



DeLorean DMC-12 1981–1982

1. Provkörning av BYD Sealion 7 Excellence AWD
2. Är Microlino den perfekta stadsbilen
3. En genomgång av Aston Martins första laddhybrid
4. BMW iX uppdateras
5. Så länge kan elbilen stå på tomgång på vintern
6. Hyundai startar tillverkning av solid state-batterier
7. Börsras för Tesla efter historiskt tapp i försäljning
8. Rekordmånga elbilar korsar Öresundsbron
9. Okända historien bakom EPA- och A-traktorer
10. DeLorean DMC-12
11. Provkörning av DeLorean DMC-12
12. Jensen Interceptor

1. Provkörning av BYD Sealion 7 Excellence AWD

Publicerad av Jan-Erik Berggren 1 jan 2025 kl 07:08

Seal U var inte tillräckligt. BYD ville käka upp ytterligare en del av Tesla Model Y:s försäljning med en aningen större SUV i lite sportigare kläder. Men om Sealion 7 verkligen ska lyckas behöver importören hitta rätt prislapp och sluta prata om att det är en prestandabil.



BYD bygger en stor och lyxig SUV som mest ser ut som en stor kombicoupe.

Mycket är sig likt från lillasyskonet **Seal U**. Hjulbasen har sträckts ut från 276 cm till 293 cm men "Sjöljonet" är totalt bara fem centimeter längre än "Sälen", 483 cm jämfört med 478. Designen har samma böljande former både in- och utsidan. Allt är "inspirerat av havet". Men Sealion har fått ännu tydligare hjulhus, en sportigare taklinje, tydligt markerade skuldror och en hög sidolinje.

Det är nästan lite gulligt att höra BYD:s ingenjörer prata om Sealion 7 som en prestanda-SUV. Vi får veta att tyska Frankfurt valts som plats för provkörningen för att här finns motorvägar med fri fart. Det är verkligen inte så ofta det betonas på en provkörning på allmän väg. Vi fick höra något liknande på [provkörningen av BMW M5](#) i München men då toppar M5:an också 305 km/h. Det BMW-folket då glömde att säga var att bilen varnade vid 250 km/h för att lufttrycket inte var rätt för högre hastigheter.

Något sånt behöver inte **BYD Sealion 7** bry sig om och jag är tveksam om någon europeisk tillverkare skulle börja prata om prestanda när toppfarten begränsats till 215 km/h. Men visst, det är 40 km/h mer än Seal U ska klara av.



Enkel och tydlig förarmiljö. Relativt tyst tack vare isolerade rutor.

Det här är nytt

Elmotor. Enligt BYD har de på bakaxeln monterat den serietillverkare elmotor som snurrar allra snabbast. 23 000 rpm ska motorn komma upp i för att leverera toppeffekten 230 kW.

SUV. BYD fortsätter att bygga ut sitt havsinspirerade modellprogram och designen känns igen från Seal och Seal U. BYD kallar Sealion 7 för SUV. Nja.

Frekvensstyrda dämpare. Jodå, BYD hänger på senaste stötdämparmodet och ökar spannet i dämparnas arbetsområde.

Nu handlar inte prestanda om enbart toppfart och här har BYD fortfarande en hel del att lära. Varför inte av kinesiska grannarna **Polestar**? Om BYD verkligen vill veta hur en bra "prestanda-SUV" känns att köra och hur de ska ställa in den komplicerade frekvensstyrda fjädringen kan de vända sig till något av Geelys alla märken, till exempel Polestar eller **Volvo Cars** eller **Zeekr**. Känns det tufft att fråga en granne kan de alltid skruva isär en **Porsche** eller en **BMW**.

Flyter lite ovanpå

Styrningen i Sealion 7 är aningen knepig att förstå sig på. Det styr kvickt och det är sällan eller aldrig trögt men ändå saknas den där direkta kontakten med vägen. Vi flyter hela tiden lite ovanpå asfalten vilket gör körningen lite otrygg, speciellt om vi försöker oss på att testa det där som "prestanda" egentligen handlar om. Vi känner igen styrningen från andra BYD-bilar och det ska bli spännande att se hur den här större och tyngre bilen klarar sig i vårt tuffa älgtest. Det har visat sig att bilar som styr snabbt men har dålig kontakt med vägen har tydliga problem att hantera totalvikten i konbanan.

Det här med styrning och köregenskaper är något vi sliter med under hela provkörningsdagen. Men då har vi redan noterat ett par andra knepiga egenskaper i Sealion 7.

Sittpositionen är aningen upprätt och hög. Om vi ska jämföra med något liknar den mer hur det är att köra en pickup än en sportig SUV. Jag fingrar ofta på stoljusteringen för att komma ner i förhållande till ratt och pedaler. Eller försöka få upp ratten i alla fall. Om ni tittar på bilden med mig vid ratten så förstår ni situationen.



Lågt är det däremot i baksätet där låren inte alls får stöd och de skålade och heltäckande framstolarna gör att vi knappt ser något framåt alls. Bilens höga sidolinje gör att passage-rarna bak sitter instängda och det är tur att bilen är utrustade med ett panoramaglastak på 2,1 kvadratmeter, det skänker ljus till hela kupén. Glastaket kan dimmas och från pek-skärmen kan det stängas i olika delar.

Räckvidd utan kobolt

Sealion 7 byggs som flera andra BYD-modeller på e-Platform 3,0. Litiumjärnfosfat-batte-riet är en del av bilens konstruktion och enligt BYD är blade-batteriet starkare och säkrare än andra elbilsbatterier. BYD säljer Sealion 7 med två olika koboltfria batterier, ett på 82,5 kWh användbar energi och ett på 91,3 kWh användbar energi. Vi provkör Excellence AWD som har det större batteriet medan Sealion 7 Comfort, med bakhjulsdrift, och Sealion 7 Design, med fyrhjulsdrift, har det mindre batteriet. Det är lite märkligt att BYD säljer två varianter med näst intill lika stora batterier och kanske hade en bakhjulsdriven variant med det större batteriet varit det allra mest intressanta alternativet i Sverige.

Vi gissar att det har med räckvidd att göra. Comfort och Design har en WLTP-räckvidd på 48,2 respektive 45,6 mil medan Excellence kliver precis över 50 mil. Ibland kan siffror vara lite för viktiga.

Alla de tre olika drivlinorna drar nytta av den nya elmotor som BYD utvecklat. Motorn ska "varvas" till 23 000 rpm vilket enligt BYD gör den till den serieproducerade elmotor för bilar som snurrar allra snabbast. Svårt att säga emot.

LFP-batterierna brukar lida av kortare räckvidd och något långsammare laddning än de mer vanliga NMC-batterierna. Men BYD har fått upp snabbladdningseffekten till 230 kW, inte illa.

Allt är standard

Att läsa utrustnings- och tillvalslistan för eb BYD-bil är alltid lika tilltalande. Allt är standard och allt ingår. Skillnaderna finns i hjulstorlek och stolsklädsel. Excellence och Design har 20-tumshjul medan Comfort rullar på 19-tummare. Excellence har läderklädsel medan Design och Comfort kommer med "veganläder". Lite överraskande är det bara Excellence som har head-up-display, det borde vara standard i alla modeller.



Till och med panoramaglastaket är standard och här har verkligen många tillverkare mycket att lära.

Framför föraren finns en digital skärm på 10,25 tum. Pekskärmen i mitten är på hela 15,6 tum och dessutom roterbar vilket är bra vid komplicerad navigering där du gärna vill ha en stor karta. BYD har närmast sig Google en aning och lagt in Googles "point of interest" i sin navigator. Söker du efter en restaurang kan du därmed få se öppettider, recensioner och bilder, precis som du kan göra i telefonen. Röststyrningen fungerar och du kan sköta flera av bilens mest grundläggande saker med ett kommando.

.... även vinglingen

När vi pratar om utrustning så ingår även säkerhetsutrustningen. BYD snålar inte på krockkuddar och har bland annat isofix som standard både i högerstolen fram och ytterplatserna i baksätet. Men tyvärr fungerar den aktiva säkerheten inte så bra. Filhållningsassistenten reagerar sent och vi kör på den vita linjen innan bilen börjar styra tillbaka i körfältet. Dessutom bråkar assistenten på sedvanligt med ratten vid mer normal körning. [I ett test på hemmaplan](#) noterade vi hur dåligt assistanssystemet fungerar i Seal U och vi får se när vi testar Sealion 7 om det är lika illa här.

Bagageutrymmet sväljer 520 liter bakom baksätet. Det är 32 liter mindre än i Seal U. Där ser vi vad den sluttande taklinjen betyder. Med fällda säten klarar Sealion 7 1 789 liter jämfört med 1 440 liter för Seal U. Där ser vi vad skillnad i längd kan göra. Sealion 7 har också en frunk på 58 liter vilket Seal U saknar helt.

Tufft vid miniräknaren

Under provkörningen var vi lovade ett pris i Sverige för Sealion 7 "inom några dagar" men när vi skriver det här verkar försäljningsstarten i Sverige vara skjuten på framtiden. Enlig hemsidan ska Sealion 7 komma "under 2025". När väl importören sitter ner med miniräknaren kan det bli knepigt att få ihop ekvationen. Konkurrensen i storleksklassen är minst sagt tuff och bilen alla vill slå, Tesla Model Y, pressar priserna nedåt. En fyrhjuldriven Model Y med längre räckvidd än Sealion 7 och bevisat bra laddkapacitet kostar så lite som drygt 630 000 kronor. Dit vill man förstås nå med Sealion 7 också. Som jämförelse så kostar en Seal U Design från 559 900 kronor. Men det är med framhjulsdrift och ett mindre batteri. Om importören får fram ett pris under 700 000 kronor är det godkänt men det är ändå bra mycket mer än vad huvudkonkurrenten vill ha.



Hög och tydlig skuldra ger Sealion 7 lite karaktär.

BYD Sealion 7 Excellence AWD

Pris: Ej klart

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 310 Nm. Bakre elmotor, max effekt 313 hk (230 kW), vridmoment 380 Nm. Max systemeffekt 530 hk (390 kW), sammanlagt vridmoment 690 Nm. Batteri 93 kWh varav 91,3 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/230 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,0. Däck 245/45 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 293, längd 483, bredd 192, höjd 162, spårvidd f/b 166/166. Markfrigång 16. Tjänstevikt 2 435, maxlast 410, max släpvagnsvikt 1 500. Bagage-voly (VDA-liter) 520–1789 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,5 s, toppfart 215 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 2,19 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 502 km.

Garantier: Nybil 6 år/15 000 mil, rostskydd 12 år, batteri 8 år/20 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Tesla Model Y Long Range AWD

Det blir lite tjtigt att ständigt dra fram Teslas suv som rival. Men en av Europas mest sålda bilar blir hela tiden utmanad. Finns med enbart bakhjulsdrift. Svårslaget paket. Vi väntar på en uppdatering.

Pris: 634 170 kronor.



Kia EV6 GT Line AWD

En nästan lika given rival är Kia EV6. Uppdaterad i år. Ska vi bara jämföra hästkrafter hade GT passat bättre och priset rusat drygt 110 000 kronor. Snabb och bra laddning och bättre köregenskaper talar till EV6:s fördel.

Pris: 710 400 kronor.



Jan-Erik Berggren



2. Microlino recensio: är detta den perfekta stadsbilen för 2025?

Publicerad av Ollie Kew

01 jan 2025

Är inte det här bilen med en skoter i bagageutrymmet?



Redan i mitten av 2010-talet fick TopGear.com [nys om planen med Micro](#), det schweiziska företaget bakom den ursprungliga hopfällbara skoterleksaken.

De hade bestämt sig för att stadsbilar – till och med Smarts och Toyota iQs – var onödigt stora, tunga och komplicerade. De resonerade att det inte fanns något behov av att se till att sådana bilar hade anständiga motorvägsegenskaper, eller att elektriska stadsbilar skulle ha stor räckvidd. För det motverkar poängen med att göra en begåvad stadsbil.

Så de satte igång med att bygga en riktig stadsbil. Inspirationen hämtades från [BMW Isetta bubblecar](#) från slutet av 1950-talet: samma äggformade utseende, samma enda framdörr och kraften som bara gick till bakhjulen. Ja, hjul. Istället för ett enda hjul på baksidan av originalet.

Och ja, de kom med en Micro scooter i bagageutrymmet. Tanken är att i en stad är det ibland svårt att parkera. Så lämna bilen en halv mil från din destination och åk den sista biten.



Allt mycket altruistiskt och smart. Vad hände sedan?

Ekonomi, helt enkelt. Micro ville sälja sitt original som en billig och glad elbil för alla, som kostade mindre än 10 000 euro. Men intresserade kunder ville ha... vad människor tenderar att vilja ha. Mer lyx, mer räckvidd, mer utrustning. Bara mer av allt. "Gör den mer av en bil", sa de. Och all heder åt Micro – de har lyssnat.

Så vad är specifikationerna för den färdiga bilen?

Beror på vilken version du köper. **Basmodellen "Lite"** har en topphastighet på bara 28 mph (45 kph) och en räckvidd på cirka 58 miles (93 km), men kostar 17 000 pund. Det är cirka 1 000 pund mer än en vanlig **Hyundai i10**, som är en riktig bil.

Så för £ 18k är det mycket mer sannolikt att du är intresserad av kärnan "Microlino". Förutom en värmare, en mjukstängande dörr, kromlister och en (verkligen) topphastighet i sportläget ökar hastigheten till 56 mph. Du kan också uppgradera räckvidden: ett batteri på 110 mil kostar 1 800 pund, eller ett batteri på 141 mil kostar 3 500 pund extra.

Det är synd att inte tillräckligt många köpte in sig på det ursprungliga konceptet att hålla den så lätt, enkel och krusidullfri som möjligt, eftersom Microlino blir mycket svårare att argumentera för när den är prissatt högre än en helt ny **Dacia Sandero**. Men även med Dacia köper britterna mer av plyschversionen än vad vi gör källarspecifikationen. Så fort någon bygger en billig bil vill marknaden ha en studsigare version. Och det är därför Microlino nu är mindre av en folkbil och mer av en modeaccessoar.

Så hur är det?

Unikt, roligt och inte utan brister, vilket vi kommer till. Men även att klättra ombord är en händelse. Numera släpps den enda dörren i full bredd elektroniskt och förlorar sitt tjocka Smeg-kylskåpshandtag i processen.

Jag är inte säker på nyhetens behag med att klättra genom bilens "mun" som om det vore ett kärleksbarn till ett fraktplan och en bilfärja någonsin skulle bli gammalt, men när du väl är ombord måste du göra en liten piruett och i princip falla tillbaka i sätet. Den är vänsterstyrd endast på grund av komplikationerna med att flytta den fasta rattstången.



Så är det väldigt lyxigt inomhus nu?

Det finns definitivt en mindre "wipe-clean"-känsla jämfört med den gamla prototypen. Sätet är quiltat och skjutbart för justering, även om körställningen envist förblir "1980-talets italienska superbil". Spretande ben, låsta armbågar.

Passformen på klädseln är bättre sorterad, även om den fortfarande känns tuff. Skärmen du behöver svepa igenom för att öppna bagageluckan är laggig men instrumenten är klara nu. Det finns fortfarande en Bluetooth-högtalare inuti för bärbar underhållning, och en smartphonehållare ger en ledtråd till källan.

Hur är prestandan?

Vi testade en toppmodell på 15 kWh med den utökade räckvidden, som tar vikten till fel sida av ett halvt ton. Trots att den bara har 16 hk klarar den 56 mph men är inte precis spänstig. Ironiskt nog skulle en e-scooter ha det till frukost.

Hur är det att köra?

Inte så charmigt som det ser ut, tyvärr. Trots en bredare spårvidd bak än vad som ursprungligen var tänkt finns det en lätt enerverande vaghet i Microlino när den kommer in i en kurva och en klumpig drivlineshunt när den lyfter. Körningen är abrupt över fartgupp, vilket inte är idealiskt för en stadsbil. Så det är inte något du kommer att vara angelägen om att täcka avstånd i.

Det väcker frågan, varför gå till kostnaden för att utöka räckvidden? Du kommer inte långt i det här. Gå till delikatessbutiken, höj ett leende, parkera med näsan mot trottoarkanten. Öppna takluckan och skjut tillbaka fönstren.

Som bil är den bristfällig. Tänk på det mer som ett husdjur. Inte briljant rumsren, men på något sätt ganska älskvärd.



Ollie Kew

Feber

3. En genomgång av Aston Martins första laddhybrid

Av Bobby Green måndag

16 dec 2024 kl 18:40

James spanar in Valhalla



FILM: <https://youtu.be/AC0Y6CwWfms>

Aston Martin har doppat tårna i helt nytt vatten då de skapat sin första laddhybrid i form av superbilen Valhalla. Självklart är det inte för att kunna köra på el man gjort detta men det är nya tider nu och då måste lite elektrifiering finnas med i bilden för att man ska få vara med och leka. James har spanat in vrålåket som framöver troligtvis kommer bli en utmaning för både Ferrari F80 och McLaren W1.

[astonmartin.com](https://www.astonmartin.com)





Aston Martins Valhalla är äntligen klar
Många nyheter för Aston i denna



Här har vi uppföljaren till LaFerrari - Ferrari F80
Har V6:a med mildhybrid-teknik



McLaren presenterar nya superbilen W1
Hybrid med 1275

4. Här är nyheterna när BMW iX uppdateras

Av Carl Undéhn 2 jan 2025



Elsuven iX sticker ut bland BMW:s eldrivna modeller. Inte bara för sin speciella design inklusive de stora ”njurarna” i fronten, utan också för att iX inte delar plattform med tillverkarens övriga elbilar och är därmed unik hos BMW genom att vara tillverkad som just en elbil från grunden.

Lanseringen skedde 2021 och nu är det snart dags för en facelift av BMW iX. Då med fokus på tekniken och även den nya generationen uppges behålla designen med njurarna i fronten, som här inte är luftinsläpp utan döljer sensorer för bilens assistanssystem.

Enligt olika medieuppgifter kommer motorerna uppdateras med komponenter som använder kiselkarbid, och därmed ger upphov till mindre värme. Med resultatet att motorernas effekt kan höjas, men med hur mycket har ännu inte meddelats. Nuvarande version av BMW iX erbjuds med bakhjulsdrift och en effekt på 240 kW (326 hästkrafter) eller fyrhjulsdrift med dubbla elmotorer som har en gemensam effekt på 455 kW (619 hästkrafter).

Den tydliga fronten väntas bli kvar även efter uppdateringen.

Bilens växelriktare ska ha fått sig en uppdatering för en mer effektiv drivlina och tillsammans med förbättrade batterier – även här finns inga detaljer vad det konkret handlar om – kan vi räkna med förbättrad räckvidd. Det talas om att uppdaterade BMW iX ska vara 10 procent mer effektiv än den nuvarande modellen, vilket gör att räckvidden kan närma sig 70 mil.

Som den stora suv iX är får den kända en del för att bjuda på BMW:s omtalade goda körkänsla. Även det är något som ska förbättras med uppdatering, med förbättrade dämpare och luftfjädring samt ett nytt körläge kallat Sport Plus.

Uppdaterade BMW iX väntas presenteras under våren 2025.



Carl Undéhn

5. Nytt test visar: Så länge kan elbilen stå på "tomgång" på vintern

Publicerad 16 februari 2021

Text Erik Söderholm

Moderna elbilar klarar många timmar i bilkö utan att ladda ur, visar ett nytt test



När det gäller elbilar har det gjorts mängder av tester under olika förhållanden för att ta reda på hur lång räckvidden är. Men nu bidrar tyska bilistorganisationen ADAC med en ny typ av granskning.

ADAC har undersökt hur länge elbilarna kan stå stilla på "tomgång" i vinterväder utan att batteriet tar slut. Det kanske inte är så aktuellt för svenska förhållanden, men i Tyskland förekommer ofta så kallad "stau" på motorvägen – en stillastående bilkö som kan pågå i flera timmar.

I testet ingick en Renault Zoe ZE 50 samt en Volkswagen e-Up, som båda parkerades under en natt i temperaturer på mellan 9 och 14 minusgrader. Interiören värmdes upp till 22 grader och stolsvärmerna och parkeringsljuset var påslagna.

Efter tolv timmar hade Renault Zoe tappat 70 procent av batteriet och Volkswagen e-Up 80 procent.

De två elbilarna kan därmed användas i totalt 17 respektive 15 timmar innan det fulladdade batteriet laddar ur.

Läs också: [Elbilstestet avslöjar: Så lång blir räckvidden på vintern](#)

Mer från Vi Bilägare:



Nytt förbrukningstest avslöjar: Så klarar elbilarna vintern



Så mycket drar elbilarna på vintern: Tesla i botten



Elbilstestet avslöjar: Så lång blir räckvidden på vintern

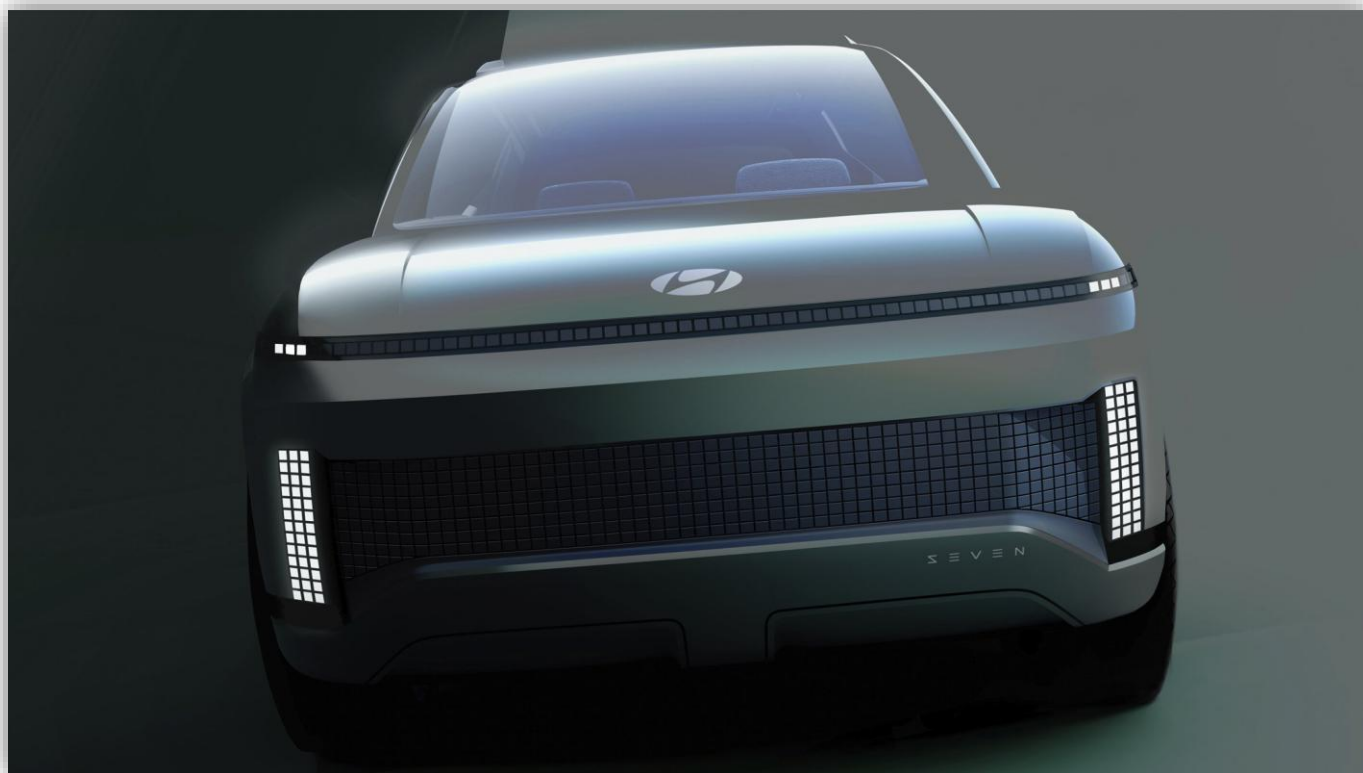


Erik Söderholm

6. Uppgift: då startar Hyundai tillverkning av solid state-batterier

Av Carl Undéhn 2 jan 2025

Nyheter om de länge efterlängtrade batterierna med fast i stället för flytande elektrolyt, så kallad solid state, har kommit allt tätare de senaste månaderna. Och nu kan ännu ett tecken läggas till listan på att tillverkning av solid state-batterier till slut börjar bli verklighet.



Hyundai uppges vara på väg att dra igång småskalig pilot tillverkning av batterier med fast elektrolyt vid sitt forskningscentrum Uiwang Research Institute i Sydkorea. Enligt [Korean Car Blog](#) kan pilotanläggningen tas i drift redan nu i januari då all nödvändig utrustning ska finnas på plats.

Målet uppges vara att tillverka och testa solid state-batterier i bilar under det kommande året för att få igång masstillverkning till senast år 2030. Det skulle då på flera sätt innebära en ny satsning för Hyundai. Förutom att arbeta med att lyckas tillverka solid state-batterier är det också en ny strategi för den koreanska tillverkaren att själv tillverka battericeller.

Att Hyundai forskar kring solid state-batterier är känt sedan tidigare. Bland annat i samarbete med den amerikanska utvecklaren Factorial och tillsammans med dem lämnades det i början av förra året in ett patent för ett gemensamt utvecklat solid state-batteri.

Med batterier som har en fast i stället för flytande elektrolyt hoppas biltillverkare och batteriutvecklare kunna lansera elbilar med längre räckvidd, snabbare laddning och mer säkerhet jämfört med idag.



Störst höjdskillnad med elbil – Ioniq 5 slår nytt rekord



Factorial tillverkar solid state-batteri med billigare torr metod



Norska priser klara – så billig blir Hyundai Inster där

7. Börsras för Tesla – historiskt tapp i försäljning

Av Maths Nilsson

2 januari 2025 kl 16:35

Teslas aktie faller efter antalet sålda elbilar under 2024 blivit en besvikelse. För första gången någonsin minskade Teslas årsförsäljning.



Teslas aktie har gått upp enormt sedan Donald Trump vann valet med hjälp av stöd från Elon Musk. Många hoppas att Donald Trump ska underlätta för Teslas självkörande bilar i framtiden. Och genom att Elon Musk är kompis med presidenten ska företaget gynnas på fler sätt. Men det finns också en nutida fundamental verklighet att ta hänsyn till.

När **Tesla presenterade sina försäljningssiffror för fjärde kvartalet** kom verkligheten ikapp och aktien föll snabbt med sex procent. För första gången någonsin minskade Teslas leveranser under ett år. Försäljningen för fjärde kvartalet landade på 495 570 elbilar, och för hela året blev det 1 789 226 levererade bilar. Det är en liten nedgång från 2023 då 1 808 581 miljoner bilar levererades. Det är ett trendbrott från slutet av 2023 då årsförsäljningen då ökade med 37 procent.

En uppfräschad version av Model Y och en ny billig småbil ska få fart på Tesla igen.

Bakgrunden till nedgången är en allmän motvind för elbilar på nästan alla marknader utom i Kina. Tesla möter dessutom allt hårdare konkurrens från tillverkare som BYD, Volkswagen, Hyundai och Kia. Tesla försöker mota tappet med rabatter och nollräntor. I början av året kommer en ny Model Y som kan öka försäljningen. Det väntas också komma en helt ny billigare elbilsmodell. Elon Musk har sagt att han tror på en ökning på 20-30 procent för 2025.



En uppfräschad version av Model Y och en ny billig småbil ska få fart på Tesla igen.

LÄS MER:

- [Så mycket har Tesla rusat i värde av Trumps seger](#)
- [Tesla sprängde historisk drömgräns](#)
- [Apoteksjätte startar bojkott mot Tesla](#)
- [Elon Musk kan bli minister: "Jag är villig att tjäna"](#)
- [Så blir Teslas Elon Musk mäktigast i världen](#)
- [Trump's tillrättavisning: "Musk är inte president"](#)



Maths Nilsson är grundare av Carup.



8. Rekordmånga elbilar korsar Öresundsbron

Posted by Kristofer Rask december 30, 2024

Rekordmånga bilar har passerat över Öresundsbron under 2024. Med siffran 7,5 miljoner passager slår man det tidigare rekordet som sattes 2017. Att elbilar också blir mer populära i både Sverige och Danmark är också något som märks på bilarna som rullar över bron.



– Öresundsbron slår årsrekordet under ett år som präglats av en stark fritidstrafik och tydligt ökad pendling. Nu går vi in i 2025 och firar 25-årsjubileum efter ett år som aldrig tidigare haft så mycket trafik över bron, säger Linus Eriksson, vd på Öresundsbron.

Från januari 2023 har Öresundsbron också räknat antalet elbilar som passerar betalstationerna. Under perioden januari till november i år passerade 900 000 eldrivna elfordon (främst personbilar) betalstationerna. Det är en ökning på 50 procent jämfört med samma period i fjol då det passerade 600 000 elfordon.

Av den totala vägtrafiken som passerar över bron är 12,5 procent elbilar. Det är fler än genomsnittet hos den totala fordonsflottan både i Sverige och Danmark. I de båda länderna är omkring 8 procent av alla bilarna som finns registrerade för trafik elbilar.



Kristofer Rask

9. Okända historien bakom EPA- och A-traktorer

Av Andreas Jemn

1 januari 2025 kl 07:35

A-traktorerna väcker debatt. Aldrig har de varit så vanliga på de svenska vägarna. Det här ungdomsfordonet har en lång historia. Här historien om hur de kom till. Från början var det en lågpristraktor som hämtade sitt namn från varuhuset EPA.



De första Epatraktorerna dök upp i Sverige på 1930-talet efter amerikansk modell. På andra sidan Atlanten var det vanligt att småjordbrukare byggde om en rostig T-Ford till ett jordbruksredskap eftersom de inte hade råd med en vanlig traktor. Efter andra världskriget fick Epatraktorn sitt stora genombrott i Sverige. I svallvågorna efter kriget skulle samhället moderniseras och man rustade upp industrin. För att tillgodose de nya behoven och en allt större urban befolkning ställdes högre krav på jordbruket.

Men de svenska bönderna var fortfarande fattiga och underutvecklade. Man hade inte råd med de moderna och dyra traktorerna som tillverkades i USA. Lösningen blev då istället att bygga om gamla bilar.

Vanligast var det att man använde gamla bilar som bogserades till bysmeden och sedan rekonstruerades så att de skulle fungera som traktorer. En Epatraktor begränsas nämligen i sin hastighet genom utväxlingen, den får inte vara starkare än att hjulen snurrar ett varv för var tionde motorvarv. Den ska dessutom ha en stum bakaxel och maximalt kunna ta med två passagerare förutom föraren.



En EPA-traktor från Östhammar 1943.

Namnet Epatraktor kom från det populära lågprisvaruhuset EPA som var känt för sitt billiga sortiment med varor som hade en tvivelaktig kvalitet. Med andra ord så var Epan en billig och sämre traktor. I slutet av 1950-talet strömmade pengarna in i samhället och även bönderna fick det bättre ställt. Nu hade man råd med traktorer och jordbruken moderniserades. Då trodde man att Eporna skulle försvinna, men istället upptäcktes de av ungdomarna.

Med de bättre tiderna hade ungdomen fått mer fritid. Dessutom tittade man på amerikansk film och influerades mycket av livet på andra sidan oceanen. De svenska tonåringarna ville också åka runt i häftiga fordon och spela den nya spännande musiken. Därför dammades Eporna av igen och snart blev det en nationell plåga. Under 1960-talet började man oroa sig för att Eporna kunde leda till ungdomens förfall. Därför kom 1963 lagen om A-traktorer. En A-traktor och en Epa skiljer sig i en viktig teknikalitet.

Medan Epan begränsas i utväxlingen och rent tekniskt kan köras fortare än de trettio kilometerna i timmen har A-traktorn en spärr som gör det nästan omöjligt att framför fortare. Från politiskt håll ville man få bort Eporna från de svenska vägarna. Därför kom regeringen med en proposition 1975 om att totalförbjuda dem. Det bröt då ut en folkstorm på landsbygden som tvingade dem att ta tillbaka förslaget.

Däremot blev det från 1980 inte tillåtet att nyregistrera Epatraktorer. Men de befintliga får rulla så länge de går igenom besiktningen. Den nya Epavåg som vi nu upplever i Sverige är alltså inte riktiga Eporna, det är A-traktorer som byggts om från gamla personbilar. Det är tillåtet att bygga en sådan av vilken bil som helst, bara den uppfyller kraven.



En A-traktor från 2020-talet.

Det framväxande intresset för A-traktorer har däremot tvingat fram ett nytt regelverk och lagar som mer liknar vanliga personbilar, till exempel att de använder vinterdäck vid halt väglag. Dock saknas fortfarande flera viktiga lagar, bland annat finns det inget krav på bilens reningsutrustning. **Enligt forskare på VTI**, kan A-traktorer släppa ut 1000 gånger mer partiklar än en vanlig personbil.

LÄS MER:

- **Ny EU-lag kräver B-körkort och höjd åldersgräns för...**
- **Kräver förbud av mopedbilar och snabbare A-traktorer**
- **EU kan förbjuda A-traktorer nästa år – kräver svar...**
- **Här drar A-traktorn på i 100 km/h – då kommer polisen**
- **Efter dödsolyckorna med unga: Kräver stopp för nya...**
- **Polisen varnade för nya A-traktorerna – reglerna...**



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

10. DeLorean DMC-12: Sportbilsdrömmen som slutade med kokainskandal

Publicerad 1 maj 2021 Text Erik Söderholm

Det är många som drömt om att bygga sin egen sportbil. Men det är inte alla drömprojekt som slutar i att grundaren grips för narkotikabrott.



Många känner nog igen DeLorean DMC-12 som bilen från filmen "Tillbaka till framtiden". Det var där den blev känd för allmänheten, men historien om den udda modellen började långt tidigare och den slutade på ett ännu mer spektakulärt sätt.

John DeLorean växte upp i Detroit och började jobba på Chrysler och senare General Motors, där han snabbt avancerade. Han utvecklade bland annat Pontiac GTO och Firebird.



John DeLorean var chefsingenjör för projektet som ledde till Pontiac GTO på 1960-talet.



På **1970-talet startade** han sitt eget företag – DeLorean Motor Company – i Nordirland. Att det blev just där beror på att regeringen gav ordentliga skattelättnader.

Resultatet blev DeLorean DMC-12 med omålad kaross, måsvingedörrar och Renaultmotor på 130 hk. Trots den magra effekten var prislappen hög.

Kvalitetsproblemen hjälpte förstås inte heller. Fabrikspersonalen hade inte alltid erfarenhet av att bygga bilar och under bilens tvååriga liv ändrades 3 000 detaljer.

Problemen hopade sig och i oktober 1982 arresterades John DeLorean för narkotikabrott på ett hotell i Los Angeles. Han åtalades för att ha köpt och sålt 25 kilo kokain av en man som senare visade sig arbeta för FBI, för att få in pengar till företagets överlevnad.

Även om han friades två år senare hade de rättsliga problemen bara börjat. Han åtalades senare för bedrägeri och tvingades betala miljontals dollar till fordringsägare och advokater – en pr-mardröm som företaget inte överlevde.



Teknikens Värld

11. Provkörning av DeLorean DMC-12

Publicerad av Peter Haventon 21 okt 2015 kl 20.45 Uppdaterad 27 jan 2023 kl 15.52

DeLorean DMC-12 är en måsvingeförsedd dröm förverkligad av en avhoppad GM-direktör. En rostfri sportvagn med V6-motor i svansen. Spännande, ja – men omöjlig att sälja i dag.



FILM: <https://youtu.be/xhanNmM1voc>

V6-motorn surrar i gång. Den ryter inte, den mullrar inte på V8-vis, utan surrar, nästan som en stor symaskin med överdimensionerade ljuddämpare. Inte särskilt högljutt alltså, men det är ändå alldeles tydligt att det bara är ett brandskott mellan våra öron och den svansmonterade hjärtpunkten.

Vi sitter stabilt i de ljusgrå, skinnklädda stolarna, omgivna av stora ytor ljusgrått och enstaka strimmor av blå himmel. Vi sitter också ganska isolerade från omvärlden. Den nya bilens rutor ger sannerligen inte någon panoramavy över det omgivande landskapet. Snarare några snålt tilltagna band av verklighet.

De måttligt stora sidorutorna går bara att delvis öppna. Mittersta nederdelen av dem är avsedd för kommunikation med bensinstationspersonal, tullkontrollörer och andra. Vindrutan är så lutad att sikten framåt mest liknar en brevlådeöppning sedd inifrån. Sikten bakåt är inte något att orda om, hindrad som den är av breda stolpar och svarta jalousier.

En snabb blick över de konventionella instrumenten (inget digitalraseri här), finjustering av förarsätet och vi kan glida i väg på vår första provtur med ett alldeles nytt bilmärke: DeLorean!



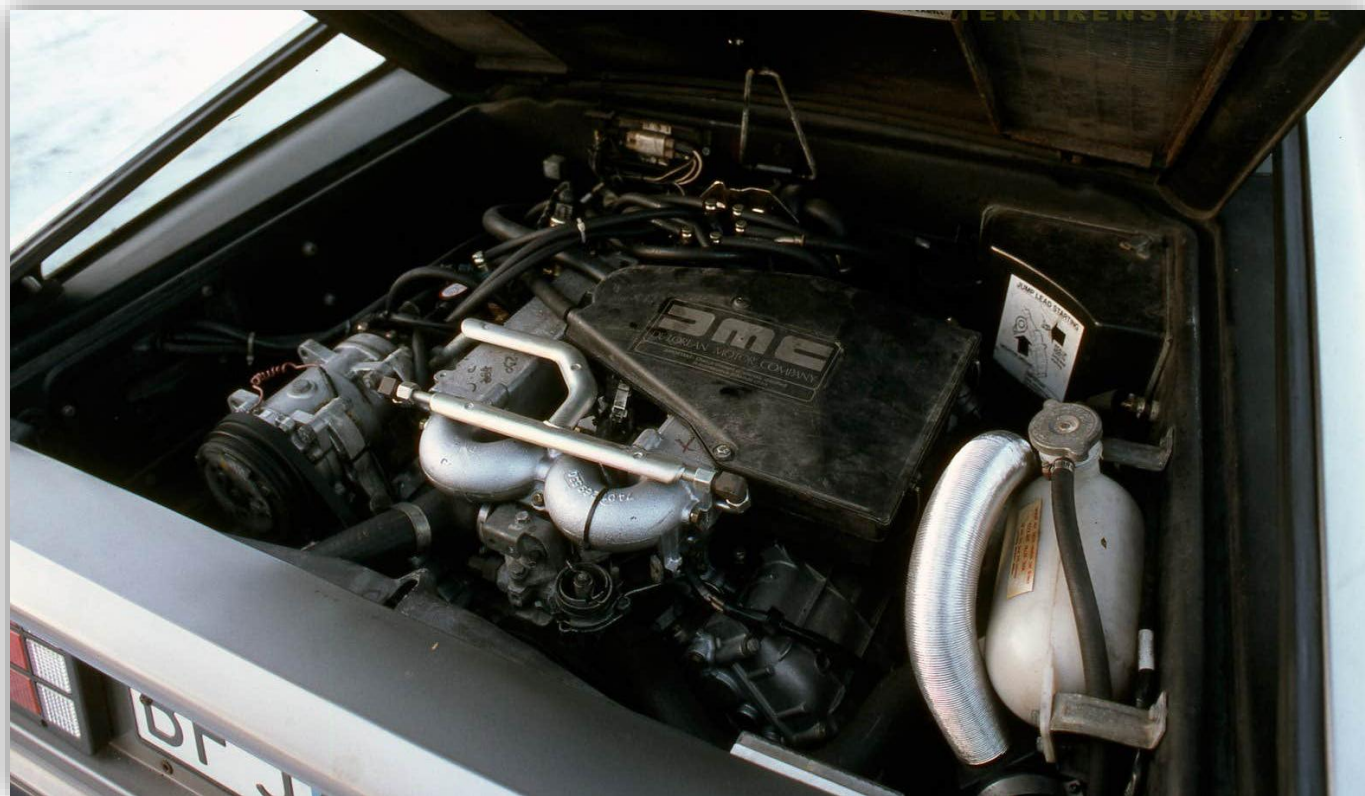
Vårt exemplar är långt ifrån inkört och just så fast och kompakt som nya bilar med höga ambitioner och avskräckande prislappar brukar vara.

I dessa avseenden är den inte så alldeles olik en Aston Martin V8. Bilen vi kör är manuellt växlad. Kopplingspedalen är på gränsen till trögtrampad. Växelspaken känns stabil. Att helt lättvindigt skicka in växel efter växel är inte att tänka på, det märks genast. Säkert kommer de olika komponenterna att "lossna" efter ett par hundra mils körning, men en god gissning är att fastheten ändå kommer att finnas kvar.

Ut och in bland bilarna i rusningstrafikens Foothill Freeway, Los Angeles, är ett spännande ställe att provköra ett nytt bilmärke. Men här provas mera förarens uppmärksamhet och reaktionsförmåga. Vi lämnar därför motorvägen, i ganska god fart. Alltför fort visar det sig! För avfartsrampen kniper åt vartefter, precis som en lurig gammal Autobahn-abfahrt. Med DeLoreans 35/65-viktfördelning är det nu rimligt att vänta sig en hårresande överstyrning. Tanken på det tunga bakpartiet blixtrar genom skallen...

Men farhågorna besannas inte. Tendensen till överstyrning finns visserligen, men kurv-egenskaperna förefaller i det närmaste neutrala. Karossen kränger knappast, ett resultat av den fasta, nästan sportvagnshårda fjädringen. Däremot känns böjen mycket tydligt i form av centrifugelkraften, som pressar oss åt vänster i den tvära högerkurvan. Här samverkar Colin Chapmans välbalanserade chassi och bakvagn med de feta Goodyear-däcken till att hålla oss på vägen. Utan problem.

Självfallet finns det en gräns för vidhäftningen. Jag är inte helt säker på att jag vill veta var den går... för när däcken släpper, då bör de 65 procenten där bak snabbt kunna göra livet onödigt spännande.



På de kurviga bergsvägarna ovanför L.A. ligger DeLorean platt, brett och stabilt. Den icke servoassisterade styrningen känns lätt. Men att placera bilen i en korrekt linje genom kurvorna är svårt. Den breda, rostfria huven ger inte mycket att sikta efter och de tjocka vindrutestolparna är smått irriterande vid snabb körning. Måhända är detta detaljer som kan tänkas bli ändrade i en oviss framtid...

John DeLorean är mannen som en gång skapade Pontiac GTO. Alldeles ensam var han naturligtvis inte, men det var hans talang och hans envisa beslutsamhet som besegrade motståndet. General Motors högsta ledning har nämligen aldrig varit känd för sina djärva satsningar och vilda visioner.

Mannen som skapade GTO-modellen visade sig också ha andra ambitioner. De var av en sådan art att de knappast kunde rymmas inom det strikt mörkblåkostymerade GM:s föreställningsvärld.

Följaktligen lämnade John Zachary DeLorean sin lysande framtid bakom sig. Han kastade sig ut i entreprenörens spännande och garanterat osäkra värld. Efter åtskilliga år av inspirerat övertalande och begåvat spel på hög finansiell nivå blev det en fabrik på Nordirland, just där brittiska imperiets arbetslöshet var som störst.

Den bil, som började byggas i den helt nya industrialanläggningen i Dunmurry cirka 20 minuters bilväg från Dublin, var definitivt ingen GM-bil. Generalen bygger knappast några sportbilar (nu börjar skottlossningen från landets Corvette-ägare, som har det enda möjliga undantaget) och som en sportbil betraktar John Z sin DeLorean DMC-12.

Bilen som drömdes fram i ett av Detroits direktionsrum kunde nästan vara en Lotus. Så här ligger det till. Den första prototypen var körklar i oktober 1976. I många avseenden var den en verkligt revolutionerande skapelse. Stora delar av bilen, också chassit, var tillverkat i ett kompositmaterial framställt enligt en process som kallas Elastic Reservoir Molding (ERM). I korthet går detta ut på att flera lager glasfiber och olika plaster pressas samman under högt tryck och stark värme. Metoden används bland annat i båt- och flygplansbyggnad.



Men resultatet var inte vad man hoppats på för DeLorean-bilen och 1978 kontrakterades Colin Chapman för vidare utveckling av vagnen. Följden av detta blev en total revidering av hela bilens uppbyggnad. I stället för kompositmaterialet i chassit fick bilen nu ett bastant centrälrör enligt Chapman-mönster. Detta rör grenar sig gaffelformigt i ändarna. Bak hänger motorn, huvudsakligen bakom axeln liksom i Porsche 911, och fram finns bland annat bränsletank och kylare. Centrälröret är epoxybehandlat och väntas stå emot korrosion i 25 år.

Den kaross som vilar på centrälrörets fästpunkter (röret i sig är en 20-talsupppfinning och inte ett Chapmanskt snilledrag) är av rätt komplicerad natur. Dess yttre består av rostfritt stål, DeLoreans egen idé.

Under detta mattpolerade skal, som troget bevarar alla klåfingriga avtryck, finns den egentliga och bärande konstruktionen. Den är utförd på precis samma sätt som i Lotus Elite, Eclat och Esprit. Två stora glasfiberdelar limmas ihop, med skarven längs karossens midjelinje.

Bilens formgivning börjar bli på gränsen till gammal. Tiden från idé till utförande har tagit flera år längre än förutsett, och även mästaren Giorgetto Giugiaros former påverkas av tidens gång. Giugiaro, som ritat Golf, Scirocco, Lotus Esprit med flera succéer, avslutade sitt arbete redan 1975, men fick tillfälle att datera upp designen sedan Colin Chapman kommit in i bilden 1978.

Bilens mest utmärkande drag är naturligtvis dess måsvingedörrar – John Z:s absoluta krav. Det sägs ibland att dörrtypen valdes av säkerhetsskäl, eftersom de skulle vara mindre benägna att fastna i låst läge vid en olycka. Mest är de nog tänkta som ett konversationsämne för beundrare och vanliga nyfikna.

Säkert är emellertid att de inspirerats av 1950-talets Mercedes-Benz 300 SL 1954-1957 med denna karosstyp. Dessutom byggdes för mindre än tio år sedan i Kanada, men med amerikanskt kapital, en så kallad säkerhetssportvagn med måsvingedörrar. Den hette Bricklin och dog, föga sörjd, efter 2 854 tillverkade exemplar.

De tekniska specifikationerna för DeLorean är inte speciellt uppseendeväckande. Från början hade man tänkt sig en Ford V6-motor, men den första prototypen hade en fyrcylindrig turboladdad Citroën-motor. Rätt snart kom man in på den drivkälla som nu också seriebilarna är utrustade med, nämligen den för oss välbekanta Renault—Peugeot—Volvo-V6:an på 2,8 liter och med överliggande kam. Genom att använda Renault-versionens block med Volvos topp har man fått bränsleinsprutning, system Bosch K-Jetronic. Transmissio- nen är också en Renault-produkt, antingen 5-växlad manuell låda eller 3-stegsautomat.

Hjulupphängningarna är individuella runt om och styrningen är av kuggstångstyp. Den är inte servoassisterad, eftersom den ganska speciella viktfordelningen på 35/65 fram/bak gör detta hjälpmedel totalt överflödigt.

Modernt sportbilsbyggande medger knappast en motorplacering av den här typen. Och som kompensation för den kraftiga tyngden bak har DeLorean extra feta bakhjul. Både däck och fälgar är betydligt större än fram. Bakvagnskonstruktionen är också vald med omsorg, för att klara det tunga baköverhänget.

Bromsarna är Girling-skivor runt om. DeLorean är trots allt mer en touringmaskin än en utpräglad sportvagn, så ventilerade skivor har inte ansetts nödvändiga. När det gäller bromsarnas effektivitet har man faktiskt hjälp av den abnormt (för en modern bil) tunga bakvagnen. Risken för låsta bakhjul vid hård bromsning på vått underlag är mycket liten.

Fjädringen med spiraler fram och bak, krängningshämmare fram och snett bakåtriktade bärramar bak är mycket fast, på gränsen till hård. Det gör att bilens landsvägsegenskaper vid "normal" körning matchar dess övriga personlighet.

Förardörren svänger lätt upp, hjälpt av sina hydraulstavar, men det märks att det är en tung pjäs. Tröskeln in mot förarstolen är bred och hög, men långtifrån lika hindersam som i en 300 SL (fast där utgör den ett förträffligt picknickbord; inget ont...).

På tidiga DeLorean-vagnar var hela inredningen i svart, både plastpanelerna och de skinnklädda stolarna. Seriebilarna har nu en inredning som nästan helt går i ljusgrått. Intrycket är betydligt lättsammare och eventuella klaustrofobikänslor får inte fäste lika lätt, som då man stängde in sig i ett svart hål.

Körställningen i det kraftigt konturerade förarsätet, ett mellating mellan rally- och vanlig stol, kan justeras inom en given ram, men som normallång sitter man lågt. Detta påverkar givetvis sikten, som åt alla håll är mycket begränsad.

Interiören delas av en bred och relativt hög mittkonsol, som förutom växelspak/väljare innehåller ljudanläggning, värmereglage och annat. Förare och passagerare sitter väl åtskilda i den breda bilen. Bakom de båda stolarna finns inte ens en antydning till nödsäten. Utrymmet är på sin höjd 20 centimeter djupt och rymmer inte ens en mindre resväska. Smärre paket är allt som får plats här. För att hålla dem på plats är det lilla utrymmet försett med ett bagagenät.

Allt som allt: en intressant bil med många ovanliga lösningar. Vem köper den? Just nu: ingen...

Observera att bilderna på bilen i denna provkörningsrapport från 1982 är från en annan DMC-12-provkörning från 1986.

Storm kring måsvingen

DeLorean Motor Company har problem. En stor del av företagets kapital har kommit från de engelska skattebetalarna, för att skapa sysselsättning i det fattiga Nordirland. Men pengarna har förbrukats under den långvariga utvecklings- och igångsättningsfasen. I flera omgångar har John Z DeLorean lyckats ordna vidare finansiering.

För något halvår sedan började emellertid DeLoreans välkända övertalningsförmåga att svika honom. Ungefär samtidigt hördes också beskyllningar för finansiella oegentligheter. Parallellt med detta löpte en produktion (hittills har man byggt cirka 7 000 bilar) som tidvis hade kvalitetsproblem. Av allt att döma har det också saknats pengar att sköta garantiåtgången.

För några månader sedan strukturerades den amerikanska delen av verksamheten om. Huvudkontoret, som märkligt nog legat i Kalifornien, flyttades till försäljningskontoret på Park Avenue i New York. I samband med detta lämnade flera av bolagets nyckelfigurer DMC. Riktigt vad som har hänt och håller på att hända är i det närmaste omöjligt att reda ut. Helt klart är dock att ordet konkurs börjat användas allt oftare. Ett tydligt tecken på den extrema kapitalknappheten är att man sålt ett parti bilar till ett leasingföretag: styckpriset sattes till 12 000 dollar och i kontraktet ingick att DeLorean Motor Company själva hyrde bilarna under en tid för att sedan köpa tillbaka dem för en betydligt högre summa. Priset till konsument har för övrigt varit 25 000 dollar, väsentligt högre än någonsin avsett.

Just nu förefaller det också som om en stor del av de cirka 3 000 icke sålda bilarna av domstol belagts med försäljningsförbud, för att i görligaste mån skydda fordringsägare. Som synes är för närvarande allt som rör DeLorean Motor Company svävande och osäkert. Det viskas, det sägs, man har hört, och så vidare. Är det verkligen omöjligt att starta en ny biltillverkning i stor skala? Precis som alla sa redan när John Zachary DeLorean berättade om sin drömbil första gången för nära tio år sedan?

DeLorean DMC-12

Pris: Cirka 25 000 dollar. Då motsvarande 153 500 kronor, i dag 394 500 kronor.

Motor: V6 aluminium. Borrning/slag 91/73 mm, cylindervol 2 850 cm³. Kompression 8,8:1. Bosch K-Jetronic bränslesystem. Max effekt 130 hk (SAE, amerikansk version) vid 5 500 r/min. Max vridmoment cirka 24 kpm (235 Nm) vid 2 750 r/m.

Kaross: Rostfritt stål på glasfiberstomme, två så kallade måsvingedörrar.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar fram och bak, krängningshammare fram.

Hjul/däck: Lättmetallfälgar, fram 6 tum, bak 8 tum breda. Däck Goodyear NCT, fram 195/60HR 14, bak 235/60HR 15

Styrning: Kuggstång, ej servo.

Bromsar: Skivor runt om, servoassisterade

Transmission: 5-växlad manuell eller 3-steps automat (båda från Renault).

Mått/vikt: Längd 420 cm, bredd 183 cm, höjd 115 cm. Axelavstånd 238 cm. Spårvidd fram/bak 164/158 cm. Tjänstevikt cirka 1 350 kg.

Prestanda: Toppfart cirka 210 km/h.



Peter Haventon

12. Jensen Interceptor 1976



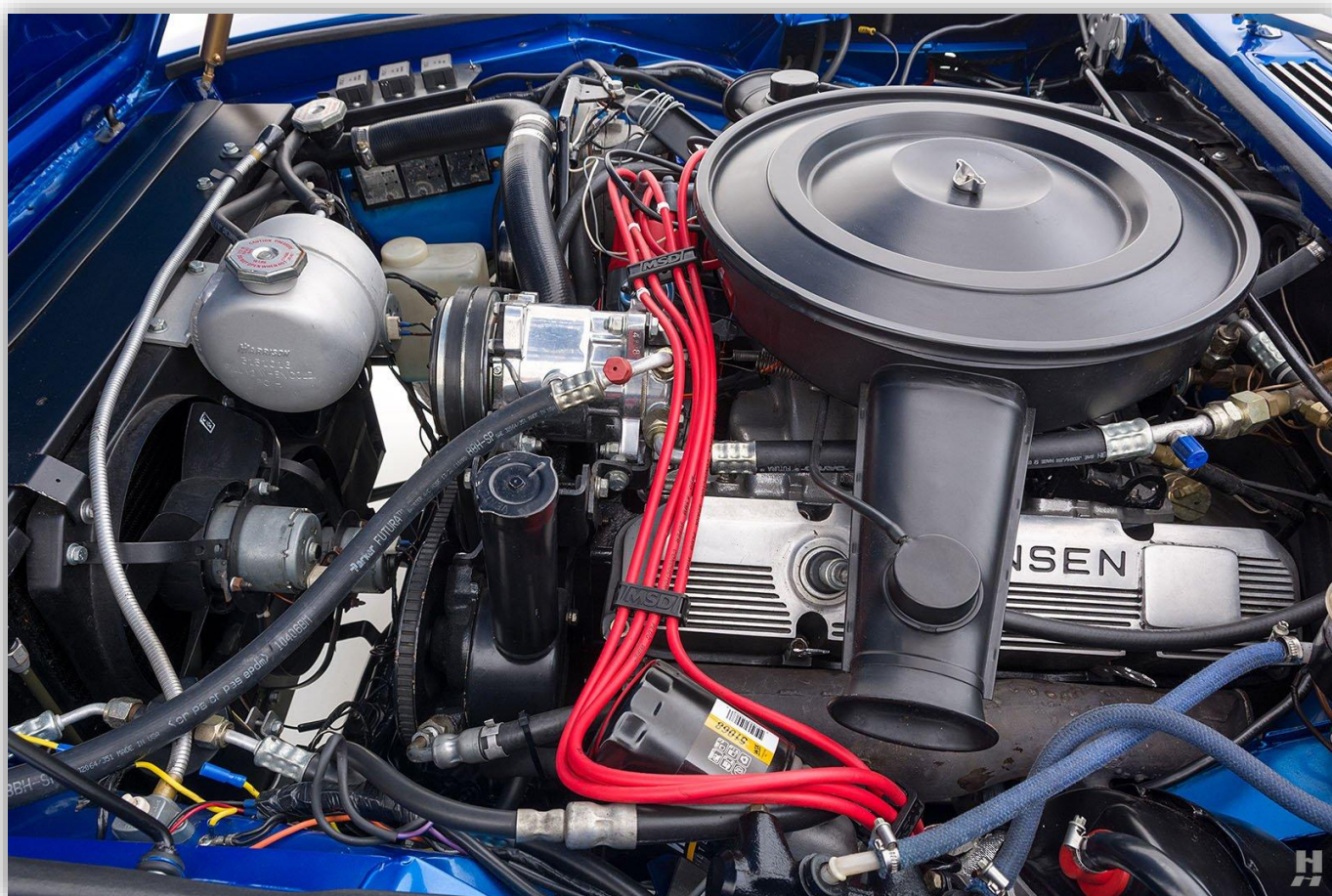
FILM: <https://youtu.be/xElcDaHs7GU>

För den välbärgade bilentusiasten i slutet av 1960-talet fanns det ingen brist på eleganta, högpresterande grand tourers tillgängliga för dem. Aston Martin, Ferrari eller Maserati kan ha varit de självklara valen, men deras exotiska motorer krävde specialiserat och kostsamt underhåll. En Jaguar kan ha verkat för vanlig för vissa kunder, en Rolls-Royce för prålig och en Citroën SM för komplex. Men någonstans mitt bland alla dessa alternativ låg Jensen från West Bromwich, England, med sin italienskdesignade, amerikanskdrivna och brittiskkonstruerade *Interceptor*. Interceptor utvecklades från CV-8 med glasfiberkaross och fick en omfattande omdesign med en ny elegant stålkaross ritad av Carrozzeria Touring. Liksom CV-8 före den hade Interceptor Chrysler V8-motorer instoppade under motorhuv, vilket gav Interceptor exotisk bilprestanda och nästan skottsäker tillförlitlighet.





Medan karossen designades i Italien av Touring, byggde Jensen alla Interceptor-granater (utom de första) i sin brittiska fabrik. Formen var krispig och muskulös, med diskret aggressivitet. Till en början erbjöd Jensen endast 2+2 "sedan" med sin distinkta baklucka med fiskskål, men en cabriolet följde 1974. Alla Jensen Interceptors var överdådigt utrustade med läderklädsel, ullmatta, komfort i trä och massor av utrustning för att säkerställa att passagerarna kom fram till sin destination oberörda.





När produktionen av Interceptor rullade in i mitten av 1970-talet drabbades företaget av ekonomiska problem eftersom försäljningen kämpade för att återhämta sig efter bränslekrisen. Jensen använde upp sitt förråd av sedanskal, så företagets ägare Kjell Qvale utarbetade en plan för att använda de återstående cabrioletkropparna och konvertera dem till en ny hardtop-coupé, som debuterade i prototypform på Earls Court Motor Show 1975. Karossen var ett standard Jensen Cabriolet-skal, anpassat med permanent hardtop som hade en tonad glaskarm "targa bar" och var insvept i vadderad vinyl, som de rigueur var för mitten av 70-talet. Jensens lade ut tillverkningen av topparna på entreprenad till Panther Cars, som också skötte montering och slutmontering. Under Jensen Cars sista dagar var registreringen i bästa fall ojämn, men märkesexperten Richard Calver har gjort omfattande efterforskningar om dessa bilar och kommit fram till 46 kända exemplar, vilket gör dem till bland de mest sällsynta av alla Interceptor-varianter.

Av de 46 kända överlevande är denna Interceptor Coupé från 1976 troligen en av de bästa. Den har vårdats av en passionerad märkesentusiast sedan 1986 och har åtnjutit vård och underhåll utan kostnader sedan restaureringen på hög nivå. Den presenteras i en slående nyans av Nevis-blått med ett beige tak och är vackert detaljerad och utmärkt finish inifrån och ut. Dokument visar att karossen behandlades med en omlackering av bar metall 2007, inklusive borttagning av allt glas, trim och motorn. Lacken är fortfarande i utmärkt skick, med raka, skarpa paneler och högkvalitativ finish runt om. Exteriör klädsel och ljusarbete är också i utmärkt skick, restaurerade eller bytta ut vid behov under restaureringen. På samma sätt har toppen totalrenoverats och trimmats om i rätt vinyl och behåller det ursprungliga mörka tonade glasbandet.

Få bilar på den här sidan av en Rolls Silver Shadow kan jämföras med Jensen Interceptor när det gäller ren lyx.



Framsätena är anmärkningsvärt bekväma, med gott om plats för längre förare, med tillägg av enstaka baksäten och ett generöst stort bagageutrymme. Den här bilen har underbara säten i pergamentläder med diamantsydda insatser, kontrasterande marinblå rör och marinblå mattor. Diamantsömmar upprepas på dörrpanelerna och instrumentbrädan är täckt av kolläder. Omkopplare, reglage och instrument är i utmärkt ordning, och ljudsystemet är uppdaterat med en modern Alpine-huvudenhet och högtalare. Allt interiörarbete är färdigt till en hög standard och presenteras i concours-kvalitetskick.

Mekaniskt har inga kostnader sparats på dess underhåll och underhåll. Chrysler V8 med rätt specifikation på 440 kubiktum byggdes om helt 2012 och uppdaterades med en ny kompkam, MSD-fördelare, nya kolvar, lager, ventiler och rostfri hårdvara. Även om den är uppgraderad för bättre prestanda, är motorn ordentligt detaljerad med korrekta Jensen-ventilkåpor, luftrenare av fabrikstyp och andra tillbehör. De få uppenbara uppdateringarna inkluderar en högeffektiv Sanden a/c-kompressor och en uppdaterad kylare och kylfläkt. På undersidan är underredet fullt detaljerat, med rostfria avgaser, ombyggda bromsar och fjädringskomponenter.

En Jensen Coupé i någon form är en sällsynt syn, och den här bilens fantastiska restaurering gör den ännu mer av en höjdare. Få har fått så entusiastisk vård och uppmärksamhet, och dess enastående kvalitet erkändes med inbjudningar till flera prestigefyllda evenemang, inklusive Eyes on Design Concours och St. Johns Concours. Den är i perfekt skick och kommer utan tvekan att ge alla Jensen-entusiaster ett leende på läpparna.



Roger Warolin