



Jaguar XKSS 1957.

- 1. Skrytbilen Renault 4 Laban får nytt liv**
- 2. Dodge visar eldriven muskelbil som låter som en bensinbil**
- 3. Cupra Born VZ sprintar med 326 hk**
- 4. Peugeots nya suv tar upp kampen mot Tesla**
- 5. Pembleton T24**
- 6. Prov av Skoda Enyaq 85 med motorn vi väntat på**
- 7. Nytt krav på fysiska knappar i bilen**
- 8. Tusentals lyxbilar sjönk så nu stäms Volkswagen av rederiet**
- 9. Fackets nya smällar mot Tesla**
- 10. Elektrikerna utökar blockaden mot Tesla**
- 11. EU har bevis för att kinesiska staten subventionerar elbilar**
- 12. Så klarar en elektrisk Scania 23 minusgrader**
- 13. Scania sågar Northvolt**
- 14. Royal Enfield Himalayan**
- 15. Volvos okända GT-modell**
- 16. Jaguar XKSS 1956**



1. Skrytbilen Renault 4 Laban får nytt liv

Av Anders Værnéus Uppdaterad 02 mars 2024 Publicerad: 02 mars 2024

Ja det är faktiskt sant. Renault skakar liv i den legendariska modellbeteckningen 4 igen. Men denna gång rör det sig om en helt annan bil.



Med avstamp i denna grova konceptbil har Renault tagit fram en värdig efterföljare till gamla Renault 4L. Premiär under 2025.

Skrytbilen. Har du hört talas om den? Det var smeknamnet som Renaults klassiska lilla folkbil 4L fick i svensk folkmun efter en genialisk reklamkampanj på 1960-talet.

Kampanjen som först belyste bilens alla svagheter för att sedan växla över till dess styrkor, satte sig direkt hos folk och den lilla bilen, som förut haft smeknamnet Laban, fick nu ännu ett namn i den svenska folksjälen.

Renault 4L har sedan dess kvalat in som en av de stora folk-klassikerna. Tillsammans med storheter som Folkvagns-bubblan, Morris Minor, Citroën 2CV och Ford Taunus var det dessa bilar som satte Europa på hjul och fick ut Svensson på vägarna.

8,5 miljoner

Modellen togs ur produktion 1994 efter 8,5 miljoner tillverkade bilar. Och sedan dess har modellbeteckningen "4" fått vila i Renaults arkiv.

Men nu har arkivarien i företagets arkiv dykt ned i hyllorna. Resultatet är att en bil från Renault med beteckningen 4 på bagageluckan, snart åter kommer kunna ses på gatorna.

Skrytbil?



Den är inte vacker. Inte kromprydd. Inredningen är enkel. Om Ni vill ha en bil som grannarna är avundsjuka på — då är den här bilen inget för Er. (De begriper inte varför Ni köpt den.) Om Ni köper bil på utseendet — då kan Ni sluta läsa här. Men om Ni tillhör den ökande skara som ser förnuftigt på bilköpet, har Renault 4 mycket att 'erbjuda Er. Den behöver aldrig rundsmörjas. Kybystemet är slutet — Ni behöver aldrig oroa Er för kylvattnet. Den är *helförväkrod* mot rost. Fem dörrar — den femte sitter baktill. Den rymmer fyra personer och massor av bagage. Baksätet går att fälla ihop. Framstolarna är separata. Säkerhetsbälten standard. Renault 4 är frambjulsdriven. Den har hög markfrigång — väg är inte absolut nödvändig. Toppfarten 110. Det är en ekonomisk bil. Kostar 8.475:— "på gatan" i Stockholm. Lägsta skatteklass. Drar ca 0,6 l/mil. Låga underhållskostnader. Serviceen är utbyggd. Det finns 175 auktoriserade Renaultverkstäder i Sverige. Renault 4 är inte vacker. Inte särskilt snabb. Men ett praktiskt och billigt transportmedel för Er som vill äga bil på ett vettigt sätt. Ni kan provköra den hos närmaste Renault-handlare. Det finns ett 90-tal i Sverige. Efter provturen kommer Ni att förstå varför Renault 4 köps av fler och fler . . .

SVENSKA RENAULT AB
Fack, Bromma 1, 08/25 26 10.

*Reklamen om skrytbilen fastnade i folksjälen, just för sin underbara motsägelse.
(Bild: ur dåtida press).*

En ny Skrytbil

Det första tecknet på att något var på gång, var när konceptbilen 4Ever Trophy visades. En grovhuggen offroadbil som flirtade vild med de ökenrally-frälsta. Men tittade du nära, så kunde du ana linjer från den gamla Skrytbilen lite här och där.

Och nu har **nytagna paparazzi-bilder** från vintertester i Norrland tagits på en bil som på alla sätt tagit avstamp i konceptbilen 4Ever Trophy.

Första resultatet av Renault strategi att blåsa liv i gamla modeller och återskapa dem i en modern tappning, **visades på Genève-mässan** nu under veckan när nya Renault 5 hade premiär.

Att den nya Renault 4 blir en hel-elbil är ingen science fiction. Renault flyttar ny fram sina positioner ordentligt för billigare nya elbilar, där fyran blir en viktig ny bricka i spelet.

Konceptet är annars detsamma som ursprungsbilen. Fyra dörrar, kombicoupé-kaross och ett tak som lätt rundat i längsled övergår i den lutande bakluckan.

Produktionen och leveranserna beräknas komma igång under 2025.



*Renault 4L har funnits i en mängd varianter och för många olika ändamål.
Här en trimmad race-version.*



Om du kisar riktigt duktigt så kan du faktiskt se linjer från gamla Renault 4L i den nya versionen. Självklart kommer bilen på gatan inte att bli så aggressiv som denna konceptbil, men detta är på alla sätt avstampet till det som komma skall.

2. Dodge visar eldriven muskelbil som låter som en bensinbil

Publicerad 2024-03-06 kl 19:50 Text Erik Söderholm

Dodge har visat upp nya elbilen Charger Daytona som ska locka muskelbilsentusiaster. Den kommer med coupé- eller sedankaross – och ett system som gör att bilen vibrerar och låter.



Den snabbaste och starkaste versionen av nya Dodge Charger Daytona har ett 100 kWh-batteri, effekt på upp till 680 hästkrafter och ska klara 0–60 mph (96 km/tim) på 3,3 sekunder. Kvartsmilen, alltså sträckan 0–402 meter, ska gå på strax över elva sekunder.

Det är kanske inte jätteimponerande siffror med tanke på att **Tesla Model S Plaid** klarar 0–100 km/tim på 2,1 sekunder.

Det kan dock bli ändring nästa år, när Dodge ska presentera en snabbare prestandaversion kallad Banshee. Nya Charger kommer även med en 3,0-liters rak bensinsexå med dubbla turbo – ett bevis på att Dodge ännu inte släppt taget om förbränningsmotorerna.

Räckvidden i Dodge Charger Daytona ligger på mellan 42 och 51 mil enligt den amerikanska körcykeln och förbrukningen lär bli hög.

– Alla beslut vi tagit kring den här bilen hämmar effektiviteten. Vi kunde ha gjort en ”smält geleböna” som alla andra, och då kunde vi absolut ha fått längre räckvidd, sa Dodge-chefen Tim Kuniskis i samband med presentationen, och påpekade att ingen köper en muskelbil för att få låg förbrukning.

Ett fejkat motorljud läggs på när föraren gasar. Det kallas Fratzonic Chambered Exhaust System och är betydligt mer avancerat än så: det lägger också på vibrationer i kupén (!) för att återskapa känslan av en förbränningsmotor.



Dodge Charger Daytona kommer med antingen coupé- eller sedankaross.



Ljudsystemet ska inte bara få bilen att låta som en bensinbil, utan också återskapa vibrationerna från en bensinmotor – något som biltillverkarna annars lägger stora resurser på att minska.



Erik Söderholm



3. Cupra Born VZ sprintar med 326 hk

Publicerat 2024-03-06 Text Morten Bek

Med nästan 100 hk mer än Born e-Boost sätter Cupra nya Born VZ i gräddfilen. Med 326 hk sprintar den från 0-100 km/h på 5,7 sekunder.



När den spanska systemen till VW ID.3 lanserades var den klart snyggare och mer välbyggd än sin tyska motsvarighet. Med faceliften av [Volkswagen ID.3](#) har tyskarna kommit ikapp spanjorerna, men med den nya VZ-versionen av [Born](#) ligger [Cupra](#) i gräddfilen.

Born VZ är en elektrisk GTI innan Volkswagen ens kommit sig för att tillverka en. VZ-modellen har mycket mer kraft än den mest kraftfulla [Born](#) hittills och har förbättrats på många sätt för att göra körningen ännu roligare – och inte bara snabbare.

Elmotorn är ny, batteriet är större, bromsarna har modifierats och underredet är utrustat med en ny version av de adaptiva stötdämparna. [Cupra](#) ser till att all denna kraft får bästa möjliga förutsättningar.

Den nya elmotorn klickar igång med 326 hk på bakhjulen

Med Volkswagen-koncernens nya elmotor, som hade premiär i VW ID.7, finns det fler hästkrafter och mycket högre vridmoment. Medan den mest kraftfulla Born, den med e-Boost-beteckningen, levererar 231 hästkrafter, kommer nya Born VZ med 326 hästkrafter.

Lika viktigt är vridmomentet, som är imponerande för en kompakt elbil: 545 Nm. Det är 75 procent mer än i [Born](#) e-Boost.

Sprinten från 0-100 km/h är därmed under 6 sekunder. 5,7 sekunder för att vara exakt, vilket inte är tillräckligt för att konkurrera med en Tesla Model 3 LR. Born VZ drar fortfarande på bakhjulen, precis som andra [Born](#). Accelerationen i mellanregistret kommer definitivt att kännas snabb och jämfört med andra Born-modeller är toppfarten betydligt högre: 200 km/h.

Några extra kilowattimmar har lagts i batteripaketet, så den användbara kapaciteten för Born VZ är 79 kWh. Som ett resultat är räckvidden också stabil på 570 kilometer.



Uppgraderad hela vägen

VZ-namnet är en förkortning av det spanska ordet *veloz*, som betyder snabb. Men Born VZ handlar inte bara om hastighet. Den måste också vara rolig, exakt och engagerande, och förändringarna jämfört med en standard **Born** är betydande.

Det börjar med en omdesign av det adaptiva DCC-underredet, som nu går under smeknamnet Sport. Det adaptiva chassit har nya stötdämpare och fjädrar bak, och fram har motsvarande element uppdaterats. Rullningsstabilisatorn har också uppdaterats och bromsarna är utformade för att ge en bättre känsla för bromspunkten. Styrningen har fått en rejäl översyn med både ny hårdvara och ny mjukvara.

De stora däcken, bredare och redo för mer sport, sitter på nya 20" lättmetallfälgar. De nya hjulen är inte den enda designnyheten hos Born VZ. På utsidan finns några nya lacker som endast är tillgängliga på VZ, men på insidan finns skålade säten och en större 12,9-tums infotainmentskärm.

Born VZ introducerar också flera nya funktioner till modellen som tar sig till andra utgåvor. Förbättrade säkerhetssystem, lampor i touchpanelen framför infotainmentskärmen, ett ljudsystem från Sennheiser och Smart Light-teknik, som **Cupra** säger inte är stämningsbelysning, utan ett helt nytt sätt att interagera med bilen.



Relaterade artiklar:



Cupra Tavasca är mer än en spansk VW ID.5



Bytbils bilspion: Cupra Born och Cupra Leonfacelift



Cupra Born uppdateras – får större batteri



Porsche Panamera får en andra chans



4. Peugeots nya suv tar upp kampen mot Tesla

Uppdaterad 08 mars 2024

Publicerad 07 mars 2024

Medan alla andra stirrar i backspegeln gasar Peugeot rätt in i framtiden. Längre räckvidd och kraftfullare motor ska utklassa konkurrenterna.



Peugeot e-3008 kommer ha mer coupékänsla än tidigare modeller.

Orolig för hur långt din helelektriska suv ska kunna ta dig på en laddning? Eller är du kanske trött på regelbundna stopp bara för att ladda batteriet? Snart är allt detta ett minne blott.

Tredje generationen av Peugeots kompakta suv 3008 kommer nämligen i en elektrisk version med en räckvidd på upp till 70 mil, skriver [Automotive News Europe](#).

Mainstream och premium i ett

Renault Scenic E-Tech, Volvo EV30 och Tesla Model Y.

Det är några av konkurrenterna som Peugeot e-3008 tänker köra om – tack vare ett batteripack på 73 kilowattimmar och en elektrisk motor med 210 hästkrafter.

Modellens interiör är lyxigare än i tidigare modeller. På så vis ska Peugeot locka både mainstream-köpare och de som oftast letar bilar i premiumsegmentet.



Nya elsuven kommer också med en riktigt bred touchscreen.

“Alla elbilar ser likadana ut”

“Det finns många elbilar där ute och de ser alla likadana ut”, säger Peugeots vd **Linda Jackson** till **Top Gear**.

Peugeots unika designtradition stavas distinkta ljussignaturer och en teknisk känsla i bilarnas design.

Jackson är heller inget fan av att återuppliva retromodeller.

Istället vill hon lägga all vikt vid att utveckla nuvarande och framtida fordon genom innovation i interiör och teknologi.

Nyskapande ratt

Hypersquare är ett exempel på detta, ett “revolutionerande” rattkoncept som planeras att lanseras till 2026.

Rattmodellen bygger på digitala kontroller och steer-by-wire-teknik.

Trots elbilsmarknadens kräftgång är Linda Jackson övertygad om att framtiden är elektrisk – åtminstone i Europa.

“Vi har en riktigt bra chans här eftersom vi är mycket starka i Europa och med elektriska fordon”, säger hon.

Läs mer: [Peugeot välkomnar ChatGPT](#)

Läs mer: [Billiga elbilar – för populära](#)

Läs mer: [Är touchskärmen i bilen en säkerhetsrisk?](#)



Simon Kronö

Rutinerad journalist och redaktör som bevakar ämnesområden som företag och privatekonomi, men även världen.



5. Pembleton T24

Publicerad 14 aug 2023

Brittiskbyggd 361 kg glädjebil.



FILM: <https://youtu.be/ZouEkDHLJyQ?t=17>

Ursäkta mig gamle vän, men vad är det här med en förkrigsbil på TopGear.com?

Frukta inte, kära läsare. Vi tänker inte bli helt skäggiga om veteransportbilar från 1920- och 30-talen på dessa sidor, för det du ser ovan är faktiskt en helt ny bil.

Bra sorg, eller hur? Vad är det då?

Det är Pembleton T24 – en motorcykelmotoriserad fjäderlätt cykelbil som är handbyggd i den exceptionellt sömniga byn Bayton i Worcestershire. Det betyder att det är knappt en timmes bilresa från Morgan, och ja, T24 ser lite ut som den gamla [3-hjulingen](#) om den skulle få ett fjärde hjul.

Även om Pembleton säger det gör de faktiskt sin egen trehjuliga cykelbil. Faktum är att företaget bildades av Phil Gregory, som 1999 byggde den allra första Pembleton-trehjulingen med hjälp av aluminiumkarosspaneler från en gammal husvagn. Han gjorde det genom att göra upp ritningar och bygga den på bara fem veckor, eftersom trehjulingarna gick gratis på färjan till Irland och en roadtrip på bröllopsdagen närmade sig med stormsteg.

Fram till 2020-talet byggde Pembleton – som nu drivs av Phils son Guy Gregory – endast trehjuliga skapelser som följde på Phils original, och sortimentet inkluderar fortfarande V-Sport-stativet.

T24 är dock den senaste skapelsen och Pembleton beskriver den som "Veteranbilismen i ny tappning för nutiden".



Vad är det för motor?

Bra fråga. Som du tydligt kan se är det en luftkyld v-twin cykelmotor. Levereras av Moto Guzzi, du kan få den i 744cc eller 853cc smaker. Vi har provat det sistnämnda, vilket innebär strax under 80 hk och 59 lb ft vridmoment.

Pfft. Det låter inte så mycket.

Det är det inte. Men när vi beskrev den här saken som en fjäderviktare ljög vi verkligen inte. Allt som allt väger T24 bara 361 kg tack vare sina aluminiumpaneler draperade över en rörformad stålram. Det gör den över 20 kg lättare **än Harley Davidson Road Glide ST som vi recenserade nyligen**, och om du har levt under en sten under det senaste århundradet och inte är medveten om det är det en riktig motorcykel.

Oj. Det måste ju göra det roligt att köra?

Tja, få det här; cykelmotorn i (eller ska vi säga "hängandes ut") T24 driver faktiskt framhjulena genom en fyrväxlad, dog-leg växellåda som kommer från en Citroën 2CV, med spaken utskjutande från T24:s instrumentbräda. Växellådan tar lite tid att vänja sig vid, men när du väl är ordentligt bekant är den en fröjd att använda och att byta växel känns som en riktig händelse.

Det finns också Pembletons egen helt oberoende dragstångsfjädring, plus justerbara dämpare och inte ens en antydning till ABS, dragkraft eller servostyrning. Den behöver helt enkelt inte någon av dem.

Styr- och bromskänslan är utmärkt avvägd, och det exemplar vi körde var inställt för att vara något mjukare för att introducera lite karossrullning. Inget hörn är det andra likt i en T24. Du kan få understyrning, du kan få överstyrning: det är verkligen någons gissning tack vare 4,5x18 Longstone-däcken, men det kommer att ge dig ett leende på läpparna och du kommer aldrig att köra tillräckligt snabbt för att ställa till det.



Så det går inte snabbt?

Det beror på vad du mäter det mot. Förvänta dig inte att T24 ska kunna hålla jämna steg med en Caterham - till och med [en boggo 170S](#) med 100 kg extra ombord och bara 84 hk skulle kunna hålla den genom en serie kurvor - men Pembleton är en helt annan upplevelse när den guppar och slingrar sig över vägen. Allt över 30 mph känns ändå ganska snabbt, och den kommer att sitta på en 65 mph kryssning ganska gärna.

Ljudet ger också en stark känsla av hastighet. V-tvningen mullrar fram på tomgång och vibrerar i hela badkaret, och Pembletons nuvarande avgassystem innebär att T24 låter aggressivt under acceleration innan den poppar och sprakar vid överkörningen.

Det kan dock inte vara särskilt praktiskt, eller hur?

Det är där du har fel. Okej, det finns inget tak alls, men på något sätt har Pembleton lyckats göra den här saken genuint användbar när solen skiner. Det kan se gammaldags ut, men du kan lita på att det startar varje gång.

Det är också bekvämt. Växellådan är monterad framtill och naturligtvis finns drivhjulen där uppe också, så det finns ingen transmissionstunnel som går genom mitten av sittbrunnen. Det innebär gott om plats för två vuxna på den bekväma läderbänken, och om du faller fram sätena finns det tillgång till ett vattentätt bagageutrymme på 200 liter. Det är mer bagageutrymme än vad du hittar i en [Honda e](#).

Böter. Men den är handbyggd så den måste vara dyr?

Det kan det vara. Tillvalslistan konkurrerar med Porsche när det gäller dess längd och förmåga att få dig att spendera mycket mer pengar än vad du ursprungligen hade förväntat dig, med saker som de svarta keramiskt belagda avgasrören som kostar 986 pund, en sportfjädring för 180 pund, målade trådhjul för 625 pund och den polerade växelspaksknoppen i mässing för 39 pund.

Guy berättar att de flesta kunder fortfarande väljer den nakna polerade aluminiumlooken, som inte bara sparar pengar på färg utan också visar upp det utmärkta hantverk som ligger bakom varje Pembleton-bygge.



Priserna börjar alltså från 32 995 pund för den mindre 50 hk-ish 744cc-motorn, men om du vill ha den starkare 853cc-enheten kommer den att ligga strax under 40 000 pund innan du börjar kryssa i alternativrutorna. Ändå innebär bristen på vikt att du sparar pengar på bränsle - vi får veta att ägarna har haft ett genomsnitt på cirka 60mpg och att det är möjligt att få 350 miles på en enda tank.

T24 må vara ett extremt exempel med en galen körupplevelse, men allt med den visar varför vi bör satsa på lättare och lättare bilar.





6. Provs Skoda Enyaq 85 – motorn vi väntat på

Av Magnus Fröderberg Foto Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-03-07 Uppdaterad 2024-03-07

Skoda Enyaq har fått en ny bakre elmotor som gör stor skillnad. Vi provkör alla tre modellvarianterna 85, 85x och RS.



När Skoda Enyaq 80 byter namn till 85 betyder det både snabbare och roligare.

Tänk att en siffra kan göra så stor skillnad. När Skoda Enyaq 80 byter namn till 85 innebär det att bilen blir betydligt snabbare, kraftfullare och roligare. Vi kan också beskriva det med andra siffror: 0–100 km/h går 1,9 sekunder snabbare.

VAD ÄR NYTT?

Den nya elmotorn ingår i ett nytt drivpaket som heter APP på VAG-språk och som debuterade i **Volkswagen ID.7**. Motorn kommer även i flera versioner av syskonmodellerna **Audi Q4 e-tron** och **Volkswagen ID. 4** och **ID. 5**.

APP kan ge 286 hästkrafter och 550 Newtonmeter i drivmoment – att jämföra med 204 hk och 310 Nm med den gamla motorn. Detta gör tydlig skillnad i den bakhjulsdrivna versionen 85 och toppmodellen RS. Den senare har blivit 1,1 sekund snabbare till 100 km/h och avverkar sprinten på 5,5 sekunder.

Tidigare fanns även en 60-modell med mindre batteri. Den kommer att få comeback framöver, kanske som Enyaq 65?



Du känner igen den nya versionen på att det står "85" i stället för "80" och att beteckningen "iV" försvunnit. Trots vinterväglag är den bakhjulsdrivna versionen stadig på vägen.

Mellanmodellen 85x då? Här har det avsiktligt inte hänt lika mycket. En blygsam effektökning på 21 hk ger bara 0,2 sekunders förbättring av 0–100-sprinten, vilket gör den bara 0,1 sekund snabbare än den bakhjulsdrivna versionen.

Enyaq 85 och 85x har båda samma angivna effekt och det är en uppenbar nedtrimning av 85x för att det ska vara tydlig skillnad mellan de två fyrhjulsdrivna modellerna 85x och RS. På det viset blir valet mellan 85 och 85x bara en fråga om framdrivning.

En annan nyhet är att Enyaq 85 och 85x fått samma toppfart som RS-modellen: 180 km/h. Listan över förbättringar rymmer också snabbare laddning av de fyrhjulsdrivna modellerna, maxeffekten har höjts från 135 till 175 kW. I alla modeller finns möjlighet till förvärmning av batteriet för att ytterligare snabba på laddningen.

Lite tid kan också sparas genom att Enyaq fått stöd för "Plug & Charge", det vill säga att laddstolpen känner igen bilen så man slipper laddbricka eller laddkort.

Ingenjörerna har även putsat på infotainmentsystemet som nu nått version 4.0 och har blivit snabbare och mer logiskt uppbyggt så att man snabbare kan nå viktiga funktioner.

Den som vill lyxa till det kan numera köpa Enyaq i "Laurin & Clement"-utförande. Det är ett utrustningspaket som ger ökad komfort och mer blingbling med särskilda 21-tumsfälgar och yttre karossdetaljer i grått. Just nu går det även att köpa en välutrustad introduktionsversion av Enyaq 85/85x/RS som kallas Solid Edition.



*De fyrhjulsdrivna versionerna har fått snabbare laddning med 175 kWh som maxeffekt.
Alla modeller har fått Plug & Charge.*

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Det är bra tryck i den nya motorn och det förändrar upplevelsen av den bakhjulsdrivna versionen påtagligt. Det finns klipp i motorn när man behöver extra skjuts.

Liksom tidigare är Enyaq tyst, bekväm och rymlig – en utmärkt vardagsbil. Trots att vi kör på små snöiga vägar i Alperna känns bakhjulsdrivna Enyaq 85 mycket stadig. Försöken att få sladd och spinn går dåligt.

Att hoppa över till fyrhjulsdrivna Enyaq 85x påverkar knappt körupplevelsen, men det dyker upp en knapp kallad "Traction" bland körlägena för tillfällen då det är ovanligt svårt att få fäste.

Förväntan på den nya RS-modellen är stor. Och ja, äntligen känns bilen lite busig, men det där riktiga trycket som konkurrenter som Smart #3 Brabus bjuder på saknas. Fjädringen är lite styvare, men känslan är fortfarande trimmad familjefraktare.

VILKEN SKA JAG KÖPA?

Det är utan tvekan bakhjulsdrivna Enyaq 85 som är den stora vinnaren på uppgraderingen även om vi inte får den högre laddeffekten.

Att lägga 40 000 kronor extra för fyrhjulsdrift känns inte motiverat för de flesta med tanke på hur bra greppet är på vinterväg med modern bakhjulsdrift. Dessutom tappar man lite räckvidd.

RS-modellen är fortfarande för snäll för att riktigt locka. Ge oss ännu mer rå kraft och möjlighet att stänga av antisladdsystemet – då kanske...

ŠKODA



TEKNISK INFO/Skoda Enyaq 85 (RWD)

Drivlina: El, 1 elmotor, 286 hk/545 Nm. Bakhjulsdrift. Laddeffekt 135 kW DC / 11 kW AC. Batteri 77 kWh netto. V2L: Nej V2G: Nej

Kaross: L/b/h 4 649/1 879/1 616 mm. Axelavstånd 2 764 mm. Tjänstevikt 2 137 kg. Maxlast 550 kg. Bagagevolym 570 l. Frunk 0 l. Dragvikt: 1 000 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 6,7 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning, blandad körning 15,1–15,8 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 534–557 km (WLTP).

Pris: 559 900 kr. Aktuell nu.

Skoda Enyaq 85X (AWD)

Drivlina: El, 2 elmotor, 286 hk/679 Nm. Fyrhjulsdrift. Laddeffekt 175 kW DC / 11 kW AC. Tjänstevikt 2 200 kg. Maxlast 550 kg. Bagagevolym 570 l. Frunk 0 l. Dragvikt: 1 200 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 6,6 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning, blandad körning 15,2–16,9 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 511–529 km (WLTP).

Pris: 599 900 kr. Aktuell nu.

Skoda Enyaq RS (AWD)

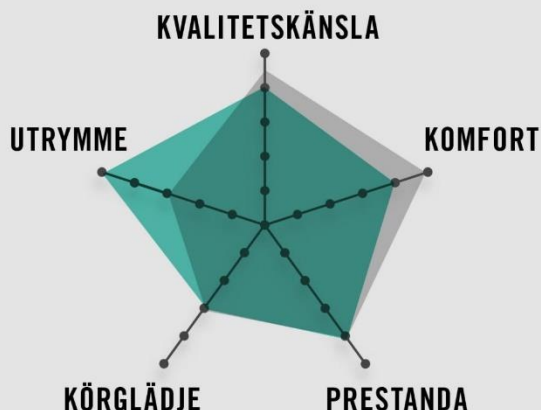
Drivlina: El, 2 elmotor, 340 hk/679 Nm. Fyrhjulsdrift. Laddeffekt 175 kW DC / 11 kW AC. Tjänstevikt 2 250 kg. Maxlast 500 kg. Bagagevolym 570 l. Frunk 0 l. Dragvikt: 1 200 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 5,5 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning, blandad körning 16,2–16,7 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 521–534 km (WLTP).

Pris: 659 900 kr. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Skoda Enyaq 85 (RWD)
- Smart #3 Premium (RWD)

**SUMMERING**

Bäst: Bekväm, tyst och mycket rymlig i både kupé och lastutrymme. Rapp motor och bra väghållning. Hyfsat låg förbrukning.

Sämst: Endast 135 kW-laddning (RWD). Ingen frunk.



Magnus Fröderberg

Teknikens Värld

7. Nytt krav på fysiska knappar i bilen

Publicerad av Sanne Hansen 06 mar 2024 kl 18:47

Euro NCAP presenterar nya riktlinjer som ska införas 2026, vilka bland annat innebär att vissa funktioner behöver ha knappar i bilar för att de ska kunna få fem stjärnor.



Euro NCAP vill minska överanvändningen av pekskrmar. Fysiska reglage förespråkas, men just klimatreglage i knapp- och vredformat lär försvinna allt mer.

Allt fler biltillverkare tar bort knappar och stoppar i stället in funktioner i pekskrmar. Vissa stör vi oss på, vissa fungerar okej (framför allt i kombination med röststyrning) och vissa är rentav trafikfarliga. Det är något som även krocksäkerhetsorganisationen Euro NCAP har tagit fast på, då det helt enkelt är dåligt för bilkörningen att behöva flytta fokus från vägen ner till en pekskrm för att använda nödvändiga funktioner.

Därför har Euro NCAP presenterat nya riktlinjer som ska börja gälla från och med 2026, som bland annat innebär att vissa funktioner måste gå att nå enkelt via knappar i bilen för att bilen ska kunna uppnå högsta betyget i krocksäkerhetstestet. De funktioner som kravet gäller är blinkers, varningsblinkers, vindrutetorkare, tuta och SOS-funktioner.

– Överanvändningen av pekskrmar är ett branschomfattande problem, där nästan varje fordonstillverkare flyttar viktiga kontroller till centrala pekskrmar, vilket tvingar förare att ta blicken från vägen och ökar risken för distraherande olyckor, säger Matthew Avery, direktör för strategisk utveckling på Euro NCAP, till brittiska [hagerty.co.uk](https://www.hagerty.co.uk).

En funktion vi stört oss på hos [Tesla](https://www.tesla.com) är att de tagit bort sin blinkersspak och i stället har knappar på ratten – frågan är om dessa knappar kommer räknas eller om Euro NCAP kräver vanlig, hederlig spak. Det framgår inte riktigt exakt hur knapparna ska vara utformade, men det bromsar åtminstone utvecklingen till att allt ska in i skärmar, vilket vi är glada för. Att köra bil ska vara säkert och man ska kunna använda funktioner på ett enkelt sätt och samtidigt ha ögonen på vägen.



8. Tusentals lyxbilar sjönk – nu stäms Volkswagen av rederiet

Av Daniel Jacobs Uppdaterad 07 mars 2024 Publicerad 07 mars 2024

2022 sjönk fraktfärjan Felicity Ace utanför ögruppen Azorerna med tusentals lyxbilar ombord. Nu stäms Volkswagen Group då det misstänks att branden startade i en elbil.



Enligt en stämning var det en Porsche Taycan som gjorde att fraktfartyget brann och sjönk utanför Azorerna 2022.

Fartyget transporterade bilar över Atlanten och började brinna och behövde överges av sin besättning, **vilket Dagens PS då rapporterade om**. Felicity Ace drev brinnande omkring på Atlanten under en vecka i februari 2022 innan den sjönk.

Lyxbilar för 3,7 miljarder

Ombord på Panama-flaggade Felicity Ace fanns det tusentals bilar, bland annat lyxbilar och sportbilar från märken som Porsche, Lamborghini och Bentley som skulle transporteras från Emden i Tyskland till Rhode Island i USA. Värdet på bilarna ombord uppskattades av Russell Group till motsvarande 3,7 miljarder kronor.

Nu kommer också det juridiska efterspelet, där Volkswagen i två olika rättsprocesser stäms av bland andra rederiet Mitsui och försäkringsbolaget Allianz.

Målsägarna: Började i en Porsche Taycan

Målsägarna hävdar att branden startades av litiumjonbatterier från en elbil av märket Porsche Taycan och hävdar att Volkswagen underlåtit att informera dem om faran och nödvändiga försiktighetsåtgärder som krävdes för att transportera sådana fordon, enligt dokument från domstolen i Stuttgart som **Bloomberg rapporterar om**.

Fallet lämnades in för ett år sedan, men har ännu inte börjat processas då parterna är oense om hur mycket pengar som måste betalas in i säkerheter före målet kan fortsätta. Volkswagen bekräftar stämningen, men vill inte kommentera den, skriver Bloomberg.

Läs även: Lyxbilar värda 3,7 miljarder på brinnande fraktfärjan (Dagens PS)

Läs även: Taycan: Snabbaste Porschen någonsin (Dagens PS)

9. Fackets nya smällar mot Tesla

Av Elis Kalmér

8 mars 2024, 17:44

IF Metall kräver insyn i vad som pågår inne på Tesla. Ett krav som Tesla i enlighet med svensk lag måste uppfylla. Samtidigt ökar pressen på företaget då Elektrikernas fackförbund i dag meddelade att man inte kommer bygga fler laddstationer. – I kombination med Sekos varsel, som de lade för två veckor sedan, kommer det nog att bli helt stopp, sa Mikael Pettersson, Elektrikerna till [Dagens Arbete](#).



Teslas nya laddstation i Halmstad.

IF Metall vill ha insyn i vad som pågår på Tesla. Därför har man bjudit in Teslachefer på de orter där företaget är verksamma till dialog med fackliga medlemmar om vad som händer i företaget.

– De har en skyldighet enligt medbestämmandelagen att informera de fackliga organisationerna, säger IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä till Dagens Arbete.

Lagen gäller oaktat kollektivavtal eller ej och är menat att reglera förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare i exempelvis en process som denna.

– Men de har inte informerat facket löpande. Därför har vi talat om för dem att nu är det dags att börja agera enligt svensk lag, säger Veli-Pekka Säikkälä.

Beskedet från IF Metall kommer samtidigt som sympatistrejlkande Elektrikerna, meddelade att man, utöver tidigare åtgärder om att inte utföra service å Teslas vägnar, nu dessutom sätter stopp för installation av nya laddstationer.

– Det här pågår hela tiden. De bygger nya verkstäder och nya laddstationer. Därför lade vi ett sympativarsel för nyinstallationer, så vi får stopp på det, säger Mikael Pettersson, förhandlingschef på Elektrikerna.

Informationen som arbetsgivaren, i det här fallet Tesla, behöver delge under mötena med IF Metall rör bland annat frågor som ekonomi, personalpolitik och företagets utveckling. Enligt Veli-Pekka Säikkälä finns det ibland en uppfattning om att man endast är skyldig att förhandla enligt lagen MBL ifall man är knuten till kollektivavtal men det stämmer inte, rapporterar [Dagens Arbete](#).

LÄS MER:



IF Metalls nya drag: Vill slå ut Teslas laddnätverk



IF Metall utesluter Tesla-anställda: "Aldrig hänt tidigare"



Framsteg i Tesla-strejken: "Bra diskussion"



Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.

10. Elektrikerna utökar blockaden mot Tesla – stopp för nya laddare

Publicerad 2024-03-08 kl 14:34 (uppdaterad 2024-03-08 kl 14:42) Text Erik Söderholm

Det kan bli svårare för Tesla att utöka nätverket av Supercharger-laddare när fackförbundet Elektrikerna utökar sin blockad.



Fackförbundet Elektrikerna har sedan tidigare infört [sympatiåtgärder](#) som stöd för IF Metalls strejk mot Tesla. Det innebär att förbundets medlemmar inte får reparera elfel på Supercharger-laddarna eller vid Teslas serviceverkstäder.

Nu utökas blockaden till att även omfatta installation av nya laddstolpar och serviceverkstäder som byggs av Tesla. Den tidigare blockaden utökas dessutom med fler laddstationer och verkstäder.

– En sådan stor spelare som Tesla måste följa spelreglerna på den svenska arbetsmarknaden. Elektrikerna har musklerna att hålla igång konflikten så länge som det krävs. Det gör att det över tid kan bli besvärligt för Tesla om elen skulle krångla på en verkstad eller laddstation, säger Elektrikernas förhandlingschef Mikael Pettersson i ett [pressmeddelande](#).

I februari införde även fackförbundet Seko en blockad mot att [ansluta och reparera Teslas laddstationer](#).

Teslas svenska bolag TM Sweden AB hävdar att de skapar bättre förutsättningar för både företaget och sina anställda genom att inte teckna kollektivavtal. Enligt svensk lag får företag själva välja om de vill vara fackligt anslutna eller inte.



Erik Söderholm

11. EU: kinesiska elbilar får orättvisa subventioner

Av Bobby Green

2024-03-06 kl 11:00

Högre tullavgift att vänta



En kinesisk elbil.

Sedan oktober förra året har EU granskat elbilstillverkare från Kina för att se om de har fått subventioner från kinesiska staten vilket i sin tur gör att de konkurrerar med resten av världen på orättvisa villkor. Nu säger sig EU-kommissionen ha bevis för att detta stämmer vilket i sin tur kan leda till att bilarna som importeras får en ny mycket högre tullavgift. Dagens ligger på tio procent och den nya skulle kunna hamna på 20-25 procent. Avgiften skulle kunna träda i kraft från nyår, och bilar som importeras fram till dess kan få den retroaktivt.



Bobby Green

12. Så klarar en elektrisk Scania 23 minusgrader

Av Erik Aspegren 8 mars 2024 kl 06:58

Elektriska lastbilar används ofta för relativt korta, regionala sträckor, och många är skeptiska mot dess räckvidd och bristen på laddstationer. En brittisk journalist bestämmer sig därför för att köra ellastbilen Scania 40R från Trysil till Södertälje – en resa som lämnar vissa frågetecken.



FILM: <https://youtu.be/29iN39Vhwnc>

I och med den stora omställningen inom bilindustrin har allt fler företag börjat tillverka ellastbilar, men till skillnad från personbilar finns relativt lite information och tester om ellastbilars prestation under längre tester. En brittisk journalist, Will Shiers, redaktör på Commercial Motor Magazine, tar därför tillfället i akt och kör en Scania 40R från Trysil i Norge till Scantias hemstad Södertälje.

Visserligen är videon producerad av Scania själva, så man kan anta att testet varit relativt fördelaktigt. Kanske visar testet inte heller en helt ärlig vinkel, men det kan fortfarande ge en intressant bild av ellastbilars långtidsprestanda. Bland annat meddelar Shiers i början av videon att vikten på lastbilen är 34 ton, vilket innebär en dellast. Den totala vikten för en Scania 40R är nämligen 44 ton.

Vid resans start i Trysil är det 23 minusgrader. Resan delas upp på två dagar. När journalisten passerar den svenska gränsen berättar han att lastbilens räckvidd är 20 mil med 40% laddning kvar i batteriet. Will Shiers berättar också i videon att den officiella räckvidden för Scania 40R är 350 km. Shiers laddade sin lastbil den första dagen vid gränsen och säger att

han kom till stationen med 36% batteri och att det tog 46 minuter att ladda från 36% till 100%.

Will Shiers säger att han kunde ha klarat hela sträckan från start, från Trysil, till Karlstad, och rent teoretiskt hade han kunnat det, eftersom det är cirka 300-305 km. Men han valde att ladda, nådde stationen med 36 %, och kartan visar att han åkte 19 mil för att komma dit, faktiskt. Alltså, på 190 km förbrukades 64% av batteriet, vilket betyder en förbrukning på cirka 33,6% per hundra avverkade kilometer. Det ger en total räckvidd på 297 km under dessa förhållanden. Så i praktiken skulle Shiers inte ha kunnat köra till Södertälje på en laddning.

Den brittiske journalisten uttrycker sig på ett oklart sätt angående laddningen. Han säger att han åkte 30 mil på en enda "tank". Men från laddstationen i Magnor via Karlstad till Södertälje är det dock 385 km. Eftersom journalisten berättar att han hade 26% kvar i batteriet i Södertälje finns det alltså ingen möjlighet att han bara laddat en gång.

Skulle han ha laddat i Karlstad är sträckan 27 mil, alltså i princip 30 mil. Därför måste 74% av batteriet använts för de 27 milen. Detta innebär en teoretisk räckvidd på 365 km, men då måste man också tänka på att lastbilen är 10 ton lättare än den tillåtna totalvikten.

Som slutsats kan man säga att testet lämnar en del frågetecken kring laddningen och hur det egentligen genomförts. Baserat på informationen i videon kan man säga att räckvidden vid gynnsamma förhållanden kan nå de utlovade 350 km. Men vid förhållandena som i videon är den verkliga räckvidden snarare strax under 300 km, ändå en positiv siffra med tanke på de hårda temperaturförhållandena.

LÄS MER:

- [BYD:s nya giv: Utmana Volvo och Scania i Sverige](#)
- [Superbatteri från Northvolt och Scania: Klarar 1,5...](#)
- [Scanias nya elektriska superlastbil: "De har kört om Tesla"](#)
- [Scanias tuffa krocktest – så klarar ellastbilen...](#)
- [Scania mot Mercedes i vild match: "Kommer sopa mattan..."](#)
- [Svenska Karin tar över som högsta chef för Mercedes...](#)



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW.

Nås på erik.aspegren@carup.se



13. Scania sågar Northvolt: "Hade handlat om ett antal tusen fordon"

Uppdaterad 06 mars 2024

Publicerad 06 mars 2024

Fjolåret blev ett fiasko för Scania gällande leveranser av ellastbilar, vilket vd:n Christian Levin lägger på leverantören Northvolt. Men förutom den plumpen går Scania och ägaren Traton riktigt starkt just nu.



Ellastbilar utanför Scanias nya batterifabrik i Södertälje.

Scania har problem att leverera ellastbilar till sina kunder, i fjol blev det bara 222 stycken. I en [intervju i Svenska Dagbladet](#) lägger vd:n **Christian Levin** ansvaret för det på den svenska batteritillverkaren Northvolt som inte kommit upp i volym i sina leveranser.

“Det är svårt att mäta. Intresset är fortsatt stort men vi har inte kunnat leverera på de order vi fått in”, säger han till SvD på en fråga om hur stort intresse det finns för ellastbilarna.

Han får frågan om hur många ellastbilar Scania hade kunnat leverera om produktionen hade fungerat.

“Det hade handlat om ett antal tusen fordon. Nu ser vi att det kommer fler battericeller från Northvolt och jag hoppas det blir ett uppsving under andra halvåret så vi kan börja beta av de beställningar vi har”, säger han.

Batteritillverkaren lovar bättre leveranser i närtid, även om de inte kommer upp i full produktion under 2024.

“Från att ha levererat tusentals celler per vecka är vi nu asuppe i tiotusentals per vecka. Vi har också fått en ny nivå av stabilitet i produktionen och jobbar för att komma ikapp”, säger Anders Thor, kommunikationschef på Northvolt till SvD.

Men trots att de storslagna planer på ellastbilar hackar så går det riktigt bra för Scania, som startat året starkt med en ökning i leveranserna på 38 procent, [som Dagens PS rapporterat om](#). Ägarkoncernen Traton ([börskurs Traton](#)), som består av Scania och flera andra bolag, rusade på börsen efter den senaste kvartalsrapporten.

Under onsdagen höjer också Deutsche Bank sin rikkurs för Traton, som handlas på både Stockholmsbörsen och Frankfurtbörsen. De ser en uppsida i aktien på 75 procent. Vid 11.30-tiden på onsdagen är Tratonaktien upp 5,6 procent.



Daniel Jacobs

Läs även:



“Dopad marknad” förra året: 2024 tuffare för tunga lastbilar



Succéstart på året för Scania – leveranserna upp 38 procent

14. Royal Enfield Himalayan är svag?

Av Redação

05/03/2024

Se pris, egenskaper och specifikationer.



Royal Enfield Himalayan är en motorcykel designad för äventyr och touring, först lanserad 2016. Den markerar Royal Enfields inträde i äventyrsmotorcykelsegmentet, känt för sin mångsidighet både på asfalterade vägar och terräng.

Himalayan har utvecklats med fokus på enkelhet, hållbarhet och förmåga att korsa olika terrängar med lätthet, vilket gör den till ett populärt val bland resenärer och friluftsentusiaster.

Egenskaper och Specifikationer:

Motor

Himalayan drivs av en LS410-enkelcylindrig, luft- och oljkyld, 411cc motor. Denna motor har utvecklats speciellt för Himalayan och erbjuder en balans mellan kraft och vridmoment över ett brett varvtalsområde, vilket gör den lämplig både för stigar och långa resor på motorvägar.



Royal Enfield Himalayan.

Prestanda

Motorn erbjuder blygsam prestanda (vissa anser den till och med svag), men mycket pålitlig, med fokus mer på användbarhet vid låga och medelhöga varvtal än på hög effekt. Detta resulterar i bra vridmoment vid låga varvtal, vilket underlättar körning på svåra terränger och ger komfort på långa resor.

Fjädring och Bromsar

Fjädringen är utformad för äventyr, med långa teleskopiska gafflar fram och en monoshock med länk bak. Bromsarna inkluderar en stor skivbroms fram och en bak, båda med ABS-system, vilket ger bra bromskraft under olika förhållanden.

Design och Komfort

Himalayan har en robust och funktionell design, med en sits av lättillgänglig höjd, vindskydd och en ergonomisk körställning, perfekt för långa timmar på vägen eller utanför den. Motorcykeln levereras också med en robust bagageställ, motorskydd och en instrumentpanel som inkluderar kompass och höjdmätare, vilket understryker dess äventyrliga karaktär.

Terräng- och Touringkapacitet

Med blandade däck, hög markfrigång och motorskydd är Himalayan väl rustad för att hantera grusvägar, grus och andra utmaningar utanför vägen. Dess bränslekapacitet på cirka 15 liter ger bra räckvidd och kompletterar dess förmåga för långa resor.

Pris

Tillgänglig i 9 färger kostar Royal Enfield Himalayan i Brasilien R\$ 24.290,00 (4900 USD). Sedan sin lansering har Royal Enfield Himalayan genomgått flera uppdateringar för att förbättra kvaliteten, prestandan och lägga till nya funktioner som satellitnavigation. Den förblir ett populärt val bland motorcykelentusiaster som letar efter en prisvärd, kapabel och bekväm motorcykel för långväga äventyr och terrängutforskning.



Specifikationer

Kategori	Specifikation
Motor	Enkelcylindrig, 4-takts, luftkyld, 411cc
Maxeffekt	24,3 hk @ 6500 varv/min
Maximalt vridmoment	32 Nm @ 4000-4500 varv/min
Växellåda	5 växlar
Fjädring fram	Teleskopgaffel, 200 mm fjädringsväg
Fjädring bak	Monoshock med länk, 180 mm fjädringsväg
Bromsar fram	300 mm skivbroms med ABS
Bromsar bak	240 mm skivbroms med ABS
Däck	Fram: 90/90 – 21"; Bak: 120/90 – 17"
Sitsens Höjd	800 mm
Vikt	199 kg (Vikt i körklart skick)
Bränsletankens Kapacitet	15 liter
Mått	Längd: 2190 mm, Bredd: 840 mm, Höjd: 1360 mm

+ [Här är de 10 mest sålda äventyrsmotorcyklarna år 2024](#)

15. Volvos okända GT-modell – nu säljs enhörningen

Av Erik Aspegren 7 mars 2024 kl 13:43

Som en specialversion av Volvos sportigaste modell introducerades 480 GT i en upplaga om bara 250 bilar. Exklusivt för den brittiska marknaden var målet att skapa den ultimata 480:n. Nu klubbas en USA-registrerad 480 GT på auktion – utan reservationspris.



FILM: <https://youtu.be/QCwu99HKAtE>

Efter att Volvo 480 funnits på marknaden i åtta år ville Volvo hetta till sin lilla coupé lite extra. Därför introducerades en ny version, 480 GT på den brittiska marknaden år 1994 som bara tillverkades i 250 exemplar. Nu säljs en av de speciella bilarna hos den **amerikanska auktionsfirman Bring a Trailer**.

Volvo 480 GT fanns bara i färgerna Racing Green Metallic och Burgundy Pearl Metallic. Det speciella med GT var framför allt interiören i läder som designades av en konstnär och hade ett rött, grönt och brunt tryckt mönster, där varje bil fick ett unikt mönster. GT hade också luftkonditionering som standard.

– Lädrets lyx och elegans...med komforten av luftkonditionering, så löd Volvos slogan i broschyrerna till 480 GT. Övrig utrustning var bland annat 15-tums Vesa-lättmetallfälgar och GT-versionen var endast tillgänglig med 2.0-motorn på 110 hk.

Just det här exemplet är i Burgundy Pearl Metallic och importerades till USA sommaren 2023. Interiört finns utrustning som uppvärmda framsäten, elfönsterhissar och en kassett-stereo. Säljaren har under sitt ägande ersatt och bytt ut bland annat stötdämparna som utvecklades i samarbete med Lotus.



Formgivningen av 480 blev helt unik och liknade inget annat i produktportföljen när den introducerades 1986. Dessutom var den Volvos första framhjulsdrevena modell. Volvo siktede in 480 på USA-marknaden. Det bestämdes att bilen skulle få en låg, sportig front och för att klara lagkraven i USA fick bilen popup-strålkastare, enda gången i en Volvo. Kylargrillen med den diagonala Volvo-ribban placerades för första gången under stötfångaren och därför liknade fronten en uppochnedvänd Volvo. Men modellen hade stora problem med barnsjukdomar och Volvo lanserade den aldrig i USA.

Enligt [Bring a Trailer](#) har denna trettio år gamla 480 GT lackerats om någon gång under tidigare ägande. Dessutom är bakljusglasen blekta och det finns sprickor i den ena spegelkåpan och fronspoilern. Det står också i annonsen att bränslemätaren fungerar ryckvis och ibland är helt ur funktion. I övrigt är bilen i fint skick.

Motorerna i 480-serien hämtades från Renault och var i stort sett samma som i de sista årsmodellerna av Volvo 340. Nya motorer planerades för 850 som skulle komma några år senare, men dessa var inte färdiga när 400-serien kom. Den tvåliters-fyra som driver denna 480 GT ger 110 hästkrafter via en femväxlad manuell Renault-utvecklade växellåda.

Volvo 480 GT såldes utanför Storbritannien, men var helt enkelt ett tillvalspaket, inte en fristående modell. Dessutom hade den inte samma interiör eller fälgar som de brittiska modellerna, och till skillnad från den brittiska marknaden kunde GT-bilen fås med en Turbo.

Vägmätaren på denna 480 visar 98 000 miles, motsvarande cirka 15 800 mil, varav cirka 1600 mil har avverkats av den nuvarande ägaren. Bilen kommer med brittiska service- och besiktningspapper, och en nyligen utförd blank Carfax-rapport. Auktionen på [Bring a Trailer](#) avslutas utan reservationspris tisdagen den 12 mars klockan och just nu ligger det ledande budet på motsvarande 51 500 kronor.



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW.

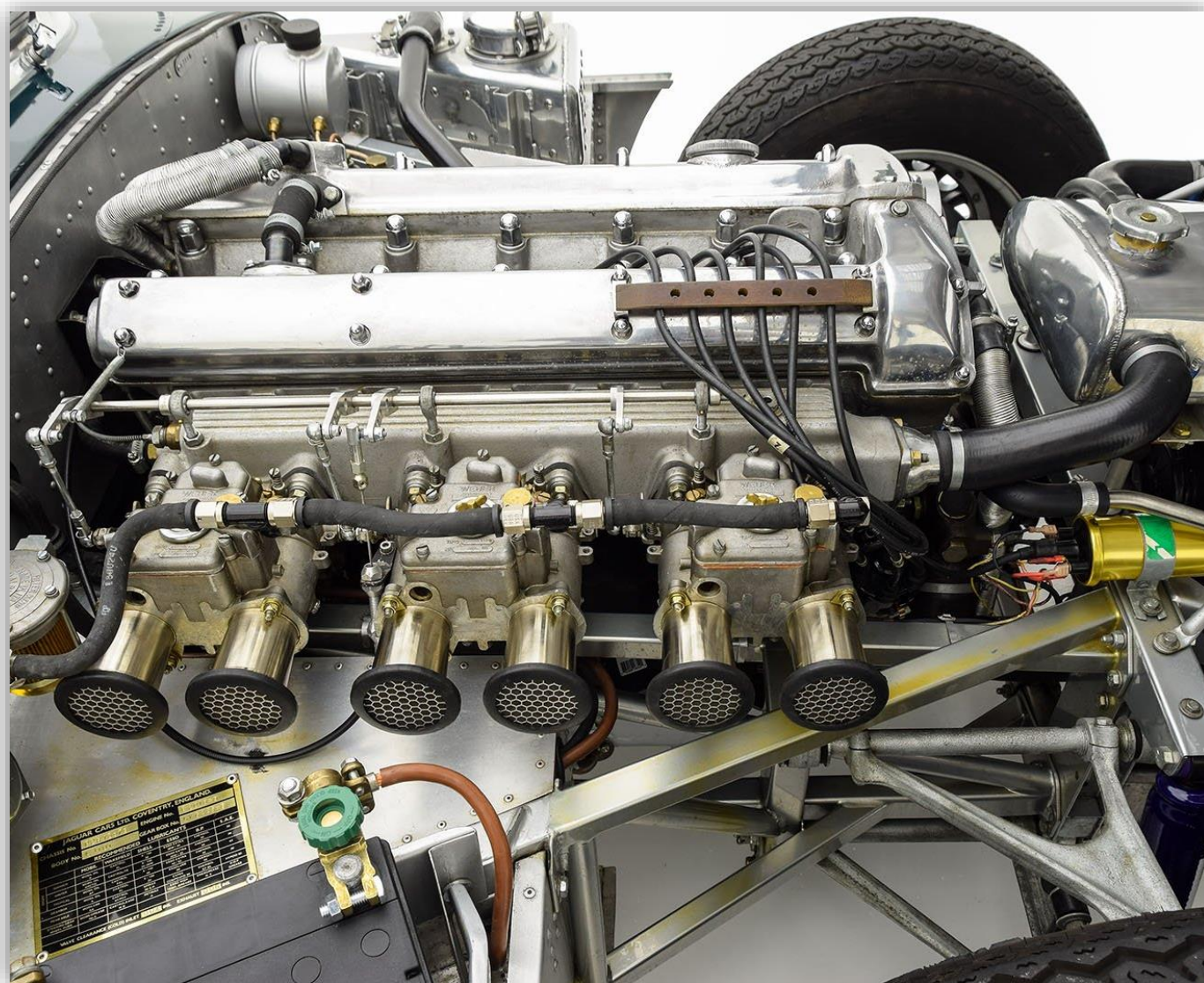


16. Jaguar XKSS 1956



D-Type presenterades 1954 som en efterföljare till den mycket fulländade C-Type. Jaguar var angelägna om att fortsätta sina framgångar på Le Mans och i sportvagns-VM, så ingenjörerna började med en design som praktiskt taget inte var klar för att hålla sig i den skarpa änden av det mycket konkurrensutsatta fältet. C-Type:s rörformade rymddram övergavs till förmån för en genialisk semi-monocoque-chassidesign som hade en central kaross med bultmonterade hjälpramar. Den beprövade raka sexcylindriga XK-sexan var utstansad till 3,8 liter och utrustad med ett vidvinkeltopplock och trippla Weber-förgasare (med Lucas-insprutning som dök upp senare). Dunlops skivbromsar, som hade visat sig vara C-Type:s trumfkort, monterades återigen i alla fyra hörnen. Den smidiga, aerodynamiska och lätta D-Type skulle komma att vinna många tävlingar världen över, inklusive det eftertraktade Le Mans 24-timmars vid tre tillfällen.





Jaguar hade utvecklat ett framgångsrikt kundprogram med D-Type och förutom de 18 fabriksbilarna levererade man 53 kundbilar till privatteam. Men när 3-litersreglerna trädde i kraft förlorade D-Type sin fördel på banan. De sista 25 chassina skulle konverteras till "XKSS"-specifikationen – som inte var mycket mer än en tunt beslöjad racer för vägen.

Men efter att 16 bilar var färdigställda härjade en brand i Brown's Lane-fabriken och förstörde 9 bilar och alla verktyg. Under en ödesdiger natt fick Jaguar XKSS ett abrupt slut. Med endast 16 exemplar färdigställda är XKSS bland de mest sällsynta och mest eftertraktade av alla väggående Jaguarer. Med värden som återspeglar deras sällsynthet och nästan mytiska status är det ingen överraskning att många kopior har byggts – vissa mer verklighetstroga än andra.

Lynx Motors står huvud och axlar över alla andra i världen av handgjorda Jaguar-rekreationer. Lynx Motors i England grundades av Guy Black 1968 och fick sitt rykte genom att serva och tävla med original C-Types och D-Types. Med sin stora erfarenhet och intima kunskap samt en restaureringsanläggning i världsklass började Lynx skapa fantastiska återskapelser av D-Type och XKSS baserade på Jaguar-mekanik. Varje Lynx-byggd bil är individuellt handgjord av aluminium enligt exakta, concours-korrekta standarder. Fjädringskomponenter och drivlinor kommer från E-typer för vägkörning för att underlätta underhåll och reparationer. Deras låga, handgjorda karaktär garanterar exklusivitet, men de är också användbara på vägen och väl lämpade för körentusiaster. Lynx Jaguarer är mycket samlarobjekt i sin egen rätt och värdena återspeglar deras utsökta kvalitet och önskvärdhet.



Denna Lynx **XKSS** från 1956 är den 9:e av 11 byggda hittills och en av två konfigurerade med vänsterstyrning. Den är i utmärkt skick och visar bara 491 miles. Den byggdes mellan 2014 och 2015 och använde en E-Type från slutet av 1970 som donator som levererade chassinummer, fjädringskomponenter och chassi. Lynx baserar varje XKSS på ett skraddarsytt, handgjort aluminiumbadkar som är konstruerat och färdigställt enligt krävande standarder. Den är skinnad med handgjorda aluminiumpaneler, formade på samma sätt som Jaguar använde när de byggde den ursprungliga XKSS. Kroppen och badkaret är byggda med exakta mått och skala för att säkerställa att Lynx är praktiskt taget identisk med den fabriksbyggda XKSS. En närmare granskning avslöjar det enastående hantverk och den omsorg som låg bakom skapandet av denna verkligt hisnande bil.

Den är färdig i traditionell brittisk racinggrön över svart, som en hyllning till Steve McQueens bil. Med tidstypiska Dunlop-lättmetallfälgar och Vredestein Sprint Classic-däck är looken ren 1956. Den hellegerade kroppen är i utmärkt skick, med hög passform och finish. Lacken är utmärkt och visar väldigt lite användning, vilket återspeglar de extremt låga milen. Den är korrekt detaljerad med XKSS-vindrutan i rätt stil, täckta strålkastare, subtila stötfångare i legering och naturligtvis den till synes orimliga bagagehyllan som Jaguar berömt installerade i stället för ett ordentligt bagageutrymme.

När man lyfter på motorhuven i legering avslöjas en väldetaljerad 4,2-liters XK rak sexa (hämtad från 1971 års donatorbil), som har uppdaterats med polerade kamkåpor i tidig stil och en trio av Weber-förgasare som används på de fabriksbyggda bilarna. Motorrummet är fint detaljerat och har noggrant sorterats för att säkerställa tillförlitlig gång. Särskild uppmärksamhet ägnades åt kylsystemet som nu har en legeringskylare. Dessutom har kopplingsfunktionen förbättrats och en bränsleavstängning har lagts till för säkerhets skull. Lynx-hantverket är exceptionellt, och till och med fabriken torrsumpstank är replikerad för noggrannhet, även om den här motorn använder ett standardarrangemang för våtsumpar. Motorn går vackert, känns ivrig och mycket kraftfull. Avgasröret med sidoutgång avger ett morrande, suggestivt soundtrack.



Kvaliteten på Lynx fortsätter att imponera på insidan, med enkla säten klädda i svart läder och en grundläggande, stoppad instrumentpanel. En subtil blinkning till Mr. McQueen är "cigaretthandskfacket" som var en unik funktion på hans XKSS, för att hålla hans ständigt närvarande rök och tändare till hands. Detta är den enda kända Lynx-bilen som har den detaljen. Det finns naturligtvis få eftergifter till lyx, men det är ändå en mysig och någorlunda bekväm plats att tillbringa tid på för att njuta av den klangfulla motorn och den magnifika utsikten ut genom vindrutan. Prestandan är spännande, som man kan förvänta sig av en trimmad 4.2 i ett så lätt paket.

Lynx XKSS är en utsökt byggd maskin som stolt bär andan hos Jaguars legendariska Le Mans-racers. Med priser för de ursprungliga 16 XKSS-chassierna som överstiger sju-siffriga belopp dyker dessa mycket omhuldade Lynx-bilar sällan upp på den öppna marknaden. Vi är glada över att kunna erbjuda detta fantastiska exemplar - lätt använt och minutiöst underhållet i toppordning av en känd Jaguar-samlare, vintageracer och entusiast. Den har använts varsamt och visats vid många evenemang, bland annat på International Jaguar Festival 2016. Den är fräsch och redo för ett stort antal körevenemang över hela världen. Observera att bilen är en Jaguar från 1970.



Roger Warolin