



Graham-Paige Model 97 Supercharged Cabriolet by Saoutchik 1938.

- 1. Nevs Emily GT ska byggas**
- 2. Volvos och Northvolts gigafabrik i Göteborg får byggas**
- 3. Hedin Bil ska bygga ett av Sveriges största nätverk med snabbladdare**
- 4. Fiats eldrivna Panda dröjer**
- 5. Porsche visar upp Porsche Vision 357 Speedster**
- 6. Supersnabba elbilen Hyundai Ioniq 5 N**
- 7. Test av Dacia Duster som håller vad den lovar**
- 8. Prov av Zeekr 001 som är gökungen i Volvoboet**
- 9. Teslas rear ut räckviddsmonster till lågpris**
- 10. BMW-ägarens verkstadsnota på 80 000 kr**
- 11. Polisen varnar för bedrägeri vid bilförsäljning**
- 12. Rimac Nevera sätter nytt rekord på Goodwood-festivalen**
- 13. Graham 97 Supercharged cabriolet 1938**



1. Bekräftat: Nevs Emily GT ska byggas!

Av Alrik Söderlind Publicerad: 2023-07-21 Uppdaterad: 2023-07-21

”Att 'Saab' återuppstår är lika överkligt som underbart”



Chefredaktören föreslår att bilen ska byta namn till: Saablar Anamma!

Det här är chefredaktörens ledare ur Recharge nummer 2/2023

Jag är svag för filmer som slutar med att det rinner en liten tår ur mina fuktiga ögon. Samtidigt som jag försöker att inte låtsas om det.

Utän att ta ut för mycket i förskott, när det här skrivs, har verkligheten gett oss manuset till världens bästa bilfilm, som garanterat kommer att få mig att lipa av glädje och rysa av lycka.

Saab återuppstår!

Ja, kanske inte bilar med just det namnet, men allt som Saab står för har fått sin välförtjänta revansch. Alla som har slitit och kämpat, inte slutat hoppas, inte slutat tro – kommer att bli belönade.

Enligt en säker källa på Nevs ska Emily GT tillverkas i Trollhättan på Stallbacka! På riktigt.

Det ryser i kroppen när jag skriver de här bokstäverna och det är förmodligen ingenting mot vad alla som kämpat känner.

Grattis Saabare, Nevsare, Trollhättebor och alla kämpande optimister världen runt.



FILM: <https://youtu.be/SHmhDuSHMd8>.

Det finns en kosmisk rättvisa.

Alla vi som stått på sidan och hejat på får oss en påminnelse om att odds bara är odds, inget är klart förrän det är klart. Vill man något ska man kämpa, kämpa och låta drömmarna leva.

Det har funnits ett flertal intressenter till Emily och Pons. Efter tre månader har en än så länge hemlig investerare skrivit på en avsiktsförklaring att köpa både Emily och Pons-projektet.

Båda projekten ska leva vidare i Trollhättan, utvecklas av Nevsare/Saabare, och tillverkas i Trollhättan.

Nevs säljer alltså båda projekten till en och samma köpare. Det blir två svenska bolag och samma Europeiska ägare.

Det var avgörande för affären att bilarna vidareutvecklas till serieproduktion i Trollhättan. Utan den uppfinningsrikedom och det engagemang som finns i trakten hade inte investerarna varit intresserade. Utan rötterna från Saab och Nevs hade det aldrig gått att göra den här affären.

Såvitt jag vet är det inte klart vad varumärket blir eller vad modellen ska heta. Saab hade självklart varit drömmen, men kommer "militär-Saab" att släppa till det? Mycket tveksamt.

Men svenskt och Saabklingande måste det bli. Sonett, Gripen eller kanske – Saablar!?

Det skulle bli världens första bilmärke med ett "kraftuttryck" som namn. Ett positivt, kämpauttryck, som summerar allt vad Emily handlar om. Och då måste väl bilen heta "Anamma!"

Vem vill inte ha en Saablar Anamma?

Det som återstår är att finalisera avtalet, göra det juridiskt bindande. Det ska ske senast under augusti. Då får vi reda på alla detaljer!

Tills dess tycker jag att vi ska känna all glädje vi kan. Njuta utan att skämmas för det!

LÄS MER OM NEVS HÄR!

2. Klart idag: Volvos och Northvolts gigafabrik i Göteborg får byggas

Publicerat 13/07/2023 av Maths Nilsson

Snokar, fladdermöss och grodor kunde inte sätta stopp för Volvo Cars och Northvolts nya batterifabrik. Nu får Göteborgs första gigafabrik grönt ljus i domstol och kan börja byggas.



Fabriken ska bygga batterier till en halv miljon elbilar årligen.

Volvo Cars och Northvolts stora batterisatsning i Torslanda har fått grönt ljus i domstol. – Vi är snart uppe i 200 anställda, det ska ju bli 3 000 så småningom. Det är en jättestor investering för både Northvolt och Volvo Cars, och för hela regionen”, säger Christian Jensen, kommunikationsansvarig på Novo Energy, till TT.

Bygget har överklagats till mark- och miljödomstolen, men snokarna och grodorna får flytta på sig. Nu är allt klart för det första spadtaget för Volvo Cars och Northvolts gemensamma batterifabrik.

– Det är en milstolpe för oss. Nu kan arbetet börja på riktigt och vi kan börja förbereda marken för Sveriges andra, och Göteborgs första, gigafabrik för framtidens gröna batterier”, säger Adrian Clarke, vd för Novo Energy, i ett pressmeddelande.

Fabriken kommer att tillverka litiumjonbatterier till Volvo Cars elbilar och får 3 000 anställda. Bygget startar redan i år och fabriken ska vara klar till 2026. Samtidigt görs Volvos Torslandafabrik om för elbilsproduktion, en investering på 10 miljarder kronor. Batterifabriken ska kunna tillverka batterier med en sammanlagd kapacitet på 50 gigawattimmar per år, motsvarande en halv miljon elbilar.



Maths Nilsson



3. Hedin Bil ska bygga ett av Sveriges största nätverk med snabbladdare

Posted by Kristofer Rask juli 13, 2023

Hedin Mobility Group som bland annat äger Hedin Bil ska satsa på snabbladdare. Nu lanserar man Hedin Supercharge.



I en första fas bygger man 10 nya stationer, med totalt 47 snabbladdare i anslutning till några utvalda bilanläggningar.

Snabbladdarna kommer att erbjuda en effekt på minst 300 kW. Den första stationen kommer att öppna i augusti. I samband med det tillkännager man var de nya stationerna etableras, hur betalningen fungerar och vad det kommer att kosta att ladda.

Det långsiktiga målet är att bli en av de större aktörerna på den svenska marknaden. Hedin Bil driver runt 120 anläggningar i Sverige, och ytterligare 270 anläggningar i Europa. Ambitionen är att Hedin Supercharge ska etableras även på dessa platserna.

För att leda utbyggnaden har man knutit till sig Erik Aspholmer som har ett förflutet på Eways.

– Jag brinner för elbilsaddning och det ska bli otroligt roligt att få vara med på satsningen med Hedin Supercharge. Vi går in på marknaden för elbilsaddning med höga ambitioner om att leverera enastående kundupplevelser vad gäller exempelvis hastighet på laddning och smidighet vid betalning, säger Erik Aspholmer.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

4. Fiats eldrivna Panda dröjer

Publicerad 2023-07-12 kl 14:00 (uppdaterad 2023-07-12 kl 14:36) Text Hanna Brante

Fiat skjuter upp avtäckningen av sin eldrivna Fiat Panda igen.



Konceptbilen Centoventi från 2019.

De som drömmer om en eldriven Fiat Panda får vänta lite till. Märgkets vd Oliver Francois har nämligen gått ut med att avtäckningen dröjer till juli 2024.

Detta är inte första gången avtäckningen skjuts upp. 2019 visade Fiat upp konceptbilen Centoventi som skulle visa på framtiden för märket.

Ett år senare lanserades Fiat 500e och nu kommer även Fiat 600e. Pandan räknas därför bli i samma retrostuk som deras andra elbilar.

2022 sa Fiat att den eldrivna pandan ska avtäckas 2023 och väl här kommer det nu dröja ytterligare ett år. Pandan ska vara en del av märkets B-segment och är en av tre billiga crossover modeller märket planerar på att lansera.

Den billiga elbilen kommer troligen bygga på deras e-CMP2 plattform som 600e gör, vilket är en lite uppdaterad plattform från e-CMP.



Hanna Brante

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Fiatbeskedet: Inget mer grått



Fiat 500e får ett större syskon



Så står sig Fiat 600e mot konkurrenterna

Feber

5. Porsche visar upp Porsche Vision 357 Speedster

Av Roger Åberg

2023-07-13 kl 14:30

Koncept utan tak.



FILM: <https://youtu.be/Nxj59mlGvZM>.

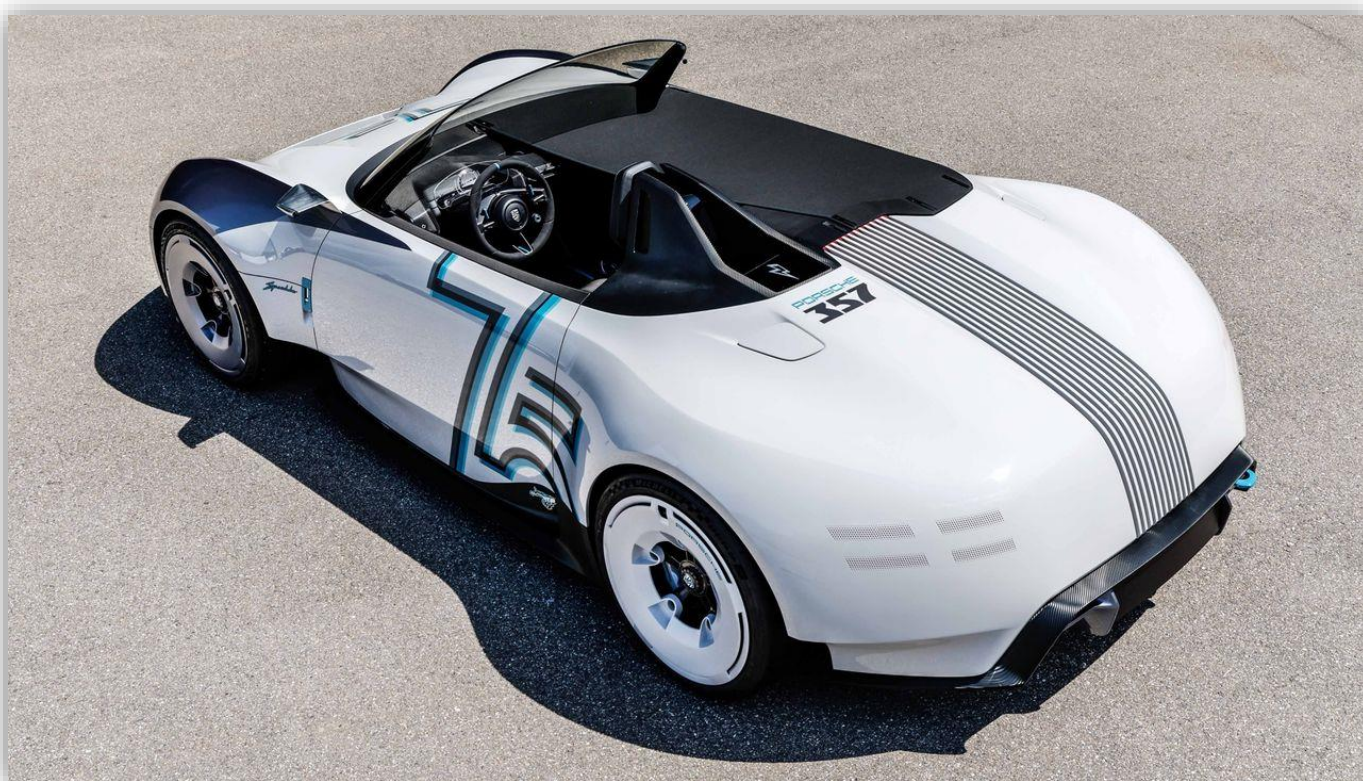
I januari visade Porsche upp Porsche Vision 357 som var en hyllning till klassiska 356. Porsche fyller ju 75 år i år och en del återblickar är därför nödvändiga.

Porsche Vision 357 Speedster är helt enkelt samma koncept, men utan tak. Det finns dock vissa skillnader under ytan, istället för att vara baserad på Porsche 718 GT4 RS är den här baserad på [Porsche 718 GT4 e-Performance](#). Det är en elektrisk racingbil som i sin tur baserar sig på teknik från Porsche Mission R och chassi från Porsche 718 GT4 Clubsport. Med andra ord borde bilen gå som fan helt enkelt. Bilen kommer att visas upp på Good-wood Festival of Speed.

newsroom.porsche.com/Bil



Roger Åberg



Porsche hyllar 356 med nytt koncept
Baseras på 718 Cayman GT4 RS



6. Premiär: Supersnabba elbilen Hyundai Ioniq 5 N

Posted by Kristofer Rask juli 13 2023

Hyundais prestandadivision N har nu visat upp sin första elbil. Det i form av Hyundai Ioniq 5 N som levererar upp till 478 kW (650 hk) i motoreffekt. Det ska vara tillräckligt för att ta bilen från 0 till 100 km/h på 3,4 sekunder och leverera en toppfart på 260 km/h.



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

Modellen är givetvis fyrhjulsdreven med dubbla motorer och i bottenplattan gömmer sig ett nytt mer kraftfullt batteri på 84 kWh. Det ska vara möjligt att snabbladda från 10 till 80 procent på 18 minuter.

N-modellen skiljer sig också visuellt från standardversionen av Ioniq 5 med nya proportioner. Den är 20 mm lägre, 50 mm bredare i botten för att rymma bredare däck och 80 mm längre på grund av den mer framträdande diffusorn.

Till det tillkommer flera prestandahöjande designelement såsom kontrasterande svarta detaljer och en bakspoiler av vingtyp, som ska lyfta fram de sportiga aspekterna och maximera dess förmåga vid bankörning.

Interiört genomsyras modellen av N-emblem och en ny sporträtt. Den nydesignade ratten har programmerbara knappar där föraren kan definiera olika kör lägen. På ratten finns också en boost-knapp som kan maximera motoreffekten och accelerationen.

Nytt är också nya sportstolar med förstärkta bolster för att hålla föraren på plats under skarpa kurvtagningar. Stolarna är också placerade 20 mm lägre än i standardversionen av Ioniq 5.



Simulerar växellåda

För att förmedla känslan av en sportbil har Hyundai N också utvecklat en elektronisk växellåda som simulerar den åttaväxlade dubbelkopplingsväxellådan som finns i N-bilar med förbränningsmotorer. Den simulerar en växling genom att kontrollera motorens vridmoment och levererar samma ryckiga känsla mellan växlingarna.

Genom ett högtalarsystem med 10 högtalare möts man också av ett kraftfullt motorljud för att motsvara upplevelsen.

Hyundai N har ännu inte kommunicerat några prisuppgifter för modellen – men klart är att den ska gå i produktion. Lanseringen blir först i Sydkorea i september, följt av Europa senare under hösten eller vintern.





Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)





7. Test: Dacia Duster håller vad den lovar

Av redaktören @bytbil.com 2023-07-12

Text & foto Jacob Dalby

Det finns inga överraskningar i Dacia Duster och den levererar exakt vad den lovar. Men det är tyvärr inte mycket. Vi testar om Duster är tillräckligt bra för priset.



Det är inte ovanligt att bilmärken lockar med lyx och flärd till ett lågt pris. Men ofta blir du också besviken, för när du kommer in under "skinnet" på bilen är det långt ifrån lyx.

Med **Dacia Duster** är det precis tvärtom. Den måste vara billig och den behöver inte bevisa något eller försöka vara något den inte är. Duster är "no nonsense" i bilformat – och det älskar vi den för.

För att göra Duster så billig som möjligt har de använt begagnade bildelar och elektronik som sedan länge har slutat användas i andra bilmodeller, men som fortfarande fungerar. Samtidigt används delarna på ett smart sätt i hela modellutbudet, och alternativen för Duster är få. Allt i namn av lågkostnadsproduktion.

Frågan är dock hur långt man kan sträcka det innan allt blir för gammalt och tråkigt. Och om Dacia faktiskt är billig över huvud taget? Vi har kört både bensin- och dieselversionen för att ta reda på svaret.



Gammal plattform

Dacia Duster är inne på sin andra generation och lanserades 2017. Plattformen är dock återanvänd från förra generationens Duster, som i sin tur är hämtad från en flera generationer gammal Renault Clio. Det vill säga en ganska gammal plattform.

Tyvärr innebär den gamla plattformen att säkerhetsbetyget från Euro NCAP bara är tre stjärnor av fem möjliga – och det är ett betyg från en tid då kraven var mycket lägre än idag. Duster fick sitt betyg bland annat på grund av avsaknaden av automatisk nödbroms och filkörningsassistent.

Den andra generationens Duster uppdaterades relativt lite 2021 med nya lampor och igen 2022 tillsammans med resten av Dacias modellutbud. Det fanns några nya designdetaljer, och även märkets nya logotyp. Och den ser faktiskt ganska bra ut, om du frågar mig.

Enkel men solid kvalitet

Kupén ser också ganska pålitlig ut, och det är precis vad den är. Pålitlig. Den är klädd med den hårdaste plasten. Jag försökte till exempel sätta mina solglasögon på instrumentbrädan i en svag lutning, men de gled ner.

Men du skulle inte förvänta dig något annat i en Duster. Du vet att det är plast. Och eftersom plasten är så hård, utstrålar den lite tålighet. Kanske är det egentligen det som är kodordet för Duster; tålighet. Monteringskvaliteten är felfri och det hela känns enkelt, men också gediget. Jämfört med konkurrenterna känns Duster som om den kommer att hålla mycket, mycket längre.

När det kommer till elektroniken inser man dock verkligen hur billigt producerad den är. Grafiken i infotainmentsystemet ser föråldrad ut och det finns naturligtvis ingen live-data för navigering. Systemet är dock ganska enkelt att använda.

Å andra sidan finns det gott om utrymme för både baksätesspassagerare och i bagageutrymmet för priset.



Buller

Naturligtvis är Duster varken en körmaskin eller en raket. Återigen, vem skulle förvänta sig det? Men den styr faktiskt ganska exakt och utan ansträngning. Det finns inga överraskningar här, och detsamma gäller för underredet. Faktum är att Duster är perfekt för stadskörning där olika hinder som trottoarkanter och gupp tacklas fint.

På landsväg funkar den också väldigt fint, och även när vägen svänger är det inte mycket karossrullning. Det finns dock en del hjul- och vindbrus, som bara blir värre i motorvägsfart – mer än hos konkurrenterna.

Motorljud förekommer förstås också, från både bensin- och dieselmotorn. Båda motorerna tar ganska många varv vid 130 km/h. Å andra sidan är det ingen brist på kraft – med undantag för den minsta bensinmotorn med 90 hästkrafter. Och det är ungefär här som saker och ting börjar falla samman för Duster.

90 hästkrafter räcker inte

Det finns tre motorvarianter att välja på för Duster i Storbritannien. Två bensinmotorer med 90 hästkrafter respektive 150 hästkrafter, och sedan en dieselmotor med 115 hästkrafter och fyrhjulsdraft. Utmaningen är att 90 hästkrafter inte är tillräckligt för Duster. Den är helt enkelt för långsam.

Den lilla bensinmotorn börjar på 214900 kronor. När allt är lite slitet och motorn är trög, är den plötsligt inte så billig längre. Den billigaste Duster har till och med bara manuell luftkonditionering (ingen klimatanläggning där man ställer in en specifik temperatur) och ingen skärm.



Dacia följer Volvos exempel – sänker toppfarten

De två större motorvarianterna klarar sig betydligt bättre, men här börjar priserna på 270900 kronor för bensinmotorn på 150 hästkrafter och 264900 kronor för dieselmotorn på 115 hästkrafter med fyrhjulsdraft.

Om vi bortser från priset och koncentrerar oss på själva bilen, verkar dieselmotorn på pappret vara det självklara valet för Duster. Men verkligheten är att om du inte behöver fyrhjulsdraft och kan nöja dig med 1200 kg på kroken istället för 1500 kilo, är bensinmotorn med 150 hästkrafter det rätta valet. Bensinmotorn är något trevligare att leva med i vardagen. Den är inte lika grov.

Samtidigt finns automatlådan bara tillgänglig med den kraftfulla bensinmotorn. Och den fungerar faktiskt riktigt bra med mjuka växlingar. Jag har ännu inte upplevt något felsteg i automatlådan.

Duster är inte tillräckligt bra för priset

Det råder ingen tvekan om att Dacia Duster har mycket som talar för den. Den har sin egen charm, och med stor marginal är det mycket mer körglädje i Duster än i konkurrenten Suzuki Vitara Hybrid, som börjar på 289900 kronor. Samtidigt är det ett stort nöje att Duster inte försöker lura någon. Den är vad den säger att den är.

Men totalt sett är 214900 kronor inte tillräckligt billigt för en så gammal design, där allt är lite för irriterande. I varianten för 214900 kronor är sätet inte höjdbarbart, den har stålfälgar, manuell luftkonditionering, radio men ingen skärm och om du vill ha den i en annan färg än vit kostar det extra. OCH den är för långsam med 90 hästkrafter.

Det betyder att Duster med en bra motor och bra utrustning börjar på 264900 kronor. Men det saknas fortfarande en hel del viktig säkerhetsutrustning. Sammantaget är det för mycket pengar för en Duster. Tyvärr är det så.

Fakta: Dacia Duster TCe 90

- **Motor:** Bensinmotor, 999 cc
- **Effekt:** 90 hk/160 Nm
- **0-100:** km/h 13,1 sekunder
- **Topp hastighet:** 166 km/h
- **Bränsleförbrukning:** 18,9 km/l
- **Mått (L/V/H):** 434/205/162 cm
- **Egen vikt:** 1189 kilo
- **Dragvikt:** 1200 kilo
- **Bagageutrymme:** 478 liter

Relaterade artiklar:



Dacia Duster Black Shadow begränsad specialare



Praktisk, elegant, lyxig: Nya Mercedes E-Klass kombi



Dacia Duster ömsar skinn



Le Mans 2023 – den kungliga klassen är tillbaka i toppform



8. PROV: Zeekr 001 – gökungen i Volvoboet

Av Alrik Söderlind Publicerad 2023-07-12 Uppdaterad 2023-07-11

Zeekr är Geelys nystartade 100-procentiga elbilmärke som kliver rakt in i elbilsvärldens finrum och ställer både Volvo och Polestar i farstun, på vänt. Först ut är ”halvsvenska” Zeekr 001 som gör Porsche Taycans jobb för halva pengan...



Zeekr 001 blir jobbig för väldigt många konkurrenter och prislappen gör det inte heller lättare för de etablerade.

Det finns inte längre några regler att förhålla sig till, tradition betyder inget, det finns inte ens något som heter familjesammanhållning.

Det vi har är till synes total anarki, fullt gaspådrag och en bilvärld som ritas om snart sagt varje dag.

In med en ny bil på marknaden och ett gäng gamla storsäljare kan plötsligt bli uråldriga, passé, i stort sett meningslösa för de som inte tvunget måste ha en bil av ett speciellt varumärke.

Följaktligen har bilköparna aldrig varit så varumärkesotrogna som nu, och det vet biltillverkarna som alla satts under den största pressen sedan bilarnas barndom, då det snabbt ploppade upp hundratals nya bilmärken, som alla hoppades på ett framgångsrikt och långt liv. Men väldigt få fick det.

Nu upprepar sig historien, med den stora skillnaden att det redan finns etablerade bilmärken, som nu måste slåss för sina liv mot de uppstudsiga nya märkena som tar alla genvägar och skamgrepp de kan för att lyckas.



Designen är ursprungligen gjord åt varumärket Lynk & Co, vilket självklart syns. Framöver kommer Zeekr att hitta sin egen stil som lär bli sobrare. Bilen är designad i Sverige. Namnet Zeekr sägs ha denna mening: Z = Zero. EE = Evolving Electric Era. KR ≈ Krypton – en ädelgas som antänds av elektricitet.

Denna gång handlar det om den gigantiska kinesiska tillverkaren Geely som startades 1986 – 80 år efter BMW – och som tillverkar 2,3 miljoner bilar jämfört med BMW:s 2,1 – alla siffror från 2022.

På Geelys palett finns åtminstone 11 varumärken, varav nio är yngre än tio år.

Volvo har sagts vara kronjuvelen, men det vete tusan om det fortfarande stämmer. Osäkert är också hur högt i kurs det ”svenska” bilmärket Polestar står.

Så här ser det nämligen ut.

In på svenska marknaden kommer redan nu på senhösten Zeekr 001, som är en stenhård konkurrent mot Polestar 2, för att inte tala om kommande Polestar 4 som kommer först nästa sommar. Jämfört med Volvo XC40 är Zeekr på alla sätt mer premium och det enda som kan rädda Volvo är varumärket och rabatterade priser, att rea ut sig.

Zeekr började sälja bilar 2021 men modell 001 designades och konstruerades för att vara flaggskeppet i varumärket Lynk & Co:s uppställning. Strax före försäljningsstart bytte man namn på bilen och skapade ett nytt varumärke.





Min gissning är att bilen blev för påkostad och uppmärksam för att passa in i Lynks affärsplan där bilarna inte är huvudsaken, tvärtom handlar Lynk om att man ska slippa äga och i stället hyra, leasa, prenumerera ... och då är priset väldigt viktigt.

Varumärket som pryder huven på Zeekr är i princip identiskt med Lynks.

Allt det här går tvärt emot alla marknadsföringsregler, men så finns det inte längre några regler.

Inte heller finns det en klar hierarki i Geelys stall av märken, det är alla mot alla på samma spelplan. Stora delar av tekniken delas av kostnadsskäl, men förvånande mycket utvecklas separat för de olika märkena – ”annars skulle vi bli anklagade för att bara syssla med badge engineering” – säger vd Spiros Fotinos.

Ett exempel är att Zeekr har sitt egenutvecklade infotainmentsystem – operativsystem – medan Volvo och Polestar håller sig till Google. Vilket som är bäst kan vi inte svara på, eftersom bilarna vi kör har ”föreseriemjukvara”. Men visst känns det mer premium att ha ett eget unikt system, och systemet har en riktigt snabb processor och det känns bra.

Under karosserna har dagens Polestar 2 och Volvo XC40/C40 den äldre CMA-plattformen som utvecklades för både förbränningsmotorbilar och elbilar. Zeekr 001 bygger på den modernare SEA-tekniken, som är dedikerad för elbilar.

Intressant nog jobbar det drygt 1200 Zeekr-anställda i Geelys gigantiska Sverigekontor i Göteborg, som man delar med Lynk & Co. 800 ingenjörer och 400 designers.

Man kan alltså med pondus dra ”Sverigekortet” – även om Zeekr 001, Polestar 2, och en hel del Volvo XC40 och så vidare alla tillverkas i Kina.

Det pågår alltså en alltså en hård familjefajt även bland svenska ingenjörer och formgivare. Polestar och Volvo tillhör samma bolag (Volvo äger Polestar) men Zeekr är sitt eget företag.





Tittar man på specifikationerna är Zeekr 001 livsfarlig för väldigt många konkurrenter och prislappen gör det inte heller lättare för de etablerade. Ta bort Volvos varumärke ur köpekvationen och eldrivna XC40 och C40 är körda – om man inte nödvändigtvis måste ha en trängre suvkaross.

Argumentet om bättre framkomlighet som en hög suv bör ge – 21 cm – gäller inte om man väljer de fyrhjulsdrivna versionerna eftersom denna stora bil har 20,5 cm under krossen, när man ställt luftfjädringen på det högsta läget. Luftfjädring som Volvo- och Polestarköparna kan drömma om.

Snabbfakta Zeekr 001. 4,9 meter lång, 2 meter bred. 1,56 meter hög – det är ungefär 1,5 dm högre än Porsche Taycan, men de andra måtten är snarlika. Axelavståndet är som för så många andra elbilar 3 meter.

Två motoralternativ erbjuds. Bakhjulsdrift och 272 hk – för övrigt samma motor som kommer i Volvo EX30 och Polestar 4. I Performance-versionerna med 4WD får man 544 hk, vilket betyder att man sniffar på prestandan i Porsche Taycan GTS Sport Turismo (598 hk) som kostar mer än dubbla Zeekr 001-Performancepriset.

I Zeekr får man stå ut med att bli avhängd med 0,1 sekunder till 100 km/h: 3,8 sekunder mot 3,7 för Porschen. Å andra sidan får man med sig 539 liter bagage, mot Porschens 446 liter – och baksätet är rena drömmen.

Räckvidden är 62 mil för den bakhjulsdrivna och 59 mil med fyrhjulsdraft. Även dessa siffror är tuffa för Volvo/Polestar och ställer inte minst Taycan i skuggan. I GTS-version har Porschen bara 42 miles räckvidd enligt WLTP.

Förklaring till att räckvidden är så pass bra är ett 100 kWh stort batteri.

Lite längre fram kan det hända att det sitter ett batteri på 150 kWh i Zeekr 001, i Kina har man sålt ett antal bilar med det nya så kallade Qilin-batteriet, som har mycket hög energidensitet – 255 wh per kg. Man talar om räckvidder runt 100 mil och snabbbladdning på tio minuter – och intressant nog kommer batteriet från CATL, som är delägare i Zeekr.

Inget säger att Polestar och Volvo kommer att få tillgång till det. Världens största batteritillverkare vill nog hellre att biltillverkaren man själv äger en bit av lyckas än att i tidigt skede sälja det till konkurrentmärken – även om de är inom Geelyfamiljen.

Däremot krossar inte Zeekr vid snabbbladdstolpen, vilket vi absolut hade förväntat oss. Allt man läst om Zeekr 001 indikerade att bilen skulle ha 800-voltsarkitektur, det förnekades inte ens när vi träffade vd Spiros Fotinos på Shanghais bilsalong i april.



Mycket välbyggt och modernt, men kanske också lite för "blingigt" för den svenska marknaden? Stolarna är mycket mjuka samtidigt som de ger bra stöd. De svarta ytorna på ratt-ekrarna har haptiska tryckplattor, riktiga knappar hade känts mer premium.

Men nu visar det sig att bilen bygger på samma SEA-arkitektur som exempelvis Polestar 4 och alltså har 400-voltssystem. Max IDC laddeffekt 200 kW och AD 22 kW. Men Spiros indikerar att 800-volt är på gång, vilket är mycket spännande. Hitintills har ingen bil, vad jag vet, bytt från 400 volt till 800 volt under pågående produktion. Men nu går det undan, eller rättare sagt, kampen är så fruktansvärt hård att det tydligen kan löna sig/vara nödvändigt med stora kostsamma uppdateringar av en bils hela elektriska system.

Priserna gör som sagt det inte lättare att på pappret slå Zeekr 001. 677000 för Long Range. 707000 för 4WD Performance och i sitt lyxigaste Privilegeutförande kostar den 757000 kronor.

Hur är den att köra? Tekniska data och utrustningslistor säger långt ifrån allt.

Det första som slår mig när jag satt mig till rätta är hur mjuk och mysig förarstolen är. En perfekt blandning mellan bra stöd och mjuk, fluffig komfort. Självklart kör jag Privilegeversionen, med bland annat värme/ventilation och massage i framstolarna. Ljudanläggningen kommer från Yamaha och låter riktigt bra. Luftfjädringen är därtill aktiv.

Alla versioner har över 20 självkörningssystem, men inte Lidar, eftersom merkostnaden inte sägs motivera fördelarna. Med andra ord säger Zeekr att Lidar, som till exempel Volvo EX90 har, handlar mer om skryt än funktion.

Byggkvaliteten är rejäl och alla material känns mjuka och påkostade. Jämfört med en Polestar 2 är det här mycket modernare, fluffigare för att inte tala om rymligare.



En riktig volymknapp uppskattas och reglagen i bildens överkant har haptisk känsla och fungerar bra.

Fram finns mycket utrymme och bak är det riktigt slösande. Jämfört med en Tesla Model 3 är det här rena komfortkryssaren, på alla vis.

Bilen rullar riktigt mjukt, även i sportläget, ljudnivån är låg och bilen känns ombonad.

Fartresurserna går inte att klaga på, men det är mer ett starkt sugande än en spark i ryggslutet. Styrningen är mjuk och skön, men saknar skärpan och närheten som finns i Polestar 2 och bilen känns bra mycket tyngre än Tesla Model 3, vilket också stämmer, viktskillnaden är cirka 400 kg.

Hade man hoppats på en supervass Taycan-upplevelse blir man också besviken.

Men hur många kräver det? Zeekr 001 har omarbetats rejält inför Europapremiären, och chassi, styrning, bromsar och även interiören har anpassats efter vad man antar är den europeiska kundens preferenser.

Det kan tyckas märkligt att lägga ner mycket utvecklingstid för att göra känslan "svensk" men det här är den första "kinesiska" bil jag kört där fjädringen verkligen träffar rätt när det gäller komfort.

Stabil, mjuk men ändå så fast att kontrollen är riktigt bra. Väggljudet är också lågt.

Regenereringen är kraftig i sitt starkaste läge, men ett hopp till den bakhjulsdrivna versionen med 272 hk bjuder på ett osmidigt bromsningrepp och enpedalsläget griper in hårt, fast först under 40 km/h.

Zeekr-folket säger att man har flera månader att finjustera allt, att arbete pågår och självklart kan bilen ta emot riktiga uppdateringar via nätet.

Standardfjädringen är också mycket bekväm, om än inte riktigt på samma nivå som den fina luftfjädrade versionen. De 272 hk räcker absolut till, framförallt i lägre hastigheter. Så är man ute efter en riktigt bekväm, rymlig och modern eldriven familjebil är Zeekr 001 Long Range ett av de mest lockande valen man kan göra just nu.



Påkostad bakljusramp och en stort öppnande halvkombibaklucka. I versionen med luftfjädring kan bilen sänkas för enklare lastning/lossning. Ingen bakrutetorkare.

Priset är inte lågt, men man får bra valuta för pengarna.

Performance-versionen ger superprestanda och jämfört med en jämnsnabb, men mycket trängre BMW i4 M5, sparar man minst 250000 kronor. Bortsett från varumärket och eventuellt estetiska synpunkter samt styrningens skärpa finns inget som talar för BMW:n.

Som extra lockbete ger Zeekr fem års garanti/10000 mil, och tio år/20000 mil om man serrar bilen hos Zeekr.

Det kan också Polestar- och Volvokunderna drömma om.

Polestar lär också drömma om Zeekrs försäljningssiffror. I fjol såldes det 71941 Zeekr i Kina mot 51500 Polestar över hela världen. Nu ska man in på den europeiska marknaden med 001 och en direkt konkurrent till Volvo EX30 – som är mer premium än Volvon ...

Snacka om att det dykt upp en gökunge i Volvo- och Polestarland.

Vad blir motdraget?

Ska vi gissa på prissänkningar?

TEKNISKA DATA/Zeekr 001 Long Range (AWD Performance)

MOTOR: El, 1 st elmotor 272 hk/343 Nm (2 st elmotorer systemeffekt 544 hk/686 Nm). Max laddning AC 22 kW, DC 200 kW. Batterikapacitet 100/94 kWh.

KAROSS: L/b/h 4955/1999/1560 mm. Axelavstånd 2999 mm. Vikt ca 2275 kg (ca 2435 kg) Maxlast ingen uppgift. Bagagevolym 539 liter. Frunk 7 liter. Släpvagnsvikt 1500 kg (2000 kg).

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,2 s. (3,8 s) Toppfart 180 km/h (200 km/h). Förbrukning blandad körning 15,2 Wh/km (18,5 kWh/100 km). Räckvidd WLTP 620 km (580 km). Laddning 10–80 % ca 30 minuter.

PRIS: 677000 kr. AWD Performance 707000 kr. AWD Performance Privilege 757000 kr. Aktuell oktober–november.

+ Komfort, utrymmen, byggkvalitet, utrustning, räckvidd, garantier.

– Vikt, varumärke, hur blir andrahandsvärdet?

ZEEKR X

I småbilsklassen går Zeekr X i direkt kamp med Volvo EX30.

Bilarna delar SEA-arkitektur, motorer och har designats och delvis utvecklats i Sverige.

Den stora skillnaden är att Zeekr är den dyrare och större bilen! På längden skiljer det drygt två dm (4,45 meter lång) och axelavståndet är en dm längre (2,75 meter).

Baksätet är mycket bättre för vuxna, medan det är ganska trångt i Volvon.

Bagageutrymmet i Zeekr X rymmer 362 liter mot 318 i Volvo EX30. Är du ute efter utrymmen i exempelvis VW ID.3-klass är det alltså Zeekr X som gäller.

Den andra stora skillnaden är att Zeeker är mycket mer premium med bland annat instrumentering framför ratten, head-up display, finare material, mittarmstöd bak, infällda dörrhandtag, ramlösa sidorutor, flera högtalare, mer inställningsmöjligheter och panoramaglastak som standard. Samt 5 år/10000 mil garanti och tre års fri service.

Leveranserna startar under senhösten medan det är en väntetid på 8–10 månader för Volvon.

Pris från 550000 kronor, vilket är 61000 kr mer än för Volvon med samma motor. Med fyrhjulsdraft och 428 hk är Zeekr 31000 kr dyrare. Det känns taget.

9. Teslas plötsliga giv: Rear ut räckviddsmonster till lågpris

Publicerat 13/07/2023 av Maths Nilsson

Tesla släpper oväntat en specialmodell av Model 3 med extra lång räckvidd som reas ut. Model 3 Long Range RWD är ett bakhjulsdrivet räckviddsmonster med en räckvidd på 620 km till en prislapp under 500000 kronor.



Ryktena går nu heta om Tesla inom kort ska presentera Model 3 Highland som är en kraftigt uppdaterad version av den folkliga elbilen som förändrade världen när den började tillverkas för ganska prick sex år sedan.

Kanske är det för att tömma lagren Tesla nu rear ut en specialmodell av Model 3. Den billigaste modellen av Model 3 är i vanliga fall Model 3 RWD som har ett LFP-batteri och en räckvidd på 491 km. Den bilen kostar 497990 kronor om du beställer den på Teslas hemsida.

Nu har Tesla släppt en specialmodell av Model 3 som reas ut bland lagerbilarna. Och det handlar om ett riktigt räckviddsmonster till lågpris. Tesla Model 3 Long Range med bakhjulsdrift får en räckvidd på hela 62 mil och kostar mindre än det vanliga med kortare räckvidd, priset just nu är 495170 kronor. Det ger ett väldigt svårslaget förhållande mellan räckvidd och pris, ingen annan elbil på marknaden har längre räckvidd till lägre pris. Räckvidden på 620 km är 18 km längre än den fyrhjulsdrivna Long Range som kostar 587990 kronor. Polestars motsvarande bakhjulsdrivna Long Range-modell kostar jämförelsevis 609 000 kronor.

Hur länge kampanjen med de bakhjulsdrivna Long Range-bilarna pågår och hur många som Tesla har för avsikt att sälja är oklart. Det ryktas om att Tesla ska presentera den uppdaterade Model 3 Highland i augusti och att bilen får betydligt längre räckvidd än dagens modeller och en rad uppgraderingar.



10. BMW-ägarens verkstadsnota på 80 000 kr

Av Carl Södermark Publicerad 2023-07-12 Uppdaterad 2023-07-12

Anders laddhybrid hade monterats med ett defekt batteri som hade en väldigt kort livslängd. BMW meddelade då att han skulle behöva betala 80 000 kronor för att byta ut batteriet. Men tack vare Chefredaktör Alrik så behövde han inte betala ett öre.



Anders defekta batteri klarar bara av cirka 15 kilometer på el.

Problemet

För tre år sedan köpte Anders och hans fru en begagnad **BMW 225xe** från 2017 som de har varit jättenöjda med och hoppas kunna behålla ett tag framöver. Men för några månader sen minskade den tillgängliga elkörsträckan betänkligt – något Anders och hans fru trodde kunde bero på utetemperaturen. Bilen hade då rullat mer än 10 000 mil – för de som har koll på BMW:s batterigarantier förstår ni att detta skulle leda till problem.

– Den är välutrustad och ganska läcker med bland annat ljusbeige läder och panoramatak, den är även minutiöst skött och all service har gjorts vid rätt tillfälle och på de rätta verkstäderna, berättar Anders.

Med ett batteri på 7,6 kWh ska elmotorn på bakaxeln ta bilen 41 kilometer enligt NEDC-cykeln, som är något mer generös än WLTP. Men till slut klarade laddhybriden bara av runt 15 kilometer på el. Andra ägare har rapporterat om **liknande siffror när det kommer till motorvägskörning**.



I ren elkörning har BMW 225xe en toppfart på 125 km/h.

Lösningen

Till slut tog Anders in bilen till Bavaria Tyresö för kontroll och det visade sig att BMW Tyskland var intresserade av bilen. I en vecka ska Bavaria ha laddat upp och laddat ur batteriet på verkstaden för att diagnostisera felet. När Anders sedan fick hämta den visade det sig att BMW Tyskland fortfarande var intresserade och ville ha in den igen för uppföljning i tre dagar till.

Anders och hans fru var däremot inte oroliga då de under den senaste servicen på Bilia hade informerats att batteriet hade 8 års garanti, samt, Anders hade anmält felet som ett maskinskadefall hos försäkringsbolaget.

– **Vi har sedan dess blivit mycket klokare**, det visade sig att BMW:s garanti för laddhybrider är den kortaste på marknaden och bara gäller i 6 år eller 10 000 mil, berättar Anders.

För att strö salt i såren visade även analysen av batteriet att det "bara" var utslitet, notera detta för vi kommer tillbaka till det senare, vilket betydde att maskinskadeförsäkringen inte skulle gälla.

Dystra prognosen

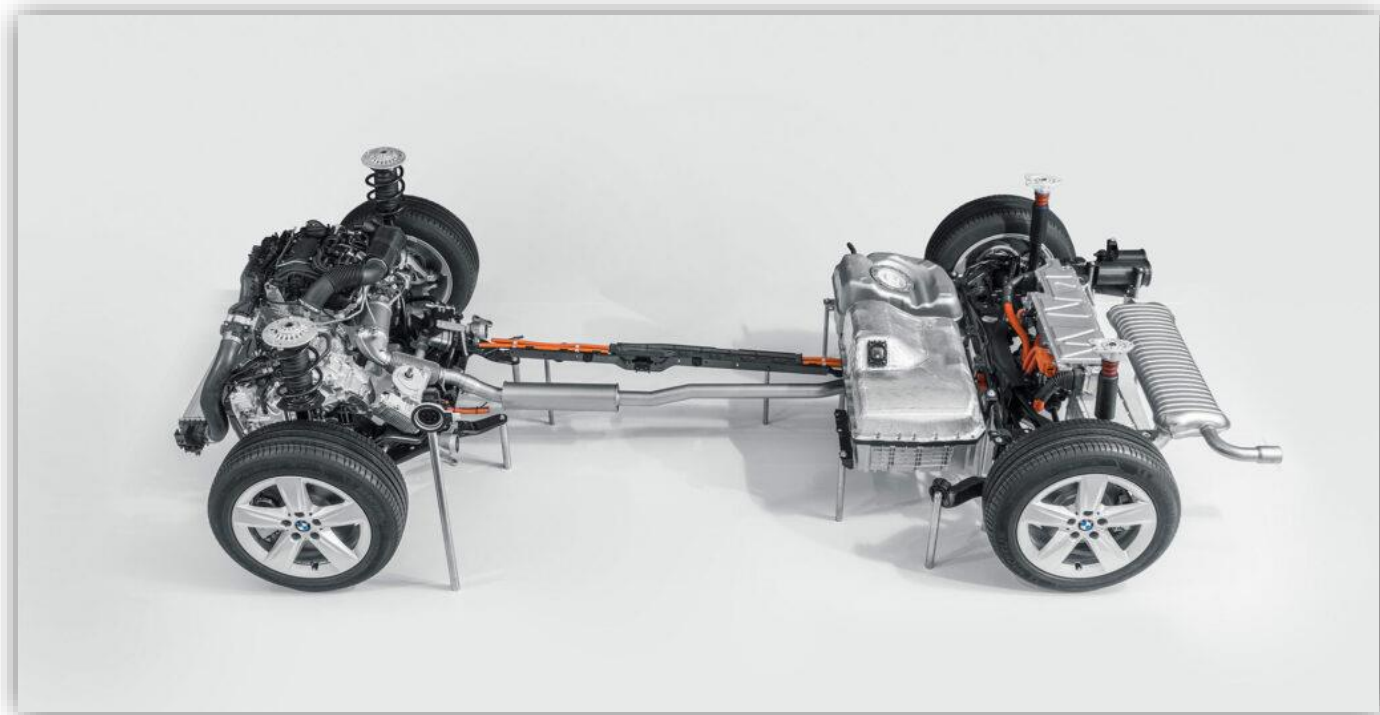
Anders skulle behöva betala 80 000 kronor för ett nytt batteri.

– Det är naturligtvis inte acceptabelt att som BMW-ägare behöva drabbas av en sådan kostnad på grund av att BMW-fabriken uppenbarligen valt att montera ett batteri med väldigt kort livslängd, tycker Anders.

Anders vill däremot poängtera att han anser att Bavaria Tyresö har hanterat hans ärende väl och bara "försiktigt" debiterat tidsåtgången för felsökningen.

Anders skickar då ett personligt adresserat brev till en högt uppsatt person på BMW Sverige där han förklarar sitt ärende och kommer med alternativa lösningar där han är villig att betala en mer rättvis summa.

Efter uteblivet svar skickar han två veckor senare i väg ett vänligt påminnelse mejl där han vädjar om hjälp. Några månader (!) passerar och BMW har fortfarande inte bemödat sig att svara på brevet. Då väljer Anders att kontakta auto motor & sport.



BMW 225xe har en trecylindrig bensinturbo på 136 hk som driver framhjulen och där bak sitter en elmotor på 88 hk.

Vändningen

Chefredaktör Alrik blir intresserad av Anders fall och skickar vidare ärendet till sin kontakt på BMW. Det tar bara några dagar så svarar kontakten.

– Vi ser inget behov av att högspänningsbatteriet i våra bilar ska behöva bytas ut under dess livslängd. I det här fallet visar en analys av högspänningsbatteriet på ett onormalt slitage och en defekt cellmodul. Vi kommer därför kontakta kunden på nytt och informera om att vi kommer att byta ut den trasiga cellmodulen och kostnaden för detta kommer vi stå för, skriver kontakten.

Det är i sin ordning att BMW står för kostnaden då ”onormalt slitage och en defekt cellmodul” inte är samma melodi som Anders fick höra om att batteriet ”bara var utslitet”.

Hursomhelst förmedlar Alrik det nya beskedet till Anders som självfallet blir väldigt glad och en plötsligt mycket lyckligare BMW-ägare – och förhoppningsvis en livslång prenumrerant på auto motor & sport.

Slutet gott, allting gott? Nja, inte riktigt. Så här ska det inte behöva se ut. Privatpersoner ska inte behöva kontakta media för att få biltillverkare att agera i privata ärenden. Men vem vet, Anders brev kanske aldrig nådde fram till adressaten och påminnelsemejllet kan ha försvunnit i mängden av mejl som trillar in i inkorgen hos högt uppsatta personer. Det får vi tyvärr hoppas på – för annars pratar vi om ett enormt missförhållande.



Carl Södermark

11. Polisen varnar: bedrägeri vid bilförsäljning

Publicerad 2023-07-13 kl 8:00 Text Hanna Brante

Polisen varnar om en ny form av bedrägeri vid privata bilaffärer.



Den här veckan har fem bilar förhindrats från att sälja vidare.

Polisen i Region Öst har gått ut med en varning till alla som går i bilsäljartankar. En ny typ av bedrägeri vid bilköp blir nämligen allt vanligare. Ska du sälja privat på sidor som blocket eller Facebook Marketplace bör du se upp.

Bedrägeriet ser ut som en helt vanlig bilaffär, köparen är intresserad och en träff bestäms. På plats verkar allting bra och köparen tycker om bilen och vill köpa den, en överföring visas från köparens bankkonto och allting ser normalt ut vid en första anblick. Efter att nyckel och bil har lämnats ifrån och ägarbyte är anmält ska pengarna komma om några dagar.

Problemet är att den där överföringen inte är klar. Den är satt att dras längre fram i framtiden och kan därför dras tillbaka innan den går igenom. När ägarbytet har gått igenom vet säljaren fortfarande inte att det är någonting som inte stämmer och bedragaren kan sälja bilen vidare till en bilhandlare.

– Risken finns att man inte får tillbaka sin bil eller några pengar, säger Åsa Willsund, bedrägeriutredare hos polisen Region Öst till [P4 Östergötland](#).

De bilar som har varit aktuella är familjebilar till ett värde på ett par hundratusen kronor.

Polisen ger följande råd till de som tänker sälja sin bil privat:

Kräv att pengarna finns på kontot innan bilen lämnas över.

Kräv att se körkort innan affären är klar och ta ett foto. Då vet du vem personen är och kan lätt anmäla till polisen.

Försök undvika banköverföringar om det går och använd tjänster där du får pengarna direkt i stället.

Skulle man drabbas menar polisen att det bästa är att polisanmäla så fort det finns en misstanke och kontakta Transportstyrelsen för att pausa ägarbytet.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Misstänkt bedrägeri – däck för en halv miljon borta



Snabbare bilaffär: Här är knepen som får bilen såld



Checklista: Sälja bilen – detta ska du tänka på



Köpa begagnad bil privat eller hos bilhandlare?



12. Rimac Nevera sätter nytt rekord på Goodwood-festivalen

Posted by Kristofer Rask juli 17, 2023

Kroatiska biltillverkaren Rimac Automobili satte i helgen rekord på racingfestivalen Goodwood Festival of Speed.



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

I samband med festivalen visar biltillverkare, av både produktionsbilar och koncept, upp sina muskler i loppet "Hill Climb".

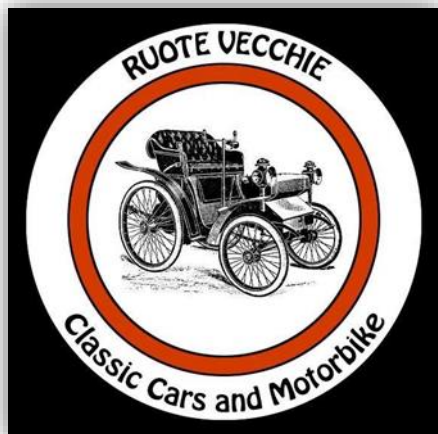
Hill Climb består av ett utmanande lopp längs en kort slinga på 1890 meter, som slingrar sig fram och sluttar uppåt med en lutning på 4,9 grader. Med den eldrivna hyperbilen Rimac Nevera tog föraren Miro Zrncec sig genom banan på 49,32 sekunder.

Det var den snabbaste tiden för en produktionsbil under tävlingshelgen, men också den snabbaste tiden för en produktions-elbil någonsin.

– Att ta sig an den smala backen vid Goodwood med sina snäva kurvor och utåtdoserade sektioner är faktiskt en av de läskigaste platserna att köra bil snabbt på. Men detta är rekordåret för Nevera, och Goodwood Hill Climb var ännu en utmaning att erövra, kommenterar Miroslav Zrncec, testchef på Rimac.

Det har verkligen varit ett rekordår för Rimac Automobili. Den 17 maj satte elbilen Nevera hela **23 världsrekord på en dag**. Bland annat för högsta toppfart (412 km/h) för en elbil och att köra från noll till 400 km/h tillbaka till noll på kortast tid (29,94 sekunder).

Kristofer Rask



13. Graham 97 Supercharged cabriolet - 1938

Upplagd av Fabrizio Rugginentiden den 11 mars 2017

Googleöversatt



Märke: Graham

Modell: 97 Supercharged

Version: Cabriolet

År: 1938

Chassinr: 141747

Motornummer : 146749

Producerade nummer : 2

Kaross : [Saoutchik](#)

Motor : 6 cylindrar inline

Slagvolym: 217,8 cu.

Distribution : L-huvudventiler

Cylinder : 2

Strömförsörjning: vevaxeldriven kompressor

Effekt: 116 hk

Toppfart Km/h:-

Auktionsresultat: **2017 - Amelia Island - RM Sotheby's - \$ 770000**



RÖRELSENS ANDE

Den titeln antyder ett abstrakt konstverk, och Graham 1938 var så nära den kategorin som produktionsbil-design någonsin vågade nå. Det var för sin tid lika mögelbrytande som Cord 810 som föregick det två år tidigare. Den slutliga skapelsen av den sena Amos Northrup, en tidig pionjär inom aerodynamik för bilar, hade en utskjutande prow flankerad av böjda skärmar, med strålkastare blandade smidigt i framkanterna. Kylaren tycktes böja sig runt huven med vindens kraft, dess strängar fortsatte nästan hela vägen till kåpan. Pontonskärmar, med höljen över bakhjulen, och en inbyggd bagageutrymme var inte helt nya 1938. Men ingen amerikansk bil tidigare hade transporterat dem så djärvt.

SHARKNOSE AV SAOUTCHIK

Liksom många avancerade amerikanska mönster i slutet av 1930-talet fick "The Spirit of Motion" mycket starkare i avantgarde-Europa än i sitt hemland. De bästa europeiska karossbyggarna tog Northrups aerodynamiska linjer som sin musa, bland dem Jacques **Saoutchik** från Paris. Saoutchik installerade anpassade cabrioletkarosser på flera "Sharknose" -chassin, varav bilen som visas här tros vara ett av två befintliga exempel och det enda som för närvarande finns i USA.

Bilhistorikern Karl Zahm skrev i juni 1984 av *The Classic Car* och beskrev **Saoutchik** Graham bäst: "Denna Graham är en rakish bil som görs mer av frånvaron av körbrädor och dess beslutade" hackback "-stil accentuerad av de svepande sidolisterna. En aerodynamiskt inspirerad fena gjuten i och utgör en del av bakdäcket bidrar till dess strömlinjeformade utseende. Bilen är också utrustad med unika parallellöppnande dörrar byggda på licens av dess utvecklare, den brittiska karossbyggaren James Young, Ltd. Ett dubbelstångigt, svängbart svängångjärn används, vilket gör att de femtiotvå tum breda dörrarna kan svänga ut och tillbaka över bakskärmarna - alltid parallellt med bilens sidor. Dörrfönstren är också ovanliga genom att de arbetar på ett dubbelt infällbart system. När du rullar ner fönstret dras den bakre eller större delen först in, så att vindvingesektionen antingen kan återgå till dörrens kropp eller lämnas upprätt i manövrerbart läge.



Chassinummer 141747 var en av två **Saoutchik-bodied** Grahams som visades på Parissalongen 1938, med den här bilen som den mer "speciella" av paret, med sina utskjutande dörrar och fällbar vindruta. Det var bilen som visades på Saoutchiks monter, där fotografier visade Pierre Saoutchik som presenterade den för den franska presidenten Albert François Lebrun. Den visades igen på Faire de Lyon i mars 1939, som presenterades i Graham-fabriken's nyhetsbrev, The Supercharger.

Bilen är registrerad av **Saoutchik** historiker Peter Larsen som ursprungligen såldes till en Maurice Reb. Reb behöll sin bil under den tid han var stationerad i Algeriet med den franska armén. Befälhavaren för den franska armén i Algeriet, general Alphose Juin, rekvirerade dock Graham. Reb gjorde väsen av sig och blev därefter inkallad till generalens chaufför fram till slutet av 1939! I slutet av 1940 återvände Reb med bilen till Alger och runt denna tid konverterades den för att köras på kolgas på grund av allvarliga begränsningar av bränsleförsörjningen under kriget. Reb sålde Graham till armén i slutet av 1942, som sedan satte en bensinmotor för militärfordon i bilen. Det stannade där i ytterligare två år; under denna tid fotograferades den i staden Touggourt, där den förblev i tjänst som personalbil.

Graham förvärvades så småningom 1944 av en amerikansk Chrysler-anställd, Thomas Demetry, från den franska arméns försörjningstjänst och exporterades från den algeriska hamnstaden Oran till USA för 175 dollar. Bilen handlades sedan bland entusiaster i Michigan fram till 1966, då dess sista Great Lakes State-ägare, Morley Murphy, sålde den till den legendariska samlaren William Harrah för sitt berömda Nevada-museum. Harrahs personal utförde sin vanliga noggranna forskning om bilens förflutna, inklusive uppföljning av ett rykte om dess användning av Charles de Gaulle; de kontaktade de Gaulles kontor, som skickade tillbaka ett kortfattat svar att de inte skulle kommentera och att det vore bäst att inte driva ärendet vidare!



Bilen såldes på en av Harrah's Automobile Collection spridningsauktioner 1981 till Edmund Kowalski i Kalifornien, som uttömmande dokumenterade dess restaurering under en 30-årig period av forskning på två kontinenter. Slutligen, 2013, förvärvades den av den nuvarande ägaren, som började arbeta med att RM Auto Restoration återupplivade den till sin ursprungliga skönhet.



MOTORNYTT

SLUT