



Lagonda Rapide 1963

- 1. Land Rover som cab**
- 2. Provkörning av Mazda CX-60 e-Skyactiv D**
- 3. Prov Pininfarina Battista**
- 4. Volvo EX90 med bakhjulsdrift men inte i Sverige**
- 5. Lyxiga elsuven Maybach EQS SUV klar för Sverige**
- 6. Tesla Model Y var Europas mest sålda bil förra året**
- 7. Tesla får fortsätta använda kryphål för skyltar**
- 8. EU:s batteripass ska säkra friska batterier och inget barnarbete**
- 9. Kalmar Terminal var lastbilen som inte blev av**
- 10. Bäva mände fartdårar för ny fälla med fartkameror**
- 11. Provkörning av Lagonda Rapide**
- 12. Bentley S2**



1. Tillbaka till rötterna: Land Rover som cab

Uppdaterad 18 jan. 2024

Publicerad 18 jan. 2024

Nu kommer du kunna njuta av åkturen offroad taklöst i den överklassiska suven Land Rover Defender. Bara att trycka på knappen.



När nu Land Rover presenterar en cabriolet-version av sin Defender 90, säger vi bara "intet nytt". Läs vidare så förklarar vi varför.

Innan jag ger mig in på att presentera den nya **Defendern** utan tak, måste jag be dig titta bakåt.

För innan vi frossar loss i en cabriolets stora fördelar, behöver vi konstatera att det faktiskt var så det började.

Allt som vi i dag kallar suvar, härstammar på något sätt från de lätta fordon som togs fram under andra världskriget, för att lätt och smidigt kunna forsla soldater i den lokala terrängen.

Komfort var inte prioriterat. Inte heller ett skyddande tak. Bilarna skulle vara så enkla som möjligt och kunna ta sig fram i stort sett överallt.

I dagligt tal klumpar vi ihop alla dessa bilar och kallar dem jeepar.

I dag är just det ordet ett eget amerikanskt bilmärke, men det härstammar direkt från försvarets fordon.



Det var så här det började med en bil som verkligen levde upp till "less is more".

Englesmännen ville också ha

Även britterna hade självklart fått lära känna de smidiga amerikanska fordonen under kriget. När freden lagt sig, ville de också ha en egen variant av konceptet.

Det blev **Land Rover**.



*Det var så här den såg ut den första generationen av Land Rover.
Enkelt och självklart utan tak.*



*Med guds hjälp och en tandborste har de lyckats göra Land Rovern sexsitsig.
Undrar vad den svenska besiktningen säger om det?*

1948 drog produktionen igång. Bilen var inte en kopia av den amerikanska jeepen, men visst hade den många bitar som var hämtade från sin förlaga.

Bland annat saknade den också tak från början.

När det nu släpps en cabriolet-variant av Land Rovers lilla Defender 90, är det absolut ingen nyhet i boet. Snarare går företaget tillbaka, tittar på sina rötter och flirtar med 1940-talet. Då, när Land Rovers fortfarande kördes offroad.

Mycket omgjort

Bakom bilen står det holländska företaget Heritage Customs som knådat om standardbilen rejält för att få till cab-lösningen på ett snyggt sätt.

Bilen har trimmats med mängder av kul tillbehör och små förändringar.

Cabben som görs för hand, är självklart elmanövrerad. Tryck bara på knappen så värmer snart solen på skalpen.

Sexsitsig

Ett av målen var att försöka få bilen sexsitsig, vilket faktiskt har lyckats genom ett extra nedfällbart passagerarsäte mellan förar- och passagerarstolen fram.

Vill du sluta cirkeln och ta dig tillbaka till grunderna, är väl detta en utmärkt bil att parkera hemma på uppfarten.

Bara fem

Men bara fem bilar byggs och dessa med en prislapp på drygt 1,2 miljoner kronor vardera.

Så öppna plånboken duktigt och skynda dig till din återförsäljare, för snart finns nog ingen kvar.



*Gult och svart. En bil som gjord för AIK:s klubbdirektör.
Undrar när den kommer i andra färger.*



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

Läs mer:



[Om den nya bilen här](#)



[Polestones – Kinas svar på Defendern](#)

Teknikens Värld

2. Provkörning av Mazda CX-60 e-Skyactiv D

Publicerad 14 jan 2024 kl 1034 Uppdaterad 15 jan 2024 kl 1121

Mazda fortsätter att sätta sig på tvären och gör allt som de flesta andra biltillverkare inte gör. Vill du ha en stor suv med sexcylindrig dieselmotor och gammeldags egenskaper är CX-60 ett av ytterst få alternativ.



Mazda CX-60 med sexcylindrig dieselmotor under huven, kan det vara något att ha? Det tar vi reda på här.

Det känns nästan lite olydigt, lite skambelagt att trycka på startknappen och höra hur de sex dieselmotade cylindrarna bullrar igång. Hur otillåtet och otidsenligt det än må kännas sitter vi i en helt ny bil, modellår 2023.

Dieselmotorerna gick på kort tid från att ses som koldioxidutsläppens hjältar, med låg förbrukning och följaktligen låga koldioxidutsläpp var dieseln det tidiga 2010-talets miljöbränsle. Sedan hände det...**en grej**, och dieselmotorn blev politikens slagpåse. Miljöbilsstatus är bara att glömma, med en dieselmotor under huven får man i dagsläget vara glad om man kommer undan med en årsskatt under 10 000 kronor.



Erik Wedberg rattar något så ovanligt som en bil med en nyutvecklade, sexcylindrig dieselmotor.



Längsmonterad sexa med åttaväxlad automatlåda tar sin plats.

DET HÄR ÄR NYTT

Rak sexa

En längsmonterad, rak, sexcylindrig motor hör inte till vanligheterna i dagens bilvärld. Går den dessutom på diesel blir den snudd på unik.

2 500

CX-60 får dra tungt. Max tillåten släpvikt är 2,5 ton.

DCPCI

Nyutvecklade förbränningstekniken Distribution-Controlled Partially Premixed Compression Ignition ska sänka förbrukning och utsläpp.

Mildhybrid

Här följer faktiskt Mazda rådande trend, som de flesta moderna dieslar har den 48-volts mildhybridsystem.

Det här har gjort att dieselmotorer i moderna bilar blivit allt mer sällsynta. Hos tyska märken kan man fortfarande hitta dem, oftast i fyrcylindriga utföranden och nästan alltid med mildhybridstöttnig. Men så finns olydiga Mazda – märket som har en tradition av att gå emot konventionerna och våga sig på tekniska lösningar som alla andra antingen har förkastat eller förklarat omoderna. Den sexcylindriga dieselmotorn får sägas vara ännu en sådan, och kanske den sista av sitt slag. Hur många andra nyutvecklade, sexcylindriga dieselmotorer finns det i världen? För att göra det ännu märkligare påstår Mazda att dieselmotorn är så ren att den redan nu lever upp till utsläppskraven i **Euro 7** som införs i juli 2025.

Förarmiljön är traditionellt utformad, som vanligt i bilar från Mazda. Man sitter lågt, avsluten av en hög instrumentpanel och höga dörrsidor och en bred och hög mittkonsol. Pekskärmen är ovanligt liten och endast pekbar vid stillastående, under färd kan infotainmentsystemet endast skötas med rullvredet strax bakom växelväljaren. Det ligger säkert något i säkerhetsargumenten bakom den lösningen, men en passagerare som försöker hjälpa till att ställa in navigationen blir irriterad. Den snyggt integrerade raden med fysiska knappar för klimatanläggningen är dock något att glädjas åt. Pekskärmen behöver inte användas till allt.



*Det finns många knappar i förarmiljön.
Pekskärmen går att peka på endast vid stillastående.*

Storleksmässigt hamnar **CX-60** mitt i smeten av mellanstora suvar och den är rymligare än de flesta. Benutrymmet i baksätet är slösande och takhöjden är bra. Även bagageutrymmet imponerar, kanske inte så mycket med sin volym som med sina funktioner. Baksätet kan fällas i tre delar och insynsskyddet kan tas loss och förvaras under lastgolvet.



Det finns många knappar i förarmiljön. Pekskärmen går att peka på endast vid stillastående.



Bagageutrymmet är rätvinkligt. Plus för smart insynsskydd och tredelat baksäte.

Nog om utrymmen, hur är den där omtalade motorn då? Jo, den är bra! Det är svårt att inte charmas av en längsmonterad dieselsexa på 3,3 liter. Det är i princip bara BMW som har motsvarande drivlina i produktion just nu och precis som den tyska maskinen är den japanska mycket tyst, snudd på vibrationsfri och len i gången. När det behövs kan den ta i med full kraft från tårna och leverera god acceleration till lina Det är helt enkelt svårt att förstå varför man skulle ha någon annan typ av drivlina än den här. Just det, det var ju det där med miljön och ekonomin, kommer man på då.

Men hur farlig för miljön är den egentligen? Utan att gå in på hela diskussionen om elbil kontra förbränningsmotorbil under en hel livscykel nöjer vi oss med att konstatera att den går snålt. WLTP-datan säger att den klarar sig med 0,52 liter per mil vid blandad körning, och det är faktiskt inte helt långt från sanningen. Beroende på körsätt, hastighet och last är det inte alls omöjligt att komma under 0,6 liter per mil vid verklig, blandad körning.

En delförklaring kan vara mildhybridsystemet. Elmotorn hjälper dieselmotorn vid låg belastning och drivs av kraft från ett batteri på 0,33 kWh som finns i golvet.

Vid riktigt låg belastning stängs dieselmotorn av och kopplas bort från drivlinan.

Automatlådan är en nyutvecklade sak som inte riktigt fungerar som vanliga automatlådor. Momentomvandlaren är ersatt av ett kopplingspaket med integrerad startmotor/generator och Mazda tycker att den ger bestämda och rytmiska växlingar. Det tycker inte vi.

Den åttaväxlade automatlådan utgör bilens största minuspost. Den växlar ofta hårt och ryckigt och vid fel tidpunkt, så pass att det stör körningen. Medan dieselsexan påminner mycket om BMW:s likartade motorer kan vi bara önska att detsamma hade gällt för automatlådan. Med en BMW-växellåda hade det blivit toppen.



Plattformen som används till CX-60 heter Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture. För att vara en helt nyutvecklad plattform ger den en gammal känsla. CX-60 känns stor och tung på vägen men räddas delvis av sin fina styrning och den starka dieselmotorn.

Medan vi inte funnit någon anledning att klaga på chassissättningen i **CX-60 med laddhybriddrivlina** upplevs diesel-CX-60 märkligt okontrollerad i fjädringen. Om det beror på att fjädrarna bak är för mjuka vågar vi inte fastslå, men baken gungar betänkligt över farthinder och kan även göra märkliga snedsteg i kurvor med ojämnheter i vägbanan. Bakvagnens beteende rimmar illa med styrningen och framhjulens precision.

Att ha en SUV i storleksklassen runt 470 centimeter på längden har nästan alla tillverkare, men Mazda lyckas hitta en egen nisch som kanske inte har framtiden för sig, men här och nu kommer den att hitta tillräckligt många kunder. På vissa andra marknader går dieselmotorn att få i ett nertrimmat 200-hästarsutförande med endast bakhjulsdrift. Det alternativet tas inte in till Sverige, vilket förmodligen är helt rätt beslut. Med den dragvilliga, starka och relativt snåla dieselmotorn kombinerad med fyrhjulsdrift mutar den in en snudd på unik, men också liten nisch på marknaden. Av de 1 472 Mazda CX-60 som såldes 2023 är endast 55 dieseldrivna.



Trots en cylindervolym på 3,3 liter drar CX-60 förhållandevis lite diesel.

MAZDA CX-60 E-SKYACTIV D

Pris: 493 400 kronor, säljs nu.

Motor: Diesel, 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,2:1. Borrning/slag 86,0/94,2, cylindervolym 3 283 cm³. Max effekt 254 hk (187 kW), max vridmoment 550 Nm vid 1 500–2 400 r/min. 48V mildhybridsystem.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 235/50 R20.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 287, längd 474, bredd 189, höjd 169, spårvidd f/b 164/165. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 011, maxlast 505, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 58. Bagagevolym (VDA-liter) 570–1726 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,4 s, toppfart 219 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,52 l/mil. CO2 138 g/km.

Garantier: Nybil 3+10 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 9 542 kronor per år de första tre åren, därefter 5 512 kronor per år.

Rivaler:



BMW X3 xDrive30d

Tysklands svar på Mazda hänger också kvar vid dieseldrivna motorer. Mildhybridsystem även här, och mycket högre pris.

Pris: 634 100 kronor.



Hyundai Santa Fe 2,2 CRDi 200 hk 4WD

Den koreanska storsuven kan fås med fyrcylindrig dieselmotor. Större utrymmen, mindre kraft.

Pris: 499 900 kronor.



Erik Wedberg



3. PROV: Pininfarina Battista – på riktigt?

Av Felix Page, Alrik Söderlind

Foto Autopage

Publicerad: 2024-01-16

Uppdaterad: 2024-01-16

Hur känns det att släppa lös 1 927 hästkrafter i en bil som kostar mer än vad genomsnittssvensken tjänar under hela sin livstid?



Mellan 3,8 och 10,5 miljoner kronor kostar enbart tillvalen till Pininfarina Battista.

Jag vänder mig till Loris som startade sin karriär som springpojke åt Lamborghinis utvecklingschef Bob Wallace och som har varit med och utvecklat många superbilar, som exempelvis den fyrhjulsdrivna Bugatti EB110.

Han tittar tillbaka på mig i den intima kupén. Men Loris Bionchi har inte varit inblandad i utvecklingen av den här banbrytande hypersportbilen – hur banbrytande? Vi talar om en elbil i klass med Bugatti Chiron, 1 927 hk, god för 357 km/h och homologerad för försäljning över hela världen.

En seriös bil.



Det är först nyligen som Loris har blivit involverad i projektet, främst för att hjälpa ägarerna att hantera sin nya leksak. Jag frågar honom vad som händer om jag trycker gasen i botten i Furiosa-läget, med antispinnsystemet satt i Sport, för att inte sätta allt på ett enda kort redan nu.

Den silverhårige italienaren ler lite ursäktande och säger att han inte är helt säker.

Efter att ha värmt upp Michelin-däcken så mycket som möjligt denna mulna dag utanför Turin, med hjälp av 1 927 hästkrafter, är det dags att ta reda på det.

Som alltid när man ska göra något för första gången är det normalt att känna en viss oro – ja, man ska nog välkomna den till och med. Bilar med en fjärdedel så mycket hästkrafter kan bli vilda om man ger fullt på tvåan även om vägen är jämnare än den vi befinner oss på – som för övrigt är kantad med hasselträd som enligt Biccocchi hjälpte till att starta Ferrero-dynastin och deras Nutellatillverkning.



Sportbilstajt kupé och fantastiskt detaljarbete med läder, vackra sömmar och kolfiber.



Måsvingedörrar och ett underbart läderarbete.

Jag minns när jag talade med Porsches Le Mans-hjälte Richard Attwood, ungefär vid tiden då Porsche 918 Spyder och McLaren P1 lanserades. En lakonisk man med mod nog att lyckas bemästra Porsche 917.

Han var orolig att ägarna skulle skrota sina dyra superbilar – inte för att det är vad som kan hända när amatörer får 1 000 hästar att leka med. Attwood ansåg att den nästan omedelbara elektriska kraften från de hybridiserade drivlinorna i 918 och McLaren P1 skulle överraska bakdäcken innan elektroniken hann reagera.

Låt oss vara ärliga, när det gäller ren kraft, är Big Macs elmotor en vattenpistol jämfört med kraften i de Rimac-designade monsternotorer som lurar under den kolfiberbeklädda Battistakarossen. Vi pratar om tio gånger mer kraft här.

Furiosa-läget är valt och jag kommer ihåg samtalet med Andrea Crepsi, Pininfarinas tekniska chef. Han berättade stolt att man genomförde 80 på varandra följande accelerationstester till 100 km/h i en prototyp, med endast 0,1 sekunds skillnad mellan alla tiderna.



En hypersportbil smyger fram tyst som aldrig förr, men det finns två externa högtalare och 12 i kupén som kan få bilen att låta nästan som en "riktig" sportbil...



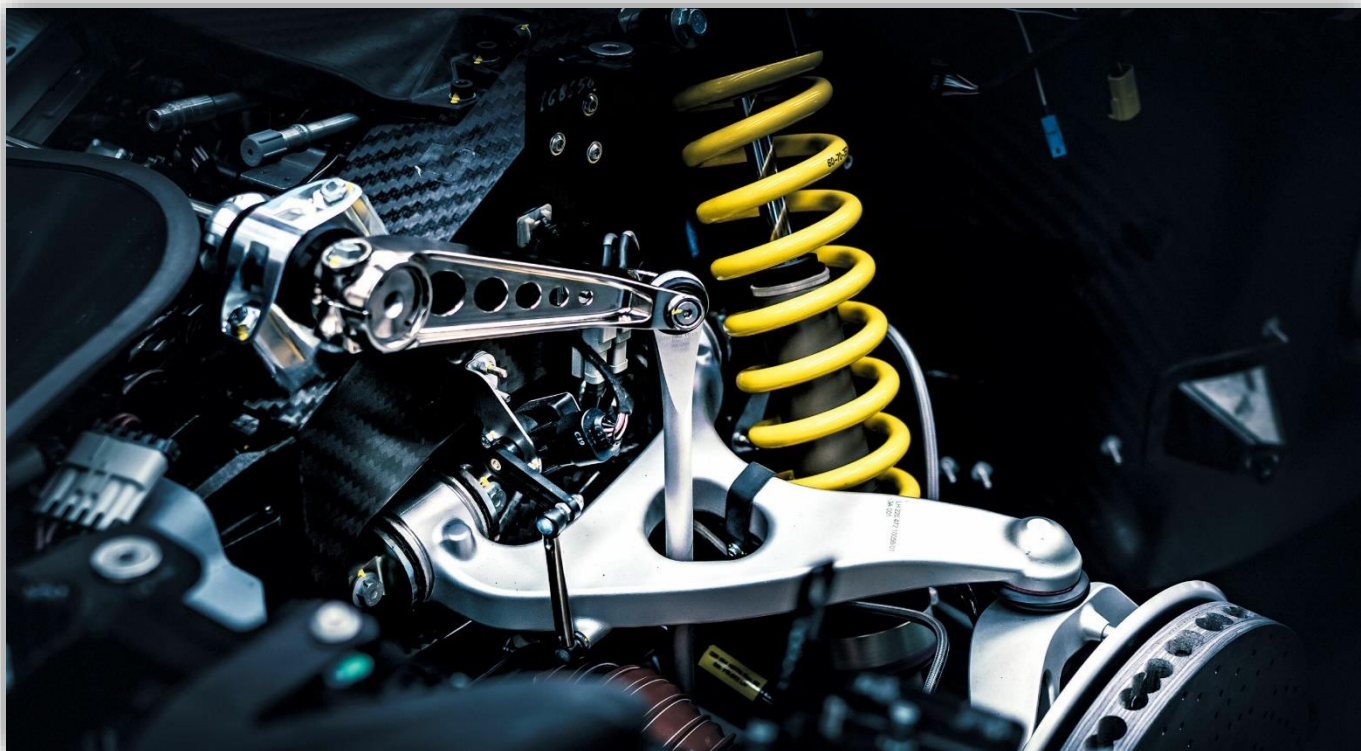
Fem körlägen som förvandlar bilen. Furiosa är i princip track mode – fullt!

Crespi sa också att ett färdigt antispinnsystem för vanliga superbilar skulle ha varit "helt otillräckligt". Så de utvecklade ett nytt system som kan reagera på tio millisekunder – en tiondel av en människas reaktionstid. Så det finns ingen anledning till oro, eller hur?

Raksträckan framför oss blir allt kortare eftersom jag inte kan bestämma mig, men till sist bestämmer jag mig och trycker den golvupphängda gaspedalen i botten med en snabb och resolut rörelse. Bakaxeln blir orolig och framaxelns hjul letar efter grepp. Kraftfördelningen är 60/40 till bakdäckens favör.



I Furiosa-utförande får man ett rejält aeropaket inklusive luftbroms.



Hjulupphängningen är en blandning av konst och vetenskap.

Jag upplever ett nästan omärkbart kort uppehåll i den gradvisa ökningen av accelerationen när Battista funderar på det bästa sättet att skaka om mitt inre gyroskop, som när ett barn skakar en vattenfylld snöglob för att få fart på låtsassnöen.

Sedan kommer det: en utomjordisk fartökning i allra bästa Hollywoodstil. Allt utanför blir suddigt i impressionistisk stil. Chassit verkar surfa över asfalten, bakaxeln vaggas vagt och klarar precis av anfallet från elkraften. Det är inte en obekant känsla, men jag har aldrig känt den tillsammans med en sådan häpnadsväckande acceleration.

Cirka två sekunder senare släpper jag upp gaspedalen. Hur snabbt körde vi? Vem bryr sig? Jag vågade inte titta någonstans annat än rakt fram. Bionchi skrattar. Jag är berörd av den intensiva upplevelsen. Vad som verkligen var märkvärdigt hur maskinen så säkert svarade på min galna begäran.



Laserskrivna identitetsplaketter är populära bland köparna.



Mer intressant är hur mycket av Battistas alla hästkrafter som verkligen nådde ner till vägen? Det är svårt att uppskatta, eftersom det finns så lite erfarenhet av så här extrem kraftutveckling, men det är värt ett försök.

För ett tag sedan körde jag en Ferrari 296 GTB. I standardutförande har denna fantastiska sportbil 830 hästkrafter, men den kändes ännu vassare. När jag svängde ut vid en nedförsbacke med lagom varma Michelin Cup 2 R-däck (i stort sett snittade slicks och kostar cirka 10 000 kronor styck), träffade den mig som ingenting med ett bagageutrymme någonsin hade gjort tidigare.

I det här jobbet blir man nästan immun mot acceleration, men den laddhybriden fick mig att babbla som en åttaåring. Allt vett som bortblåst och helt nya referensramar. Här på den italienska landsvägen känns Battista ungefär lika överjordiskt stark – möjligtvis ännu galnare. Detta är anmärkningsvärt, med tanke på förhållandena.

Så hur mycket effekt använde vi? För att matcha Ferrarins prestanda behövs minst 900 hästkrafter. Förutom att bilen från Turin är ett halvt ton tyngre än den från Maranello.

En snabb beräkning visar att för att matcha 296 GTB:s perfekta effekt-viktförhållande skulle Battista som väger 2 302 kg behöva 1 240 hästkrafter. Det verkar rimligt. Under körningen kändes det hela tiden att elektroniken arbetade flitigt. Men bilen kändes inte riktigt som 1 500 hästkrafter snabb. Låt oss säga 1 275 hästkrafter.

Nu kommer den förbryllande, roliga och gränsöverskridande biten. Jag har fått mina inre organ omplacerade, men under idealiska förhållanden finns ytterligare kraften från en Mercedes SLS AMG Black Series.

Det är svårt att föreställa sig. Som de brukade säga i de här trakterna, när något är galet: **Countach!**

Men vi är inte här för att uppleva Battistas elektroniskt strypta kraft. Vi har gjort det tidigare, även om det var i en prototyp. För vad det är värt, den färdiga bilen rullar fram med en ovedersäglig elegans och potens, men den har inte alltid den mjuka responsen på gaspådrag eller uppsläpp som de bästa förbränningsmotors superbilarna har.

Den är säker och precis, men känns konstigt nog något trubbig. Samtidigt är den elektroniska styrningen utan styrstag intuitivt snabb och har rätt tyngd, men tyvärr känns återkopplingen med vägen inte "äkta". Bromsarna då? Det är ganska viktigt. Pininfarina säger att de främre kolfiberkeramiska Brembobromsarna med sina 390 mm:s skivor är världens kraftfullaste.



Karossen är tillverkad av kolfiber, vilket inte är dumt med tanke på batteriets vikt.

Även om bilen aldrig riktigt kan dölja sin egen vikt, gör bromsarna ett utmärkt jobb och en Porsche 911 Turbo skulle ha svårt att hänga med på en ringlande väg.

Pininfarina marknadsför Battista som en elektrisk superbil snarare än en supersportbil, och det är klokt. Men varför är det enda bagageutrymmet så minimalt? Ett passande bagageväskset kostar 25 000 euro. Det här är en bil som man vill njuta av på vanliga vägar, på dragsterrakor, snarare än på utmanande racerbanor.

Det här tilltalande gula exemplet är en produktionsbil som byggts på en monteringslinje och, det måste sägas, är utsökt byggd på Pininfarinas hemmaplan i Cambiano, i utkanten av Turin.

Jag tror inte att jag någonsin har sett en interiör med färre plastdetaljer. För närvarande tillverkas det en bil varannan vecka men takten kommer att stabiliseras på en bil i veckan. De flesta är på väg till USA.



Alla kolfiberdelar monteras för hand av mycket erfarna bilbyggare.



Chassit är tillverkat av Rimac, medan bilen färdigställs av Pininfarina i Cambiano.

Arbetet i fabriken börjar efter att det rullande chassit – en kolfiberstruktur full av rör och kablar – anländer från Rimacs fabrik, strax utanför den kroatiska huvudstaden Zagreb. Det mesta delas med Nevera, men krängningshämmare, stötdämpare, kylning och värmning, taksektionen och belysning, laddlucka, instrumentpanel och så vidare är unikt framtagna för Battista.

Jag kan inte heller undvika att notera att hjulupphängningen är direkt monterad på monocoquen, väldigt mycket racerbil.

Innan karossen monteras och lackeras lägger man ner mycket möda på kvalitetskontroll och montering. Andrea Novello förklarar att kolfiberpanelerna tillverkas i Milano och monteras med en tolerans på upp till 6 mm. De monteras på bilen innan man med brickor och distanser minimerar toleranserna, och panelerna borrhålsplaceras innan de tas bort för målning.

Teknikerna som ansvarar för detta krävande arbete har vanligtvis över 25 års erfarenhet och det syns. När man är nära en färdig Battista talar resultatet för sig själv lika tydligt som 1 927 hästkrafter gör det.

Kommer Pininfarina att sälja alla 150 planerade exemplar? För 2,2 miljoner euro är det här helt uppenbart en samlares bil.

Med tanke på att Automobili Pininfarina GmbH skapades som ett eget bolag från Pininfarina SpA 2018, efter att designavdelningen köptes av Mahindra och att Pininfarina är nykomlingar på att bygga egna bilar, borde samlarvärdet vara lite skakigt.

Men eftersom tekniken levereras av en man som vid endast 34 års ålder redan har fått förtroendet att leda Bugatti, och emblemet på fronten brukar synas på världens mest ansedda concours-utställning, gäller inte de normala reglerna.

Battista har också tyngd eftersom det är den första bilen av sitt slag på marknaden. Tekniken kommer att förbättras, det lär komma spännande nykomlingar och denna superbil med eldrift kan kännas åldrad tidigare än vi tror.

Men den kommer alltid att vara den första. Det räknas. Det hjälper också att några av de som monterar Battista också arbetade med Pininfarina SpA:s berömda specialbilar: som Eric Clapton Ferraribilar.



Planerad produktion är 150 stycken Battista och ingen bil är lik den andra.

Battista inspirerar mig inte riktigt, vare sig på vägen eller som koncept. Men den är djärv, väl utförd och, som avsikten var, den sätter Automobili Pininfarina på kartan. Nästa steg är en mer prisvärd SUV. Kanske kommer de lite senare att tillverka en liten eldriven sportbil. Får man bara med sig Bionchi från början av utvecklingen kommer det att bli en fantastisk bil.

Nå, hur djupa är dina fickor?

Hittills har cirka 15 Battistas levererats, med valfria tillval som kostat mellan 3,8 och 10,5 miljoner kronor. Lack är vanligtvis den dyraste posten, och mer komplicerade färgkombinationer kräver att kolfiberkarosdelarna monteras, justeras och sedan tas bort och för att skickas till lackverkstaden upp till tre gånger under en process som kan ta tio veckor.

När en beställning har godkänts, efter personliga möten mellan ägaren och chefsdesignern Dave Amantea, så används inte den specifikationen igen.

Det ska inte finnas två exakt likadana bilar, om det inte är en specialutgåva som den senaste Anniversario med bara fem exemplar.

Vår bil med Giallo Arneis Tristrato (en lack som kostar 150 000 kronor) har en tillvalslista som inte är för små plånböcker.

Furiosa-paketet inkluderar kolfiber-aerodelar och en luftbroms liknande Bugatti Veyron, och detta kostar 1,3 miljoner kronor i tillägg till bilens grundpris på 34 miljoner kronor. Sidospeglar i kolfiber med satinsvart toning kostar 87 000 kronor. Den gula sömmen som kontrasterar mot den lyxiga blåa läderklädseln i kupén kostar lika mycket. Guldfärgade bromsok? 22 000 kronor.

Det jag inte kunde hitta i tillvalslistan var en väggboxladdare. Industridesignerna på SpA skulle säkert kunna skapa något riktigt snyggt, och dyrt!

TEKNISKA DATA/Pininfarina Battista

Drivlina: Fyra elmotorer, 1 927 hk, 2 430 Nm, fyrhjulsdraft. Litiumjonbatteri 130/120 kWh, max 180 kW snabbladdning.

Kaross: L/b/h 4 912/1 986/1 214 mm. Hjulbas 2 745 mm. Vikt 2 063 kilo. Bagage 330–650 l.

Prestanda: Acc. 0–100 1,86 sek. Toppfart 350 km/h. Räckvidd 476 km.

Pris: Cirka 2,2 miljoner euro. Aktuell nu.

PLUS: Exklusiv, prestanda, byggkvalitet, utseende.

MINUS: Inte så dynamisk att köra som många andra hyperbilar.

4. Volvo EX90 med bakhjulsdrift – men inte i Sverige

Publicerad 2024-01-18 kl 0630 (uppdaterad 2024-01-18 kl 0829) Text Erik Söderholm

Volvo har börjat sälja ett billigare utrustningspaket och en bakhjulsdriven instegsversion av EX90. Men den tvåhjulsdreven modellen är inte aktuell för svenska köpare.



När Volvo visade upp **nya elbilen EX90** kostade den från 1.085.000 kronor med utrustningspaketet Ultra. Senare anslöt också en billigare utrustningsnivå, Plus, för 997.000 kronor.

Men på den tyska marknaden går det nu att köpa en Volvo EX90 Core, alltså ett billigare utrustningspaket. Den här "snikversionen" är knappt 80.000 kronor billigare än Plus och över 200.000 kr billigare än Ultra.

Det intressanta är att utrustningsnivån Core kan kombineras med alla olika drivlinor: en ny instegsversion med enbart bakhjulsdrift eller någon av de fyrhjulsdreven versionerna. Det är alltså möjligt att välja den minst dyra utrustningsnivån men den starkaste drivlinan.

Svenska bilköpare ser dock inte ut att kunna beställa EX90 Core.

– I dagsläget finns inga planer på att erbjuda en bakhjulsdriven Core i Sverige, säger Magnus Holst på Volvo Cars pr- och kommunikationsavdelning till Vi Bilägare.

Volvo EX90 Core har förstås mindre utrustning än Plus-versionen, men så stora är inte skillnaderna. Plus har exempelvis 4-zons klimatanläggning och ett dyrare ljudsystem.

Den bakhjulsdrivna versionen av EX90 har en elmotor i stället för två och effekten sjunker från 408 till 279 hk. Räckvidden ligger på 58 mil, fem kilometer kortare än med fyrhjulsdraft.



Erik Söderholm



5. Lyxiga elsuven Maybach EQS SUV klar för Sverige

Posted by Kristofer Rask

januari 19, 2024

Idag är det svensk säljstart för Mercedes-Maybach EQS 680 SUV. Den eldrivna suven lovar ett fullt fokus på lyx, en kraftfull elektrisk drivlina och generösa utrymmen. Det svenska priset startar på 2 435 000 kronor.



Mercedes EQS SUV är redan i sitt basutförande en ytterst lyxig bil med komfort och prestanda i överflöd. I Maybach-utförandet är löftet att man tar detta till en helt annan nivå. Som standard kommer bilen med Executive-säten i baksätet med ventilation, massage och värme för nacke och axlar.

Kupén är utformad för att maximera komforten. Luften filtreras i flera steg och det går att avläsa kvaliteten på luften både inne i kupén och utomhus. Dessutom ska luften gå att förstärka genom ett särskilt doftsystem.

Bilen är också designad för att minska ljud från vägbanan, vind och drivlinan. I direkt kontrast till det står ett ljudsystem från Burmester med 15 högtalare i fokus. Det är också utrustat med så kallade exciters som gör att musiken känns fysiskt i sätena.



Den kraftfulla fyrhjulsdrivna drivlinan levererar en totaleffekt på 484 kW (658 hk) och tar bilen från 0 till 100 km/h på 4,4 sekunder. Räckvidden är upp till 600 kilometer på en laddning. DC-snabbladdning är möjlig med upp till 200 kW.



Den som väljer till First Class Rear får ett delat mittsäte som går hela vägen från instrumentbrädan till det bakre ryggstödet. Här finns plats för mugghållare med kyla och värme och en kyld förvaring för till exempel champagne.



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.](#)

Du kanske också gillar:



[Europas billigaste elbil Dacia Spring uppdateras till sommaren](#)



[Ford Explorer redo för produktion i juni](#)



[Hyundai tuffar till Kona Electric och introducerar N Line-styling](#)



[Eldrivna Audi A6 Avant nästan redo för premiär](#)



6. Tesla Model Y var Europas mest sålda bil förra året

18 jan 2024

Flera månader förra året toppade Tesla Model Y listan över nybilsregistreringen i både Sverige och Europa. Nu är det också klart att Teslas elsuv blev den mest sålda modellen i Europa under 2023.



Det är första gången som en elbil intar förstaplatsen. Enligt siffror som presenteras av branschtidningen **Automotive News** såldes det över 254.000 exemplar av Model Y under året i Europa. Försäljningen från alla marknader har ännu inte rapporterats. Men redan nu ska det stå klart att Model Y har passerat Europas andra storsäljare Dacia Sandero. Även i Sverige toppade Model Y listan över landets mest registrerade bil med 16.461 exemplar under 2023.

Försäljningen fick fart efter att Tesla inledde 2023 med **kraftigt sänkta priser på både Model Y och Model 3**. Över en natt blev då den bakhjulsdrivna instegsversionen av Model Y plötsligt 150.000 kronor billigare. Priserna varierade något under året, men igår meddelade Tesla **återigen sänkt pris på alla tre versioner av Model Y**. Hur det kommer påverka försäljningen under 2024 vet vi om ett år.



Carl Undéhn

7. Tesla får fortsätta använda kryphål för skyltar

Publicerad 2024-01-18 kl 1631 (uppdaterad 2024-01-18 kl 16:39) Text Erik Söderholm

Tesla har hittat ett sätt att runda leveransstoppet av registreringsskyltar till nya bilar. Transportstyrelsen ska inte täppa till kryphålet.

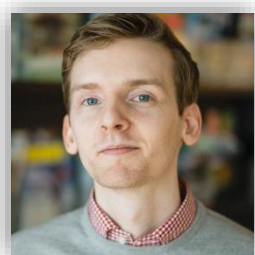


Anställda på Postnord delar inte ut registreringsskyltar till nya Teslabilar, som stöd för **IF Metals strejk**. Något annat bolag för att skicka skyltarna får heller inte användas enligt avtalet.

Blockaden var tänkt att göra det svårare för Tesla att registrera nya bilar. Men biltillverkarens svenska generalagent har i stället beställt skyltar till nya bilar direkt från Transportstyrelsen hem till de nyblivna bilägarna. Metoden är egentligen till för att enskilda bilägare ska kunna beställa ersättningsskyltar till en befintlig bil. Men här används systemet alltså för att leverera skyltar till helt nya bilar.

Tesla får nu fortsätta använda kryphålet – det ska inte täppas till, uppger Transportstyrelsen för **SVT**.

”Myndigheten kommer inte i dagsläget att gå vidare med en utredning gällande denna servicemöjlighet”, skriver Susann Dahlberg Karlsson, sektionschef för avdelningen för fordoninformation på Transportstyrelsen, i ett mejl till SVT.



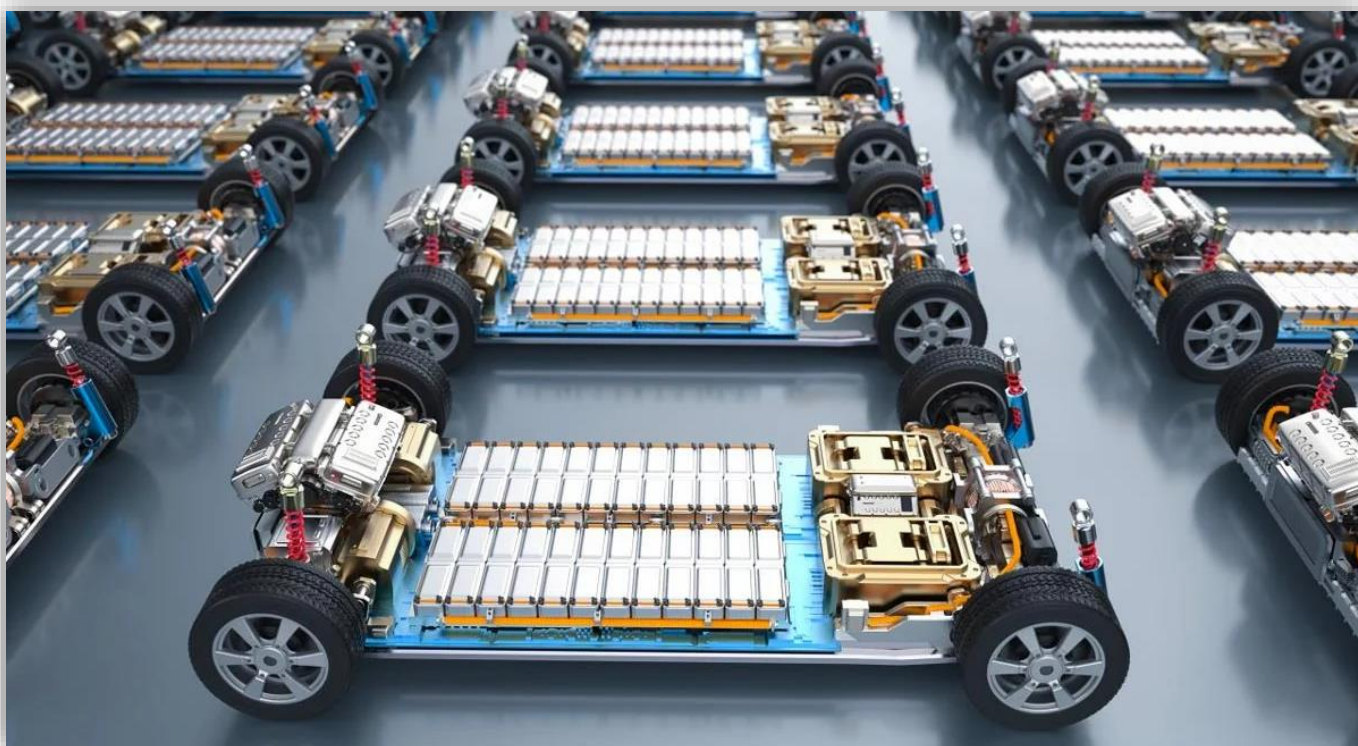
Erik Söderholm



8. EU:s batteripass ska säkra friska batterier och inget barnarbete

Posted by Kristofer Rask januari 17, 2024

Från och med februari 2027 måste elbilar ha ett batteripass för att få säljas i EU. Det ska göra det enklare att spåra ursprunget på råvarorna och dess tillverkningsprocess. Dessutom ska det dokumentera skicket på batteriet och dess kapacitet.



Batteripasset kommer att vara kopplat till bilens chassinummer och genom en QR-kod kommer det vara möjligt att se den datan som finns förknippad med bilen i batteripasset. Batteripasset ska exempelvis visa ursprunget på batteriets mineraler som kobolt, grafit, litium, glimmer och nickel. All information kommer däremot inte vara tillgänglig för alla. Informationen som finns tillgänglig kommer att vara behovsstyrd:

- Fordonsindustrin får se allt. Bilköparen får se den allmänna informationen, kanske en del av leveranskedjans information men främst kapacitetstillståndet och hälsotillståndet, säger Ellen Carey, PR-chef Circular, som specialiserar sig på synlighet i försörjningskedjan och skapar batteripassen.

Batteripasset kommer både innebära en trygghet för kunden och säkerställer också det etiska ursprunget på materialen i bilen.

- Det intressanta med det här är att det verkligen är första gången, produktmässigt, som sådan detaljerad information om leverantörsledet delas med slutkonsumenten. Det ger dem köpinformation och köpval, berättar Ellen Carey.

- Tillverkaren måste arbeta med försörjningskedjan såväl som återförsäljaren för att samla in all den informationen. Informationen om batterierna måste göras tillgänglig för tillsynsmyndigheter och allmänheten, inklusive köparen, avslutar Ellen Carey.

Klassiker**9. Kalmar Terminal - lastbilen som inte blev**

Publicerad 2024-01-13 16:15

(uppdaterad 2024-01-17 18:04)

Text Mårten Carlsson

En liten film om den fascinerade lastbilsprototypen från Kalmar Verkstad.



Kalmar Terminal typ 1180-25, Kalmar Verkstad, KVAB (1970).

Det här exemplaret är numera helrenoverat och finns att beskåda på Åkerimuseum i Örebro.

FILM: <https://youtu.be/VK75JOXCj0>

Kalmar Terminal var fullt med nytänkande. Det var mer än en lastbil - det var ett helt nytt slags system för godshantering. Filmen visar alla dess finesser och fördelar varav en del anammandes av åkerier senare. Kalmarverkens lastbilshistoria slutade dock efter bara två prototyper.



10. Bäva månede fartdårar – ny fälla med fartkameror

Uppdaterad 19 jan. 2024 Publicerad 19 jan. 2024

Har du vant dig att bromsa vid fartkamerorna? Nu får du lära dig att hålla foten kvar även mellan kamerorna. Här är förklaringen varför.



*Fartkameror har vi vant oss vid.
Nu ska övervakningen utsträckas till sträckorna mellan kamerorna.*

För 15 år sedan hade Trafikverket och den svenska polisen en plan knuten till fartkamerorna på våra vägar.

Man hade noterat att vi bromsar och kör lagligt förbi kamerorna, för att sedan trycka på gasen efter att ha passerat.

Lösningen?

Att mäta hastigheten vi kör i mellan fartkamerorna.

Planen skrotas dock, bland annat med hänvisning till den debatt som då var om vårt övervakningssamhälle.

Nu har, i ett annat samhällsklimat, planerna plockats fram igen.

Sparar liv

I sitt så kallade [inriktningsunderlag](#) för Trafikverket nu fram förslaget att börja mäta hastigheten mellan fartkamerorna

Enligt verket ska reformen spara sju liv per år.

Trafikverket har, tillsammans med polisen, sedan 2006 placerat ut 2 400 fartkameror.

Kamerorna finns på 600 mil av de svenska vägarna. Enligt Trafikverket sparar de 20 liv per år och räddar fler än 70 från allvarliga skador.

Annat läge nu?

Nu ska nästa steg tas och övervakningen bli mer heltäckande.

”Vi har ett annat läge i samhället i dag jämfört med när frågan var uppe kring 2008, vi var inte lika vana vid kameror då”, säger Trafikverkets måldirektör Maria Krafft till **DN**.

”Mer rättvist”

Där lyfter hon ytterligare en aspekt.

”Vi hade en hårdare tolkning av juridiken än till exempel Norge. När vi nu frågat säger många att det vore mer rättvist att kolla farten hela sträckan”, hävdar Krafft.

Trafikorganisationen M Sverige är inte negativ till tanken.

”M Sverige har under en lång tid efterfrågat underlag som beskriver vilken nytta hastighetsmätning mellan kameror kan ge. Förutsatt att den analys som Trafikverket gör är korrekt underbyggd ser vi att hastighetsmätning mellan fartkameror kan bidra till färre döda i trafiken”, skriver **Heléne Lilja** hos M i en kommentar till Trafikverkets förslag.



Här åker flest fast i fartkameror



Göteborgare fastnar i flest fartkameror



Trafikverket: Vem stjal fartkameror för miljoner?



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS.

Teknikens Värld

11. Provkörning av Lagonda Rapide

Publicerad 14 maj 2023 kl 18:45

David Brown ville ha en stor, stark sportsedan och han hade fabriken som kunde bygga den – Aston Martin. Men det blev bara 55 exemplar och vi har kört den finaste av dem alla, på vägarna runt Newport-Pagnell där den byggdes.



Är man chef så är man. Och har man byggt upp företaget till vad det är så är det klart att man ska ha lite fördelar av det. Därför var det inget snack när David Brown, allsmäktig ledare över **Aston Martin** sedan 1947, ville bygga en exklusiv, fyrdörrars familjetransportör med sportbilsprestanda. Att ambitionen fick vänta länge innan den tog form må vara hänt, men i början av 1960-talet stod den klar – Lagonda Rapide med samma 4-liters raka sexa som snart skulle hamna i **Aston Martin DB5**. Och genom en gammal försäljningsbroschyr får David Browns ord liv igen.

”Det har länge varit min ambition att producera en bil som passar lika bra att köras som att bli körd i, som ger förstklassig komfort, stort lastutrymme men ändå erbjuder inspirerande köregenskaper.”

Ungefär 50 år senare får jag bryskt känna exakt hur inspirerande köregenskaper en Lagonda Rapide erbjuder. För jag har inget val. Och detta sker ungefär tre minuter efter att jag hoppat in bakom ratten för första gången i detta extremt vackra exemplar – som Aston Martin genom sin renoveringsverkstad Works Service själva plöjt ner en förmögenhet i för att renovera till vad som bara kan kallas ”bättre än nyskick”. Och allt är Mark Gauntletts fel.



DB SOM I DAVID BROWN

David Brown började som lärling i familjeföretaget, som tillverkade transmissionsdetaljer, och redan vid 27 års ålder tvingades han ta över företaget 1931. Under krigsåren gjorde han stor succé med sin traktor, David Brown VAK1, som kom att produceras i nästan 8.000 exemplar. Där grundlades även en stor personlig förmögenhet för Mr Brown.

1947 köpte han Aston Martin för 20 500 pund och året därpå köptes Lagonda för drygt det dubbla och bara några år senare lanserades Aston Martin DB2, den första modellen i den klassiska DB-serien. Lagonda Rapide kom att bli hans eget lilla projekt då han saknade en sportig men ändå praktisk bil för eget bruk och till 1961 blev den verklighet. Men trots märkets exklusiva framtoning hade Mr Brown svårt att få ihop det ekonomiskt. Enligt sägnen ska en kompis bett om att få köpa en bil för nettopris, varpå David ska ha svarat "Ja, då blir det väl 500 pund dyrare än listpriset."

Efternamnet kanske ringer en klocka? **Victor Gauntlett** ledde Aston Martin upp ur en nästan färdiggrävd grav i början av 1980-talet till ekonomisk stabilitet och sedan det kanske viktigaste för den långsiktiga säkerheten – försäljningen till Ford.

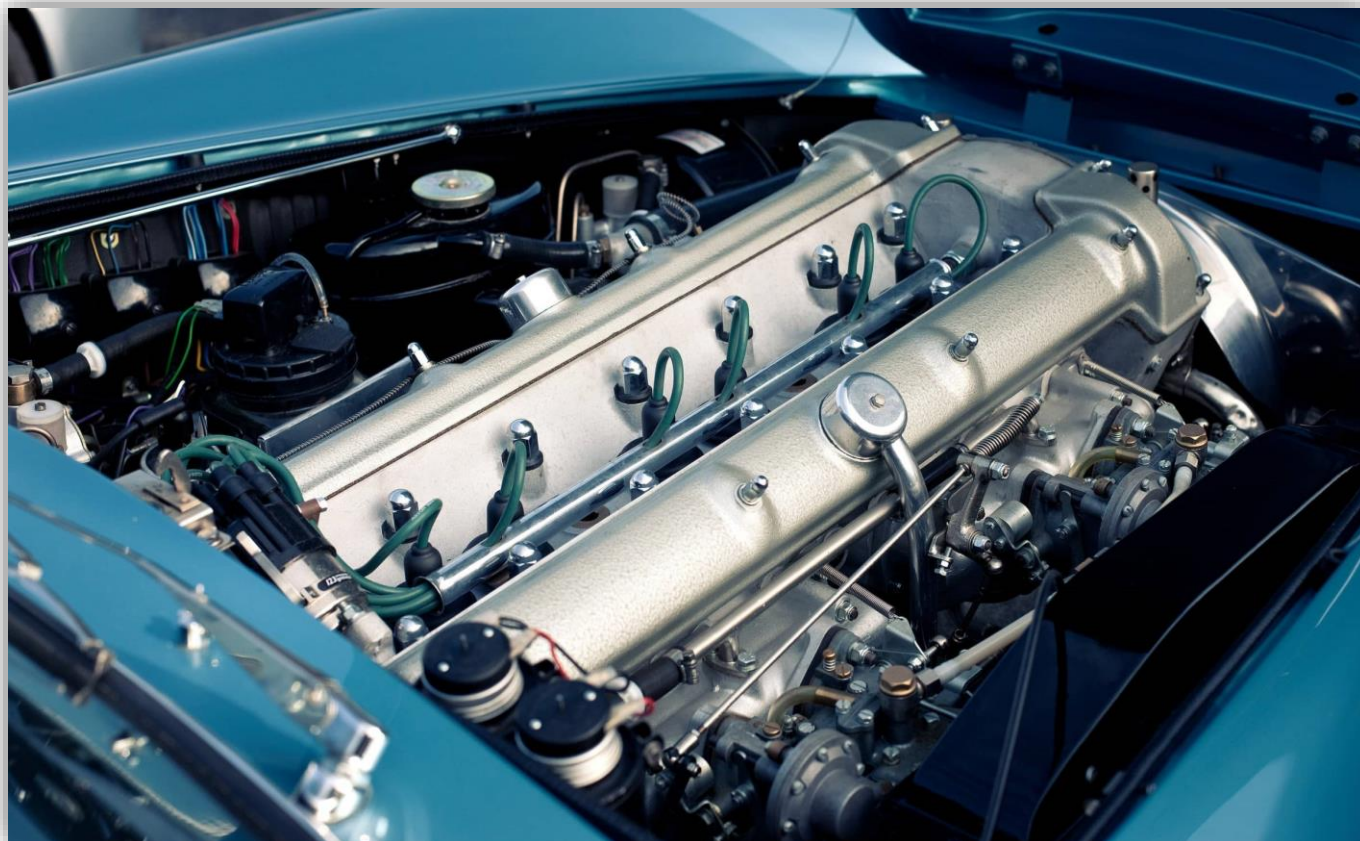
Nu är det alltså hans son som åker före på vägen i nya **Aston Martin Rapide** – i riktigt friskt tempo ska sägas. "Kul att han gillar att köra bil", tänker jag samtidigt som den raka sexcylindriga 4-litersmotorn vrålar sig både till och bortom 5.000 r/min. Sedan åker trean i och accelerationen fortsätter. Via reglaget till höger nedanför ratten har jag ställt in fet blandning till förgasarna. "Fast" står det snyggt etsat i kromet invid spaken och känslan när de andra portarna i de dubbla Solexförgasarna öppnar är särskilt skön. Och i det här tempot står de öppna för jämnan. För ni förstår, Mark är vår guide och vi ska hänga på för att hitta rätt. Missförstå mig inte, jag älskar att köra bil och allra mest snabbt. Det kom bara som en total överraskning att Lagonda Rapide skulle bli tvungen att visa sin duglighet innan vi ens hunnit bekanta oss med varandra. Men vem klagar?



I början av 1960-talet fanns en given konkurrent i **Maserati Quattroporte**. De båda var lika varandra, med den stora skillnaden att den italienska bilen hade V8 på 4,1 liter på 256 hästkrafter. Förvisso ligger det nära till hands att utnämna **Jaguar MkII** 3,8 till konkurrent, inte minst i dag då den absolut skulle kunna hävda sig. Men då, i början av 1960-talet, var Jaguaren inte alls i samma liga. Formen hade passerat bäst före datum och priset låg på ungefär en tredjedel av vad en Lagonda kostade – den var inte exklusiv så det räckte.

Målgruppen var de riktigt rika med ambitioner i livet som värderade hög hastighet pakerat i ett praktiskt skal och då var det inte så många som kunde vara med och konkurrera. Fast att snacka om konkurrenter för en bil som bara kom att tillverkas i 55 exemplar över tre år känns också fel. De som köpte var nog extremt övertygade på sin sak och de som inte köpte avfärdade den i en ögonblinkning.

Den nästan fem meter långa bilen kränger lätt i alla kurvor, men något annat vore otänkbart med tanke på tempot. Men trots belastningarna så behåller bilen lugnet, den behåller sitt spår genom kurvorna plus att den medeltunga styrningen behåller sin skärpa. Lagonda Rapide delar vissa designelement med **Aston Martin DB4**, framför allt bak, och teknikutbytet har varit ännu större. Bottenplattan med sin tillhörande ramkonstruktion i grova fyrkantströr är att betrakta som en förlängd Aston Martin. Detta har sedan kryddats med de Dion-upphängd delad bakaxel och individuell framvagn med dubbla tvärställda länkar per sida och coilover-stötdämpare. Ovanpå detta en Superleggera-kaross från italienska Touring. Superleggera innebär ett tunt ramverk som grund till karossen, som sedan klätts med aluminium. Dyrt och komplicerat, men det var så han ville ha det, Mr David Brown.



Aluminiumkaross till trots så vägde bilen in på modiga 1.700 kg och det märks att det är mycket vikt att flytta runt kurvorna. Samtidigt har bilen prestanda på sin sida, inte minst på bromssidan där den verkligen var före sin tid med skivor runt om samt tvåkretssystem och servoassistans.

Just det sistnämnda kommer väl till pass när Mark plötsligt bromsar hårt framför och vridder höger in i en parkliknande miljö. Genom att stå på pedalen lyckas vi med samma manöver – sedan tar lugnet över.

Vi stannar för att plåta och när lugnet kommer smygande flyter bilens vackra detaljarbete upp till ytan. Interiören är kort och gott underbar med sin härligt sträckta läderklädsel, mörktonade träpaneler i mängder och rejält med krom. Den tunna men stora ratten, som under körövningen nästan slog i låren, är ett konstverk i sig och de breda kromringarna runt Smith-mätarna ger de annars hyfsat alldagliga (tänk 1960-tal) mätarna ett annorlunda utseende.

Lagonda Rapide är en stor bil som mäter 290 cm mellan axlarna, men trots detta är baksätet näst intill oanvändbart. Visst, det är otroligt snyggt på bild, men benutrymmet är så begränsat att man knappt får plats bakom sig själv. Totalt mäter Rapide in på nästan fem meters totallängd men det mesta kommer aldrig de åkande till nytta. Hela bagageutrymmet ligger bakom bakaxeln i något som måste ha varit ett av den europeiska bilindustrin längsta överhäng. Och hur mycket jag än försöker så kommer jag inte riktigt överens med formen, men smaken är som baken. Fast jag tror att fronten, med sina nästan **Ford Edsel**-liknande drag, kan ha dragit ner försäljningen rejält. Bara en mamma eller entusiast kan älska den där krabaten. Jag gör det i alla fall inte.

Bättre då att kliva in bakom ratten igen, men direkt märks det att motorn inte går som den ska. Det bluddrar och hoppar, kanske beror det på felinställd blandning – men icke. Efter en hel del trixande och kämpande vänder vi snabbt tillbaka och drar nytta av att ha Aston Martins Works Service i ryggen så att säga.



Så snart vi är tillbaka i Newport Pagnell dyker Gordon Higgs upp. Vi öppnar huven, han lyssnar – sedan försvinner han och dyker upp lika snabbt igen med händerna fulla med tändstift.

– Det här borde lösa problemet.

Sagt och gjort, tio minuter senare är vi på väg igen och det är tydligt att exklusiva Lagonda Rapide är en bil man helst njuter av bakom ratten. I dag råder det ingen brist på stora, starka sportsedaner som kan frakta folk och fä i rasande tempo, men på 1960-talet var det annorlunda. Då var de lätträknade. Som sagt, 55 till antalet.

LAGONDA RAPIDE

Ursprungligt pris (1963): £4 950. Svenskt pris saknas.

Uppskattat pris (2012): Det finns inte mer än 30 bilar kvar. En bil i bra, orenoverat bruksskick runt 700 000 kronor och sedan uppåt.

Motor: Bensin, fyrtakt. Sexcylindrig längdmonterad radmotor, dubbla överliggande kedjedrivna kamaxlar. Dubbla liggande Solex-förgasare 44PH. Borrning/slag 96/92. Cylinder-voly m 3 995 cm³. Max effekt 236 hk (176 kW) vid 5 000 r/min. Max vridmoment 359 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. treväxlad automat, vår bil har en femväxlad manuell från Aston Martin DB5.

Hjul: Plåtfälgar. Däck 7.10 x 15 original, idag 205 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 497, bredd 177, höjd 142. Tjänstevikt ca 1710. Tank 75 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,5 s. Toppfart 200 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning, uppgift saknas.



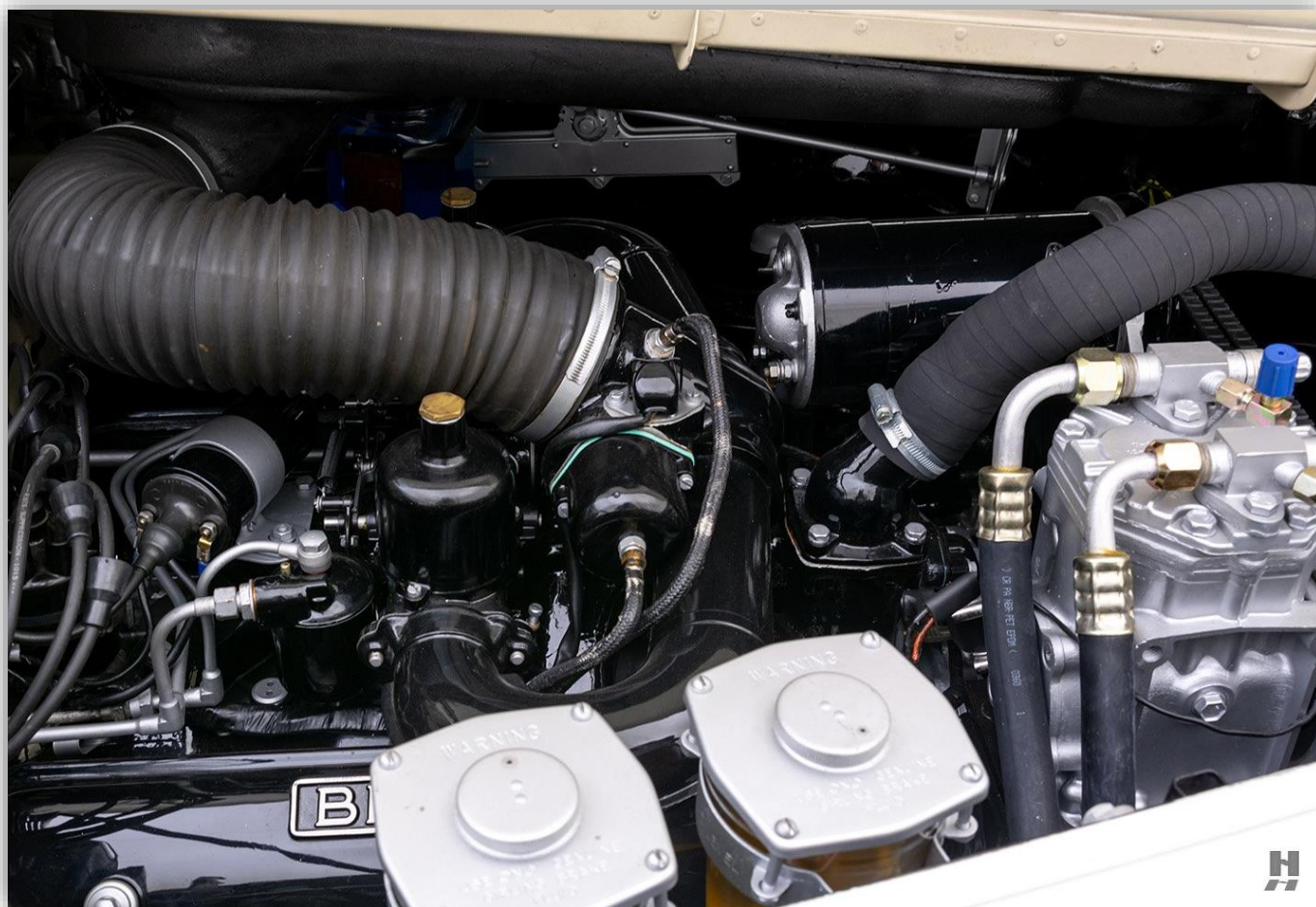
Linus Pröjtz

12. Bentley S2 DHC 1960



Bentley S2 och dess motsvarighet Rolls-Royce Silver Cloud II introducerades 1959 och representerade ett betydande framsteg i både prestanda och förfining för de ikoniska brittiska märkena. Varje modell ersatte den åldrande 4,9-liters raka sexan från den tidigare generationen och drog nytta av den helt nya V8-motorn i L-serien, en 6,2-litersmotor helt i aluminium som inte bara gav den kraft som behövdes för alla dess lyxdetaljer utan också en mycket välkommen förbättring av prestandan.





S2 var en av Bentleys mest framgångsrika modeller. Totalt tillverkades 1 863 exemplar när produktionen upphörde 1962. Nästan alla S2:or var färdiga med fabriken Standard Steel Saloon-kaross, även om 15 exemplar gynnades av den vackert proportionerade och enormt dyra Drophead Coupé-karossen från H.J. Mulliner & Co., Ltd. Av dessa specialbilar skulle bara sju utrustas med vänsterstyrning, varav den första presenteras här: chassi B75LBR.

H.J. Mulliners design var slående. Chassit B75LBR byggdes med PR-syfte i åtanke och visades upp på 1960 års New York International Auto Show. Denna glamorösa tidiga historia noteras på bilens fabriksbyggblad, som också beskriver dess ursprungliga färgkombination av tvåfärgad sand över sablekaross med en brun interiör och eleganta vita däck. Komfort- och bekvämlighetsalternativen inkluderade elektriskt manövrerade fönster och ett cabriolettak, en större bromspedal och ett fyrdelat monterat bagageset. En vacker original Smiths **His Master's Voice-radio** bidrar till charmen i interiören, fylld med överdådigt Connolly-läder och högpolerat trä som inkluderar härliga nedfällbara picknickbrickor.

Chassit B75LBR levererades nytt genom den berömda New York Bentley- och Rolls-Royce-distributören J.S. Inskip och skeppades från London till New York via SS Alsatia i mars 1960 i tid för sitt framträdande på New York International Auto Show. Bilen levererades sedan till sin första ägare, New York-baserade Wall Street-analytikern George P. Edgar, i slutet av april. Edgars dödsruna i New York Times tyder på en färgstark personlighet, som emigrerade från Tbilisi, i dagens Georgien, till USA i ung ålder och fortsatte med att ta en magisterexamen i ekonomi vid Columbia University. Han var inte bara framgångsrik i sitt yrkesliv, utan han var också en hängiven anhängare av New Yorks teater.



Bentleys register visar att S2 flyttade västerut med sin andra ägare, Danny Howard från Tarzana, Kalifornien, som behöll Bentleyen fram till 1995 då den såldes till Richard Gilleland, också från södra Kalifornien. Bilen passerade genom händerna på minst en annan ägare innan den såldes till en samlare genom Vantage Motorworks i Miami, Florida, 2021. Bentleyen servades av återförsäljaren före försäljningen, vilket inkluderade att åtgärda ett antal kosmetiska och mekaniska problem, allt från tillverkning av nya dörrpaneler och borttagning av eftermarknadshögtalare till omtrimning av bagageutrymmet. Det tidsty-piska tilläggsluftkonditioneringsystemet med en intressant och attraktiv kontrollpanel med tryckknapp laddades också vid denna tidpunkt. Motorrummet fräschades upp, medan alla fyra stötdämparna, huvudbromscylindrarna och bränslepumpen byttes ut, tillsammans med en översyn av bromsservon och montering av ett nytt avgassystem i rostfritt stål. Summan av detta arbete uppgick till mer än 83 000 dollar. En imponerande nivå av uppmärksamhet och detaljrikedom på motorn och underredet visar på den tid och ansträngning som lagts ner på denna Bentley för att skapa den högpolerade juvel den är idag. Bentleyen har körts sparsamt sedan dess och är fortfarande i utmärkt skick. Rätt domkraft och verktyg finns också på plats.

Ett utsökt exempel på en efterkrigstida, karossbyggd Bentley, dessa slående attraktiva H.J. Mulliner S2 Drophead Coupes är mycket eftertraktade, eftertraktade och erbjuds sällan till försäljning, vilket ger en sällsynt möjlighet att förvärva en av de finaste Bentleys från perioden.



Roger Warolin