



*Lotus Evora GT410 2020.*

- 1. Volvo lämnar Europas största bilorganisation**
- 2. Här är de bästa elbilarna just nu**
- 3. Amerikansk-kinesiska Koenigseggutmanaren i fara**
- 4. Geelys metanolhybrid kan komma till Europa**
- 5. Så bra är nya Opel Astra Sports Tourer**
- 6. Solbilen Lightyear 0 hyllas som fantastisk**
- 7. Nu kan BMW-förare prenumerera på sätesvärmare för 200 kr/mån**
- 8. Det går inte att köra långt med elbil**
- 9. Biltillverkarnas knep för att garantera snabb leveranstid**
- 10. Jättevinnare på bränslechocken tjänar 100-tals miljarder extra**
- 11. Turkiets nya fynd kommer att ha stor påverkan på elbilsindustrin**
- 12. Hur långt kommer Scania's elektriska 80-tons-timmerbil**
- 13. Sveriges snyggaste bil är en Amazon**
- 14. När lyxen landade i Range Rover**
- 15. Guyson E12 var en plastikopererad Jaguar E-Type**
- 16. Klassiskt bilmärke: Lagonda**



## 1. Volvo lämnar Europas största bilorganisation – ”är för konservativ”.

Publicerat av Jan Stepan.

2022-07-11, 15:51, uppdaterat 2022-07-11, 16:58.

**Volvo avslutar samarbetet med den europeiska lobbygruppen för fordonsindustrin ACEA.**



*Volvo bryter sig loss – avslutar samarbetet i slutet av året!*

**Volvo meddelar** att man i slutet av detta år kommer att lämna ACEA, Europas största lobbygrupp för fordonsindustrin som grundades 1991.

Enligt Automotive News är anledningen att Volvo och ACEA har motstridiga åsikter gällande omställningen till elbilar.

Volvo hänvisar, i samband med beslutet att lämna Europas största bilorganisation, till sin hållbarhetsstrategi. Den handlar bland annat om att Volvo vill att hälften av deras försäljning ska utgöras av elbilar, och det redan år 2025. Från och med 2030 vill man dessutom enbart tillverka helelektriska bilar.

**Något som inte riktigt** stämmer överens med lobbygruppens sätt att jobba.

– Vi kommer att vara ett helelektriskt företag fem år tidigare än EU:s planerade avveckling, så varför skulle vi inte vara offentliga och högljudda och säga att vi tycker att detta är det bästa för vår affärsmodell, våra kunder och för planeten, sa Volvos vd Jim Rowan till Automotive News under förra månaden.

## MOTORNYTT

Volvo och bilorganisationen har delade åsikter om [EU:s beslut att förbjuda förbränningsmotorer](#). ACEA är nämligen inte nöjda med att Europaparlamentet hade avvisat försök att försvaga förbudet som innebär att inga nya bilar med förbränningsmotorer kan säljas från och med 2035.

Tidigare har även Stellantis meddelat att man kommer att lämna ACEA i slutet av 2022 för att hitta ett nytt sätt att jobba med framtida mobilitetsfrågor.



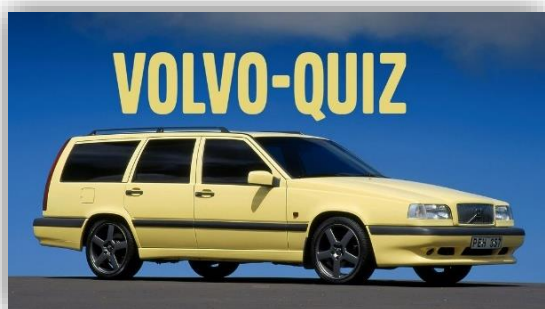
**Volvos nya elbilsfabrik – tio mil från Ukraina.**



**JD Power: Kvaliteten på nya bilar blir allt sämre – Polestar och Volvo bland de struligaste.**



**Volvo Cars har patenterat kompakt växellåda för elbilar.**



**Quiz: Hur mycket kan du om Volvo?**



## 2. Här är de bästa elbilarna just nu.

Producerat av Anders Nilsson.

2022-07-11.

10 bra elbilar.



Det finns för tillfället en stor mängd med elbilsmodeller ute på marknaden. Men vilken är egentligen den bästa elbilen just nu?

Det lanseras fler och fler elbilar på marknaden, men vilken är den bästa egentligen? Den brittiska motortidningen [Auto Express](#) har nu listat de tio bästa elbilarna som finns på marknaden just nu.

### 1. Nissan Ariya

Om man är sugen efter en ordentlig kapabel och helelektrisk suv, då är [Nissan Ariya](#) bilen för dig. Det är enbart den andra elbilen från den japanska biltillverkaren, efter [Nissan Leaf](#). Den kommer nog övertyga fler familjer att köpa en elbil.

Bilen är enligt tidningen bekväm att sitta i och trevlig att köra. Även kvaliteten har ökat, plus mer ombordteknik och även ingenjörskapet har förbättrats. Nissan Ariya har ett 63 kWh-batteri som driver en elmotor på 217 hästkrafter. Den har en räckvidd på upp emot 40,3 mil. Väljer man det större 87 kWh-batteriet och framhjulsdraft, är effekten 242 hästkrafter och en räckvidd på upp emot 53 mil. 0–100 km/h klaras av på 5,7 sekunder.



*Nissan Ariya.*

## 2. Hyundai Ioniq 5

[Hyundai Ioniq 5](#) sätter press på sina konkurrenter såsom Audi Q4 e-tron, [Volkswagen ID.4](#) och [Tesla Model Y](#). Den har nästa generationens elbilsteknik och utmanar bilar såsom [Porsche Taycan](#) och [Audi e-tron GT](#). Det finns två batterier: ett på 58 kWh, och ett på 73 kWh. Den förstnämnda driver en elmotor på 170 hästkrafter som driver på bakhjulen och en räckvidd på 38,3 mil. Det finns även en starkare version med det större batteriet på 217 hästkrafter och en räckvidd på 45 mil. Det större batteriet kan kopplas till en andra elmotor, där systemeffekten är 305 hästkrafter och räckvidden 42,9 mil. 0–100 km/h klaras av på 5,2 sekunder.



*Hyundai Ioniq 5.*

### 3. Kia EV6

Som du vet är [Kia EV6](#) syskonet till Ioniq 5. Den är mer konventionell, lägre och sportigare. Den har fastare hjulupphängning. Den finns i tre versioner, där EV6 GT är högprestanda-versionen. Auto Express favorit är dock Long Range RWD som har en räckvidd på 52,7 mil tack vare 77,4 kWh-batteriet. 0–100 km/h klaras av på 7,2 sekunder. Fyrhjulsdriften är snabbare men tappar räckvidd. Att ladda bilen 10 till 80 procent tar mindre än 20 minuter.



### 4. Skoda Enyaq iV

[Skoda Enyaq iV](#) är en typisk elbil från Skoda. Den är praktisk, välutrustad, bekväm och hyfsad att köra. Toppversionen levererar en räckvidd på över 48,2 mil. Man har fyra olika utrustningsnivåer att välja på beroende på livsstil.



*Skoda Enyaq iV.*

## 5. Fiat 500

Den elektriska versionen av [Fiat 500](#) är den perfekta bilen för körning inne i staden. Den har ett bra pris, kostar lite att köra och har ordentligt med italienskt uttryck. Den är något större än versionen med förbränningsmotorn, men har inga problem att ta sig igenom stadstrafiken. 500 finns i två versioner: 42 kWh-batteriet Long Range och 24 kWh-batteriet. Det mindre batteriet har en räckvidd på 18,5 mil, medan det större har en räckvidd på 32 mil.



*Fiat 500.*

### Resten av listan:

6. [BMW i4](#)
7. [BMW iX](#)
8. [Ford Mustang Mach-E](#)
9. Porsche Taycan
10. [Tesla Model 3](#)



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar:**



**Här är de bästa småbilarna just nu.**



**Bytbils bilspion: Här är modellerna som tillverkarna inte vill att du ska se.**



**Nissans populära elbil uppdateras.**



**Franska sportbilstillverkaren använder vätgas i framtiden?**





### 3. Amerikansk-kinesiska Koenigseggutmanaren i fara.

Publicerat av Carl Södermark 2022-07-08 kl 10:51.

**Superladdhybriden Silk-FAW S9 som lovat så mycket prestanda kanske inte blir av. Tillverkaren har nu gett sig själv en vecka med att komma fram till ett beslut.**



*Silk-FAW S9 är i fara!*

**Superladdhybriden Silk-FAW S9** lovar 0–100 km/h på under 2 sekunder, 0–200 km/h på under 6 sekunder och 0–300 km/h på under 11 sekunder. Allt detta tack vare en systemeffekt på över 1400 hästkrafter och 1050 Newtonmeter. Men nu verkar det som att den amerikansk-kinesiska Koenigseggutmanaren inte blir av, rapporterar Reuters.

Silk-FAW heter startupbolaget bakom S9, det är en sammansättning av den amerikanska designstudion Silk EV och kinesiska biltillverkaren FAW. Tillsammans har de planer att utveckla och producera laddhybrider och helelektriska superlyxbilar i både Kina och Italien.

**Samriskbolaget planerar att investera 1 miljard euro**, eller cirka 10,7 miljarder kronor, i italienska staden Reggio Emilia för att bygga forsknings- och utvecklingsanläggning samt fabrik. Staden är känd som "Italy's Motor Valley" då den är hem åt Ferrari, Lamborghini, Maserati och Ducati.

Produktionen av Silk-FAW S9 var tänkt att starta tidigt 2023, men problem ska ha uppstått med köpet av mark vilket har lett till att företaget nu måste bedöma hur de ska fortsätta.

**Katia Bassi, chef för Silk-FAW**, berättade för Reuters att företaget kommer tydliggöra hur deras framtid ser ut nästa vecka. Men trots förhinder med anskaffningen av mark har de fortsatt med att utveckla både laddhybriden S9 och helelektriska S7 som ska komma senare.



**Cathie Björk: Laddhybridernas uppgång och fall.**

#### 4. Geelys metanolhybrid kan komma till Europa.

Publicerat av Erik Wedberg 09 jul 2022, kl 11:23.

**Geely har börjat sälja världens första metanoldrivna elhybrid i Kina och snart kan den vara på väg hit. Geely satsar stort på metanoldrivna bilar och förbereder en Europa-lansering.**



För 129800 yuan, motsvarande 200000 kronor, kan man nu i Kina köpa en metanoldriven Emgrand. Geely Holding Group, som driver bilmärket Emgrand och är Kinas största privatägda bilkoncern, har satsat stort på metanoldrivna bilar och Emgrand-bilen är den första som når marknaden. Tidigare i år inledde Geely ett pilotprojekt i Danmark och Island där man utvärderar metanoldrivna bilar i trafik.

Emgrand-bilen utgör nästa steg i projektet. Utöver den 1,8 liter stora och 130 hästar starka metanolmotorn drivs den av en 134-hästars elmotor. I låga hastigheter fungerar metanolmotorn endast som en räckviddsförlängare som laddar litiumjonbatteriet och först i högre hastigheter kan den gå in och driva direkt på hjulen. Blandad förbrukning enligt WLTP-körcykeln anges till 0,09 l/mil.

– Ren metanol från gröna och förnybara källor är den mest realistiska och effektiva vägen till att minska utsläppen och uppnå koldioxidneutralitet. Fördelarna med metanolbränsle är inte bara teoretiska och har bevisats i decennier i applikationer runt om i världen. Metanolbränsle erbjuder världen en väg till en grönare och mer hållbar framtid, säger Eric Li (Li Shufu), styrelseordförande för Geely.

Geely Holding Group är i dag världens största tillverkare av metanoldrivna personbilar och lastbilar. Företaget beräknar att deras metanoldrivna bilar innebär en 70-procentig minskning av koldioxidutsläpp "from well to wheel" (från brunn till hjul). Geely uppges ha investerat drygt tre miljarder yuan, motsvarande 4,5 miljarder kronor, i metanolutvecklingen under de senaste 17 åren och har lanserat omkring 20 metanoldrivna fordon.

## 5. Så bra är nya Opel Astra Sports Tourer.

Publicerat av Marcus Berggren 8 juli, 2022.

Nu har det blivit dags för kombivarianten av Astra, på Opel-språk kallad Sports Tourer, att göra sin debut. Vi begav oss till Opels huvudkontor i Rüsselsheim, Tyskland för att stifta närmare bekantskap.



[Vi har tidigare provkört nya Opel Astra i Portugal](#). Då konstaterade vi att den levererar på flera punkter, inte minst kördynamiskt och komfortmässigt samt att den på det stora känns välgenomtänkt och uppfyller alla tänkbara krav.

### Opel Astra Sports Tourer Plug-In Hybrid (2022)

**Motor:** 1,6-liters, 4-cylindrig, bensen, elmotor, 180 hästkrafter, 360 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft

**Acceleration: 0–100 km/h:** 7,7 sekunder

**Toppfart:** 225 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 60 km

**Vikt:** 1 603 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4642/1481/1860 mm

**Pris:** troligtvis från 3700000 SEK för instegsbensinmotorn.

### Elva generationer kombibilar

Opel Astra – som började livet som Kadett år 1962 – har alltid erbjudits i kombiutförande. Faktum är att tyskarna myntade uttrycket Caravan (Car-A-Van) som alltså åsyftar de mer praktiska egenskaperna hos en kombi.

På plats i Tyskland hade Opel med sig samtliga generationer för vår beskådning och vi fick även möjlighet att provköra en [Opel Kadett D från 1984](#).

Praktikalitetsmässigt stoltserar nya Astra Sports Tourer med 597 liter lastutrymme vilket ökar till 1634 liter med sätena fällda.

I laddhybriden – den väntade storsäljaren är utrymmet något mindre, 516 och 1553 för sätena uppe respektive fällda.



*Nya Opel Astra Sports Tourer testades av Marcus i ett somrigt Tyskland.*

Det är mindre än exempelvis Volkswagen Golf Sportscombi men mer än storkombin [Volvo V90](#).

En praktisk aspekt som skiljer halvkombivarianten av Astra från kombivarianten är, utöver bagageutrymmet, det faktum att det är lättare att lasta in saker baktill i Astra Sports Tourer.

Kanten till bagageutrymmet är nämligen mycket lägre. Dessutom finns det en hel del fiffiga lösningar interiört för att maximera utrymmet.



*Opel Astra Sports Tourer (2021).*



*Opel Astra Sports Tourer är den elfte generationen kombi i familjeträdet.  
Det hela började med Opel Kadett A.*

### **Elektrifiering ett av ledorden**

För första gången är nya Opel Astra elektrifierad. Laddhybriden erbjuder 6 mils räckvidd på el eller 7,2 mil med stadskörning.

Nästa år väntas en helt elektrisk modell dyka upp, vilket även är fallet för femdörrarsvarianten av Opel Astra.

Ytterligare ledord för nya Astra är *Autobahn* och *komfort*. Enligt Opel ska nya Astra vara lämpad för autobahn, det vill säga ligga och trycka i höga farter utan problem.

Jag var uppe i strax över 210 kilometer i timmen i nya Astra – då i laddhybridutförandet – och bilen känns både tyst och stabil.

Komforten som Opel skryter om återfinns dels i det mycket ergonomiska stolarna – [som länge varit Opels paradgren](#) – samtidigt som interiören kombinerar både digitala och analoga inslag. Resultatet är ett infotainmentsystem som är intuitivt och kupén är genuint trevlig.



*Opel Astra Sports Tourer är trevlig men inte särskilt upphetsande att ratta.*



*Interiören på nya Opel Astra Sports Tourer kombinerar digitalt och analogt.*

### **Fler drivlinor**

I Sverige räknas laddhybriden stå för merparten av försäljningen men det finns även en 1,2-liters bensinmotor och en 1,5-liters dieselmotor att tillgå.

Båda går att få med antingen automat eller manuell växellåda. För en närmare djupdykning av dessa hänvisar jag till [min provkörningsrapport av ordinarie Opel Astra.](#)

### **Summan av kardemumman**

Nya Astra Sports Tourer tar avstamp i en oerhört vettig modell – Opel Astra – och gör den mer praktisk och familjeorienterad.

Den erbjuder samma kördynamiska egenskaper och är riktigt trevlig att ratta.

Dessutom är den både bekväm och känns genomtänkt. Utmaningen nu blir helt enkelt att få ut bilarna på marknaden, något Opel länge haft problem med.

### **Dagens PS första intryck av nya Opel Astra Sports Tourer.**

#### **Slutbetyg: 3,5/5**

Nya Opel Astra Sports Tourer fortsätter på samma spår som tidigare generationer Astra kombi. Den erbjuder hög komfort, en trevlig upplevelse bakom ratten och är dessutom ruskigt praktisk, även om vissa av konkurrenterna är rymligare. En vettig bil som Opel satat hårt på men som eventuellt är lite för dyr.



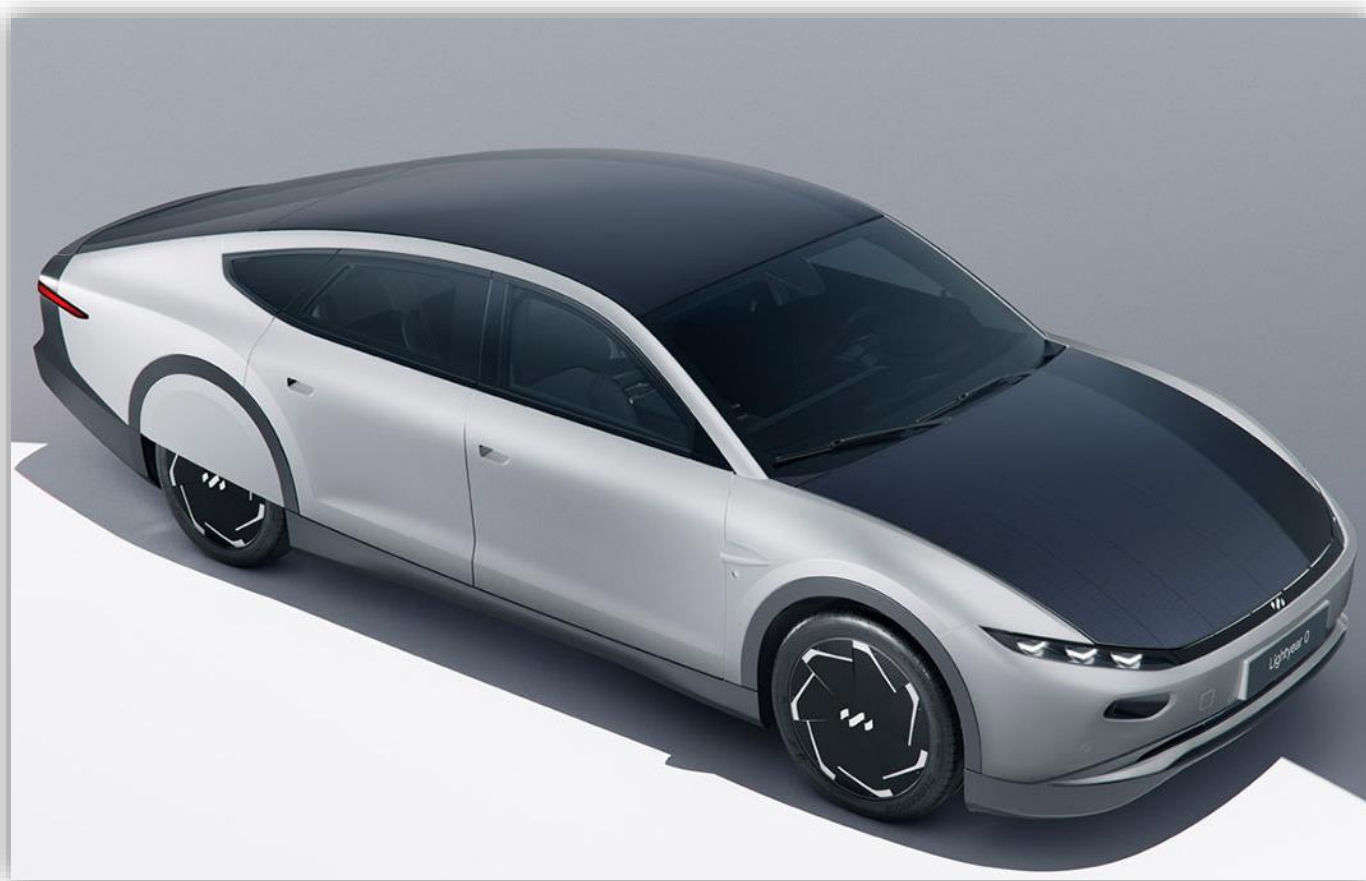
**Marcus Berggren**

## 6. Första testet: Solbilen Lightyear 0 hyllas som "fantastisk".

Publicerat av Maths Nilsson.

11/07/2022.

Nu har de första utomstående testerna gjorts av solbilen Lightyear 0. Bilen ska kunna köras i flera månader utan att laddas. Ska vi tro recensionerna borde bilen revolutionera bilindustrin. – Jag hoppas verkligen att detta är början på ett branschomfattande skifte så att vi designar bilar med en ny tonvikt på effektivitet istället för överdrift, säger Jack Scarlett på The Fully Charged Show.



Den perfekta elbilen måste vara den som kan laddas med hjälp av solen. Lightyear visade för någon månad sedan upp sin produktionsfärdiga modell Lightyear 0. Endast 964 exemplar kommer att byggas av bilen som kostar 2,6 miljoner. Nu har de första testerna gjorts, och de innehåller både ris och ros, men i stort sett håller bilen vad den lovar.

The *Fully Charged Show* var med på lanseringseventet som hölls i gassande sol och fick göra en av de första provkörningarna av bilen. De framhåller att bilen är mycket imponerande tekniskt. Recensenten Jack Scarlett imponerades över att bilen faktiskt går att använda utan att knappt laddas om du bor i Spanien, eller ett annat soligt land.

– Den är på riktigt och den är fantastisk. Världens mest hållbara bil, vegansk interiör och en återvunnen kaross, taket fullt med solpaneler och en hypereffektiv drivlina och det kan gå månader mellan laddningarna, säger Jack Scarlett.



Ska man tro The Fully Charged Show fungerar solcellsladdningen som utlovat och riktigt solig dag som när bilen testas ska ge 70 kilometers räckvidd enbart från solen. Om du bor i Spanien eller Portugal kan det räcka för sex månaders körning utan att behöva ladda bilen alls. Av förståeliga skäl har de inte kunnat testa under en längre tid om det verkligen fungerar.

Även brittiska motortidningen [Autocar](#) är positiva efter att ha testat Lightyear 0, om än något mer reserverade i sin hållning än The Fully Charged Show. Bilen är inte särskilt sportig eller kul att köra, men laddar solet, det gör den.

– Att se den samla energi från solen är fascinerande. Under idealiska förhållanden kan bilens 728 solceller generera drygt 1kW effekt. Det högsta jag såg var runt 0,65 kW, även om det klättrade samtidigt med solen under dagen, under sommarsolståndet i Spanien, uppger Autocar.

För den som bor längre norrut tycks dock Lightyear ha en del begränsningar. Den som bor i Sverige måste räkna med att ladda den ungefär som en vanlig elbil, även om den drar betydligt mindre ström än en vanlig elbil.

– Bilens batteri på 60 kWh kan och bör laddas genom att anslutas till privata eller kommersiella laddare. Solcellerna är tänkta att komplettera snarare än att förse dig med energi.

Största nackdelen tycks vara prislappen på 2,6 miljoner kronor. Det ska komma en billigare instegsmodell för omkring 300 000 kronor om några år, det skulle kunna bli en verklig bestseller, om företaget överlever fasen från startup till etablerad biltillverkare.

– Jag kan inte förutsäga om Lightyear kommer att överleva tillräckligt länge för att följa upp 0:an med den planerade 2:an. Om 0:an är proof-of-concept, en Tesla Roadster för solbilar, är 2:an motsvarigheten till Tesla Model 3, skriver Autocar.





FILM: <https://youtu.be/IM6BHvgvVc>.

Solpanelerna ska ge Lightyear 70 km extra räckvidd varje dag, utöver den vanliga räckvidden på 625 km från batteriet på 60 kW. Bilen blir den mest energieffektiva elbilen på marknaden med en förbrukning på 10,5 kWh per 100 km vid en hastighet av 110 km/h. Luftmotståndet är rekordlågt Cw 0,19, vilket är lägre än Mercedes EQS som Mercedes hävdar är den mest aerodynamiska bilen någonsin. Även vikten är låg, endast 1575 kg trots solcellerna på taket.



*Lightyear 0 laddas med solel och kan gå upp till 1100 mil per år enbart med hjälp av solcellerna.*



**Maths Nilsson**

## 7. Nu kan BMW-förare prenumerera på sätesvärmare för 200 kr/mån.

Publicerat 2022-07-12 kl 11:30 (uppdaterat 2022-07-12 kl 11:43). Text Magnus Kvandal.

Vissa BMW-förare i Sydkorea kan nu ladda ned extrautrustning till sina bilar via internet, i utbyte mot en prenumerationsavgift. Det skriver [hemsidan Motor1](#).



*I framtiden betalar man inte för utrustningen – man betalar för att få använda den.*

Mot en månadskostnad på 24 000 sydkoreanska won, motsvarande omkring 195 svenska kronor, kan man till exempel få sätesvärmare i bilen.

Vill du ha värme i ratten också? Det blir 100 kronor till, tack. Den som inte vill betala varje månad kan också välja en tremånadersplan, eller ett årskontrakt. Det går också att betala en större summa pengar för att i stället "äga" funktionerna permanent.

BMW:s [Connected Drive-butik](#) fungerar ungefär som app-butiken i en smartphone. Man loggar in, registrerar sin bil och presenteras sedan för ett utbud av olika funktioner som ens bil egentligen redan är utrustad med, men som man måste betala för att få använda. När transaktionen är klar laddas den nya mjukvaran ned till bilen via internet.

**Utöver sätesvärmarna erbjuds** även saker som Apple Carplay-kompatibilitet, helljusassistent och BMW:s så kallade Iconic Sounds Sport, som spelar upp ett påhittat motorljud i högtalarna när man är ute och kör. Den funktionen finns det dock ingen prenumeration för – i stället får man köpa den rakt av för motsvarande 1 400 kronor.

Det är så här det kommer gå till i framtiden. Man betalar inte längre för merkostnaden det innebär att bygga in till exempel sätesvärmare i en bil – man betalar för lyxen att få använda dem.

BMW är långt ifrån ensamma om att sälja extrautrustning på det här sättet. Tesla var tidiga med sin Autopilot, sedan följde resten av industrin efter. Mercedes hyr exempelvis ut "uppgraderad" bakhjulsstyrning [till sin EQS](#) för omkring 5 000 kronor om året. Man betalar då alltså inte för några fysiska förändringar av bilen – man tar bara bort en mjukvarulåsning.

**Det här öppnar** upp ett nytt sätt för biltillverkarna att tjäna pengar. Stellantis räknar med att kunna tjäna 23 miljarder dollar på att sälja prenumerationer innan årtiondets slut.

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Framtidens VW tar betalt för att skjutsa dig till jobbet.**



**BMW kapar finesser för att klara chippbristen.**



**Tyska biljättarna ger upp bildelningstjänsten.**



## 8. Det går inte att köra långt med elbil.

Publicerat av Joel Sandberg.

9 Juli, 2022.

**Appar, ruttplanering och laddkö. Att köra elbil långa sträckor är krångligare än vad många tror. Det krävs detaljerad planering och en fjäderlätt högerfot – annars finns risken att man inte kommer fram.**



*Elbilen Polestar 2.*

Påsk. En högtid som firar Jesus död och återuppståndelse, och en av helgerna när vi rör oss som mest på de svenska motorvägarna.

Hela släkten ska iväg och samlas på ett ställe och inte sällan kör familjer kors och tvärs långa sträckor över vårt avlånga rike.

### **Roadtrip i sikte**

Det här året var jag en av de glada bilisterna som skulle ta mig sträckan från vår huvudstad ner till trakterna kring Höganäs i Skåne. En sträcka på ungefär 120 mil tur och retur vilket i mina bilvana ögon inte är en så farligt lång distans.

Snön valde dock att lägga sig i form av isblandad slask på asfalten bara några dagar innan påskhelgen. Jag var lite nervös att vädrets inblandning skulle göra den redan trafikerade sträckan ännu långsammare.

För att ta mig från Stockholm söderut hade jag nämligen elbilen [Polestar 2](#) i utförandet som innebär längst räckvidd.

Vill man ta sig så långt som möjligt ska man välja alternativet som heter Long range Single motor (LR SM). Med blött väglag, kallt väder, vinterdäck och pressat tidsschema pekade allt åt en resa som skulle sluta i katastrof, eller?



*Spartanskt utrustad Polestar 2 Long range Single motor.*

### **Polestar 2 Long range Single motor (2022)**

**Motor:** En elmotor, 231 hästkrafter, 330 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 1-stegad automatlåda, framhjulsdraft

**Acceleration 0-100 km/h:** 7,4 sekunder

**Toppfart:** 160 km/h

**Batteri:** 78 kWh

**Räckvidd:** 540 km

**Vikt:** 1 994 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4606/1985/1479 mm

**Pris:** 549 000 SEK (Testbil cirka 579 000 SEK)

### **Katastrof eller ej?**

Första etappmålet var Linköping där jag skulle tillbringa natten till skärtorsdagen. Sträckan på cirka 25 mil förflöt utan några problem, men att hitta en laddplats vid destinationen var lättare sagt än gjort.

Efter en del sökande fann jag dock en parkeringsplats med tillhörande laddstolpe.

Kvällen tillbringades genom att ladda ner applikationer på mobilen och försöka klura ut hur jag skulle lägga upp skärtorsdagens körning.

Jag har hört människor som menar att köra elbil inte skiljer sig ett dugg från en vanlig diesel- eller bensinbil, men det stämmer helt enkelt inte.

### **Lita inte på räckvidden**

Jag vet av erfarenhet att cirka 40 mil kan vara problematisk trots att Polestar 2 LR SM ska klara 54 mil på pappret.

På morgonen visade displayen i den nästan fulladdade bilen strax över 40 mil till tomt batteri. Jag valde att inte chansa utan tog ett laddstopp i Värnamo.

Natten innan hade jag frenetiskt sökt efter snabbaddare på vägen och kommit fram till det förnuftiga beslutet att enbart hålla mig till Ionity som är det laddnätverk som bjuder på konsekvent högst hastighet.

Förutom Tesla Supercharger förstås, men mer om det lite senare.

Effektiv körning brukar vi på redaktionen kalla körning som går ut på att få ner ankomsttiden. Jag ville helt enkelt komma fram till destinationen så snabbt som möjligt och valde att höja fläkt och värme i kupén och hålla en hög snittfart, och istället genomföra ett lite längre laddstopp.



*Elbilar i laddkö till snabbladdaren.*

Väl vid Ionity-laddaren i Värnamo var det till min stora besvikelse tre bilar före i kön fram till laddarna. Efter ungefär 20 minuters väntetid och muttrande blev det Polestarens tur att få docka till stolpen.

Kontakten glappade dock och jag höll helt på att tappa modet och ge upp innan kabeln helt plötsligt valde att sluta glappa och börja ladda.

Laddningen fortskred i relativt hög fart och efter cirka 30 minuters SVT Play-tittande i bilens skärm hade batterinivån stigit från 25 procent till 75 procent.

### **Polestar 2 med tygklädsel**

Efter en fantastisk påskhelg på de södra delarna av västkusten var det dags att ställa in navigationen, som i Polestar 2 är den briljanta tjänsten Google Maps, på Stockholm.

På vägen upp märkte jag att jag störde mig på avsaknaden av Apple CarPlay. Denna funktion dök dock upp som en uppdatering till Polestar 2 den 22 juni.

Den specifika Polestar 2 jag körde var relativt spartanskt utrustad, med kombinerad manuell och elektrisk inställning av sätena samt brist på rattvärme och induktionsladdning för mobilen som de mest saknade funktionerna.

### **Supercharger-nätverket som inte kunde användas**

Vi åkte norrut i ett stort sällskap fördelat på totalt fyra bilar, inkluderat Polestar 2 som rattades av mig, och ett sällskap i en Tesla.

Det första stoppet skulle bli vid A6 köpcenter strax utanför Jönköping för att äta lunch. På plats fanns 20 Tesla Supercharger, varav säkert 16 platser var lediga, medan en snabb-laddare för andra elbilmärken lyste med sin frånvaro.

De långsammare laddarna var upptagna av plug-in hybrider. Detta resulterade i att Teslan laddade fullt under den 45 minuter långa lunchen medan jag kom ut till en bil med oförändrad batterinivå.

Efter lunchen tog jag mig till Ionity i Gränna. Tack och lov gick det att knipa en plats precis innan det bildades alltför lång kö till de enbart fyra av sex fungerande laddplatserna.

Vid Ionity i Norrköping var alla sex platser upptagna, och när jag kom dit stötte jag på en lång kö av elbilar som snällt väntade på att få trycka i lite kräm i batteriet.

Efter drygt 20 minuters kö och 25 minuters laddning kunde jag ta mig hela vägen hem igen.



*Apple Carplay kom som uppdatering via molnet.*

### **Bensin och diesel hellre än el**

Så hur gick resan i det stora hela? För att besvara det frågade jag mig själv om jag hade gjort om resan med elbil igen?

Svaret på det är kanske lite överraskande; ja, det hade jag, men aningen motvilligt och inte under en högtid med ett trafikfyllt motorvägsnät.

Det största problemet är utan tvivel det bristfälliga laddningsnätverket som alla kräver olika applikationer till mobilen, och en stor mängd planering innan avresa.

En motsvarande bensin- eller dieselbil är fortfarande det överlägset bästa verktyget vid långresa.

Jag har lärt mig att flera korta laddstopp är mer effektivt än att försöka lösa matematiska formler om huruvida slutmålet kan nås eller ej.

Tesla [har nyligen öppnat upp delar av sitt Supercharger-nätverk](#) till andra märken, men jag inväntar tålmodigt nya investeringar i infrastrukturen. Till dess tankar jag mer än gärna tokdyr soppa vid pumpen.



**Joel Sandberg**

Redaktör på Högsta Växeln. Har kört allt från Ferrari till det mest spartanskt utrustade man kan hitta. Stolt ägare av en Fiat 500 från 1974.

## 9. Biltillverkarnas knep – för att garantera snabb leveranstid.

Publicerat 2022-07-12 kl 15:31 (uppdaterat 2022-07-12 kl 15:54).

Text Magnus Kvandal.

Den globala bristen på halvledare och andra komponenter är fortfarande inte över. Samtidigt har kriget i Ukraina och nya Covid-utbrott i Kina orsakat ytterligare störningar i biltillverkarnas leveranskedjor. Resultatet är långa väntetider för den som beställer en ny bil. Ett halvårs leveranstid är ingen ovanlighet, och många tvingas vänta betydligt längre än så.



*En nybyggd, svart Model Y inspekteras i Teslas fabrik i Tyskland.*



**För att snabba** på processen har flera biltillverkare börjat begränsa vilka valmöjligheter kunderna har när det gäller färgval och utrustning. Henry Ford, som sägs ha uppfunnit produktionsbandet, lär ha sagt att man kan få sin Ford Model T i vilken färg man vill – så länge den är svart. Samma principer gäller nu också.

### Svart eller vitt

Tesla har ända sedan starten haft ett smalt utbud av utrustningsalternativ och erbjuder bara sina bilar i fem olika kulörer. Men för Europeiska kunder som vill ha sin Model Y snabbt är alternativen ännu mer begränsade – den nya fabriken i Tyskland producerar just nu enbart suvmodellen i svart svart eller vitt, skriver tidningen *Automobilvoche*.

**Den som beställer** sin Model Y i någon av de andra tre färgerna kommer att få en bil byggd i Shanghai, och får därför vara beredda på att leveransen dröjer till mars 2023. De svarta och vita bilarna kan däremot levereras redan i oktober.

### "Fast track" i Frankrike

Renault har en liknande lösning för sin inhemska, franska marknad. Där erbjuder de vad de kallar ett "Fast track"-alternativ till den som beställer suvmodellen Arkana. "Fast track"-bilarna finns endast med hybrid-drivlina och RS Line-utrustning, och kan bara beställas i tre av de sex vanligtvis tillgängliga färgerna.

**Den som går** med på detta garanteras leverans inom 30 dagar, jämfört med en genomsnittlig väntetid på fem månader. Enligt källor till Reuters räknar Renault med att den här typen av lösningar kommer att erbjudas av fler biltillverkare framöver, eftersom problemen i leverantörskedjorna är här för att stanna.

Med start den här veckan kommer Tesla att pausa produktionen vid sin tyska fabrik, för att optimera produktionsprocessen under semesterperioden. Ett mål med detta är att se till att karosserna bara tillbringar 45 sekunder vid varje station på produktionsbandet – en halvering jämfört med dagens 90 sekunder. På sikt vill bilmärket producera en halv miljon bilar per år i Tyskland.

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



## När kommer bilar levereras i tid?

## 10. Jättevinnare på bränslechocken: Tjänar 100-tals miljarder extra.

Publicerat av Maths Nilsson 10/07/2022.

Naturligtvis finns det stora vinnare på de skenande bränslepriserna. Shell väntas göra en vinst på 113 miljarder kronor på bara tre månader. Norska petroleumskatten slår rekord och drar in 700 miljarder kronor i år – 130000 kronor för varje norrmann.



Carup har i flera artiklar belyst vart pengarna tar vägen när du tankar en liter [bensin](#) eller [diesel](#). Så här i sommar- och semestertider är det många som kör extra långt och de höga priserna gräver djupa hål i semesterkassan. Men alla förlorar inte på de rekordhöga priserna. Flera oljebolag och flera länder gör rekordstora vinster.

Shell är Europas största oljebolag och gick i torsdags ut och gjorde en så kallad omvänd vinstvarning. Företaget meddelar att vinsten kommer bli högre än vad marknaden förväntar sig. Företaget spår att vinstmarginalen på oljeraffinering ska tredubblas från 10 dollar per fat till 28 dollar. Det innebär 8-13 miljarder högre vinst än förväntat, uppger [New York Times](#). Redan första kvartalet gjorde Shell en vinst på 95 miljarder kronor. För kvartalet mellan april och juni väntas vinsten bli 113 miljarder kronor, enligt analytiker.

Siffran kan vara svår att ta in, men det innebär alltså att Shell gör ren vinst på 52 miljoner kronor i timmen. Shells höjning av vinsterna i raffinaderiverksamheten är sex gånger högre än förra året.

Även länder med oljeproduktion som Norge cashar in ordentligt på de höga oljepriserna på grund av kriget i Ukraina. Petroleumskatten till det norska finansministeriet väntas dra in 700 miljarder norska kronor i år, mer än dubbelt så mycket som förra året, [uppger Dagbladet i en debattartikel](#). Beloppet är mer än hälften av vad Sverige tar in på alla statliga skatter. Oljeintäkterna till norska staten motsvarar 130 000 kronor per norsk invånare i år.

Norges statsminister Jonas Gahr Støre hör till vinnarna på de skenande oljepriserna. Norska statskassan får in 700 miljarder kronor på petroleumskatt.

Nyligen föreslogs det i Stortinget att den extra intäkten skulle läggas in en solidaritetsfond för att stödja återuppbyggnaden av Ukraina. Alla partier utom Venstre och MDG röstade nej.

## 11. Turkiets nya fynd – kommer ha stor påverkan på elbilsindustrin.

Publicerat av Carl Södermark 2022-07-11, 14:00.

Turkiets nya fynd i distriktet Beylikova är en reserv på 694 miljoner ton sällsynta jordartsmetaller. Metallerna spelar en viktig roll i produktionen av elbilar.



*Fyndet som sätter Turkiet i förarsätet!*

**Batteriet står för ungefär 40 procent** av produktionskostnaden för en elbil. Anledningen är att metallerna som krävs för att bygga batteriet och även elmotorn är en bristvara och har en hög utvinningskostnad. Men nu har en stor reserv av dessa sällsynta jordartsmetaller hittats i Turkiet.

Sällsynta jordartsmetaller är en grupp grundämnen som kan användas vid tillverkningen av starka magneter som behövs i elektriska motorer, generatorer och batterier. De kan även användas som katalysatorer i kemiska reaktioner.

Turkiet har länge känt till reserven av sällsynta jordartsmetaller belägen i distriktet Beylikova som ligger mellan Ankara och Istanbul. Men storleken har fram tills nu inte bedömts vara så stor. Nu visar det sig att det är en enorm reserv på hela 694 miljoner ton.

**Den nya bedömningen på storleken** av reserven innebär att Turkiet nu har den näst största i världen, Kina har den största reserven på 800 miljoner ton. Det innebär att Turkiet nu har en chans att rubba maktbalansen och ta över tillförseln till Europa.

I dagsläget står Kina för majoriteten av produktionen av sällsynta jordartsmetaller. Kort och gott är det stor efterfråga på dessa jordartsmetaller just nu och Turkiets fynd betyder att Europa nu inte behöver förlita sig på Kina. Idag importeras ungefär 98–99 procent av dessa grundämnen från Kina.

**Turkiets president Recep Tayyip Erdoğan** meddelar att man kommer att påbörja en testfas med att utvinna 1200 ton per år. Lyckas det så ska man öka den siffran till 570000 ton per år.

## 12. Hur långt kommer Scantias elektriska 80-tons-timmerbil?

Publicerat av Marcus Berggren 10 juli 2022.

Elektrifieringen av tunga lastbilar är i full sving och även om det dröjer innan längre sträckor domineras av just elektriska lastbilar, finns det goda möjligheter när det gäller kortare sträckor. Särskilt inom timmernäringen om man ska tro Scania och SCA.



Scania har tillsammans med en av sina största kunder, SCA, som är Europas största privata ägare av skog, utvecklat en helt [elektrisk timmerlastbil](#).

Den kan dra upp till 64 ton på allmän väg, en siffra som klättrar till 80 ton på privata vägar.

### **Inte direkt Ystad till Haparanda**

Sträckan som den nya elektriska timmerbilen ska köra sex vändor per dag går mellan SCA:s virkesterminal i Gimonäs och SCA:s pappersbruk i Obbola utanför Umeå.

En tur-och-retur-resa är på 30 kilometer vilket alltså blir 18 mil per dag.

Varje resa – inklusive lastning och avlastning – beräknas ta 75 minuter och lastbilen kommer att laddas med en 180 kW-laddare i Obbola.

Det ska bli intressant att höra vad timmerförarna som kör sträckan tycker om den nya elektriska Scania.

[När vi själva var och provkörde ett antal Scania-lastbilar](#) fick vi lära oss att just de som kör timmerlastbilar är mer konservativt lagda och gärna vill ha manuella växellådor och stora V8:or.

### **Först en testperiod**

Innan den elektriska timmerbilen ska sättas i bruk, ska den utvärderas under en testperiod av forskningsinstitutet Skogforsk för att jämföra hur den ter sig jämte en fossilt driven Scania.

Man uppskattar att utsläppen kommer att minska med över 55 ton koldioxid per år.

Scania är naturligtvis positivt inställda till samarbetet med SCA eftersom det ger möjlighet att i ett tidigt skede visa upp att även tunga transporter kan elektrifieras, även om det i detta fall rör sig om extremt korta sträckor.

### **Nya tag i en konservativ bransch**

Just timmerindustrin har använts som typexemplet på något som inte kan elektrifieras, men tydligen har vi redan nått ditt.

Inga räckviddssiffror anges för den elektriska timmerlastbilen men Scantias andra elektriska lastbilar har en räckvidd på 230 kilometer med en vikt på 64 ton.

# BILSPORT

## 13. Sveriges Snyggaste Bil är en Amazon.

Publicerat 2022-07-11 kl 09:58.

**Text: Emanuel Gylling.**

Som bilbyggare finns det många tunga priser att vinna i Sverige. Men det är svårt att hitta en tyngre titel än Sveriges Snyggaste Bil. Nu har Johan Balsberg det priset och för första gången är en Volvo Amazon vinnare i tävlingen!



För 46 år sedan utlyste Bilsport tävlingen Sveriges Snyggaste Bil. Sedan dess har det rullat på, men inte oförändrat. Sättet finalisterna tas fram på och hur vinnaren utses har varierat, och de senaste åren är vi vana vid att vinnaren presenteras på Nostalgia Festival i Ronneby.

1976, tävlingens första år, segrade Jan Plateryd från Helsingborg med sin Ford Thunderbird -65. Han var på plats i år igen, den här gången med en Thunderbird -05 – dock utan seger.



*"Amalow" gör skäl för sitt smeknamn tack vare luftfjädring. Fälgarna är BBS RF i 18 tum.*



*Bilsport Classics chefredaktör Magnus Karlsson ropade fram segraren bland de tio finalisterna på Nostalgia Festival i Ronneby.*

I stället gick den största pokalen till Johan Balsberg, som Bilsport-läsare känner till sedan tidigare. Det är första gången i tävlingens historia som en Volvo Amazon vinner. Och inte vilken Amazon som helst, så klart.

Det tog två år och ungefär 2000 timmar för Johan tillsammans med sin pappa Sture att få Amazonen till det den är i dag. En totalt genomgången bil som tål detaljgranskning precis överallt.

Sådant gillar så klart en kritisk utställningsjury. Men utgångsobjektet är inte heller fel, speciellt inte om man vill få med sig publiken:

– Flera saker talar för Amazonen. Den är svensk, det finns rätt mycket delar att få tag i, och den är ovanlig ute i Europa. Nästan alla kan relatera till en Amazon, säger Johan. Den har snyggare former än 90 procent av alla andra bilar.

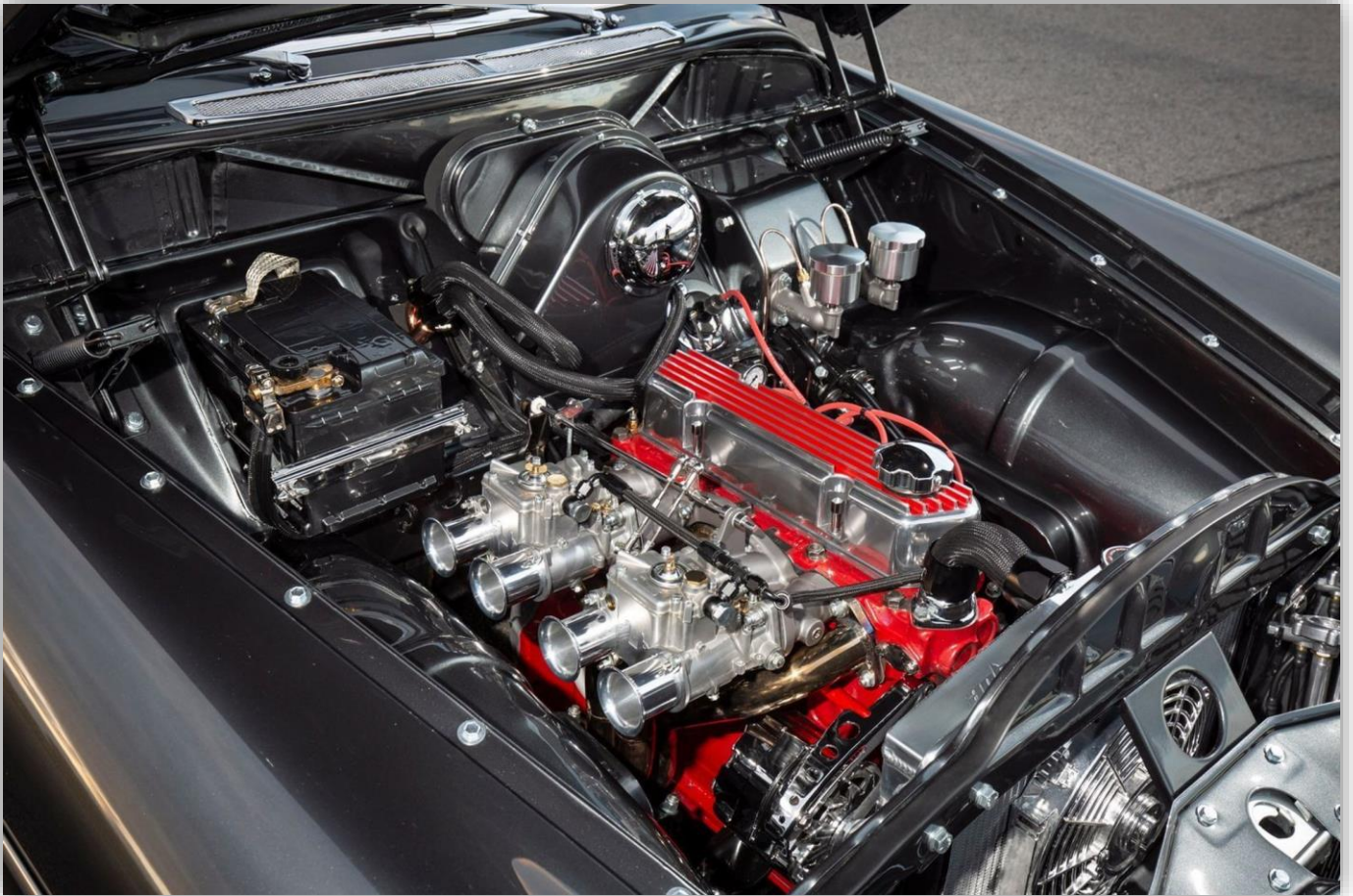
Det gamla vinner i längden

Skicket är extremt, men inte modifieringarna. Det svåra är ju ibland att hålla igen och inte ändra på något för sakens skull – det har Johan lyckats med.

Motorn är ett exempel på detta. Där en modifierad Amazon i 99 fall av 100 har en utbytt motor, har Johan i stället valt att använda B20-motorn. Den är dock vässad på klassiskt vis till närmare 200 hästar.

– Man kan få ett helt annat utseende i motorrummet med en gammal motor, menar jag. Det är mer fördelaktigt när man ska ställa ut bilen, i stället för att behöva lacka motorkåpor i plast.

Johans första utställningsseger med Amazonen blev på Vallåkraträffen förra året, där bilen utsågs till Sveriges Häftigaste Volvo. Nu fylls alltså pokalhyllan med titeln Sveriges Snyggaste Bil. Och, för första gången får en Volvo Amazon parkera överst på prispallen.



*Motorn är ett rent konstverk. Johan menar att en modernare maskin är en nackdel om man vill hålla old school-stilen – och man slipper lackera plastkåpor på en Volvo B20.*



*Johan Balsberg fortsätter att skörda priser med sin fantastiska Volvo Amazon.*

## 14. När lyxen landade i Range Rover.

Publicerat 2022-07-11 kl 14:30.

Text Björn Meyer.

Hos Land Rover hade man greppat trenderna från USA; en terrängbil skulle inte bara vara kompetent utanför vägen, den skulle ha attityd, lyx och flärd också.



Land Rover hade verkligen en slitstark ox till bil; robust och fyrhjuldriven med kapacitet för att ta sig fram i väglöst land – och att fuska som traktor om det knep. Men det senaste, det som förväntades bli framtiden var en kombination av terrängegenskaper och lyx. När Range Rover presenterades hade den looken och visst var den bättre utrustad, bekvämare och lyxigare än Land Rover. Men den var långt ifrån så salongsmässig som utvecklarna hade tänkt. Och de där bakdörrarna som alla var överens om skulle hjälpa försäljningen fanns inte där.

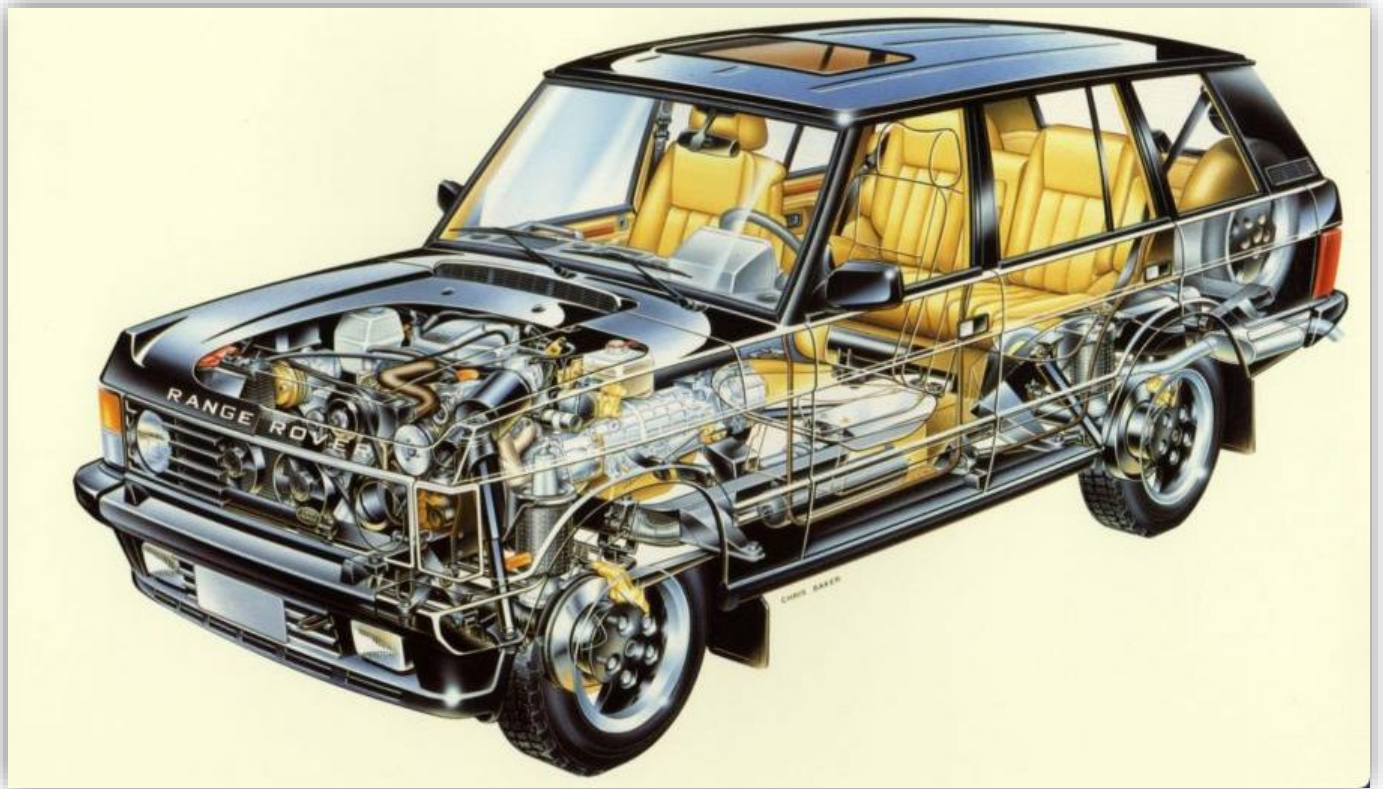
Med fyra dörrar var Range Rover på rätt väg som lyxbil.

Under sjuttioalet var brittisk bilindustri i fritt fall med sammanslagningar, strejker och dålig kvalitet. Det kunde ha gått hur som helst med Range Rover om man inte i sista sekund förstod vilken potential bilen hade; potential att tjäna pengar – och bli en ikon. Först mot slutet av sjuttioalet satsades de nödvändiga pengarna i fabriker och i bilens utveckling som gav Range Rover den andra andning den så väl behövde.

Nu fick den fyra dörrar, det gick att få automatlåda och de övriga lyxtillbehören kom efterhand. Attityden ändrades nästan år från år och Range Rover klättrade både på statusstegen och i pris. Men ändå är det de nyare bilarna som är mest prisvärda för dig att köpa.

Med förlängt chassi blev gången mjukare samtidigt som baksätesspassagerarna fick mer plats. Lyxen i LSE var total.





*De sista åren fick Range Rover tillnamnet "Classic" – en efterträdare var på gång.*

## 15. Guyson E12 var en plastikopererad Jaguar E-Type.

Publicerat 2022-07-10 kl 6:15. Text Calle Carlquist.

*Den här artikeln publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2007.*

**Den otroliga historien om Jim Thompson som lät plastikoperera sin Jaguar E-Type efter en krock.**



*Guyson E12 på Goodwood Festival of Speed 2009.*

**Jaguar E-Type** är och lär förbli en av bilhistoriens verkliga höjdare. Formskön i minsta detalj, underbart motoriserad, snabb och förhållandevis överkomlig i pris. En klassiker, *right?*

Sannolikt var det just av dessa skäl engelsmannen Jim Thompson skaffade sitt exemplar, en E-Type ur Serie III. Jim gillade snabba bilar, var bland annat fena på den urengelska tävlingsformen *hill climbing* – backracing säger väl vi – när han inte var verkställande direktör för en blästringsfirma. Backracing i England är ju inte enbart att man sladdar längs en grusväg uppför ett berg, det kan lika gärna vara att man i någon ranglig bil av M.G. TF-typ tar sig uppför berget vid sidan av den där vägen, på stigar och leder mer lämpade för trialåkare och getter. Sådana är engelsmännen, älskar utmaningar.

**En natt 1972 drog** emellertid Jim Thompson av landsvägen med sin plötsligt mindre formsköna bil. Dags att låta försäkringsbolaget ta en titt, kanske lösa in Jaggan?

Nix, Thompson kontaktade en formgivare på uppåtgående, ingen mindre än William Towns. Han som skulle rita Aston Martin Lagonda, bland annat. Vid åsynen av resultatet av Thompsons begäran kanske man kan ana varifrån Towns fick inspirationen till den där Lagondan.



*Guyson E12 i originalutförande.*

**Uppdraget löd:** Behåll bilen som den är men gör en ny kaross. Med detta förstods »behåll bilen som den är och gör en ny kaross utanpå den gamla«. På så sätt skulle Thompson, om han tröttnade på den Townska linjeföringen, kunna återgå till ordinärt E-Typeläge om han bara skaffade ny motorhuv.

Towns tog, sin vana trogen, fram linjalerna och började på E-Typekarossen kladda på och bearbeta några stycken lera av den formgivartyp formgivare bearbetade innan datorerna tog över. Om han fick betalt per meter vet vi inte men resultatet blev en långsträckt design som snabbt omvandlades till en gjutform från »prototypen« och därpå gjöts karossdelarna i glasfiber.

**Så väck med leran** på Thompsons E-Type, på med glasfiberpanelerna (med skruvar och lim) och – *voilà*, en dunderkön och toppmodern bil som förbryllade omgivningen, åtminstone så länge ingen glodde för länge på den typiska E-Typevindrutan som satt kvar.

Guyson E12 var född. Men den måste gå fortare, nu när bilen såg ut som den gjorde. Trimmaren Ron Beatty anförtroddes uppdraget och skruvade dit sex Weberförgasare, fast inte med bättre resultat än att trattarna blev så höga att man fick ta upp håll i den Townska motorhuv. Å andra sidan, effekten var nu uppe i ca 350 hk!

Nu var året 1974 och Thompson kunde hämta kärran, 2 000 pund fattigare (en ny E-Type kostade 3 500 pund). På en mack stötte Thompson på en Jaguardirektör som blev märta imponerad av skapelsen. »En sådan borde vi ha«, mumlade han, väl förvissad om att dagarna för den åldrade E-Type var räknade.

Towns själv byggde sitt eget exemplar och i engelska Motor drog man sig inte för att kora Guyson E12 som segrare i en duell med Ferrari Daytona, à 12000 pund.

Som sagt, sådana är engelsmännen. Man skulle kunna tro att hela historien är lögn och förbannad dikt, sätta en plastkaross utanpå en E-Type. Behöver Mona Lisa botox kanske?



**Calle Carlquist**

**16. Klassiskt bilmärke: Lagonda.**

Publicerat 22 oktober 2010.

Vissa bilmärken är det ingen ordning alls på. Lagonda är ett av dem, men kul bilar har det nästan alltid varit. Kanske inte ända från starten 1906, men åtminstone från mitten av 20-talet.



*Lagonda 1976.*

Mannen bakom märket hette Wilbur Gunn och kom 1897 till England från sin hemstad Springfield i Ohio, USA. En tvärtomutvandrande helt enkelt. Kort efter ankomsten till Europa konstruerade han en luftkyld motorcykel.

Namnet Lagonda var en fransk version av det indianska namnet för Buck Creek, ett vattendrag nära Springfield. Det började användas på Wilburs fordon år 1900.

Efter en seger i en motorcykeltävling år 1905 blev Gunn så entusiasmerad att han beslöt att starta biltillverkning. 1907 debuterade den fyrcylindriga Lagonda Torpedo och snart följde en sexcylindrig modell.

**Kompressormatade sportvagnar**

Med en sådan vagn vann konstruktören år 1910 en tillförlitlighetstävling mellan Moskva och S:t Petersburg. Vid den här tiden sneglade många av västra Europas biltillverkare på den potentiellt stora ryska marknaden – känns tongångarna igen?

1913 kom en riktigt avancerad konstruktion från Lagonda, en bil med en nitad, självbärande karosskonstruktion och en krängningshämmare för att hjälpa fjädringen och bättra på vägegenskaperna.

Dessutom hade denna modell den första kända handbromsen av så kallad "fly-off"-typ. Wilbur Gunn avled 1920 men han hade lagt grunden till ett märke med mycket gott anseende.



*Lagonda 1925.*

1925 kom den modell som blev begynnelsen på Lagondas rykte som sportvagnstillverkare. Bilen hade en fyrcylindrig tvålitersmotor med hemisfäriska förbränningsrum och dubbla, högt placerade kamaxlar.

Nu följde en rad sportiga varianter med tvålitersmaskiner, däribland en med kompressor-matning. Liksom Bentley byggde Lagonda en bil som kallades Speed Model.

Det sena 20-talets Lagonda-modeller påminde en del om samtida Bentley- och Sunbeam-konkurrenter och var mycket välbyggda.

I början av 30-talet kom en trelitersmodell med växellåda tillverkad av Maybach. Åtta växlar framåt! Men ändå ett misslyckande.

1935 lanserades en 4,5-litersmodell kallad Rapide, ett modellnamn som skulle återkomma 1961.

Fina bilar var det fast inte lika fina finanser. Sommaren 1935 låg Lagonda riktigt illa till, men räddades från att köpas upp av Rolls-Royce, det öde som fyra år tidigare hade drabbat Bentley Motors.

Nu engagerades Walter Owen Bentley himself som chefkonstruktör hos Lagonda! Hans inflytande blev stort och hans konstruktioner högklassiga. Speciellt uppmärksammas blev den V12-motor som kom 1937, allmänt ansedd som Bentleys absoluta toppkonstruktion.

### **En riktig supercar**

Efter andra världskrigets slut hade alla de krigförande länderna stora startsvårigheter. Att då vara lyxbilstillverkare var sannerligen inte lätt, men Lagonda räddades nu en gång till.

Det var traktortillverkaren David Brown som 1947 köpte både Lagonda och Aston Martin, ett ganska säkert sätt att ha kul samtidigt som man blev av med en massa pengar...



*Lagonda 2.6 Litre 1948.*

1948 kom en 2,6-litersmodell och några år senare en trelitersversion. Lyxiga, starka och snabba, och faktiskt byggda i någorlunda antal – 550 respektive 430 exemplar.



*Aston Martin Lagonda Rapide 1961-64.*

1961 kom som sagt namnet Rapide tillbaka. Fram till 1964 byggdes 54 exemplar av denna intressanta landsvägskryssare med fyra dörrar, fyralitersmotor, de Dion-bakaxel och aluminiumkaross.

Den här expressmaskinen blev tillfälligtvis slutet för bilmärket Lagonda.



*Aston Martin Lagonda 1976–1987.*

1976 debuterade en helt ny Lagonda, en stor och starkt kilformad fyrdörrarsvagn med så mycket elektronik att den först byggda bilen inte ville starta vid pressvisningen!



*Aston Martin Lagonda 1987–1990.*

Likväl var det en fantastisk bil, en riktig supercar, men dessvärre rundade man till karosformerna 1987. Här gör vi halt i Lagonda-historiken, bland annat för att det inte får plats fler bokstäver, men kanske mest för att Lagonda faktiskt blivit en Aston Martin-modell, som enligt de senaste planerna ska återuppstå som en suv.

MOTORNYTT

**SLUT**