



Pegaso Z-102 B Coupe por Saoutchik 1954

1. Köparen av elbilen Emily GT ifrågasätts
2. Nevs-köpare kopplas till häktad svensk affärsman
3. Vad hände hos Nevs under tio år
4. Elon Musk droppar detaljer om en billigare Tesla
5. MG4 med längre räckvidd är här
6. Elbilen Rolls-Royce Spectre får räckvidd på 53 mil
7. Toyota bZ3X blir en utmanare till Volvo EX30
8. Fiat Panda EV ska tillverkas i Europa
9. Renault Twingo blir en retro-elbil
10. Mercedes E 220d Kombi
11. CATL:s nya plattform ska ge räckvidd på 100 mil
12. Nordens största Ionity-station har öppnat i Kungälv
13. Vad står sista C:et för i ACC?
14. Kursade Volta Trucks har hittat ny ägare
15. MGB var rolig lätt och omåttligt populär
16. Pegaso Z-102
17. Lincoln Zephyr Coupe 1939
18. Koenigsegg bannlyst från Nürburgring

1. Köparen av elbilen Emily GT ifrågasätts: "Negativa"

Av Maths Nilsson 4 december 2023, 06:55

Köparen av svenska elbilsprojektet Nevs Emily GT vill tillverka bilar redan i Trollhättan redan i juli. Han uppger att företaget som aldrig tillverkat en bil är värt minst 50 miljarder kronor. Nu får han kritik av journalister för att planerna är bräckliga och att bolaget saknar kunskap. – Naturligtvis med varje framgångssaga kommer de negativa människorna som är idioter, eller rasister eller helt enkelt negativa, säger Jihad Mohammad, enligt Allt Om Elbil.



EV Electras köp av Nevs elbilsprojekt presenterades i fredags på en presskonferens i Göteborg. Här ses Nevs vd Nina Selander tillsammans med Jihad Mohammad.

I fredags blev det klart att EV Electra köper upp Nevs bilprojekt Emily GT och Pons med målet att starta produktion i Saabs gamla bilfabrik. Våldigt få detaljer presenterades om vilka EV Electra och grundaren Jihad Mohammed är och bolaget har redan börjat bli ifrågasatt.

I Nevs pressrelease uppges att bolaget ska in på börsen via en så kallad reverse merger och att bilar ska börja tillverkas i Turkiet. Enligt EV Electra själva ska det handla om ett vilande bolag som heter DrazCanna Inc som ska förvärvas av EV Electra. Snart kan värderingen vara 100 miljarder dollar, enligt grundaren.

– Det ägs fortfarande till 80 procent av mig och min familj, så jag är inte på aktiemarknaden ännu. Jag håller på att köpa skalet och nu gör vi fusionen. Många vill köpa aktierna, vi fick en bra värdering på över fem miljarder dollar, det är mycket pengar men vi planerar inte att sälja, det var innan Trollhättan och vi borde gå upp till 100 miljarder i juli, säger han i en intervju med [Auto Motor Sport](#).



FILM: <https://youtu.be/5oZ6Spbhldw>

Väldigt få vet vilken bakgrund Jihad Mohammad och EV Electra har. Han uppger själv att han gjort en stor förmögenhet inom telekombranschen och IP-telefoni, utan att ange några bolagsnamn. De senaste sju åren har han ägnat sig åt att utveckla elbilar som inte nått marknaden. Enligt ett pressmeddelande från EV Electra har bolaget sitt säte i Kanada, bolagets adress går till ett litet kontorshotell i Montreal.

Redan i juli ska tillverkningen av Emily GT starta i Trollhättan, enligt EV Electras grundare Jihad Mohammad.

Planen är nu att på rekordtid starta en storskalig produktion i Saabfabriken som har stått helt stilla i över tio år. Enligt Jihad Mohammad har en vän redan beställt 100 000 bilar. Bilen ska kosta 70 000-80 000 dollar och rulla av bandet redan i sommar.

– Jag vill se bandet få ut bilar från Trollhättan 9 juli, säger Jihad Mohammad till Auto Motor Sport.

Nu får den nya köparen redan kritik från flera håll. **Dagens Industris Karin Olander skriver** att livlinan känns skör, nära bristningsgränsen.

– Det är inte kul att vara glädjedödare – men det ser verkligen bräckligt ut. I pressmeddelandet talas det om att EV Electra är ett kanadensiskt bolag, men den egna hemsidan beskriver det som Libanons första elbilsbolag med kontor på olika platser i världen, bland annat Kanada och Tyskland. För två år sedan visades en prototyp av en sportbil men sedan har det varit tyst. Nu sägs det att produktion planeras i Turkiet, skriver Dagens Industri.

Även youtubern Peter Esse ifrågasätter projektet i en film som fått 50 000 tittare och lyfter bland annat fram att EV Electras tidigare modell är en kitcar från Slovakien och att bolaget har lanserat en kryptovaluta vid namn EVNow som sedan försvann. De uppges också ha gjort om Detroit Electric's bil till sin egen efter ett samarbete för två år sedan.

– Först och främst så är det väl inte helt orimligt att konstatera att EV Electra, var de nu befinner sig på jorden och dess företrädare inte ser ut att ha den kunskap och erfarenhet och kanske inte heller ekonomi att börja massproducera bilar i Trollhättan, eller någon annanstans heller, säger Peter Esse.



FILM: <https://youtu.be/OZSQ6ui9sZg>

EV Electras grundare och huvudägare har bemött kritiken efter sitt besök på elbilmässan i Göteborg.

– Naturligtvis med varje framgångssaga kommer de negativa människorna som är idioter, eller rasister eller helt enkelt negativa. Jag försäkrar alla om att jag inte kommer att tillverka några bilar. Jag vet inte hur man håller i en skruvmejsel. Detta överlåter jag till proffsen i Trollhättan. Mitt jobb är bara att vara chef. Jag kommer inte att ta några tekniska beslut utan mitt pålitliga team av ingenjörer. Slappna av och njut av att se oss resa oss till toppen, skriver Jihad Mohammad [enligt Allt Om Elbil](#).



Maths Nilsson

LÄS MER:

- [Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)
- [NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h](#)
- [Mötet i Trollhättan klart: "Svensk produkt med Saabs..."](#)
- [Så vill hemliga köparen använda Saabs provbana](#)
- [Nyhet idag: "Genombrott om bilindustrin i Trollhättan"](#)
- [Så räddade hon svenska elbilen: "Många sa att det inte går"](#)

2. Di: Nevs-köpare kopplas till häktad svensk affärsman

Av Maths Nilsson 4 december 2023, 15:25

Nu hopar sig frågetecknen runt EV Electra som ska starta bilproduktion i Saabs fabrik i Trollhättan. **Dagens Industri avslöjar** kopplingar mellan EV Electra och den häktade svenske affärsmannen Anthony Norman. EV Electra lanserade en kryptovaluta baserad på elbilar tillsammans med Normans bolag.



I fredags blev det offentligt att bolaget EV Electra köpt upp Nevs elbilsprojekt Emily GT och Pons för att starta igång produktion i Saabs gamla fabrik i Trollhättan. **Nu avslöjar Dagens Industri** att bolaget EV Electra kopplas ihop med World Equity Expo och svenske affärsmannen Anthony Norman som sitter häktad misstänkt för grova bokföringsbrott. **Redan tidigare har det kommit fram medieuppgifter som ifrågasätter köparen.**

I november lanserade EV Electra en kryptovaluta tillsammans med World Equity Expo kallad EVNow som var garanterad av aktievärdet i EV Electras nederländska bolag EV Electra N.V. Bolaget uppgav i ett pressmeddelande att verksamheten var värderad till 12,5 miljarder euro. Enligt reklamen såldes 1,3 miljoner EVNow-tokens för 120 kronor styck, motsvarande 156 miljoner kronor.

EV Electra uppgav att de sålt 1,3 miljoner tokens av sin kryptovaluta.

Anthony Norman som står bakom World Equity Expo sitter nu häktad misstänkt för bland annat grova bokföringsbrott i börsbolaget Trig Media Group. All information om kryptovalutan är idag raderad från EV Electras sajt.

– Utifrån vad vi vet från tidigare investeringsbedrägerier blir kryss i varje ruta för ett sådant här agerande, säger bedrägeriexperten Anders Björkenheim på konsultföretaget Accessus till DI.

Trollhättans kommun har sagt att de ska stötta EV Electra i uppstarten av Saabs gamla fabrik. Kommunen har inte gjort någon bakgrundskontroll av köparen.

– Det är Nevs som hanterar den frågeställningen, det är en affär mellan Nevs och köparen. Det vi har sagt är att vi kan sälja mark om det behövs för tillverkningen av bilar. Vi har inte möjlighet att ge ekonomiska bidrag, men de kan få köpa den till marknadsmässigt pris.

Vad är din kommentar kring frågetecknen som nu dykt upp runt köparen av bilprojektet?

– Folk här i Trollhättan har blivit luttrade av alla turer, alla ser nyktrare på allt nu.

EV Electras grundare och huvudägare har tidigare bemött kritik efter sitt besök på elbilmässan i Göteborg.

– Naturligtvis med varje framgångssaga kommer de negativa människorna som är idioter, eller rasister eller helt enkelt negativa. Jag försäkrar alla om att jag inte kommer att tillverka några bilar. Jag vet inte hur man håller i en skruvmejsel. Detta överlåter jag till proffsen i Trollhättan. Mitt jobb är bara att vara chef. Jag kommer inte att ta några tekniska beslut utan mitt pålitliga team av ingenjörer. Slappna av och njut av att se oss resa oss till toppen, skriver Jihad Mohammad [enligt Allt Om Elbil](#).

LÄS MER:

[Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)

[NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h](#)

[Köparen av elbilen Emily GT ifrågasätts: "Negativa"](#)

[Nyhet idag: "Genombrott om bilindustrin i Trollhättan"](#)

[Koenigsegg om svenska elbilen: "Ett attraktivt koncept"](#)

[Hemlig köpare tar över Saabs gamla fabrik: "Känns riktigt..."](#)



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



3. Dokumentär: Vad hände hos Nevs under tio år?

Publicerad av redaktionen 2023-12-01

Uppdaterad 2023-12-01

På tio månader gick Nevs Emily GT från skiss till nästan produktionsfärdig elbil. Följ med på resan mellan olika ägare och mer eller mindre fantastiska bilprojekt drivna av Nevs-folkets engagemang och optimism.



FILM: <https://youtu.be/XTJ4SfbMEmE>

Nevs tog över när Saab gick i konkurs. Följ med på resan mellan olika ägare och mer eller mindre fantastiska bilprojekt. Den gemensamma nämnaren under alla år har varit Nevs-folkets engagemang och optimism. Finns det en rättvisa kommer Emily GT att byggas!

Följ med på den otroliga och mycket spännande resan som Nevs har gjort under tio år.



4. Elon Musk droppar detaljer om en billigare Tesla med tillverkning i Texas

Posted by Kristofer Rask december 6, 2023

Idag står Tesla Model Y och Model 3 för märkets högvolymssegment. Det är de två lägst prissatta modellerna från Tesla, men planerna framåt inkluderar också en ännu billigare modell som ska produceras i ännu högre volymer.



I en ny intervju med fordonsingenjören Sandy Munro berättar nu Teslas VD Elon Musk mer om detaljerna efter att han fick frågan om hur det går med 25 000 dollars-Teslan.

– Uppenbarligen jobbar vi på ett billigare fordon som kommer att tillverkas i mycket högre volymer. Vi är också ganska långt framme i det arbetet. Jag granskar planerna för den produktionslinjen varje vecka. Jag tror att den modellen kommer att stå för en revolutionen inom biltillverkningen, säger Elon Musk.

Tidigare i våras beskrev Tesla [en "unboxed"-metod](#) och det är den nya tillverkningsprocessen som Elon Musk syftar på. Istället för att personal arbetar på en kaross som åker genom produktionen kommer Tesla att tillverka varje bil i flera mindre "byggklossar" som sedan kan sättas ihop på slutet. På så vis kan fler människor och robotar arbeta på samma bil samtidigt. Något som ska snabba upp produktionen.

– Det som är mest intressant här är det här är produktionssystemet, det är en produktionsteknik som ligger långt före någon bilfabrik på planeten, fortsätter Elon.

Elon Musk berättar också att det blir Teslas fabrik i Texas som kommer att bli den första anläggningen som kommer att använda den nya metoden för att bygga den billigare Teslan. Efter det kommer fabriken som just nu är under uppbyggnad i Mexiko att ha en produktion som är baserad på samma metoden.

– Det kommer ta för lång tid att få klart fabriken i Mexiko, tillade Elon.

Han fortsatte sedan med att berätta att även Berlin kommer att kunna bygga en billigare modell på sikt. Elon kunde dock inte dela några detaljer om produktionsvolymer eller datum för denna nästa generationen elbil eftersom han inte får kommentera Teslas siffror utanför tiderna för resultatrapporterna.

Teknikens Värld

5. MG4 med längre räckvidd är här

Publicerad: 04 dec 2023, kl 15:38

Nu är den här, MG4 Electric Trophy Extended Range som ska komma upp till 52 mil på en laddning. Prislappen är på 474 990 kronor.



Nu finns MG4 i fyra versioner, senaste tillskottet är "Extended Range" med upp till 52 mils räckvidd.

Eller rättare sagt, ordinarie pris är på 474 990 kronor. Under hela december kommer den erbjudas till ett något lägre lanseringspris på 464 990 kronor.

MG4 Electric Trophy Extended Range har ett batteri på 77 kilowattimmar, i stället för standardversionen som har 64 kilowattimmar, och en räckvidd på upp till 52 mil. Det visste vi förstås redan eftersom den första **nyheten om den här versionen släpptes redan i somras**. Men vad vi inte visste då var priset eller snabbladdningskapaciteten. Och den går att snabbbladda med 144 kilowatt, vilket förstås inte är marknadsledande men det är åtminstone något bättre än standardversionen som får nöja sig med 135 kilowatt.

En annan kul detalj med Extended Range-versionen är att **MG** har krämat på med mer effekt, så den har 245 hästkrafter jämfört med standardversionens 204. Det är förstås inte lika mycket som i **MG4 XPower** men den har å andra sidan två motorer och ska vara ytterligare ett steg närmare vad som anses sportig.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/mg4-electric/?cmpEnabled=true>



Sanne Hansen

6. Elbilen Rolls-Royce Spectre får räckvidd på 53 mil

Publicerad 2023-12-03 kl 19:15 Text Erik Söderholm

Rolls-Royce nya elbil Spectre får ingen imponerande räckviddssiffra. Men det behövs heller inte, enligt märket.



Rolls-Royce experimenterade med elbilar redan 2011, men det var först 2022 som märkets första "serietillverkade" – om uttrycket tillåts – elbil dök upp.

Den heter Spectre och mäter hela 5,45 meter på längden. Modellen väger nästan tre ton och beräknas kosta från 4,4 miljoner kronor. Batteripaketet är på 102 kWh – samma som används i BMW i7, och maximal snabbladdningseffekt är 190 kW.

Nu är även bilens räckviddssiffra officiell. Den ligger på 53 mil enligt WLTP-körcykeln och på knappt 47 mil i amerikanska EPA-körcykeln. Det är kortare än exempelvis Polestar 2 trots att Rolls-Royce Spectre kostar nästan åtta gånger mer.

Men räckvidden kanske är sekundär för köparna som förmodligen vill komma åt Rolls-Royce-arvet snarare än bästa möjliga tekniska specifikationer. Märket uppger också att en genomsnittlig Rolls-Royce-ägare bara kör 500 mil om året.

Tvärt emot vad många kanske tror är Rolls-Royce Spectre relativt aerodynamisk med en luftmotståndskoefficient på 0,25 trots den raka fronten och de stora sidespeglarna.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Rusning efter svindyra elbilen: "Måste justera planerna"



Rolls-Royce ska utveckla världens lyxigaste elbil



Väger tre ton – och kostar miljoner

7. Toyota bZ3X blir en utmanare till Volvo EX30

Publicerad 2023-12-05 kl 9:20 Text Erik Söderholm

Toyota ger sig in i lilla suv-klassen med en ny elbil som lanseras nästa år.



Toyota har nyligen **gjort om sin elbilsstrategi**. Även om koncernen **inte är övertygad** om att eldrift kommer fungera på alla marknader visas nu flera kommande batterielbilar upp. Mest intressant är konceptbilen Toyota Urban SUV som förmodligen får heta bZ3X när den lanseras nästa år. Den ger sig in i ungefär samma storleksklass som Volvo EX30 som blir en av modellens tuffaste konkurrenter.

Toyotas nya elsuv i det mindre formatet kommer med antingen framhjulsdraft eller fyrhjulsdraft, och köparna ska kunna välja mellan två olika batteripaket. Räckvidden är dock inte officiell.

Utöver den nya kompaktsuven har Toyota också visat en sportig crossover som ska börja säljas 2025, och återigen upprepat **planerna på ny batteriteknik** som ska ge längre räckvidd, snabbare laddning och lägre tillverkningskostnad.





Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Toyota: Högsta prioritet att göra om elbilsstrategin



Toyota om elbilar: Vi kunde ha kopierat Tesla



Toyota tonar ned förväntningarna på nya batterier



8. Fiat Panda EV ska tillverkas i Europa – visas under 2024

Posted by Kristofer Rask december 4, 2023

De europeiska bilmärkena som ingår i Stellantis-koncernen ska med start från och med nästa år börja pytsa ut mindre elbilar med ett riktpreis på under 25 000 euro (280 000 kronor). En av dessa är Citroën e-C3 med ett riktpreis på 23 300 euro.



Koncept på elbil från Fiat.

Fler modeller är på gång. Och det italienska märket Fiat som kanske blivit en ikon får små elbilar genom Fiat 500e ska också lansera sin motsvarighet. Det gör man genom att introducera Fiat Panda som en elbil.

Detaljerna om modellen är fortfarande sparsamma, men förväntningen är specifikationer som motsvarar Citroënen. Det skulle innebära en basmodell med en motor på 83 kW (113 hk), ett batteri på 44 kWh och en räckvidd på upp till 320 kilometer.

Fiat Panda som elbil ska ha premiär i mitten av 2024. För Stellantis är det viktigt att hålla produktionen av även billigare modeller inom Europa. I ett möte mellan Italiens och Serbiens presidenter har det nu framkommit var Fiat ska tillverka den lilla elbilen.

Enligt uppgifterna kommer produktionen att ske i Kragujevac, Serbien, ska landets president Aleksandar Vucic ha sagt. Något som han spår kommer stärka handeln mellan landet och Italien. Stellantis har under de senaste åren investerat stort i landet med produktion av flera viktiga bilmodeller.



Kristofer Rask



9. Renault Twingo blir en retro-elbil för cirka 20 000 Euro

Av redaktören bytbil.com

2023-12-04

Text Morten B. Bek

År 2025 lanseras en helt ny elektrisk Renault Twingo, som designmässigt kommer att bygga på den första generationen. Men den kommer att vara toppmodern med låg förbrukning – och förhoppningsvis ett lågt pris.



Det är bättre att den kommer idag än imorgon. En charmig, finurlig och snygg liten elbil med en förbrukning på cirka 10 kWh/100 kilometer. Men när det gäller nya Twingo kommer det att dröja ungefär två år innan **Renault** sätter konceptbilen på de datogenererade bilderna i produktion. Om designen är som bilderna visar kommer nya Twingo att vara värd att vänta på.

Renaultgruppens VD Luca de Meo presenterade planerna för den prisvärda elbilen vid en presskonferens för Ampere, Renaultgruppens nya varumärke för utveckling av elbilar.

Kortare utvecklingstid för nya bilar är en kärnprincip för Ampere, och det faktum att nya Twingo kommer att gå från koncept på en skärm till produktion på cirka två år är viktigt för både kostnaden och möjligheten för europeiska bilköpare att köpa prisvärda elbilar.



Tillbaka till rötterna från 1993

Renault går på retrostilen med flera av sina kommande elmodeller. **Renault 4** och **Renault 5**, som för närvarande är under utveckling med premiär för 4:an i början av 2024, kommer att vara starkt inspirerade av de ikoniska modellerna från **Renaults** förflutna. Twingo tillhör inte Renaults förflutna, utan varumärkets nutid, eftersom den fortfarande tillverkas i sin tredje generation, men endast den första generationen från 1993 kan verkligen karaktäriseras som något speciellt – och framgångsrikt.

Nya Twingo är mer än milt inspirerad av 1990-talets original, som charmade sig in med en söt mikro-MPV-design, ett stort soltak och en färgglad, enkel kupé. Originallets runda, plattbottnade strålkastare, halvmåneformade dörrhandtag och MPV-look lever vidare i nya Twingo. De tre svarta rutorna vid vindrutan, som på konceptbilen används för att indikera laddningsnivån i procent, är resterna av de tre små luftintagen som den första generationen Twingo var utrustad med.

Det nya företaget Ampere kommer att producera nya Twingo i Europa, och företaget är också ansvarigt för att producera nya Scenic, Renault 4, Renault 5, ersättaren till Nissan Micra och framtida elbilar från Mitsubishi och andra.



Relaterade artiklar:



Nissan är redan på väg mot 100 procent eldrift



Test: Volvo XC40 Recharge



Test: Nu känns VW ID.3 äntligen riktigt bra



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



10. PROV: Mercedes E 220d Kombi – familjedrömmen

Publicerad av Heinrich Lindner 2023-12-05 Uppdaterad: 2023-12-05

Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Deniz Calagan, Mercedes

Sedan 1977 har E-klass erbjudit en kombi. Nu kan det mycket väl vara över. Förmodligen är S 214-generationen den sista innan elbilarna tar över. Vi provkör!



*Axelavståndet anges till 2 961 mm, alltså 22 mm mer än i föregångaren.
För baksätesspassagerarna innebär det ännu mer benutrymme.*

VAD ÄR NYTT?

Kan man ens tänka sig de svenska vägarna utan E-klass kombi? Modellen och karossvarianten är trots allt en institution, även i vårt land.

Det är kanske inte så konstigt heller: innan den första Mercedeskombin (i samband med generation S 123) såg dagens ljus var dessa fordon trista och enkla transportfordon. Lyxiga herrgårdsvagnar fanns endast i USA, men statusmedvetna kunder valde ändå alltid sedanmodellen. E-klass kombi ändrade på detta och snart började en sagolik framgångssaga.

Men vad förväntar sig kunderna av kombin? Gott om plats? Självklart, men det får man även i en Ford Mondeo, till ett betydligt lägre pris. Det är snarare kombinationen av komfort, lyx och överdådiga utrymmen som tilltalar många kunder.

Man vill helt enkelt köra en nästan lika lyxig bil som en S-klass fast med ryggsäck, och det förväntar man sig även av den senaste S 214-generationen.



Interiören i kombi skiljer sig inte alls från sedanmodellen.

Framifrån ser T-modell (som den egentligen heter) exakt ut som sedanmodellen som av traditionsskäl alltid har premiär före kombi. Naturligtvis utrustas även den mer familjevänliga karossvarianten med identisk interiördesign, assistansteknik och infotainmentsystem som sedanen.

Skillnaderna syns tydligast från sidan. Mercedes har velat göra E-kombi mer dynamisk än någonsin och designat en taklinje som kan mäta sig med CLS Shooting Brake: från B-stolpen börjar taket att slutta och övergår i en slank D-stolpe. Kantig linjeföring? Inte här. Bortsett från detta är T-modell en exakt kopia av sedanen – längden, bredden och axelavståndet är desamma.

Inte heller bakdelen bjuder på några större skillnader: bakljusen är identiska med sedanens och domineras av två LED-element med stjärndesign på vardera sida.

Den stora skillnaden är självklart bagageluckan. Väljer man sedanen som laddhybrid finns det inte mycket lastutrymme kvar, man får nöja sig med 370 liter och här spelar kombi ut sitt ess i rockärmen. Utan att fälla baksätet kan man lasta maximalt 615 liter innanför den stora luckan, vilket visserligen är något mindre än i föregångaren (640 liter), men med fällt baksäte sväljer nykomlingen 1 830 liter, tio mer än i den utgående modellen. Laddhybridtekniken kräver dock sin tribut: med elektrisk draghjälp minskar lastutrymmet med 155 liter.

Luftfjädringen med automatisk nivåreglering är återigen standard och är hjälpsam när man lastar bilen (maxlast 625 kg, laddhybrid 595 kg).

Motorutbudet börjar med bensindrivna E 200 (204 + 23 hk) för 589 900 kronor och sträcker sig upp till E 450 4Matic med 381 + 23 hk och ett grundpris på 822 900 kronor.

Mest intressant för de svenska köparna borde dock laddhybriderna vara och precis som föregångaren kan nya E-klass beställas som antingen bensindrivna 300 e (204 + 129 hk) för 687 900 kronor eller dieseldrivna 300 de (197 + 129 hk) för 705 900 kronor. Det är dock endast dieselhybriden som kan kombineras med fyrhjulsdraft (+ 20 000 kronor) eller fås i All-Terrain-utförande (+ 60 000 kronor).



Även den nya generationen får ett All-Terrain-utförande med 46 mm högre markfrigång.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Vi får stifta bekantskap med tillverkarens stora kombi i de norditalienska Dolomiterna, ett märkligt ställe att testa en nästan fem meter lång och två ton tung familjebil kan man tycka. Men det finns en anledning: Dagens E 220 d är nämligen inte alls lika svårrodd här som man skulle vilja tro.



Kombin sväljer drygt 1,8 kubikmeter, i laddhybriden är det 155 liter mindre.

Tvärtom sprintar den stora herrgårdsvagnen lätt och spänstigt genom de trånga och kurviga bergspassen. Visserligen kan man inte jämföra en modern diesel med sina urfäder, men hur enkelt den lilla tvåliters-dieseln rusar upp för bergen med enbart lite draghjälp av startmotorn/generatoren är häpnadsväckande.

Gasresponsen är omedelbar och rent subjektivt betraktat vill man gärna tro att det finns betydligt fler hästar under motorhuven än vad faktabladet anger (197 + 23 hk). Bilens nio-stegade 9G-Tronic-automatlåda behåller lugnet i alla situationer och gör sällan fel. Inte ens ljudet avslöjar att bilen drivs av instegsdieseln: motorn går så pass smidigt att man verkligen får anstränga sig för att höra skillnaden mot en 300 e. Dieselknatter? Absolut inte.

Du märker dock att du sitter i en diesebil när du tittar på förbrukningen, lite mer än sex liter per 100 km i de italienska bergen är inget annat än fantastiskt. Man börjar undra varför dieselmotorn har fått så dåligt rykte, men det är en annan historia.

Om vi äntligen är färdiga med att höja E-klass kombi till skyarna? Inte riktigt än. Familjefraktaren glänser nämligen med sportiga köregenskaper, dyker hungrigt in i tajta kurvor och styr in med utmärkt känsla och finfin precision. Det enda som uppfattas negativt är den mediokra återkopplingen från regenerationsbromsen.

NÖRDFAKTA

Mercedes har varit snälla nog att låna ut nykomlingens urfader, modellen som gjorde kombimodeller moderna och moderiktiga. Skillnaderna mellan modellerna är såklart enorma: den senaste kombi har ett 16,6 cm längre axelavstånd och väger 355 kg mer. Ändå är S 214-generationen snabbare, sportigare, mer komfortabel och dessutom mer praktisk och flexibel.

BORDE JAG KÖPA DEN?

Det borde egentligen inte ens vara en fråga, klart du ska köpa en E-klass kombi! Här finns plats som i en minibuss, komfort som liknar den i S-klass och dynamiska kvaliteter som i en sportcoupé – det finns ytterst få bilar som lyckas kombinera dessa egenskaper och dessutom känns så homogena som E-klass.

Kan det här vara världens bästa familjefraktare? Vi börjar tro det.

TEKNISK INFO/Mercedes E 220 d Kombi

Motor: R4, diesel, turbo, 1 993 cm³, 197 hk vid 3 600 r/min, 440 Nm vid 1 800 r/min. 9-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift.

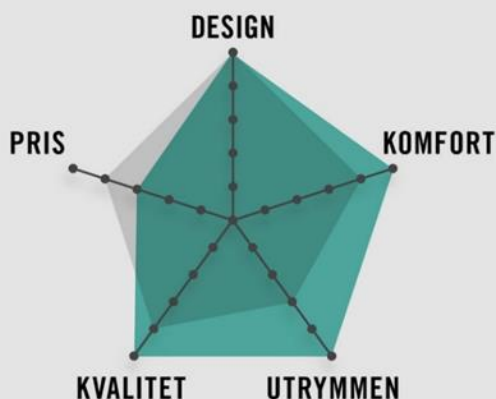
Kaross: L/b/h 4 949/1 880/1 469 mm. Axelavstånd 2 961 mm. Bagagevolym 615–1 830 liter.

Prestanda: 0–100 km/h 7,9 sek. Toppfart 230 km/h. Förbrukning 5,0 l/100 km.

Pris: Från 609 900 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Mercedes E 220 d Kombi
- Volvo V90 Recharge T6



SUMMERING

Bäst: Rymlig, bekväm, sportig, många assistanssystem.

Sämst: Dyr, medioker bromskänsla.





11. CATL:s nya plattform ska ge räckvidd på 100 mil

Av Bobby Green 2023-12-04 kl 16:00

Första bilen baserad på den kommer nästa år.



Det kinesiska företaget CATL är världens största tillverkare av batterier till elbilar. De håller på att utveckla en ny plattform som elbilstillverkare kan få använda sig av och den ska ge en räckvidd på hela 100 mil. Testarna av plattformen har redan dragit igång och CATL hävdar att man ska kunna tanka 30 mils räckvidd på bara fem minuter om man gör det via en snabbaddare. Den genomsnittliga förbrukningen landade vid tester på 10,5 kWh per tio mil och man tog sig alltså 100 mil på en laddning. I sju minusgrader sjönk räckvidden med 30 procent men man skulle alltså fortfarande kunna ta sig runt 70 mil vid kalla temperaturer. Elmotorerna, batteripacket, hög- och lågvoltssystemen, styrningen och bromsarna är alla integrerade i plattformen vilket håller nere kostnaderna och utvecklingstiderna.

Den kinesiska tillverkaren Hozon Auto kommer att bli de första som baserar en bilmodell på plattformen som heter Integrated Intelligent Chassis. Bilen väntas börja tillverkas under tredje kvartalet nästa år.



Bobby Green



Stellantis och CATL ska bygga batterier i Europa LFP-batterier till billiga elbilar



CATL:s nya batteri kan tanka 40 mil på tio minuter Och har en räckvidd på upp till 70 mil



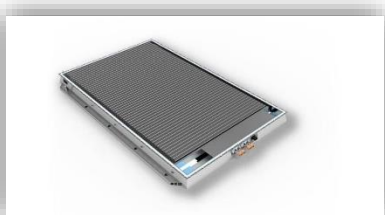
Nytt batteri från CATL med mycket högre energitäthet Framtaget för passagerarflygplan



Fem minuter ska ge 30 mils räckvidd Geely presenterar snabbladdare på 600 kW



BMW ska börja använda elbilsbatterier från Kina Cylindriska celler från Eve och Catl



Kinesiska BYD ska förse Tesla med batterier Oklart när dock



12. Nordens största Ionity-station har öppnat i Kungälv

Posted by Kristofer Rask december 1, 2023

Ionity har idag öppnat en ny laddstation utmed E6:an vid Konghälla Center i Kungälv.



På platsen finns 18 nya snabbladdare. Det gör stationen till Nordens största Ionity-station. Utbyggnaden följer Ionitys uttalade strategi att bygga fler – och framför allt större stationer.

14 av laddarna erbjuder en effekt på upp till 350 kW och fyra av laddarna har en maximal effekt på 200 kW. De sistnämnda laddarna är av en ny modell från Alpitronic och är de första av sitt slag i Ionity-nätverket i Norden.



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.](#)

13. Vad står sista C:et för i ACC?

Publicerad 2023-12-05 kl 5:00 Text Erik Rönnblom

Vi Bilägare svarar.



Fråga: I uppgifter om en bil används ibland beteckningen ACC om AC. Man undrar hur de får till det sista C:et så att det blir en automatisk AC?

Rolf Hedsell

Svar: ACC betyder i detta sammanhang **“Automatic Climate Control”**. ECC, **“Electronic Climate Control”**, är en variant på samma tema som bland andra Volvo använde sig av inledningsvis. Inte för att jag vill öka förvirringen – men ACC kan också betyda **“Adaptive Cruise Control**, adaptiv farthållare, och **“Advanced Carbon Composite”** och då handlar det om batteriteknik.

Tidigare fanns också ett läge på tändningslåset, före själva startläget, som hette ACC och som betydde **“Accessory”**, det vill säga tillbehör. Då kunde man använda exempelvis radion utan att starta motorn. Tror det fanns på båtar också. Det var ganska praktiskt.



Erik Rönnblom



14. Ellastbilen kan bli verklighet: Kursade Volta Trucks har hittat ny ägare

Posted by Kristofer Rask december 3, 2023

För ett par månader sedan kom det dystra beskedet om att **Volta Trucks kursat**. Den svensk-brittiska uppstickaren står bakom den eldrivna stadslastbilen Volta Zero. Orsaken till konkursen berodde på att batteriföretag Proterra som företaget förlitat sig på ansökt om rekonstruktion.



Proterra **köptes sedan upp** av Volvo Lastvagnar. Ödet för Volta Trucks var fortsatt osäkert och ägarna sökte febrilt efter en ny ägare. Nu har det blivit känt att man lyckats. Under fredagen kom beskedet om att Volta Trucks har sålts till Luxor Capital, som redan hade investerat stort i företaget.

– Vi är glada över att ha säkrat framtiden för Volta Trucks genom att underlätta dess förvärv av Volta Commercial Vehicles Ltd, säger Andrea Jakes, VD för Alvarez & Marsal och en av administratörerna, **i ett uttalande**.

Produktionen av Volta Zero var precis i uppstarten när beskedet om konkursen kom. Företaget hade fler än 5000 beställningar med bland annat DB Schenker som en av de största kunderna. Enligt en insatt källa finns det fortfarande ett stort intresse att fullfölja många av de 5000 beställningarna.



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.](#)**

15. MGB var rolig, lätt och omåttligt populär

Publicerad 16 oktober 2021

Text Bo Legelius

MGB är den främsta symbolen för den omhuldade brittiska folksportbilen. Över en halv miljon tillverkades under nära två decennier.



MGB introducerades som årsmodell 1963 på den årliga bilsalongen i London och efterträdde MGA som tillverkats i sju år. Medan MGA hade rötter i TD och TF var MGB en tydlig BMC-produkt utan traditioner från Nuffieldepoken.

Motorn var precis som i MGA BMC:s B-motor men nu upptagen till 1 798 kubik. Framhjulsupphängningen var snarlik den på MGA men var i själva verket av Austins enklare konstruktion från slutet av 1940-talet. Bak var det fortfarande bladfydrar och hävarmsstötdämpare.

Konstruktörerna övervägde mer avancerade chassilösningar, men tyckte inte fördelarna stod i proportion till merkostnaderna. Det var nära att de flyttat fram motorn för större utrymmen, men vågade inte för då skulle kuggstångstyrningen ha måst offrats.

Den stora nyheten var att karossen var självbärande. I jämförelse med MGA var luftmotståndet högre men utrymmena större.

MGB var en sportbil baserad på komponenter från koncernens standardmodeller. Att det fungerade berodde främst på två saker – låg vikt och låg tyngdpunkt. Man satt lågt med raka ben och den korta växelspaken satt precis där den ska. Kuggstångstyrningen var exakt och insugsmorrandet från motorn gav en fartkänsla som stoppuret inte alltid bekräftade.

Fabriken officiella beteckning vid introduktionen var M.G. 'MGB', vilket betydde att M.G. var bilmärket och MGB modellnamnet.



Lädersäten med vit "piping", trådekerratt och krymplackad instrumentpanel med stilrena Smiths-mätare.

Engelska motortidningar skrev oftast M.G. B. Längre fram tog Leyland bort punkterna i märkesnamnet och sedan dess har man väl mest sagt och skrivit MGB rätt och slätt.

Det var först när GT:n kom som man behövde ett namn på den öppna versionen. Den kallades omväxlande Open Sports och Tourer. Roadster är en amerikanism som numera också används i England.

M.G. SERIES 'MGB' TOURER 1963

Nypris: 15 259 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig med toppventiler, stötstänger, två vent./ cylinder. Dubbla SU-förg. Vattenkylning. Volym 1 798 cm³. Max effekt 98 hk SAE vid 5 400 v/min. Max vridmoment 147 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, fyrväxlad låda, osynkad etta, golvspak.

Mått: L 389/B 152/H 125 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram individuell med triangellänkar, den övre kombinerad med stötdämparen, bak bladfjädrar på stel axel. Hävarmsstötdämpare.

Styrning: Kuggstång, 2½ rattvarv. Vändcirkel 10 m.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, hydrauliska.

Fartresurser: Toppfart 175 km/tim. Acc. 0 – 100 km/tim 12,5 s.

Förbrukning: 1,1 l/mil.

LIVSCYKELN

1962 Introduktion.

1963 Överväxel blir tillval.

1964 Femlagrad vevaxel införs på årsmodell 1965

1965 MGB GT kommer som årsmodell 1966.

1966 MGC introduceras som 1967 års modell. Med en rak sexa på 2,9 liter och ny framvagn skiljer den sig ganska mycket mot MGB.

1967 Hellsynkroniserad växellåda och växelströmgenerator. Automatlåda blir tillval men aldrig populärt.

1969 Sista året för läderklädsel, därefter vinyl och senare syntettyg.

1970–1972 Den traditionella MG-grillen offras till förmån för ett oinspirerat försänkt galler.

1973 Den traditionella MG-grillen återkommer.

1974 MGB GT kan på den brittiska hemmamarknaden fås med V8 hämtad från Rover.

1975 Stötfångare i gummi!

1977 Med denna årsmodell går MGB in i sin sista utvecklingsfas. Instrumentpanelen moderniseras, klädsel med färgglada markisränder införs. Produktionen av vänsterstyrda GT upphör.

1980 Sista produktionsåret.





16. Pegaso Z-102

Av Wouter Melissen

Den "spanska Ferrarin" rider igen



Pegaso Z102 Competition Coupe 1954

Efter andra världskriget skrapade de flesta lyx- och sportbillstillverkare för att klara sig. Det bekymrade inte den spanska regeringen, som var angelägen om att visa upp landets kapacitet.

För detta ändamål förvärvade staten den gamla Hispano Suiza-fabriken i Barcelona och skapade en ny tillverkningsanläggning (ENASA) och en teknisk skola (CETA). Medan ENASA började producera lastbilar, började chefsingenjör Wilfredo Ricart och hans unga personal också med utvecklingen av en helt ny sportbil. Kallad Pegaso Z-102, det var en av de mest sofistikerade och komplicerade produktionsbilarna i början av 1950-talet.

Ricart var inte främmande för branschen, eftersom han kort tillbringade tid med att arbeta för Hispano Suiza under slutet av 1910 -talet innan han skapade sin första bil i början av 1920 -talet. Detta var en liten **voiturette** racer som drivs av en avancerad fyrcylindrig motor med två överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. På Paris Motor Show 1926 avslöjade han en vägbil, men på grund av ekonomiska svårigheter förverkligades aldrig produktionsplanerna. År 1936 anslöt sig Ricart till Alfa Romeo som chefsingenjör för specialprojekt. Genom att arbeta med sådana som den legendariska ingenjören Vittorio Jano och Enzo Ferrari hade han äntligen möjlighet att förvandla sina idéer till verklighet. Bland hans sista projekt var Tipo 512 Grand Prix-bilen med mittmotor, som drivs av en kompressormatad, 1,5-liters platt-12 som tyvärr aldrig tävlades.



När fientligheterna var över återvände Ricart till sitt hemland Barcelona och skulle faktiskt gå med i Studebaker i USA innan möjligheten att leda ENASA öppnades. Lockelsen att designa och bygga fordon i Spanien fick Ricart att överge sina planer på att flytta över Atlanten. Han fick i uppdrag att skapa ett komplett utbud av maskiner som inte bara skulle omfatta sportbilar och lastbilar utan också skapandet av en trådbuss. Varje projekt var numrerat; bilarna skulle vara en del av Z-100-serien, lastbilarna började med Z-200, medan trolleybussen till exempel var känd som Z-501. "Z" i typnamnen var en fonetisk hänvisning till Cetas tekniska skola. För varumärket fann Ricart inspiration i den mytiska flygande hästen Pegasus, som var känd som Pegaso i Spanien.

Den första bilen som utvecklades var en lyxig fyrdörrars salong som kunde användas som tjänstebil av regeringstjänstemän. Kallad Z-101, skulle den drivas av en mäktig 4,5-liters V12-motor. Så småningom avsattes projektet till förmån för ett ännu högre profilprojekt: en tvådörrars sportbil. I enlighet med företagets namngivningspolicy kallades detta andra projekt Z-102. Det var direkt riktat mot Ricarts tidigare anställda Alfa Romeo och det nyetablerade företaget Ferrari. Detta var särskilt gripande eftersom Enzo Ferrari berömt hade skyllt Ricart för hans uppsägning från Alfa Romeo 1937. Det måste ha väckt hans intresse att hans gamla medarbetare var i färd med att skapa en rivaliserande maskin som hade en flygande häst på näsan.

Med tanke på Ricarts tidigare projekt var det ingen överraskning att Z-102 faktiskt var en racerbil för vägen. Det slående hjärtat i den nya Pegaso var en 2,5-liters V8 helt i aluminium. Som en tävlingsmotor innehöll den torrsumpsmörjning, dubbla överliggande kamaxlar och halvsfäriska förbränningskamrar. I sin mest blygsamma trim var den utrustad med en enda Weber-förgasare men producerade fortfarande 165 hk.



V8:an pressas in i motorrummet så hårt att den måste dras ut för att utföra en ventiljustering.

Ricart lämnade mycket utvecklingsutrymme när han designade V8-motorn. De första uppgraderingarna var installationen av ett par fyrfats förgasare eller installation med fyra tvåfats förgasare. Det fanns också tillräckligt med "kött på benen" i torrsumpmotorn för att skapa 2, 8- och 3, 2-litersversioner av V8. För tävlingsbruk monterades en kompressor på 3,2-litersenheten, vilket såg effekten öka till nästan 300 hk.

Den sofistikerade motorn monterades i ett stålplattformschassi som borrades i stor utsträckning för lätthet. Den främre upphängningen var genom dubbla länkarmar med konventionella hydrauliska stötdämpare. Istället för att använda de mer konventionella blad- eller spiralfjädrarna använde Ricart torsionsstänger precis som han hade gjort med den okörda Tipo 512 Alfa Romeo Grand Prix-maskinen. Bakänden bestod av en DeDion-axel som också normalt bara fanns på racerbilar. En annan intressant egenskap var den femväxlade växellådan som inte var bultad till motorn utan monterad i enhet med slutväxeln. Denna "transaxel" -layout flyttade lite mer vikt från [radera] näsan till baksidan av bilen för att förbättra balansen. Stoppkraften tillhandahölls av hydrauliskt assisterade trumbromsar i alla fyra hörnen.

Pegaso Z-102 bröt omslaget på Paris Motor Show 1951 där två exempel visades. De vackra, tävlingsinspirerade mekanikerna doldes ur sikte av ganska otympliga coupé- och cabrioletkarosser som också hade tillverkats internt. Dessa konstruktioner såg besvärliga och för stora ut för chassit under. Liksom chassit var karosseriet konstruerat av stål, så ENASA-karosserna var inte bara för stora, de var också för tunga. Det var synd att det första intrycket av den helt nya Pegaso var något rörigt, eftersom bilen var långt före sina konkurrenter när det gäller chassi och motordesign. Z-102 var enligt uppgift den snabbaste vägbilen i världen när den gick i produktion.



Idén om en helspansk bil övergavs snabbt och hjälp kallades in från specialiserade bussbyggare som Touring och Saoutchik. Det italienska företaget tillhandahöll både **fast huvud Berlinetta** och öppet Spider-karosseri som var betydligt mer kompakt än standarddesignerna. Det var också betydligt lättare, tack vare Tourings patenterade **Superleggera-konstruktionsmetod**. Detta bestod av en stålrörsram som gav karosseriet sin struktur, som täcktes av lätta aluminiumpaneler. Touring tillhandahöll karosseri för både landsvägs- och tävlings-Pegasos. Förutom de "vanliga" produktionsbilarna skapade det italienska företaget också showbilen "Thrill". Detta innehöll spektakulära "flygande strävpelare" på C-stolpen.

För de kunder som ville ha design som var mer flamboyant än det diskreta Touring-karosseriet, var Paris-baserade Saoutchik valet av **karrossier**. Jacques Saoutchik var inte känd för sina subtila skapelser och erbjöd också slutet och öppet karosseri för Pegaso-chassit. Coupéerna var särskilt spektakulära, med framträdande strålkastare, sprudlande krombeklädnad och oftare än inte en slående tvåfärgad finish. En av Saoutchik Coupes var stoppad med leopardhud och skröt med guldkontroller. Spindlarna innehöll många av samma designkoder men med en nedskuren vindruta som bara hade små A-stolpar.

Den kanske mest kända av alla skapelser på Pegaso-chassit är **Cupula**, eller kupolkupén, skapad internt. Smeknamnet härleddes från det kupolformade bakrutan. Designen hade skrivits av Ceta-studenter, som hade fått i uppdrag att föreställa sig hur en bil skulle se ut trettio år på vägen. Den innehöll också delvis slutna hjul, ett kupolformat motorskydd och sidoavgaser. **Cupula** var omöjlig att missa vid sin debut i New York Auto Show 1953, tack vare den gula finishen och de röda sidoväggarna på däckerna. Det såldes därefter till Dominikanska republikens president Trujillo. Det var här det fick sitt andra smeknamn **El Dominicano**.



Uppkallad efter den mytiska flygande hästen Pegasus, har Pegaso ett lämpligt märke.

Z-102 gjorde sin tävlingsdebut vid Monaco Grand Prix 1952, som kördes för sportbilar det året. Det var en katastrof, eftersom ingen av Z-102 deltog startade loppet där Ferraris slutade först till femma. Året därpå ställde ett par Touring Spiders upp för Le Mans men efter en tung olycka tidigt i loppet med en av bilarna drogs det andra exemplet tillbaka. 1954 visade sig en Pegaso konkurrenskraftig i Carrera Panamericana tills en annan olycka eliminerade Z-102 från loppet. Den största tävlingsprestationen för en Pegaso kom i Jabbeke i september 1953. En vägbil utrustad med en överladdad 2,8-litersmotor satte ett nytt produktionshastighetsrekord, i genomsnitt drygt 151 mph.

Produktionen av Z-102 varade från 1951 till 1958. Pegaso hade visat sig vara smärtsamt dyr att producera och därmed svår att sälja. Det uppskattas att bara åttiofyra exemplar hade producerats innan den spanska regeringen drog ur kontakten på Z-102. Ricart försökte rädda projektet genom att utveckla den mer kostnadseffektiva Z-103, som drevs av en mindre komplicerad V8-motor. Det visade sig vara för lite för sent och endast tre Z-103 byggdes innan ENASA återgick till att bara bygga nyttofordon.

Pegaso Z-102 var redan speciell när den var helt ny, så nästan alla som såldes till privatkunder har överlevt. Ett mekaniskt konstverk, Z-102 är en syn att se men också en mardröm att arbeta med. Motorn pressades till exempel så hårt i chassit att även för en enkel ventiljustering måste hela motorn tas ut ur bilen. En restauratör förklarade en gång att en fullständig restaurering av en Z-102 är ungefär dubbelt så dyr som en Ferrari under samma period.



Pegaso Z-102 Cúpula.

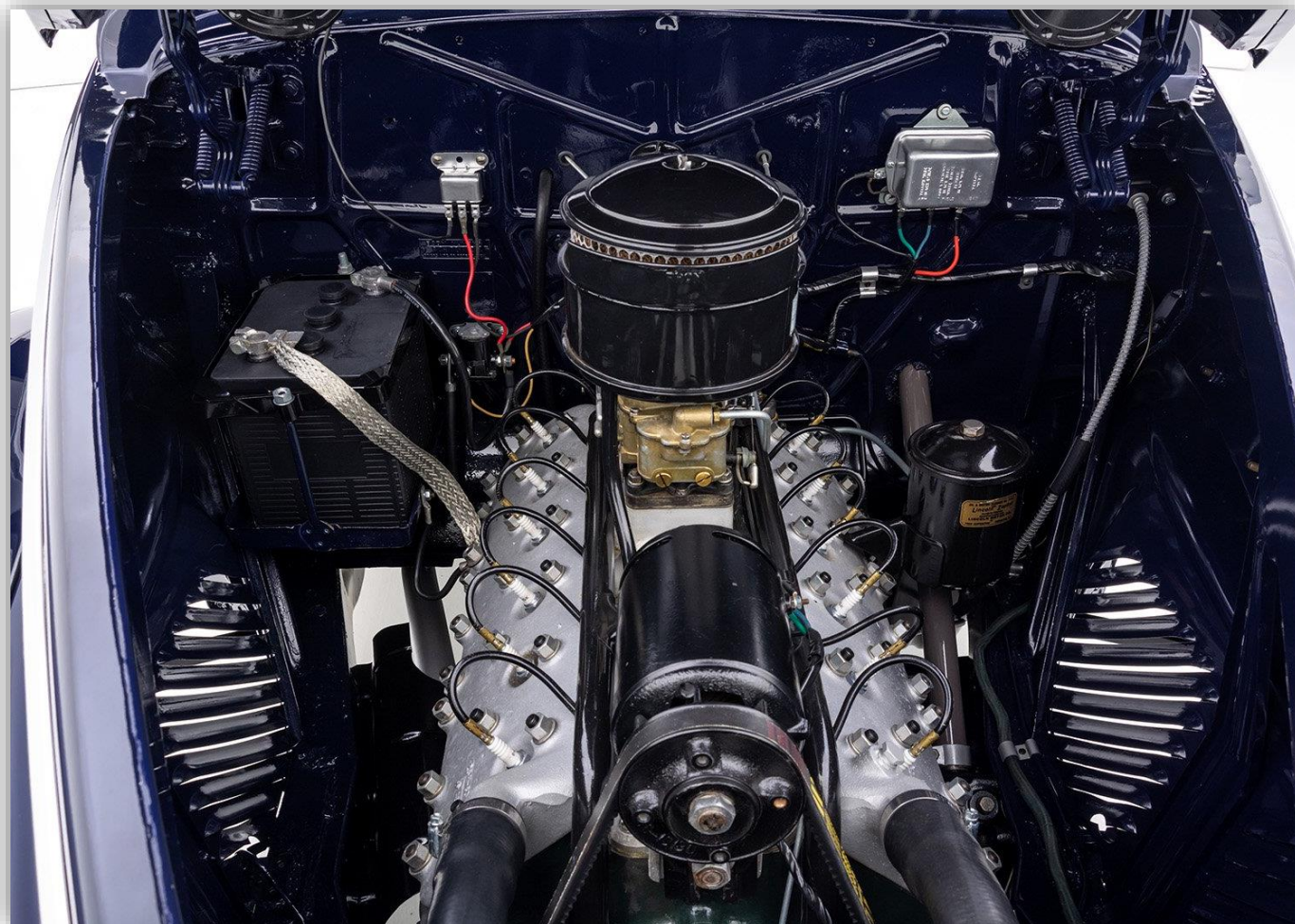
17. Lincoln Zephyr Coupe 1939



FILM: https://youtu.be/1_AfDP7uWY8?t=27

I början av 1930-talet insåg Ford Motor Company-chefen Edsel Ford att klyftan mellan de bästa Ford Deluxe-modellerna och den ultraexklusiva, karossbyggda Lincoln K-serien ökade. Eran av specialbyggda karosser höll på att avta, eftersom köparna sökte en mer prisvärd lyxbil, och Ford stod vid sidan av när GM:s LaSalle åtnjöt stora framgångar. År 1935 tillkännagav Edsel Ford den helt nya Lincoln-Zephyr från 1936, en strömlinjeformad, lyxigt inredd produktionsbil som var mycket billigare än den traditionella K-serien, men som ändå erbjöd prestige hos en tolvcyldrig motor. Den eleganta Zephyr skulle bli en vinst för Lincoln, med snabb försäljning genom bilens ersättare 1946.





Edsel Ford samarbetade med den fulländade stylisten Eugene T. "Bob" Gregorie för att designa den underbara strömlinjeformade karossen, som kännetecknas av sin uttalade framsida, vattenfallsliknande galler och blyertstunna kromdetaljer som delikat framhäver de kurviga linjerna. Zephyr är ett mästerverk av industriell design och krediteras ofta som den första kommersiellt framgångsrika amerikanska strömlinjeformade bilen, särskilt jämfört med det relativa misslyckandet med Chrysler Airflow. Särskilt i 3-fönsters coupéform ses Lincoln Zephyr av många som en av de vackraste massproducerade amerikanska bilarna genom tiderna.

Det var inte bara Zephyrs stil som var avancerad, utan även dess konstruktion. Ingenjören John Tjaarda utvecklade en "semi-monocoque"-design, liknande Chrysler Airflow. Zephyrkarosser byggdes av Briggs Mfg. och var en föregångare till den moderna unibody, vilket säkerställde en lätt men ändå stark plattform. En silkeslen, 70 graders V12 härleddes från Fords ärevärdiga Flathead V8, som utvecklade 110 hk från 267 kubiktum (4 3753 cm³).

Denna fantastiska Zephyr coupé från 1939 är ett elegant och vackert presenterat exempel på Fords mästerverk i art déco. Helt restaurerad till en mycket hög standard, är denna sällsynta och önskvärda 3-fönsters coupé en av bara 2 500 i sitt slag som byggdes 1939 och den har enastående proveniens eftersom den en gång var en del av den berömda William F. Harrah-samlingen. Den 30 september, 1984, köptes den från Harrah Collection-auktionen av Edward Todd från Santa Ynez, Kalifornien. Familjen Todd skulle fortsätta att ta hand om bilen under de kommande 24 åren tills den blev en del av en entusiast från St. Louis, Missouri. Under 2009-2010 genomgick den nya ägaren en omfattande renovering av Zephyr som inkluderade en omlackering av concours-kvalitet i originalfärgen och en fullständig översyn av V12-motorn.



Idag presenteras denna Zephyr Coupe i fantastiskt skick och en närmare inspektion avslöjar att detta är en av de finaste '39 Zephyrs som finns tillgängliga; Oklanderligt detaljerad till en mycket hög standard rakt igenom. Karossen är vackert rak med utmärkt passform på panelerna och concours kvalitetslack. Exteriöra ljusarbeten har återställts till en liknande hög standard. Den djupblå färgen kompletterar de graciösa linjerna i Zephyrs kaross, som avbryts av breda whitewall-däck på stålfälgar med korrekt karossfärg och elegant enkla **Lincoln-Zephyr-navkapslar**.

Interiören har restaurerats till en lika hög nivå och presenteras med tidsenlig tvåfärgad klädesklädsel på säten och paneler. Mörkare bruna mattor är passpoaler i ljust tyg för att matcha dörrpanelerna och binda ihop färgskalan snyggt. Zephyrs art deco-attraktionskraft fortsätter inuti med vad som kanske är en av de coolaste instrumentpaneldesignerna från eran. Instrumentbrädan är ren och enkel och består av ett centralt runt instrumentkluster som flyter in i en pelare som sträcker sig rakt ner i golvet. Som en 1939 års modell har den här bilen den unika växelspaken som bara finns i ett år och som skjuter ut från sidan av mittkonsolen för att behålla det ultrarena och eleganta utseendet på interiören. Kvaliteten på den mjuka trimrestaureringen är naturligtvis förstklassig, och presentationen är precis lika bra som karossens.

Med begränsad körsträcka sedan den byggdes om sitter V12:an i ett oklanderligt motorrum, vackert förberedd och detaljerad med korrekta slangar och hårdvara. Chassit och underredet är också mycket väl förberedda, med hög kvalitet och korrekt halvblank svart finish på huvudkomponenterna. Det exceptionellt rena underredet visar att den här bilen bara har använts i liten utsträckning sedan restaureringsarbetet slutfördes, och den är fortfarande redo att avnjutas idag.

Av de sex karossstilar som erbjuds i Zephyr-sortimentet är coupén med tre fönster gynnad av samlare för sin elegans och renhet i formen. Trots detta är det mycket få som återställs till denna kvalitetsnivå. Denna enastående Zephyr Coupe är en av de finaste som finns tillgängliga idag, dokumenterad som en tidigare medlem av Harrah-kollektionen och en utmärkt kandidat för klassisk turné, eller ett antal concours över hela världen.



Car Clique

18. Koenigsegg bannlyst från Nürburgring?!

För snabb



FILM: <https://youtu.be/KUWmbRgRwu8>



Roger Warolin