på bakhjulen, adderade till körupplevelsen.

På minussidan: Plastig inredning och en sexväxlad "sekventiell" automatlåda som arbetade segt – precis den kritik även vanliga Smart ofta fick.

Importören Daimler Chrysler hoppades på 100–150 bilar sålda per år men det blev en from förhoppning – bilarna blev betydligt ovanligare än så och efter bara 43 000 exemplar tog äventyret slut hösten 2005. Att hitta ett exemplar i dag är inte så lätt, ägarna håller hårt i dem. Den verkliga lyckasökaren försöker få fatt i något av de tio tillverkade Brabus-versionerna med dubbelturbo-V6, 225 hk och 0–100 km/tim på 5,8 sekunder.



13. Isdera Emperor – raka vägen till kyrkogården.

Publicerad 2022-06-04 05:50.

Text Calle Carlquist.

BROSCHYREN.

Reklamtexten för den extremt ovanliga Isdera Emperor var ett skämt. Men på kurvig väg gick bilen som en dröm.



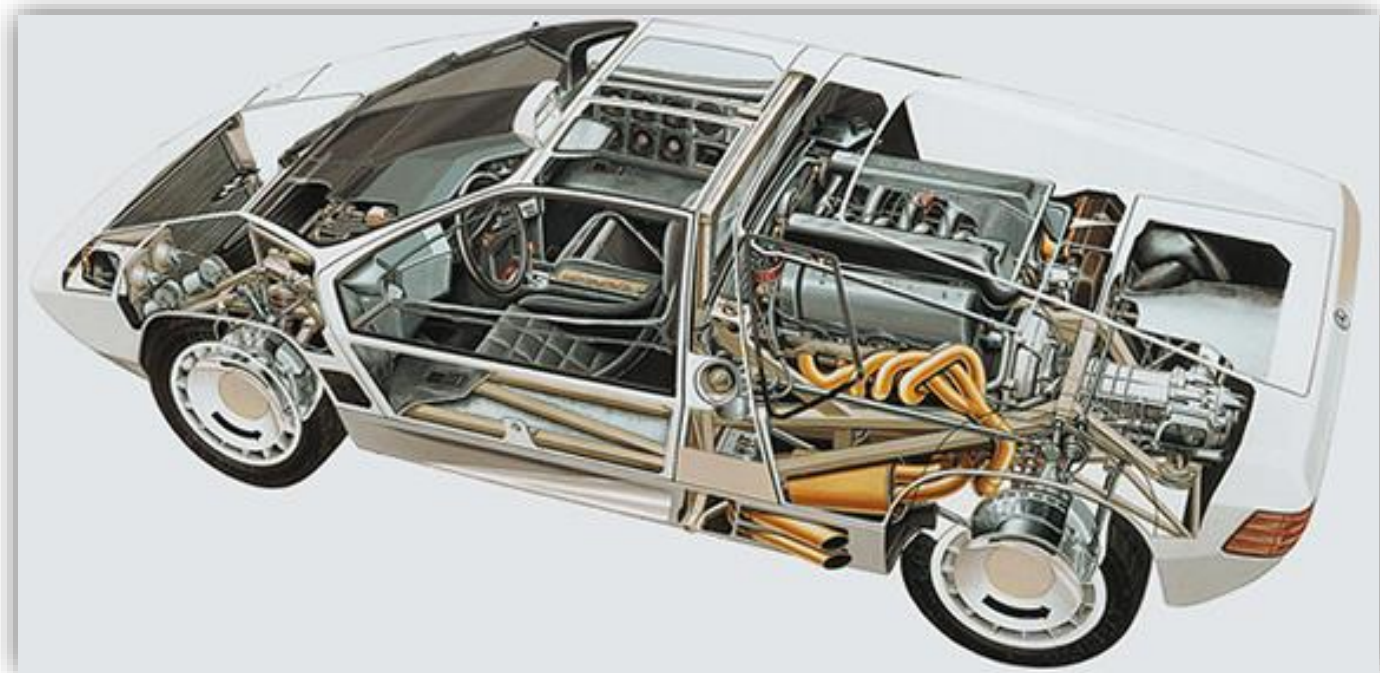
Spyder 033/036i med saxdörrar och ingen tillstymmelse till tak var en ren leksaksbil som fick fyr- eller sexcylindrigt Mercedesmaskineri.

Jo, 1988 kunde man få en påtaglig känsla av att leva i en knasig tid. De nya lånemiljardärerna frodades som kvickrot och den rosa affärstidningen hade jämnt sjå att pliktskyldigt hissa och dissä dem alla i takt med att deras aktier steg och föll.

Och det var bilsalong i Stockholm. Där fick jag fick nycklarna till den här märkliga skapelsen, Isdera Emperor 108i, kastade i magen av en glad representant från dåvarande Mercedeshandlaren Philipson i Jönköping, tillsammans med en kort uppmaning: »Stick ut och kör så länge du vill men den ska vara absolut hel när du kommer tillbaka. Det finns bara den här att provköra.« Inför en sådan öppning svirrar det lätt i huvudet, men främst av: Vart ska jag ta vägen?

Ute regnade det och bilen vilade på feta sommardäck med måttligt mönster.

– Jag vet! sa jag till den luttrade fotografen. Vi åker till Skogskyrkogården!



Stabbiga grejer byggde Emperor 108i.

Rörramen omslöt en 5,6-liters Mercedes V8 och bakhjulets dimension löd 345/35 VR15.

Varken förr eller senare har jag sagt något lika dumt men det blev faktiskt ett par bilder vid entrén. Fast jag kan inte minnas att de publicerades.

Jag tror att jag fortfarande är den ende svenske skribent som provkört och skrivit om den tidigare Porschekonstruktören Eberhard Schulz' skapelse från Genèvealongen 1984. Därefter valsade bilen med sitt bekanta registreringsnummer runt i diverse internationella magasin och var ganska sliten när den anlände till Sverige.

Philipson hade verkligen planer på att importera modellen, broschyren på tolv sidor med utveckbart mittuppslag är på svenska och mycket elegant med generösa fotografier och teckningar. Copytexten är ett skämt. »Känn vinden. Se sol och regn. Hör hästkrafterna. Upplev kraften. LEV.« Jag lovar, det står så.

Isdera – Ingenieursbüro för Styling, Design und Racing i Leonberg utanför Stuttgart – skapades 1982 men Schulz' verksamhet inleddes redan i slutet av 1960-talet då en modell kallad Erator visades upp. 1977 gjorde man sig känt genom fälgdesign (minns du BB-fälgarna?) och en targaversion av Porsche 928.

1982 kom Isdera Spyder 033-16, en tvåsitsig öppen leksak med Mercedesmotor.

Emperor 108i var mer seriöst tänkt och en direkt fortsättning på Mercedes projektbil CW 311 från 1979. Det fanns komplicerad rörram, måsvingedörrar, skarp kilform och Mercedes 5,6-liters V8 bakom de åkandes rygg. Effektoppgifterna svajade, ca 300 hk var nog rimligt.

Isdera var en riktig best att köra, tung, trögrörlig och kärv. Inte hjälpte den usla sikten eller periskopbackspegeln på taket heller. Men som folk tittade när vi kom bullrande på Sveavägen i Stockholm och jag minns en ung skönande som utlovade tre månaders celibat från hans sida om han bara kunde lägga vantarna på ett exemplar. En oerhörd uppoffring, enligt denne playboy.

Och visst brakade det iväg duktigt när jag tryckte på gaspedalen, så mycket jag nu vågade. Minnena från körningen på den läckra Tungelstavägen söder om Stockholm sitter fortfarande i, där gick Isdera som en dröm.



*Serious business med detaljer från såväl Porsche 928 och 924 som Mercedes.
Underbar ratt. Vinklad lådpanel var verkligen hett 1988.*

Bilen bar alltså tydliga spår av omild journalistbehandling under 7 000 mil och detaljarbetet var måttligt imponerande på provbilen men verkligen Made in Germany, så som Schulz ville ha det, på den andra bilen i märkets monter på salongen.

Av drömmen att bli »adopterad« av Mercedes blev just bara en dröm. Omkring 30 exemplar av Emperor 108i byggdes. Några år senare, på Frankfurtsalongen 1993, kom en ännu häftigare variant, en langheck med det nästan olustiga namnet Commendatore 112i.



Emperor är tuff i formen och ganska liten i formatet; 4 220 mm lång och 1 135 hög, inklusive det uppstickande periskopet på taket.



Calle Carlquist

Klassiker

14. Namnbytaren.

Publicerad igår 14:30 (uppdaterad igår 17:41). Text Fredrik Nyblad.

Volvos största nyhet för 1976 års modell var också den minsta – Volvo 66. Med några få ändringar hade Daf 66 blivit Volvo 66.



Den 15 augusti 1975 presenterades Volvo 66. "Född fullvuxen" skrev Volvo i en annons som inte hymlade med att modellen från början varit en Daf. Den svenska motorpressen var trots allt ganska mild i sin kritik. "Det finns bättre småbilar" konstaterade Teknikens Värld lakoniskt.

Den mest uppenbara förändringen var grillen med Volvos ordensband och emblem. De nya gummiklädda stålstötfångarna ansågs på 1970-talet vara lika mycket en märkesidentifikation som järnmärket. Men trots storleken skulle man nog vara försiktig med att köra in i saker. I den främre stötfångaren var blinkersen placerad. "Volvo 66 är konstruerad för dig som tycker att det viktigaste med en bil är att den fungerar felfritt i alla väder och har kostat dig så lite som möjligt den dag du byter den" skrev Volvo i broschyren.

Renaultmotorn på 1,3 liter och 57 hk fick Volvo-beteckningen B13. Växellägena för vario-maticdriften hade ändrats jämfört med den sista årsmodellen av Daf 66. Tidigare förde man den framåt och bilen gick framåt, och drog man den bakåt så backade bilen. Men med Volvo-emblem så betedde sig bilen precis tvärtom! "Orsaken till vansinnigheten är att Volvo siktar på den amerikanska marknaden och där är det lag på att växellägena för en automatlåda ska ligga så här", skrev Vi Bilägare. Modellprogrammet hade bantats något då coupémodellen utgått. Volvo 66 såldes som tvådörrars sedan och tredörrars kombi i DL- och GL-utförande.



I maj 1976 kom en specialversion av 66 GL kombi med bland annat orange karosslackering, svart stripe, aluminiumfälgar, mittkonsol och sportratt. Den tillverkades i 1 000 exemplar och kunde fås med en trimningsats som höjde motoreffekten till 75 hk. Specialmodeller och Volvo-emblem till trots så sålde den första årsmodellen av Volvo 66 sämre än den sista av Daf 66 i Sverige, 5 227 exemplar såldes vilket var 1 848 färre än året före.



CARUP

15. Otroliga förvandlingen: Från vrak till skinande Jaguar E-type Roadster.

PUBLICERAT 07/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Jaguar har förvandlat vraket av en E-type Roadster från 1965 till en skinande dröm. Nu har bilen paraderat för att hylla brittiska drottningen.



Jaguar var en av bilmärkena som hyllade drottningens 70-årsjubileum på tronen med en bilparad. Bland de 26 bilarna i paraden var den ett som verkligen stack ut. En Jaguar E-type i ett sällan skådat glänsande skick. Nu har Jaguar släppt den fantastiska historien om bilen, som renoverats på uppdrag åt en kund.





Jaguars kund hade en dröm om att ha en speciell E-type från 1965, samma år som han är född. Jaguar Classic lyckades med konststycket att hitta en bil som var byggd två dagar efter kundens födelsedag. Den enda lilla haken var att den var i ett bedrövligt skick, mer eller mindre ett vrak. Men sådant har inte hindrat Jaguar Classic tidigare, efter ett års arbete är bilen i ett otroligt skick.



Bilen har lackerats i en djupblå kulör inspirerad av Union Jack. Interiören har fått en ny handsydd djupröd läderklädsel. Lamporna har förbättrats med LED-teknik, annars är det mesta på utsidan troget hur bilen såg ut för 57 år sedan när den lämnade fabriken. För att kunna använda den till vardags har bilen också fått en pekskärm och blåtand, men det är väl dolt bland de klassiska instrumenten.



Motorn är i grund och botten Jaguars klassiska raka sexa på 4,2 liter, men här har den borrats upp till hela 4,7 liter för bättre prestanda. Kraften överförs till bakhjulen via en modernare femväxlad låda. Även bromsar och fjädring är något uppgraderade jämfört med ursprungsbilen från 1965.

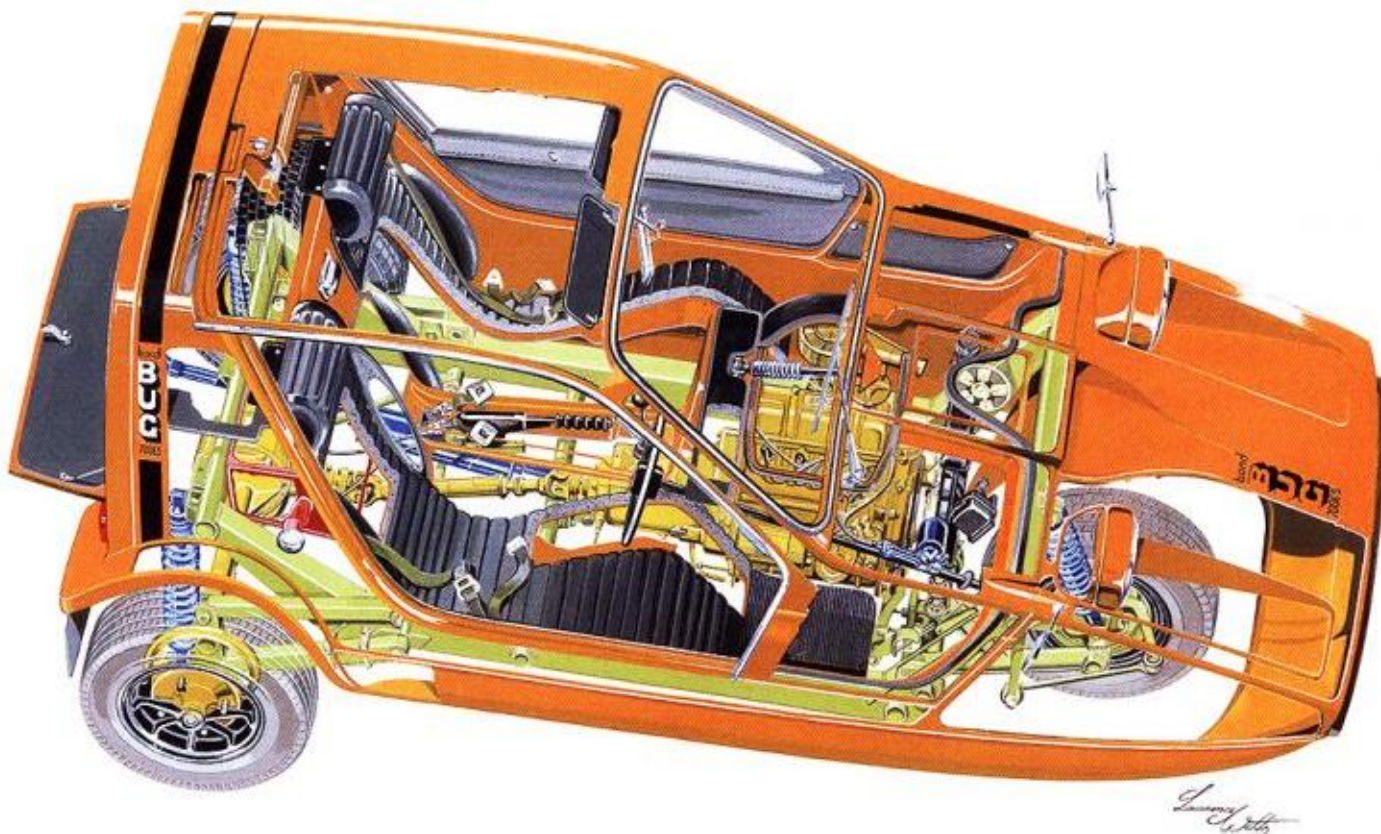


Maths Nilsson

16. Bug i beståndsdelar.

Publicerad 2022-06-07 kl 7:00 (uppdaterad 2022-06-07 kl 8:42). Text **Mårten Carlsson**.

Vad är Bond Bug? Bil, motorcykel, Reliant, Bond eller alltihop på en gång? Varför existerar en dylikt tingest och var kommer alla delar ifrån?



Vi börjar med frågeställningen varför.

I Storbritannien lades saftiga skatter på det mesta efter kriget, det gällde att bygga upp landet igen och då tyckte finansministern att mer skatter skulle fixa det.

Det visade sig snabbt vara ganska kontraproduktivt. Bilar beskattades extra hårt - skattestrycket låg som ett unket täcke över bilindustrin. Uttrycket export or die var blodigt allvar, för på hemmamarknaden hade folk knappt råd med de nya bilarna.

In på scenen - trehjulingen. Dessa enkla fordon blev snabbt populära för de klassades som motorcyklar med låg saluskatt, fordonskatt och var billiga att äga. Körkortet och kraven för att framföra de här skapelserna var också mycket enklare än för en bil.

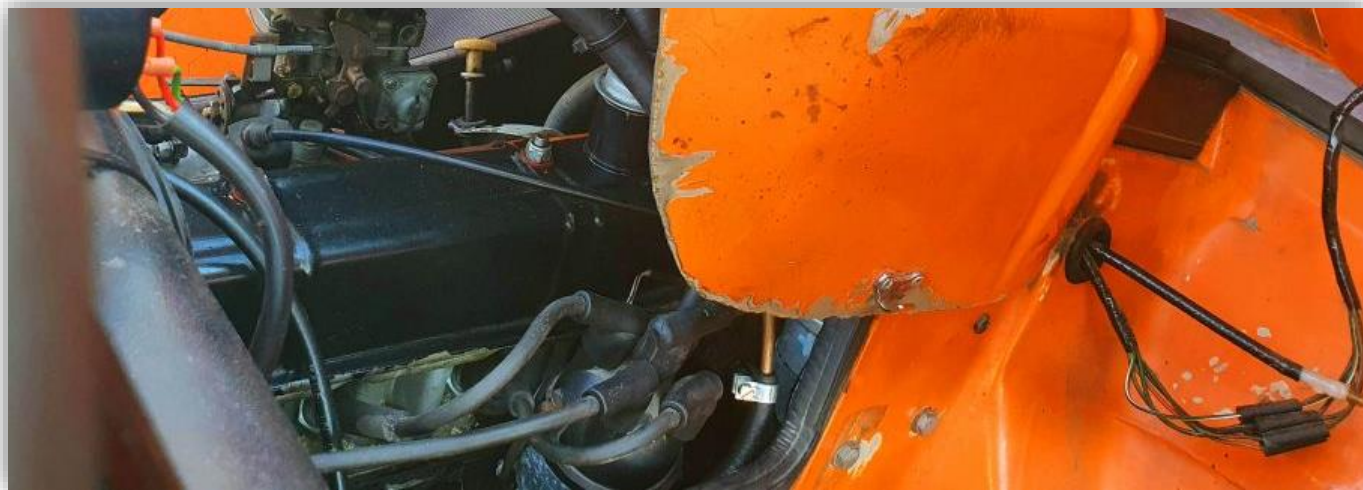
De två stora tillverkarna av dessa var Reliant och Bond.

Reliant hade börjat med enkla trehjulinga skåpbilar med MC-gaffel 1935. Deras första renodlade personbil var Regal som kom 1952.

Bond - eller Sharp Commercial som de hette i grunden kom lite före med sin Minicar 1949.

Dessa två dominerade marknaden länge, men när den började krympa i slutet av sextio-talet slukades Bond upp av Reliant.

Redan 1962 hade man planer att göra något roligare - så tyckte i vart fall Tom Karen på Ogle design som fungerade som en slags chefdesigner för Reliant.



Motorn är Reliants egen. En fyrcylindrig toppventilsmotor helt i aluminium som gjordes i lite olika varianter under 40 år. Fördelaren är en Lucas 25D och delar grejor med Mini.

Reliant var dock inte helt med på noterna, dom tyckte hans design för en sporttreshjuling kallad Rogue var för radikal för deras image.

Men när Reliant köpte upp Bond kom en öppning - Nu kunde man göra den där konstiga sportbilen Tom Karen propsade på utan att låta den påverka Reliants präktiga rykte.

På ett modifierat och kortat Reliant Regalchassi presenterades den som Bond Bug 1970.

Låg, kilformad och knallorange liknade den inget annat på tre hjul - eller något annat heller för den delen.

Som alla andra mindre tillverkare lånade delar från lite här och var för hålla kostnaderna nere. Men Bug blev inte särskilt billig ändå - den kostade mer än en Mini 850!

Totalt gjordes 2270 Bond Bug, de flesta med 700cc motorn. Hösten 1973 kom den större 750cc men bara 142 bilar bestyckades med den.

Vi tittar lite närmare på min Bug - som är en 750ES av 1974 års modell och var valda delar av den kommer ifrån.



Hastighetsmätaren är också från Reliant - tändlås är standard BMC och vippor utan någon märkning är traditionellt brittiskt.



*Torkarmotor - Morris Marina.
Huvgångjärnen kommer som så mycket annat på farkosten från Hundkojan.*



Askfat i miniatyrstorlek sitter annars i Mini Cooper.



Kupébelysning härstammar också från Mini.



*Baklamporna härstammar från Hillman Hunter.
Dom delas även med prominenta modeller som Aston Martin DBS och Marcos.*



Framlamporna kommer från Ford Capri, men Austin Allegros lysen funkar också.



Blinkers från Vauxhall Viva.



Låset på huven känns igen från bakluckan på Triumph 2000 - och även Volvo 140.

Småbilsklubben

Mikrobilar, 3-hjuliga bilar och småbilar

17. Chery Little Ant Pro.

15.09.2021.

Chery Little Ant Pro är ett litet elfordon men till premiären gjordes det om till en bigfoot!



Konceptet debuterade under Chengdu Auto Show 2021.

4-sitskonceptet är baserat på Little Ant kompakt halvkombi. Huvuddragen i konceptet är dess kraftigt höjda fjädring och överdimensionerade terrängdäck. Framtill har den en massiv struktur som skyddar kroppen från kraftiga stötar, även vid en kollision med stenar.

Bilen har halvdörrar för en utomhusupplevelse. Dessutom finns en struktur av sammansvetsade rör placerad på baksidan. Inuti finns en digital instrumentpanel, pekskärm och fyra sportiga stolar.

Effekten kommer från elmotorn på 41 hk (31 kW / 42 PS).



MOTORNYTT

SLUT