



*Warszawa M200 1957.*

- 1. EV Electra har stulit min elbil**
- 2. Frankrikes nya elbilsbonus utesluter Kina-bilar**
- 3. Biltillverkarna täcker upp för slopade elbilsbonusen i Tyskland**
- 4. Saab 92 nr. 92004**
- 5. Teslas kontrakt tvingar anställda till tystnad**
- 6. Så ska VW spara 111 miljarder kronor**
- 7. Prov VW ID.3**
- 8. Prov BYD Seal AWD**
- 9. Prov Wankel-bilen Mazda MX-30 R-EV**
- 10. Maxus T90 är den första eldrivna pickupen i Sverige**
- 11. Folksam listar laddbara bilar de anser vara farligast**
- 12. FSO Warszawa 201 1963**
- 13. Bentley Speed Six VDP Tourer 1930**



## 1. Norrmannen: "EV Electra har stulit min elbil"

Posted by Kristofer Rask december 13, 2023

I början på december presenterades EV Electra och dess grundare Jihad Mohammed som köparen av Nevs elbilsprojekt Emily GT med målet att förverkliga bilen. Trots en smått kaotisk presskonferens som lämnade fler frågor än svar så var de flesta allmänt positiva och glada över nyheten. Men min branschkollega Peter Esse var snabbt framme med grävarspaden och upptäckte en hel del egenheter. Peter tog sig till Oslo, för att nysta i historien och mötte Petter Kamark



FILM: <https://youtu.be/y2NkYdb1Mqo>

Det märkliga var att elbilsbolaget EV Electra aldrig levererat en enda bil, och de koncept och modeller man visat upp i själva verket var kitbilar eller **bilar från andra bilmärken**.

Speciellt märklig är historien om en röd roadster med ett EV Electra-emblem på huvudet. Bilen är i själva verket en Detroit Electric SP:01 och Albert Lam, VD för Detroit Electric **är inte nöjd** över tilltaget och ser det som ett "intrång på företagets design". Historien om bilen kunde slutat där men det gör den inte.

Peter valde att gräva vidare, och upptäcker ganska snabbt att bilen som EV Electra har och stolt visar upp dessutom är stulen. Ägaren till bilen är egentligen norrmannen Petter Kamark som skulle importera och sälja Detroit Electric i Skandinavien. Han hävdar att det var Jihad Mohammed stal bilen.



## 2. Frankrikes nya elbilsbonus utesluter Kina-bilar

Posted by Kristofer Rask december 18, 2023

Under hösten har Frankrike börjat lägga fram pusselbitarna till en helt ny elbilsbonus. Anledningen till omtaget av landets elbilsbonus är för att man vill gynna europeisk bilproduktion. Den tidigare subventionen på upp till 7000 euro har fått kritik för att gynnat utomeuropeiska bilproducenter.



De nya bonusreglerna trädde i kraft i fredags. Frankrike bedömer nu modeller utifrån ett hållbarhetsaspekt baserat på materialval, produktion, batterier och logistik.

I praktiken innebär bonusen att bilar som tillverkas i Kina inte är berättigade till bonus, medan bilmodeller som tillverkas i Europa är berättigade till bonusen. Samtidigt får bilen inte kosta mer än 47 000 euro. Totalt kvalificerar sig ett 50-tal elbilsmodeller.

Flera franska bilmärken som Peugeot, Renault, Citroen finns med på listan med de flesta av sina elbilsmodeller. Listan innehåller också utvalda modeller från exempelvis BMW, Audi, Volkswagen, Tesla, Opel och Mercedes.

Ett par dyrare bilmodeller som BMW i4 och BMW iX2, Opel Zafira Life och Volkswagen ID.7 är proaktivt godkända för bonusen – förutsatt att tillverkarna sänker priserna till under pristaket.



### 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.](#)



### 3. Biltillverkarna täcker upp för slopade elbilsbonusen i Tyskland

Posted by Kristofer Rask december 19, 2023

I ett plötsligt drag likt det vi fick uppleva i Sverige för ett år sedan slopade Tyskland plötsligt sin bonus för elbilar i helgen. Nya elbilar som registrerades från och med igår fick ingen bonus, som uppgick till motsvarande 50 000 kronor.



Tysklands finansminister Christian Lindner försvarade tilltaget med att man aldrig garanterat hur länge bonusen skulle betalas ut. Draget möttes av kritik, och speciellt eftersom beslutet kom så plötsligt.

– Vi tycker att finansieringsstoppet den 17 december som tillkännagavs med kort varsel i lördags är extremt olyckligt, kommenterade de tre vice ledarna för parlamentsgruppen Verena Hubertz, Detlef Müller och Matthias Miersch till tyska nyhetsbyrån Dpa. Oppositionen kräver nu ett mer ”tillförlitligt avslut” på bonusen.

Tesla var snabba med att agera och kom under kvällen igår med beslutet att täcka upp för den slopade bonusen i landet.

– För att fortsätta stödja övergången till hållbar energi kommer Tesla att kompensera för upphörandet av det statliga elbilsstödet i Tyskland på nya beställningar av Model 3 och Model Y för leveranser före 31 december. skriver Tesla Europa kort.

En annan tillverkare som också meddelat att de täcker upp för bonusen fram till årsskiftet är Stellantis. Privatkunder som köper en Peugeot, Opel Fiat eller Jeep kommer att få hela klimatbonusen. Dessutom kommer redan beställda bilar vara berättigade till bonusen om leveransen sker före 29 februari 2024.

Även Mercedes och Smart har meddelat att man kommer att täcka upp för den uteblivna bonusen på alla nyregistreringar av elbilar fram till och med årsskiftet.

#### **Påminner om Sverige**

Slopandet av bonusen i Tyskland var tydligt aggressiv och påminner om hur bonusen avskaffades i Sverige. I Sverige fick vi ett dygns framförhållning vilket gjorde att det blev rusning till bilhallarna den 8 november.

I början av 2023 gjorde Tesla sedan stora globala prissänkningar vilket i Sverige gjorde modellen billigare än före slopandet av bonusen. Det skapade en Tesla-rusning och har gjort Model Y till den bästsäljande bilen i Sverige i år.

Att biltillverkarna nu tillfälligt kompenserar kunderna i Tyskland kan mycket väl ge en liknande rusning till bilhallarna. Förväntningen är att fler biltillverkare kommer att följa i Teslas, Mercedes, Stellantis och Smarts fotspår.



### 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. Saab 92 nr. 92004

8 026 visningar för 3 år sedan

En spännande provbil med en mystisk historik från Stallbacka bilfabrik.



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

Patinerad, sliten och vacker med detaljer som inte fanns på seriebilarna, det här är en provbil från fabriken som fick ett eget chassinummer i serien, begåvades efter en period med en kommande modells kaross och såldes efter ännu en testperiod som begagnad bil till en kund. På den tiden destruerades inte testbilarna; en såld bil = pengar in. Och det behövdes för den lilla bilfabriken. Det sägs i klippet att motorn är på 800 cm<sup>3</sup>, det är fel, rätt storlek på maskinen är något mindre, 764 cm<sup>3</sup>.

## 5. Teslas kontrakt tvingar anställda till tystnad

Publicerad 2023-12-20 kl 14:36

Text Magnus Kvandal

**Anställningsavtalen kan vara 70 sidor långa. Orimligt, menar en jurist.**



**Teslas medarbetare** tvingas skriva under anställningskontrakt som är mellan 40 och 70 sidor långa och som bland annat kräver att den anställda ska hålla tyst om företagshemligheter för all framtid. Det [rapporterar Dagens Nyheter](#).

Kontrakten förbjuder också den som har varit anställd hos Tesla att jobba för ett konkurrerande företag inom sex månader efter avslutad anställning.

En annan klausul fråntar den enskilde alla rättigheter till eventuella uppfinningar och annan immateriell egendom han eller hon skapat under sin anställning, även om skapandet skett på fritiden och utanför Teslas lokaler.

**Bengt Domeij, professor** i civilrätt vid Uppsala universitet, menar dock att arbetstagare enligt svensk lag har rätt till ersättning om de uppfinner något, och att detta inte går att avtala bort.

Darko Davidovic, förbundsjurist på IF Metall, menar att Teslas kontrakt är svårbegripliga, även för honom som jurist. Han påpekar också att de längsta anställningsavtalen han hittills stött på i Sverige har varit 4–5 sidor långa.

– Det är inte rimligt, vanligt folk ska inte behöva göra en rättslig analys av sitt anställningskontrakt, säger han till DN.

**Tesla uppger** i en skriftlig kommentar till DN att de följer svenska arbetsmarknadsregler.

## 6. Klart i dag: Så ska VW spara 111 miljarder kronor

Av Maths Nilsson 20 december 2023, 11:13

Nu är Volkswagens enorma sparpaket på 111 miljarder kronor till 2026 spikat. Anställda äldre än 57 år ska få gå i pension. Dessutom kortas utvecklingstiden på nya bilar ner till tre år – och färre prototyper ska byggas.



Volkswagen måste spara enorma pengar för att klara den kostsamma övergången till elbilar. Märkeschefen Thomas Schäfer har uttalat ord som "Taket brinner" och att "Volkswagen inte längre är konkurrenskraftiga". När Carup intervjuade Thomas Schäfer berättade han att vi nu är i den svåraste perioden av expansionen inför övergången till elbilar. Han berättade också att efterfrågan på elbilar är svag i hela Europa.

Företaget ska därför spara 111 miljarder kronor fram till 2026 för att nå lönsamhetsmålet på 6,5 procent. Volkswagen har nu offentliggjort hur det ska gå till. Företaget ha totalt anställningsstopp och personal födda före 1967 kommer att erbjudas att gå i förtidspension. Inga nya anställda får heller gå vidare till den dyra lönegruppen Tarif Plus.

Utvecklingstiden för nya modeller ska kortas ner från 50 månader till 36 månader, enbart detta kommer att spara 11 miljarder kronor. Dessutom kommer Volkswagen att bygga hälften så många prototyper för testning av nya modeller, detta ska spara över fyra miljarder kronor per år. Volkswagen påstår att kvaliteten inte blir lidande.

Andra besparingar som görs är bättre inköp som ska spara 3,3 miljarder per år, större vinster på eftermarknad ska ge 2,6 miljarder kronor per år. Dessutom ska effektivare produktstider ge 2,2 miljarder kronor per år.

– Detta är avgörande för att vi ska klara den allt hårdare konkurrensen i extremt utmanande marknadsförhållanden, säger Thomas Schäfer i ett uttalande.



Maths Nilsson



## 7. PROV: VW ID.3 – har folkelbilen blivit bättre?

Av Elias Medelberg

Foto James Holm och Elias Medelberg

Publicerad 2023-12-20

Uppdaterad 2023-12-20

**Nya ID.3 ska ha uppdaterats utifrån kundernas önskemål, men första känslan när man kliver in bakom ratten säger något annat. Har folkelbilen blivit bättre?**



*Små förändringar på utsidan, lite mer inuti bilen kännetecknar ”nya” Volkswagen ID.3.*

**ID.3 har sedan den kom till Sverige** registrerats i lite över 10 000 exemplar. Bilens interna konkurrent, Golf, landade under samma period på lite över 12 000 bilar. Elbilen har alltså presterat bra, framför allt om man tar hänsyn till att Golf även finns i ett kombiutförande. Kommer det att gå lika bra framöver?

De tydligaste nyheterna är designen, både insidan och utsidan har förädlats av VW-ingenjörerna. Den tydligaste skillnaden är att den svarta puckeln i motorhuvens bakre del är borta. Utanpå ser vi också små slitsar på vardera sida kofångaren som släpper igenom luft och ger en luftgardin förbi framhjulet.



*Armstöden har fått ny design och är rejälare än tidigare. Gäller även dörrarna i baksätet.*

Det ger något bättre aerodynamik och hjälper till att sänka förbrukningen enligt WLTP med typ 0,2 kWh/100 km och gör så att räckvidden ökar med ett antal kilometer.

Klimatanläggning med två zoner är från och med nu standard. Likaså helljusassistent och höjdställbar passagerarstol.

**Den mindre infotainmentskärmen** på 10 tum har utgått och alla bilar levereras nu med den större på 12 tum. Innehållet har möblerats om och nu finns en direktknapp till laddningsinformationen direkt på hemskrmen. Förbättringen är inte särskilt stor men välkommen.

Interiört har man arbetat för att höja kvalitetskänslan. Tidigare har ID.3:an kunnat uppfattas något karg med en hel del billiga materialval, främst då på dörrarna där hårdplast varit dominerande. Nu är dörrarna fram i klart trevligare plast.

Instrumentpanelen har fått en liknande uppdatering och kontrastsömmar ger lite premiumlook.

Känslan interiört är alltså inte fantastisk men det är ett tydligt steg upp och det framför allt i baksätet. Dörrpanelerna, som var närapå helt i hårdplast tidigare om man inte köpte interiört designpaket, har nu ett tyg på armstödet som följer med uppåt och täcker en del av dörren.

**Dock är den första känslan** inte lika positiv. Volkswagen har satsat på mer hållbara material, bra, men ratten är nu i ett inte särskilt övertygande veganläder. Lädet som satt i tidigare bilar var mjukare och skönare att greppa, det nya lutar lite mer åt bakplåtspapper. En petites, förstås.



*Luftutblåsen har fått lite snyggare design med inslag i silver och kontrastsömmar som går emellan dem.*

Nu håller ID.3 ungefär samma nivå på interiören som kusinen Cupra Born. Totalt känns det mer hemtrevligt och ombonat än tidigare men det är ingen revolution.

Vehicle-to-home gör det möjligt att använda batteriet i bilen som en powerbank för huset. Notera att detta alltså inte är så kallad vehicle-to-load, du kan således inte ladda din granne elbil med din ID.3.

Dessutom krävs rätt installation hemma för att kunna utnyttja funktionen då konverteringen av likström till växelström behöver göras utanför bilen. Framöver kommer Volkswagen att erbjuda sin egna lösning via Elli.

Även car-2-x-kommunikation är möjlig. Det innebär att bilen kan kommunicera med andra VW-produkter som har funktionen och är inom ett avstånd på upp till 800 meter. ID.3 kan även kommunicera med infrastruktur, även om någon sådan inte är byggd i Sverige som det är nu.

ID.3:or som har Travel Assist med molndata kan byta fil på blinkerskommando. Det kommer även en del äldre ID.3:or att klara av med rätt mjukvara installerad. Det samma gäller för car-to-x-kommunikationen och vehicle-to-home-funktionen.

**HUR ÄR DEN ATT KÖRA?** Körupplevelsen är som den alltid varit. Riktigt bra. Väन्द्रadien har med hjälp av bakhjulsdriften kunnat göras liten. Styrningen är lagom lätt med bra precision. Effekten (204 hk) ger ingen teleporteringsmöjlighet likt de mer effektstinna elbilarna men räcker mer än gott i alla de lägen som en vanlig bil brukar utsäts för. Smolket i bågaren är att full enpedalskörning saknas. B-läget ger dock bra effekt och bromspedalen kan man ofta undvika.



*Det silvriga strecket som följer taket är numera standard.  
Den gröna färgen är ny, likaså den blåa du ser högst upp i artikeln.*

ID.3 är trevlig att åka i. Ljudnivån är låg och fjädringen tar emot de flesta ojämnheter på ett schysst sätt även om den absolut hade kunnat få vara mjukare. Det blir den dock om man satsar på Exteriörpaket Plus för 42 600 kronor som nuförtiden innehåller det adaptiva DCC-chassit.

Att skillnaderna i körupplevelse eller bekvämlighet är få beror helt enkelt på att de alltså är icke-existerande. Det finns inte något som är ändrat. Motorn är den samma som förut, likaså de två batterialternativen med nettokapaciteter på 58 respektive 77 kWh. Ett batteri med lägre kapacitet finns men om det alternativet dyker upp här i Sverige vet bara de som kan resa i tiden.

**NÖRDFAKTA.** Det större batteriet kommer enbart med fyra sittplatser och det beror inte på tekniska skäl. Istället är Volkswagen rädda för vikten på den eventuella femte personen, som tillsammans med det större batteriet kan ge lite väl hög förbrukning.

**BORDE JAG KÖPA DEN?** Den är smidig att köra och bekväm. Förbrukningen är låg och räckvidden blir helt okej för Pro Performance med batteriet på 58 kWh, som står för runt 92 procent av försäljningen. Snabbladdningen är på 120 kW. Inget nytt under solen. Klart bättre långfärdsegenskaper bjuder det större batteriet, som inte enbart ger 13 mil extra räckvidd enligt WLTP utan även kan ta emot laddeffekter på upp till 170 kW. Men kostar då 60 000 kronor mer.

Den fortsatt svåraste konkurrenten att rå sig på för Volkswagens Golfklass-elbil är MG4 med ett batteri på 61 kWh som är runt 60 000 kronor billigare, laddar snabbare och bjuder på längre räckvidd jämfört med ID.3 Pro Performance.

Nya ID.3 bjuder inte på några nyheter som får en att häpna men det är en värdig uppdatering för en redan bra bil.



## TEKNISK INFO/VOLKSWAGEN ID.3 PRO PERFORMANCE

**Motor:** El, 1 st synkronmotor, systemeffekt 204 hk/310 Nm. Bakhjulsdrift. Batterikapacitet 58 kWh netto. Laddeffekt AC 11 kW, DC 120 kW.

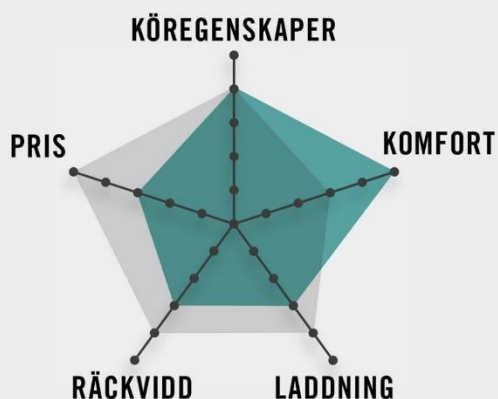
**Kaross:** L/b/h 4 261/1 809/1 562 mm. Axelavstånd 2 770 mm. Tjänstevikt 1 858 kg. Maxlast 412 kg. Bagagevolym 385–1 267 l. Dragkrok för tillbehör upp till 75 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 7,4 sek. Toppfart 160 km/h. Förbrukning blandad körning 15,3 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 426 km WLTP. Laddning 5–80 % 35 min.

**Pris:** Från 479 900 kr. Beställningsbar nu.

## PERSONLIGHET

- Volkswagen ID.3 Pro Performance
- MG4 Electric Luxury



## SUMMERING

**Bäst:** Låg förbrukning, trevliga köregenskaper och bra komfort. Nu med trevligare interiör.

**Sämst:** 58 kWh-batteriet är lite segt vid laddstolpen. Saknar takräcke och dragkrok.





## 8. PROV: BYD Seal AWD – vill erövra Europa

Av Hanna Brante Foto BYD, Hanna Brante

Publicerad: 2023-12-19 Uppdaterad: 2023-12-19

**I Tyskland kostar BYD Seal mindre än Tesla Model 3. Byggkvaliteten är hög, tekniknivån bra och baksätet bekvämare. Är det här nästa storsäljare i klassen?**



*BYD Seal kommer till en början i två versioner.  
Den bakhjulsdrivna med 313 hk har en räckvidd på 57 mil.*

**Ännu ett kinesiskt märke, tänker du.** När ska det ta slut? Till slut kanske det inte finns ett annat alternativ än att välja en kinesisk bil?

Den kinesiska biltillverkaren BYD som står för Build Your Dreams, alltså bygg dina drömmar har gjort sig kända under de senaste åren. Efter den här sommaren är det nog få som inte sett en Atto 3 ute på vägarna. Men faktum är att BYD har varit en del av vår vardag längre än många kanske vet.

Batteriet i din mobil och din iPad är troligen tillverkade av just BYD eftersom hälften av alla iPads i världen använder batterier från företaget. De har tillverkat batterier sedan 1995, då ni-cd batterier som bland annat används som startbatterier för dieselgeneratorer. Ett år senare började de med litiumjonbatterier, vilka är de batterier som används i elbilar. Redan 1998 skapade företaget en division i Europa där man främst har fokuserat på att elektrifiera kollektivtrafiken.

Marknads- och pr-direktören på BYD Europa, Penny Peng, berättar bland annat att det svenska kollektivtrafikföretaget Nobina är ett av företagen de samarbetar med.



*Den stora skärmen kan antingen stå upp som på bilden eller ligga ned – förmodligen då man ska se på film.*

Till och med 2020 har företaget varit ganska osynligt för oss i Europa även om de tillverkat bilar i Kina i många år. Efter att företaget 2019 startade en egen gren endast för batteritillverkning i Findreams Battery Corporation bestämmer de sig för att storsatsa på elbilar även i Europa. Vid det här laget har de slopat alla sina förbränningsmodeller och valt att satsa helhjärtat på elbilar.

**Det blir snabbt tydligt** när jag pratar med Penny Peng att det finns en stor stolthet i att våga satsa på förnybar energi och den teknik de utvecklar. Ord som "innovation", "nyttänkande" och "aldrig tidigare sett" slängs flitigt runt. Det finns en stolthet i att stå för hela processen av en ny produkt. Längre arbetade man tillsammans med andra företag och distribuerade sin teknik, nu vill man stå för alla steg på vägen.

– Vi tillverkar alla delar av bilen förutom fönster och däck, berättar Penny Peng.

Någonting BYD är otroligt stolta över, vilket blir tydligt från deras presentation och från vad Penny Peng berättar för mig är deras bladbatteri. BYD har skapat ett batteri som är gjort av litiumjärnfosfat (LFP).

Det ska göra batteriet säkrare och ger även fördelen av att det är lättare att integrera i chassit. Detta eftersom batteriet är mer stryktåligt och med deras cell-to-body-teknik adderar även struktur till bilen. Batteriet har ett syfte i bilens konstruktion i stället för att endast vara en energikälla som måste hitta en plats bland resten av bilens komponenter.

– **Vi lägger vårt fokus** på marknader där elbilar redan är väl etablerade. Det innebär främst Skandinavien, Nederländerna, Belgien och Storbritannien. Vid slutet av det här året är vårt mål att ha etablerat oss i 21 europeiska länder, säger Penny Peng.

BYD:s försäljning har gått upp med 145 procent från tidigare år. Målet är att ha ökat med 250 procent vid slutet av detta år och sedan med 500 procent vid 2024 räknat från 2022. De är mycket nöjda när de berättar om sina olika rekord runt om i världen. Till exempel hur Atto 3 har varit den fjärde mest sålda elbilen i Irland och så klart att den blev den mest sålda bilen i Sverige i juli i år.



*Interiören är bekväm och känns mycket välbyggd och lyxig. Den blir också en svår konkurrent till Zeekr 001 – som siktar på samma typ av kund. Jämfört med Tesla är det mer ombonat och fler fysiska reglage.*

**Det de inte berättar** är vilka kampanjer som har gjort att den sålt så bra. BYD kom nyligen med en leasingdeal på Atto 3:an i Sverige som gav ett leasingpris på 3 000 kronor i månaden för ett år. Kort efter att dealen lanserades blev Atto 3 den mest sålda bilen i juli.

3 000 kronor i månaden för en bil, en ny elbil dessutom, är ett fantastiskt pris som betyder att man köper markandsandelar. Frågan är bara hur länge de kommer att erbjuda så här bra specialpriser och vad som kommer att hända när de löper ut? Det är klart att BYD vinner en publicitet och försäljning. Vi ser bilarna på vägarna och blir vana vid att se märket.

– **Vår svåraste utmaning** är att europeiska biltillverkare har en lång historia bakom sig. Det finns en viss tillit som har byggts upp över flera decennier. Även om vi har varit aktiva sedan sent 90-tal är vi nya på marknaden och har en tillit att bygga upp. Det sker inte över en natt, menar Penny Peng.

Hon är väldigt noga med att berätta att de inte tänker erbjuda billigare priser för att bygga upp varumärket. Åtkomligt premium är ett ord de ofta använder för att beskriva sin taktik. Penny Peng förklarar att de är ett premiummärke och därför kommer deras priser att reflektera detta. Samtidigt vill de inte lägga sig för högt eftersom de är ett nytt märke för många.

– Vi erbjuder mer premiumkvalitéer än andra bilar i de prisklasserna vi rör oss i, säger Penny Peng.



*Efter klagomål från kunder och journalister har BYD valt att ta bort den stora texten över bakluckan där det står Build Your Dreams.*

Själv var premium inte det ordet jag kom att tänka på när jag körde Atto 3 från Göteborg till Stockholm. Snarare kändes det som en billig gimmickbil som inte hade någonting speciellt att erbjuda.

Varför BYD valde att visa några av de dyraste modellerna först har jag svårt att förstå. Deras lyxsedan Han var den första bilen de skeppade till Europa tillsammans med suven Tang och båda kom med en saftig prislapp.

BYD vet att man inte har en historik och ett rykte att bygga på i Europa och ändå är dessa bilar de första de skeppar över. Känns de två modellerna lyxiga? Absolut, men det är svårt att sälja en dyr bil när man i princip är okänd. Kanske ville man direkt visa vad man kan?

**Nu kommer nya Seal** som jag måste erkänna är en riktigt schysst bil. Den är otroligt bekväm och känns tillräckligt lyxig. Den är snabb, lättkörd och fungerar som de flesta moderna elbilar.

Den ser inte heller särskilt dum ut, det finns en karaktär i designen.

Vad BYD har åstadkommit är att de har blivit ett märke som finns i folkmun. Vi har vant oss vid att se bilarna på vägarna och nu kommer de med två nya bilar som med rätt pris har en chans på marknaden. Lilla stadbilen Dolphin som redan säljs i Tyskland för 30 000 euro, samt nya Seal.

Seal kommer till att börja med i två utföranden, med samma batteripaket på 82,5 kWh. Den bakhjulsdrivna har 313 hk och en räckvidd på 57 mil. Den fyrhjulsdrivna har 530 hk och går 48 mil på en laddning. Lite längre fram kommer även Seal U, en Tesla Model Y-utmanare.



*BYD Seal är märkets nya och spännande Tesla Model 3-utmanare.  
V2L på 3,3 kW finns, samt värmepump.*

Bilen känns väldigt bekväm, med mjuka säten som kommer att passa alla. Jag hade en del problem med Atto 3 på den fronten, det var svårt att hitta en bekväm körställning för mig på 163 centimeter.

I Seal var det inga problem och det finns gott om utrymme trots att det är en sedan. Bagageutrymmet är ungefär lika stort som i Ioniq 6, på 400 liter. Däremot erbjuder Tesla Model 3 ett större bagageutrymme på 594 liter trots att den ungefär är av samma storlek överlag som Seal.

**Som de flesta elbilar** är Seal i sin prestandaversion så klart snabb, från 0–100 km/h på 3,8 sekunder. Detta är snabbare än Ioniq 6 på 5,1 sekunder men inte riktigt i klass med Model 3 Performance på 3,3 sekunder, men snabbare än LR AWD på 4,4 sekunder. För mig personligen gör det inte jättestor skillnad om det går 3,8 sekunder eller 6 sekunder innan man nått 100 km/h. Oavsett har de tre bilarna nog med ouch när man vill köra om eller dra iväg.

Räckviddssiffrorna är inte heller långt ifrån varandra. De ligger alla runt 500 km enligt WLTP.

Det bästa med BYD Seal är att den vet vad den vill vara. Ioniq 6 känns som att den vill försöka vara lite sportig med ganska hårda stötdämpare samtidigt som den egentligen gör sig bättre som en bekväm bil att köra längre sträckor med.

Seal är både bekväm att köra långt med samtidigt som den ger allt som behövs i vardagen och är sportig om man så vill.

**Däremot hade jag** lite svårt att vänja mig vid skärmen. Det tog lite för lång tid att lista ut hur man ändrar på klimatkontrollerna och jag tycker inte om att man måste gå ut från navigationen för att ändra var luftventilerna pekar.

Temperaturen går att ändra utan att gå in i en separat meny men allt annat styrs i den menyn. Samtidigt är skärmen lite för nära föraren för att vara bekväm att titta på. Det finns en hel rad på den vänstra sidan av skärmen som ger information om bland annat hur långt det är kvar till nästa destination i navigationen och hur mycket klockan är. Eftersom den är för nära är den här raden helt osynlig för mig om jag inte lutar sig över mot mitten och flyttar min högra hand från ratten.

Designmässigt är Seal intressant och den känns mer homogen än Hyundai Ioniq 6 som har vissa detaljer som ser lite malplacerade ut.

Seal sticker också ut lite mer på vägarna än Tesla Model 3 som har en lite mer sober design.

I Tyskland börjar priset för bakhjulsdrivna Seal med 313 hk vid 47 000 euro och den fyrhjulsdrivna startar på 53 000 euro.

Tesla Model 3 Long Range med fyrhjulskraft lägger sig mitt emellan dessa modeller när det gäller hk och 0–100 km/h medan Teslan har lite bättre räckvidd – för 55 000 euro. Teslas instegsmodell kostar från 46 000 euro.

Det är alltså stenhårt, med ett litet prisövertag för BYD och är man en nykomling som ska in på marknaden i större volymer måste priset verkligen vara rätt.

**Leveranserna i Sverige** ska börja i slutet av 2023, till dess väntar vi mycket spant på priset. Hur mycket vill man ta för sig av den svenska elbilsakademien? Och hur ska man komma in på tjänstebilsmarkanden? Hedin Bil står för övrigt för försäljningen och det brukar indikera offensivt spel.

#### TEKNISK INFO/BYD Seal AWD

**Motor:** El, 2 st elmotorer, systemeffekt 530 hk/670 Nm. Fyrhjulskraft. Batterikapacitet 84/82,5 kWh. Laddeffekt AC 11 kW, DC 150 kW.

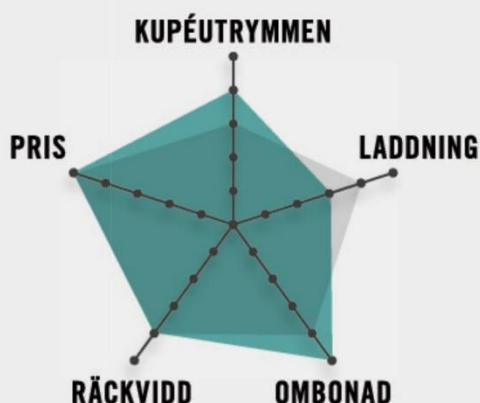
**Kaross:** L/b/h 4 800/1 875/1 460 mm. Axelavstånd 2 920 mm. Vikt olastad 2 285 kg. Maxlast 400 kg. Bagagevolym 400 l. Frunk 53 l. Dragvikt ej uppgift.

**Prestanda:** 0–100 km/h 3,8 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning blandad körning 18,2 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 485 km WLTP. Laddning 10–80 % ca 38 min.

**Pris:** Ej klart. Aktuell under slutet av 2023.

## PERSONLIGHET

- BYD Seal AWD
- Tesla Model 3 LR AWD



## SUMMERING

**Bäst:** Byggkvalitet, komfort, design, baksäte, förmodat pris.

**Sämst:** Bara 150 kW snabbladdning, bagagevolym.





## 9. PROV: Wankel-bilen Mazda MX-30 R-EV

Publicerad av John Sempill 2023-12-19

Uppdaterad 2023-12-19

En fråga som många ställde sig när vi provkörde den nytänkande Mazda MX-30 R-EV var, "för vem är den tänkt?"



**För vår del handlar det kanske mer** om vilka möjligheter som denna "wankel-räckis" öppnar upp för. Mazda marknadsför den här bilen som en "elbil för den som vill slippa räckviddsångest". Wankelmotorn är i sig inte kopplad till drivningen utan fungerar som ett kraftverk som kickar igång när strömmen sjunker.

Bilen känns högst kompetent – designen är tilltalande, även om den inte är splitterny. Materialvalen är prydliga och överlag känns den rätt så väl hopskruvad. Söker man en bil som är kul att köra finns det ju många alternativ. Mazda MX 30 R-EV är nog mer förnuftig än kul, men ändå rätt spännande.

### VAD ÄR NYTT?

**Mazda MX-30 dök upp** redan 2020 och rent utseendemässigt har det inte hänt så mycket sedan dess. Det är fortfarande samma så kallade "Quad coupé"-design – en coupé med fyra dörrar där de bakre är bakhängda, även kallade suicide doors. Det är under huven där nyheterna ger sig tillkänna.

Mazda MX-30 R-EV är en bil som ska tilltala den som inte riktigt vågar ta klivet fullt ut till eldrift. "En del är kanske intresserade av elbilar som ett sätt att bidra till miljömässig hållbarhet men känner sig kanske inte redo att ta klivet och köpa en av en oro för begränsad räckvidd eller laddinfrastrukturen", skriver Mazda i sitt pressmaterial.



*Snygga materialval och inlägg i kork – en passning till Mazdas förflutna.*

Det är precis här som Mazda vill kliva in och visa att det finns ett alternativ. Utgångspunkten är att se det här som en elbil – det är elmotorn som driver hjulen – inte bensinmotorn. I det här fallet är bensinmotorn en wankelmotor, som inte är kopplad till hjulen. Dess enda uppgift är att generera ström till den elektriska drivlinan.

I Mazdas pressmaterial skriver de även att Mazda MX-30 R-EV tjänar som en elbil till vardags men ger ”sinnesro” vid en längre utflykt. Den beskrivs som en ny typ av laddhybrid som kombinerar det bästa hos elbilar och hybrider för att ”erbjuda kunder fler sätt att använda eldrift”.

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

**En räckvidd på 85 km** är vad som erbjuds med ett fulladdat batteri – ett litiumjonbatteri på 17,8 kWh. Bensintanken rymmer 50 liter. Det ska noteras att bränsleåtgången är mer eller mindre konstant då bränsleåtgången inte styrs av hur ”lätt på foten” man är.

Tre körlägen finns: Normal, EV och Charge. I Normal-läget kör bilen först och främst på el. Med först och främst menar vi att wankelmotorn kickar i gång om extra kraft behövs, exempelvis kvicka accelerationer vid omkörningar.

Annars aktiveras wankelmotorn när batteriet sjunker till under 50 procent och börjar snurra intermittent.

När wankelmotorn varvar i gång sker det på ett oväntat vis. Att den är igång märks av genom ett högvarvigt om än milt motorljud. Det är svårt att likna ljudet vid något specifikt. Den första tanken som dyker upp är kompressorn i kylskåpet, som börjar arbeta mitt i natten när man försöker sova. Ett vagt surrande i bakgrunden.

**Ljudet kan nog kräva** lite tid innan man vänjer sig och troligtvis slutar man tänka på det efter ett tag. Det är den största skillnaden mot att köra en renodlad eldriven bil. I läget EV-mode kör bilen på eldrift ända tills batteriet har tömts på energi; wankelmotorn kan däremot snurra i gång om en extra knuff behövs. Också vid en kraftig acceleration.

Väljer du Charge-läget har du i stället en bil som "hamstrar" el. Bilen ser till att spara på el som kan användas vid behov: i en miljözon eller om du behöver ladda mobila enheter vid en utflykt eller dylikt.

Väl på vägen känns bilen förtroendeingivande, väl hopskruvad och faktiskt väldigt trevlig. Upplevelsen bakom ratten är som att köra renodlad eldrift då accelerationen är rapp och steglös. Och tyst.

Som nämnt är det endast när wankelmotorn – elverket – drar i gång som det blir tydligt att det är en laddhybrid.

Förarmiljön är fräsch och gedigen. Ratten är snygg och materialvalen trevliga, med bland annat korkinlägg i mittkonsolen samt i detaljer i dörrsidor. Detaljerna i kork är för övrigt en passning till Mazdas historia då de började som korktillverkare. Utrymmet bak är skapligt för benen men mindre bra för långa passagerare då taket är sluttande.

### NÖRDFAKTA

Wankelmotorn har en storlek på 830 cc och tätningarna vid rotorns spetsar är optimerade för bästa motorkompression. Insidan av förbränningskammaren har fått en behandling som minskar slitage – en annars traditionell åkomma när det gäller wankelmotorer.

### BORDE JAG KÖPA DEN?

Den här bilen har definitivt en plats på marknaden. Den känns som en testbädd för kommande teknik och presenterar ett nytt sätt att ta sig an elektrifiering och hybridteknik. Vågar du inte ta klivet och införskaffa en renodlad elbil, och vill "mjukstarta", är en Mazda MX-30 R-EV ett intressant sätt att göra det på.

### TEKNISK INFO/Mazda MX-30 R-EV

**Motor:** Elmotor 125 kW och 260 Nm vid 4 481 r/min. Wankelmotor, 830 cm<sup>3</sup>, 55 kW vid 4 500 r/min. Litiumjonbatteri 17,8 kWh och bensintank på 50 liter. Framhjulsdriven.

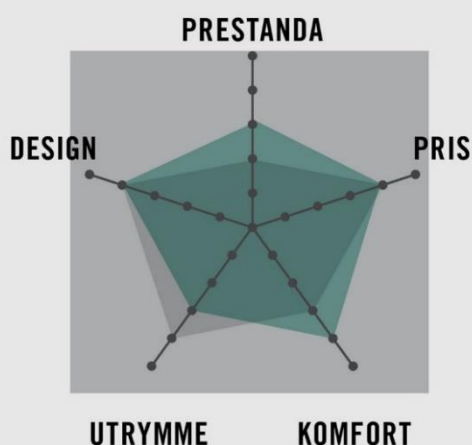
**Kaross:** L/b/h 4 395/1 795/1 566 mm. Axelavstånd 2 655 mm. Tjänstevikt 1 806 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 9,1 s. Toppfart 140 km/h. Förbrukning bensin, blandad körning 1,0 l/100 km (WLTP). Förbrukning el, blandad körning 17,5 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 650 km. Elektrisk räckvidd 85 km.

**Pris:** Grundpris från 415 900 kronor, beroende på version och tillval. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- Mazda MX-30 R-EV
- Kia Niro 1,6 GDI PHEV



## SUMMERING

**Bäst:** Kompakt och snygg design. Fin interiör och intressant teknik.

**Sämst:** Ljudet från wankelmotorn kan ta tid att vänja sig vid.





## 10. Test: Det är något speciellt att köra Maxus T90

Av redaktören bytbil 2023-12-20 Text och foto Morten B. Bek

den första eldrivna pick-upen i Sverige



**Maxus** har äran att sälja den första eldrivna pick-upen till Europeerna, och T90 EV har verkligen en utmärkt räckvidd och charm, men den har några stora brister.

Ford arbetar på en elektrifierad Ranger. En pick-up med plug-in hybriddrivlina som ska kunna köras mer än 40 kilometer på el på en enda laddning. Den kommer inte att vara klar i närtid, men kommer att finnas tillgänglig 2025.

Idag testar jag en pick-up som drivs med el, och den kan köra 330 kilometer på en laddning. Och den är tillgänglig nu. T90 EV, även känd som eT90, kommer från det kinesiska företaget **Maxus**, och det är inte bara den absolut första 100 procent eldrivna pick-upen på den svenska marknaden, utan också den enda.

**Maxus** är en okänd företagsnamn för de flesta svenskar. **Maxus** är, precis som MG, en del av SAIC Motor, som är en stor organisation i Kina. Du kanske har sett MPV Euniq5 och SUV Euniq6 i trafiken, som har funnits i några år, men jag slår vad om att du inte har sett en T90 EV.

Kan den användas till vad som helst?

Om "göra något" ska tolkas som något i stil med att kunna köra en stor trailer, leka i leran på åkern eller köra över stenar, så nej. På så sätt är det tydligt att vi befinner oss på en plats där den elektriska pick-upen inte kan göra riktigt samma sak som en dieselpick-up.

T90 EV har ett stort flak och den har också vad som verkar vara bra markfrigång. Tills jag tittar under bilen. Det finns en stor differential vid bakaxeln, och den är farligt låg.



### Första körningen

Den kinesiska pickuperen kan inte heller köra i terräng. Den har bara en elmotor, som är dold där vid bakaxeln. Den drar enbart på bakhjulen, så du kommer att fastna snabbt i lera, sand eller stenar att det är riktigt pinsamt. Det enda jag förknippar med terrängkörning är baktagningskontroll. Jag har också stött på detta en gång i en mini-SUV, så det är mer som att få ett tomt paket till jul än någon verklig hjälp.

En släpvagn, husvagn eller något annat som väger upp till 1 000 kilo kan kopplas på, och den totala lastkapaciteten är inte dålig på 925 kilo. Du kan lasta en hel del bråte eller cementsäckor innan T90 EV måste ge upp.

### Hur körs en eldriven pickup?

Om jag ska vara ärlig, och jag vill vara ärlig, så var jag väldigt, väldigt skeptisk innan jag plockade upp den blå T90 EV. En kinesisk pickup på el... hur bra kan det vara? Det är tråkigt att vara så partisk, och jag är ganska glad att kunna säga att jag snabbt blev övertygad.

Det är verkligen speciellt att köra en eldriven pickup. Det är nog den sista typen av bil jag förväntade mig att se som en elbil. En pickup drivs av en dieselmotor, och den motorn är bullrig och behöver varvas upp. Det är alltid, utan undantag, rustikt och levande – även när det är en pickup som VW Amarok med en V6-dieselmotor.

Så här är jag – i 120 km/h på motorvägen och utan minsta motorljud på vägen upp. 120 km/h är toppfarten, och med 177 hästkrafter är det inte alls svårt att ta sig dit.

Den stora Maxus är bekväm på motorvägen. Den är lugn och den behöver inga frenetiska styr input för att hålla sig på rätt spår. Ljudet, komforten, körsäkerheten. Jag är förvånad, men allt är så smidigt.



En stor pickup körs inte som vilken annan stor bil som helst. Den seglar lite i kurvorna och dess höjd gör att den lutar. Styrningen är indirekt, fjädningen lite studsig. Detta är fallet med alla pickuper, men ett plus för T90 EV är att dess tunga 89 kWh-batteri gör fjädringskomforten en tjänst. Den komforten är trevlig!

#### **Hur är det med räckvidden?**

Kinesiska elbilar är roliga. I 9 av 10 kinesiska elbilar måste luftkonditioneringen ställas in på 24 grader för att kyla och 27 grader för att hålla kupén lite varm en kall höstdag. Men i T90 EV vrider jag ständigt upp och ner den, för när jag kommer under 22-23 grader som inställning får jag 50 kilometers extra räckvidd. Vid högre temperaturer åter räckviddsmätaren upp dessa kilometer omedelbart.

Den ska kunna köras 330 kilometer på en enda laddning. Inte mycket för en elbil med ett så stort batteri, men det här är en fyrkantig bil som dessutom är direkt enorm och väldigt lång. Så det är inte alls illa.

Jag kör ganska mycket på motorväg och landsväg, och även om jag inte testat den totala räckvidden så säger bilen att den använder cirka 26-27 kWh för varje 100 kilometer. Det är ungefär där WLTP-förbrukningen ligger, så även med laddningsförluster kan T90 EV erbjuda 250 kilometer på en enda laddning.

#### **Vad mer behöver du veta om T90 EV?**

Det finns en del saker att skratta åt i T90 EV – och en del saker som inte alls är roliga. Den med luftkonditioneringen är ganska rolig; få 50 kilometer om du bara är lite kallare. Och regnsensorn, som utrustningslistan lovar att bilen har, är jag 100 procent säker på att den INTE har. Den reagerar inte vid något tillfälle, inte ens i kraftigt regn.



Säkerhetsutrustningen är det som man inte ska skratta åt. För den saknas. Automatisk nödbroms och adaptiv farthållare är ett minimum, och **Maxus** kan inte leverera det i T90 EV. Eftersom T90 EV inte kommer att kunna hantera offroad, är den bunden till asfalt och att vara nära andra bilar och människor, och den är så stor att den borde ha så många säkerhetssystem som möjligt.

Det är en utmaning för mig att ta reda på vilka de verkliga köparna av T90 EV är. Det skulle inte vara ett problem om den hade fyrhjulsdraft och kunde dra mer än 1 000 kilo. Det är allvarliga brister i en pickup eftersom de gör den svår att använda i skogen, på fältet eller runt byggarbetsplatsen. Om **Maxus** slänger in en extra elmotor för att driva framhjulen och kommer på hur man kan låta den dra ytterligare 1.000-1.500 kilo, då skulle den på många sätt fina pickusen bli meningsfull på ett helt annat plan.



## Teknikens Värld

### 11. Folksam listar laddbara bilar de anser vara farligast

Publicerad 20 dec 2023, kl 16:22

Försäkringsbolaget Folksam har listat bilarna du ska undvika – om du vill köra säkert. Bland bilarna hittas flera populära modeller.



*Tre elbilar som inte anses vara ett bra val enligt Folksam.*

Folksam har sammanställt en lista med de säkraste och farligaste laddbara bilmodellerna. Kraven för att klassas som ”bra val” är att bilarna antingen har fått fem stjärnor i **Euro NCAP**:s krocktest eller högsta betyg i Folskams rating. Dessutom ska de ha godkänd whiplashskydd, antisladdsystem och autobroms.

Väldigt många bilmodeller möter Folskams krav, till exempel alla **Volvo** och alla **Volkswagen** utom **e-Up** och första generationen **Golf GTE**. Men vissa modeller, oftast äldre, klarar inte kraven för att klassas som ”bra val”.

Säkerheten är för flertalet bilköpare dock inte den enda måttsocken. Folksam menar att den snabba utvecklingen av laddbara bilar har gjort det svårt att göra ett bra val på begagnatmarknaden. Tillverkarna behåller samma modellnamn men under skalet har bilarna helt olika egenskaper. Som exempel anger Folksam utvecklingen av laddhybrider, där räckvidden förbättrats avsevärt. **Olika Volvo-modeller gick från drygt fyra mil i räckvidd till nästan det dubbla, Mercedes E 300 e** började med 33 kilometer i räckvidd men klarar några år senare 54 kilometer.

– Det kan tyckas vara små skillnader men har stor påverkan hur stor andel laddhybrider faktiskt körs på el. Den dagliga körningen i Sverige ligger i genomsnitt på 3-5 mil om dagen. En laddhybrid med minst fem mils räckvidd innebär att de oftast kan köras helt med el med räckviddsmarginal för vinterkörning, vilket så klart minskar koldioxidutsläppen, säger Anders Ydenius, trafikforskare på Folksam.



*Ett bra val enligt Folksam: Volvo XC60 Recharge.*

Även renodlade elbilar utvecklas. Elbilen Volkswagen ID.3 kunde inledningsvis laddas med 125 kW, men tre år senare kan batteriet laddas med 170 kW. Tesla Model 3 och Peugeot e-208 fick 2021 respektive 2023 värmepump, vilket förbättrade räckvidden vintertid.

Till rörigheten hör också att bilar testas med en ny testcykel sedan 2019. Den gamla testmetoden, NEDC, var snällare och gav längre räckviddssiffror för elbilar. Sammantaget gör det elbilsmarknaden svår att överblicka.



*Ett dåligt val enligt Folksam: MG Marvel R.*

– Branschen fokuserar främst på de nya modellernas egenskaper och det finns inget tydligt sätt där köparen av begagnat kan få en överblick vilka egenskaper begagnade, laddbara fordon har eller hur de kan uppdateras över tid, säger Anders Ydenius på Folksam.

**”DÅLIGA VAL” ENLIGT FOLKSAM**

Laddbara bilar som inte klarar kraven för ”bra val” enligt Folksams säkerhetskriterier.

För att vara ett bra val krävs att bilarna antingen har fått fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest eller högsta betyg i Folksams rating. Dessutom ska de ha godkänd whiplashskydd, antisladdsystem och autobroms. Dessa bilar missar kraven på någon eller några punkter.

Aiways U5	Mitsubishi i-MiEV
Audi A3 e-tron 2014-2016	Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid 2013-2018
BMW 225 xe 2015-2018	Nissan Leaf 2012-2018
BMW 330e 2016-2018	Opel Ampera
BMW i3	Opel Astra Electric
BMW i4	Opel Astra Plug-In Hybrid
BMW X3 30e	Opel Corsa-e
Citroën C-Zero	Opel Mokka-e
Citroën C5 X Plug-In Hybrid	Peugeot iOn
Citroën ë-C4	Peugeot e-208
Citroën ë-Spacetourer	Peugeot 308 Plug-In Hybrid
Fiat 500e	Peugeot 408 Plug-In Hybrid
Honda e	Skoda Citigo
Jeep Renegade 4xe	Tesla Model S 2013-2014
Jeep Wrangler 4xe	Toyota Prius 2012-2015
MG EHS	Volkswagen e-Up
MG Marvel Mini Cooper Electric	Volkswagen Golf GTE 2012-2014



**Mikael Stjerna**



## 12. FSO Warszawa 201 1963

Den 12 december 2022

6 november 1951 - är datumet för produktionsstart av den första efterkrigstidens personbil i Polen.



FSO Warszawa är en konstruktion baserad på Pobeda M-20, en 4-dörrars fastback som ursprungligen tillverkades med en fyrcylindrig lågventilmotor med en kapacitet på 2,1 l.

FSO Warszawa 201 är en utvecklingsversion, släppt på marknaden 1960. Den hade nya baklyktor, orange blinkers på framskärmarna, moderniserad framfjädring och effektivare bromsar. Dessutom avlägsnades den karakteristiska pilen från motorhuven, den bakre stötfångaren redesignades och "Warszawa" -inskriftionen uppträdde på framskärmarna.

Denna modell var utrustad med en M-20-motor med en ny förgasare, tack vare vilken effekten ökade till 58 hk.

Startmotorn byttes också, en ny torkarmotor med två hastighetsområden och ett batteri med större kapacitet användes. Modellen tillverkades fram till 1964 och bredvid den var toppventil-motordrivna modellen 202 den sista Warszawan med en puckelryggig kaross.





### 13. Bentley Speed Six VDP Tourer 1930



Bentley Motors nådde framgång med sin första bil, den enkla överliggande kamaxeln med 4 ventiler per cylinder på 3 liter som introducerades 1919. 3-litersmotorn var alltid tänkt som en sportbil och var om något överbyggd och dess robusta tillförlitlighet var framgångsrik i tävlingar, rallyn och daglig användning på dåtidens rudimentära vägar.

Den visade vad den gick för i dagens tuffaste test, Le Mans 24-timmars, och vann överlägset 1924 och 1927.

Snart började dock ägarna specificera tunga, slutna karosser som belastade 3-litersmotorns prestanda och dess styvt fjädrade men flexibla chassiram. Bentley svarade lämpligt med ett chassi med längre hjulbas som, om något, ytterligare belastade 3-litersmotorns cirka 80 hk starka motor. Det behövdes mer.

För det konstruerade Bentley en ny motor med ytterligare två cylindrar och ungefär 4 1/2 liters slagvolym. Ett slumpartat möte med prototypen av Rolls-Royce "New Phantom" på väg tillbaka från Le Mans 1924 förvandlades till en hastighetstävling som visade att Bentley behövde ännu mer fart. Man bestämde sig för att drastiskt öka cylindervolymen till 6 1/2 liter (6 597 cc) vilket blev den produktionsvolym på 6 1/2 som introducerades 1925 och först tillverkades i början av 1926.

6 1/2:ans design var trogen den fullt utvecklade 3-litersmotorn med en enkel överliggande kamaxel, fast topplock, 4 ventiler per cylinder och en vevaxel med åtta huvudlager. Speed Six följde 1928 med dubbla SU-förgasare och ett reviderat insugningssystem som höjde den till 160 hk – cirka 200 hk i Team Car-specifikationerna. Speed Six har en slaglängd på 140 mm och förstärkte dess hästkrafter med ångmotorliknande vridmoment vid låga varvtal som gjorde den lätt att köra i alla situationer.

Bentley Speed Six var konsekvent framgångsrik i tävlingar och vann Le Mans 1929 och 1930 på vägen till att ta fem segrar och fyra andraplatser i stora tävlingar mellan 1929 och 1931, en prestation som har gjort den till en favorit för samlare och tävlande.



De flesta 6 1/2 liter var karosserade med stora, lyxigt utrustade, tunga karosser för flera passagerare på chassi med lång hjulbas som sträckte sig uppåt från 11 fot till fantastiska 12 fot 7 1/4 tum (12 fot 8 1/2 tum i vissa chassin med omplacerade framaxlar). Däremot bär de flesta överlevare idag Vanden Plas-stil 4-sitsiga Sports Tourer-karosser.

1930 Bentley 6 1/2 Litre s/n LR2779 är en av de lyckligt lottade överlevande. LR 2779 var ursprungligen kaross av Thrupp & Maberly med öppen front och halvformell cabriolet de ville-kaross, men överlevde bara fram till slutet av 40-talet eller början av 50-talet, då den försvann in i Bentleys historia. Delar från LR2779 återuppstod i Australien och anförtröddes Rod Warriner för att byggas upp som en Speed Six Vanden Plas Le Mans Replica Sports Tourer. Dess chassinummer, som känns igen på registreringshandlingarna, tillskrivs dess bakaxel "banjo", mittsektionen som rymmer differentialen och rören som rymmer axelaxlarna.

Motorn är till stor del ny, med aluminiumgjutgods och ett icke-standardiserat men effektivt dubbelt SU-förgasarin sugningsrör på det fasta cylinderhuvudet med dubbla portar. En växellåda av Bentley "C"-typ är monterad som standard för denna 6 1/2 liter, även om denna ursprungligen monterades på en 4 1/2 liter s/n UK3288. Stångmanövrerade 4-hjulsbromsar assisteras av en Dewandre L2 vakuumbromsservo.

Karossen är en sporttourer i Vanden Plas-stil med två dörrar och fyra säten i grönt med tygklädd passagerartonneau. Interiören är i grönt standardläder med en helt nedfällbar topp och tonneau-klädsel i baksätet. Andra detaljer är mönstrade efter den berömda Speed Six "Old No. 1", Le Mans-vinnare 1929 och 1930, inklusive Lucas P100-strålkastare och Hartford-friktionsdämpare. Den 4-ekrade Bluemels-ratten är lämpligt vassad för bättre grepp. Det finns till och med en "Les Billards" med franskt ursprung som är anpassad till sittbrunnen för att hålla reda på varven, precis som Bentley Team Cars gjorde på Le Mans.



Le Mans Bentley-presentationen fortsätter med dubbla Brooklands-aeroscreens, en fällbar vindruta med stål nät, nätskyddad bakre bränsletank och cykelskärmar.

LR2779 är föremål för en uttömmande analys från april 2019 av Bentley-experten Clare Hay som omfattar 29 sidor med berättelser, analyser och fotografier. Den stöds dessutom av historiska dokument och en kopia av Bentleys serviceregister.



Allt detta är *precis för* att uppskatta vad denna Speed Six är, en fantastiskt detaljerad, minutiöst restaurerad dynamisk körbil från den klassiska eran som bevarar och förmedlar känslan av en bil på över 100 mph från Bentley-märkets glansdagar. Den har provats av våra vanligtvis avtrubbade Hyman Ltd.-tekniker och var och en av dem har kommit tillbaka från en lek med ett leende från öra till öra. Den har i sin senaste framstående samlings ägande förvärvat några av de "gamla nr 1"-detaljerna som kännetecknar den samtidigt som den underhålls noggrant i väg- och turnéklart skick.

Det är vad det utger sig för att vara, och det är snabbt och suggestivt med sex cylindrar på nästan 1100cc per hål som har ett oåterkalleligt ljud och känslomässig effekt. Det är symboliskt för det bästa, det allra bästa, av Bentleys Cricklewood-år.



**Roger Warolin**