



Lagonda V12 Rapide Drophead 1938

1. Håller elbilsboomen på att komma av sig
2. Begagnade bilar sjunker i pris
3. Uppgifter om mögelproblem på BYD-bilar
4. Mystiskt Volvo-fel
5. Då blir elbilar billigaste fordonen att tillverka
6. Udda lösning i nya Skoda Superb
7. Nytt samarbete ska korta Volvos laddtider
8. Nu gör Jaguar rent hus
9. Skoda Epiq är en elbil som ska kosta 25 000 euro
10. Porsche Taycan Turbo GT med 1100 hk
11. Provkörning av BYD Seal U
12. Tesla går som tåget
13. Prislappen för Apples bilprojekt är tio miljarder om året i tio år
14. Volvo blir första hyresgästen i Saab-fabriken
15. Skattechock på husbilar stoppad
16. Provkörning av Opel Kadett 1200 S Coupé 1976
17. Lagonda V12 Rapide Drophead 1938
18. Så fixade vi en Morris Minor



1. Sandberg: Håller elbilsboomen på att komma av sig?

Av Fredrik Sandberg

15 mar 2024

Mercedes skrotar planerna på att bara sälja elbilar från 2030. Utbudet ska fortsatt innehålla fossil teknik. GM och Ford skalar ner sina elbilsambitioner.



Elon Musk befinner sig på Twitt ... förlåt X, och pratar om p-pillers hormonella effekter. Politiker runt om världen börjar få allt svårare att driva elbilsvänlig politik, delvis eftersom det finns väljare som inte vill att skattepengar ska finansiera dyra bilinköp.

I Sverige har politiken kring transportsektorns utsläpp övergått till ren fars. Om ni inte tror mig, sväng då in på SVT Play och kolla [Anders Holmbergs 30 minuter långa intervju](#) med klimatminister Romina Pourmokhtari.

Regeringen har skrotat elbilspremierna och reduktionsplikten, utan att ha någon plan B. Ändå ska utsläppsmålen nås. Med nya styrmedel. Men först en utredning, som ska pågå i tre år.

Här kommer en snabbutredning: Satsa allt ni har på att elektrifiera fordonsflottan genom att fram till 2030 se till att det blir prisvärt att köra elbil.

Men frågan är känslig. För de känsliga. Förra numrets krönika där jag påpekade det anti-intellektuella i den förda politiken renderade en del läsarmejl, vilket normalt sett ofta är trevligt. Nu blev jag för första gången i mitt liv kallad "kommunistpack" och "jävla miljöpartist".

Det blir med andra ord svårare och svårare att samtala sakligt om det där med elektrifiering av fordonsflottan.

När jag körde Tesla Model 3 i Umeå för några månader sedan dök det upp en epa-traktor framför mig som började spy ut svart rök över bilen. Hö hö.

Fast jag vet inte. Elbilsutvecklingen kommer nog att accelerera ändå. Puerila reaktioner som de ovan nämnda är ett tecken på att en del människor börjar känna sig hotade.

För själva sakfrågan kvarstår liksom. En elbil går för några spänn per mil. De är tysta, de har fantastiska motorer med ett härligt driv, de är ofta rymligare, de har inga utsläpp.

Men visst. Mercedes sålde 12 procent elbilar 2023. Målet var 20 procent.

GM och Ford förlorar stora pengar på elbilar. Samtidigt visar Stellantis att de nu tjänar pengar på elbilar. Gruppen som äger Jeep, Peugeot, Opel, Fiat etc har klagat högljutt under lång tid på att det inte kommer att gå att tjäna pengar på elbilar. Nu har det vänt.

Stellantis säljer små prisvärda bilar. Kanske är det de stora dyra bilarna som blir allt mer svårsålda. Det anser i alla fall Ford.

– Vi gjorde en satsning i det tysta för två år sedan och tog fram ett superbegåvat självständigt team för att skapa en lågkostnadsplattform för elbilar. Det var en liten grupp med några av världens bästa elbilsingenjörer, meddelade Jim Farley när Ford presenterade siffrorna för fjärde kvartalet förra året.

Arbetet leds av Alan Clarke som kom till Ford efter flera år hos Tesla för just två år sedan. Något måste göras. Ford förlorade upp till över 400 000 kronor per såld elbil förra året.

Det här är väl inga nyheter heller, att ny teknik blir utmanande för gamla stora bolag som har kört på i samma hjulspår i decennier.

Och gnället, så är det alltid i början. Jag minns när persondatorerna slog igenom på bred front. Ingen skulle ha något jobb kvar. Datorerna skulle ta över allt. De som testade datorer i jobbet ville sällan gå tillbaka. Vi börjar bli rätt många som inte kan tänka oss att köra fossilkärra igen.



Fredrik Sandberg



2. Begagnade bilar sjunker i pris

Av Roger Åberg 2024-03-15 kl 16:20

Elbilar sjunker mest.



Blocket berättar nu att priset på begagnade bilar sjunker. Det man räknar på är medianpriset för bilar som har registrerats mellan 2014 och 2023 och som har gått mellan 1000 och 14.999 mil.

Bilar med alla typer av drivmedel sjunker i pris, men elbilar sjunker klart mest. Mellan januari och februari sjönk bensinbilar med 2,4 procent, dieslbilar med 1,84 procent och bilar med miljöbränsle/hybrider sjönk med 3,21 procent. Elbilar sjönk med betydligt mer, där var nedgången 6,31 procent. De mest sålda bilarna på Blocket är fortfarande klassiker. Volvo V70 ligger i topp, följt av Volkswagen Golf och Passat.

Prisutveckling januari - februari 2024

Elbilar: Medianpris 369 900 kronor (ner 6,31 procent från 394 800 kronor i januari)

Bensinbilar: Medianpris 199 900 kronor (ner 2,44 procent från 204 900 kronor i januari)

Dieslbilar: Medianpris 239 999 (ner 1,84 procent från 244 500 kronor i januari)

Miljöbränsle/hybridbilar: Medianpris 289 900 kronor (ner 3,21 procent från 299 500 kronor i januari).



Roger Åberg

3. Uppgifter om mögelproblem på BYD-bilar

Publicerad 2024-03-14 kl 10:35 Text Erik Söderholm

Flera BYD-bilar anländer i hamnar runt om i världen med transportskador och mögel, enligt anonyma källor och interna rapporter.



Kinesiska jättekoncernen BYD har som mål att öka försäljningen i resten av världen kraftigt, och det är därför märket börjat säljas i Sverige och många andra länder.

Men BYD-exporten från Kina lider av viss växtvärk, enligt uppgifter från anonyma källor som [Wall Street Journal](#) skriver om.

Enligt de obekräftade uppgifterna har det samlats tusentals BYD-bilar i europeiska lageranläggningar och det finns rapporter om många skador på bilarna som uppkommer under de långa transporter till sjöss, bland annat i form av lacksläpp, skrapmärken och mögel som sedan inte saneras på rätt sätt. Problemen sätter käppar i hjulen när BYD vill skala upp leveranserna.

En talesperson för BYD beskriver artikeln för "inkonsekvent med fakta", utan att specificera vad som är inkonsekvent.

"Vi är mycket nöjda med de prestationer som åstadkommits av våra team utomlands, inklusive det i Europa", uppger talespersonen för tidningen.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Fejkdoft i bilen en hälsofara – kan ge astmaproblem



Test av torrbollar: Originalen är inte bäst



Pinsamma problemet som plågar suv-ägarna



4. Mystiskt Volvo-fel – dör efter 800 timmar

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-03-13

Uppdaterad 2024-03-13

En populär funktion i många Volvo-bilar lägger av efter exakt 800 timmar och kostar 20.000 att laga. "Vi har inte specificerat det", uppger Volvo.



Bensin- och dieselvärmare är en omtyckt funktion under kalla vinterdagar – men bränslevärmaren från Webasto riskerar att lägga av efter 800 timmar.

Efter 800 timmar och 23 minuter dog bränslevärmaren på Martin Arwidssons Volvo XC70. – De är programmerade att sluta fungera, säger han [till Aftonbladet](#).

Han fick ett kostnadsförslag från Volvo på omkring 20 000 kronor för att byta styrenhet eller hela värmaren. Martin Arwidsson tyckte det var lite väl mycket pengar och började söka runt på nätet.

– **Jag hittade hundratals andra** som också hade en värmare som stannat efter 800 timmar, säger han.



FILM: <https://youtu.be/Z2GLKHP1LkE>

På nätet hittade han också en betydligt billigare lösning.

– Du programmerar om timmarna och nollställer dem. Då funkar värmaren igen. Det går på tio minuter.

”Johans mek o fix” [visar på Youtube](#) hur man programmerar om bränslevärmaren med en utrustning som kostar några hundralappar.

Han köpte fem bränslevärmare från skroten och tre av dem hade lagt av på grund av tidsspärren. De kommer från bilar tillverkade mellan 2008 och 2012.

Bensin- och dieselvärmarna i Volvos bilar tillverkas av Webasto. De rekommenderar inte att man programmerar om dem själv.

Magnus Holst, presschef på Volvo Cars Sverige, uppger till Aftonbladet och ViBilägare att de inte specificerat någon sådan begränsning till underleverantören Webasto. Enligt honom känner inte Webasto heller till någon tidspärr.

”Johans mek o fix” har dock sina teorier om varför värmarna lägger av efter exakt 800 timmar:

– Det kan finnas flera orsaker. Till exempel att man behöver byta packningar i brännaren då eller för att det har med säkerhet att göra. Men verkstäderna verkar inte veta om det här, vilket är lite konstigt säger han till Aftonbladet.



5. Då blir elbilar billigaste fordonen att tillverka

Uppdaterad 11 mars 2024 Publicerad 11 mars 2024

Ny teknik och lägre kostnader kommer snart göra elbilar till herre på täppan. Samtidigt hotas en hel drös med tillverkare av undergång.



Svenska Polestar är en av elbilstillverkarna som hänger väldigt löst, enligt den här konsultfirman.

Om bara några år kommer det vara billigare att bygga elbilar än vanliga bilar med förbränningsmotorer.

Det är i alla fall **Pedro Pacheco**, vice vd på konsultfirman Gartner, bombsäker på.

Tack vare nya tillverkningstekniker och lägre batterikostnader kommer skiftet enligt honom att ske så tidigt som 2027, skriver [Automotive News Europe](#).

Ett enda stycke

Batterikostnaderna har sjunkit i flera år, men det är främst billigare monteringsrutiner som kommer att accelerera elbilsmarknaden in i framtiden.

En av dessa innovationer kallas för "gigacasting", som amerikanska tillverkaren Tesla anses vara en pionjär inom.

Det innebär att stora delar av bilen byggs i ett enda stycke, vilket kan minska kostnaderna med åtminstone 20 procent.

Ess i rockärmen

Tesla har på senare tid aggressivt sänkt priset på sina elbilar och därmed pressat konkurrenterna, [vilket Dagens PS har rapporterat om](#).

Det är just tack vare de redan låga tillverkningskostnaderna som bolaget kan göra detta utan att det skadar dess resultat alltför mycket.

Likaså är det för kinesiska nykomlingen BYD.

Briljera eller gå under

Desto mörkare ser det ut för andra elbilstillverkare, enligt Gartner.

Konsultfirman förutspår att 15 procent av bolagen som har grundats senaste decenniet kommer att tvingas lägga ner.

Det gäller särskilt de som ständigt är beroende av extern finansiering – som krisande svenska Polestar, [vilket Dagens PS har rapporterat om](#).

För att elbilar ska lyckas i dag räcker det heller inte längre med bara miljöfordelar och liknande incitament.

“Det måste vara en utmärkt produkt värdig en jämförelse med en bensindriven bil”, säger Pacheco.



Simon Kronö

Rutinerad journalist och redaktör som bevakar ämnesområden som företag och privatekonomi, men även världen.



Läs mer: [Billiga elbilar – för populära](#)



Läs mer: [Tesla ger Porsche svar på tal. Men är det rimligt?](#)

Teknikens Värld

6. Udda lösning i nya Skoda Superb

Publicerad 13 mars 2024 kl 15:10

Bilars interiörer pryds i allt större omfattning av stora skärmar. Många gånger är displayerna inte speciellt snyggt integrerade. Tar nya Skoda Superb ledningen i denna föga åtråvärda "tävling"?



Interiören i nya Skoda Superb.

I flera års tid har kommentarsfälten under artiklarna här på vår sajt fått ta del av er ilska över skärmar som känns malplacerade i bilars interiör. Kanske är det framför allt Mercedes som har varit mest i skottgluggen med sina skärmar som i en del fall har sett ut som eftermonterade läsplattor. Ni besökare verkar föredra snyggt integrerade displayer som flyter in i en bils interiördesign, i stället för lösningar som av er ofta beskrivs som visuellt billiga. Men har Mercedes och andra märken nu mött sin överman? Vad tycker du?

Ett [X-inlägg](#) (X hette tidigare Twitter) har gjort oss uppmärksamma på hur den förarorienterade skärmen i [nya Skoda Superb](#) ser ut. Vi noterade den inte i samband med den digitala världspremiären, möjligtvis för att Skoda valde att inte visa några närgångna bilder på mätarhuset.

Hur som helst. Nya Superb har ett klassiskt mätarhus, ett sådant man föreställer sig analoga mätare i. I en modern bil kan dessa mätare med tillbehör vara ersatta med en skärmyta som presenterar allt viktigt digitalt för föraren, exempelvis hastighetsmätare och varvtal. Då brukar skärmen vara integrerad inne i mätarhuset, men Skoda har valt en annan lösning.



*Ett mätarhus... och en skärm utanpå.
Och tummarna lär inte få svårt att hitta de stora scrollhjulen på rattekrarna.*

Framför mätarhuset, mot föraren, är en extern skärmenhet placerad. Lite som att Skoda ritade ett för litet mätarhus för att få plats med skärmen som i stället nästan känns monterad på plats i efterhand.

Eller vill det tjeckiska bilmärket erbjuda det bästa av två världar? Dels det traditionella mätarhuset som skyddar mot ljusreflektioner och dels det moderna med en fristående skärm.

Nya Skoda Superb har ett nära syskon i **nya Volkswagen Passat**. De båda bilarna delar många komponenter och ska byggas sida vid sida i Skodas fabrik i Bratislava i Slovakien.

Kollegorna i Tyskland har med stor sannolikhet arbetat med samma skärm men har löst integrationen i instrumentbrädan, utan formen av ett traditionellt mätarhus.

Superb och Passat delar däremot ungefär samma placering av infotainmentskärmen, alltså den skärm som är placerad på instrumentbrädan ovanför mittkonsolen.

Snart kan du här på vår sajt läsa mer om hur nya Skoda Superb, och nya mätarhuset, upplevs. Vi kör nämligen modellen senare i veckan, så håll utkik! Fram till dess kan du nedan läsa vår provkörning av nya Passat i laddhybridutförande.



Mattias Rabe



Provkörning av Volkswagen Passat Sportscombi eHybrid TSI 204 hk DSG

Teknikens Värld

7. Nytt samarbete ska korta Volvos laddtider

Publicerad 13 mar 2024 kl 08:56

Det ska gå 30 procent snabbare att ladda en Volvo från 10 till 80 procent. Det är målet med det nya partnerskapet mellan Volvo Cars och det brittiska startupföretaget Breathe.



Volvo Cars investerar i det London-baserade startupföretaget Breathe Battery Technologies. Tekniken som Breathe utvecklar ska hjälpa Volvo att korta laddtiderna för elbilarna, enligt Volvo ska företagets mjukvara kunna bidra till att minska laddtiderna med 30 procent.

Investeringen görs genom Volvo Cars Tech Fund och det är inte känt vilka summor det handlar om. Breathe uppges ha tagit fram en mjukvara som kontrollerar batteriet på ett nytt sätt. I stället för att utgå från förutbestämda regler ska mjukvaran vara adaptiv och styra batteriet i realtid. Tekniken uppges kunna minska tiden för ett batteri att laddas från 10 till 80 procent laddstatus med 15-30 procent. Den adaptiva batteristyrningen uppges vara fullt kompatibel med Volvos nästa generation elbilar och ska inte vara skadlig för batteriet över tid. En liknande mjukvara från Breathe finns redan i mobiltelefoner från företaget Oppo.

Volvo Cars har mottagit en del kritik för att företagets elbilar inte har legat i framkant när det gäller laddteknik. Det kommande **flaggskeppet EX90** ska kunna laddas med upp till 250 kilowatt, men har ett 400-voltsystem till skillnad från flera av de närmaste konkurrenterna som har 800 volt.



Erik Wedberg



8. Nu gör Jaguar rent hus

Uppdaterad 05 mars 2024 Publicerad 05 mars 2024

När Jaguar ska bli elbil till 100 procent, passar biltillverkaren på att rensa totalt i modellgarderober. Frågan är bara hur rent de faktiskt vågar göra?



Hur långt vågar Jaguar gå när de ny kastar ut alla gamla modeller? Kommer de nya att flirta med sina föregångare eller blir det en helt ny design som tar plats för framtiden?

Det klassiska bilmärket Jaguar gör till säsongen 2025 den största rensningen i modellprogrammet de någonsin gjort.

När de nu ska genomföra det taktiska strategiska beslutet att gå från förbränningsmotor- till elbilstillverkare, passar de på att rensa ut alla karossmodeller utom suvarna.

Du som förknippat Jaguar med snabba sportbilar och slanka limousiner, kan nu med en tår i ögat, sluta läsa, för framtiden ser helt annorlunda ut.

Framtidens bilar i Jaguars program är ett giftemål mellan eldrift och suv där de existerande I-Pace, E-Pace och F-Pace får centrala roller.

600 el-hästar

Den första nya bilen 2025 blir en 600 hästar stark fyrsitsig GT-suv som direkt ska anfälla konkurrenterna med Porsche Taycan som främsta mål.

Därefter ska en lyxigare suv släppas på marknaden som är tänkt att jaga Bentley Bentayga ned i diket.



Vill du köpa en ny Jaguar F-Type så får du skynda dig. I juni byggs de sista bilarna.

Dagens modeller kommer fortsätta byggas fram till i juni i år. Sedan stänger Jaguar-fabriken i Castle Bromwich och öppnar sedan med helt nya pressverktyg i drift.

Framtiden får utvisa om detta är just Jaguars framtid. Eller om det är ett rejält skott i foten.

Läs mer:



[Om den nya strategin här](#)



Anders Værnéus

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



9. Skoda Epiq är en elbil som ska kosta 25 000 euro

Posted by Kristofer Rask mars 15, 2024

Skoda har idag visat upp ett koncept på en ny mindre elbil, motsvarande en Volkswagen ID. 2all. Den nya elbilen som får namnet Skoda Epiq är 4,1 meter lång och placerar sig i ett segment av mindre suvar.



Modellen bygger på den koncerngemensamma plattformen MEB Entry och ska leverera upp till 400 kilometer i räckvidd. Den färdiga bilen kommer att täckas av i början av 2025, och när försäljningen drar igång samma år är målet ett riktpreis kring 25 000 euro.

Epiq är den första modellen från Skoda som följer märkets nya designkoncept Modern Solid. Skoda beskriver formspråket som en kombination av en robust funktionalitet med en autentisk och tidlös design med hållbara material.

– Skoda Epiq kommer att erbjuda mycket bil till ett attraktivt pris, en rymlig interiör i en kompakt storlek. Våra kunder vill ha valmöjlighet, vilket är anledningen till att vi expanderar vår portfölj av eldrivna modeller, speciellt i detta segment. Jag hoppas att dessa första designfoton visar hur Epiq kommer att skina med sin moderna design, sin räckvidd och sin användarvänliga teknologi – där prisvärdhet står i centrum, säger Klaus Zellmer, VD på Škoda Auto.

I det nya designspråket ser vi bland annat en omtolkning av Skodas grill som nu ska ge ett modernare intryck och framhäva bilens "axlar". Strålkastare har fått ett mer kubistiskt inslag och bygger på LED-Matrix-funktionalitet.



Ett sluttande tak som övergår i en takspoiler och följer anpassade för minskat luftmotstånd bidrar till att minska förbrukningen.

Interiört strävar Skoda efter en enkel och stilren design, men framhäver ändå att man bevarar viktiga reglage och knappar. Det för att bilen ska bli säkrare att framföra. Enligt tänket "mobile first" har man också tittat på att förbättra den digitala upplevelsen genom att integrera systemet mer djupgående med förarens smarta enheter.



Bilen ska också innehålla gott om utrymme och bra förvaringslösningar. Det är helt enkelt fokus på det praktiska. Bilen får ett bagage på 450 liter.



Skoda Epiq kommer också att ha stöd för dubbelriktad laddning. Och på tal om laddning, så avslöjar Skoda inte något om laddningseffekt, men syskonmodellen ID. 2all ska kunna ladda från 10 till 80 procent på under 20 minuter.

Namnet Epiq kommer från grekiska ordet "epos" som står för "ord" eller "vers" men även för "dikt". Första bokstaven E står som en symbol för "electric" och ändelsen Q symboliserar tillhörigheten till Skodas utbud av SUV:ar.

Epiq kommer att produceras i Pamplona, Spanien och är en del av ett större samarbete mellan flera av Volkswagenkoncernens varumärken; Skoda, Volkswagen och Cupra. Pamplona kommer bli ett centrum för produktionen av koncernens instegsmodeller.

Visar snart ytterligare en elbil

Snart visar Skoda också en ytterligare elbil i form av en kompakt SUV som ska komplettera den större Skoda Enyaq. Det är Skoda Elroq som visas upp under andra halvan av detta året och lanseras i början på 2025.



Teknikens Värld

10. Porsche Taycan Turbo GT med 1100 hk

Publicerad 11 mar 2024, kl 15:24 Uppdaterad 11 mar 2024, kl 15:33

0-100 km/h på 2,2 sekunder och nya varvrekord för elbilar på både Laguna Seca och på Nürburgring. Där har du nya toppversionen av Porsche Taycan, Turbo GT kallad.



FILM: <https://youtu.be/jM7iRf7PggQ>

Porsche presenterade nyligen **uppdaterade Taycan**. Då stod modellversionen Turbo S fortfarande som herre på täppan i modellserien. Tro det när den leverar (vid Launch Control) 700 kilowatt (kW), det vill säga 952 hästkrafter och skjuter iväg till 100 km/h på 2,4 sekunder. Det är 191 hästkrafter mer än innan uppdateringen – och 0,4 sekunder snabbare till nämnda hastighet.





FILM: <https://youtu.be/2Lg7BXcZAg8>

Men nu är det dags för Taycan Turbo S att slänga sig i väggen, i alla fall prestandamässigt. För nu finns det ett annat överhuvud i [Taycan](#)-familjen, nämligen Taycan Turbo GT.

Porsches ingenjörer har skruvat på det mesta för att trola fram det lilla extra ur Taycan. Viktigaste skillnaden beskrivs ligga i pulsomvandlaren, som kan beskrivas som elmotorernas hjärna, som har fått ökad strömstyrka till 900 ampere. I Taycan Turbo S är max strömstyrka 600 ampere.

Pulsomvandlaren har bland annat fått nytt halvledarmaterial i form av kiselkarbid, något som sägs minska de så kallade switchförlusterna i växelriktaren samtidigt som högre switchfrekvenser (fler pulser) tillåts.

Grundeffekten ligger på 580 kW, det vill säga 746 hästkrafter. Med Launch Control aktiverat nås 760 kW, eller 1 033 hästkrafter, i ett overboost-läge och under korta stunder (två sekunder) hela 815 kW vilket är ofattbara 1 108 hästkrafter. Dock skriver Porsche "blygsamt" att maxeffekten är 1 100 hästkrafter. 1 340 newtonmeter ligger maxvridet på.

SÅ MÄTER PORSCHE TOPPEFFEKT HOS ELBILAR

Det maximala effektuttaget för ett helelektriskt fordon beror på andra förhållanden än det maximala effektuttaget för ett fordon med förbränningsmotor. För att säkerställa bästa möjliga jämförbarhet och reproducerbara resultat fastställer Porsche effektuttaget hos sina helelektriska modeller i enlighet med specifikationerna i FN:s globala tekniska föreskrift nr 21 (GTR21) och FN/ECE R-85.

Prestanda mäts med ett tillräckligt laddat batteri på ett temperaturkontrollerat testområde. Den maximala effekten är närvarande under den tid som anges i standarden, vilket är 2 till 10 sekunder beroende på mätmetod.

GTR21 tillhandahåller inte mätning med stillastående start. För att fastställa Launch Control-prestandan ändrar Porsche därför mätförfarandet något och accelererar fordonet från stillastående till en referenshastighet med Launch Control aktiverad. Mätningen startar så snart fordonet accelereras under full belastning.

Den drivkraft som är tillgänglig i verklig körning kan vara betydligt lägre än de värden som fastställts i testområdet. Viktiga påverkande variabler är effektbehovets varaktighet, hastighetsintervall, laddningstillståndet samt batteriets och drivenheternas temperatur.

Källa: Porsche



Porsche Taycan Turbo GT är snabbaste elbilen på Laguna Seca och på...

Med så många hästar "under huven" går det förstås snabbt. 0-100 km/h på 2,3 sekunder eller, om bilen är utrustad med Weissach-paket, på 2,2 sekunder.

Det är något snabbare än **Tesla Model S Plaid** som fixar sprinten på 2,4 sekunder. Teslan är något motorsvagare och levererar maximalt 1 020 hästkrafter.

Porschen når 200 km/h efter 6,4 sekunder (6,6 sekunder utan Weissach-paket) och toppfarten är 305 km/h. Där får den stryk av Teslan som toppar 322 km/h.

Taycan Turbo GT, som innehåller många andra förändringar såsom 75 kilo lägre vikt tack vare extra mycket kolfiber samt annat utväxlingsförhållande i den tvåstegade transmissionen till bakre elmotorn, är så pass snabb att den har slagit till med två varvrekord för elbilar.

På Laguna Seca i USA kom den varvet runt på 1 minut, 27 sekunder och 87 hundradelar medan på Nürburgring i Tyskland klockades den för 7 minuter, 7 sekunder och 55 hundradelar. "Ringentiden" är hela 26 sekunder snabbare än vad Taycan Turbo S med Performancepaket nådde för snart två år sedan.

Men smakar det så kostar det, förstås. Porsche Taycan Turbo GT kostar i Sverige från 2,77 miljoner kronor. Det är 340 000 kronor mer än för **Taycan Turbo S**.



Mattias Rabe

Teknikens Värld

11. Provkörning av BYD Seal U

Publicerad 09 mar 2024 kl 19:58

Lite snällare design och inte så kraftfull. BYD bygger en elbil för familjen och hoppas konkurrera med Tesla Model Y och Volkswagen ID.4. Vi provkör elbilen som har alla förutsättningar att bli en storsäljare i Sverige.



Med runda former och släta ytor klyver BYD Seal U luften effektivt.

Jag läser **BYD**:s designchef Wolfgang Eggers ord om nya D-segmentsuven **BYD Seal U**. Seal U ingår i samma Ocean-serie som **Seal** och **Dolphin**. Egger har inspirerats av havet och naturens skönhet och, för att citera: "särskilt när man betraktar dess rörelser, vågor, färg och rörelsemönster". Vi är alla olika men när jag ser de häftiga vågorna utmed den portugisiska kusten, hur de bryts mot de rödaktiga klipporna och hur havet visar sin otroliga kraft finns det väldigt få konkreta likheter med bilen jag kör. Seal U ser rent ut sagt tråkig ut och det går att hitta fler likheter med en **Aiways U5** eller en **MG Marvel** än med havet.

DET HÄR ÄR NYTT

Ny plattform

BYD:s suv **Tang** är byggd på en gammal plattform. Seal U är något mindre än Tang och byggd på nya e-Plattform 3.0.

Vridbar skärm

Den 15,6 tum stora pekskärmen på instrumentpanelen är vridbar, antingen för hand eller med hjälp av en knapptryckning.



50 mil

LFP-batteriet använder vare sig kobolt eller nickel men räckvidden blir ändå 50 mil. Ladd-effekt upp till 140 kW.

Fronten och bilens "ansikte" kallas "X-face-design" på Eggers språk. LED-lyktorna i fronten och aktern har hämtats från sedanen Seal så visst har BYD återanvänt delar från Seal till Seal U. 19-tumshjul är standard och med en hög och tydlig midja visar Seal U tydligt att den vill tillhöra den allt större skaran av suvar som europeiska bilköpare tycks längta efter mer än allt annat. Jag påstår att designen är tråkig men det behöver inte betyda att andra tycker så eller att Seal U inte kommer att sälja bra. Tvärtom. **Tesla Model Y** är lika rundlagd och utan tydlig karaktär och det är Europas mest sålda elbil.

Det är också tydligt att det är Tesla Model Y som är huvudkonkurrent till Seal U. BYD har redan kört förbi både Volkswagen och Tesla i kampen om att bli största leverantör av elbilar. Omkörningen skedde under fjärde kvartalet förra året med en global försäljning av drygt 525 000 bilar bara under de tre sista månaderna. Egentligen är det en logisk utveckling då BYD sedan många år är en av världens största producenter av batterier och komponenter till elektriska drivlinor och halvledare. BYD bygger allt i sina bilar på egen hand och har gjort så i många år. Som nybilsköpare är det lätt att undra vilka av alla nya kinesiska bilmärken som dyker upp i bilhallar och på vägarna som kommer att överleva. Men BYD är här för att stanna, det är helt säkert. Med Seal U i modellprogrammet har BYD totalt fem elbilar att erbjuda och två till står redo att lanseras inom kort.

Hej där nere. Ingen frunk i Seal U och här kan det få plats en förbränningsmotor för vissa marknader.

Om nu inte designen är spektakulär i BYD Seal U så finns det annat under skalet som är spännande. Seal U byggs på plattformen e-Platform 3.0. Grunden i plattformen är BYD:s eget Blade Battery, ett LFP-batteri utan vare sig kobolt eller nickel där cellerna sätts samman till ett enda stort och platt paket. BYD har flera gånger visat hur starkt och stryktåligt batteriet är. Senast visade de hur en bil krockas mot en stolpe från båda hållen och batteriet kan ändå monteras i en ny bil. Nu visar de en film där en tung lastbil kör över batteripaketet som sedan monteras i en bil.



Bildskärmen kan roteras.

I utrustningsnivån Design 15,6 tum stor men i Comfort endast 12,8 tum.

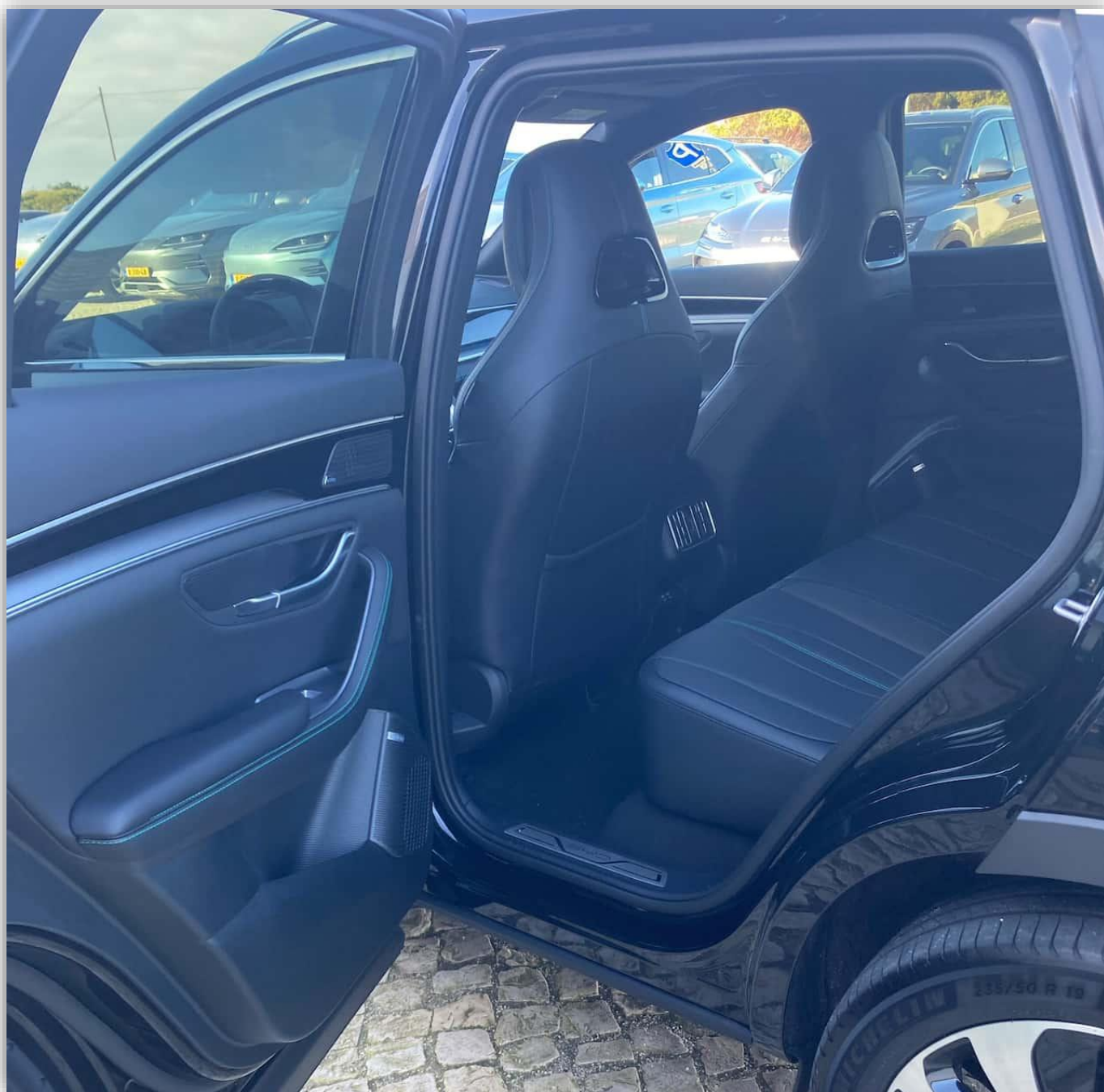
En nackdel med ett LFP-batteri utan kobolt är räckvidden. Men tack vare lågt luftmotstånd har BYD lyckats få till 50 WLTP-mil från batteriet på 87 kWh i Seal U Design. En annan nackdel med LFP-batterierna är kapaciteten att snabbadda. Seal U Design kan laddas med en effekt på upp till 140 kW. Det är en bit efter några av konkurrenterna men enligt BYD ska laddkurvan vara effektiv. Hur effektiv hoppas vi kunna mäta och redovisa under vårens och sommarens tester. Hemmaladdning med växelström kan ske med en effekt upp till 11 kW.

E-Platform 3.0 betyder också att Seal U får ett motorpaket där drivlinans åtta olika beståndsdelar byggts ihop. Tekniken hade premiär i **BYD Atto 3** och allt fler biltillverkare tar efter BYD:s idé att ett paket där elmotor, omvandlare, växellåda och styrenheter sitter tillsammans ger mindre energiförluster och därmed högre verkningsgrad. BYD har också utvecklat en egen värmepump som de påstår är betydligt effektivare än tidigare, det betyder också att mer energi används för det som är viktigt: Att ta bilen framåt.

Interiören domineras av den 15,6 tum stora pekskärmen. Du använder skärmen för det mesta och de enda knappar som finns är växelväljaren, väljare för de olika körlägen som finns förprogrammerade samt en vippa för att bestämma energiåtervinning hög eller låg. Väljaren för körprogram är smart på det sättet att du inte behöver vippa fram och tillbaka utan de olika programmen roterar.

Fjädringen är mjukt satt i samtliga körlägen men Seal U kränger inte nämnvärt. Seal kan upplevas lite stötig på dålig väg men Seal U har i grunden en mjukare fjädring där BYD prioriterat komfort framför direkt respons vid sportig körning på kurvig väg.

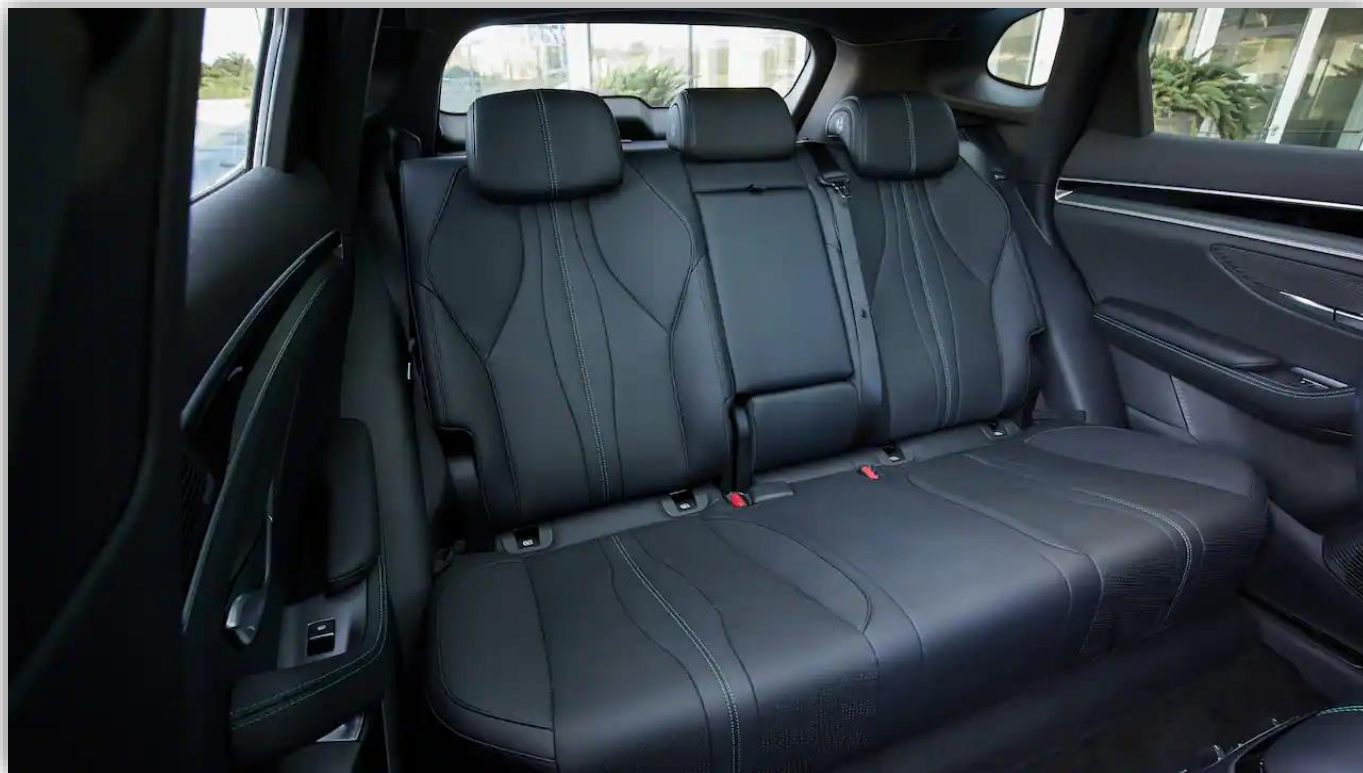
Pekskärmen reagerar snabbt och det är tydliga symboler, om än lite krångligt att behöva trycka på temperaturen och sen ställa in den temperatur du vill ha. Ska biltillverkarna envisas med fler och fler funktioner i skärmens olika menyer måste röststyrningen bli bättre. Det är helt enkelt för osäkert att försöka pilla fram rätt sak på skärmen varje gång. Bildskärmen kan roteras, vilket framför allt är bra när du vill använda navigatören. Då blir kartan väldigt tydlig. I Seal U kan du också snurra skärmen manuellt och inte bara med knappen på skärmen eller den på ratten. Framför ratten finns en digital skärm på 12,3 tum med tydliga symboler.



Bra insteg till det rymliga baksätet. Platt dyna är bra för att kunna sitta tre i bredd.

Inredningen är enkel och ren och tack och lov är alla överdimensionerade reglage från Atto 3 borta. Sittpositionen är bra och det är lätt att se alla hörn på bilen. Styrningen är lätt och fin med snäv svängradie. Det är lätt att köra Seal U både på de trånga gatorna i byarna vi passerar och utmed landsvägen. Filkörningsassistenten fungerar överraskande bra med små och välbalanserade korrigeringar. BYD har valt ett milt pipande för både filkörningens varningar och för att varna när jag kör för fort. Det går såklart att stänga av några nivåer ner i menyerna men jag väljer att köra bilen så som EU nu tycker att vi ska köra nya bilar – med ett evigt pipande i öronen. Vill jag byta ut pipandet finns ett ljudsystem från Harman med totalt tio högtalare tillgängligt.

Panoramaglastak är standard på alla Seal U vilket ger en ljus och trevlig kupé. En hjulbas på 2,76 meter ger bra benutrymme i baksätet. Men som så ofta är sitthöjden låg med lite stöd för låren. Tre vuxna får plats i bredd i baksätet och bagageutrymmet sväljer hela 552 liter med uppfällda ryggstöd, det är mycket för att vara en bil på totalt 4,78 meter.



Lutningen på ryggstöden i baksätet kan justeras. Seal U saknar genomlastningslucka men baksätet är fällbart 2+1. Med fällda säten blir lastgolvet så gott som plant. Laddkablarna behöver ligga bland bagaget bak då Seal U tyvärr saknar bagageutrymme under motorhuven.

BYD har valt att förenkla modellutbudet och erbjuder Seal U i två varianter: Comfort och Design. Comfort har en mindre bildskärm på 12,8 tum, något lägre vridmoment, långsammare snabbbladdning, ett batteri på endast 71,8 kWh och därmed en kortare räckvidd, 42 mil.



Lutningen på ryggstöden bak kan justeras.



*TVådelat baksäte och ett riktigt platt och fint bagageutrymme.
Genomlastningslucka saknas.*

Seal U är framhjuldriven och synkronmotorn som sitter djupt i motorrummet – Seal U finns med förbränningsmotor på andra marknader och motorrummet tycks vara det samma – har samma effektsiffror som den BYD använder till fyrhjuldrivna Seal. Tyvärr finns inga uppgifter om en fyrhjuldriven Seal U men kanske kommer den senare.



Snabbladdning upp till 140 kW i Design imponerar inte. Men viktigast är laddkurvan.



Strålkastarna har hämtats från sedanen med samma namn, Seal.

Att BYD pekat ut storsäljaren Tesla Model Y som huvudkonkurrent bevisas också av prissättningen. De svenska priserna är inte klara när vi skickar den här tidningen till tryckeriet men allt pekar på att Seal U Comfort får ett startpris på cirka 520 000 kronor, kanske till och med lägre än så. BYD har vässat sitt garantipaket och erbjuder nu en nybilsgaranti på sex år, batterigaranti på åtta år och garanti på elmotor på lika många år. För det får du all säkerhetsutrustning. Comfort saknar dock välkomstljus, trådlös laddning och head updisplay, saker som är standard i Design-utförandet. BYD Seal U börjar säljas i Sverige under våren.



Även LED-lyktorna bak har hämtats från Seal för att hålla nere byggkostnaderna.

BYD SEAL U

Pris: ej klart.

MOTORNYTT

Motor: El. Elmotor, max effekt 215 hk (160 kW), vridmoment 330 Nm. Batteri 87 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/140 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 235/50 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 276, längd 478, bredd 208, höjd 167, spårvidd f/b 163/163. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 2 217, maxlast 410, max släpvcagnsvikt i.u. Bagagevolym (VDA-liter) 552–1 440 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,6 s, toppfart 175 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning i.u. Räckvidd 500 km.

Garantier: Nybil 6 år/15 000 mil, batteri 8 år/20 000 mil.

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

Rivaler



Tesla Model Y RWD

Storsäljare i Europa och även i Sverige. Med bakhjulsdraft är räckvidden några mil kortare än i Seal U men laddningen är betydligt snabbare. Vill du betala lite mer kan du få en fyrhjulsdreven Model Y som då också går lite längre på full laddning.

Pris: från 534 170 kronor.



Volkswagen ID.4 Pro Edition

Volkswagen har hittills vägrat att sänka sina priser på samma sätt som till exempel Tesla. En bakhjulsdreven ID.4 med en räckvidd på nästan 54 mil kostar därmed 558 500 kronor. Laddeffekten är 135 kW för den bakhjulsdreven bilen. Vill du kunna ladda med 175 kW behöver du köpa den fyrhjulsdreven bilen.

Pris: från 558 500 kronor.



Jan-Erik Berggren



12. Vilken strejk? Tesla går som tåget

Uppdaterad 15 mars 2024 Publicerad 15 mars 2024

Tesla verkar inte ha några som helst problem med att sälja sina bilar i Sverige. Så kringgår elbilstillverkaren strejkåtgärderna.



*Teslas vd Elon Musk ligger nog inte sömnlös om nätterna
– åtminstone inte för IF Metalls skull.*

Trots att fackförbundet IF Metalls strejk och sympatiåtgärder mot Tesla har pågått i snart fem månader, ökar elbilstillverkarens försäljning kraftigt i Sverige.

Kunderna kan få ut sina nya bilar utan större problem och sedan årsskiftet har 2 800 nya Tesla-bilar registrerats hos Transportstyrelsen.

Ladda bilen som vanligt

Tibor Blomhäll, president för Tesla Club Sweden, bekräftar att kunderna inte märker av strejken.

“Man kan hämta ut sin nya Tesla som vanligt. Man kan få sin bil lagad om den är trasig. Man kan ladda sin bil som vanligt. Vi märker ingen skillnad”, säger han till [Sveriges Radio](#). Elbilstillverkaren har lyckats kringgå strejkåtgärderna på flera olika sätt.

Skickas till annan adress

Bland annat levereras ersättnings skyltar direkt till kunderna utan att fastna hos Postnord. Kunderna tar sedan med sina skyltar när man hämtar ut sin Teslabil.

För att undvika leveransstopp till företagets huvudkontor registreras bilarna också på ett annat organisationsnummer än det ordinarie.

Då levereras registrerings skyltarna till ett litet bolag på en annan adress i Stockholm.



Läs mer: [Musks vrede efter brandattacken: "Extremt korkat". Dagens PS](#)



Läs mer: [Pinsamt få strejkar hos Tesla: "Jävligt tråkigt". Dagens PS](#)



Simon Kronö

Rutinerad journalist och redaktör som bevakar ämnesområden som företag och privatekonomi, men även världen.

Teknikens Värld

13. Prislappen för Apples bilprojekt: 10 miljarder – om året

Publicerad 15 mar 2024, kl 09:11 uppdaterad 15 mar 2024, kl 09:21

Att utveckla en ny bil är aldrig billigt, och särskilt inte om man heter Apple, och vill fylla bilen med ny teknik för till exempel självkörning. Nya uppgifter gör gällande att kostnaden för projektet, som skrotades i februari i år, uppgick till hisnande tio miljarder kronor. Årligen.



Apple spenderade tio år och stora summor på att utveckla en bil, ett projekt som nu har lagts ned.

Det ryktades länge kring Apples planer på att slå sig in i bilbranschen. Redan innan vederbörandes bortgång hade grundaren Steve Jobs lyft förslaget att köpa hela **General Motors**, i spåren av finanskrisen 2008 (vilket för övrigt bara var året efter att första iPhone presenterats). I stället blev det ett projekt internt på Apple, men man ska ha diskuterat partnerskap med en lång rad aktörer. **Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, Ford, Tesla, McLaren** och startupföretaget **Canoo** nämns alla i de rapporter som kommer ut nu efter att Apple **förra månaden beslutade sig för att avsluta projektet**.

Det kanske mest hisnande kring **Projekt Titan, som Apples bilprojekt kallades**, är dess kostnad. Apple siktade på en självkörande elbil, och började för runt tiotalet år sedan att anställa hundratals ingenjörer inom fordonsteknik i det syftet. Kostnaden per år uppges varit i storleksordningen av en miljard dollar, per år. Eller motsvarande tio miljarder kronor. Sett över ett decennium, omräknat i dagens pengavärde, kostade hela elbilsprojektet alltså i runda slängar 100 miljarder kronor. (Vilket, om man vill sätta det i perspektiv, är ungefär lika mycket som Islands årliga statsbudget.)



En skiss på en Apple-bil.

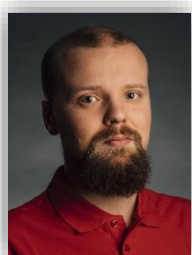
Planen var från början att bilen skulle **få säljstart år 2020**, men vid den tidpunkten var teamets skapelse – en fyrsitsig bil med minibussliknande utseende och runda former som internt kallades "the Bread Loaf" ("Limpan") – fortfarande minst fem år från serieproduktion. Och även om projektet alltså rullade på fram till februari i år kom aldrig några fullskaliga prototyper att testas på allmän väg.

I en rapport publicerad av Bloomberg finns även fler intressanta detaljer. Apple övervägde till exempel att köpa Tesla, som vid den tiden var värderat till under 30 miljarder dollar, men Apple-vd:n Tim Cook valde att avstå. Sedermera ska Apple även ha mött Elon Musk för ett potentiellt samarbete, men samtalen förblev fruktlösa.

I samtal med Mercedes var tanken att det tyska företaget skulle bygga själva bilen, men att Apple skulle stå för den autonoma funktionaliteten. I slutändan beslutade dock Apple sig för att de ville tillverka bilen på egen hand.

Det samarbete som uppges varit närmast att komma i land ska ha varit **med McLaren**, men även **BMW**, Volkswagen och Ford – som skulle ha sålt Apples bil genom undermärket **Lincoln** – omnämns.

Apple hade tänkt sig ett pris på 85 000 dollar för bilen, eller ungefär 870 000 kronor. Interna beräkningar gjorde dock gällande att produktionskostnaden skulle landa på nästan 50% mer – 120 000 dollar, eller 1,25 miljoner kronor.

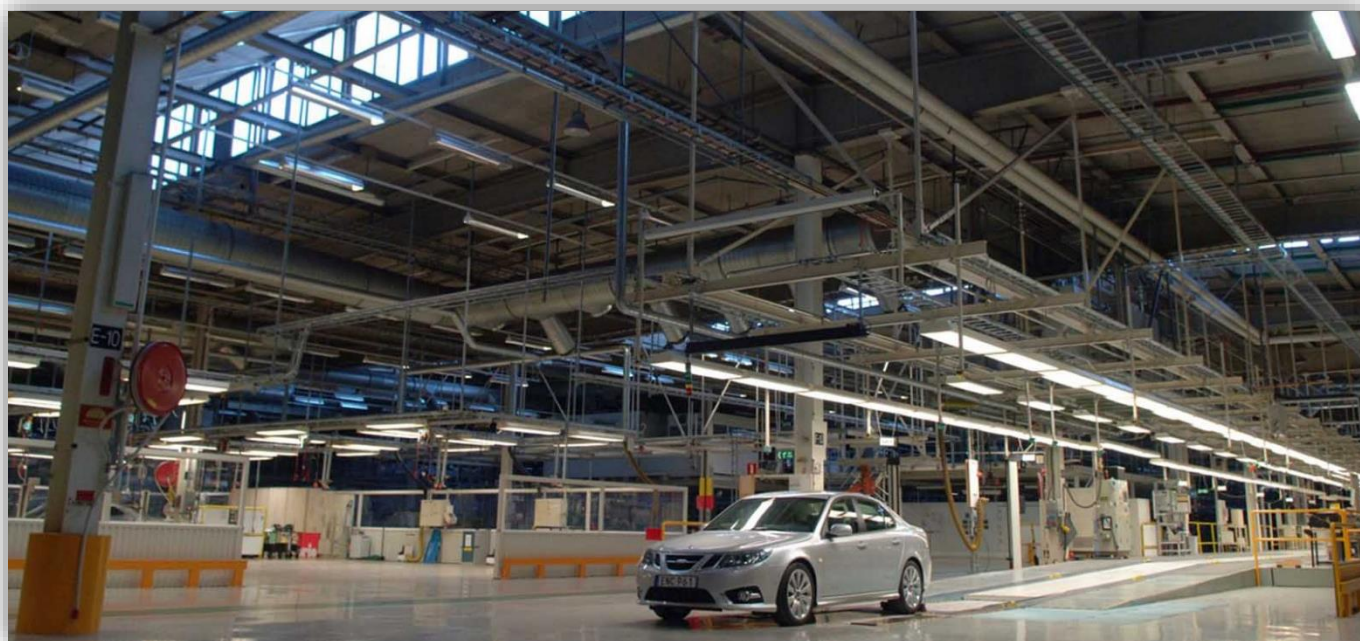


Erik Andrén

14. Volvo blir första hyresgästen i Saab-fabriken

Av Erik Aspegren 15 mars 2024 kl 18:15

Volvo blir den första hyresgästen i Saabs gamla bilfabrik i Stallbacka. Det var i fjol som Stenhaga Invest med miljardären Svante Andersson i spetsen köpte den 320 000 kvadratmeter stora anläggningen och arbetet med att hitta en hyresgäst startade direkt. – Vi har diskussioner igång med över 50 aktörer, säger Svante Andersson, till [TTela](#).



Efter en omskriven och utdragen affär blev till slut doldismiljardären Svante Andersson majoritetsägare till Saabs fabrik i november. Nu står det alltså klart att Volvo är den nya och därav första hyresgästen där deras gamla konkurrenter en gång huserade. Det är Volvo som genom en av sina underentreprenörer förvarar emballage i fabriken.

Anläggningen i Stallbacka består av 320 000 kvadratmeter fördelat på fabrik och kontor samt ytterligare 800 000 kvadratmeter mark. När Stenhaga Invest köpte fabriken ingick både maskiner och inventarier. Arbetet med att fylla de stora lokalerna startade direkt efter tillträdet.

Efter att den första hyresgästen flyttat in är intresset från andra aktörer fortsatt stort.

– Vi har diskussioner igång med över 50 aktörer, säger Svante Andersson, vd för Stenhaga Invest till [TTela](#).

Entreprenören bakom Stenhaga Invest är en riktig superentreprenör som på egen hand byggt upp sitt företagsimperium. Svante Andersson gick från att vara bondpojke med två tomma händer till att äga industri- och fastighetsbolag och en av Sveriges finaste bilsamlingar till ett värde av många miljarder.

När det i vintras stod klart att EV Electra hade köpt elbilsprojektet Emily GT, uttryckte företagets vd, Jihad Mohammad, intresse av att köpa hela fabriken. Då blev svaret nej från Svante Andersson. Därefter har de båda parterna fortsatt diskussionerna, men just nu finns ingen överenskommelse. Däremot finns fortfarande förhoppningar om att Emily GT, som i hemlighet togs fram av gamla Saabingenjörer på Nevs, ska tillverkas i fabriken.

LÄS MER:



Ägaren av Saab-fabriken: "Positivt att något händer"



Köpet av Saab-fabriken helt klart: "Känns jättebra"



Nye ägaren avslöjar: "Saab-fabriken kan tillverka..."



Hoppet lever för Nevs Emily GT: "Absolut inte nedlagt"



Svensk miljardär köper Saab-fabriken i Trollhättan



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW. Nås på erik.aspegren@carup.se.

15. Skattechock på husbilar stoppad – sänks istället

Av Maths Nilsson 15 mars 2024 kl 08:20

Chockhöjningen av husbilsskatten till 50 000 kronor om året stoppas. Regeringen tvärvänder och lägger istället ett förslag om att skatten istället ska sänkas. Husbilar ska inte längre omfattas av malusskatt under bilens tre första år.



Nya husbilar har sedan ett par år tillbaka en årlig fordonsskatt på 15 000-40 000 kronor. **En ny regel gjorde att skatten på husbilar skulle dubblas eller tredubblas, till över 50 000 kronor i många fall.** Även redan registrerade husbilar skulle kunna få en retroaktiv skattesmäll. Orsaken var att beräkningssystemet skulle bytas från NEDC till WLTP som ger mycket högre koldioxidvärden.

Men nu går regeringen och finansminister Elisabeth Svantesson in och sätter stopp för den nya chockskatten på husbilar. Finansdepartementet remitterar ett förslag om att husbilar inte längre ska omfattas av den förhöjda malusskatten under de tre första åren. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025. Resultatet är att husbilar i stället för en chockhöjning får en sänkt fordonsskatt med mellan 5000 och 8000 kronor per år.

– Om förslaget blir verklighet tas malus bort för alla husbilar. Förslaget Regeringen nu remitterar skulle innebära att malus inte längre ska tas ut för några husbilar, varken nya eller sådana som redan är i trafik, säger Per Nilsson, ordförande i Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund.

För husbilsbranschen i Sverige är de nya reglerna en stor lättnad som gör att de kan hoppas på att fortsätta kunna tillverka och sälja husbilar.

– Vi är mycket glada för att Regeringen nu agerar och föreslår en sänkt skatt för alla husbilsägare. Enligt våra preliminära beräkningar (med reservation för att alla detaljer om förslaget ännu inte är kända) skulle det innebära en sänkt skatt för en genomsnittlig husbilsägare med mellan 5 000:- och 8 000:- per år, säger Mikael Blomqvist, vd för Kabe.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Därför får husbilar chockhöjd skatt med 10 000-tals kr



Chock för husbilar – får tredubblad fordonskatt



Nya chockskatten på husbilar: 40 000 kr per år



Bilägare blir utan bidraget på 1000 kronor: Stoppas...

Teknikens Värld

16. Provkörning av Opel Kadett 1200 S Coupé 1976

Av Erik Wedberg Publicerad 12 mars 2024 kl 12:16

Plötsligt händer det. Bilen man inte trodde fanns, plötsligt står den där, och ser precis ut som den gjorde när den levererades från fabrik. Häng med på ett besök i Taberg och en Opel Kadett Coupé som aldrig har lämnat sin hemort.



En Kadett av årgång 1976

Ibland är det lättare att hitta en diamant än en kolbit. En diamant tas om hand, ses efter och bevaras för kommande generationer. En kolbit används, nyttjas och förbrukas utan tanke på morgondagen.

Vi på Klassiska Bilars redaktion är intresserade av varken ädelstenar eller mineraler, men har desto mer med bilar att göra och enligt våra erfarenheter kan det vara svårare att hitta en gammal bil som var dussinvara på sin tid än en supexklusiv dyrgrip.

Medan diamanterna är lättfunna måste vi ofta famla i mörkret efter kolbitarna.

Ordern från chefen kom därför som en rejäl utmaning: Hitta en **Opel Kadett** från sjuttio-talet! Och den ska vara superfin! Finns de kvar? Hur hittar man en Kadett C i Sverige i dag? Men lyckan skulle visa sig stå oss bi. Vi hittar snabbt en Kadett 1,2 Sedan från 1978 som är till salu. En senapsgul originalbil med endast 8 700 mil på mätaren. Perfekt! Vi ringer till Einarssons bil i Taberg utanför Jönköping där bilen står till salu.

– Jovisst kan ni komma och titta på den, men ska ni inte ta och göra ett reportage på min andra Kadett i stället. Det är en Coupé från 1976 som bara har gått 6 100 mil. Den är mycket finare, säger Stefan Einarsson.



*Bra körställning och mjuka, sköna stolar fram.
Instrumenteringen är enkel och saknar varvräknare.*

Med illa dold förtjusning tackar vi ja och några dagar senare möts vi av en märklig syn. På parkeringen utanför Einarssons Bil i Taberg är det fullt av begagnade bilar av olika märken och årgångar.

Bland dem står två bilar som ser ut att vara nya, trots att de är de två äldsta bilarna på parkeringen.

Den ena är den senapsfärgade Kadetten med sedankaross. Den ser så liten, enkel och näpen ut som ingen modern bil i dag gör.

Alldeles intill står en glänsande, kopparbrun Kadett 1200 S Coupé, och nog tusan är den om möjligt ännu finare. Den hade utan tvekan kunnat flyttas bakåt i tiden till en av sjuttio-talets nybilshallar och inte behövt skämmas för sig. Hur är det möjligt?

Förklaringen är att bilens första ägare Allan Andreasson var en ordningsam man. Och vad det verkar, även en erfaren Kadett-ägare. I handskfacket hittar vi inte bara instruktionsboken till den här bilen, utan även till en Kadett A och B. I grillen hittar vi också inte mindre än två förtjänstmärken från Trafikförsäkringsanstalterna för tio skadefria år, utfärdade 1965 och 1972.

Stefan Einarsson kastar åt oss nycklarna och föreslår att vi kör upp till Tabergets topp. Vägen upp till vad Carl von Linné beskrev som Smålands mirakel är slingrig och brant men bjuder på utsikter som för tankarna till Mellaneuropas alper snarare än Mellansveriges kul-lar.



Att köra Kadetten uppför Taberget, och sedan nedför, är en resa i tiden. Bilen är bokstavigt talat som ny. Efter att ha hämtat ut sin bil från Opelhandlaren Karlges i maj 1976 körde Allan Andreasson ytterst sparsamt med sin Kadett. Med tanke på miltalet har bilen sannolikt aldrig lämnat Småland. Plaketten med hans namn finns kvar på mittkonsolen framför växelspaken.

Stefan Einarsson har inte gjort någonting sedan han tog över bilen från Andreassons dotter för två år sedan. Till och med däckerna är original, av märket Debica Vivo.

Däckerna är förstås hårda som hockeypuckar och gör inte bilen rättvisa, men efter någon mil har de blivit varmare och mjukare. Kadetten blir mjukare i knäna och lever upp, vi börjar förstå varför **redaktionens egen Opel-fanboy PeO Kjellström** hade en Kadett Coupé högt upp på önskelistan i början av åttiotalet. Formerna är fräcka, och den mekaniska är förvisso gammaldags men inte utan charm.

Kadett C var på sätt och vis en dinosaurie redan när den presenterades hösten 1973. Vid den här tiden hade de flesta bilar i klassen redan gått över till en mer utrymmeseffektiv konstruktion med drivningen på framhjulen. Grundreceptet med motorn fram och drivningen bak hade blivit ovanligt i klassen, men ansågs ge fördelar i form av få problem och billigt underhåll. Opel-ägarna **General Motors** hade tydligt gjort ett val mellan nymodiga finesser och okomplicerad enkelhet. Så konstaterades i Teknikens Världs första test av Kadett C år 1974, där man också fastslog att GM sällan brukade satsa på fel häst och att man säkert inte gjort det den här gången heller. Notera att det här var långt före GM:s **Saab**-epok ...

Direkt jämförd med konkurrenter såsom **Volkswagen Passat** och **Audi 80** var Kadett, även i det nya, kraftigt förbättrade utförandet, en ganska enkel bil. Under skalet hade Kadett anpassats till Rekords och Asconas standard, vilket framför allt syntes på framvagnen där den tvärgående bladfjädersystemet från föregångaren slopats.

Nya Kadett fick en betydligt modernare konstruktion med dubbla tvärlänkar och spiral-fjädrar fram. På bakaxeln hade ingenjörerna däremot nöjt sig med små justeringar jämfört med Kadett B. Sidostegen förlängdes något och stötdämparna hade nu en helt vertikal montering.

Den kopparbruna coupén ser onekligen sportig ut. Fastback-karossen, den effektivt siktskymmande hönstrappan i bakrutan, extraljusen och fälgarna gör att tankarna går åt Mustang-hållet. Men man ska inte låta sig luras, mekaniskt finns mycket lite som andas muskelbil. Modellbeteckningen innehåller bokstaven S, som kan utläsas Sport eller Special. Sifforna 1200 avslöjar dock att det inte är tal om så mycket sport. Motorn är den 1,2-litersfyra som lanserades redan 1971 till föregående generation Kadett.

Det är en tyst och snäll motor som inte gör mycket väsen av sig. Med sina 58 hästar ger den förstås inga fartsensationer men visst går det att "piska" fram den med växelspaken. Kadett kom med en ännu mindre 1,0-litersmotor med 40 hästkrafter som svar på oljekrisen och mot slutet av livscykeln kom 1,6S-modellen med 75 hästkrafter.

Allra hetast och mest eftertraktad var förstås Kadett GT/E med 1,9-litersmotor och 105 hästkrafter.

Den fyrväxlade lådan är överraskande sportig. Rent av distinkt med tung, mekanisk växelföring och tydliga växellägen. Styrningen är bara tung. Bromsarna, av trumtyp på alla fyra hjul, kräver planerad körning i hög fart. Kadetten väger under tonnet men även det känns tungt när man inte har annat än trumbromsar att ta till.

Alla hade inte möjlighet att köpa den hårda, rallyinfluerade Kadett GT/E. Då var det tur att Kadett Coupé fanns och såg nästan likadan ut. Betydligt tuffare än gubbiga sedanmodellen, familjeanpassade Caravan och inte minst lilla shoppingvagnen City, trots att Coupén hade samma motorbestyckning och inte var en gnutta snabbare. Man ska förstås inte heller glömma drömobjektet Manta, men då fick man slanta upp med minst 10 000 kronor mer.

Vi i Sverige känner den som Opel Kadett. På andra håll är den bättre känd som Chevrolet Chevette, Daewoo Maepsey, Holden Gemini, Isuzu Gemini, Buick Opel och inte minst Vauxhall Chevette på de brittiska öarna.

I historieböckerna har Opel Kadett ändå hamnat i skymundan. Inte för att den var en parentes, utan snarare för att den hade oturen att vara samtida med en av bilhistoriens största succéer och stilbildare.

Volkswagen kom och omdefinierade hela småbilsklassen med sin **Golf** och de två nästföljande Kadett-generationerna D och E hade under nittioalet inte mycket att sätta emot. När åttiotalet byttes mot nittio hade det gått så långt att Opel såg sig tvungna att ta omtag i segmentet, skrota Kadett-namnet och lansera arvtagaren **Astra**.

Artikeln publicerades ursprungligen i Klassiska Bilar nummer 6/2016.

OPEL KADETT 1200 S COUPÉ 1976

Ursprungligt pris: 24 800 kr.

Uppskattat pris (2016): 60 000-90 000 kr.

Motor: Bensin, 4-cylindrig radmotor med toppventiler och enkelförgasare. Cylindervolym 1 196 cm³. Max effekt 58 hk vid 5 400 r/min, max vridmoment 88 Nm vid 3 400 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda.

Hjul: 155 SR13.

Mått/vikt: Axelavstånd 240, längd 415, bredd 159, höjd 138, spårvidd f/b 130/130. Tjänstevikt 900, maxlast 320. Tank 44 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 16 s. Toppfart 145 km/h.

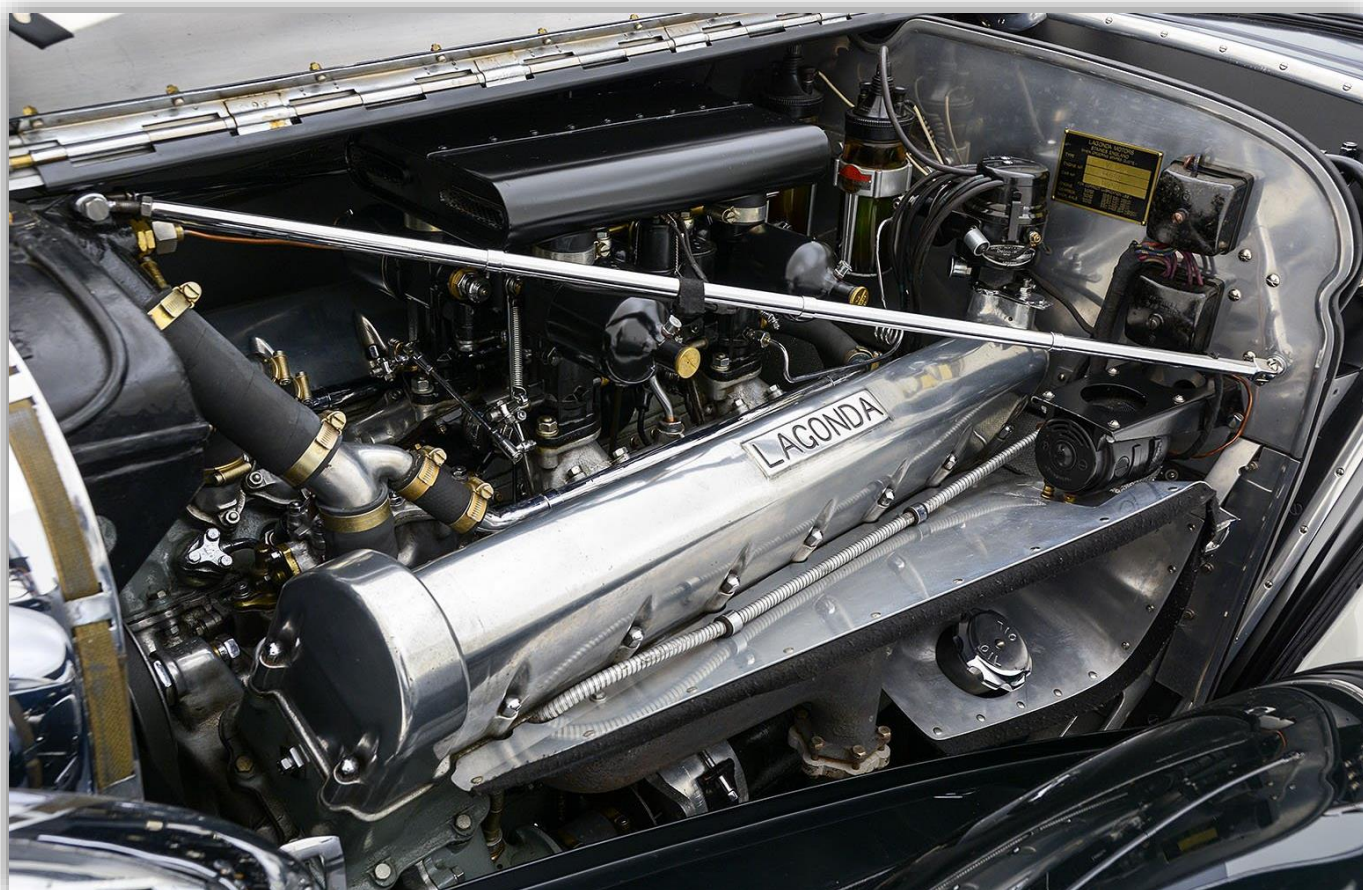
Bränsleförbrukning: Blandad körning cirka 0,8 l/mil.

17. Lagonda V12 Rapide Drophead 1938



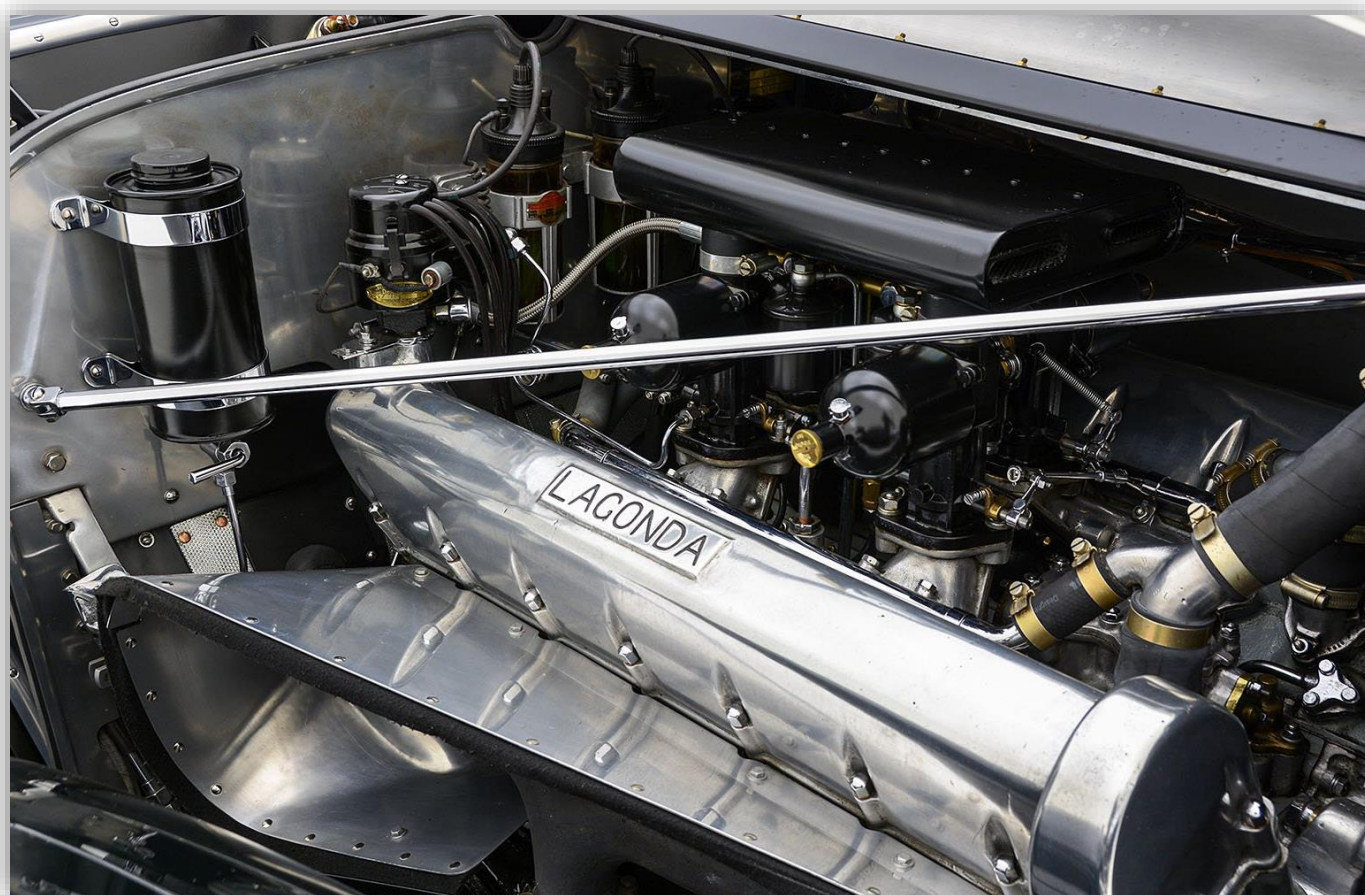
År 1935 hade Lagonda ett fantastiskt och välförtjänt rykte för sina fantastiska sportbilar. Trots utmärkelserna stod företaget ändå inför konkurs. Trots den uppmärksamhet och prestige som kom med M45:s skrällseger i Le Mans 24-timmarslopp 1935, behövde företaget en snabb återupplivningsplan för att öka försäljningen. Ledningen tog in den 29-årige finansmannen Alan P. Good, som snabbt satte igång med att samla ihop tillräckligt med investerare för att rädda företaget. Samtidigt anlände W.O. Bentley till Lagonda i kölvattnet av att hans företag köptes upp av Rolls-Royce. Efter att ha fullgjort sitt kontrakt med Rolls-Royce trots att han behandlades som lite mer än en glorifierad testförare, hoppade Bentley över till Lagonda, där hans talanger kom till god användning. Alan Good och W.O. Bentley hade båda en poäng att bevisa, och de två männen var motiverade att producera den allra finaste bilen i Storbritannien. W.O. dammade av planerna på en mycket avancerad V12-motor och satte igång med att utveckla den för användning i en helt ny Lagonda.





Lagonda V12 var ett under av teknisk sofistisering. Den var kraftfull och turbinsmidig, men ändå invecklad och dyr att tillverka. Med fria tyglar skulle Bentley ha tagit så mycket tid som han behövde för att utveckla motorn, men Alan Good hade förståeligt nog bråttom att få ut bilen på marknaden. Trots utvecklingstidsbegränsningarna anses V12-motorn med 60 graders överliggande kamaxlar allmänt vara W.O. Bentleys mästerverk. I standardutförande var motorn god för över 150 hästkrafter, med senare versioner som toppade 180 hästkrafter. Trots sin komplexitet är V12:an vördad för sin långsiktiga hållbarhet, vilket bevisades i Le Mans 24-timmarslopp 1939, där V12 Lagondas slutade 3:a och 4:a totalt och 1:a och 2:a i klassen. Bentley hade för avsikt att 1939 års satsning skulle bli en testbädd för ett fullskaligt angrepp på förstapriset på Le Mans 1940, men krigsutbrottet innebar att det loppet aldrig blev av, och den franska klassikern återvände inte förrän 1949.

Många köpare valde att få sina V12:or karossade av utomstående karossbyggare, främst på det större chassit med 11 fots hjulbas. Karossbyggare som James Young och Thrupp & Maberly tillämpade sitt hantverk på den fantastiska V12-serien, med typiskt utmärkta resultat. Men det var Lagondas egen karossverkstad som stod för det mest minnesvärda och vackra karosseriet på V12:an. Med det korta, 10-fots, 4-tums hjulbaschassit som grund skrev chefsdesignern Frank Feeley en hisnande tresitsig drophead coupé-kaross med böljande, helfiguriga vingar, svepande karosslinjer och kompakta dimensioner. Det passande namnet Rapide var elegant, målmedvetet och utan en enda dålig vinkel. Genom att tillämpa erfarenheterna från Le Mans finjusterades Rapide för ultimat prestanda och förarkomfort. Av de 190 tolvcyndriga Lagondas som tillverkades lämnade bara 17 fabriken i Rapide-specifikationen innan andra världskriget stoppade produktionen. Lagonda V12 Rapide är vördad av samlare och anses vara en av de mest exceptionella förarbilarna på 1930-talet, och levererar en förvånansvärt modern körupplevelse i överlägsen stil.



Den fantastiska V12 Rapide som erbjuds är chassinummer 14068, som tros vara en av de tidigaste, om inte den tidigaste, Lagonda Rapide drophead coupé som tillverkats. Med väldokumenterad historia från ny, presenteras den i vackert skick tack vare en fantastisk specialistrestaurering och år av vård av passionerade entusiaster. Den omfattande historiken avslöjar att den första ägaren av denna Rapide var Alfred James "Jimmie" McAlpine från den inflytelserika McAlpine-familjens byggföretag i Storbritannien. Jimmie var en känd idrottsman och bensinfantast, och han hade en imponerande samling bilar genom åren, inklusive en V12 Hispano-Suiza och många Rolls-Royces och Bentleys. Uppgifter visar att han använde "speciell svampfärg" (en mörk, gröngrå) över en grön hud. Det verkar som om McAlpine körde bilen med avsikt, eftersom serviceregister visar att den återvände till verkstadsserviceavdelningen den 22 november 1929 efter en växling. Under reparatio-nerna passade McAlpine på att begära en grundlig service och uppgradering till den senaste specifikationen. Uppdateringarna inkluderade en ny vattenpump, sena fördelar med reviderad tändordning, modifierade kingpins och nya fjädrar för att få bilen upp till Sanction II-specifikationen. Man tror att det var vid den här tiden som den fick den mest anmärkningsvärda modifieringen – tillägget av insugningsröret i Le Mans-stil och kvartet-ten av SU DAL-förgasare. Senare servicejournaler fram till 1941 nämner trimning och justering av fyra förgasare, vilket lämnar lite tvivel om att denna önskvärda modifiering ägde rum under den första ägarens förvaltning. Den ursprungliga, nummermatchande motorn finns kvar i bilen än i dag.

Nu med sin vackra Rapide i ultimat utförande hade McAlpine den till slutet av 1955 då han sålde den till Arthur Ormsby. I början av 1960-talet fanns 14068 i USA, i händerna på Stephen A. Lincoln från New Jersey. Lincoln var en aktiv tidig medlem i Classic Car Club of America och brann för sin Lagonda, och han använde den regelbundet. Rapide stannade hos Lincoln och hans fru tills hans dödsbo sålde den 1983.



Efter två år sålde köparen bilen till samlaren Dr. Terry Bennett i New Hampshire. År 1991 sålde Bennett 14068 till en annan känd samlare, Knox Kershaw från Alabama. Kershaw behöll bilen fram till 1997 då Dr. Winfried Kallinger från Österrike övertalade honom att skiljas från den. Kallinger beställde en restaurering av det brittiska företaget Plus 4 International och gav den högt respekterade firman Crosthwaite & Gardiner i uppdrag att bygga om den intrikata V12-motorn. Kvitton visar att C&G fräste en ny vev, kolvar, vevstakar och kamaxlar som en del av den omfattande översynen på 50 000 pund.

Dr. Kallinger njöt av bilen runt i sitt hemland Österrike och på andra platser, vilket inkluderade en inbjudan till 2010 års Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Efter många års omsorg sålde han så småningom Lagonda till den högprofilerade brittiska samlaren Lord Bamford, som anförtrodde Clark & Carter Restorations Ltd att utföra en concourskvalitets-restaurering av karossen i den slående mörkgröna och krämfärgade färg som den bär idag. En del ytterligare mekanisk reovering gjordes för att säkerställa att bilen är sorterad och redo för vägarna. Den senaste ägaren förvärvade Lagonda från Lord Bamford och har fortsatt att underhålla den till en hög standard. Sedan den senaste restaureringen har den fantastiska Rapide dykt upp på Concours d'Elegance på Hampton Court och 2017 Pebble Beach Concours d'Elegance där den fick en Best in Class.

Den slående färgen framhäver Frank Feeleys enkla, flödande design. Hjulstänk, lackerade skivor och den fällbara vindrutan understryker ytterligare Rapides sportiga och strömlinjeformade profil. Passform, finish och detaljer anstår en vinnare i Pebble Beach-klassen, med utsökt ljusarbete och färg. Hyttens vackra gröna läder är i utmärkt skick och visar bara de minsta tecknen på karaktär vid lätt användning. Den tresitsiga kabinen har också en sällsynt, tidsenlig Phillips-radio tillsammans med vackert restaurerad originalinstrumentering och ställverk. Medan den är i den senaste ägarens vård sorteras denna magnifika bil för att njutas av i concours på hög nivå och turnéevenemang. Försäljningen av chassi 14068 representerar en sällsynt möjlighet att förvärva en nummermatchande, oklanderligt restaurerad Lagonda Rapide i den enskilt mest eftertraktade specifikationen, redo för deltagande i världens mest prestigefyllda motorevenemang.

Klassiker**18. Så fixade vi en Morris Minor!**

Publicerad 2024-03-13 kl 14:30 Text Fredrik Nyblad

Efter 30 år i en lada - nu ska vi göra en Morris Minor 1957 körbar på tre dagar! Se renoveringsfilmen och härliga reportage om Volvo PV, Volkswagen T1, Saab 95 Husbil, Bremen Classic Motor Show, Protoyp Museum, Träffpunkt 80, Träffpunkt 70 och mycket mer!



FILM: <https://youtu.be/glbMTJPws7Q?t=1>



Roger Warolin